

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1992

Αρ. Φύλλου 1367/1126

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

DM. 1367 / 1126

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1992

ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 4222891

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, GERMANY
 - A. AND S SHIPPING GMBH, HAMBURG, GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, GERMANY
 - A AND S SHIPPING GMBH, BREMEN, GERMANY
 - SCHIFFAHRTSKONONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, GERMANY
 - L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
 - CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
-

**Speed+Availability
Cost = Reliable Service**

**This has been TECHNAVA'S winning formula
for 24 successful years now...
...and remains unbeatable
today.**



WARTSILA DIESEL
 WESTFALIA SEPARATOR AG.
 ALLWEILER AG.
 SCHOTTEL WERFT
 SCHOENROCK HYDRAULIK GMBH
 HAMANN
 DELTAMARIN LTD.
 KVAERNER MASA YARDS
 A/S NORDISK GUMMIBADSFABRIK
 H. DEWERS GMBH
 METOS MARINE
 VICTOR PYRATE LTD.
 POSIDONIA S.R.L.
 NEUENHAUSER KOMPRESSORENBAU
 HODGE SEPARATORS LTD.
 WATERCRAFT HELLAS S.A.
 H.A. SPRINGER GMBH
 ADERCO
 DEERBERG SYSTEMS
 K. CHR. STEEN GMBH & CO.
 GINGE KERR
 STORK KWANT B.V.
 LOWRANCE ELECTRONICS
 FEHRMANN GMBH
 METALOCK LTD.

OFFICES AROUND THE WORLD
 OCEAN MARITIME - TOKYO
 MEISTER KASS - LONDON
 GMG SYSTEMS - NEW YORK
 ROCHEM GMBH - HAMBURG
 TECHNAVA - ISTANBUL
 TECHNAVA - SOFIA
 TECHNAVA - BUCHAREST
 TECHNAVA - LIMASSOL

Spare parts for main and auxiliary
 engines, by European and Japa-
 nese makers, new or second-hand:
 We undertake deliveries all over
 the world.



TECHNAVA SA

SUPPLIERS AND MANUFACTURERS OF SHIPBUILDING EQUIPMENT - CONTRACTORS
 6, Loudovikou Sq., GR. 1 8 5 3 1 Piraeus P.O. Box 8 6 0 1 2, GR. 185 01
 Tel. 41.13.916 (5 lines), Telex: 21 25 68, 24 10 06 Nava Gr.
 Cables: TECHNAVES - FAX Nos: (301) 41.22.450 - 41.30.857



TROODOS SHIPPING CO LTD

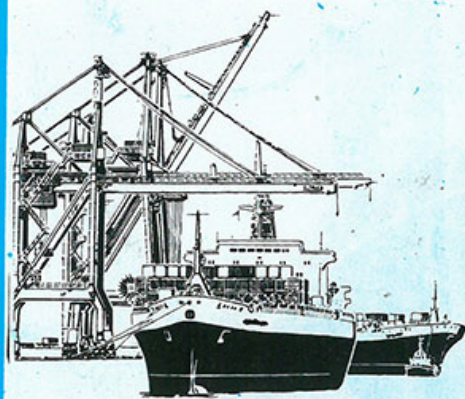
CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

**1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1367/1126
ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ. Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς
Τέλεφαξ: 412 3336

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:
INTERCONSULT
Κολοκοτρώνη 133 - Πειραιάς
Τηλ.: 4184049-4182708-9
Φάξ: 4182786

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
61st Year**

Issue No. 1367/1126 July 1st, 1992

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) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 9** Η απήχηση του Λευκώματος.
«60 Χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».
- 14** Η εκπαίδευση των αξιωματικών Ε.Ν.
στα διοικητικά θέματα.
Του επίτιμου αρχηγού Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη.
- 18** Η ανάπτυξη της Κυπριακής Ναυτιλίας.
- 22** Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 25** Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Ιούνιο.
Από την Overseas Agency Ltd.
- 29** Νομικά θέματα.
Θαλάσσια Μεταφορά — Ευθύνη Μεταφορέα. Νόμισμα
αποζημίωσης. Ασφάλιση.

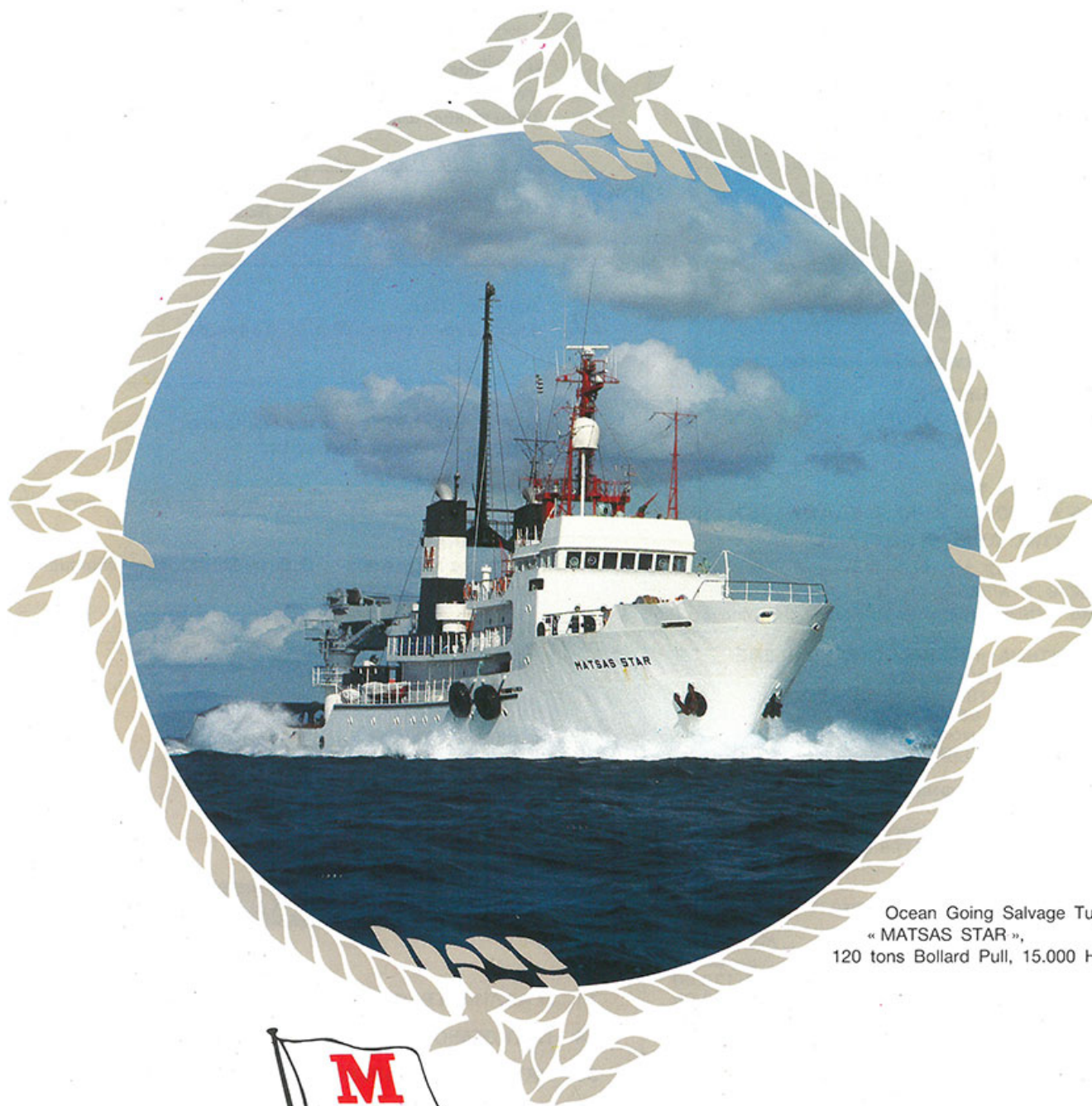
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 11** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 34** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 36** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 43** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 44** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 47** ENGLISH SUPPLEMENT
- 50** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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



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

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

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

Ακτοπλοΐα: Ώρα μηδέν

Νουνεχείς παράγοντες της Ακτοπλοΐας επισημαίνουν ότι εάν δεν υπάρξει αμέσως γενναία αύξηση του ναύλου επιβατών των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων που υπολογίζεται ότι πρέπει να προσεγγίζει τουλάχιστον το 40% επί των σημερινών ναύλων και κατά 15% οπωσδήποτε του ναύλου των οχημάτων, οι περισσότερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις θα οδηγηθούν εντός του έτους σε πολύ δύσκολες καταστάσεις — ορισμένοι μιλούν για αδιέξοδο, που θα φθάσει ακόμη μέχρι χρεωκοπίας. Με δύο λόγια θα οδηγηθούμε εκ νέου στη δημιουργία νέων προβληματικών επιχειρήσεων και τα «σπασμένα» θα κληθεί εκ νέου να καταβάλει το κοινωνικό σύνολο χωρίς ταυτόχρονα να είναι βέβαιο ότι (με τις ρυθμίσεις που θα ακολουθήσουν αναγκαστικά) θα καταστεί δυνατή η εξυπηρέτηση των θαλασσιών συγκοινωνιών στο επίπεδο που έχει επιτευχθεί σήμερα ή ότι σε μια τέτοια περίπτωση θα είναι δυνατή η απόκρουση των ξένων που επιδιώκουν με επιμονή να εισέλθουν στο χώρο της Ακτοπλοΐας και όχι μόνον φυσικά. Και αυτό επειδή προφανώς επιδιώκεται να μην επηρεασθεί δυσμενώς η πτωτική πορεία του πληθωρισμού — εμείς δεν δεχόμαστε τα περί ατολμίας που ψιθυρίζονται στην Ακτή Τζελέπη) από ρυθμίσεις που αφορούν ορισμένους μόνον τομείς του ιδιωτικού τομέα της οικονομίας, εν οίς και οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ενώ σε άλλους δίνονται με απλοχεριά αυξήσεις (όρα τις τιμές των καυσίμων, από τις οποίες επλήγησαν και τα ακτοπλοϊκά πλοία, αλλά και των φαρμάκων, του ψωμιού κλπ.) χωρίς να αναφερθούμε στον δημόσιο τομέα όπου καθημερινώς και κάτι αυξάνεται για να αντιμετωπισθούν τα ελλείμματα που δεν κλείνουν ποτέ και βεβαίως χωρίς να λογαριάζεται εάν από τις αυξήσεις αυτές επηρεάζεται ο τιμάρθμος — μόνον οι αυξήσεις στους ναύλους της Ακτοπλοΐας φαίνεται ότι λαμβάνονται υπ' όψει και έτσι δεν χορηγούνται.

Είναι αναμφισβήτητο ότι ο κρατικός παρεμβατι-

σμός — αντί του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού — που επιδίωξε και δυστυχώς εξακολουθεί να επιδιώκει η Ακτοπλοΐα για να μην μπορούν να εισέρχονται άλλοι — εννοούμε Έλληνες και όχι ξένοι — στο χώρο, λειτουργεί τελικά σαν βρόγχος — όλα ρυθμίζονται από το Κράτος το οποίο όμως αρνείται συστηματικά να δει ότι οι δαπάνες σχεδόν διπλασιάστηκαν από πέρυσι μέχρι τα μέσα του εφετεινού καλοκαιριού και είναι αδύνατο ν' αντιμετωπισθούν με τις αυξήσεις που έχουν χορηγηθεί.

Στο όλο θέμα της επιβαλλομένης γενναίας αυξήσεως των ναύλων της Ακτοπλοΐας υπάρχει και μία παράμετρος που δεν έχει υπολογισθεί: Μιλάμε για την αυτόματη ωφέλεια που θα προκύψει για το ΝΑΤ το οποίο θα δει τα έσοδά του από την πηγή αυτή — τα εισιτήρια της Ακτοπλοΐας — να αυξάνονται θεαματικά αλλά και για τον κρατικό προϋπολογισμό που θα απαλλαγεί από το αντίστοιχο ποσόν επιδοτήσεως του ΝΑΤ. Οι στήλες αυτές που πιστεύουν βαθύτατα στην αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, στην οποία άλλωστε στηρίχθηκε — και εξακολουθεί να στηρίζεται — η Ελληνική Ναυτιλία και που πολλές φορές, ακόμη και στο πρόσφατο παρελθόν έχουν βρεθεί στο αντίθετο ρεύμα — εμείς υποστηρίξαμε και εξακολουθούμε να υποστηρίζουμε, λόγου χάρη, ότι οι άγονες γραμμές πρέπει να εξυπηρετούνται από εκείνους που καλύπτουν τις γόνιμες γραμμές χωρίς την παραμικρή επιδότηση — δεν κινδυνολογούν: Η κατάσταση στην Ακτοπλοΐα είναι ιδιαίτερα δύσκολη και η μόνη λύση για να ξεπερασθούν τα προβλήματα αλλά και για καταστεί δυνατόν να διατηρηθεί σε ελληνικά χέρια είναι η γενναία, όπως υπογραμμίσαμε και στην αρχή, αύξηση των ναύλων επιβατών και οχημάτων. Βεβαίως και επειδή δεν διεκδικούμε το αλάθητο του Πάπα θα ακούγαμε — θα βλέπαμε, θα λέγαμε καλύτερα — και οποιαδήποτε άλλη λύση που θα οδηγεί στο ίδιο αποτέλεσμα, στη σωτηρία δηλαδή, και τη διατήρηση της Ακτοπλοΐας σε ελληνικά χέρια.

Οι ρυθμίσεις για το καμποτάζ

Εχει δίκαιο ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης που δήλωσε ότι το θέμα του καμποτάζ ελύθη με απόλυτα ικανοποιητικό τρόπο για τη χώρα μας στη σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας που πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο στις 23 Ιουνίου. Στη σύνοδο αυτή καθορίσθηκε το χρονοδιάγραμμα της άρσεως του καμποτάζ στην ακτοπλοΐα και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, βάσει του οποίου απελευθερώνονται (οι σχετικές αποφάσεις θα περιληφθούν σε υπό έκδοση κανονισμό που επεξεργάζεται η γραμματεία του Συμβουλίου των Υπουργών και θα κυρωθεί σε προσεχή σύνοδο).

• Από την 1η Ιανουαρίου 1993, οι με-

ταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων για τα φορτηγά πλοία, υπό τους όρους που προσδιορίζει η σημαία ενός εκάστου εξ αυτών, είτε είναι πρώτου, είτε δεύτερου νηολογίου. Εξαιρούνται τα πλοία κάτω των 650 τόννων και τα φορτία πετρελαιοειδών, παραγώγων αυτών και πόσιμου νερού.

• Από την 1η Ιανουαρίου 1995, οι κρουαζιέρες μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, χωρίς προσέγγιση σε νησί. Στην περίπτωση, αυτή το πλοίο λειτουργεί υπό την κανονική σημαία που αυτό φέρει.

• Από την 1η Ιανουαρίου 1999, οι μεταφορές από ηπειρωτικό λιμάνι προς τα νησιά ή μεταξύ των νησιών. Η διεξαγωγή τέτοιου μεταφορικού έργου από το

1999 και πέρα, είναι ελεύθερη για όλα τα πλοία υπό τους όρους όμως της χώρας εντός της οποίας κινούνται. Δηλαδή φορτηγά, επιβατηγά - οχηματαγωγά και κρουαζιερόπλοια θα μπορούν να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, αλλά υπό τους όρους και κανόνες της ελληνικής νομοθεσίας κυρίως καθ' όσον αφορά στα πληρώματα που είναι και το κρίσιμο σημείο στην εκμετάλλευση ενός πλοίου. Ο κ. Παυλίδης, διευκρίνησε ότι θα κινούνται με κοινοτικά πληρώματα και όχι τριτοκοσμικά.

• Ιδιαίτερως και αποκλειστικώς για την Ελλάδα εξαιρείται της απελευθερώσεως μέχρι τέλους του 2003, η καθαρά ακτοπλοΐα, δηλαδή τα φορτηγά πλοία κάτω των 650 τόννων, τα επιβατηγά -

οχηματαγωγά και τα απλά επιβατηγά της ακτοπλοΐας και τα θαλαμηγά σκάφη. Από το 2004 και πέρα τα πλοία που θα ασκούν ακτοπλοϊκή δραστηριότητα θα κινούνται υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που προσδιορίζονται από την ελληνική νομοθεσία.

ΘΑ ΕΙΧΕ ΣΩΘΕΙ ΤΟ ΝΑΤ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, απαντώντας σε ομάδα βουλευτών που είχαν ζητήσει να ενημερωθούν για την οικονομική κατάσταση του ΝΑΤ και για την επιδότησή του από τον κρατικό προϋπολογισμό επισήμανε ότι κύριος στόχος του Υπουργείου είναι η εξ ολοκλήρου ένταξη του Ταμείου στον κρατικό προϋπολογισμό, που δεν θα υπήρχε ανάγκη να γίνει, προσθέτουμε εμείς, αν η Ελληνική Πολιτεία είχε αποδεχθεί παλαιότερα την πρόταση του Κομμιττή για την ασφάλιση στο ΝΑΤ δέκα Ελλήνων ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο βαπόρι, αλλά και την μεταγενέστερη πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση οκτώ Ελλήνων (των τριών αξιωματικών της γέφυρας, των τριών της μηχανής και δύο δοκίμων αντιστοίχως).

Η πρόταση του Κομμιττή, αν και είχε υπάρξει ευνοϊκή εισήγηση από το ΝΑΤ απερρίφθη, δυστυχώς, από τον

τότε Υπουργό κ. Ευάγ. Γιαννόπουλο, επειδή θεωρούσε ότι το μέτρο θα λειτουργούσε σε βάρος του εθνικού νηολογίου. Βεβαίως, το νηολόγιο δεν παρουςίαζε την παραμικρή βελτίωση στη διάρκεια της υπουργίας του κ. Γιαννόπουλου, αλλά στο μεταξύ το ΝΑΤ έχασε — και δυστυχώς, εξακολουθεί να χάνει — τα ποσά εκείνα που θα επέτρεπαν, μαζί με τους άλλους πόρους που θεσπίσθηκαν στο μεταξύ και με κάποια επιχορήγηση από τον κρατικό προϋπολογισμό που δεν θα ήταν δύσκολο να εξασφαλισθεί μονίμως και μέχρις ότου επέλθει η εξυγίανση, την απρόσκοπτη καταβολή των συντάξεων στους συνταξιούχους ναυτικούς μας αλλά και στις χιλιάδες των «αλεξιπτωτιστών» που η Ελληνική Πολιτεία έχει «φορτώσει» στις πλάτες τους.

Ανάλογη τύχη, και για τους ίδιους λόγους είχε και η προαναφερθείσα πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών»:

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης έχει τείνει ευήκοον ους σε εκείνους που τον παραμυθιάζουν και καλλιεργούν συνεχώς την απολύτως εύλογη προσδοκία του για την προσέλκυση των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Το κακό εν προκειμένω είναι ότι ο Υπουργός δεν φαίνεται να κοιτάζει τους αριθμούς. Διότι αν τους κοιτάζε θα διαπίστωνε και αυτός ότι πραγμα-

τικά τον παραμυθιάζουν:

Σύμφωνα με στοιχεία των Λούδς, μεταξύ Μαρτίου 1991 και Μαρτίου 1992, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε κατά 234 πλοία, από τα οποία ελάχιστα κέρδισε το εθνικό νηολόγιο — από τον Ιανουάριο μέχρι μέσα Ιουνίου, διάστημα κατά το οποίο αυτή τη στιγμή δεν μπορούν να προσδιορίσουμε ποιά ήταν ακριβώς η αύξηση των ελληνόκτητων πλοίων, προσήλθαν στο εθνικό νηολόγιο μόνον 57 πλοία και με τις διαγραφές που υπήρξαν στην ίδια χρονική περίοδο 40 πλοίων η διαφορά υπέρ του εθνικού νηολογίου είναι μόλις 17 πλοία, κυριολεκτικά μηδαμινός αριθμός, ενώ η στασιμότητα στις εγγραφές πλοίων στο εθνικό νηολόγιο συνεχίζεται και ταυτόχρονα επιτείνεται το πρόβλημα του ΝΑΤ.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού και για να επιτευχθεί έστω εμμέσως, δηλαδή δια του ΝΑΤ, ο επαναπατρισμός, όπως έγινε και στο σχετικά πρόσφατο παρελθόν, αλλά και για να καταβάλλονται εισφορές και για τους συνταξιούχους κυρίως, όπως επίσης και για τους εν ενεργεία ναυτικούς μας οι οποίοι προτιμούν για ποικίλους λόγους τα ανασφάλιστα και ταυτόχρονα να αποφεύγονται οι επιβαρύνσεις του Οίκου Ναύτου από την κατηγορία αυτή ναυτικών, τα «Ναυτικά Χρονικά» επανέρχονται και πλέον αξιώνουν την άμεση υιοθέτηση και υλοποίηση της προτάσεώς τους επισημαίνοντας ταυτόχρονα τις ευθύνες που επωμίζονται οι εν προκειμένω υπεύθυνοι για την ολιγωρία τους.

ΑΥΤΟΙ ΤΟ ΒΙΟΛΙ ΤΟΥΣ

Οι ναυτεργατοπατέρες, οι οποίοι έχουν μεγάλο μερίδιο ευθυνών και για τη συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου, και για τη μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών, συνεχίζουν το βιολί των απεργιών, που όπως ήδη έχουμε σημειώσει, πλήττουν αποκλειστικά το ελληνικό ακτοπλοϊκό επιβατηγό. Και είναι απολύτως εύλογο το ερώτημα που τους απηύθυνε ο Καπτάν Γεράσιμος Αγούδημος ο οποίος σε τέλεξ προς την διοίκηση της ΠΝΟ υπογράμμιζε ότι με την προηγούμενη απεργία επλήγη αποκλειστικά το ελληνικό ακτοπλοϊκό — οι Γάλλοι λέγεται ότι έκαναν απεργία μόνον στα ... ρυμουλκά — τόνιζε ότι με τη νέα απεργία θα πληγούν και πάλι τα πλοία της κατηγορίας αυτής και μάλιστα επί 48ώρου βάσεως και διερωτάτο: Για ποιο καμποτάζ μιλάτε όταν προσπαθείτε μόνοι σας να εξοντώσετε το ελληνικό ακτοπλοϊκό πλοίο σε περιόδους εθνικών κρίσεων και αιχμής της τουριστικής σαιζόν;

Metalock BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

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

Authorised service representations
for major marine equipment
manufacturers.

Agents in key shipping centres.

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20/26, 11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 22.4088
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263-2360



Αυτοί όμως το βιολί τους. Να κάνουν, λοιπόν, και τη νέα απεργία τους, αλλά να αφήσουν να εργασθούν εκείνους που καταλαβαίνουν ότι από την απεργία θα πληγούν σε τελευταία ανάλυση οι ίδιοι και γι' αυτό δεν θέλουν να απεργήσουν. Είναι δε αυτονόητο ότι οι ναυτικοί αυτοί πρέπει να προστατευθούν από τις αρμόδιες αρχές διότι όπως είναι ιερό το δικαίωμα της απεργίας, εξ ίσου ιερό είναι και το δικαίωμα της εργασίας αλλά και της διαφωνίας.

ΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

Σήμερα έχει καταντήσει το θέμα της εκκαθάρισης των ναυτολογίων, ομολογούμε δε ότι μέχρι θεωρούσαμε ότι η παρουσιαζόμενη καθυστέρηση οφειλόταν περισσότερο σε ηθελημένη πρακτική λόγω της αδυναμίας του ΝΑΤ να επιστρέψει τα εμφανιζόμενα πιστωτικά υπόλοιπα. Φαίνεται όμως ότι τα πράγματα δεν είναι έτσι και ότι στο θέμα της εκκαθάρισης των ναυτολογίων επικρατεί γενικώς «μπάχαλο». Αυτό προκύπτει από μία πληροφορία η οποία περιήλθε στα «Ναυτικά Χρονικά» και φαίνεται ότι δεν απέχει της πραγματικότητας: Σύμφωνα, λοιπόν, με την εν λόγω πληροφορία, τις τελευταίες ημέρες κοινοποιήθηκε σε ναυτιλιακή εταιρία η οριστική εκκαθάριση ναυτολογίου του σωτηρίου ετους 1984, το οποίο μάλιστα ήταν και χρεωστικό και αυτό σε μια στιγμή που και η τελευταία δραχμή είναι πολύτιμη για το ΝΑΤ.

Από τα ανωτέρω καθίσταται αυτονόητο ότι η κατάσταση αυτή δεν μπορεί να συνεχισθεί και ότι πρέπει να γίνουν όλα εκείνα που χρειάζονται ώστε η ροή και η εκκαθάριση των ναυτολογίων να γίνεται μέσα στους χρόνους που επιτρέπει η σύγχρονη τεχνολογία.

ΟΙ ΑΔΕΙΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης διαβεβαίωσε ότι το σύστημα της χορηγίας αδειών σκοπιμότητας για την δρομολόγηση ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων δεν πρόκειται να μεταβληθεί.

Ο Υπουργός παρέσχε τη διαβεβαίωση — και μετά την εξέλιξη που σημειώθηκε στο όλο ζήτημα με τις κυβερνητικές υπαναχωρήσεις έχει δικαίωμα: τουλάχιστον προς το παρόν, τα πράγματα παραμένουν όπως είχαν — αναφερόμενος στην τροπολογία που κατατέθηκε στη Βουλή και αφορούσε την απελευθέρωση επαγγελμάτων και την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας για τη λειτουργία εμπορικών επιχειρήσεων ή επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών. Λόγω της ιδιαιτερότητας που εμφανίζει η Ακτοπλοία, το σύστημα των αδειών σκο-

πιμότητας δεν πρόκειται να αλλάξει, διαβεβαίωσε ο Υπουργός.

ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ Τ.Π.Ε.Ν.

Το μέγα θέμα το οποίο έχει δημιουργηθεί με τις αναδρομικές αυξήσεις των εισφορών προς τα Ταμεία Προνοίας δεν πρόκειται σε καμία περίπτωση να επιλυθεί με τη σιωπή και πρέπει να υπάρξει η επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων ρύθμιση που είναι να αξιωθούν οι αναδρομικές εισφορές από τους ίδιους τους ασφαλισμένους των Ταμείων και η είσπραξη των νέων αυξημένων εισφορών από τις ναυτιλιακές εταιρίες να ισχύσει για την περίοδο που αρχίζει μετά την κοινοποίηση των σχετικών αποφάσεων.

Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι με τροπολογία που κατατέθηκε από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη και ψηφίσθηκε από τη Βουλή είναι δυνατή η δανειοδότηση των Ταμείων Προνοίας από το Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών. Βάσει της τροπολογίας αυτής το ΤΠΑΕΝ έχει ζητήσει τη χορήγηση δανείου το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για την καταβολή των εφ' άπαξ σε εκείνους που έχουν συνταξιοδοτηθεί. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, η καθυστέρηση στην καταβολή των εφ' άπαξ φθάνει σχεδόν το έτος, δηλαδή

δεν έχουν λάβει, ο εφ' άπαξ οι συνταξιοδοτηθέντες προ έτους, αλλά με το δάνειο από το ΚΕΑΝ υπολογίζεται ότι εντός διμήνου θα έχει καταβληθεί σε όλους τους δικαιούχους ανεξαιρέτως, εν συνεχεία δε η καταβολή των εφ' άπαξ στους συνταξιούχους θα γίνεται χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση.

Το λυπηρό για το Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών είναι ότι έχει υποβάλλει (από τις 15 Μαΐου) παραίτηση ο Πρόεδρος του κ. Γιάννης Τσούρας ο οποίος κατά την τελευταία τριετία έχει προσφέρει σημαντικότερες υπηρεσίες αλλά εξακολουθεί να παραμένει στη θέση του γιατί ακόμη δεν έχει ορισθεί ο αντικαταστάτης του — ο κ. Τσούρας παραιτήθηκε γιατί θέλει να ασχοληθεί περισσότερο με τις επαγγελματικές του υποθέσεις.

ΕΙΝΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ;

Με τον ίδιο τίτλο ρωτούσαμε στο προηγούμενο τεύχος αν είναι αληθινά όσα μας κατήγγειλε ναυτικός αναφορικά με τις εργαστηριακές εξετάσεις αλλά στον Οίκο Ναύτου φαίνεται ότι ασχολούνται με πολύ σοβαρότερα πράγματα και δεν δίνουν την παραμικρή σημασία σε τέτοιες... μικροϋποθέσεις. Ο εν λόγω ναυτικός είχε καταγγείλει συγκεκριμένα ότι εάν χρειάζεται να κάνουν, λό-

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

All Parts Made in U.S.A
And Are Fully Guaranteed

TEL.: 718-392-4444
FAX: 718-482-8372

48-55 36th Street, Long Island City, NY 11101

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

M.P.R.S.

Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49
Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Παίρνοντας αφορμή από την καταστροφή του Baltic Exchange, ένας Βρεταννός χρονικογράφος διατυπώνει την άποψη πως θα χρειαζόταν ίσως ένα νέο σύμβολο εναντίον του παθητικού βανδαλισμού. Ένα σύμβολο ναυτιλιακής εμπιστοσύνης που θα μπορούσε να τεθεί υπό την προστασία του Αγίου Γεωργίου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο Άγιος Γεώργιος είναι ο προστάτης Άγιος όλης της Αγγλίας και μάλιστα χωρίς να είναι γνωστοί οι λόγοι της καθιερώσεώς του. Σχετικά είναι διαδεδομένες πολλές γραφικές ιστορίες αλλά καμιά δεν φαίνεται να στηρίζεται σε πραγματικά γεγονότα. Το πιθανότερο είναι ότι ο Άγιος έζησε τον 3ο αιώνα μ.Χ. στην Παλαιστίνη, όπου και εμαρτύρησε, η δε μεταφορά του στην Ευρώπη οφείλεται στους επιστρέφοντες Σταυροφόρους. Γιατί όμως έγινε προστάτης της Αγγλίας παραμένει μυστήριο. Ένας μεσαιωνικός μύθος τον συνδέει με τη διάσωση μιας παρθένου από τα νύχια ενός δράκοντα, τον οποίο ο Άγιος εξολόθρευσε με κάποια περφηάνια και μάλιστα χωρίς τύψεις για την εξαφάνιση ενός τόσο σπάνιου ζωικού είδους.

Το χρονογράφημα προτείνει ακόμα να καθιερωθεί η γιορτή του Αγ. Γεωργίου ως ημέρα αργίας στην Αγγλία η οποία έχει μόνον εννέα αργίες, έναντι των 17 του Χόγκ Κόγκ και των 12 της Ελλάδος. Για τις άλλες χώρες δεν έχει στοιχεία. Έχει ακούσει όμως ότι αν είσαι Καθολικός παντρεμένος με Εβραία και εργάζεσαι σε Μουσουλμανική εταιρία σε κάποιο Ινδικό κρατίδιο, θα είναι ευκολότερο να μετρήσεις τις εργάσιμες ημέρες παρά τις ημέρες αργίας.

γού χάρη, αιματολογικές εξετάσεις ο ασφαλισμένος και η σύζυγός του, ο ένας από τους δύο αναγκαστικά θα κάνει, κατά τη «λογική» του Οίκου Ναύτου, την εξέταση έπειτα από δέκα ημέρα!

Επισημαίνουμε ότι απάντηση δεν περιμένουμε μόνον από τον Οίκο Ναύτου αλλά και από τις οργανώσεις των ναυτικών που ταυτόχρονα οφείλουν να εξηγήσουν — εάν φυσικά η καταγγελία είναι αληθινή — πως ανέχονται τέτοιες καταστάσεις.

Η ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Την αύξηση των ναύλων θεωρεί απαραίτητη ο Πρόεδρος του Ινστιτούτου των Ναυλομεσιτών του Λονδίνου, για να μπορέσει να συντηρηθεί ο αξιόμαχος εμπορικός στόλος. Όπως ειδικότερα τόνισε, ένα VLCC της τελευταίας τεχνολογίας με διπλή γάστρα, απαιτεί υπό τις παρούσες τιμές ναυπηγήσής του και για τη διάρκεια των πρώτων 20 χρόνων της ζωής του, ημερήσιο ναύλο της τάξεως των 60.000 δολλαρίων, ενώ η σημερινή ναυλαγορά δεν του εξασφαλίζει ούτε το ένα πέμπτο.

Για να απορροφηθεί το πλεονάζον τοννάζ πρέπει να γίνει μια συντονισμένη προσπάθεια περιορισμού των υποσυντήρητων πλοίων. Πράγμα που προϋποθέτει την αναμόρφωση της βιομηχανίας των διαλύσεων σε όλον τον κόσμο, η οποία σήμερα βρίσκεται σε χαμηλό επίπεδο. Παράλληλα όμως οι φορτωτές θα πρέπει να καταλάβουν ότι οφείλουν να πληρώσουν περισσότερα για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους. Και μάλιστα χωρίς το φόβο ότι αυτό θα έχει σοβαρή επίπτωση επί των καταναλωτών, αφού στο σύνολο των στοιχείων που διαμορφώνουν τη τελική τιμή όλων σχεδόν των εμπορευμάτων, το στοιχείο του θαλάσσιου ναύλου είναι πολύ χαμηλό.

Και κατέληξε υπενθυμίζοντας ότι οι επιτυχημένοι εφοπλιστές, όπως οι Έλληνες και εκείνοι του Χόγκ Κόγκ, δεν ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για τη σημαία που κυματίζει στις πρύμνες των πλοίων τους. Το γεγονός ότι η μεταφορά παραμένει ένας ιδιαίτερα υποτιμημένος τομέας, είναι πολύ σπουδαιότερο από τη σημαία και τον λιμένα νηολογήσεως. Γιατί τα κέρδη είναι ανεπαρκή για να εξυπηρετήσουν τις τεράστιες επενδύσεις που απαιτεί ο εκσυγχρονισμός των στόλων και η προσέλκυση των κατάλληλων ανθρώπων που θα αναλάβουν τη διαχείρισή τους.

ΑΣΥΜΦΟΡΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Καλά πληροφορημένες ναυτιλιακές πηγές αναφέρουν ότι το λιμάνι του Μαϊάμι κινδυνεύει να χάσει τις προσεγγίσεις των σκανδιναβικών κρουαζιερόπλοίων εξ αιτίας του νομοσχεδίου που ετοιμάζεται να επιβάλει βαρύτατους δασμούς στα προσεγγίζοντα εκεί πλοία εφόσον έχουν ναυπηγηθεί σε φινλανδικά, γαλλικά και γερμανικά ναυπηγεία, τα οποία επιχορηγούνται από το κράτος.

Όπως φημολογείται, το νομοσχέδιο αυτό που φέρει τον τίτλο «Gibbons Bill», ενδέχεται να υποχρεώνει τους οικείους πλοιοκτήτες ή εφοπλιστικές εταιρίες να επιστρέψουν τις ναυπηγικές επιχορηγήσεις επί ποινή αποκλεισμού των πλοίων τους από τους αμερικανικούς λιμένες.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του Νορβηγού εφοπλιστού R. Wilhelmsen, ο οποίος μαζί με το αμερικανικό συγκρότημα Pritzker ελέγχουν την παγκοσμίως γνωστή εταιρία κρουαζιερών Royal Caribbean Cruise Line, αν το σχέδιο αυτό καταστεί νόμος, θα υποχρεώσει τους εφοπλιστές και τους οργανωτές των κρουαζιερών να επιλέγουν προσεγγίσεις στην Καραϊβική, εκτός των ΗΠΑ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Η ΑΠΗΧΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Με ιδιαίτερα κολακευτικά σχόλια υποδέχθηκε ο Ελληνικός Εφοπλισμός την 60ετηρίδα των «Ναυτικών Χρονικών», που κυκλοφόρησε σε πολυτελή τόμο 444 σελίδων, από τις αρχές Ιουνίου.

Προς τον Διευθυντή των «Ναυτικών Χρονικών» και υπεύθυνο της μοναδικής αυτής ιστορικής έκδοσης, κ. Δημήτρη Ρήγα - Κωττάκη, εστάλησαν έως τις 29 Ιουνίου οι ακόλουθες συγχαρητήριες επιστολές:

**ΑΠΟ ΤΟΝ
ΚΥΡΙΟ ΓΙΩΡΓΟ Π. ΛΙΒΑΝΟ**

Αγαπητέ Δημήτρη,

Ελαβα την ωραιότατη έκδοσή σας «60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» για την οποία σας συγχαίρω θερμά.

Δεν υπάρχει η παραμικρότερη αμφιβολία ότι το βιβλίο αυτό παρουσιάζει και εξαίρει τα ιστορικά γεγονότα που συνδέονται με την ανάπτυξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και τα πρόσωπα που διεδραμάτισαν ενεργό και εποικοδομητικό ρόλο στην δημιουργία του όλου οικοδομήματος.

Σε συγχαίρω που αφιέρωσες το βιβλίο αυτό στην μνήμη του λαμπρού Έλληνα, εξαιρετικού ανθρώπου, αρίστου δημοσιογράφου και εκδότη, του αείμνηστου Δημήτρη Κωττάκη που υπήρξε στην ουσία ο μοχλός και το κίνητρο στην όλη εξέλιξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, και που υπήρξε πάντοτε ο δριμύς, αλλά σωστός και δίκαιος κριτής όλων εκείνων που εδημιούργησαν το Ελληνικό Θαύμα.

Σας ευχαριστώ θερμά
Με εκτίμηση
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. ΛΙΒΑΝΟΣ

12 Ιουνίου 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ
ΚΥΡΙΟ ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ**

Αγαπητέ Δημήτρη,

Ελαβα την επιστολή σας και ένα αντίτυπο του λευκώματος «60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», μια ιστορική εργασία για την οποία τα απλά συγχαρητήρια, που αποτελούν τρόπο έκφρασης, δεν μπορούν να αποδώσουν την μεγάλη σημασία του έργου αυτού.

Από την πρώτη μέχρι την τελευταία σελίδα, τα κείμε-

να, και οι φωτογραφίες αποτελούν μια συνεχή και γλυκιά συγκίνηση, που μπορούν να καταλάβουν μόνον όσοι αγάπησαν και υπηρέτησαν την ναυτιλία μας και εργάστηκαν με τους θαυμαστούς Έλληνες που περιλαμβάνονται στις σελίδες τους.

Είμαι από εκείνους που γνώρισα και συνεργάστηκα με τον αείμνηστο Δ. Κωττάκη και δεν έχω καμιά αμφιβολία, ότι η προσπάθειά σας αυτή είναι το καλύτερο μνημόσυνο για την μνήμη του.

Εύχομαι κάθε επιτυχία στο έργο σας.

Με εκτίμηση
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΤΣΗΣ
Πρόεδρος ΟΛΠ

29 Ιουνίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ
ΚΥΡΙΟ ΓΙΑΝΝΗ Κ. ΛΥΡΑ**

Αγαπητέ Δημήτρη,

Ελαβα την επιστολή σου της 3 Ιουνίου και το λεύκωμα το οποίο εκτός από ιστορικό ντοκουμέντο είναι και τεκμήριο της προσφοράς των «Ναυτικών Χρονικών» του αειμνήστου ιδρυτού των και των διαδόχων του στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας. Μίας προσφοράς που όλοι μας στην ναυτιλιακή οικογένεια την αναγνωρίζουμε και την εκτιμούμε.

Συγχαρητήρια και καλή συνέχεια.

Με φιλία
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ. ΛΥΡΑΣ

8 Ιουνίου 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ
ΚΥΡΙΟ ΓΕΩΡΓΙΟ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟ**

Αγαπητέ κύριε Κωττάκη

Σας ευχαριστώ θερμά για την ευγενική σας χειρονομία να μου στείλετε το αναμνηστικό Λεύκωμα «60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» (1931-1990) και σας συγχαίρω για την πρωτοβουλία σας να προχωρήσετε στην έκδοση ενός τόσο ωραίου βιβλίου που εξυμνεί την Μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία.

Με φιλικούς χαιρετισμούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟΝ
ΚΥΡΙΟ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ Δ. ΒΕΡΝΙΚΟ

Δημήτρη μου

Πήρα το αξιόλογο βιβλίο «60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» και σ' ευχαρι-
στώ.

Συγχαίρω εσένα και την ομάδα των εκλεκτών συνεργ-
γατών σου για τη συγκέντρωση και τη παρουσίαση του
τεράστιου και πολύτιμου αυτού υλικού που, πραγματι-
κά, μελετώντας τις σελίδες του συμπεραίνεις τη προ-
σφορά, τους αγώνες και τις θυσίες της Ελληνικής Ναυ-

τιλίας και του έμπυχου υλικού της στο τόπο μας, διότι η
θάλασσα είναι πράγματι, πηγή πλούτου που μπορείς ν'
αντλήσεις πόρους νέας ακμής και δραστήριου πολιτι-
σμού.

Εύχομαι ο Θεός να σου δίνει δύναμη να συνεχίσεις με
βαθεία και ακλόνητη πίστη τους στόχους που έταξε, για
τη θάλασσα και τη Ναυτιλία, ο Δημήτρης Κωττάκης.

Με αγάπη
ΚΩΝΣΤ. Δ. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

18 Ιουνίου, 1992



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ σε πολυτελή τόμο 444 σελίδων το ΛΕΥΚΩΜΑ του
παράλληλου βίου της ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ και των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

ΤΟ ΛΕΥΚΩΜΑ είναι αφιερωμένο στους ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΣ της Ελληνικής
Ναυτιλίας και στον Πρύτανη της ελληνικής ναυτιλιακής δημοσιογρα-
φίας ΔΗΜΗΤΡΙΟ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ.

Το σπάνιο αυτό ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ της ιστορίας της Ναυτιλίας μας περιέχει
ένα εμπεριστατωμένο ENGLISH SUPPLEMENT, ώστε να είναι κατανοητό
και στους πολλούς ξένους φίλους και συνεργάτες του Ελληνικού Εφο-
πλισμού.



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. ΚΩΔΙΣ

ΠΟΛΗ:

ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΤΕΛΕΞ

ΤΕΛΕΦΑΞ

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

ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: (Τιμές συμπεριλαμβάνουν έξοδα συσκευασίας και αποστολής, καθώς και Φ.Π.Α.)
ΕΛΛΑΔΑ / ΚΥΠΡΟ: ΔΡΧ. 24.000 ΕΥΡΩΠΗ / ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ: ΛΙΡΕΣ 75,00 - Η.Π.Α.: ΔΟΛΛ. 150,00 - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ / ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ /
ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ: ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 170,00-

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ ΣΕ ΤΡΙΤΑ
ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΘΑ ΥΠΟΔΕΙΧΘΟΥΝ ΩΣ ΔΩΡΟ.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Το Χρηματιστήριο Αθηνών

Στα ευνοϊκά γεγονότα μπορούμε να κατατάξουμε την απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδας για την απελευθέρωση της κίνησης μακροπρόθεσμων κεφαλαίων (αγορά μετοχών, ομολογιών και ακινήτων) εντός Κοινότητας. Η απόφαση αυτή μπορεί να θεωρηθεί ως ένα βήμα στην κατεύθυνση της πλήρους απελευθέρωσης του συναλλάγματος.

Θετικό βήμα θεωρείται επίσης και η ψήφιση του νέου φορολογικού νόμου με λιγότερες αλλαγές από τις αναμενόμενες. Κύριο χαρακτηριστικό του νέου νόμου, οι ευνοϊκές διατάξεις του για την πραγματοποίηση επενδύσεων.

Ικανοποιητικά αποτελέσματα επίσης είχαμε και στις εξαγωγές μας, οι οποίες παρουσίασαν αύξηση κατά 14% κατά το πρώτο δίμηνο του 1992. Σημειώνουμε ότι η πορεία των εξαγωγών κατά το δίμηνο αυτό, δεν αποτελεί νέο φαινόμενο αλλά είναι συνέχεια της εξέλιξης των δύο τελευταίων ετών.

Στον αντίποδα των θετικών αυτών στοιχείων, είχαμε την άσκηση οξείας κριτικής στην κυβερνητική οικονομική πολιτική από τον τώως πρωθυπουργό κ. Ζολώτα και τον ακαδημαϊκό κ. Αγγελόπουλο. Η κριτική αυτή προβληματίζει σχετικά με το ενδεχόμενο λήψης νέων οικονομικών μέτρων. Επίσης νέα μέτρα για την σταθεροποίηση της οικονομίας συνιστά ο Ο.Ο.Σ.Α., διαπιστώνοντας ταυτόχρονα αποτυχία στην ακολουθούμενη οικονομική πολιτική.

Σε αντίθετη κατεύθυνση κινούνται οι εκτιμήσεις του προέδρου του ΣΕΒ κ. Στράτου, ο οποίος τόνισε ότι για το 1993 η ανοδική πορεία των αποτελεσμάτων της βιομηχανίας θα συνεχισθεί, αφού για την οικονομία αναμένονται θετικότερες ενδείξεις από αυτές του

1992, που σημειωτέον και πάλι θα είναι θετικές.

Όλα τα παραπάνω αλληλοσυγκρουόμενα γεγονότα, είχαν άμεσο αντίκτυπο στην κίνηση του Γενικού Δείκτη. Ετσι, ενώ έφτασε μέσα στο δεκαπενθήμερο που μας πέρασε στη μέγιστη τιμή του των 820,57 μονάδων (στις 23/6), έκλεισε στις 812,86 μονάδες στις 26/6,

για να ανέβει αργότερα, στις 29 Ιουνίου, στις 863 μονάδες, μετά την επιτυχή έκβαση στο πρόβλημα των Σκοπίων.

Μετά την έκδηλη πλέον συμπαράταξη της Κοινότητας στο φλέγον αυτό ελληνικό θέμα, αναμένεται περαιτέρω ανοδική εξέλιξη του Χρηματιστηρίου Αθηνών.

Η επιμέλεια των κειμένων για μεν το Χρηματιστήριο Αθηνών έγινε από το Τμήμα Ερευνών και Αναλύσεων της NUNTIUS Χρηματιστηριακής

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΝΕΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Είμαι βέβαιος πως δεν θα πω τίποτα καινούργιο αλλά και δεν μπορώ να μην επισημάνω προς τους ιθύνοντες ότι όλων εμάς των απλών ναυτικών - ενεργών και απομάρων — η γνώμη ταυτίζεται με την κοινή λογική που λέει ότι: Πιο αλληλοπρόσβαλη πολιτική και πιο αντιφατικά και αλληλοαναιρούμενα μέτρα δεν έχουν ληφθεί ποτέ άλλοτε, εκτός κι αν ο απώτερος σκοπός των είναι άλλος από αυτόν που διακηρύσσουν.

Μέσω του εγκρίτου περιοδικού σας έχω ξαναπεί ότι οι καλύτεροι διαφημιστές ή δυσφημιστές για την προσέλκυση ή απομάκρυνση των νέων προς ή από την θάλασσα, είμαστε εμείς οι ίδιοι οι ναυτικοί και το ίδιο το Κράτος.

Εμείς, γιατί όταν ευημερεί η ναυτική οικογένεια, γίνεται πόλος έλξης των νέων στο επάγγελμα.

Όταν ο συνταξιούχος παίρνει κανονικά και χωρίς άγχος και αγωνία την αξιοπρεπή, δίκαιη και ανάλογη των εισφορών του προς το Ταμείο του σύνταξη, όταν έχει μια ανθρώπινη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, όταν ο ενεργός ναυτικός έχει κατωχυρωμένο επάγγελμα και ξέρει πότε θα βγει στην απομαχία και πόσο θα πάρει — σίγουρα — σαν σύνταξη και αυτό το πόσο είναι ανάλογο με τις εισφορές του μα και ανάλογο με τις εισφορές των ασφαλισμένων σε άλλα Ταμεία και με την σύνταξη που δίνουν αυτά, όπως επίσης και με την εφ' άπαξ παροχή, όταν το Κράτος έχει ξεκαθαρισμένες θέσεις και Νόμους γύρω από την Ναυτιλία και δεν φοβάται ο νέος ότι αυτές θα αλλάξουν όταν αλλάξει η Κυβέρνηση, γινόμεστε πόλος έλξης των νέων προς την θάλασσα. Αντίθετα, όταν μετά από υψηλότερες εισφορές επι



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

20 και πλέον χρόνια προς το ΝΑΤ βγαίνει στην απομαχία και μετά από 9 μήνες σου έρχεται η πρώτη σύνταξη που είναι γελοία αν την συγκρίνεις με αυτήν των άλλων Ταμείων όπως, ΔΕΗ, ΟΤΕ, Τραπεζικών κλπ. πάντα συγκρίνοντας και τις εισφορές που καταβάλλονται, όταν η εφ' άπαξ παροχή έρχεται μετά από 17 και πλέον μήνες και είναι πάνω από γελοία, όταν τα φαρμακεία δεν σου δίνουν φάρμακα γιατί τους χρωστά χρήματα ο Οίκος Ναύτου, όταν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης κάθε λίγο και λιγάκι οργανώνουν για αύξηση του ορίου ηλικίας και της συνθετικής υπηρεσίας και κανείς δεν ξέρει τι τελικά θα γίνει, όταν το Υπουργείο Οικονομικών μιλά και αποφασίζει για αλλαγή του ειδικού τρόπου φορολόγησης και μετά από εξαγγελίες απεργιών και παραστάσεις αρμοδίων, την ακυρώνει, τότε σίγουρα αποδιώχνει και την σκέψη ακόμα των γονιών και των παιδιών τους από την θάλασσα.

Για να μην νομισθεί ότι υπερβάλω στα χρονικά όρια συνταξιοδότησης και εφ' άπαξ σας λέω ότι: Υπέβαλα τα σχετικά δικαιολογητικά για συνταξιοδότηση τον Νοέμβριο του 1990 με 20 χρόνια πραγματική υπηρεσία.

Τον Ιούλιο του 1991 πήρα την πρώτη σύνταξη και τέλος Απριλίου 1992 ήρθε επί τέλους το ποσόν των 2.613.000 δραχ. που φυσικά σήμερα δεν αντιπροσωπεύουν την αγοραστική αξία που είχαν τότε. Σήμερα έχω ήδη χάσει από τόκους μόνο, πάνω από 700.000 δραχ. Πάρτε ένα χωροφύλακα και δέστε τι εφ' άπαξ πήρε και τι πλήρωσε για να πάρει αυτό το ποσό.

Ας δούνε επίσης οι αρμόδιοι πόσοι 50άρηδες βγήκαν στην σύνταξη τότε που ο Αλεξανδρής άφησε να διαρρεύσει

η πρόθεση για αύξηση του ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης και ας υπολογίσουν πόσοι βγήκαν τώρα τελευταία που ακούουν για αυξήσεις συνθετικής υπηρεσίας και ορίου ηλικίας.

Ας υπολογίσουν τι ζωή ζήσαμε εμείς και τι οι άλλοι ασφαλισμένοι με τις χαμηλότερες εισφορές στα Ταμεία τους και τις υψηλότερες συντάξεις κλπ. Πόσες φορές καθήσαμε εμείς σε οικογενειακό τραπέζι και πόσες οι άλλοι. Πως πληρώνεται αυτή η χαμένη ζωή, αυτά τα χαμένα της ζωής χρόνια; Με τις ευχές και τις φραστικές εκδηλώσεις αγάπης και φροντίδας που λέγονται κάθε γιορτή; Έτσι μας πληρώνουν και έτσι θα πληρώσουν και τους νέους που θα μπουν στη θάλασσα;

Σήμερα τα κίνητρα για προσέλκυση των νέων πρέπει να είναι ουσιαστικά, σταθερά, οφθαλμοφανή, πιστικά, απτά και απλά. Δεν δελεάζονται οι νέοι μας ούτε με υποσχέσεις ούτε με αοριστολογίες. Βλέπουν, ακούν, κρίνουν, συγκρίνουν και αποφασίζουν γιατί τώρα υπάρχουν πολλοί δρόμοι μπροστά τους, ενώ τότε που ξεκινήσαμε εμείς ήταν τρεις: Θάλασσα, Δημόσιο, ΑΕΙ.

Η θάλασσα πλειοδοτούσε τότε και τα ΑΕΙ δεν ήθελαν μόνο επιμέλεια αλλά και χρήματα πολλά τουλάχιστον για τους επαρχιώτες.

Όσους φόρους κι αν επιβάλλουν για να βοηθήσουν το ΝΑΤ — φιλότιμες προσπάθειες — δεν θα ορθοποδήσει εκτός κι αν:

1. Αφήσουν μόνο τους πραγματικούς δικαιούχους του Ταμείου.

2. Πάρουν σύνταξη Πλοιάρχου π.χ., μόνο όσοι κατέβαλαν εισφορές Πλοιάρχου.

3. Πληρώσει το Δημόσιο όλο το ποσό των χρεών για να απαλλαγεί από τους

τρομερούς τόκους το Ταμείο και αρχίσει από την αρχή με σύνεση και πρόγραμμα και σε ανταποδοτικές βάσεις.

4. Εξαγγελθεί μια πολιτική σταθερή και ελκυστική για τους νέους και εκδηλωθεί έμπρακτη στοργή και αγάπη κλπ. στους ενεργούς και συνταξιούχους ναυτικούς.

5. Οι συνταξιούχοι που ναυτολογούνται σε Ελληνικής σημαίας πλοία, πληρώνουν απομαχικά χωρίς να έχουν δικαίωμα προσαύξησης της σύνταξης.

6. Δώσουν το δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για προαγωγικό δίπλωμα στους ναυτικούς που υπηρετούν στα ανασφάλιστα.

Επειδή δεν θέλω να κάνω κατάχρηση του χώρου, δεν νομίζω ότι χρειάζεται επέκταση και ανάλυση των παραπάνω.

Αρκεί οι αρμόδιοι να τα δούν με άλλο μάτι. Σφαιρικά, ακομμάτιστα, για να μπορούν να δρέψουν καρπούς πολύ σύντομα και για πάντα. Συνηθίζεται πια να ψάχνουν οι πολλοί να εντάξουν τον ομιλούντα ή τον γράφοντα σε κάποιο χρώμα. Δεν τους αρέσει το άσπρο χρώμα.

Διευκρινίζω λοιπόν ότι αυτά που γράφονται είναι από αγάπη και ενδιαφέρον. Αγάπη προς τον ναυτικό και ενδιαφέρον προς την Ελληνική Ναυτιλία. Ήμουν μέλος και των δύο επί 34 χρόνια και πάνω και τα δύο.

Μήπως οι κ.κ. Παυλίδης και Τιμαγένης θα μπορούσαν να έχουν αντίρρηση πάνω σ' αυτά;

Ευχαριστώ για άλλη μια φορά για την φιλοξενία σας,

Διατελώ μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΚΑΪΜΑΚΗΣ

Χίος, Μαΐου 23, 1992



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONES: 4283686 - 4283692
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLOS PIRAEUS
TELEFAX: 4283692



LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE
 91, AKTI MIAOULI
 GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
 PHONES: 4290780-788 (9 Lines)
 TELEX: 21-3876/21 - 1650/24 - 1173
 LASK GR
 CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
 FAX: (01) - 4290790 - 4290791

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

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

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

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

Η εκπαίδευση των αξιωματικών Ε.Ν. στα διοικητικά θέματα

Από τον επίτιμο αρχηγό Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟ ΝΤΟΥΝΗ

Οι διαπιστώσεις

Οι εκδηλώσεις λόγω των Ποσειδωνίων '92 είχαν και έντονο κοινωνικό χαρακτήρα, αφού δόθηκε αφορμή να γίνουν συγκεντρώσεις των ανθρώπων της ναυτιλίας με πρωτοβουλία από εξέχοντες παράγοντες του χώρου.

Όμως και στις συγκεντρώσεις αυτές οι συζητήσεις μέσα από τα «πηγαδάκια» δεν στερούν σε ενδιαφέρον, ιδέες και απόψεις μέσα από τις οποίες εκφράζεται ο προβληματισμός και οι προοπτικές για την ναυτιλία μας.

Η συζήτηση σε κάποια μια τέτοια συγκέντρωση οδήγησε και σε σκέψεις που πραγματικά παρουσιάζουν ενδιαφέρον για όλους περί την ναυτιλία ασχολούμενους.

Δημιούργησε ιδιαίτερη αίσθηση το γεγονός ότι σε ομήγυρη έγκριτος νομικός ίσως εκ των παλαιότερων του κλάδου με οικογενειακή ναυτική παράδοση που χάνεται στα βάθη του χρόνου, με εμπειρίες και βιώματα της ελληνικής ναυτιλίας πολλών, πολλών δεκαετιών, επεσήμανε το πόσες οικονομικές και άλλες μαζί συνέπειες μπορούν να έχουν για τα πλοία και την επιχείρηση εσφαλμένες ενέργειες ή παραλείψεις των αξιωματικών του πλοίου και του πλοιάρχου κυρίως σε διοικητικής - νομικής - οικονομικής φύσεως θέματα. Με μια αφοπλιστική ομολογουμένως ηρεμία και απλότητα — προϊόν ασφαλώς συσσωρευμένης γνώσης και εμπειρίας — διατύπωσε την άποψη ότι την σημερινή εποχή μας που λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης έχει διευκολυνθεί ο παράγων της ασφαλούς κατεύθυνσης (navigation) του πλοίου — χωρίς βέβαια να έχει μειωθεί η ευθύνη του — το κέντρο βάρους και της απασχόλησης του πλοιάρχου και της ευθύνης του αλλά και τα κριτήρια της επαγγελματικής του επάρκειας έχουν διευρυνθεί και μετατοπιστεί στα διοικητικά, τα λειτουργικά, εργασιακά, νομικά, εκμεταλλεύσεως του πλοίου και τα προβλήματα της ασφαλιστικής κά-

λυψης και προστασίας των συμφερόντων του πλοίου σε σχέση με τους ασφαλιστές (H + M cover και P + I Clubs). Όμως παράλληλα προς τα παραπάνω τόνισε επίσης ότι τα τελευταία χρόνια λόγω της ευαισθησίας που υπάρχει τόσο στα θέματα της προστασίας της ανθρωπίνης ζωής στην θάλασσα όσο και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος οι δύο αυτοί τομείς έχουν λάβει τεράστιες διαστάσεις και από πλευράς δημόσιου χαρακτήρα με αποτέλεσμα να φέρεται ο πλοίαρχος στο κέντρο ενός τεράστιου μηχανισμού του οποίου η καλή λειτουργία αλλά και η αποτελεσματικότητα να εξαρτώνται κυρίως από την δική του ουσιαστική παρέμβαση και συμβολή. Πρόκειται χωρίς αμφιβολία για λειτουργικούς χώρους του πλοίου που εκτός από τις τεράστιες οικονομικές συνέπειες δημιουργούν και προσωπικές πειθαρχικές και ποινικές ευθύνες.

Όμως αφορμή για να γραφεί το άρθρο αυτό απετέλεσε επίσης και μια επιστολή Άγγλου δικηγόρου ενός P + I Club προς επίσης Έλληνα γνωστό ναυτιλιακό δικηγόρο του Πειραιά.

Στην επιστολή του αυτή ο Άγγλος δικηγόρος ενεργούσε μια έρευνα και ήθελε να συγκεντρώσει στοιχεία από ναυτιλιακές χώρες από τα οποία να προκύπτει η όποια σχέση μπορεί να υπάρχει μεταξύ των ναυτικών ατυχημάτων τα οποία προκαλούν claims και της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ενδεχόμενα φαίνεται ο ερευνητής προσπάθει να τεκμηριώσει το γεγονός ότι η μη ένταξη στα προγράμματα σπουδών της ναυτικής παιδείας και των θεμάτων που αφορούν την φιλοσοφία, τις αρχές, αλλά και την πρακτική της λειτουργίας των P + I Clubs (industry), να συμβάλει αρνητικά στην προσπάθεια περιορισμού των ναυτικών ατυχημάτων κατά το μέρος τουλάχιστον που αφορούν την ασφαλιστική τους πλευρά και εγείρουν αξιώσεις για ασφαλιστική αποζημίωση.

Αναζητώντας τους λόγους

Τα δύο παραπάνω ερεθίσματα πραγματικά δίνουν αφορμή για ένα άλλο προβληματισμό αλλά και ερωτηματικά.

Αυτή η διάσταση της σημερινής πραγματικότητας, η διεύρυνση και μετακίνηση των αρμοδιοτήτων και των ευθυνών του πλοιάρχου έχει περάσει και στον χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης; Δηλαδή τα προγράμματα των ναυτικών σπουδών έχουν ανάλογα προσαρμοστεί ώστε να προετοιμάζουν αυριανούς αξιωματικούς και πλοιάρχους τόσο από πλευράς γνώσεων όσο και από πλευράς ψυχολογικής προσαρμογής για να αναλάβουν τέτοιες ευρύτερες αρμοδιότητες και ευθύνες;

Ξεκινώντας κάπως ιστορικά το θέμα θα πρέπει να αναφέρουμε ότι παραδοσιακά η ικανότητα και η επάρκεια των αξιωματικών και των πλοιάρχων είχε κυρίως σαν άξονα την ασφαλή κατεύθυνση και τις συναφείς με αυτή αρμοδιότητες.

Με άλλα λόγια οι ναυτικές αρετές αποτελούσαν την σπονδυλική στήλη της επαγγελματικής επάρκειας των στελεχών του Ε.Ν.

Ενδεχόμενα η ταύτιση αυτή οφειλόταν παραδοσιακά και στο γεγονός ότι μια τέτοια ταύτιση επικρατούσε κυρίως στο πολεμικό ναυτικό στο οποίο το σύνολο σχεδόν των στελεχών του Ε.Ν. είχε υπηρετήσει την στρατιωτική του θητεία και φυσικό ήταν να αντλεί πολλά στοιχεία ναυτικής παράδοσης και ναυτικών αρετών.

Εάν σήμερα αναλύσουμε τα προγράμματα ναυτικών σπουδών τα οποία ίσχυαν προ ετών βλέπουμε πραγματικά ότι το κύριο βάρος τους δινόταν κυρίως στην τεχνική πλευρά της ανάλυσης των θεμάτων ενώ τα προγράμματα που αφορούσαν το διοικητικό λειτουργικό νομικοοικονομικό χώρο των αρμοδιοτήτων και ευθυνών να είχαν περισσότερο αποσπασματικό και δευτερεύοντα χαρακτήρα.

Και θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αντίληψη αυτή εντοπιζόταν επίσης

και στον καθόλου, τρόπο λειτουργίας των Σχολών αφού για τα κυρίως ναυτικά μαθήματα εξαντλείτο πραγματικά η προσπάθεια για την ανεύρεση του πλέον κατάλληλου εκπαιδευτικού προσωπικού σε αντίθεση με τα προγράμματα σπουδών του λειτουργικού νομικού-οικονομικού χώρου τα οποία θεωρούμενα κατά το μάλλον ή ήττον βοηθητικά των κυρίως τεχνικών (ναυτικών) δεν μπορούμε να ισχυριστούμε — παρ' όλες τις προσπάθειες — ότι εξασφαλίζουμε το πλέον κατάλληλο εκπαιδευτικό προσωπικό.

Η διαφοροποίηση αυτή ήταν φυσικό να δημιουργήσει και στην συνείδηση των σπουδαστών μια διαφορετική προτεραιότητα αφοσίωσης του γνωστικού αντικείμενου ανάλογο το αν εθεωρείτο αυτό καθαρά επαγγελματικό ή βοηθητικό.

Εάν βέβαια προσθέσουμε και τον σταθερό διαχρονικά παράγοντα της ήσσοντος προσπάθειας που διέπει την σπουδαστική αντίληψη είναι φανερό το πως με την πάροδο του χρόνου δημιουργήθηκε μια κατά το μάλλον μονομερής τεχνική αντίληψη της επαγγελματικής επάρκειας των στελεχών του Ε.Ν. αλλά και των μελλοντικών ευθυνών τους.

Μια αντίληψη δηλαδή που έχει δημιουργήσει ένα τεράστιο ψυχολογικό κενό με τις διοικητικές θα λέγαμε συνολικά αρμοδιότητες του πλοιάρχου τις οποίες όμως τελικά καλείται να αντιμετωπίσει όταν βρεθεί προ των ευθυνών του. Και φυσικά με όλες τις συνέπειες σε προσωπικό για τον καθένα επίπεδο αλλά και σε καθαρά κλαδικό επίπεδο. Αλλά και ερωτηματικά πλέον

ως προς την επάρκεια αλλά και την δομή του εκπαιδευτικού προγράμματος.

Και πραγματικά είναι επικίνδυνο να συνεχίζεται μια τέτοια διαφοροποίηση ακόμη και σήμερα.

Η σημερινή θεώρηση των σπουδαστών προγραμμάτων

Από τα πράγματα λοιπόν προκύπτει η ανάγκη αξιολόγησης και των σημερινών προγραμμάτων πολλά από τα οποία έχουν ζωή λίγων μόνο ετών. Η θεώρηση δεν είναι κατ' ανάγκη επικριτική αλλά εντάσσεται στη βάση του συνολικού πνεύματος που διέπει το άρθρο αυτό.

Τα σημερινά προγράμματα σπουδών με την λειτουργία των ΚΕΣΕΝ αποτελούν μια συνολική ενότητα που αρχίζει από τα προγράμματα των ΑΔΣΕΝ και καταλήγει στα προγράμματα του ΚΕΣΕΝ για Α' τάξης διπλώματα.

Η φιλοσοφία της συνολικής αυτής εκπαιδευτικής ενότητας είναι ότι στις ΑΔΣΕΝ θα διδάσκονται περισσότερο θεωρητικά και βασικές αρχές του κατά περίπτωση κλάδου σπουδών για να καταλήξουν ολοκληρώνοντας την εκπαίδευση με τα περισσότερα επαγγελματικά μαθήματα στα ΚΕΣΕΝ.

Κάτω από αυτό το πνεύμα χωρίς αμφιβολία και το σημερινό πρόγραμμα σπουδών έχει δώσει μια πολύ μεγάλη ένταση στην τεχνική πλευρά της εκπαίδευσης δεδομένου ότι από τον σχετικό πίνακα προκύπτει ότι.

Για την Α' περίοδο από τις 700 διδακτικές ώρες μόνο 60 καταλαμβάνει ο χώρος της Διοίκησης.

Δηλαδή ποσοστό 6,8%.

Για την Β' περίοδο από τις 980

μόνο 28 δηλ. ποσοστό 2,9%.

Για την Γ' περίοδο από τις 350 ουδεμία ώρα.

Για την Δ' περίοδο από τις 1.050 ώρες μόνο 300 ώρες 28%.

Με άλλα λόγια από ένα σύνολο 3.080 ωρών, για διοικητικά θέματα παραχωρούνται μόνο 388 ώρες δηλαδή ποσοστό μόνο 12,6%.

Είναι γεγονός ότι έχει πράγματι διευρυνθεί ο τεχνικός τομέας καθώς και η διδασκαλία των Αγγλικών πλην όμως το ποσοστό 12,6 σαφώς ερμηνεύεται ότι εξακολουθεί το πρόγραμμα να διαινέεται από αντιλήψεις που δεν συμμερίζονται απόλυτα την ανάγκη διεύρυνσης των διοικητικών συνολικά γνώσεων που πρέπει να αποκτήσουν οι σπουδαστές στις ΑΔΣΕΝ.

Θα μπορούσε να ισχυριστεί κάποιος ότι τέτοια ένταση προγράμματος για την κάλυψη των Διοικητικών γνώσεων έχει γίνει προς τα ΚΕΣΕΝ.

Όμως από τα προγράμματα σπουδών προκύπτει ότι:

Για Α' πλοιάρχους επί 567 ωρών έχουν διατεθεί 125 ώρες ποσοστό 22%.

Για Β' πλοιάρχους επί 687 ωρών έχουν διατεθεί μόνο 60, ποσοστό 8,7%.

Είναι φανερό λοιπόν οι ναυτικές σπουδές στην χώρα μας εξακολουθούν μονόπλευρα να έχουν σαν άξονα της φιλοσοφίας και της λογικής τους το σκάφος και την ασφαλή του κατεύθυνση και έχουν αποφύγει να τις συνδέσουν με το πλοίο ως επιχειρηματική μονάδα με όλο το πλέγμα των προβλημάτων που συνεπάγεται η εκμετάλλευσή του.

Το γεγονός αυτό πρέπει να γίνει κατανοητό ότι στερεί τα ναυτικά στελέχη των πλοίων, από του να α-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ιτοκτήσουν μια βαθύτερη γνώση και κατανόηση των οικονομικών και άλλων νομικο-διοικητικών επιπλοκών και συνεπειών οι οποίες ακολουθούν όταν σημειωθούν επι των πλοίων ασφαλισμένες ενέργειες και παραλείψεις.

Κατά συνέπεια φαίνεται μόνο του να βγαίνει ένα όχι τόσο ευχάριστο για την ελληνική ναυτιλία συμπέρασμα το οποίο εντοπίζεται κυρίως στο γεγονός ότι ενώ το κέντρο βάρους των ευθυνών της επί του πλοίου διοίκησης έχει σημαντικά μετατοπιστεί προς τον χώρο της Διοίκησης (με κύριο γνωστικό αντικείμενο τις νομικές - οικονομικές - εργασιακές, κοινωνικές και ναυτιλιακές και λοιπές θεωρητικές γνώσεις) πεισματικά θα λέγαμε η εκπαίδευση εξακολουθεί να διέπεται από τις αντιλήψεις σύμφωνα με τις οποίες η ικανότητα και η επάρκεια οριοθετείται και εξαντλείται μόνο με την εκτέλεση ενός ασφαλούς ταξιδιού και μιας θεαματικής παραβολής στον προβλήτα!

Μερικές σκέψεις

Το θέμα είναι τεράστιο και ενδεχόμενα πολύ δύσκολο να εξαντληθεί στα πλαίσια ενός άρθρου.

Όμως το θέμα της άσκησης μιας πολυσύνθετης Διοίκησης — όπως είναι η ασκουμένη από τον πλοίαρχο μακριά από την χώρα και τις Αρχές — είναι πάρα πολύ σοβαρό και προϋποθέτει την ύπαρξη ευρύτερων διοικητικών γνώσεων. Γνώσεων που αναπόδρεπτα εμπλέκονται με πολλά νομικά, εμπορικά, οικονομικά θέματα καθώς και διαχείρισης προσωπικού.

Χωρίς τις αναγκαίες αυτές γνώσεις δεν μπορούμε να αναμένουμε

την γεφύρωση και επικοινωνία του προσωπικού του πλοίου — και εδώ νοείται ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί του — με την ναυτιλιακή επιχείρηση στην σημερινή οργανωμένη της μορφή.

Και ακόμη θα υποστηριζόταν ότι, με βάση τις αρχές της εκπαιδευτικής επιστήμης, εάν δεν έχουν καταννοηθεί βασικές γνώσεις του αντίστοιχου τομέα δεν μπορούν μεταγενέστερα — στην περίπτωση μας — το ΚΕΣΕΝ — να αφορμωθούν προηγμένες γνώσεις που θα θελήσουμε να παράσχουμε, γιατί δεν θα υπάρχει το αναγκαίο υπόβαθρο.

Κάτω από αυτό το πρίσμα προκειμένου να δημιουργήσουμε αυριανούς αξιωματικούς και πλοίαρχους που θα μπορούν να κατανοήσουν πληρέστερα το ρόλο τους ως leaders και να ασκήσουν αποτελεσματική και υπεύθυνη Leadership στην οικονομική μονάδα — το πλοίο — το οποίο τους έχει εμπιστευθεί ο πλοιοκτήτης και ex-officio τους έχουν ανατεθεί από την πολιτεία θεωρούμε ότι είναι αναγκαίο να διδαχθούν στις ΑΔΣΕΝ κατά ξεχωριστές ενότητες μαθήματα που να καλύπτουν τα παρακάτω θέματα:

α) Στοιχεία Συνταγματικού και κυρίως Διοικητικού Δικαίου.

β) Στοιχεία Ποινικού Δικαίου και Ποινικής Δικονομίας.

γ) Στοιχεία Γενικών Αρχών Αστικού Δικαίου και Εμπορικού Δικαίου.

δ) Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο με βάση τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

ε) Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

ε) Διοίκηση Προσωπικού και Αθροπίνων Σχέσεων.

στ) Στοιχεία Ιδιωτικής Οικονομίας και Στατιστικής.

ζ) Στοιχεία Γενικής Λογιστικής και Ναυτιλιακή Λογιστική.

η) Διεθνείς Εμπορικές σχέσεις και θαλάσσιες μεταφορές.

θ) Οργάνωση και λειτουργία Ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

ι) Η ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων.

Αρκετές βέβαια από τις παραπάνω ενότητες γνώσεων περιλαμβάνονται και στα ισχύοντα προγράμματα, το γεγονός όμως ότι ο διατιθέμενος χρόνος διδασκαλίας είναι απαράδεκτα μειωμένος και η ένταξή τους σε ευρύτερες ομάδες μαθημάτων, θεωρούμε ότι έχει υποβαθμίσει σε τέτοιο βαθμό την παροχή των γνώσεων αυτών ώστε δεν είναι δυνατόν να κάνουμε λόγο για παροχή Διοικητικών γνώσεων στους αυριανούς αξιωματικούς.

Εμείς θεωρούμε ότι μπορεί να υπάρξει λογικός περιορισμός των ωρών διδασκαλίας των κυρίως ναυτικών μαθημάτων και να γίνει ανακατανομή τους κατά εκπαιδευτική περίοδο ώστε πραγματικά να βρεθεί λύση να ενταχθούν τα ενδεικτικά προτεινόμενα μαθήματα στα προγράμματα των ναυτικών σπουδών.

Η ένταξη αυτή σημαίνει λογικά ότι κατά περίοδο θα προστεθούν τρία ή τέσσερα από τα προτεινόμενα μαθήματα με ένα λογικό αριθμό ωρών διδασκαλίας.

Είναι φυσικό λοιπόν ένα τέτοιο πρόγραμμα σπουδών να σηματοδοτεί τους νέους στόχους που δεν είναι άλλοι από την προσαρμογή και της ναυτικής εκπαίδευσης προς τις επιταγές των ναυτιλιακών εξελίξεων, όχι μόνο στο χώρο της τεχνολογίας αλλά και της εκμετάλλευσης των πλοίων.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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



INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES

SHIPOWNERS (DRY BULK / TANKERS) CONTRACTORS
SHIPBROKERS — BUNKERING

PIRAEUS OFFICE:

INTERMARINE LTD.

46, FILONOS STREET

Tel.: 4111375, 4173172,

4172232, 4172201

Telexes: 21-2845, 21-1178, 21-2742,

21-1067 INMA GR

Cables: INTERMARINE

Fax: 4172268

YEMEN OFFICE:

SEIF BIN THIAZEN STR. NR 31

ABDALA EL RAKEE BLDG.

RAKEE BLDG, NR 7, BOX 11982

SANAA YEMEN 272388

Tel.: 01-2721281

Fax: 274146

Tlx: 3334

Attn: Mr. N. PEPPE

NEW YORK OFFICE:

DAC ASSOCIATES SHIPPING

33 RECTOR STREET

NEW YORK 10006 - U.S.A

Tel.: 7859410/7859413

Tlx: 420913

Fax: 3631286

Attn: Mr. M. SALLIVAN

AT MOZAMBIQUE:

C/O ANFRENA - Telex: 6-258 FRENA MO

Cables: ANFRENA

GENERAL CORPORATION FOR FOREIGN TRADE
SANAA — YEMEN ARAB REPUBLIC

Η ανάπτυξη της Κυπριακής Ναυτιλίας

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στατιστικά στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας, η Κύπρος κατέχει την έβδομη θέση στον παγκόσμιο πίνακα των εμπορικών στόλων, με συνολικό αριθμό 1.359 πλοίων (άνω των 100 κοχ.) συνολικής χωρητικότητας 20.297.661 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 36.526.992 τόν. d.w. Η Κύπρος έπεται της Ιαπωνίας, Νορβηγίας και Ελλάδος και προηγείται της Αμερικανικής και Κινεζικής ναυτιλίας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των ελληνόκτητων πλοίων που τηρούν τα «Ναυτικά Χρονικά», ο ελληνικής ιδιοκτησίας στόλος που είναι νηολογημένος στη Κύπρο έφθανε στα τέλη Μαΐου 1992, τα 543 πλοία, 10.888.032 τόν. γκρός, δηλαδή τα ελληνικά συμφέροντα αντιπροσωπεύουν πλέον του 50% του κυπριακού στόλου.

Κατά κατηγορίες πλοίων ο κυπριακός στόλος περιλαμβάνει: 116 πετρελαιοφόρα 5.828.152 τόν. γκρός, 38 χημικά και υγραεριοφόρα 371.099 τόν. γκρός, 458 μικτά ore-oil 10.233.709 τόν. γκρός, 91 φορτηγά ψυγεία 391.487 τόν. γκρός, 48 κοντέϊνερόπλοια 433.351 τόν. γκρός, 24 πλοία ro-ro 101.263 τόν. γκρός, 518 φορτηγά 2.791.500 τόν. γκρός, 19 επιβατηγά και οχηματαγωγά 114.370 τόν. γκρός και 47 μεγάλα αλιευτικά, πλοία εφοδιασμού πλωτών εξεδρών και διάφορα άλλα σκάφη 32.729 τόν. γκρός.

Η ιστορία του κυπριακού στόλου δεν είναι μακρά. Το 1964 κατείχε μόνον τέσσερα σκάφη 17.000 τόνων. Έκτοτε παρουσίασε συνεχή ανοδική εξέλιξη επί μία δεκαετία και το 1974 ξεπέρασε τα 700 πλοία συνολικού τόνάζ 4 εκατομ. τόνων. Την επόμενη δεκαετία η εξέλιξη του νηολογίου του εμφανίζει μικρή κάμψη και διακύμανση, ώστε στο τέλος του 1983 να παραμένει με 600 πλοία 3,5 εκατομ. τόνων. Από το 1984 παρουσιάζει μια συνεχή και αλματώδη άνοδο παρόμοια της οποίας δεν παρουσίασε παρά η σημαία των Μπαχάμας, για να φθάσει μέσα σε οκτώ χρόνια τα 1.360 πλοία, 21 εκατομ. τόνων γκρός.

Η θεαματική αυτή ανάπτυξη οφειλόμενη στην προτίμηση της κυπριακής σημαίας από συνεχώς μεγαλύτερο αριθμό ξένων εταιριών αποδίδεται εν πολλοίς στην εκσυγχρονισμένη διοικητική πρακτική αλλά και νομοθετική μεταρρύθμιση που εισήγαγαν οι Κυπριακές κυβερνήσεις στο διάστημα της τελευταίας δεκαετίας.

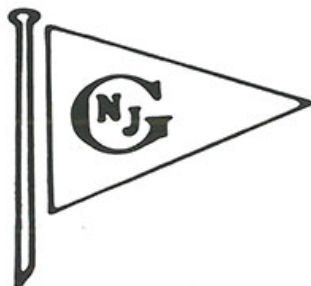
Κατά τη δεκαετία του 1980 ένας μικρός αριθμός εταιριών της Ανατολικής Ευρώπης είχε ήδη εγκατασταθεί στην Κύπρο. Το 1990 ο αριθμός αυτός αυξήθηκε σημαντικά και το 1991, σύμφωνα με τα στοιχεία της Κεντρικής Τράπεζας Κύπρου, οι ξένες εταιρίες έφθασαν τις 300. Η ίδια Τράπεζα υπολογίζει ότι από το 1975 έχουν εγγραφεί στην Κύπρο άνω των 8.000 ξένων εται-

ριών οι οποίες προέρχονται κυρίως από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τις Αραβικές χώρες. Πάντως η ετήσια αύξηση των εταιριών με προέλευση την Ανατολική Ευρώπη είναι η ταχύτερη όλων. Αυτό αποδεικνύουν άλλωστε οι ακόλουθοι αριθμοί. Το 1991 καταχωρήθηκαν στην Κύπρο 453 εταιρίες υπηκόων από χώρες της ΕΟΚ, 196 εταιρίες από τις Αραβικές χώρες και 78 εταιρίες που ανήκουν σε συμφέροντα Βόρειας Αμερικής και Αυστραλίας. Υπάρχει όμως και η κατηγορία των εταιριών που ανήκουν σε «άλλες χώρες της Ευρώπης». Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται 487 επιχειρήσεις (έναντι 166 του 1990) από τις οποίες το 70% περίπου προέρχεται από την Ανατολική Ευρώπη και το υπόλοιπο από Σκανδιναβικές χώρες ή άλλες Ευρωπαϊκές χώρες εκτός ΕΟΚ, όπως η Αυστρία. Κατά τον αρμόδιο επί των καταχωρήσεων της Κεντρικής Τράπεζας, η επιτάχυνση του ρυθμού των εκ της Ανατολικής Ευρώπης εγγραφών οφείλεται κυρίως στις Γιουγκοσλαβικές επιχειρήσεις και, κατά δεύτερο λόγο, στις Ρωσικές και Ουκρανικές, δεν λείπουν όμως και μερικές από την Ουγγαρία και τη Ρουμανία.

Όπως επιβεβαίωσε ένας Γιουγκοσλάβος επιχειρηματίας, οι Γιουγκοσλαβικές και ιδίως οι Σερβικές εταιρίες αποβλέπουν στη ταχύτερη δυνατή εγγραφή τους στην Κύπρο ή τη μεταφορά της έδρας υποκατα-

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

στήματος στην Κύπρο, την οποία προς το παρόν προτιμούν από κάθε άλλη περιοχή. Την τάση αυτή των εμπορικών εταιριών της τέως Γιουγκοσλαβίας εξέφρασαν και πολλοί άλλοι επιχειρηματίες, οι οποίοι δήλωσαν ότι θεωρούν ιδιαίτερα πρόσφορο και κατάλληλο να διαχειρίζονται τις υποθέσεις τους μέσω των Κυπριακών Τραπεζών, όπου διαθέτουν πληρέστερη επικοινωνία, πληρώνουν λιγότερους φόρους και αντιμετωπίζουν πολύ λιγότερες γραφειοκρατικές διατυπώσεις σε σχέση με την Ανατολική Ευρώπη. Επιπλέον η Κύπρος, από γεωγραφική άποψη, είναι πλησιέστερη προς την Ανατολική Ευρώπη και καθιστά ευκολότερη και φθηνότερη τη διαχείριση των υποθέσεων σε σύγκριση με το Λονδίνο ή το Λουξεμβούργο.

Βέβαια κανείς δεν μπορεί να αρ-

νηθεί ότι πίσω από αυτή τη Γιουγκοσλαβική στροφή προς την Κύπρο βρίσκεται κατά πρώτο λόγο ο πόλεμος που έχει ξεσπάσει σ' αυτή τη χώρα. Αλλά εξίσου βέβαιο είναι πως ο πόλεμος δεν είναι ο μόνος λόγος. Υπάρχουν τα ουσιαστικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η Μεγαλόνησος για την επιχειρηματική δράση και ανάπτυξη.

Γι' αυτό και η εκεί εγκατάσταση των ξένων εταιριών, όχι μόνο των Ανατολικοευρωπαϊκών αλλά και απ' όλο τον υπόλοιπο κόσμο θεωρείται ότι παρέχει μεγάλες δυνατότητες επιχειρηματικής δράσης, η οποία δεν περιορίζεται στα πλεονεκτήματα του κυπριακού νηολογίου — τα οποία αναμφισβήτητα είναι σημαντικά μετά την τελευταία ρύθμιση που επέφερε ο ναυτικός κώδικας της χώρας — αλλά εκτείνεται

και σε άλλους τομείς όπως είναι οι γενικότερες μεταφορές, οι μηχανολογικές εγκαταστάσεις και οι τραπεζικές εργασίες.

Όπως ήταν επόμενο η Διεθνής Οργάνωση Μεταφορών (ΔΟΜ) δεν εβράδυνε να περιλάβει και τη σημαία της Κύπρου μεταξύ των σημάτων ευκολίας (FOC) τις οποίες ήδη έχει αναβιβάσει σε 17. Με το κριτήριο της ελεύθερης πρόσληψης ξένων χαμηλόμισθων πληρωμάτων και το πρόσχημα της κάλυψης υποσυντηρητών παλιών πλοίων, ασκεί δριμεία κριτική κατά τη σημαίων αυτών, χωρίς, όπως συνηθίζει άλλωστε, να σημειώσει τον ικανοποιητικό αριθμό των σύγχρονης τεχνολογίας και υψηλού επιπέδου συντήρησης πλοίων, πολλά από τα οποία ανήκουν σε Έλληνες και Γερμανούς εφοπλιστές και πλέουν υπό τη κυπριακή σημαία.

International

TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

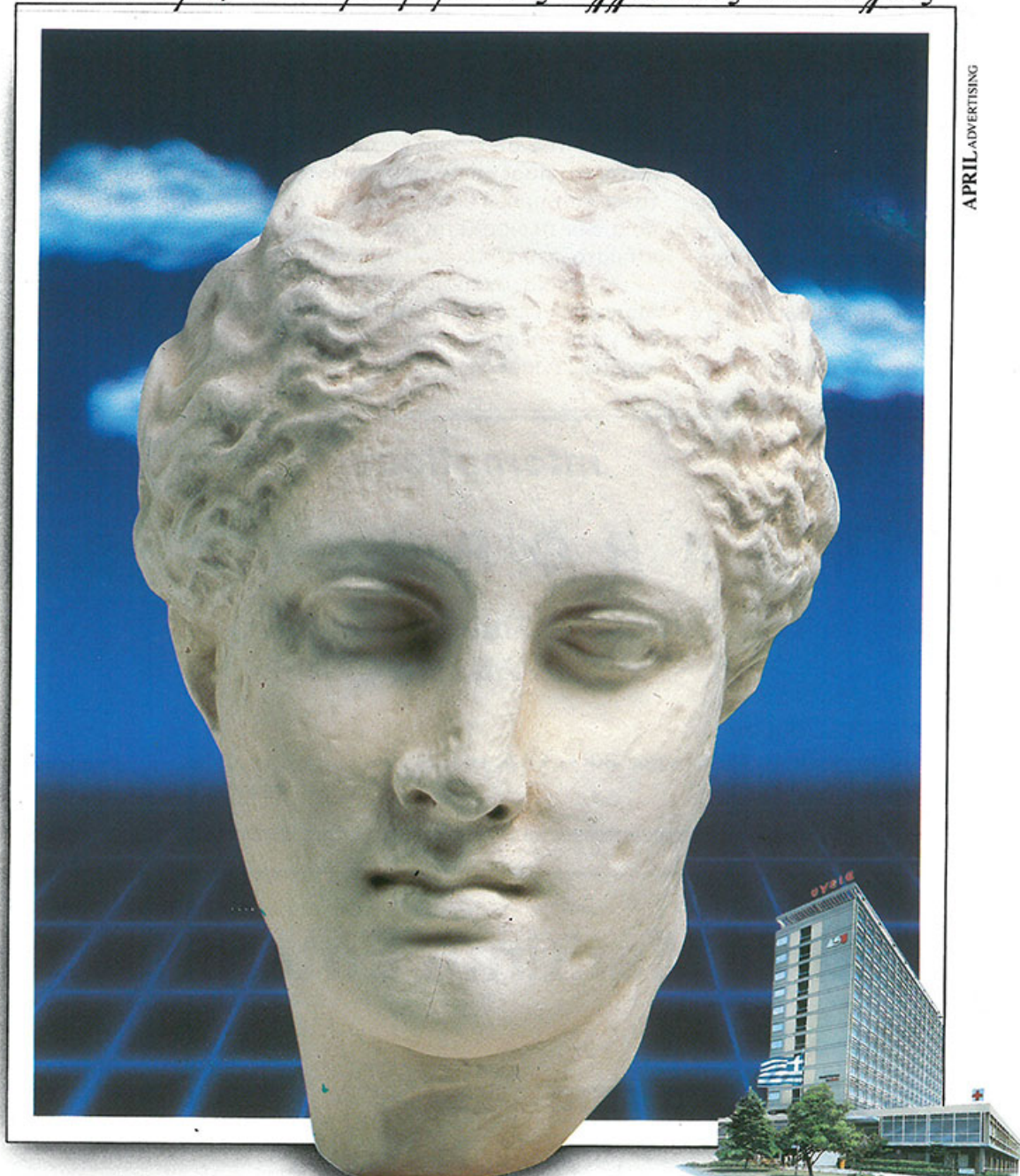
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

ΠΑΝΤΩΝ ΜΕΤΡΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

MAN IS THE MEASURE OF ALL THINGS

(Protagoras)
5th century B.C.

Με σεβασμό, στη φρονιμότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας



APRIL ADVERTISING

One of the most popular goddesses of Greek mythology and certainly the most popular of the entire modern world is Hygieia (meaning Health).

In Greece, its "Sanctuary" has again the place it deserves, and, of course, the same name: "HYGEIA". If "HYGEIA" today is considered as the most complete modern Diagnostic and Therapeutic Centre in Greece, this is because from the very beginning its target was really high: To serve Mankind, the only measure of all things.

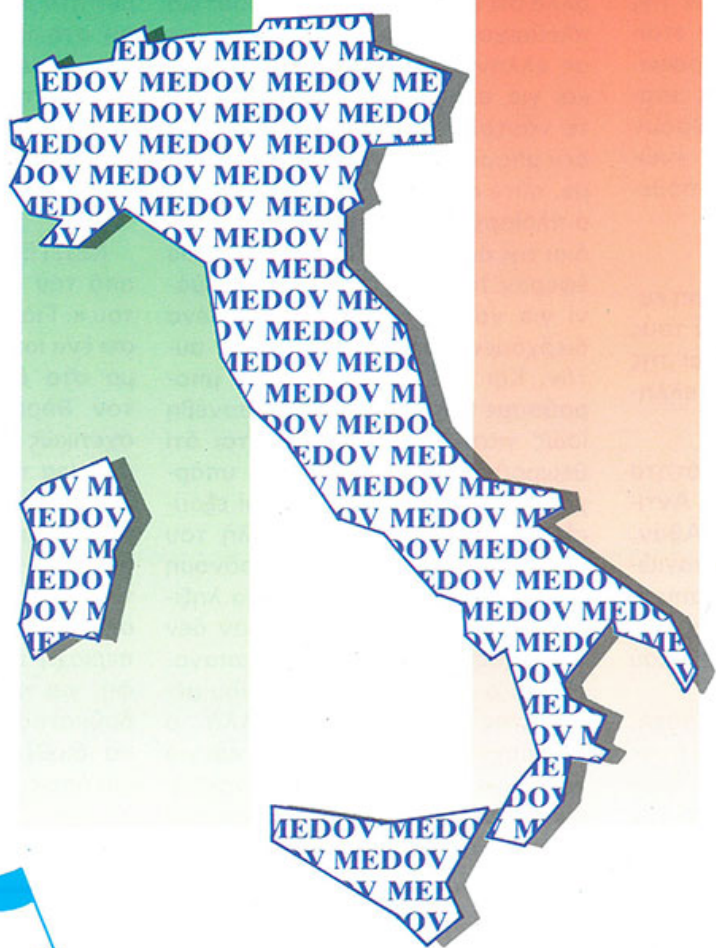
A full range of specialized medical departments are fully staffed and equipped to offer the best in prevention, diagnosis, treatment and rehabilitation.

- | | |
|-----------------------------------|---|
| INTENSIVE CARE | CLINICAL CHEMISTRY, HEMATOLOGY and BLOOD BANK |
| CHECK-UP DEPARTMENT | NUCLEAR MEDICINE |
| All branches of INTERNAL MEDICINE | RADIOLOGY |
| CARDIOLOGY and HEMODYNAMICS | PATHOLOGY and CYTOLOGY |
| ENDOSCOPY | MEDICAL IMAGING and ULTRASOUND CT/MRI |
| All branches of SURGERY | OUTPATIENT DEPTS in all medical fields |
| OPEN HEART SURGERY | PHYSIOTHERAPY and REHABILITATION |
| ONCOLOGY and RADIOTHERAPY | |
| ORGAN TRANSPLANTS | |

"Υγεία"
DIAGNOSTIC
AND THERAPEUTIC
CENTRE OF ATHENS
HYGEIA S.A.

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.

29, Via XX Settembre - P.O. BOX 1364
16121 - GENOA, Italy

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΦΑΙΝΕΤΑΙ ὅτι ἡ δικαστική διένεξη τοῦ Ομίλου Τσίμπλη μετὰ τὴν Τράπεζα CITIBANK, γιὰ τὴν ὁποία εἶχε γίνει ἀναφορά στο παρελθὸν ἀπὸ τὴ στήλη, δεδομένου ὅτι παρουσιάζει ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον καὶ γιὰ τὸν τραπεζικὸ ἀλλὰ καὶ γιὰ τὸν ναυτιλιακὸ χώρο, ἔχει ἀκόμη ἀρκετὸ δρόμο νὰ διανύσει καὶ, ὅπως εἶναι αὐτονόητο, πολὺ ἐνδιαφέρον.

Αὐτὸ προκύπτει ἀπὸ τὴν πρόσφατη ἀπόφαση (1154/92) τοῦ Ἀρείου Πάγου μετὰ τὴν ὁποία διατάχθηκε ἡ αὐτοπρόσκληση ἐμφάνιση ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Ἀρείου Πάγου καὶ σε δημόσια συνεδρίαση CITIBANK, τοῦ κ. Δημητρίου Κροντηρά, τοῦ κ. Ἀγγέλου Πλακόπιττα, τοῦ κ. Ρόμπερτ Νίμμο καὶ τῶν νομίμων εκπροσώπων τῆς Τράπεζας CITIBANK καὶ τῶν ἐταιριῶν τοῦ Ομίλου Τσίμπλη προκειμένου τὸ Δικαστήριον νὰ τοὺς υποβάλλει ἐρωτήσεις καὶ νὰ δώσουν διασαφήσεις σχετικές μετὰ τὴν ἐνῶπιον τοῦ ἐκκρεμῆ δικαστικῆς ὑπόθεσης.

ΠΡΟΚΑΛΕΙ πάντοτε ἰδιαίτερη εὐχαρίστηση ἡ ἀναγνώριση ἀπὸ τοὺς πολιτικούς μας τοῦ ρόλου καὶ τῆς γενικότερης προσφοράς τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Ἡ στήλη φέρει στὴ δημοσιότητα μιὰ σχετικὴ ἐπιστολὴ τοῦ Β' Ἀντιπροέδρου τῆς Βουλῆς κ. Ἀθαν. Ξαρχά, πρὸς τὸν Καπτάν Παναγιώτη Τσάκο, μετὰ τὴν ὁποία ἐπισημαίνονται καὶ ταυτόχρονα ἐξαίρονται οἱ δραστηριότητες τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ στο ἐξωτερικόν.

Εἶχα τὴν εὐκαιρίαν καὶ τὴν τύχην, σημειῶναι στὴν ἐπιστολὴν τοῦ πρὸς τὸν Καπτάν Παναγιώτη κ. Ξαρχά, νὰ ἐπισκεφθῶ πρόσφατα τὴν Οὐρουγουάη καὶ νὰ δω ἀπὸ κοντὰ

τὴν δραστηριότητα καὶ νὰ ἐκτιμῶ τὴν πολὺτιμὴ ἐθνικὴν προσφοράν τοῦ πολιτιστικοῦ ἰδρύματος, ποὺ φέρει τὸ ὄνομά σας.

Ὡς ἀντιπρόεδρος τῆς Βουλῆς τῶν Ἑλλήνων, ὡς πολιτικὸς ἄνδρας, ἀλλὰ, κυρίως, ὡς ἀπλὸς Ἕλληνας πολίτης αὐτῆς τῆς χώρας, αἰσθάνομαι τὸ χρέος νὰ σας συγχαρῶ καὶ νὰ σας εὐχαριστήσω γιὰ ὅσα κάνετε γιὰ τὴν Ἑλλάδα καὶ τὸν Ἕλληνα. Αὐτὴ ἡ προσφορά οὐτε μετριέται, οὐτε βέβαια, ἀνταποδίδεται. Ἡ ἀνταπόδοση βρίσκεται στὴν ψυχικὴ ικανοποίηση, ποὺ φέρνει ἡ ἐπιτέλεση τοῦ ἐθνικοῦ καθήκοντος.

ΠΟΛΛΑ εἶχαμε ἀκούσει ὡς τώρα ἀλλὰ ὅτι θὰ ἐτιμωρεῖτο μετὰ πρόστιμο πλοίαρχος πλοίου ποὺ προσέγγισε σὲ ἐλληνικὸ λιμάνι μετὰ ἄλλων καὶ γιὰ ἀλλαγὴ ναυτολογίου γιὰ τὸ ναυτολόγιο ἦταν ληξιπρόθεσμο δὲν μπορούσαμε νὰ το φαντασθούμε, οὔτε ἐμεῖς, οὔτε φυσικὰ ὁ ἴδιος ὁ πλοίαρχος ἀλλὰ οὔτε καὶ οἱ ἀρμόδιοι τῆς πλοιοκλήτριας ἐταιρίας ποὺ ἔφεραν τὸ πλοῖο σὲ ἐλληνικὸ λιμάνι γιὰ νὰ ἀφήσει ὅ,τι ἀφήνει ἓνα διερχόμενο πλοῖο στὸν τόπον αὐτόν. Καὶ ὁμως αὐτὸ ποὺ δὲν μπορούσαμε νὰ φαντασθούμε συνέβη ἴσως γιὰ τὸ ὅτι ὁρισμένοι φαίνεται ὅτι θεωροῦν πὼς τὰ καράβια ὑπάρχουν γιὰ νὰ διαθέτουν αὐτοὶ ἐξουσίες. Ὅπως δὲ ποτε ἡ ἐπιβολὴ τοῦ πρόστιμου ἦταν πράξη παράνομη — δὲν προβλέπεται ποινὴ γιὰ ληξιπρόθεσμο ναυτολόγιο καὶ εἴαν δὲν ἔχει ἐξοφληθεῖ μπορεῖ νὰ ἀπαγορευθεῖ ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου μέχρι τῆς ἐξοφλήσεως ἀλλὰ ὁ πλοίαρχος δὲν τιμωρεῖται — καὶ γιὰ τὸν λόγο αὐτὸν πρέπει νὰ ἀνακληθεῖ οἰκοθεν χωρὶς νὰ χρειασθεῖ πρόσφυγὴ τοῦ πλοίαρχου.

ΣΥΜΦΩΝΑ μετὰ πληροφορίες τῆς στήλης, ἡ ἐταιρία Μεσογειακῆς Ἀερογραμμῆς, ποὺ ἐλέγχεται ἀπὸ τὸν κ. Νίκο Παπαδάκη, πρόκειται νὰ πραγματοποιήσει στὶς 17 Ἰουλίου ἐιδικὴ ἐπίδειξη ἐλικοπτέρων στὴ Μονάδα Πολλαπλῆς Χρησιμότητος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος στὸν Ἅγιο Κοσμά. Σύμφωνα μετὰ τὶς ἴδιες πληροφορίες ὁ κ. Νίκος Παπαδάκης πρόκειται νὰ προσφέρει στο Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας 150 ὥρες πτήσεως ἐλικοπτέρων ἐτησίως καὶ γιὰ δύο χρόνια γιὰ ἐρευνα καὶ διάσωση στὴ θάλασσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὸν ἐντοπισμὸ ρυπάνσεων καὶ υπαίτιων πλοίων. Διευκρινίζεται ὅτι τὰ ἐλικόπτερα ποὺ θὰ ἐπιδειχθοῦν εἶναι νέου τύπου, διαθέτουν ὅλα τὰ ἀπαραίτητα μέσα γιὰ ἐρευνα καὶ διάσωση στὴ θάλασσα καὶ μποροῦν νὰ πετοῦν μετὰ ὁποιοδήποτε καιρὸ καὶ θῶς καὶ τὴ νύκτα.

Ὁ Νίκος Παπαδάκης συνεχίζει τὴν παράδοση προσφοράς ποὺ ἔχει καθιερώσει ἡ οἰκογένειά του

ΝΕΩΤΕΡΕΣ πληροφορίες γύρω ἀπὸ τὴν ἀναίρεση τῆς προθέσεως τοῦ κ. Γιάννη Λάτση νὰ δημιουργήσει ἓνα ἱατρικὸ καὶ ἐρευνητικὸ ἴδρυμα στο δασόκτημα Τατόι μετὰ τὸν θόρυβο ποὺ δημιουργήθηκε σχετικῶς μετὰ τὶς κυβερνητικὲς ρυθμίσεις γιὰ τὸ θέμα τῆς βασιλικῆς περιουσίας δικαιῶνουν τὴν ἀντίληψη τῆς στήλης ὅτι ὄχι μόνον ὑπῆρχαν ἀλλὰ καὶ περίσσευαν οἱ δυνατότητες γιὰ τὴν ἀγορὰ ἀνάλογης ἐκτάσεως σὲ ἄλλη, ἐπίσης κατάλληλη, περιοχὴ τῆς Ἀττικῆς: Ὅπως ἐγράφη, γιὰ τὴν ἰδρυση τοῦ ἐν λόγω ἰδρύματος ὁ κ. Λάτσης ἐπρόκειτο νὰ διαθέσει 450 ἐκατ. δολάρια καὶ ὅπως εἶναι αὐτονόητο, ἡ διάθεσις δύο - τριῶν ἐκατομ. δολλαρίων ἐπιπλέον γιὰ τὴν ἀγορὰ τῆς απαι-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

τουμένης εκτάσεως δεν θα του δημιουργούσε το παραμικρό πρόβλημα — αντιθέτως, με μία παρόμοια ρύθμιση δεν θα είχε και κανέναν στο κεφάλι του, όπως υπογράμμιζε η στήλη.

Η αναίρεση αυτή προκάλεσε ποιήματα και κυρίως δυσμενή και πικρόχολα σχόλια σε βάρος του κ. Λάτση, όπως το κατωτέρω που δημοσιεύθηκε στο «ΒΗΜΑ» το οποίο στον τίτλο του σχετικού ρεπορτάζ είχε βάλει τη φράση του κ. Λάτση, κατά την ανάκληση προηγούμενης δωρεάς του, «Φέρτε πίσω τα λεφτά μου, ρε»:

«Ο εφοπλιστής και παρ' ολίγον «εθνικός ευεργέτης» κ. Ι. Λάτσης, θύμωσε, λέει, και ματαίωσε την κατασκευή νοσοκομείου παιδών στο Τατόι. Μόνο που ο εθνικός μας ευεργέτης δεν θύμωσε ποτέ — σε όσα του είχαν γράψει — για την επέκταση που ζήτησε (και πήρε) των εγκαταστάσεων της Πετρόλα.

Γιατί, αν είχε θυμώσει και τότε, πιθανώς τα παιδιά της Ελευσίνας να είχαν γλυτώσει από τη ρύπανση και να μην χρειάζονταν νοσοκομείο».

Μια που μιλάμε όμως για τον κ. Λάτση πρέπει να πούμε ότι υπάρ-

χει μια τεράστια προσφορά του προς τους Βορειοηπειρώτες για τους οποίους αισθάνεται ιδιαίτερη συμπάθεια δεδομένου ότι και ο πατέρας του ήταν Βορειοηπειρώτης — καταγόταν από την Κορυτσά.

Έτσι δώρησε σε Βορειοηπειρώτες αρκετά τρακτέρ και πολλές τράτες (σε διαμένοντας σε παραθαλάσσιες περιοχές). Επίσης με χρήματα του κ. Λάτση δημιουργήθηκε στην Πωγωνιανή ένας πρότυπος καταυλισμός στον οποίο εκπαιδεύονται Βορειοηπειρώτες αλλά και Αλβανοί οι οποίοι εν συνεχεία επιστρέφουν στην Αλβανία και ταυτόχρονα έχουν αποσταλεί στην Αλβανία σημαντικές ποσότητες ιατροφαρμακευτικού υλικού για τον εφοδιασμό των νοσοκομείων του Αργυροκάστρου και των Αγίων Σαράντα. Λέγεται επίσης ότι στις προθέσεις του κ. Λάτση περιλαμβάνεται η δημιουργία ενός νοσοκομείου στην Κορυτσά, όπου είχε γεννηθεί ο πατέρας του, και η αναπαλαίωση του πατρικού σπιτιού καθώς και της Μητροπόλεως στην οποία υπάρχουν περισσότερες από 200 σπάνιες βυζαντινές εικόνες του 12ου αιώνα.

ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ναυτικοί μας παρακαλούν να υπομνήσουμε στον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη την υποσχέσή του για την επιστροφή των ναυτικών τους φυλλαδίων τα οποία κατατέθηκαν στο ΝΑΤ κατά τη συνταξιοδότησή τους και τα οποία δικαιωματικά τους ανήκουν. Σχετική δήλωση είχε κάνει ο Υπουργός και προς τον γράφοντα, η πρόθεσή του όμως αυτή δεν υλοποιήθηκε, άγνωστο για ποιούς λόγους, ακόμη.

Υπενθυμίζουμε, λοιπόν, την υποσχέσή του αυτή στον Υπουργό και περιμένουμε όχι απάντηση αλλά ρύθμιση του θέματος που εκκρεμεί από πολύν καιρό.

ΟΛΑ ΤΑ ΛΑΘΗ που εμφανίζονταν παλαιότερα σε όλα τα έντυπα, ανεξάρτητα από το που οφείλονταν, αποδίδονταν στον γνωστό «δαίμονα του τυπογραφείου» — εκείνος έφταιγε για τα πάντα — που αντικαταστάθηκε πλέον από τον «δαίμονα της φωτοσυνθέσεως». Αυτός ο τελευταίος, στο σημείωμα της στήλης για τον αείμνηστο Γιώργο Παπαδάκη του προηγούμενου τεύχους μετέτρεψε το επίρρημα σχετικώς σε επίθετο, με αποτέ-

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82885

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

λεσµα να µην είναι κατανοητή η πρόθεση του γράφοντος να υπογραµµίσει ότι η ζωή του ήταν **σχετικά** σύντοµη.

Η **ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ** των ανθρώπων της θάλασσας γύρω από το µεγάλο µας εθνικό θέµα της προασπίσεως της ελληνικότητας της Μακεδονίας, που τελικώς είχε ευτυχή κατάληξη στα πλαίσια της ΕΟΚ, εκφράσθηκε µε πολλούς τρόπους και µε συγκεκριµένα έργα που απέβλεπαν στην ορθή ενηµέρωση της διεθνούς κοινότητας. Είναι γνωστά όλα αυτά, αλλά η στήλη αισθάνεται την ανάγκη να υποµνήσει την ευαισθησία ενός ναυτικού µας και ενός λιµενικού αξιωματικού.

Θα αρχίσουµε από τον πρώτο: Πρόκειται για τον υποπλοίαρχο κ. Νικ. Κοντό, ο οποίος υπηρετεί στον Μ.Β. «Proteus» και από το Μπαντάρ Αµπάρ µας έστειλε τους στίχους που έγραψε για τη Μακεδονία µας, δυστυχώς όμως τα

«Ναυτικά Χρονικά» (και η στήλη) δεν δηµοσιεύουν στίχους. Αυτό βεβαίως δεν µας εµποδίζει να επισηµάνουµε την ευαισθησία του κ. Κοντού αλλά και των άλλων ναυτικών µας γύρω από το συγκεκριµένο εθνικό θέµα.

Ο δεύτερος είναι ο πλωτάρχης κ. Βασίλης Κάντας, ο οποίος µας πρόσφερε το βιβλίο του «Μακεδονία, µύθοι και πραγµατικότητα», ένα βιβλίο που όπως επισηµαίνει και ο συγγραφέας, είναι µια αγωνιώδης αναζήτηση της ιστορικής αλήθειας και οδηγεί στο οριστικό ξεκαθάριση των µύθων από την πραγµατικότητα.

Πτυχιούχος της Νοµικής ο κ. Βασίλης Κάντας, ο οποίος µιλάει και Αγγλικά και Γαλλικά, έχει ασχοληθεί ιδιωτικώς µε την διερεύνηση ιστορικοπολιτικών θεµάτων της νεώτερης ελληνικής ιστορίας, κυρίως από την πλευρά των έξωθεν προκλήσεων εις βάρος της ιστορικής

πραγµατικότητας. Το «Μακεδονία, µύθοι και πραγµατικότητα» είναι το δεύτερο βιβλίο του που πραγµατεύεται εθνικά θέµατα. Έχει προηγηθεί η έκδοση «Απειλές στο Αιγαίο» και στις προθέσεις του συγγραφέα περιλαµβάνεται η έκδοση αναλόγων βιβλίων για τη Θράκη και την Κύπρο — ο κ. Βασίλης Κάντας θεωρεί ότι κάθε δηµόσιος λειτουργός δεν µπορεί να είναι µόνον απλός διεκπεραιωτής των υπηρεσιακών υποθέσεων αλλά παράλληλα και απλός µαχητής των εθνικών µας συμφερόντων.

Ενώ έκλεινε το παρόν σηµείωµα η στήλη πληροφόρηθηκε την απόφαση του Καπετάν Παναγιώτη Τσάκου να ονοµάσει ένα νεοαγορασθέν δεξαµενόπλοιο 170.000 τον., επί του οποίου υψώθηκε ελληνική, «Μακεδονία». Περισσότερα όµως στο επόµενο τεύχος.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phones: 313 3200 — 311 9132 - 312 4932
Fax: 313-7553
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 4224765 (6 lines)
Telex: 21 2884 GENY GR.
Fax: 413 1314
A.O.H.: 6524166

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΤΟΝ ΙΟΥΝΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Το γεγονός του μήνα ήταν αναμφισβήτητο η ναυτιλιακή έκθεση των «Ποσειδωνίων» στην χώρα μας. Αν και ο αριθμός των εκθετών και επισκεπτών ήταν σημαντικός ακόμα δεν έγινε γνωστό το ύψος των συναλλαγών που πραγματοποιήθηκαν στον τομέα των αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων.

Δεξαμενόπλοια: Στα U/VLCC ο δείκτης της ναυλαγοράς ήταν συνέχεια πτωτικός. Για το λόγο αυτό η δραστηριότητα στον τομέα των αγοραπωλησιών που παρουσιάστηκε στις αρχές του μήνα άρχισε από τα μέσα και μετά να εξασθενίζει. Την ίδια περίπου εικόνα παρουσίασαν και τα Suezmax και κατάτι καλύτερη τα Aframax. Σαφώς βελτιωμένη ήταν η ναυλαγορά των πρόντακτ κάρριερς τα οποία προκάλεσαν και το μεγαλύτερο αγοραστικό ενδιαφέρον.

Πλοία ξηρού φορτίου: στα capesize η ναυλαγορά κινήθηκε σε χαμηλό επίπεδο και χαμηλότερα εκείνα των πάναμαξ, με αποτέλεσμα και οι δύο κατηγορίες να εμφανίσουν σχετικά μικρό αριθμό πωλήσεων.

Αντίθετα στα handysize τόσο η ναυλαγορά όσο και το αγοραστικό ενδιαφέρον κινήθηκαν σε πολύ ικανοποιητικά για την εποχή επίπεδα ιδίως για τα πλοία κατασκευής μετά το 1980.

Φαίνεται ότι ρυθμιστής των εξελίξεων στις αγοραπωλησίες θα είναι αφ' ενός η πιστοδοτική πολιτική των Τραπεζών που μέρα με την ημέρα γίνεται αυστηρότερη, καθώς και οι πρώτες ενδείξεις της ναυλαγοράς του φθινοπώρου.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
World River	43.665	1989	20.100.000	Nimex
Nordpol	61.774	1982	15.000.000	Αμερικανοί
Agnes	37.573	1985	15.000.000	R & K London
Hedda	37.573	1985	14.800.000	Ocean Freight
Ari	25.630	1980	5.100.000	Έλληνες
China Trident	41.261	1970	2.450.000	Άγνωστοι
Bremen Senator	33.857	1985	24.000.000	Έλληνες

Sarah Bect	26.416	1972	P + C	Samios Ship.
Olyo	19.497	1972	1.750.000	Έλληνες
Solveig	23.484	1985	8.600.000	Έλληνες
Global Sun	27.281	1970	1.600.000	Κινέζοι
Castillo de Javier	44.612	1981	6.900.000	Έλληνες
Castillo de Monterrey	43.479	1981	6.900.000	Έλληνες
Trendy	61.451	1979	10.600.000	Vita Manag.
Sun Hawk	39.697	1984	14.600.000	Χόγκ Κόγκ
Alara	39.406	1977	7.700.000	Έλληνες
Aegean Lion	72.043	1977	8.600.000	Appolonia Ship.
Emma D.P.				
Seconda	54.561	1973	3.800.000	Ιταλοί
Yamburg	41.823	1987	18.300.000	Bulkhandling
Yampol	41.823	1986	18.300.000	Bulkhandling
Yasnaya	41.823	1987	18.300.000	Bulkhandling
Yasinovatay	41.823	1986	18.300.000	Bulkhandling
Yavorov	41.923	1986	18.300.000	Bulkhandling
Cheboksary	37.040	1984	12.000.000	Ινδοί
Chapaevsk	37.040	1984	12.000.000	Ινδοί
Alangos	35.047	1974	4.100.000	Έλληνες
Hawaiian				
Rainbow	30.204	1985	20.000.000	Billabong

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Gefion Baltic	32.230	1976	enblock	Ocean Tank.
Gefion Carib	32.230	1975	enblock	Ocean Tank.
Gefion Pacific	32.230	1975	enblock	Ocean Tank.
Gefion Timor	32.230	1975	15.300.000	Ocean Tank.
Ambra Hawk	13-26-			
	2.409	1974	4.150.000	Le Timon
Eastern Trust	6.792	1974	10.300.000	Adriatic Tank.
Pretty	29.000	1981	9.500.000	Troodos
Brigitte Jacob	43.190	1980	11.400.000	Tsakos
Manhattan				
Princess	83.680	1977	6.700.000	Troodos
Oslo Princess	28-			
	4.509	1972	9.000.000	Νορβηγοί
Argo Eropa	38.909	1992	29.000.000	Atvian Ship.
New Venture	37.410	1975	1.300.000	Drytank
Victor	29.997	1992	22.200.000	Yoxong Line
Anhika Ariadne	5.473	1978	2.900.000	Φιλιππινέζοι
Σενεσα	3.650	1979	ΔΜ	Άγνωστοι
			8.000.000	

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

Τουρντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Nedlloyd San Juan	17.249	1975	enblock	Clipper Group
Nedlloyd Seoul	17.249	1975	enblock	Clipper Group
Nedlloyd Singapore	17.249	1976	enblock	Clipper Group
Santo	17.249	1975	15.000.000	Clipper Group
Ivo Vojnovic	16.050	1973	1.200.000	Έλληνες
Mulpha Tai-ping	15.899	1976	enblock	Άγνωστοι
Mulpha Tah-pah	15.793	1976	4.250.000	Άγνωστοι

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Hornsound	5.065	1968	enblock	Ugland Group
Hornstrait	5.065	1968	enblock	Ugland Group
Hornsea	5.065	1969	enblock	Ugland Group
Polly Pearl	1.996	1967	enblock	Ugland Group
Polly Polaris	1.403	1970	enblock	Ugland Group
Safiye Sultan	818	1971	enblock	Ugland Group
Polly Premier	4.214	1975	enblock	Ugland Group
Polly Prestige	4.214	1977	enblock	Ugland Group
Polly Prosper	4.214	1975	enblock	Ugland Group
Polly Pioneer	4.214	1977	enblock	Ugland Group
Polly prudent	2.015	1969	enblock	Ugland Group

Polly Progress	2.873	1970	12.000.000	Ugland Group
Excellence				
Container	9.944	1989	12.850.000	Ugland Group
Frotasantos	12.291	1972	1.050.000	Έλληνες
Lanka Srima-ni	9.636	1982	enblock	Κινέζοι
Lanka Srima-thi	9.636	1982	12.000.000	Κινέζοι
Uzundemir	5.800	1990	5.500.000	Τούρκοι
Diligence				
Container	9.944	1989	12.600.000	Κινέζοι
Bernhanrd				
Schulte	7.852	1976	2.750.000	Άγνωστοι
Bruma I	13.537	1971	1.700.000	Ταϊλάνδοι
Gortene	4.028	1978	1.500.000	Ταϊβανοί
Skarvoy	3.433	1974	2.500.000	Άγνωστοι

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πριν 20 χρόνια — Ιούνιος 1972

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$
Hoegh Aurore	TD	7.105	1959 enblock
Hoegh Ailette	TD	7.105	1958 770.000
Northern Lights	Ref	4.500	1950 267.500
Forra	TD	3.500	1957 335.000
Hermelin	TD	2.620	1940 93.000
Nicoto	TD	800	1966 358.000
Jeanine	BC	15.225	1962 2.450.000
Varangberg	BC	8.250	1961 909.000
Tarim	OBO	149.900	1970 22.000.000
Rinda	OBO	72.100	1967 9.250.000
Jaricha	TT	54.580	1962 3.800.000

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

Feau Geste	TT	54.390	1963	4.100.000
Jagarda	TT	54.082	1962	3.700.000
Brigita Fernstom	MT	50.875	1965	4.650.000
Kristine Maersk	TT	45.120	1962	4.200.000
Skaukar	TT	26.110	1959	650.000
Lifjord	MT	19.680	1958	enblock
Cannsfjord	MT	18.100	1955	1.512.000
Stolt Artems	MT	16.970	1956	640.000
A.C. Christinsen	MT	7.220	1960	1.550.000

Πριν 10 χρόνια — Ιούνιος 1982

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Morviken	TD	15.434	1978	7.750.000
Santa Teresa	TD	14.500	1976	5.000.000
Antila	TD	14.748	1963	1.300.000
Dirphys	TD	14.519	1961	1.000.000
Joinville	TD	13.228	1969	2.500.000
Prima King	TD	12.701	1955	450.000
Ocean Joy	TD	10.825	1966	1.150.000
Forum Progress	TD	9.457	1960	625.000
Oleander	TD	8.151	1970	1.950.000
Arianne Laura	TD	6.356	197	2.000.000
Rio Grande	TD	5.693	1969	1.400.000
Jasaka	BC	61.636	1981	17.100.000
Eastern Hornet	BC	34.203	1973	7.200.000
Asia Rose	BC	30.644	1971	4.200.000
Caspiaria	BC	28.815	1959	1.150.000
El General	BC	27.311	1980	10.000.000
Pacific Leader	BC	26.922	1975	7.500.000
Ronsona	BC	26.611	1967	1.750.000
Gungnir	BC	19.957	1963	1.650.000
Hunter	BC	15.965	1970	2.400.000
Strofades	BC	15.471	1962	1.200.000
Arteaga	TT	323.087	1973	10.000.000
Beaagency	TT	239.604	1973	3.750.000
Dona Margaro	TT	144.148	1975	3.250.000
Losina	TT	126.505	1972	3.800.000
Esso Nassau	TT	31.100	1972	6.800.000
Texaco Rotterdam	MT	25.067	1968	1.100.000
Tomoe	MT	6.016	1980	5.750.000

Πριν 1 χρόνο — Ιούνιος 1991

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Temse	BC	74.525	1979	12.500.000
Rudi G	BC	72.000	1976	10.000.000
Wilrover	BC	65.500	1983	17.500.000
Miyagi Maru	BC	64.000	1982	16.500.000
Bulk Transporter	BC	63.400	1973	7.830.000
Margarita	BC	61.227	1982	17.000.000
Toyo Prosperity	BC	58.388	1980	13.550.000
Patria Hellas	BC	53.294	1975	6.500.000
Sprycarrier	BC	52.000	1972	4.550.000
Lancelot Sailor	BC	40.109	1978	8.300.000
Garth	BC	39.366	1989	10.000.000
Sunny Visteria	BC	38.700	1985	15.000.000
Stove Campbell	BC	38.400	1973	5.500.000
Cockrow	BC	37.660	1971	3.800.000
Sumiko	BC	34.544	1984	12.500.000
Mar. Atlantico	BC	33.829	1970	3.250.000
Ken Confidence	BC	31.537	1976	5.800.000
Al Karamah	BC	21.570	1973	2.700.000
Valdora	BC	21.000	1970	1.400.000
New Mail	BC	21.000	1981	7.100.000
Sailor	BC	17.000	1970	1.800.000
Vendela	TT	424.000	1976	48.000.000
Orion Trader	TT	233.056	1976	20.000.000
Nichiharv	TT	233.000	1973	10.800.000
Happy Commander	MT	223.426	1972	10.600.000
Amazon Maru	MT	162.000	1973	11.800.000
Onoba	MT	155.000	1977	17.450.000
Happy Time	MT	130.363	1974	12.600.000
Neptun Leo	MT	96.458	1977	15.500.000
Glefi I	MT	89.600	1985	enblock
Glif II	MT	89.600	1985	62.000.000
Ambra Blue	MT	79.999	1981	29.500.000
Yorktown Sea	MT	78.060	1969	4.800.000
Atlas Mariner	MT	39.821	1982	22.500.000
Nyhorn	MT	31.000	1975	11.000.000
Magic Mercury	MT	20.757	1974	5.000.000
Turchese	MT	6.150	1988	13.500.000

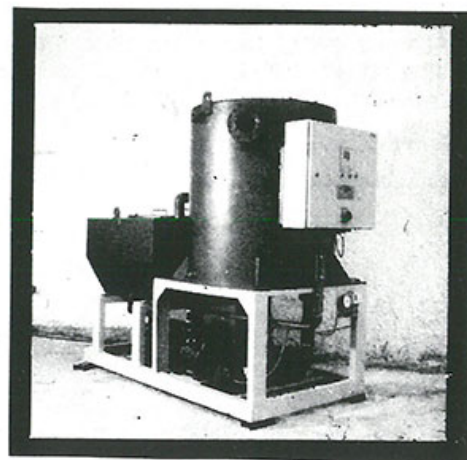
TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF
MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI)
and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.

Provide Sanitary service from 18 up to 2.500 persons/ day, depending on model and ship's toilet type (Gravity system-vacuum etc.)

- Provide the following advantages:

- Compact size
- Light weight and volume
- Easy to install
- Fully automatic and reliable operation
- Prompt delivery
- Little maintenance



ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING LTD.
DERVENAKION & MESOLOGIOU 39 Str., 185 45 PIRAEUS

Phone: (01) 463 7034 — Fax: (01) 461 7423
Telex: 21 1363 POLY GR.

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

**ΑΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
INSURANCE COMPANY S.A.**

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

Telephone 3227.932-3-4-5
Telex No 21.6158 Hori Gr
Telefax: 3225540

**ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ: «Όριζων» — Sun Ins. Ltd.» — «London Assurance» —
«Taisho Marine & Fire Ins. Co.»**

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σās.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, όπου καί αν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, έμπορικά καί άναψυχής.

Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

Τηλεφωνήσατέ μας: κα Γκαλέκου ή κα Ήλιοπούλου (τηλ.: 3227932-3-4-5)

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ. ΕΥΘΥΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ. ΝΟΜΙΣΜΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (Ιδ.δ.δ.)

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ 1142/1191

Πρόεδρος: Θεόδ. Τόλιας

Εισηγητής: Γεώργ. Χριστόφιλος

Δικηγόροι: Π. Σωτηρόπουλος, Χ. Παππάς

Διεθνής θαλάσσια μεταφορά φορτίου ρυζιού από Μπανγκόγκ σε Ντακάρ Σενεγάλης. Μερική απώλεια και βλάβη φορτίου. Ευθύνη μεταφορέα. Αποζημίωση. Επί μερικής απώλειας αποκαθίσταται η αξία την οποία είχε το φορτίο ρυζιού του αυτού γένους και της ίδιας ποιότητας με αυτό που απωλέσθηκε στο Ντακάρ Σενεγάλης κατά το χρόνο έναρξης της εκφόρτωσης. Επί βλάβης του φορτίου αποκαθίσταται η διαφορά μετά της τιμής πωλήσεως της βεβλαμμένης ποσότητας ρυζιού και της τιμής που θα επωλείτο αυτή χωρίς τη βλάβη στον τόπο προορισμού, κατά το χρόνο της εκφόρτωσης.

Νόμισμα αποζημίωσης. Η αποζημίωση εγκύρως υπολογίζεται σε αλλοδαπό νόμισμα (δολάρια ΗΠΑ) όταν είναι πληρωτέα στην αλλοδαπή. Ο δανειστής μπορεί κατ' άρθρο 291 ΑΚ και 6 παρ. 11 του Ν. 5422/32 να απαιτήσει την καταβολή του ισόποσου του αλλοδαπού νομίσματος κατά την ημέρα της πληρωμής.

Ασφάλιση φορτίου από Γαλλικές ασφαλιστικές εταιρίες με έδρα τη Γαλλία. Υποκατάσταση ασφαλιστών στα δικαιώματα της παραλήπτριας εταιρίας. Εφαρμοστέο το γαλλικό δίκαιο κατ' άρθρο 25 ΑΚ. Η ασφαλιστική υποκατάσταση κατά το γαλλικό δίκαιο (Γαλλικός Ασφαλιστικός κώδικας και άρθρο 1689

και 1695 Γαλλικού Αστικού Κώδικα) επέρχεται αυτοδικαίως με την καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης από τον ασφαλιστή στον ασφαλισμένο. Έκδοση ναυλοσυμφώνου με συμφωνία New York produce Exchange interclub.

AGREEMENT: Έννοια συμφωνίας. Οι απαιτήσεις για απώλεια ή βλάβη φορτίου που οφείλονται στην αναξιοπλοία του πλοίου, βαρύνουν τον πλοιοκτήτη κατά 100% ενώ απαιτήσεις από ζημιές που οφείλονται σε κακή στοιβασία ή μεταχείριση βαρύνουν τους ναυλωτές κατά 100%. Δεν είναι δεσμευτική για τον παραλήπτη διότι δεν συνιστά σαφή και ευκρινή παραπομπή στο ναυλοσύμφωνο. Ακόμη, η συμφωνία αυτή είναι άκυρη διότι απαλλάσσει τον εκναυλωτή πέραν των ορίων του άρθρου 143 ΚΙΝΔ από την ευθύνη του που προδιαγράφεται στο άρθρο 134 ΚΙΝΔ.

Επειδή δια της, εφ' ής εξεδόθησαν αι εκκαλούμεναι αποφάσεις, εκτίθεται ότι επί του υπό Ελληνικήν σημαία πλοίου της εναγομένης και ήδη εκκαλούσης και εφεσιβλήτου «ΑΦ» εφορτώθησαν την 20.7.1980 εις Μπαγκόγκ 166.392 σάκκοι, περιέχοντες όρυζα, συνολικού μικτού βάρους 16.822 τόννων και 2.312 χιλ/μωv δια να μεταφερθούν εις Ντακάρ, της Σενεγάλης εις παραλαβήν της αυτόθι εδρευούσης εταιρίας «Caisse de perécution et de stabilisation des prix».

Οτι ο ναυτικός πράκτωρ της εναγομένης εκναυλωτρίας ενεργήσας κατ' εντολήν ταύτης και του πλοιάρχου του ως άνω πλοίου, εξέδωκεν περί της φορτώσεως του ως

άνω φορτίου επτά φορτωτικές, των οποίων νόμιμος κομίστρια εξοπισθογραφήσεως κατέστη η ρηθείσα παραλήτρια εκείνου ότι το πλοίο κατέπλευσε εις τον λιμένα Ντακάρ την 29.8.1980 και ήρχισε αυθημερόν η εκφόρτωση των σάκκων του ως άνω φορτίου, μετά την περάτωσιν της οποίας διεπιστώθη ότι το φορτίον παρεδόθη με βλάβας εκ διαβροχής και με ελλείμματα, κατά τα λεπτομερώς εις την αγωγήν εκτιθέμενα. Οτι η αξία του φορτίου, αβλαβούς, εις Ντακάρ από της ενάρξεως μέχρι του πέρατος της εκφορτώσεως ανήρχετο εις 269.40 δολάρια ΗΠΑ, ανά τόννον μικτού βάρους, η δε αξία της ελλειπούσης ποσότητος ανήρχετο εις 31.577 δολλ. ΗΠΑ και ότι η συνολική εκ των ελλειμμάτων και της εκ της διαβροχής βλάβης ζημία ανήρχετο εις 42.844 δολλ. ΗΠΑ, αντιστοιχούσης εις 2.570.640 ελληνικάς δραχμάς. Οτι η ενάγουσα και ήδη εκκαλούσα και εφεσιβλήτος και πέντε άλλαι αναφερόμεναι εις την αγωγήν ασφαλιστικάι εταιρίαί, εκ των οποίων, περιλαμβανομένης και της εναγούσης, μία μόνον εδρεύει εις Ντακάρ Σενεγάλης, αι δε λοιπαί είναι Γαλλικαί, συνησφάλισαν το ως άνω φορτίον κατά κινδύνων της θαλασσίας μεταφοράς δια την πλήρη αξίαν του, μετά δε την πραγματοποιήσιν του ασφαλιστικού κινδύνου αι ασφαλιστρίαί εταιρίαί απεζημίωσαν πλήρως την ως άνω παραλήπτριαν δια τε τα ελλείμματα και τας βλάβας του φορτίου, καταβαλούσαι εκάστη το αναλογούν αυτή ποσοστόν αποζημιώσεως.

Οτι την 26.5.1981 η ως άνω παραλήπτρια εξεχώρησεν εις όλας τας ασφαλιστρίας, κατά το αναλογούν εις εκάστην ποσοστόν συνασφαλίσεως τας απαιτήσεις αυτής έναντι της εναγομένης πλοιοκτητρίας, άλλως, επικουρικώς, όλαι αι συνασφαλιστρία υπεκατεστάθησαν αυτοδικαίως, ως καταβαλούσαι το ασφάλισμα, εις τα δικαιώματά της παραληπτρίας κατά της εναγομένης και ότι αι λοιπαί συνασφαλιστρίαί εξεχώρησαν την 27.5.1981 εις την ενάγουσαν άπαντα τα εκ της ως άνω εκχωρήσεως και άλλως εξ υποκαταστάσεως δικαιώματα αυτών κατά της εναγομένης. Επί τούτοις διώκεται όπως υποχρεωθή η εναγομένη να καταβάλη εις την ενάγουσαν 42.844 δολ. ΗΠΑ, ά-

λως το ισάξιον αυτών εις δραχμας κατά τον χρόνον της εξοφλήσεως, άλλως δρχ. 2.570.640, νομιμοτόκως από της επιδόσεως της αγωγής. την αγωγήν ταύτην, κρίναν νόμιμον ως προς το πρωτον επικουρικόν αίτημα, εδέχθη εν μέρει το πρωτοδίκως δικάσαν Δικαστήριο κατά το αίτημα εκείνο, δια της εκκαλουμένης οριστικής αποφάσεώς του, καθ' ής (παραπονείται η τε ενάγουσα και η εναγομένη βάλλουσα (η τελευταία) και κατά της ως άνω μη οριστικής αποφάσεως του αυτού Δικαστηρίου, δια των υπό κρίσιν εφέσεων των και δια τους εν αιταίς λόγους.

Επειδή, ως εκρίθη υπό του δικαστηρίου τούτου δια της υπ' αριθ. 1280/1986 αποφάσεώς του, εις τας σκέψεις της οποίας κατά το μέρος τούτο και πάλιν το Δικαστήριο αναφέρεται, εφαρμοστέον δίκαιον ως προς τας επικαλουμένας εν τη αγωγή, εν η δεν μνημονεύεται το δίκαιον εις ο τα συμβληθέντα μέρη υπεβλήθησαν, συμβάσεις ασφαλίσεως του ως άνω φορτίου και εκχωρήσεως είναι, κατ' άρθρον 25 ΑΚ, το Γαλλικόν τοιούτον, καθ' ο την αυτήν προς το ημεδαπόν δίκαιον, ως προκύπτει εκ των προσκομιζομένων γνωμοδοτήσεων του Ινστιτούτου Διεθνούς και Αλλοδαπού Δικαίου, καθιερωθούν

ρύθμισιν ως προς την ασφαλιστικήν υποκατάστασιν εις τα δικαιώματα του ησφαλισμένου του καταβαλόντος το ασφάλισμα ασφαλιστού ή συνασφαλιστού κατά το αναλογούν εις τον τελευταίον μέρος και την δια συμβάσεως εκχωρήσεως μεταξύ δανειστού απαιτήσεως τινος και τρίτου μεταβιβασιν υπό του πρώτου της απαιτήσεως του κατά του οφειλέτου του εις τον τελευταίον, δια των L 171-I, 172-II, 172-13, 172-29, 172-30 του Γαλλικού Ασφαλιστικού Κώδικος και 1589 και 1695 του Γαλλικού Κώδικος, ο πληρώσας το ασφάλισμα εις την ησφαλισμένην ασφαλιστή, υποκαθίσταται αυτοδικαίως εις τα δικαιώματα του ησφαλισμένου, δια συμβάσεως δε εκχωρήσεως μεταξύ δανειστού τινός και τρίτου μεταβιβάζεται η απαίτησις αυτή εις τον οφειλέτην. Εξ άλλου επί οφειλομένης, κατά το Ελληνικόν δίκαιον αποζημιώσεως είτε ένεκα μη εκπληρώσεως της συμβάσεως, είτε εξ αδικοπραξίας, η τελευταία (αποζημιώσις), κατά την κρατήσασαν ήδη απολύτως εις την νομολογίαν γνώμην, ήτις και παλαιότερον και εν τη θεωρία και τη νομολογία υπεστηρίχθη, οσάκις αυτή είναι πληρωτέα εις την αλλοδαπήν, πράγματα το οποίον συμβαίνει όταν ο δικαιούχος αυτής δανειστής είναι κά-

τοικος αλλοδαπής (άρθρ. 320-321 ΑΚ), εγκύρως καταβάλλεται εις το, εις ο συνίσταται η το περιεχόμενον της αξιώσεως ταύτης αποτελούσα ζημία εκείνου, αλλοδαπών νόμισμα, γεννομένης δε εν τοιαύτη περιπτώσει τοιαύτης εγγράφου οφειλής αλλοδαπού νομίσματος, ο δανειστής δύναται, κατ' άρθρον 291 ΑΚ και 6 παρ. 11 του Ν. 5422/1932, να απαιτήσει την καταβολήν του ισοπόσου του αλλοδαπού νομίσματος κατά την ημέραν της πληρωμής. Τέλος η κατά τα άνω οφειλή είναι τοιαύτη εις χρήμα, κατά την έννοιαν των άρθρων 291, 292, 345 και 346 ΑΚ και επ' αυτής εφαρμόζονται τα αυτά και επί οφειλής εις δραχμάς δια τόκους υπερμερίας κατά το άρθρο 345 ΑΚ ή νομίμους τοιούτους από της επιδόσεως της αγωγής κατ' άρθρον 346 ΑΚ, του ποσοστού των τόκων δια την ως άνω εις αλλοδαπών νόμισμα οφειλήν όντος του ίδιου με το ... δια τοιαύτην οφειλήν εις ελληνικάς δραχμάς (ΑΠ 1932/1988 Ελλ. Δικ. 31 (1990) σελ. 792).

Εν όψει τούτων ή το ως άνω περιεχόμενον και αίτημα έχουσα αγωγή, η οποία εις ό,τι αφορά την εξ απωλείας και βλάβης του ως άνω φορτίου απαιτήσιν της ως άνω παραληπτρίας και νομίμου κομιστρίας της εκδοθείσης φορτωτικής εις την

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV — GR
FAX: (0723) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0721) 82426 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ**

24ΩΡΟ

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.**

αλλοδαπήν ως άνω εδρευούσης εταιρίας, είναι κριτέα, από απόψεως νόμω θεμελιώσεως εκείνης, κατά το, εφαρμογήν ως προς τούτου έχον, Ελληνικόν δίκαιον, είναι ωρισμένη και νόμιμος κατά το πρώτον επικουρικόν αίτημα, ερειδομένη εις τα άρθρα 107, 130, 134 επ., 138, 139, 140, 168 και 171 ΚΙΝΔ, 25,297,346 ΑΚ και τας ως άνω διατάξεις του Γαλλικού Ασφαλιστικού Κώδικος και Γαλλικού Αστικού Κώδικος. Τα αυτά, όθεν, ειπόν και το πρωτοδικώς δικάσαν Δικαστήριον, ει και επί τη εσφαλμένη απολογία όπι εφαρμοστέον ήτο το Ελληνικόν Δίκαιον και εις ό,τι αφορά τας συμβάσεις ασφαλίσεως και εκχωρήσεως, ορθώς κατ' αποτέλεσμα έκρινε και πρέπει να απορριφθούν οι περί του εναντίου 1ος και 3ος λόγοι της εφέσεως της εναγομένης ως και ο 2ος τσιούτος, καθ' ό μέρος δι' αυτού προσαπτεται εις τας εκκαλουμένας η αιτίαις ότι εσφαλμένως εδέχθησαν ότι εφαρμοστέον ήτο ως προς τας συμβάσεις ασφαλίσεως και εκχωρήσεως το Ελληνικόν δίκαιον, ανακαλουμένης της μη οριστικώς αποφανθείσης υπ' αριθ. 967/88 αποφάσεως του Δικαστηρίου τούτου καθ' ό μέρος δι' αυτής εκρίθη ότι ήτο μη νόμιμος η αγωγή, κατά το ως άνω πρώτον επικουρικόν αίτημα.

Επειδή εκ τη καταθέσεως του κατά την πρωτόδικον δίκην εξετασθέντος μάρτυρος, περιεχομένης εις την επικαλουμένην και νομίμως προσαγομένην από 27.7.83 έκθεσίν του προς εξέτασιν μαρτύρων ορισθέντος Έλληνας Προξένου εις Ντακάρ, των καταθέσεων των εξετασθέντων μετά την χορήγησιν νέας προθεσμίας υπό του Δικαστηρίου τούτου, δια της ως άνω υπ' αριθ. 967/88 αποφάσεως, εις τας σκέψεις της οποίας εις ό,τι αφορά την συνδρομήν των προϋποθέσεων δια χορήγησιν αυτής και πάλιν το Δικαστήριον τούτο αναφέρεται,

κατά τα ως άνω προς τούτο μαρτύρων, περιεχομένων εις την επικαλουμένην και νομίμως προσαγομένην υπ' αριθ. 72/90 Εισηγητικήν Έκθεσιν του προς εξέτασιν αυτών ορισθέντος Εισηγητού Πρωτοδίκη του Πρωτοδικείου Πειραιώς και από 14.11.199 εκθέσεως του ομοίως προς εξέτασιν μαρτύρων ορισθέντος Γενικού Προξένου της Ελλάδος εις Μασσαλίαν, όλων των υπό των διαδίκων επικαλουμένων και προσαγομένων εγγράφων και των ομολογιών αυτών (διαδίκων) αποδεικνύονται τα εξής: Την 20.7.80 εφορτώθησαν εις τον λιμένα Μπαγκόγκ επί του υπό Ελληνικήν σημαίαν και εις την πλοιοκτησίαν της εναγομένης ανήκοντος πλοίου «Μ.Α.С.» 166.320 σάκκοι των 101,1 χιλ. μικτού βάρους και 100 καθαρού τοιούτου, καθ' έκαστον, περιέχοντες όρυζα, λευκήν τεθραυσμένην Α1 special εσοδείας 1979/1980, συνολικού μικτού βάρους 16.822,231 Μ.Γ. και καθαρού βάρους 16762,33 Μ.Γ., προκειμένου να μεταφερθούν εις Ντακάρ Σενεγάλης και παραδοθούν εις την εκεί εδρεύουσαν και νόμιμον δι' οπισθογραφήσεως κομίστριαν του υποπράκτορος της εναγομένης, ενεργησάσης κατ' εντολήν αυτής και του πλοιάρχου του ως άνω πλοίου, εκδοθεισών σχετικώς, ήτοι δια την ως φόρτωσιν, BD-1 7 φορτωτικών, εταιρίαν υπό την επωνυμίαν «Caisse De perequation et Destabilisation des prix». Κατά την επακολουθήσαν όμως του κατά 29.8.80 κατάπλου του ως άνω πλοίου εις τον ως άνω λιμένα Ντακάρ της Σενεγάλης εκφόρτισιν του ως άνω φορτίου, διεπιστώθη ότι τούτο αφ' ενός μεν ήτο ελλειπές, αφ' ετέρου δε βεβλαμμένο, τα ελλείμματα δε και αι βλάβαι ήσαν ειδικώτερον τα εξής:

1) 334 σάκκοι καθαρού βάρους 33.647 χιλ. δεν εξεφορτώθησαν,

2) 4.690 σάκκοι ήσαν εσχισμένοι και ελλειποβαρείς, ζυγίζοντες, ως εξηκριβώθη, 293.320 χιλ. αντί, ως έδει, 472.470 χιλ. και η εκ τούτων ελλείπουσα ποσότης ανήρχετο εις 179.150 χιλ. Μετά την εκ των κυτών του πλοίου συλλογήν χύδην ποσότητος του ως άνω φορτίου, το ως άνω έλλειμμα περιωρίσθη εις 66.610 χιλ. 3) 67 σάκκοι ήσαν εσχισμένοι, βεβρεγμένοι και ελλειποβαρείς, ζυγίζοντες 24.60 χιλ. αντί των 6749, ως έδει και 4) 111 σάκκοι ευρέθησαν εσχισμένοι και κενοί περιεχομένου του εκ τούτων ελλείμματος ανελθόντος εις 11.182 χιλ., ήτοι η συνολική ποσότης του απωλεσθέντος φορτίου ανήρχετο εις 115.728 χιλ. η δ' εντεύθεν ζημία της παραληπτρίας εταιρίας ανήλθε εις 31.177 δολλ. ΗΠΑ (115.728 χιλ. Χ 269,40 δολ. ανά μ.τ.), οία ήτο και η αξία την οποίαν πράγμα του αυτού γένους και της αυτής προς τα απωλεσθέντα ποιότητος είχαν εις Ντακάρ Σενεγάλης κατά τον χρόνον ενάρξεως της εκφορτώσεως.

Β) Η εκ των κυτών του πλοίου συλλεγείσα χύδην ως άνω ποσότης εξ 112.540 χιλ. υπέστη εκ του λόγου τούτου (συλλογή αυτής χύδην ευρισκομένης εις τα κύτη δια σαρώματος) μείωσιν της αξίας της κατά 25% και εντεύθεν η ζημία της παραληπτρίας ανήλθε εις 67,35 δολλ. ΗΠΑ ανά Μ.Γ. και εν συνόλω εις 7.580 δολλ. ΗΠΑ (112,540 μ.τ.Χ 67,35) αντιστοιχούντα εις την διαφοράν μεταξύ της τιμής πωλήσεως της βεβλαμμένης ταύτης ποσότητος και της τιμής εις την οποίαν θα επωλείτο αύτη, άνευ της βλάβης, εις τον τόπον προορισμού, κατά τον χρόνον της εκφορτώσεως.

Γ) 696 σάκκοι εξφορτώθησαν βεβρεμένοι, εξ αυτών δε 629 περιείχον όρυζαν μειωμένης αξίας κατά 22%, της εντεύθεν ζημίας της παραληπτρίας ανελθούσης εις

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

3.755 δολλ. ΗΠΑ (629 σάκκοι Χ 100.740 Χ 59,26 ανά τόννον). το περιεχόμενον των υπολοίπων 67 σάκκων είχαν υποστεί μείωσιν της αξίας του εις ποσοστόν 50% και η εντεύθεν ζημία της παραληπτρίας ανήλθεν εις 332 δολλ. (67 σ.Χ 100.740 χιλ. Χ 135 δολλ. ανά τόννον). Περαιτέρω αποδείχθη ότι η εκφόρτωσις του επιδικίου φορτίου εγένετο ουχί υπό της εναγομένης, αλλά υπό προσώπων προστηθέντων υπό της παραληπτρίας εταιρίας και ότι εξαιρέσει του περιεχομένου των κατά τα άνω 334 σάκκων εκ 33.647 χιλ., η απώλεια του 60% της υπολοίπου ποσότητος, ήτοι 115.728 - 33.647% 82.081 οφείλεται εις υπαιτιότητα των τελευταίων, συνισταμένην εις το ότι ούτοι δια την μετακίνησιν των σάκκων εντός των κυτών του πλοίου εχρησιμοποίησαν, ως μη έ-

δει, σιδηρούς γάντζους, με αποτέλεσμα να σχίζονται ούτοι και διαρρέει το περιεχόμενον των, καθ' όλην την διαδρομήν του ανυψωτήρος ήτοι από της επ' αυτού αναρτήσεως των εις «σαμπάνια των 12 σάκκων» μέχρι της εκφορτώσεως των επί της προκυμαίας.

Περαιτέρω δεν αποδεικνύεται ότι δυνάμει σχετικής ρήτηρας εις τας ως άνω φορτωτικές απηλλάγη η εναγομένης της ευθύνης δια ζημίας φορτίου δια τον προ της φορτώσεως και μετά την εκφόρτωσιν χρόνον. τέλος αποδεικνύεται ότι εις την παραλήπτριαν εταιρίαν κατεβλήθη ως ασφάλισμα δια τας άνω ζημίας της υπό των εν τη αγωγή συνασφαλιστριών, εν αϊς και η ενάγουσα, CFA 9.774.369 και η μεν ως άνω παραλήπτρια εταιρία μετά την καταβολήν του ως άνω ασφαλισματος εξεχώρησεν δια συμβάσε-

ως μεταξύ αυτών καταρτισθέντος την κατά της εναγομένης απαίτησιν της προς αποζημίωσιν δι' απώλειαν και βλάβην του, ως άνω φορτίου εις τας ως άνω ... πάσαι δε αι λοιπαί ασφαλίσασι το φορτίονως άνω εταιρίαί, εξεχώρησαν δια συμβάσεως μεταξύ αυτών και της εναγομένης καταρτισθείσης την δι' εκχώρησεως μεταβιβάσθεισαν εις αυτάς απαιτήσιν της παραληπτρίας δι' απώλειας και βλάβας του ως άνω φορτίου. Υπό τα ως άνω αποδείχθέντα και εν συνεχεία προς τας εν τοις πρόσθεν ρηθέντα, η αγωγή της εναγομένης έδει να γίνη δεκτή κατά την εις την εκχώρησιν εις ό,τι αφορά την εις αυτήν μεταβίβασιν της απαιτήσεως της ως άνω παραληπτρίας εταιρίας κατά της εναγομένης προς αποζημίωσιν δια την ως άνω απώλειαν και βλάβην του φορτίου, δια το εις δραχμάς ισάξιον κα-

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) - Fax: 2684432
Tel: 39502/35652 (HOMSEA RS) - Cables: HELLENSEAS
AOH Tel: 7766585 Capt J. Goros
5641459 Steven Sim
4591586 Anthony Fong

★ (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)
W. K. Kwok: 3488112 (Res)/90818161 (Mobile)

★ (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 1101/2 Lawyer's Bldg, 160 Dangjoo-Dong
Jongro-Ku Seoul, South Korea
Tel: (02) 7331971/5 - Fax: (02) 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: (051) 560507 Capt E. Yang - (02) 4887676 K. Lee
(02) 4002167 Capt K. An - (0331) 474579 Capt Y. Kwon

★ (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32-A Jalan 9/12 Parjiranan 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)

★ (THAILAND)

UNITED NAVIGATION 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)

★ (JAPAN)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Lion's Plaza, Yamashita Koen 619
28-2 Yamashita-Cho, Naka-Ku
Yokohama 231 - Japan
Tel: 81-45-6620164 - Fax: 81-45-6625884
Tlx: 382760 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/YOKOHAMA
AOH Tel: (044) 8882079 Capt. T. WATANABE
(045) 7751366 Capt. S. NISHIHARA

★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS

★ APPOINTED SURVEYORS FOR:

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

τά τον χρόνον της πληρωμής του ποσόν 29.596,58 δολλ. ΗΠΑ, μετά την παραδοχήν της περί συνυπαιτιότητος των υπό τη ως άνω παραληπτρίας και εκχωρητρίας προστηθέντων προσώπων εις ό,τι αφορά το ως άνω μέρος της ως άνω απωλείας του άνω φορτίου εις ποσοστόν 60% ένστασις της εναγομένης (33.647 χιλ. Χ 0,2694 δολ. ΗΠΑ 9064 δολ. ΗΠΑ + 115.728 33.647 = 82.081 Χ 40% = 32.832,4 Χ 0,2694 δολ. ΗΠΑ = 8845,0485 δολ. + 7580 δολ. + 3785 + 332). Το αυτό, όθεν, ειπόν και το πρωτοδίκως δικάσαν δικαστήριον, ορθώς τας αποδείξεις εξέτιμησε και τον νόμον εφήρμοσε, απορριπτέος δε είναι ο περί του εναντιου 2ος λόγος, καθ' ό μέρος δι' αυτού πλήττεται η εκκαλουμένη, ως κακώς δεχθείσα ότι απεδείχθη η κατάρσις των, βάσιν της αγωγής, αποτελουσών κατά τα ως άνω εκχωρήσεων και ο 5ος λόγος της εφέσεως της εναγομένης και ο μοναδικός φίλος της εφέσεως της εναγούσης, ως και ο 4ος ούτος της εφέσεως της εναγομένης, δι' ου πλήττεται η εκκαλουμένη απόφασις ότι κακώς δεν εδέχθη το αίτημά της περί χορηγήσεως νέας προθεσμίας προς εξέτασιν μαρτύρων και ότι κακώς έκρινε ως εκπροθέσμως γενομένην την υπ' αυτής γνωστοποίησιν μαρτύρων ως αλυσιτελής, αφού ήδη επιτραπείσης υπό του Δικαστηρίου τούτου της εξέτάσεως των γνωστοποιηθέντων υπό της εναγομένης μαρτύρων εντός της χορηγηθείσης νέας προθεσμίας και διεξαχθείσης ταύτης, και το δικα-

στήριον τούτο και υπό τας νέας διεξεχθείσας εμμετύρους αποδείξεις, εις την αυτήν προς την του πρωτοδίκως δικάσαντος, τοιούτου κρίσιν άγεται.

Επειδή ο προς απόκρουσιν της αγωγής προταθείς υπό της εναγομένης ισχυρισμός ότι έδει να απορριφθεί ως ανομιμοποίητος παθητικώς η κατ' αυτής εγερθείσα ως άνω αγωγή, εκ του λόγου ότι εις τας ως άνω φορτωτικές περιελήφθη ρήτρα, καθ' ήν αι φορτωτικά αύται δέον να χρησιμοποιηθούν μετά ναυλοσυμφώνου, στην του από 4.7.1980 εν Παρισίοις υπογραφέντος ναυλοσυμφώνου, του οποίου οι όροι, δυνάμεις ρήτρας των φορτωτικών, ενσωματώνται εις αυτάς, διαλαμβάνεται εις τον υπ' αριθ. 57 πρόσθετον όρον επί της δια του ναυλοσυμφώνου τούτου συναφθείσης συμβάσεως ναυλώσεως αφορώσης την ένδικον διαφοράν θα εφαρμόζεται η τυποποιημένη συμφωνία, η ονομαζομένη New York produce exchange Interclub Agreement, το κείμενον της οποίας επισυνάπτεται εις το ναυλοσύμφωνον, καθ' ήν αι απαιτήσεις δι' απώλειαν ή βλάβην φορτίου, οφειλομένας εις αναξιοπλοία του πλοίου, θα βαρύνουν τους πλοιοκτήτας κατά 100%, απαιτήσεις δια ζημίας οφειλομένας εις κακήν στοιβασίαν ή μεταχείρισιν, περιλαμβανομένης διαρροής υγρών θα βαρύνουν τους ναυλωτάς κατά 100%, ήτο απορριπτέος, το μεν διότι η, τον επιμερισμόν της ευθύνης μεταξύ του πλοιοκτήτου και του ναυλωτού ρυθμίζουσα ως άνω

συμφωνία, ήτις υπεγράφη, ως εκ του εν τω υπό της εναγομένης προσκομιζομένω ναυλοσυμφώνω κειμένου ταύτης προκύπτει, υπό των ατουή συνεταιρισμών προστασίας και ... δεν είναι δεσμευτική δια τον παραλήπτην, τας αξιώσεις του οποίου, ως εκδοχέως ασκεί εν προκειμένω η ενάγουσα δια μόνης της, ην επικαλείται η εναγομένη, γενικής ρήτρας εις τας φορτωτικές περί ενσωματώσεως εις αυτάς και των όρων του ναυλοσυμφώνου, το δε διότι και υπό την εκδοχήν ότι εγένετο δια της ως άνω ρήτρας σαφής και ευκρινής παραπομπή εις την διαληφθείσαν συμφωνίαν του ναυλοσυμφώνου, με αποτέλεσμα να θεωρείται αύτη δεσμεύουσα τον παραλήπτην, η συμφωνία αύτη ως απαλλάσσουσα, πέραν των εν άρθρ. 143 ΚΙΝΔ ορίων, τον εκναυλωτήν έναντι του παραλήπτου της εκ των άρθρων 134 επ. ΚΙΝΔ ευθύνης είναι άκυρος. το αυτό δε ειπόν και το πρωτοδίκως δικάσαν δικαστήριον και απορριψαν δια τους ως άνω λόγους τον ως άνω ισχυρισμόν της εναγομένης, δεν υπέπεσαν εις σφάλμα, απορριπτέος δε είναι περί του εναντιου 3ος λόγος της εφέσεως της εναγομένης. Κατά ταύτα αι υπό κρίσιν εφέσεις, μόνους τους απορριπτέους κριθέντας λόγους περιέχουσai, πρέπει ν' απορριφθούν εις τον σύνολόν των, συμφηφισθή δε η μεταξύ των διαδίκων δικαστική δαπάνη του παρόντος βαθμού δικαιοδοσίας, λόγω της εν μέρει νίκης και ήττης των (άρθρ. 178 ΚΠολ.Δ.7.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Η κίνηση των λιμένων

Η συνολική κίνηση των τεσσάρων βασικών λιμένων του Βελγίου εμφανίζεται μάλλον στάσιμη κατά το 1991. Η ελάχιστη αύξηση που παρουσίασαν (0,5%) οφείλεται στην ελαφρά αύξηση της Γάνδης (4,2%) και του Ζεεμπρούγκε (1,7%) που ισοφάρισαν τις μικρές πτώσεις της Αμβέρσας (-0,6%) και της Οστάνδης (-2,3%). Σε αριθμούς τα τέσσερα λιμάνια χειρίστηκαν κατά τη διάρκεια του έτους 162,6 εκατ. τόννους φορτίων, και δέχτηκαν 3.544.000 επιβάτες.

Το κύριο εθνικό λιμάνι της Αμβέρσας δέχτηκε 16.857 ποντοπόρα πλοία διατηρώντας τη θέση του σαν δεύτερο λιμάνι της Ευρώπης. Χειρίστηκε 101,3 εκατ. τόννους φορτίου, 60,7 εκατ. τόν., εισαγωγών και 40,7 εκατ. τόν. εξαγωγών.

Δεύτερο στη σειρά έρχεται το Ζεεμπρούγκε με 30,9 εκατ. τόννους φορτίου από τους οποίους 14,6 εκατ. αφορούσαν χύδην φορτία, κατά κύριο λόγο στερεά. Σημαντικός ήταν ο αριθμός των επιβατών που έφθασαν τους 1.675.000.

Τρίτη στη σειρά έρχεται η Γάνδη που δέχτηκε 3.617 ποντοπόρα πλοία με συνολικό φορτίο 25,5 εκατομ. τόν. και τελευταία η Οστάνδη που πλεονεκτεί σε κίνηση οχηματαφόρων σκαφών με συνολικό φορτίο 4,9 εκατ. τόννους, όπου το απόβαρο των οχημάτων υπολογίστηκε στο ένα τρίτο περίπου του μικτού τონάζ.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Στροφή στη πλοιοκτησία

Τα ναυπηγεία Χάρλαντ εντ Γούλφ του Μπέλφαστ, δεν προβληματίστηκαν ιδιαίτερα μετά την ακύρωση της παραγγελίας της Βρετανικής εταιρίας Cenargo, για τρία capesize μπάλκερς και αποφάσισαν να τα ναυπηγήσουν για λογαριασμό τους, αναμένοντας βελτίωση των συνθηκών απασχόλησής τους μετά δύο χρόνια.

Η απόφαση αυτή στηρίχθηκε βασικά στις οικονομικές δυνατότητες του Νορβηγού εφοπλιστή κ. Φρέντ Όλσεν, ο οποίος ελέγχει πλέον το μεγαλύτερο ποσοστό των μετοχών του βορειοιρλανδικού ναυπηγείου.

Ηδη ιδρύθηκε μία θυγατρική εταιρία με την επωνυμία Trassey Shipping, η οποία θα χειρίζεται τις ναυτιλιακές υποθέσεις της Χάρλαντ εντ Γούλφ και η οποία διαθέτει ήδη μετοχές σε διάφορα πλοία, όπως 6,5% σε πέντε δεξαμενόπλοια μεγέθους Σουέζμαξ που ναυπηγούνται για λογαριασμό δύο άλλων εταιριών του Φρέντ Όλσεν, της Atlan Shipping και Artlan Shipping.

ΓΑΛΛΙΑ

Αποσύρεται από την Αμερική

Υστερα από την τελευταία συνεδρίαση του διοικητικού της συμβουλίου, ο πρόεδρος της μεγάλης εταιρίας Company General Maritime (CGM) επιβεβαίωσε ότι η

εταιρία αποσύρεται από ολόκληρη την αμερικανική αγορά που περιλαμβάνει τον Ατλαντικό, τον Κόλπο του Μεξικού και τον Ειρηνικό. Παράλληλα δήλωσε ότι θλίβεται γιατί δεν είναι σε θέση να ξέρει τι ακριβώς θέλει το Κράτος του οποίου τα διάφορα κέντρα αποφάσεων φαίνεται να έχουν διίσταμενες απόψεις.

Η απόφαση αυτή πάντως δεν συνεπάγεται ουσιαστικές μεταβολές στον στόλο της CGM, δεδομένου ότι από ετών ήδη δεν χρησιμοποιούσε δικά της πλοία στις γραμμές αυτές. Συγκεκριμένα ως μέλος της Vessel Sharing Agreement ναύλων χώρους επί πλοίων της Sea Land για τις γραμμές Βορείου Ατλαντικού και Κόλπου Μεξικού, ενώ για τη Δυτική Ακτή των ΗΠΑ ναύλωνε πλοία από κοινού με την Harpag - Loyd.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Στα πρόθυμα πτώχευσης

Το γνωστό ναυπηγείο της πρώην Ανατολικής Γερμανίας Neptun Werft του Ροστόκ βρίσκεται στα πρόθυρα πτώχευσης και επιρρίπτει την ευθύνη στον Οργανισμό ιδιωτικοποίησης των τώως ανατολικογερμανικών ναυπηγείων, ο οποίος ακούει στο όνομα Treuhandanstalt.

Ο Οργανισμός αυτός αποφάσισε να πωλήσει στο νορβηγικό συγκρότημα Kvaerner ολόκληρο το ναυπηγείο Warnowwerft που εδρεύει στο Βαρνεμούντε, χωρίζοντας το από το ναυπηγείο Neptun. Τα δύο ναυπηγεία είχαν συγχωρευθεί πέρσι με σκοπό το μεν πρώτο να αφιερωθεί εξ ολοκλήρου στη ναυπήγηση νέων πλοίων, το δε δεύτερο να αφιερωθεί στις επισκευές. Το πρόγραμμα αυτό απέβλεπε στη συνεργασία των δύο ναυπηγείων ως μόνη δυνατή λύση για την επιβίωσή τους. Στο μεταξύ όμως το συγκρότημα Kvaerner αποφάσισε να χρησιμοποιήσει το ναυπηγείο του Βαρνεμούντε τόσο για ναυπηγήσεις όσο και για επισκευές, αφαιρώντας έτσι κάθε δυνατότητα μελλοντικής επιβίωσης του Neptun Werft. Επί πλέον ο Οργανισμός ιδιωτικοποίησης προέβει στη παραχώρηση των επισκευαστικών κλινών του Neptun



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

TELEX: 218028
TELEFAX: 8055044
TELEPHONE: 8055042-43, 8055421-23

στο δυτικογερμανικό ναυπηγείο Bremer Vulkan.

Σημειώνεται ότι το προσωπικό του ναυπηγείου Neptun από τα 6.500 άτομα που διέθετε το 1990, έχει σήμερα μειωθεί σε 1.689.

ΙΡΑΚ

Επαναλειτουργούν δύο λιμένες

Ο διευθυντής λιμένων του Ιράκ ανακοίνωσε την επαναλειτουργία των λιμένων Khor - al - Zubeit και Umm - al - Qasr.

Τα δύο αυτά λιμάνια είχαν διευρυνθεί στη διάρκεια του Περσικοακτικού πολέμου (1980-1988) για να αντικαταστήσουν τον λιμένα της Βασόρας. Είχαν κλείσει όμως μετά την κλιμάκωση των εχθροπραξιών του πολέμου του Κόλπου το 1991.

Κατόπιν αυτού η Επιτροπή του ΟΗΕ η οποία είναι επιφορτισμένη με την οροθέτηση των συνόρων Ιράκ και Κουβέϊτ προέβει στην παραχώρηση στο Κουβέϊτ ενός τμήματος της πόλεως Umm-al-Qasr. Εξάλλου, όπως δήλωσε πρόσφατα ο Κουβεϊτιανός Υπουργός Άμυνας, η χώρα του παραχώρησε στη Βαγδάτη δύο λωρίδες εδάφους από τις οποίες η μία θα επιτρέψει στο Ιράκ να διαθέτει εμπορικό λιμάνι.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Σε αύξηση οι εξαγωγές

Όπως δήλωσε ο Υπουργός πετρελαίου του Εμιράτου, το Κουβέϊτ εξαγει σήμερα 355.000 βαρέλια πετρελαίου την ημέρα. Η πετρελαιοπαραγωγή της χώρας του, η οποία αποκαθίσταται σταθερά μετά την απελευθέρωση του Εμιράτου τον περασμένο Φεβρουάριο, έχει φθάσει τα 500.000 βαρέλια την ημέρα, από τα οποία τα 145.000 εξυπηρετούν την εγ-

χώρια κατανάλωση. Από τα 500.000 βαρέλια της παραγωγής τα 140.000 προέρχονται από την ουδέτερη ζώνη με την Σαουδική Αραβία.

Το Κουβέϊτ εξάλλου ελπίζει ότι μέχρι το τέλος του 1993 θα είναι σε θέση να αναλάβει το παλιό ποσοστό παραγωγής του εντός ΟΠΕΚ, το οποίο κατείχε πριν τη κρίση του Κόλπου. Το ποσοστό αυτό ανέρχονταν σε 1,5 εκατομ. βαρέλια την ημέρα.

Κατά τις προβλέψεις του εν λόγω Υπουργού, η τιμή του πετρελαίου θα παρουσιάσει εντός των προσεχών μηνών αισθητή αύξηση, κυρίως λόγω της αναμενόμενης μείωσης των σοβιετικών εξαγωγών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ποινικές ευθύνες;

Η εταιρία Fearnley and Olsen τελεί υπό πτώχευση. Και ο διευθυντής της κ. Γιόχαν Λύνγκ Όλσεν κινδυνεύει να διωχθεί ποινικά και να αντιμετωπίσει ποινή πενταετούς φυλάκισης με την κατηγορία της «οικονομικής απιστίας».

Η ποινή αυτή ενδέχεται να του επιβληθεί από το δικαστήριο του Όσλο ενώπιον του οποίου εκκρεμεί η όλη υπόθεση, η οποία αφορά τις ευθύνες του Όλσεν για την απώλεια σημαντικών ποσών από διάφορες επιχειρήσεις λόγω δολίας μεταφοράς 230 εκατομ. κορωνών.

Το θέμα που απασχολεί τώρα τους νορβηγικούς ναυτιλιακούς κύκλους είναι αν θα παραπεμφθεί ως συνεργός και ο προϊστάμενος εργοδότης του Όλσεν, ο κύριος μέτοχος της Fearnley - Eger, εφοπλιστής κ. Νίλς Άστρουπ. Το θέμα αποτελεί αντικείμενο αστυνομικής έρευνας στην υπόθεση Fearnley της οποίας η πτώχευση συντάραξε το ναυτικό κόσμο. Τον Μάρτιο του 1990 είχε βεβαιωθεί ότι το καθαρό ενεργητικό της εταιρίας ανέρχονταν σε ένα δισεκ. κορώνες.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Το ειδικό νηολόγιο

Το Σουηδικό Τμήμα της Διεθνούς Επιτροπής Νομικών (ICJ) άσκησε δριμύεια κριτική εναντίον των κυβερνητικών σχεδίων για τη δημιουργία ειδικού νηολογίου (ως τμήματος του γενικού νηολογίου της χώρας) το οποίο αν υιοθετηθεί θα παραβιάσει το διεθνές δίκαιο και το Σουηδικό Σύνταγμα.

Σε σχετική έκθεσή της η Επιτροπή τονίζει ότι το κυβερνητικό σχέδιο αποβλέπει να θέσει σε χειρότερη μοίρα τα ξένα πληρώματα τα οποία θα εργάζονται επί σουηδικών πλοίων εγγεγραμμένων στο ειδικό νηολόγιο. Οι επί των υπό εθνική σουηδική σημαία πλοίων εργαζόμενοι ναυτικοί εργάζονται επί σουηδικού εδάφους και υπόκειται επομένως στο σουηδικό δίκαιο στην ολότητά του, ασχέτως γεωγραφικής θέσεως. Η Σουηδία εξάλλου έχει επικυρώσει τις Συμβάσεις των Ηνωμένων Εθνών περί οικονομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων και περί φυλετικών διακρίσεων, καθώς και την Σύμβαση του Δ.Ο.Ε. που επιβάλει την καταπολέμηση κάθε διακρίσεως ως προς τους ξένους εργάτες. Επιπλέον η Σουηδία έχει εγγυηθεί ότι οι ξένοι εργάτες που εργάζονται νόμιμα στη Σουηδία θα τυγχάνουν της ίδιας ευνοϊκής μεταχείρισης με τους εγχώριους εργάτες όσον αφορά το μισθολόγιο και τις συνθήκες εργασίας. Το Σουηδικό Σύνταγμα τέλος προβλέπει ότι οι ξένοι υπήκοοι λογίζονται ίσοι με τους Σουηδούς πολίτες και προστατεύονται εναντίον κάθε μορφής άδικης μεταχείρισης οφειλόμενης στη φυλή, χρώμα και την εθνικότητα.

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω, το ειδικό νηολόγιο υιοθετούμενο θα εισαγάγει διατάξεις αντίθετες προς τις διεθνείς υποχρεώσεις της Σουηδίας και θα παραβιάσει το Σύνταγμα, το οποίο στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να υποστεί ανάλογη σόβαρη τροποποίηση.

John Samonas

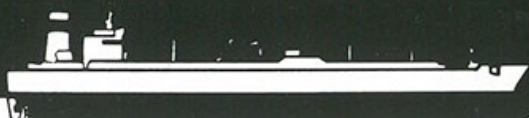
+ Sons

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Κύρωση συμβάσεων

Με αποφάσεις του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη κυρώθηκαν:

- Η συλλογική σύμβαση εργασίας πληρωμάτων επιβατηγών πλοίων, έτους 1992 με την οποία χορηγείται ποσοστιαία αύξηση 14% για όλους τους ναυτικούς και δραχμική αύξηση 1.000 δρχ. για τις ειδικότητες του ανθυποπλοιάρχου και κάτω η οποία ενσωματώνεται στο βασικό μισθό μετά την αύξηση του 14%.
- Η συλλογική σύμβαση εργασίας πλοιάρχων μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 501 έως 3.000 κοχ ή από 801 έως 4.500 τον. d.w. έτους 1992 με την οποία χορηγείται αύξηση 14%.

Μεταθέσεις και προαγωγές λιμενικών αξιωματικών

Δέκα πλοίαρχοι, ένας αντιπλοίαρχος και ένας πλωτάρχης τοποθετήθηκαν σε νέες θέσεις μετά από σχετική απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα τοποθετήθηκαν οι πλοίαρχοι: Κ. Κοκορέτσας στο YEN /ΔΕΚΝ ως διευθυντής, Κ. Πρεβεδουράκης στην ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου ως διοικητής, Γ. Τζούλης στο YEN /ΔΑΝ ως διευθυντής, Γ. Γιαννόπουλος στο YEN /ΔΕΕΠ ως υποδιευθυντής, Ν. Γκούρας στο YEN /ΔΛΕΕ ως διευθυντής, Γ. Λεμονάκης στο YEN /ΔΛΑ ως διευθυντής, Β. Τζανάκης στο YEN /ΔΑ ως διευθυντής, Δ. Παγιαβλάς στο YEN /ΔΠΛΣ, Ε. Μακράκης στο YEN/ΔΠΛΣ ως διευθυντής, Χρ. Χονδρόπουλος στο YEN /ΔΠΛΣ.

Επίσης ο αντιπλοίαρχος Ν. Βάρφης

τοποθετήθηκε στο ΓΕΕΘΑ και ο πλωτάρχης Γ. Κολιτσόπουλος στην ΑΔΣΕΝ.

Εξ άλλου, με προεδρικά διατάγματα που δημοσιεύθηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προάγονται:

- Στο βαθμό του πλοιάρχου οι αντιπλοίαρχοι Γ. Τσιαμπόκαλος και Ν. Γιομελάκης (τεχνικός).
- Στο βαθμό του αντιπλοιάρχου οι πλωτάρχες Α. Βασιλόπουλος και Δ. Ανδρούτσος.
- Στο βαθμό του υποπλοιάρχου οι ανθυποπλοίαρχοι Γ. Καζαλάς, Ν. Αναγνώστου, Κ. Ροϊδής, Α. Δεληγιάννης, Μ. Φλωράκης, Δ. Εμμανουηλίδης και Κ. Λάρας.

Τα διπλώματα πρακτικού πλοιάρχου και μηχανικού

Παρατείνεται μέχρι το τέλος του έτους 1995, με Προεδρικό Διάταγμα που προωθεί το υπουργείο Ναυτιλίας, το δικαίωμα των υποψηφίων για την απόκτηση διπλώματος πρακτικού πλοιάρχου ή πρακτικού μηχανικού, κατόχων απολυτηρίου Δημοτικού Σχολείου.

Οι ανωτέρω, σύμφωνα με το προωθούμενο Π. Διάταγμα μπορούν να αποκτήσουν το αντίστοιχο δίπλωμα εφ' όσον πληρούν και τις υπόλοιπες προϋποθέσεις, όπως ελάχιστη θαλάσσια υπηρεσία, επιτυχή δοκιμασία σε εξετάσεις, υγειονομική καταλληλότητα κ.α.

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με το Π.Δ. 435/1989 που εκδόθηκε στα πλαίσια της εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με τη Διεθνή Σύμβαση «Για

πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978», οι υποψήφιοι για την απόκτηση διπλώματος πρακτικού πλοιάρχου ή πρακτικού μηχανικού Ε.Ν. πρέπει να είναι τουλάχιστον κάτοχοι απολυτηρίου Γυμνασίου ή ενδεικτικού Γ' τάξης Γυμνασίου παλαιού τύπου και η δυνατότητα που δόθηκε στους κατόχους απολυτηρίου δημοτικού σχολείου να αποκτήσουν τα σχετικά διπλώματα προβλέπεται από τις μεταβατικές διατάξεις του παραπάνω Π. Διατάγματος.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας δύο αιτήσεις για εγγραφή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

— «Ματούμπα», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Alangos» υπό ισπανική σημαία, 19.916 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Fontaine Shipping Corporation» (κ. Παν. Βεκρής).

— «Σκόπελος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Fairfield Jason» υπό λιβεριανή σημαία, 122.222 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Skopelos Maritime Corporation» (Aeolos Management S.A.).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το βουλγαρικής ναυπήγησης 1980 μπάλκ κάρριερ «Ari», 25.630 τον. d.w. 14.798 τον. γκρός, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Hedda» 37.596 τον. d.w., 22.271 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1985, έναντι τιμής περί των 14,9 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Γκλόμπαλ Σαν» 27.281 τον. d.w., 14.756 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1970, αντί ποσού 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «China Trident» 41.250 τον. d.w. 23.081 τον. γκρός, ναυπήγησης 1970 στη Δανία, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το υπερδεξαμενόπλοιο «Eastern Trust» 275.333 τον. d.w., 133.035 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 10,3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες που δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Pretty» 29.999 τον. d.w., 16.793 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 9,5 εκατ. δολλαρίων.

— Με παράδοση του πλοίου «ως έ-

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Στη Γλυφάδα επί της Κεντρικής Λεωφόρου, ακίνητο επιφάνειας 1.000 τετρ. μέτρων με υπόγειο 250 τετρ. μέτρων επί οικοπέδου 680 τετρ. μέτρων.

Δυνατότητες διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων βάσει των απαιτήσεων νέας χρήσης του.

Σοβαρές προτάσεις τηλ.: 8071 743 ή φάξ: 4123 336

χει» στη Βραζιλία, Έλληνες αγόρασαν το φορτηγό «Frotasantos» 12.290 τόν. d.w., 10.417 τόν. γκρόν, ναυπήγησης 1972, αντί ποσού 1.050.000 δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το υπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Ino Vojnovic» 16.000 τόν. d.w. 9.868 τόν. γκρόν, ισπανικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 1,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιου «Brigitte Jacob» 43.190 τόν. d.w., 24.575 τόν. γκρόν, ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 11,4 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες που δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Manhattan Princess» 83.680 τόν. d.w., 42.500 τόν. γκρόν, ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 6,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Solneig» 23.484 τόν. d.w., 13.737 τόν. γκρόν, ιαπωνικής ναυπήγησης 1985, έναντι τιμής περί των 8,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Olyco» 19.497 τόν. d.w., 12.129 τόν. γκρόν, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι ποσού 1.750.000 δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το κοντεϊνερ-ρόπλοιο «Bremen Senator» 33.857 τόν. d.w., 22.667 τόν. γκρόν, νοτιοκορεατικής ναυπήγησης 1985, μεταφορικής ικανότητας 1.552 TEU, έναντι τιμής 24,5 εκατ. δολλαρίων στην οποία περιλαμβάνεται χρονοναύλωση του πλοίου από τους πωλητές μέχρι τον Απρίλιο 1993, προς μάρκα 25.000 την ημέρα.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Agnes» 37.574 τόν. d.w., 22.271 τόν. γκρόν, ιαπωνικής ναυπήγησης 1985, έναντι τιμής περί των 14,8 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες του Λονδίνου κατέληξε το υπό νορβηγική σημαία δεξαμενόπλοιο «Nor Master» 354.735 τόν. d.w. 119.527 τόν. γκρόν, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι ποσού 5,5 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Ινδοί διαλυτές αγόρασαν το υπό σημαία Μάλτας δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Λετίσια» 6.995 τόν. βάρους, αντί δολ. 171 ανά τόννο.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Αξων» 98.905 τόν. γκρόν, 32.879 τόν. βάρους, αντί δολ. 135 ανά τόννο βάρους.

Η εκποίηση του «Ιονίς»

Στις 7 Ιουλίου θα διενεργηθεί ο

πλειοδοτικός διαγωνισμός, που έχει προκηρύξει η ΕΤΒΑ για την εκποίηση του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Ιονίς» 8.775 τόν. γκρόν και μεταφορικής ικανότητας 1.031 επιβατών και 85 ΙΧ αυτοκινήτων. Το «Ιονίς» που έχει κατασκευασθεί το 1977, είναι παροπλισμένο στο Αργοστόλι.

Τα συμβεβλημένα

Κατά τους μήνες Μάρτιο και Απρίλιο 1992, υπογράφηκαν στο ΝΑΤ συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Κατερίνα Σ.», κυπριακό, 3.198 τόν. γκρόν, από 20.1.92, εκπρόσωπος κ. Σταύρος Ρούσσος.

— «Σοφία Σ.», κυπριακό, 3.198 τόν. γκρόν, από 20.1.92, εκπρόσωπος κ. Σταύρος Ρούσσος.

— «Σέριφος», παναμαϊκό, 8.933 τόν. γκρόν, από 24.2.92, εκπρόσωπος κ. Σταμ. Πολενάκης.

— «Περίανδρος», με σημαία Μπαχάμας, 16.250 τόν. γκρόν, από 1.3.92, εκπρόσωπος κ. Βασ. Ασπιώτου.

— «Βένους», με σημαία Μάλτας, 1.516 τόν. γκρόν, από 1.4.92, εκπρόσωπος κ. Ιωάν. Τόκας.

— «Ναρόβα», λιβερνιανό 81.000 τόν. γκρόν, από 22.4.92, εκπρόσωπος κ. Παναγ. Χαδούλης.

— «Ταλόφα», λιβερνιανό, 4.563 τόν. γκρόν, από 1.7.91, εκπρόσωπος κ. Δημ. Αλεξάτος.

Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τα πλοία:

— «Πασίφικ Γουαϊν», λιβερνιανό, 22.511 τόν. γκρόν, από 30.3.92, λόγω πωλήσεως.

— «Όλγα Σ.», κυπριακό, 995 τόν. γκρόν, από 1.4.92, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Μπρήντεν», κυπριακό, 41.524 τόν. γκρόν, από 6.3.92, λόγω πωλήσεως.

• Στις 30.4.92 τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 163, συνολικής χωρητικότητας 2.360.214 τόν. γκρόν.

Μονοήμερο σεμινάριο του BIMCO στον Πειραιά

Στις 25 Ιουνίου, στο αμφιθέατρο της ναυτιλιακής εταιρίας Ceres Hellenic Shipping, πραγματοποιήθηκε μονοήμερο σεμινάριο του BIMCO, το οποίο κάλυψε πρακτικά θέματα που αναφέρονται στη καθημερινή ναυτιλιακή δραστηριότητα, όπως λόγω χάρι:

«Chartering Practice — Earning and Getting the Freight»

«General Average»

«Port Calls - What will it Cost — What to Expect»

«Practical Considerations Concerning New U.S. Oil Pollution Legislation»

«Undertaking of Seaworthiness/Due Diligence»

Το σεμινάριο παρακολούθησε ένας μεγάλος αριθμός στελεχών των εγκατεστημένων στον Πειραιά ναυτιλιακών επιχειρήσεων και μεταξύ των ομιλητών ήταν ο πρώην πρόεδρος του BIMCO κ. Γιώργος Π. Λιβανός, ο υπεύθυνος εκπαιδευτικών προγραμμάτων του Οργανισμού κ. Rstard Kotlinksi, κ. διευθυντής της εταιρίας Associated Marine Adjusters Ltd., κ. Tom Gallon, ο ναυτιλιακός σύμβουλος του BIMCO κ. Arne Livemore και ο αντιπρόεδρος του Αμερικανικού Νηογνώμονα για την Ευρώπη κ. Χρύσανθος Σαρηγιαννίδης.

Κ.ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ (ΝΥΚΤΟΣ 22956)
(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

Οι εισαγόμενοι στα Λύκεια Ε.Ν.

Ο αριθμός των μαθητών που θα εισαχθούν εφέτος στα Δημόσια Λύκεια Ε.Ν. καθορίστηκε σε 190 (110 στα λύκεια πλοίαρχων και 80 στα λύκεια μηχανικών).

Συγκεκριμένα, στο Δημόσιο Λύκειο Πλοίαρχων και Μηχανικών του Πειραιά, θα φοιτήσουν μέχρι 60 μαθητές στο καθεύα από τα εν λόγω τμήματα, στο Δημόσιο Λύκειο Πλοίαρχων και Μηχανικών των Χανίων μέχρι 20 μαθητές, στο κάθε τμήμα και στο Δημόσιο Λύκειο Πλοίαρχων Πρεβέζης μέχρι 30 μαθητές.

Οι υποψήφιοι, η τελική επιλογή των οποίων θα γίνει με προτεραιότητα εγγραφής και απόλυτη βαθμολογική κατάταξη σε συνδυασμό με τις σχολές που έχουν δηλώσει, θα πρέπει να υποβάλουν τα δικαιολογητικά τους μέχρι της 31 Αυγούστου.

Σεμινάριο καταπολεμήσεως ρυπάνσεως της θάλασσας

Εκπαιδευτικό σεμινάριο με αντικείμενο την καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και από επιβλαβείς χημικές ουσίες διοργανώνεται από την Επιτροπή της ΕΟΚ και το Γαλλικό Ερευνητικό Κέντρο CEDRF α-

πό 6 έως 9 Ιουλίου στη Βρέστη Γαλλίας. Από το ΥΕΝ το σεμινάριο θα παρακολουθήσουν οι σημαιοφόροι Ν. Σπανός και Αθαν. Καούτσικης.

Η σχολή σωστικών Νέας Μηχανιώνας

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων της Ν. Μηχανιώνας, αποφοίτησαν τον Μάιο 63 ναυτικοί.

Νέες διοικήσεις

Το νέο διοικητικό συμβούλιο του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος, το οποίο προήλθε από τις αρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν στις 17 Μαΐου, συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος ο κ. Ναπ. Θεοδωρόπουλος, αντιπρόεδρος Α' ο κ. Α. Φίλιππας, γενικός γραμματέας ο κ. Π. Βαμβουρέλης, αναπλ. γεν. γραμματέας ο κ. Κ. Περδικάκης, ταμίας η κυρία Γ. Οδ. Λεκατσά και σύμβουλος η κυρία Μαρ. Βαφειάδου.

Επίσης το νέο διοικητικό συμβούλιο της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν., το οποίο προήλθε από τις αρχαιρεσίες που έγιναν μεταξύ 2 και 9 Ιουνίου, συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος ο κ. Ευαγ. Ζούπας, αντιπρόεδρος ο κ. Κ. Βλάμος, Β' αντιπρόεδρος ο

κ. Λ. Μανάης, γενικός γραμματέας ο κ. Ηλ. Στρίγκος, αναπλ. ταμίας ο κ. Δημ. Σταματόπουλος, μέλος Δ.Σ. ο κ. Αντ. Πρίντεζης και Α' αναπλ. μέλος Δ.Σ., ο κ. Ν. Ραμπέσης.

Τέλος το νέο διοικητικό συμβούλιο του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς συγκροτήθηκε ως εξής:

Πρόεδρος Γεώργιος Αλογάκος, αντιπρόεδρος Κώστας Αδαμόπουλος, γενικός γραμματέας Βασίλης Κανακάκης, ταμίας Τάκης Τριαντάφυλλος και μέλη Χρήστος Παπάκης, Μανώλης Μυτιληναίος και Βελισσάριος Οικονόμου.

Πειρατική επίθεση

Πειρατική επίθεση δέχθηκε το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Αργονήσι», ενώ βρισκόταν 3,5 μίλια από το Ντακάρ, σε σταθμό εκφορτώσεως πετρελαίου.

Όπως γνώρισε στο ΥΕΝ ο πλοίαρχος του πλοίου κ. Θωμάς Σελλάς, το πλήρωμα απέτρεψε την επιβίβαση των πειρατών, οι οποίοι και τελικά απομακρύνθηκαν.

Συμπόσιο στη Ρόδο για το ναυτικό δίκαιο

Στο πλαίσιο του εφετεινού εορτασμού των 2.400 ετών από την ίδρυση της πόλης της Ρόδου, το πολιτιστικό ι-

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

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



Petridou

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 26 Ιουνίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	96.00	176.00
Γένοβα	104.00	219.00
Αμβούργο	109.00	189.00
Χάβρη	109.00	210.00
Πειραιάς	104.00	204.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	102.00	230.00
Τζέντα	105.00	237.88
Ρας Τανούρα	100.80	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	99.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	119.00	232.00
Λάς Πάλμας	100.00	202.00
Θέουτα	97.00	209.00
Ντάρμπαν	103.00	208.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	111.00	301.00
Σίδνεϋ	118.00	230.00
Χόγκ Κόγκ	104.00	205.00
Σιγκαπούρη	95.00	175.00
Τόκιο	110.00	230.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	107.00	210.00
Ν. Υόρκη	97.00	190.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	98.00	190.00
Χιούστον	87.00	175.00
Νέα Ορλεάνη	86.00	175.00
Λός Άντζελες	95.00	205.00
Κρίστομπαλ	102.00	207.00
Ρίο Ιανέιρο	111.50	262.50
Μπουένος Αϊρες	108.00	200.00
Μοντεβιδέο	98.00	247.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 4223760-5, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4223769

δρυμα Δωδεκανήσων «Κλεόβουλος ο Λίνδιος», από κοινού με το Δήμο Ρόδου, διοργανώνουν σειρά εκδηλώσεων μεταξύ των οποίων και ένα ειδικό συμπόσιο για το δίκαιο και το θαλάσσιο περιβάλλον της Μεσογείου.

Στόχος του πολιτιστικού ιδρύματος είναι να δημιουργηθεί στη Ρόδο και ένας Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας με αντικείμενό του τη μελέτη του ναυτικού δικαίου και την προστασία και εκμετάλλευση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου.

Το ακριβές πρόγραμμα των εκδηλώσεων δεν έχει ακόμη καθορισθεί, η περίοδος όμως κατά την οποία θα γίνουν οι εκδηλώσεις είναι μεταξύ του δευτέρου εξαμήνου του 1992 και του πρώτου εξαμήνου του 1993.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ, τον Μάιο εκδόθηκαν 382 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Στη Μήλο έκθεση της HELMEPA

Περιβαλλοντική φωτογραφική έκθεση της Ελληνικής Ενώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA), παρουσιάστηκε επί του σκάφους «Ρόδος» του Πολεμικού Ναυτικού στις 28 Ιουνίου στη Μήλο, στο πλαίσιο της Ναυτικής Εβδομάδας 1992.

Η έκθεση που διοργανώνεται από κοινού από τη HELMEPA και το Πολεμικό Ναυτικό και επιχορηγείται από την Α.Ε.Ε. Αργυρομεταλλευμάτων και Βαρυτίνης, θα είναι ανοικτή για το κοινό μέχρι τις 3 Ιουλίου.

Νέα προσπάθεια για την επιστροφή του «Λέοντα του Πειραιώς»

Η Συντονιστική Επιτροπή για την επιστροφή του «Λέοντος του Πειραιώς» οργάνωσε μια ενδιαφέρουσα συνέντευξη Τύπου, στα γραφεία της Ενώσεως Συντακτών, το μεσημέρι της 30 Ιουνίου, κατά τη διάρκεια της οποίας πληροφόρησε του εκπροσώπους του ελληνικού και ξένου Τύπου για την προσπά-

θεια της να επιστρέψει στον Πειραιά το σύμβολό του, που βίαια αφαιρέθηκε από το λιμάνι του το 1688.

Βράβευση μαθητών από το Μουσείο Αιγαίου

Στο πλαίσιο των εκδηλώσεων για τον εορτασμό της «Ναυτικής Εβδομάδας 1992», που οργανώνεται από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού για το Πολεμικό μας Ναυτικό και την Εμπορική μας Ναυτιλία, το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου αποφάσισε να απονείμει τρία βραβεία για τις τρεις καλύτερες εκθέσεις που επελέγησαν από Επιτροπή του Υπουργείου Παιδείας, μετά από διαγωνισμό εκθέσεων ιδεών με θέμα «Ελλάδα και Θάλασσα», που έγινε πρόσφατα μεταξύ των μαθητών των Γυμνασίων και Λυκείων του Νομού Κυκλάδων.

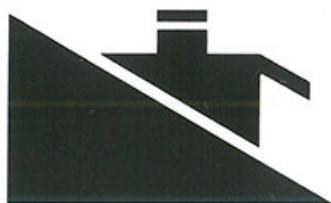
Η απονομή των Βραβείων θα γίνει σε

επίσημη τελετή που οργανώθηκε από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και θα πραγματοποιηθεί σήμερα Τετάρτη 1 Ιουλίου στις 8 μ.μ. στο θωρηκτό «Αβέρωφ» (Π. Φάληρο). Δίπλα στο «Αβέρωφ» θα είναι ακυροβλημένα το ιστορικό πλοίο «Θαλής ο Μιλήσιος» (ναυπηγήσεως 1908) και το παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» (ναυπηγήσεως 1939) που αποκαταστάθηκαν από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου και λειτουργούν ως «Πλωτά Μουσεία».

Ο σκοπός του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου με την απονομή αυτών των βραβείων είναι να καταλάβουν τα ελληνόπουλα τη μεγάλη σημασία που έχει η θάλασσα για την πατρίδα μας.

Υπενθυμίζεται ακόμη ότι στο ιστορικό πλοίο «Θαλής ο Μιλήσιος» λειτουργεί η έκθεση «Μακεδονία και Θάλασσα».

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni St.
Piraeus 185 35
Greece
Tel: 4136996/4136721
Tlx: 212527/212332
Fax: 4130923

ΠΕΝΘΗ**ΣΤΕΡΝΟ ΑΝΤΙΟ ΣΤΟΝ ΚΑΠΕΤΑΝ
ΓΙΩΡΓΗ ΠΑΠΑΔΑΚΗ**

Αλησμόνητε Καπετάν Γιώργη,

Στις 7 Ιουνίου, επέτειο του ολοκαυτώματος της ηρωικής γενετήριάς σου Κάσου, άφηνες την τελευταία σου πνοή στο Λονδίνο ύστερα από μακρόχρονη πάλη με την αρρώστια κι η θλιβερή είδηση του άδικου και πρόωρου χαμού σου συγκλόνησε τις ψυχές όλων και στο νησί σου σταμάτησαν οι γιορταστικές εκδηλώσεις γιατί η ιερή μνήμη του μεγάλου τέκνου της Κάσου κι ο πόνος του θανάτου σου πάγωσε κάθε χαμόγελο και γέμισε τα μάτια όλων με δάκρυα.

Σε κλαίμε όλα τα πληρώματα των καραβιών σου, γιατί ήμασταν δεμένοι μαζί σου.

Όλους μας γνώριζες με το μικρό μας όνομα από τα ανώτερα στελέχη σου μέχρι το πιό μικρό ναυτόπαιδιο. Στον ελεύθερο χρόνο σου ξεκουραζόσουν κοντά στον κόσμο της δούλεψής σου.

Δεν ήσουν ο ψυχρός εφοπλιστής. Ήσουν ο φιλικός карабоκέρης που σε

απασχολούσαν τα προβλήματα των πληρωμάτων σου και τα καράβια σου που τάθελες πάντα νοικοκυρεμένα ν' αρμενίζουν τα πέλαγα και τους ωκεανούς με την ελληνική σημαία ν' ανεμίζει περήφανα επάνω τους.

Από μαθητής δέθηκα με τους αδερφούς Παπαδάκη, γιατί ο πατέρας μου ταξίδευε με τα καράβια σας όταν κυβερνούσατε το στόλο μαζί με τον αείμνηστο πατέρα σας.

Απόφοιτος Ναυτικού Γυμνασίου μαρκάρισα δόκιμος σε πλοίο σας και συνεχίζω 27 χρόνια ως τώρα ν' ανήκω στο δυναμικό της εταιρίας σας κι απ' αυτά τα τελευταία 14 σαν Α' πλοίαρχος.

Η συνεργασία μου μαζί σας ήταν και είναι άριστη. Τα τελευταία χρόνια υπηρετώ πλοίαρχος στο «North King» το πλοίο που έφτιαξες με μεράκι για να το κυβερνάς τον καιρό της αδείας σου απ' το γραφείο κι είχα τη χαρά να συνταξιδέψουμε τρεις φορές.

Πρώτη φορά στη ζωή μου ένοιωσα ε-

πιτακτική την ανάγκη να εκφράσω ανοιχτά τη βαθιά μου θλίψη και να πω το «Στερνό αντίο» σε σένα, τον τέλειο άνθρωπο, τον «ιδανικό εργοδότη» τον υποδειγματικό συνεργάτη και φίλο.

Είμαι σίγουρος ότι εκφράζω τα συναισθήματα όλων των ανθρώπων που είχαν την καλή τύχη να συνεργαστούν μαζί σου.

Όλοι σ' αγαπούσαμε, σε νοιώθαμε δικό μας άνθρωπο.

Δεν ξεχνούμε ότι στη ναυτιλιακή κρίση του 1982-83 όλα τα παροπλισμένα πλοία σας τα είχατε επανδρώσει για να μη στερηθούν τα αναγκαία οι οικογένειες των πληρωμάτων σας τα δύσκολα εκείνα χρόνια.

Τώρα, Καπετάν Γιώργη, πήρες τη χαρά μας και ξεκίνησες το στερνό σου ταξίδι από τον Άγιο Νικόλαο του Πειραιά, το ναυτικό μας άγιο. Σε συνόδευσε ανθρωποθάλασσα από συγγενείς, συμπατριώτες, συνεργάτες και φίλους. Η Πολιτεία επάξια σε τίμησε με υψηλή διάκριση γιατί δεν την ξέχασες.

Σε συνόδευσε από τις μακρινές θάλασσες κι η σκέψη όλων των ναυτικών και της καρδιάς μας, ο θρήνος μας ενώθηκε με το θρήνο των παιδιών σου κι όλων των δικών σου.

**GREEK SHIPPING
CO-OPERATION COMMITTEE****ΨΗΦΙΣΜΑ**

Το Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, συνελθόν εκτάκτως στο θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου μέλους του

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΠΑΠΑΔΑΚΗ

ιδιαίτερα εκλεκτού και προσφιλους μέλους της ναυτιλιακής οικογενείας, με πολλαπλή προσφορά στην Ελληνική ναυτιλία και στο κοινωνικό σύνολο, ομοφώνως αποφασίζει:

1. Την αποστολή συλλυπητηρίων τηλεγραφημάτων εις την οικογένεια του μεταστάντος και τους συνεργάτες του.

2. Την παρακολούθηση, αύριο Τρίτη, 9 Ιουνίου, του Τρισάγιου που θα ψαλεί στο Καθεδρικό Ναό της Αγίας Σοφίας Λονδίνου από σύσσωμο το Συμβούλιο του Committee και τη Γραμματεία και να αποχαιρετήσει με λογίο τον νεκρό ο Πρόεδρος.

3. Την παρακολούθηση της κηδείας του εις τον Άγιο Νικόλαο Πειραιά από εκπροσώπους του Συμβουλίου.

4. Την κατάθεση βαρυτίμου στεφάνου στη κηδεία του στο Πειραιά.

5. Την διάθεση ποσού 500 λιρών εις μνήμη του, υπέρ του Σωματείου Γονέων ναυτικών «Η ΑΡΓΩ».

6. Τη δημοσίευση του παρόντος στο ναυτιλιακό τύπο.

Λονδίνο, 8η Ιουνίου, 1992
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΓΙΑΤΕΡΑΣ
Πρόεδρος του Συμβουλίου
GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE

ΟΜΙΛΟΣ ΧΑΝΔΡΗ**ΨΗΦΙΣΜΑ**

Τα Διοικητικά Συμβούλια των εις Πειραιά (Ακτή Μιαούλη αρ. 95) εδρευουσών Εταιριών του ΟΜΙΛΟΥ ΧΑΝΔΡΗ, συνελθόντα εκτάκτως, σήμερα την 10.6.1992, εις τα ενταύθα Γραφεία των επί τω αδοκίτω θανάτω του προσφιλούς και αγαπητού.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΔΑΚΗ

Ομόφωνα αποφασίζει και ψηφίζει τα κατωτέρω.

1) Να συνοδεύσουν την σωρόν του εκλιπόντος και να παρακολουθήσουν την κηδείαν αυτού σύσσωμα τα Διοικητικά Συμβούλια.

2) Να διαβιβασθούν τα συλλυπητήρια των μελών των Διοικητικών Συμβουλίων προς την οικογένειαν του μεταστάντος.

3) Να αναρτηθεί την ημέραν της κηδείας του μεσίστιος η σημαία της εταιρίας εις άπαντα τα εις Ελλάδα γραφεία και καταστήματα αυτής.

4) Να διατεθεί, αντί στεφάνου, το ποσόν του 1.000.000 δραχμών, εξ ων 500.000 εις Φιλανθρωπικό Σωματείο «Αργώ», και 500.000 εις διάφορα ευαγή Ιδρύματα.

5) Να δημοσιευθεί το παρόν ψηφισμα εις «Αργώ», «Καθημερινή», «Κέρδος», «Lloyd's List», «Ναυτεμπορική», «Ναυτικά Χρονικά», «Ναυτιλιακή Επιθεώρηση», «Outlook».

Εν Πειραιεί τη 10 Ιουνίου, 1992
ΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΧΑΝΔΡΗ

Ορφάνεψε το δίδυμο των άξιων αδερφών Παπαδάκη, των φίλων καρaboκύρηδων που είχαμε αγαπήσει. Τώρα θα συνεχίσει ο άξιος αδερφός σου Νίκος, με το εκλεκτό επιτελείο των στελεχών σας σε Πειραιά και Λονδίνο, το έργο που δουλέψατε οι δυο σας, όταν ο αείμνηστος πατέρας σας έφυγε για πάντα.

Κοιμήσου ήσυχος, καπετάν Γιώργη.. Τα καράβια σας θ' αρμενίζουν και πάλι όπως αρμένιψαν περίσσια φροντισμένα και με ευχαριστημένα τα πληρώματα.

Οι σοφές συμβουλές σου θά'ναι βαθιά ριζωμένες στη μνήμη μου.

Με την ψυχή γεμάτη πόνο για τον άδικο και πρόωρο χαμό σου, σου απευθύνω το στερνό αντίο.

Ας είναι ελαφρό το αττικό χώμα που σε σκεπάζει στον τάφο των γονιών σου στο Α' Νεκροταφείο της Αθήνας.

Αιώνια η θύμησή-σου

ΗΛΙΑΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Μαϊάμι, Ιούνιος 1992

ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΨΗΦΙΣΜΑ

Το Διοικητικόν Συμβούλιο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών συνήλθε εκτάκτως μετά το θλιβερό άγγελμα του θανάτου του Μέλους αυτού

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΔΑΚΗ

και αφού άκουσε τον Πρόεδρον αυτού ο οποίος εξήρε την πολύπλευρον προσωπικότητα του μεταστάντος.

Απεφάσισε ομόφωνα

— Να διαβιβασθούν στους οικείους του μεταστάντος τα συλλυπητήρια του Δ.Σ. /ΕΕΕ,

— Να κατατεθεί στέφανος στην κηδεία του,

— Να παρακολουθήσουν τα Μέλη του Δ.Σ./ΕΕΕ την κηδεία του μεταστάντος,

— Να διατεθεί υπέρ αγαθοεργών σκοπών το ποσόν των δρχ. 50.000.

— Να δημοσιευθή το παρόν ψήφισμα στον ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιεύς, 9 Ιουνίου 1992

ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΚΟΥΜΑΣ

Πρόεδρος της

ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΜΑΡΚΟΣ ΠΑΝ. ΞΥΛΑΣ 1919-1992

Με θλίψη πληροφορήθηκε ο Καρδαμυλίτικος και Χιακός κόσμος τον θάνατο του αγαπητού σε όλους Καπετάν Μάρκου Ξυλά, ο οποίος επήλθε αιφνίδια στις 4 Ιουνίου 1992.



Η νεκρώσιμη ακολουθία εψάλη όποτε έγραψαν ήδη τα «Ναυτικά Χρονικά» στον Αγ. Διονύσιο Αρεοπαγίτη με την παρουσία πλήθους κόσμου και ο ενταφιασμός του έγινε στην γενέτειρά του τα Καρδάμυλα.

Παρών ήταν εκεί, εκπροσωπώντας τον Πρωθυπουργό, ο Υφυπουργός Αιγαίου κ. Γ. Μισαηλίδης, ο οποίος κατέθεσε δάφνινο στεφάνι εκ μέρους της Κυβέρνησης.

Ο εκλιπών γεννήθηκε στα Καρδάμυλα τη Χίου το 1919. Γόνος πατροπαράδοτης ναυτικής οικογένειας του τόπου, γιός του πλοιοκτήτη και άρχοντα της εποχής Παναγιώτη Ξυλά και της Μαρίας Ξυλά, το γένος Ιωάννη Καρρά, τίμησε στο έπακρο το όνομα της οικογένειας που έφερε.

Με την αξία του και τις δυνάμεις του ανήλθε όλες τις βαθμίδες της ναυτιλίας και έφθασε στην πλοιοκτησία, ιδρύοντας με τα αδέρφια του Γιώργο και Γιάννη το 1961 στον Πειραιά την εταιρία

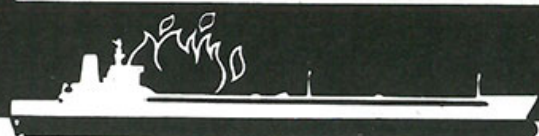
Μεσογειακές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις την οποία, τα τελευταία χρόνια, διήυθηνε μόνος του μετά την αποχώρηση των αδελφών του, ενώ στο Λονδίνο διηύθυνε μαζί με τον γαμπρό του Νικόλαο κ. Φαφαλιό την εταιρική Nava Maritime.

Ανθρωπος με εμπορικό και επιχειρηματικό δαιμόνιο, μεγάλος γνώστης των ναυτιλιακών θεμάτων, άφησε όνομα σαν καλός εργοδότης και σαν επιχειρηματίας.

Ανέξιτηλη όμως θα μείνει η ανάμνησή του σε όσους τον γνώρισαν ή εργάσθηκαν κοντά του γιατί διδάχθηκαν πολλά από κείνον αλλά και γιατί η πληθωρική χωρίς όρια προσφορά του προς τους συνανθρώπους του και η προσωπικότητά του τον έκαναν έναν άνθρωπο ξεχωριστό που γεννούσε συναισθήματα αγάπης και εκτίμησης.

K.A.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΜΑΡΙΑ Σ.	Ελληνική	1.592	1970	Κατά το ταξίδι Πάτρα για Αγκόνα υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στις 16/6 η οποία κατεστάλη δι' ιδίων μέσων.
ΡΟΓΙΑΛ ΣΤΑΡ II	Ελληνική	955	1958	Προσάραξε στο διάυλο της Αυλίδας, στις 25/6 και αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων αυθημερόν.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	Ελληνική	13.633	1974	Κατά την προσέγγιση στην Μόγκλα, στις 21/6, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Be Gae Bong» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΘΕΜΙΣ	Κυπριακή	20.604	1977	Επιθεωρήθηκε στο Κήλαγκ συνεπεία συγκρούσεως με το κοντεϊνερόπλοιο «Hanjin Kunsan» στις 14/6.
ΜΠΑΝΤΡΥ	Ελληνική	35.282	1977	Προσάραξε έμφορτο βωξίτου, σε θέση 00.04 Ν, 51.06 Δ, στις 14/6, αποκολλήθηκε την επομένη δι' ιδίων μέσων και συνέχισε το ταξίδι του.
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	Λιβεριανή	29.198	1971	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Ar Rabbu» στο Ρίβερ Πλέϊτ, στις 18/6 και προσάραξε.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΝΤΖΕΝΣ	Ελληνική	24.105	1982	Επιθεωρήθηκε στη Πύλο συνεπεία ζημιών που υπέστη από πρόσκρουση στο Μπρίντζι στις 8/6.
ΑΝΑΞ ΤΑΪΓΚΕΡ	Ελληνική	5.280	1983	Επιθεωρήθηκε στο Κολόμπο συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 18/6.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ	Λιβεριανή	62.357	1970	Αγκυροβολημένο στη ράδα του Πειραιά, συγκρούστηκε στις 10/6 με το τάνκερ «Martontree» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές στην πλώρη.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

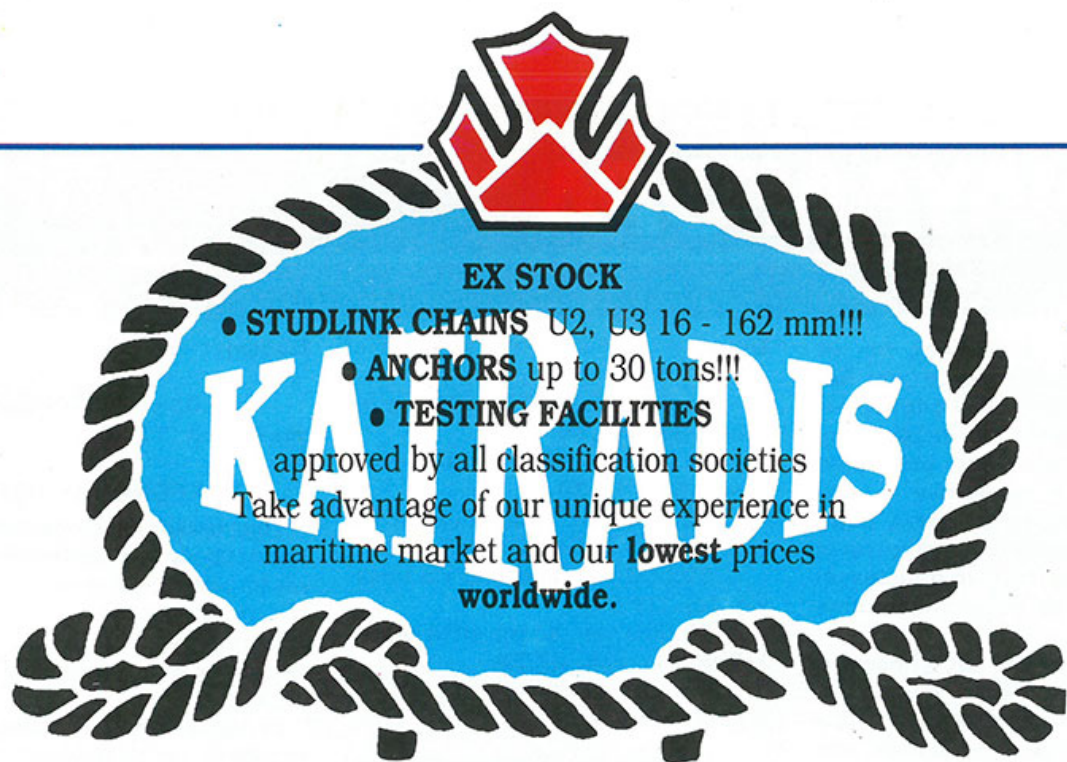
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4294749 - ΤΛΞ: 241783

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**



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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σύμφωνα με τις εξελίξεις του τελευταίου δεκαπενθημέρου του Ιουνίου, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου δείχνει να εισέρχεται στη περίοδο της θερινής της ανάπαυλας, με εμφανή τη διάθεση των ναυλωτών να αποκρύψουν άμεσες μεταφορικές ανάγκες ή να καθυστερήσουν φορτώσεις στη προσπάθειά τους να συμπιέσουν τους ναύλους σε χαμηλότερα επίπεδα.

Προς το παρόν πάντως η πλοιοκτησία επιδεικνύει ισχυρή διαπραγματευτική θέση και ιδιαίτερα στη παροχή του Ατλαντικού τα μπάλκ κάρριερς από μέγεθος handy size μέχρι και πάναμαξ, για άμεσες φορτώσεις, εξακολουθούν να εξασφαλίζουν ικανοποιητικούς ναύλους.

Στα μεγαλύτερα μεγέθη μπάλκερς, η στροφή αρκετών μικτών πλοίων από τα υγρά στα στερεά φορτία εξασκει πιωτική εξέλιξη στους ναύλους τους παρά τη σταθερή θα λέγαμε ροή φορτίων γαιανθράκων από τα εξαγωγικά τέρμιναλς των ΗΠΑ και ιδιαίτερα του Χάμπτον Ρόουντς.

Ατενίζοντας το κάπως απώτερο μέλλον, η πρόσφατη συμφωνία του Προέδρου Μπούς με τα σωματεία των Αμερικανών παραγωγών σιτηρών για ένα πακέτο βοήθειας προς την Κοινοπολιτεία των Ανεξάρτητων Κρατών (CIS) ύψους 24 δισεκ. δολ. λαρίων, αναμένεται να δώσει νέα ώθηση στη ναυλαγορά του φθινοπώρου, όπως επίσης θετική επίδραση πρέπει να έχει η αναμενόμενη αύξηση των εισαγωγών steam coal στην Ιαπωνία.

Ας δούμε όμως πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι κατά κατηγορία φορτίων, τις τελευταίες ημέρες του Ιουνίου 1992.

Σιτηρά:

- 54.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 17,50.
- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 17,90.
- 52.000 τόν. Παρανάγκουα για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 12,00.
- 50.000 τόν. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 23,00.
- 30.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αλεξάνδρεια, δολ. 27,75.

Γαιάνθρακες:

- 100.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Νοτ. Κορέα, δολ. 10,45.
- 100.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Σαΐνες, δολ. 4,80.
- 100.000 τόν. Μισσισιππί για Ταραγκόνα, δολ. 7,65.
- 65.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Χάβρη, δολ. 5,50.
- 60.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 15,65.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 140.000 τόν. Τουμπαράο για Ιαπωνία, δολ. 8,00.
- 130.000 τόν. Κέηπ Λαμπέρτ για Δουκέρκη, δολ. 7,50.
- 110.000 τόν. Πόρτ Καρτιέ για Αμβέρσα, δολ. 3,90.
- 90.000 τόν. Τουμπαράο για Ούμ Σαΐδ, δολ. 9,75.
- 80.000 τόν. Πόντα ντο Μαντγίρα για Βέζερπορτ, δολ. 6,65.

Λιπάσματα:

- 35.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ινδία, δολ. 36,50.
- 25.000 τόν. Βορ. Γαλλία για Ινδία, δολ. 32,00.

Ζάχαρη:

- 19.500 τόν. Κουήνσλαντ για Ιαπωνία, δολ. 17,00

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τα μπάλκερς handy και handy max εξακολουθούν να απολαμβάνουν επικερδή μισθώματα στον χώρο του Ατλαντικού, επικουρούμενα και από τις καθυστερήσεις που σημειώνονται στις φορτώσεις από τα λιμάνια της Νοτ. Αμερικής.

Σε κόσμια επίπεδα μισθωμάτων διατηρούνται και τα πάναμαξ στο Δυτικό ημισφαίριο, ενώ αντίθετα στο χώρο της Άπω Ανατολής η πτώση των επιπέδων είναι εμφανής.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- 65.700 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 8.000 την ημέρα.

- 65.600 τόν. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 10.000 ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.

- 62.500 τόν. d.w. από Πορτογαλία, μέσω Ρίβερ Πλέϊτ, για Κόντινεντ, δολ. 6.700 την ημέρα.

- 47.800 τόν. d.w. από Κέηπ Τάουν, μέσω Βραζιλίας, για Άπω Ανατολή, δολ. 10.250 την ημέρα.

- 38.200 τόν. d.w. από Ντάρμπαν, μέσω Ανατολικής ακτής Νοτ. Αμερικής, για Σιγκαπούρη, δολ. 10.500 την ημέρα.

- 37.800 τόν. d.w. από Ανατολ. ακτή ΗΠΑ για Σκώ / Πασσέρο, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 100.000.

- 33.700 τόν. d.w. από Βραζιλία για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 95.000.

- 30.820 τόν. d.w. από Ιαπωνία,

BERY

SHIPBROKERS

MARITIME INC

CHARTERING • SALE AND PURCHASE

41, AKTI MIAOULI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE

TEL.: 4292300 - 6 - FAX: 4292097

TELEX: 21 3612-3 BERY GR.

κυκλικό ταξίδι Δυτικής ακτής ΗΠΑ, δολ. 6.400 την ημέρα.

— 29.700 τον. d.w. από Δυτική ακτή ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 6.750 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 135.000.

— 25.000 τον. d.w. από Σιγκαπούρη, μέσω Αυστραλίας, για Ανατολ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μικρή αλλά σταθερή βελτίωση σημειώθηκε στη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά τη τελευταία εβδομάδα του Ιουνίου, με σταδιακή μείωση του ανοικτού τοννάζ στις περισσότερες βασικές περιοχές φορτώσεως.

Η αγορά του Περσικού Κόλπου, παρά τα υπάρχοντα εκεί «ανοικτά» πλοία, σημείωσε κάποια βελτίωση με τους ναύλους των VLCC's για τη Δύση περί τα WS 38-35 και αντίστοιχα WS 37,5, προς Ανατολάς.

Φυσιολογική η ροή φορτίων στη Μεσόγειο και την Καραϊβική απασχόλησε έναν ικανοποιητικό αριθμό πλοίων, χωρίς βέβαια οι πληρωθέν-

τες ναύλοι να δημιουργούν αισθήματα ευφορίας.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

— 300.000 τον. δύο λιμάνια Περσικού Κόλπου για Μεσόγειο /Κόντινεντ, WS 37,5.

— 230.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ανατολικές οφίον, WS 37,75.

— 135.000 τον. Ράς Τανούρα για Τουρκία, WS 60.

— 128.000 τον. Δυτ. Αφρική για Μοχαμέντια, WS 50.

— 80.000 τον. Λιβύη για Μεσόγειο, WS 83,75.

— 72.000 τον. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 90.

— 70.000 τον. Καραϊβική για Σουηδία, WS 74.

— 50.000 τον. Καραϊβική για Σαν Χοσέ, WS 132,5.

Βελτίωση της δραστηριότητας σημειώσαμε και στη κατηγορία των καθαρών φορτίων, με τους 45.000 τον. από Περσικό για Ιαπωνία στα δολ. 900.000 και τους 29.000 τον., από Μεσόγειο για Ανατολ. ακτή Ινδίας στα δολ. 655.000.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΥΡΑΣ: Παράναγκουα, 30.000 τον. σιτηρά, Λισσαβώνα, δολ. 14 φίο, 10 ημέρες, Ιουνίου 23-29.

ΤΥΡΟΛ: Μισσιισσιππί Ρίβερ, 50.000 τον. σιτηρά, Ρότερνταμ, κατ' αποκοπή δολ. 550.000, 10 ημέρες, Ιουνίου 28-30.

ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ: Άαρους και Φρεντερίτσια, 20.000 τον. σιτηρά, Ασάμπ ή Τζιμπουτί, δολ. 30,5 φίο, 5.000/1.500 τον., Ιουνίου 22-25.

ΑΣΤΟΡ: Κόλπος ΗΠΑ, 55.000 τον. σιτηρά Αφρική, δολ. 13,25 φίο, 5 ημέρες, 4.000 τον., Ιουνίου 27-30.

ΑΠΤΕΡΑ: Κόλπος ΗΠΑ, 30.000 τον. σιτηρά, Χοντβίντα, δολ. 29 φίο 5.000 / 2.000 τον. άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ: 17.179 τον. d.w. του 1983, από Ντάρμπαν για δυτική ακτή Νοτίου Αμερικής, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΠΑΝΘΕΑ: 61.839 τον. d.w. του 1983 από Αμβέρσα, δύο ταξίδια μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Σκώ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ: 150.900 τον. d.w. του 1871, από Ρότερνταμ ταξίδι μέσω Βραζιλίας για Λαμπουάν, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΜΠΡΑΜΣ: 33.700 τον. d.w. του 1986, από Βραζιλία για Άπω Ανατολή, δολ. 9.500 την ημέρα, συν δολ. 95.000 για πλου υπό έρμα.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.: 62.535 τον. d.w. του 1972, από Κέιπ Τάουν, ταξίδι μέσω ανατολικής ακτής Νοτίου Αμερικής για Κόντινεντ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: 19.334 τον. d.w. του 1971 από Γουινέα για Ρότερνταμ, δολ. 6.550 την ημέρα.

ΔΑΜΩΝ: 40.070 τον. d.w. του 1974 από Ρίβερ Πλέιτ για Αίγυπτο δολ. 6.500 την

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Πόντα ντο Ούμπο, 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Υμουίντεν δολ. 4.75 φίο, 6 ημέρες, Ιουνίου 25-30.

ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ: Μπρούνσμπετελ, 25.000 τον. λιπάσματα, δυτική ακτή Ινδίων δολ. 34 φίο, 4.000 τον. /1.200 τον., Ιουλίου 25-27.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: Απ. Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία, 50.000 τον. σιτηρά, Λισσαβώνα, Αμβούργο κατ' αποκοπή δολ. 800.000 φίο, 14 ημέρες Ιουλίου 1-11.

ΣΑΜΟΣ: Κόλπος ΗΠΑ, 21.500 τον., Λιπάσματα Δυτ. ακτή Ινδίων, δολ. 36,50 φίο, 8.000 / 1.200 τον, Ιουλίου 5-15.

ΟΛΥΜΠΟΣ: Τουμπάρσο, 250.000 τον., Όϊτα, δολ. 5,75 φίο Ιουλίου 20-30.

ΡΕΛΙΑΝΤ: Θάντε Μπαίη, 11.000 τον. σιτηρά, Αλγερία, δολ. 52 φίο 1.000 τον. /500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 29 — Ιουλίου 5.

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.: Νέα Υόρκη, 23.000 τον. σκράπ Βομβάη, δολ. 36,50 φίο 8.000 τον. / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση.

ΑΛΦΑ ΣΚΑΪ: Νουαντίμπου 100.000 τον. γαιάνθρακες, Τάραντο, δολ. 3,15 6 η-μέρες Ιουλίου 5-19.

ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ: Πόρτο Αλέγκρε, 25.000 τον. σιτηρά, Ρίο Γκράντε, δολ. 40 φίο, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 15-20.

ΖΑΦΕΙΡΙ: Χάμπτον Ρόουντς, 53.000 τον. γαιάνθρακες, Τριέστη, δολ. 9,75 φίο 5 η-μέρες, Ιουνίου 19-25.

ΣΗΡΑΪΝΤΙΑΝΣ: Κόλπο ΗΠΑ, 54.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 18,50 φίο 11 η-μέρες, Ιουλίου 5-15.

ΕΛΠΙΣ: Νόρφολκ 50.000 τον. σιτηρά, Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 18 φίο, 8.000 τον. /

3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Ιουνίου.

ΑΤΤΙΚΟΣ: Νεκοτσέα, 25.000 τον., Μπά-χια Μπλάνκα, δολ. 28 φίο, 4.000 / 2.000 τον. Ιουνίου 25-30.

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

ημέρα συν δολ. 100.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΑΤΣΑ: 61.495 τον. d.w. του 1973, από Σιγκαπούρη, ταξίδι μέσω Μανγκαλόρ για Κίνα δολ. 6.000 την ημέρα συν δολ. 65.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.970 τον. d.w. του 1978 από Νιού Σάουθ Γουέλς για Φιλιππίνες δολ. 7.100 την ημέρα συν δολ. 150.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΧΛΟΗ: 64.059 τον. d.w. του 1982, από πιλότο Κέδρος Άϊλαντ για Ιαπωνία, δολ. 7.800 την ημέρα συν δολ. 170.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΙΣΤΡΙΑ: 64.908 τον. d.w. του 1982 από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι για Ταϊβάν δολ. 7.500 την ημέρα.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 64.794 τον. d.w. του 1979 από Κόλπο ΗΠΑ για Άπω Ανατολή δολ. 10.800 την ημέρα συν δολ. 180.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ: 61.897 τον. d.w. του 1979 από Ιαπωνία για Άναμπα δολ. 7.000 τον ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.292 τον. d.w. του 1985 από Μουσκάτ, ταξίδι μέσω Ινδιών για Ιαπωνία δολ. 10.500 την ημέρα.

ΚΑΛΜΑ: 34.681 τον. d.w. του 1981 από Τάμπα για Ινδία δολ. 9.250 την ημέρα συν δολ. 92.500 για πλοῦ υπό έρμα.

ΡΕΑ: 60.104 τον. d.w. του 1973 από Λισσαβώνα για Πόρτ Άλφρεντ, δολ. 7.000 την ημέρα, οφίων επαναπαράδοση Σκώ δολ. 9.200 την ημέρα.

ΗΒΗ: 26.697 τον. d.w. από Φάλμουθ, ταξίδι μέσω Ατλαντικού για Κόντινεντ δολ. 5.200 την ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.270 τον. d.w. από Ρεκαλάντα για Σκω - Ιαπωνία δολ. 7.000 την ημέρα συν δολ. 160.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: Καραϊβική 29.000 τον. κα-

θαρά, Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 175, Ιουνίου 24.

ΚΑΣΤΟΡ: Μεσόγειος, 29.000 τον. καθαρά, Δυτική ακτή Ινδιών δολ. 600.000 κατ' αποκοπή.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Ρας Καρίμπ, 99.000 τον, Ντελάγουερ Σίτυ, WS 80, Ιουνίου 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Λανούφ, 75.000 τον., Σικελία και αποκοπή δολ. 207.500 Ιουνίου 25.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτική Αφρική, 120.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Ιουνίου 6.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Σαιντ Κρουά, 40.000 τον. καθαρά, Νέα Υόρκη, WS 140, Ιουνίου 18.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Μίνα αλ Φαχάλ, 88.000 τον., Σριράκα, WS 66 Ιουνίου 20.

ΕΥΒΟΪΚΟΣ: Νοβοροσίσκ, 135.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Ιουνίου 15.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Στύρε, 72.000 τον., Μπέν-γουε, WS 80, Ιουνίου 25.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ: Περσικό Κόλπο, 240.000 τον., WS 36, Ιουνίου 27.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Κιουρασάο, 70.000 τον. Ρότερνταμ - Αμβούργο WS 67.5 Ιουνίου 21.

ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ: Μπανίας, 27.000 τον., Ίμμιγκχαμ, WS 210, Ιουνίου 15.

ΠΑΡΟΣ: Σίνες, 25.000 τον., Κόντινεντ, WS 175, Ιουνίου 18.

ΚΛΗΑΡ ΒΕΝΣΟΥΡ Λ.: Βιζακαπατνάμ και Μάδρας, 27.500 τον, Ιαπωνία, WS 140, Ιουνίου.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Γιανμπού, 300.000 τον., Αιν Σούκνα, κατ' αποκοπή, δολ. 515.000 Ιουνίου 27.

ΚΩΣ: Καφέι, 89.500 τον., Σριράκα, WS 75, Ιουλίου 2.

ΡΟΔΟΣ: Σίντι Κερίρ, 134.000 τον., Λαβέρα, WS 62,5, Ιουνίου 27.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Νότιος Θάλασσα, 140.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 50, Ιουνίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Πουέρτο Λα Κρούζ, 73.000 τον., Λέικ Τσάρλς, WS 70, Ιουνίου 27.

ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ: Μπαχάμες, 35.000 τον., Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 200, Ιουνίου 25.

ΦΡΗΝΤΟΜ Λ.: Κάργκ Άϊλαντ, 275.000 τον., Κόντινεντ, WS 37 Ιουλίου 3.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Καρίπιτο, 38.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 171, Ιουνίου.

ΑΡΓΟΝΗΣΙ: Βραζιλία, 35.000 τον., οφίων WS 185, Ιουλίου 7.

ΡΑΨΟΝΤΥ: Σιντί Κερίρ, 135.000 τον., Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 185, Ιουλίου 7.

ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ: Βέντσπιλς, 26.000 τον, Κόντινεντ, WS 170, Ιουνίου 22.

ΣΗ ΟΑΘ: Βιλελμσχάβεν, 25.000 τον, Κόντινεντ, WS 177,5, άμεση.

ΕΘΝΙΚ: Ρας Τανούρα, 267.000 τον. Κόντινεντ, WS 32,5, Ιουλίου 1.

ΣΕΪΛΟΡ: Περσικό Κόλπο, 215.000 τον., Νότια Κορέα, WS 30,5, Ιουνίου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ: Περσικό Κόλπο, 80.000 τον. Δυτικά, WS 80, Ιουνίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Πασκαγκούλα, 60.000 τον., ΗΠΑ Ακτή Ατλαντικού, WS 90 Ιουνίου 22.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Μαύρη Θάλασσα, 80.000 τον., Ιταλία, WS 85, Ιουνίου 18.

ΦΕΛΛΟΣΙΠ: Φορκάντος, 250.000 τον., Λούπ, WS 37, Ιουνίου 28.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σάλλομ Βόε, 67.000 τον, Μίλφροντ, WS 85, Ιουνίου 26.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Καραϊβική, 28.500 τον, καθαρά ΗΠΑ ακτή Ατλαντικού WS 180, Ιουλίου 1.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Μεσόγειος, 28.000 τον. καθαρά Δυτική ακτή Ινδιών, κατ' αποκοπή δολ. 590.000 οφίων ανατ. ακτή Ινδιών δολ. 690.000 Ιουνίου 28.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Κάργκ Άϊλαντ, 265.000 τον., Ρότερνταμ, WS 37, Ιουλίου 9.

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 knowlegde 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.

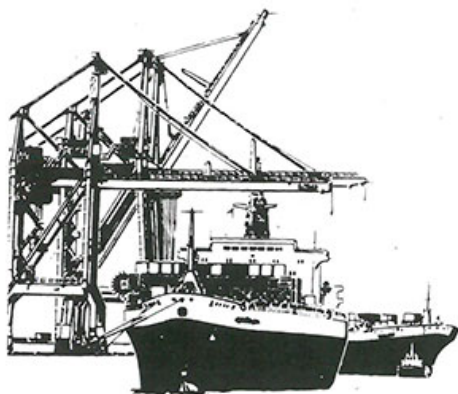
4-6 FILELLINON STREET, 6TH FLOOR

185 36 PIRAEUS

TELEPHONE: 4293760 — TELEFAX: 4293772

TELEXES: 212248, 213529, 211447, 211776,

213455, 212427, MAST GR.



NAFTIKA CHRONIKA

WORLD SHIPPING IN AN EVER-CHANGING ENVIRONMENT

If one tried to summarise in a few lines the current problems of world shipping, as expressed by many factors during the «Posidonia '92 exhibition; at the BIMCO conference in Monte Carlo at the end of May; at the executive meeting of INTERCARGO on 29th May in Piraeus and, finally, - at the - Posidonia sponsored «Forum» on 4th June, one could say that world shipping is now operating in a constantly changing environment and that it is now more than ever imperative for all factors to make a greater effort to cooperate in all sectors.

The appearance of unilateral legislation, culminating in the U.S. antipollution law; various new regulations aimed at safer navigation and greater protection of the sea environment, without providing the means for achieving these such as slops receiving stations; the efforts of underwriters to override the classification societies and apply the Structural Condition Warranty Survey through the Salvage Association as well legislation such as the Gibbons Bill and the Clay Bill have created confusion and obstruction and are more a threat to safety at sea than anything else.

We would say that the objections put forward by the three most important classification societies; ABS, Lloyds Register and Det Norske Veritas are characteristic of the current reality. Understanding the need to reassert themselves, they made lengthy announcements during the exhibition, stressing their decision, with the help of the International Association of Classification Societies (IACS) to create the necessary standardisation of the rules governing ships and adapting them to updated national legislation in such a way as to cover the new requirements of the underwriters and the Banks.

At the same time, INTERCARGO noted the priority it is giving to the application of a new initiative for shipbreaking. This task was assigned to Mr. Steve Hsu of Hong Kong who, with other owners, will study ways of attracting capital and technical know-how to the shipbreaking centres of China, Pakistan, India, Bangladesh and Turkey with the primary aim of breaking up large, obsolete, cape size bulk carriers.

Mr. Spyros Polemis, vice-president of INTERCARGO, drew attention to the proposal of certain

insurance companies to impose extra premiums on all ships older than ten years of age. The imposition of such a burden on ships, regardless of their actual condition, would have serious consequences.

It would also mean that the better-maintained ships would be subsidising the substandard ones.

With respect to the Structural Condition Surveys, INTERCARGO favours strengthening the role of the classification societies since they are independent and have the technical experience and necessary personnel to undertake such a task on behalf of the owners, the underwriters, the clubs and the local port authorities.

INTERCARGO also gives considerable priority to the Gibbons bill which is to come before the U.S. Senate and which if enacted, will forbid non-U.S. flag ships from serving U.S. trade and impose heavy dues on other ships that have been built with subsidies.

INTERCARGO, finally, also supports the initiatives of the Union of Norwegian Shipowners and the Union of Greek Shipowners in creating a capital fund to cope with the insurance burden of the U.S. Antipollution law.

Renewing the world fleet

The chairman of the Shipbrokers' Institute in London considers it necessary for freight rates to go up if the battleworthy merchant fleet is to be maintained. He points out that a modern, double-hulled VLCC needs, at current rates and for the twenty years of its useful life, a daily rate in the order of 60,000 dollars. The current market can barely give it a fifth of that figure.

For surplus tonnage to be absorbed, a concerted effort must be made to reduce substandard ships. This will require reforming of the shipbreaking industry which is now at a low level throughout the world. At the same time, shippers must realise that they will have to pay more for the transport of their goods. This can be done without detriment to the consumer since transport by sea is a very small fraction of the cost of almost all types of goods.

He concluded by reminding that successful shi-

owners, like the Greeks and the Hong Kong owners, are not particular about the flag flying on the sterns of their ships. The fact that sea transport remains a particularly under-priced sector is much more important than the port of registry and this, because profits are not enough to serve the huge investment required for renewing merchant fleets and attracting suitable people to run them.

Pollution fines

In our humble opinion, Greece, as the country with the largest merchant fleet in the world, which, together with world shipping as a whole, is having to cope with the tremendous problems created by the U.S. Antipollution law, should be particularly sensitive in imposing its own fines in cases of sea pollution.

Every case should be judged on its merits and distinguish whether the pollution was deliberate or accidental, avoiding the temptation to collect more funds than required to deal with the particular pollution and indemnify those damaged by it.

Strikes affect coastal passenger ships only

It has been proved time and again that whenever the Panhellenic Seamen's Federation calls a strike, the only ships to be affected are coastal passenger ships in spite of the fact that the strikes are called in the interests of all seamen working on all ships.

BIMCO course on practical shipping matters

The Baltic and International Maritime Council has staged its fifth course on practical shipping matters in Piraeus on June 25th.

The BIMCO Courses «Towards Better Decisions» form an integral part of BIMCO's educational and tutorial contribution to shipping practitioners. Since the introduction of the courses in 1987 the number of participants has continued to rise and as of today over 2,000 persons have attended 67 courses worldwide.

The fifth course in Piraeus was co-sponsored by the Union of Greek Shipowners and the Hellenic Shipbrokers' Association and was held at the Hellenic Shipping Enterprises Ltd., auditorium.

The session was introduced by Mr. George P. Livanos, immediate past president of BIMCO, and the course dealt with everyday problems regarding «Chartering Practice - Earning and getting the freight» — «General Average» — «Port Calls» — «Practical considerations concerning OPA '90» and «Undertaking of Seaworthiness / «Due Diligence».

The special Swedish register

The Swedish section of the International Commission of Jurists (ICJ) has launched a bitter attack on government plans for creating a special register in Sweden which, if adopted, would contravene international law and the Swedish constitution.

In a special report, the Commission points out that the government plan aims at downgrading the foreign crews working on Swedish ships inscribed on this special register. Seamen employed on Swedish ships are working on Swedish soil and therefore are subject to Swedish law in its entirety, regardless of where the ship happens to be. Sweden has also signed various international conventions against racial or any other discrimination against foreign workers legally in Sweden. The Swedish constitution, finally, provides that foreign subjects are considered equal to Swedish citizens and are to be protected against any kind of unfair treatment because of race, colour or nationality.

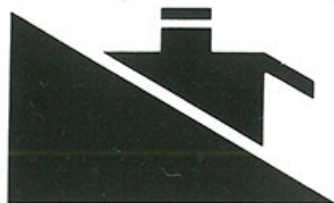
The special register, therefore, would contravene Sweden's international obligations as well as the constitution.

Expensive ports

Well-informed shipping sources report that the port of Miami is in danger of being boycotted by Scandinavian cruise ships in view of a draft law by which heavy dues are to be imposed on ships built in Finnish, French and German shipyards which are subsidised by the state.

This is the famous Gibbons Bill which could o-

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni Street
GR 185 35 Piraeus
Tel.: 4224321-4
Fax: 4224320
Tlx: 212527/212332

blige shipowners or companies to return the subsidies on penalty of being excluded from American ports.

According to an announcement by Mr R. Wilhelmsen who, together with the American Pritzker group controls the Royal Caribbean Cruise Line, if the bill is enacted, it will oblige owners and cruise operators to choose destinations in the Caribbean to the exclusion of U.S. ports. This will mean that American tourists will have to be transported by air to Mexican and Bahamian ports in order to board the cruise ships.

DNV's new classification concept

As from today, Det Norske Veritas introduces its new Rules for Ship Classification, integrating for the first time classification requirements and the safety aspects of all current International Conventions.

This new classification concept is DNV's response to two major problems facing shipowners, builders, insurers and the shipping industry in general:

- Today's proliferation of Rules, Regulations and other safety requirements, and the conflicting interpretations often placed on them;

- The confusing and inefficient overlap between Classification Rules and International Conventions.

DNV's New Classification Concept (NCC) addresses both.

Shipowners complying with the new, integrated NCC Rules will automatically satisfy both classification requirements, and the safety provisions of SOLAS and other International Conventions.

The new Rules mean less confusion and greater efficiency, without imposing any new requirements on the shipping industry. Instead, they greatly simplify the shipowner's task: ship surveys can be harmonised, planned and carried out better than ever before.

DNV was the first classification society to extend its activities in the direction of the operational and human aspects of shipping, rather than the solely technical.

Introducing the new class concept, president Tor-Christian Mathiesen of Det Norske Veritas Classification said: «Shipowners, charterers, flag administrations and other have struggled for far too long with an overwhelming tide of regulations and conflicting interpretations. It is time to rationalise and simplify

them. The NCC principles are founded on the need for simplicity and understanding; they point the way to a more workable and less fragmented regulatory regime.

«Our users need one master set of integrated rules, covering both classification and international regulatory requirements. It took two years of intensive work to achieve this merger of requirements. It was possible only with the active support of shipowners and flag administrations worldwide. And so, from July 1, our new NCC rule Book takes effect».

From that date, the assignment of DNV class to all newbuildings will be granted according to the nCC rules. The new rule book will also be applied to existing ships classed with DNV, as they undergo their first renewal (i.e. Special Periodica) survey after July 1. By mid- 1997, NCC will apply to all vessels classed by DNV.

Mr Mathiesen said: «NCC extends classification responsibilities in line with user expectations in the 1990s. We are not introducing new requirements for the industry. Rather, the fundamental change is one of method, of integration and rationalisation».

The benefits to users (owners, builders, administrations for example) include:

- * A complete service for classification and regulatory compliance.

- * A simplified rulebook and support system, which will end the present overlap between class rules and regulatory requirements, and the confusion which often results from differences in interpretation.

- * New opportunities for shipowners and builders to rationalise class and statutory surveys.

One of NCC's major objectives is to promote uniform implementation of SOLAS and other IMO conventions concerned with maritime safety and protection of the marine environment. DNV is to seek discussions with flag administrations worldwide on ways in which NCC's rationalised survey and inspection system can contribute to the achievement of IMO's twin goals: safer shipping and cleaner seas.

Mr Mathiesen concluded: «In developing NCC, we have restated the principles of classification, bringing together the technical, operational and human elements. These must be recognised as equally important if the goals of improved safety and pollution prevention are to be realised».

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχωρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθεσε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μκτόν)

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Γιοκοχάμα 1/5
ACX OPTZINT	78	12234	ε. Μπαγκόκ 2/5
ABIN ΟΤ'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	προς Ιράν 25/4
AGAMEMNON	83	13800	α. Μανίλα 23/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	α. Δαμίσττα 28/4
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717	ε. Φλόισγκ 8/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	προς Πόρτ Κέλαγκ 5/5
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Μπρίστολ 5/5
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819	ε. Μορμουγκάο 25/4
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Αίγυπτο 30/4
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Γκέμπζε 29/4
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	προς Αργεντινή 8/4
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	προς Ρότερνταμ 20/4
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Τάραντα 29/4
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεταφορές Πάτρας
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	α. Βαλέντια 2/5
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	επισκευές Μαγκάλια 12/12
ΑΓΓΙΑΛΗ	74	55783	προς Δ. Αφρική 17/4
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	προς Γιοκοχάμα 20/4
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Τζακάρτα 19/4
ΑΤ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	προς Μπαχάμας 20/4

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933	προς Αμβούργο 26/4
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136	προς Βάρρι 25/4
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	προς Μεσόγειο 1/5
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑΤ'Ρ	77	9136	προς Φλόισγκ 7/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20960	ε. Λάγος 21/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΓΟΝ	77	38484	προς Ίμνιγκχαμ 26/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Ν. Ορλεάνη 4/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	προς Ιταλία 23/4
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Ιλιγκάν 23/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	στον Πειραιά 8/5
ΑΚΡΟΠ	83	35911	προς Ν. Αφρική 24/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Φουτζέιρα 30/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	προς Ινδία 29/54
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Τερνέστη 2/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	α. Αμβέρσα 4/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284	πρ. «Orsola B.»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	προς Κορέα 14/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	ε. Ντάρμαν 6/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Τζουμπάιλ 14/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Κασσιούγκ 26/4
ΑΛΙΝ II	69	10650	ε. Τακοράντι 23/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Βομβάη 28/4
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Αλεξάνδρεια 27/4
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Λορέ 22/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Ουλαάν 23/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580	υπό ναυπήγηση
ΑΛΜΑ	80	11584	ε. Νταμμά 22/4
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	α. Ντάρμαν 4/5
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Σιγκαπούρη 30/4
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Ρίτσαρντς Μπείν 5/5
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	α. Γιούροπορτ 30/4
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΤ'ΒΡΥ	85	14283	ε. Τσαναρόλ 30/4
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440	προς Τσιταγκόγκ 30/54
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459	προς Βέλγιο 27/4
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818	προς Κασσιούγκ 12/4
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Χάγκ Κόγκ 4/5
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511	προς Μπαγκόκ 8/5
ΑΛΦΑ ΦΕΤ'Θ	84	22000	προς Αννλία 28/4

AMAZONIA	77	9328	προς Τρίπολη 14/4
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	προς Πετρούπολη 5/5
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	α. Ντουλούβ 23/4
ΑΜΙΑΛΑ	72	13631	ε. Πόρτ Εσκουβέλ 3/5
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	προς Οδησό 3/5
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	πρ. Άνναμα 28/4
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	προς Ντάρμαν 4/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	προς Αλεξάνδρεια 6/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Ν. Ορλεάνη 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Νιούκαστλ 1/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	προς Μπ. Αίρες 6/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	προς Ρότερνταμ 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Κορέα 24/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	προς Βιεννάν 23/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΣΝΤΟΜ	74	13348	προς Μπαγκόκ 3/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Φιλίππινες 2/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	α. Μπαλμπά 7/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Ιαπωνία 3/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Κελντάρν 10/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΤΤ	78	13889	ε. Χουμπούργ 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	ε. Ιντσόν 25/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	α. Αμβέρσα 7/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Ινδονησία 21/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Σ	74	13631	ε. Τέμα 28/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Κασίμα 27/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Αμβέρσα 27/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643	προς Ταϊβάν 3/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Πόρτ Μπέλλον 5/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Ζήμπραχ 9/5

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633	ε. Μονφαλκόνε 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Γιβραλτάρ 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Αλεξάνδρεια 3/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Σ. Ανκοράτζ 30/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	προς Ουλαάν 25/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Λάντσεστον 5/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΓΖΟΝ	77	15378	α. Ντουλούβ 30/4
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	ε. Μπαγκόκ 22/4
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280	προς Σίντι Κερί 18/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	ε. Βανκούβερ 5/5
ΑΝΑΦΗ	85	34400	επώληθη Έλληνες
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592	προς Κασσιούγκ 4/5
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275	προς Φουτζέ, π 5/5
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Πόρτ Κέμπα 22/4
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Χάρκ 15/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Υμούντεν 26/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Τζουμαί 17/4
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	προς Ρίο Γκράντε 7/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Ν. Ορλεάνη 20/4
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Πειραιά 15/4
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Μ. Μαγκάνουι 8/4
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	προς Λάγος 25/4
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	προς Περισό 5/4
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Άκαμα 26/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς Λε Χάβρη 27/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Γιβραλτάρ 15/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	προς Καναζόβα 25/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Βανκούβερ 27/4
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	προς Χόπα 14/4
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355	α. Αλεξάνδρεια 3/5
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059	ε. Σιγκαπούρη 3/5
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Βενεζουέλα 5/5
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	προς Π. Μωχαμέντ μπιν Κασίμ 1953
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Ν. Ορλεάνη 24/4
ΑΡΓΚΟΝ	73	10713	ε. Παρανάγουα 3/4
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124	α. Γιβραλτάρ 14/4
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	ε. Μπουσάνα 18/4
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016	προς Χάρκ 30/54
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	α. Σίνες 14/3
ΑΡΓΩΝΗΣ (δ.)	77	19378	προς Πούντα Καρντόν 30/4
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	υπό ναυπήγηση
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Κίνα 3/4
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	78	20328	ε. Βίκαπατσάν 26/4

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Σάουδα 30/4
ΑΡΗΤΗ	89	23459	προς Οζάκα 26/4
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ζανζιβάκ 23/3
ΑΡΙΕΛ	70	7571	προς Κέμ 4/5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Σουά 27/4
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Ν. Ορλεάνη 10/4
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθόμνου
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	α. Χιούστον 4/4
ΑΡΚΑΣ	88	36309	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Πειραιά 2/4
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Γιάσου 27/4
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Κίνα 1/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Ροζόριο 27/4
ΑΡΤΕΜΙΣ			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	ε. Φιλαδέλφεια 6/5
ΑΡΤΕΜΩΝ	65	8344	ε. Σάρφα 30/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Ν. Ζηλανδία 30/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Αλγέρι 20/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Σιγκαπούρη 16/4
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	διάλυση Πακιστάν
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Κριστομπαλ 7/5
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Ιντσόν 29/4
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	προς Πόρτο Κουετζάλ 28/4
ΑΣΤΗΡ	74	13633	προς Μπ. Αίρες 22/4
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Ίμνιγκχαμ 28/4
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Σαν Χουάν 20/4
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Μόντρεαλ 6/5

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Ντουμπάι 30/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Βενεζουέλα 27/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	ε. Μορμουγκάο 30/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΓΛΟΡ	77	37456	προς Ταϊβάν 18/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954	προς Κίνα 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	πρ. Ίμνιγκχαμ 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΕΜΑΝ	81	35840	προς Ν. Ορλεάνη 29/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	71	6738	προς Κριστομπαλ 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	προς Ιταλία 3/5
ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Πόρτ Σαίδ 2/5
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Χόγκ Κόγκ 6/5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	προς Αμπιτζάν 21/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Βανκούβερ 30/4

BANKOYBER	77	35716	δ. Κων/πολη 3/5
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπ. Αμπάς 5/3

ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588	προς Πειραιά 25/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	προς Σούδα 27/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Βομβή 6/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙ (δ.)	67	1809	προς Ελλάδα 5/5
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	υπό ναυπήγηση
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	προς Παντζάγκ 23/4
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Ευρώπη 24/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Μάρσα ελ Μπρίγκα 18/4
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΟΛΤΑΣ (δ.)	72	1589	επισκ. Πειραιά 13/4
ΒΟΡΗ	84	20009	προς Βαλλάρου 6/5
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Ν. Ορλεάνη 27/4
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412	προς Ναούρου 27/4
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	προς Μιλάδο 29/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Βόρνα 27/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ηράκλειο 26/4
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Γένοβα 26/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στη Φουτζέρα (αποθήκη)
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	διάλυση Ινδία
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 9/5

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	προς Μπλεμ 25/4
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Πειραιά 29/4
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	α. Ν. Ορλεάνη 4/4
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	προς Πόρτο Καμπέλλο 23/4
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Μπαρνακούλα 23/4
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Χιούστον 2/4
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Παρανάγου 21/4
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Βερακρούξ 18/4
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	προς Μανζανίλο 11/4
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	προς Κεητάνου 27/3
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	μετ. «Graco»
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Βενεζουέλα 5/4
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	ε. Ήντ Λόντον 23/4
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253	προς Νοβοροσίσκ 30/4
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	ε. Φρημάντλ 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Ιντσόν 28/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Ρότερνταμ 22/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	προς Λορέντ 6/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΩΙΩΝ	79	19267	α. Βανκούβερ 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Χουάγκου 31/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	προς Ν. Αφρική 21/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΧ	74	19264	ε. Πόρτ Ελζαμπέθ 28/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	στο Πόρτ Κάμπρο 21/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	προς Κήλαγκ 30/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Περσικό 6/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Περσικό 26/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Αλεξάνδρεια 22/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Πόρτ νες Μπούκ 7/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Γιβραλτάρ 7/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	προς Ρότερνταμ 16/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Φος 5/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Σκίντα 2/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	προς Ρότερνταμ 29/4

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Ντουμπάι 25/10
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Τάμπα 30/4
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	προς Ερυθρά 7/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Ιρλανδία 5/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Καλαία 14/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	α. Ν. Υόρκη 24/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Γιοκχάμα 20/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	ε. Ρίο Ιανέιρο 27/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Αμβέρσα 18/4
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	διάλυση Κίνα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414	προς Μπανιάς 26/4
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	προς Δουνκέρκη 17/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	ε. Γιούροπορτ 8/5
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Ταρραγκόνα 30/4
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661	ε. Σακάντε 28/4
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Λας Πάλμας 2/4

ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασύρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Ρότερνταμ 1/5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Περσικό 31/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Αμβέρσα 2/5
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	α. Λίβερπουλ 6/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Μπουσάν 8/4
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	προς Κεμπέκ 24/4
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	προς Μάρκο 1/5
ΕΛΕΝ	82	37811	προς
ΕΛΕΝΗ	71	8630	προς Ελλάδα 22/4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	προς Πειραιά 16/4
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	προς Θεσσαλονίκη 28/4
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531	προς Μπανιάς 18/4
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΗΝ	82	19370	προς Προμπολίνο 1/5
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ακονα 12/4
ΕΛΠΙΣ	84	37472	προς Ματάνζας 18/4
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Σαφάγκα 30/4
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	ε. Μπ. Άιρες 20/4
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Λειψές 27/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Βενετία 1/5
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	δ. Πόρτ Σάιό 6/5

ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	ε. Καράτι 2/5
ΕΝΤΡΑΣΤ ΧΟΟΥΠ	70	30861	διαγράφεται
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	α. Νάπολη 2/5
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	προς Πειραιά 7/4
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 22/4
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	προς Μπαγκόνκ 5/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Λομέ 9/4
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Ουντεβάλα 25/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Μανσούς 16/4
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	ε. Κοκκόλα 29/4
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	προς Ρίο Γκράντε 29/4
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	επισκευές Σιγκαπούρη 9/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Μανζανίλο 20/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δυτική Αφρική 21/4
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Χοντίντα 17/3

ΖΑΝΕΤ	66	4503	προς Πασαγιές 7/5
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	προς Ιαπωνία 28/4
ΖΕΥΣ	71	87667	ε. Υμουίντεν 5/5
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Ταϊτανγκόνκ 4/5
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Γιοκχάμα 5/5
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Γένοβα 4/5
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Γένοβα 28/4
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	ε. Πειραιά 29/4
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Κολόμπο 2/5
ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103	προς Σάντος 2/5
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Σιδνέϊ 1/5
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Βαρκελώνη 3/5
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Αμπτζάν 26/4
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Τέξας Σίτυ 8/4
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Σαν Λορέντζο 30/4
ΗΡΩ	76	17129	ε. Μομπίλ 6/5
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Χάβκ 5/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Ταρραγκόνα 30/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Σεπετίμα 3/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Λίβερπουλ 8/5
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Μομπίλ 26/4
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	α. Κοτονού 12/4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Σιγκαπούρη 14/4
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Τόκουιόμα 18/4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Ντουμπάι 29/2
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	προς Π. ντο Μαδέιρα 21/4
ΙΛΙΔΑΔΑ	73	121165	προς 5/5
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	ε. Χόγκ Κόγκ 3/5
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Αμστερνταμ 5/5
ΙΝΤΣΟΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12840	ε. Χόγκ Κόγκ 3/5
ΙΟΝΙΑΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	επισκευές Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	προς ΗΠΑ 30/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Φαντογκ 24/3
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	προς Βενεζουέλα 2/5
ΙΟΣ	85	34400	προς Κασσιόγκ 29/4
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570	προς Ν. Ζηλανδία 18/4
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767	επισκ. Μομπίλ 5/5
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	ε. Μπαντίμα 1/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	προς Πειραιά 17/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Μομπίλ 9/4

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Τζουμπάι 29/4
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Σιγκόνκ 29/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Δακάρ 30/3
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Κάντα 18/4
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	προς Χιούστον 3/5
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	ε. Γιβραλτάρ 23/4
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	προς Αργεντινή 7/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	προς Αβόνα 18/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Πόρτο Ορντάς 9/4
ΚΑΛΜΑ	81	19483	επισκ. Πειραιά 11/4
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757	προς Αλγέρι 17/9/91
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς Μάλτα 2/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	α. Τζουμαί Τέρμιναλ 14/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Ρας Τανούρα 16/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Παρανάγου 1/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	προς Ιταλία 7/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Οζάκα 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	α. Λούπη Τέρμιναλ 14/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	προς Περσικό 4/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472	στο Κουίνχουακντό 12/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Τζέντα 11/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161	α. Καρταγένα 13/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Γκλάντστον 20/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	προς Ρίο Ιανέιρο 30/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	προς Ντάρμπαν 17/4
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078	προς Νισόκαστλ 18/4
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Τζέντα 23/4
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	δ. Ντόβερ 7/5
ΚΑΡΜΕΝ	78	21122	μετ. «Καλιφόρνια Εξπρές» (ε.)
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Μπουσάν 29/4
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Ρίο Ιανέιρο 2/5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς Ιταλία 3/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Νταλνάν 20/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Τζέντα 1/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	ε. Λάγος 11/4
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900	α. Γιούροπορτ
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	προς Ιαπωνία 11/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	προς Βρέμη 5/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς Μωχαμέντια 7/5
ΚΕΑ	69	18431	προς Παρανάγου 2/5
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	δ. Γιβραλτάρ 27/3

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (αποθήκη) α.
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	α. Λίβερπουλ 15/3
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	στο Καρατί 1/5
ΚΛΕΩΝ	76	59319	ε. Νταμμά 3/5
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	προς Πόρτ Κέλαγκ 3/5
ΚΑΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	ε. Σάντα Μάρτα 2/5
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς Παναμά 1/5
ΚΟΜΕΤ	78	14374	προς Ντάνκου Μπαί 6/5
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ντακάρ 23/4
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	ε. Σιγκαπούρη 23/2
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Σουηδία 29/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Σέβεν Άιλαντ 3054
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	προς Πόντα ντο Ούμπου
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Πειραιά 29/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Σιγκαπούρη 12/4
ΚΟΡΙΘΙΑ (δ.)	69	1579	α. Πειραιά 23/4
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Νοβοροσίσκ 4/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886	προς Χάργκ 6/5
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	ε. Μαντράς 30/4
ΚΡΕΩΝ	70	18164	προς Οδησσό 25/3
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	α. Σιγκαπούρη 21/3
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Πόρτ ντε Μπούκ 1/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406	πρ. «Ελίπ»
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Οδησσό 3/5
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Ελλάδα 17/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Φουτζέιρα 4/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Βηρυτό 25/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Φος 24/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Βενετία 4/5
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Ταρραγκόνα 28/4
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Σάο Σεμπασιάν 9/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Περισκό 20/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	προς Χάργκ 4/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Λίβερπουλ 5/5
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Κάδιξ 2/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Χουέλαβα 5/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσντοντ 3/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	προς Βραζιλία 2954
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	α. Χιούστον 25/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Ρότερνταμ 2/5
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	ε. Φουτζέιρα 5/5
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Ντόβερ 2/5
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσα 23/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	προς Σ. Νικόλας 21/4

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 15/4 *
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. Δρέπανον 27/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Αμπτζάν 7/4
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Νιούκασλ 26/4
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Ντάρμπαμ 2/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Τζέντα 21/4
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965	προς Πειραιά 21/9/91
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769	προς Πειραιά 17/4
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	προς Στέφενβιλ 4/5
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076	προς Τύνιδα 2/5
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865	ε. Φουτζέιρα 15/4
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	προς Πάχη 6/5
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	προς Πειραιά 25/4
ΛΕΩΝ	73	70931	προς Βραζιλία 1/5
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Μπουσάν 3/5
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	προς Τζακάρτα 9/4
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Νααντάλι 26/4
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Ν Υόρκη 25/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Χάμπτον 24/4
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505	προς Σαλέρνο 16/4
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασίρα
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Νιούκασλ 4/5
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Πειραιά 23/4
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	ε. Αμβούργο 6/5 *

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Πόρτ Κέλαγκ 5/4 :
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Χάιφα 27/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Γιβραλτάρ 8/5
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Σάο Σεμπασιάν 22/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Σέτε 28/4
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	προς Σαγκάη 31/3
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	προς Ινδία 7/5
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	προς Κάντλα 23/4
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Ρωσία 1/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	πρ. «Ambr Hunter»
ΜΑΝΑ	77	30263	προς ΗΠΑ 27/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Λέιβ 27/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς Ντακάρ 7/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Άσντοντ 23/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Βενεζουέλα 3/5
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	επισκ. Πειραιά 10/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Τεζάντα Άιλαντ 8/4
ΜΑΡΓΑΡ Ρ.	73	20032	δ. Ντόβερ 2954
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Μαυλία 25/4
ΜΑΡΙΑ	81	29761	προς Κουίγκντά 17/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	προς Χοντίντα 2854
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Σάφι 22/3
ΜΑΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΗ	79	10620	πρ. «Crystal King»
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Μασσαλία 30/4
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Λίρκεν 23/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Σάρροχ 13/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κονακρύ 27/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	προς Ινδονησία 19/4
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	ε. Αμβούργο 8/5
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	προς Δακάρ 30/4

ΜΑΡΙΝΑ	70	25108	προς Ελλάδα 7/2
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Βραζιλία 27/4
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	α. Χιούστον 11/4
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075	ε. Σάο Σεμπασιάν 7/4
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Σιγκαπούρη 4/5
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599	προς Ελλάδα 4/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	προς Κοκκόλα 14/4
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Οδησσό 26/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	προς Ν. Ορλεάνη 1/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Ρίο Χάινα 26/4
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Τοκουγιόμα 1/4
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Αμβούργο 2954
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	προς Ειγκάγκ 5/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Βενετία 5/5
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	προς Χουγκνάμ 17/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	δ. Ελαινόρη 23/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Νάπολη 23/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Κων/πολη 954
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Ρίτσαρντς Μπαί 5/4

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Ραβέννα 27/4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	1598	ε. Δεμεράρα 2754
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. Ορλεάνη 1/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	προς Παναμά
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557	ε. Προγκρέσο 27/3
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Δεμεράρα 26/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Ορλεάνη 9/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Μασσαλία 5/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Αϊτή 21/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	προς Πόρτο Καμπέλο 30/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Πόρτ Κάιζερ 30/4
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Πόρτο Λιμών 20/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. Ορλεάνη 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	προς Αγκουαντούλσε 12/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	δ. Παναμά 28/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	προς Αρούμα 22/3
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Κάστρις 28/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Ορλεάνη 1/5
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 1/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Σαν Λορέντζο 2954
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Γκντάνσκ 30/4
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Λας Πάλμας 4/5
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Μπουσάν 18/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Αργεντινή 20/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Ιαπωνία 22/4
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825	α. Τζουμπάιλ 27/4
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Νιούπορτ 4/5
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785	αργεί Πειραιά
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς Γκουανιακούιλ 24/4
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Ρίτσαρντς Μπαί 9/5
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	προς Πειραιά 19/4
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	προς Βραζιλία 8/5
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	μετ. «Τήνος»
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963	προς Θεσσαλονίκη 29/4
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΜΠΟΕΜ	72	17728	προς Ιαγκάκι 16/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Τέμα 25/4
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Τουρκία 7/5
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	προς Λα Γκουαίρα 25/4
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5785	αργεί Πειραιά

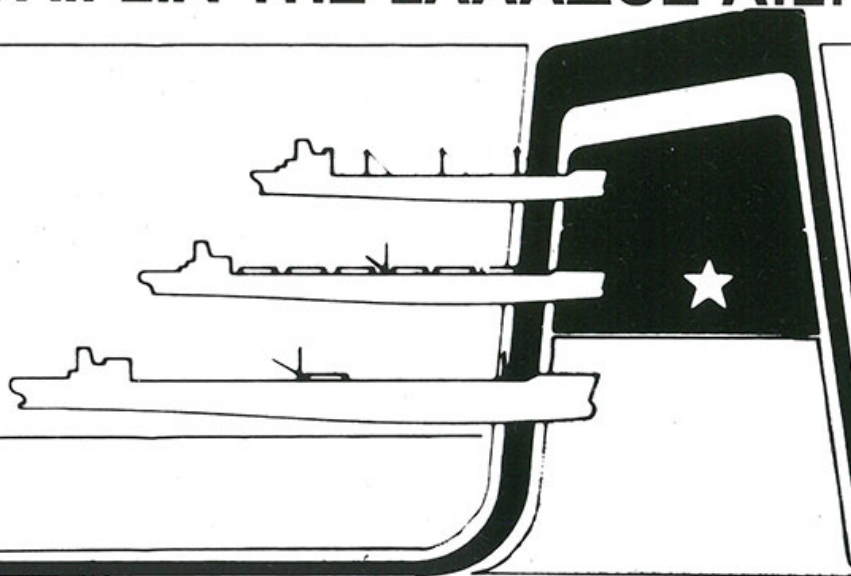
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	ε. Σάντος 15/4
ΝΑΝΗ	78	14651	ε. Τάμα 9/4
ΝΑΞΟΣ	70	9865	α. Ν. Ορλεάνη 4/5
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Σαίν Τζόν 2/5
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Τσίμα 2954
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Θεσσαλονίκη 19/4
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Κάντλα 26/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Ποχάγκ 5/3
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Ντόβερ 7/5
ΝΕΝΤΛΟ'ΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	προς Γιοκοχάμα 29/4
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	προς Χαλκίδα 2/5
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	προς Σιγκαπούρη 1954
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Ευρώπη 13/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Αμπερνά 4/5
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Καζαμπλάνκα 26/4
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Μπανίας 29/4
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Σλάγκεν 10/5
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	προς Μιλάδα 23/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	προς Γένοβα 1/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	προς Νοβοροσίσκ 4/5
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	ε. Τζέντα 21/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	προς Αρούμα 4/5
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	προς Μασνά 15/4
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	προς Δ. Αφρική 25/3
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	προς Αγ. Βικέντιο 2/4
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	προς Σκώ 25/4
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	δ. Σουέζ 20/4
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Ιράκ 23/4
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	ε. Ν. Ορλεάνη 4/5
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600	ε. Πόρτ Κέμπα 3/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Βανκούβερ 22/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	προς Σ. Κρουάξ 25/4
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	προς Σρία 5/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Θεσσαλονίκη 6/4
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	ε. Τέμα 22/4
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Μπρεμερχάβεν 21/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Ρίο Λανέρο 2/5

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165	προς Γιοκοχάμα 1/4
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	επισκ. Πειραιά 5/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΗΚΕΪΤΟΡ	86	35600	προς Γιούζνι 15/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Ιντσόν 26/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΨ	86	35600	προς Κίνα 24/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	επισκευές Όκπο 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Ιαπωνία 30/54
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Πειραιά 21/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	128234	δ. Σουέζ 5/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	προς Χονολουλού 13/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	προς Τουμπάρδο 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Μπαγκόκ 16/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	ε. Μπαγκόκ 9/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Ν. Ορλεάνη 26/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Μπροφίόρντεν 28/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	προς Μόντρεαλ 9/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	ε. Λισαβώνα 5/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	α. Ν. Ορλεάνη 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Τερνάλ 5/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	α. Σ. Νικόλας 8/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Παρανάγουα 3/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	προς Σιγκαπούρη 1/5
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	επιπλήθη Νορβηγούς
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	87	59859	προς Ν. Υόρκη 28/4
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243	α. Σιγκαπούρη 15/4
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	προς Πούντα Κορντόν 5/5
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Γιβραλτάρ 6/4
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	προς Ν. Υόρκη 6/5
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	προς Ουαϊντόν 23/4
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864	α. Ν. Ορλεάνη 24/4
ΟΥΑΖΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214	α. Ναυάιμπο 6/5
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Μομπάσα 28/4
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	προς Σακάϊ 26/4
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397	α. Χάμιλτον 21/4
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Χιούστον 21/4
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	στον Πειραιά 8/5
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Κων/πολη 2/5
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	ε. Πόρτ Σάϊδ 7/5
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	προς Ντάρμπαν 4/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ	82	35127	ε. Φόξ 27/3
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941	προς Ινδονησία 18/4
ΠΑΝΔΑΣΙΑ	82	34395	ε. Χέι Πόιντ 29/4
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	α. Σαντάντα 15/4
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Σέτε 25/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Μπαρραγκούιλα 1/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	82	35127	προς Κίνα 28/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Ν. Κορέα 2/4
ΠΑΝΘΡΙΑ	82	34447	προς Ρίσαρτσ Μπαϊ 21/3
ΠΑΞΟΙ	78	12518	ε. Λύμε Μπαϊ 2/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	προς Σάντος 27/4
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460	προς Σουραμπάγια 2/5
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	ε. Ιντσόν 14/4
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 29/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	προς Καναδά 28/4
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Πέτερχεντ 29/4
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	προς Γουατεμάλα 2/5
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6631	ε. Σ. Τόμας ντε Καστίλια 2/5
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	προς Δουνκέρκη 17/4
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	επισκ. Πειραιά 16/11
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	προς Μπαγκόκ 13/4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Περσικό 6/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686	α. Μόκχα 24/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	προς Ελλάδα 3/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	προς Αλικάντε 20/4
ΠΕΛΛΑ	79	10993	προς Κασσιόγκ 7/5
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Ιταλία 2/5
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	προς Ρόδο 30/4
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	προς Αλεξάνδρεια 3/5
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	ε. Κων/πολη 3/5
ΠΕΛΦΑΛΓΕΡ	82	2477	ε. Κων/πολη 2/5
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Γιούρπορτ 27/4
ΠΕΠΠΥ	67	1183	προς Ρότερνταμ 6/5
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	προς Λαττάκια 11/4
ΠΕΤΡΑ	81	35921	ε. Πρίνς Ρούπερτ 6/5
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Τούβαν 2/5
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Αυστραλία 5/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	αργεί Πειραιά
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	προς Περσικό 28/2
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Βαστόν 27/4
ΠΗΤΕΡ Λ	84	35808	ε. Βαρκελώνη 30/4
ΠΙΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	α. Αρατού 29/4
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	πρ. «Front Merlin»
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	προς Άντεν 9/4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπό
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Λέκχον 27/4
ΠΟΪΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102	α. Ν. Ορλεάνη 18/4
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 4/5
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812	ε. Φουτζέιρα 15/4
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Ιαπωνία 3/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Νουέβα Παλμίρα 3/5
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Ν. Ορλεάνη 22/4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	προς Χάτσινσον 27/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	προς Βόλο 3/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	προς Γκλάντστον 16/4
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Φος 1/5
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	στο Ουλσάν 21/4
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Τζουμπάιλ 9/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Οδησσό 27/4
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	προς Αυστραλία 29/4

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Τάραντα 26/4
ΠΥΛΟΣ	72	9284	προς Ρεϊνόν 17/4
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	προς Χαλκίδα 28/4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 28/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓΥ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 13/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓΥ 2 (μ.)	79	32023	προς Πειραιά 29/54
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓΥ 3 (δ.)	78	69016	προς Ραμπίχ 2/2
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας
ΡΕΑ	78	16726	προς Θεσσαλονίκη 10/4
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	προς Μαριούπολη 24/4
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	προς Μπαβναγκάρ 8/5
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Λοβίτσα 29/4
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	προς Αρακάζου 16/4
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Παρί Γκουιντάνκ 20/54
ΡΟΔΟΣ	77	70282	προς Χάργκ Άιλαντ 25/4
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Μαυριτανία 23/4
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	προς Ιλιτσέβσκ 13/3
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	προς Μελβούρνη 2/5
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	προς Μπαντίρμα 29/4
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	ε. Φιλαδέλφεια 30/4
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Κόμο μπάι Τσάν 23/4
ΣΑΜΟΒΡΑΧΗ (δ.)	88	25000	ε. Άμπες 2/5
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Βομβή 26/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Ακαμπα 3/5
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	α. Σανκάλ 11/54
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Βραζιλία 23/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Ν. Αφρική 19/54
ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Ιαπωνία 1/5
ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Ντούρες 27/4
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	ε. Χιούστον 22/4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	α. Ρότερνταμ 28/4
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Λευκάδι 7/4
ΣΑΡΑΛΑ	77	15533	προς Ν. Αμερική 23/4
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901	προς Αλουμπάρ 30/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	ε. Φιλαδέλφεια 5/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	ε. Πειραιά 29/4
ΣΕΡΦΟΣ	67	12228	ύψισσε
ΣΕΡΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Αλεξανδρούπολη 28/4
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Πόιντ Σέντραλ 3/5
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Τραπεζούντα 1/5
ΣΗ ΤΑΤΓΚΕΡ	73	13631	ε. Ιντσόν 11/4
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	προς Σάμο 26/4
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Σ. Αραβία 9/4
ΣΗΘΟΡΝΤ (δ.)	77	18396	προς Βάρνα 16/4
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	προς Ιαπωνία 14/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ	76	11866	προς Γκουάντα 13/4
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Μανίλα 1/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	προς Χονολουλού 24/4
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	ε. Ιντσόν 22/4
ΣΙΦΟΣ	66	10663	προς Παρανάγουα 21/4
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	ε. Ρεσίφ 14/4
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	προς Σαντα Μάρτα 27/4
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	προς Γιάλβα 30/4
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Moleson»
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034	προς Ν. Ορλεάνη 24/4
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	προς Λάγος 14/4
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	προς Πόρτ Άρθουρ 15/4
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	προς Θεσσαλονίκη 2/3
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Σ. Νικόλας 25/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Ρότερνταμ 26/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Σάντος 22/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Χίμπι 23/4
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	ε. Βιζακασαντόμ 6/5
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Πειραιά 19/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	α. Λοπί Τέρμιναλ 25/3
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	προς Πόρτο Κουετζίλ 24/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Αλεξάνδρεια 4/5
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500	α. Φουτζέιρα 5/5
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	προς Παναμά 8/4
ΤΑΝΤΑ	73	16997	ε. Μετλαγουάν 2/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ε. Ρίβα 15/3
ΤΑΪΓΕΤΟΣ	77	14607	ε. Καστέλντι Στάμπια 23/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Ντάρμπαν 7/5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Κονακν 20/4
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεταφορές μεταφορές
ΤΖΟΥΕΛ I	83	35762	α. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Νικόσια 20/54
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Ντουάλα 154
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	ε. Χάντερστον 7/5
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Σ. Αραβία 29/54
ΤΙΡΟΛ	74	12464	προς Σάντος 4/4
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	προς Η.Α.Ε. (29/2)
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Γιβραλτάρ 29/3
ΤΟΠΑΖ	85	28000	προς Σιγκαπούρη 28/2
ΤΟΠΑΖ	77	15284	προς Σαν Νικόλας 25/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	προς Ιράν 27/4
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Βανκούβερ 6/5
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	ε. Κβίνεσνταλ 30/4
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639	προς Γεραλντόν 2/5
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	προς Λα Νουβέλ 23/4
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	προς Τρίπολη 17/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς Π. Κομπέλλο 10/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Κολομπία Ρίβερ 30/4
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Νάπολη 28/4
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	ε. Ν. Ορλεάνη 4/5

ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειο 27/4	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	προς Σιγκαπούρη 15/4
ΦΑΙΑΞ	76	56192	α. Σέβεν Άιλαντ 24/4	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Δεμερρά 30/54
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	επισκ. Πειραιά 15/2	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	α. Αλεξάνδρεια 2/5
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910	πρ. «Konkad»	ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	προς Σαλντάνια Μπαϊ 26/4
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685	α. Μυχαμέντια 26/2
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	προς Καρμίντο 1/4	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	υπό ναυπήγηση
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Μπουκάναν 27/4	ΦΟΡΟΥΜ ΑΓΓΛΑΝΤ	76	18933	προς Κόλπο ΗΠΑ 10/4
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	ε. Μπουεναβεντούρα 24/4	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Ν. Ορλεάνη 25/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	προς Κομύ Μπαϊ 30/54	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	δ. Κων/πολη 29/4
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	προς Γκάλβεστον 18/3	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	προς Μαϊάμι 6/4
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Βανκούβερ 29/4	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Χάτινοχ 8/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	προς Κολομβία 6/4	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	στο Καράτσι 2/5
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Τζουάιμα Τέρμιναλ 13/4	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	ε. Τζουάιμα Τέρμιναλ 17/3
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	δ. Κων/πολη 16/4
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Λας Μίνας Μπαϊ 21/4	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	προς Σάλλομ Βόε 8/4
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	προς Κορέα 26/4	ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	προς Βανκούβερ 5/5
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	προς Χιόστρον 22/4	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Φλάσσιγκ 16/4
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049	προς Γιοκχάμα 4/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	ε. Πειραιά 30/4
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	προς Ονσάν 22/4	ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	δ. Ντόβερ 2/5
ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά	ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	προς Βενεζουέλα 17/4
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	προς Κόρπους Κρίστι 20/54	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	στο Πόρτο Λιμών
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	επισκευές Πειραιά 5/5	ΧΙΟΣ ΠΡΑΓΜΑΤ	72	6671	προς Κριστομπαλ 30/54
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Λας Μίνας Μπαϊ 21/4	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	ε. Τερνέστη 1/5
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	προς Φλάσσιγκ 13/4	ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	α. Ν. Ορλεάνη 29/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Κουμαρέμπο 13/1	ΧΛΟΗ	82	36202	προς Κασσιούγκ 2/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974	αργεί Πειραιά	ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	προς Ιντάου 25/4
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Σαν Λορέντζο 17/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	προς Ματάντζας 24/4
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	ε. Πειραιά 2/5	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περαϊκού
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Νικόσα 23/4	ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440	ε. Φουτζίρα 3/5
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	προς Γιβραλτάρ 28/4	ΧΩΚ (δ.)	79	26973	προς Καστράκιος 30/54
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ	66	12098	α. Λέγκχορν 24/4	ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Ν. Ορλεάνη 4/5
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	προς Ρουέν 6/5	ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	προς Ονδούρα 16/4
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	ε. Πειραιά 1/5	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	προς Αρούμπα 7/4
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	ε. Ρουέν 27/4				

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.)	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑΣ (κ.)	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	80	9154
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	79	9155
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (δ.κ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤΛΙΑ	72	16235
ΑΙΤΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376
ΑΙΤΝΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΤΡΗΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΗΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΤΑΤ'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΒΙΩΝ Ι (κ.)	74	39050
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΚΑΡΕΤΙΤΣ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΟΑΦ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ Ι (π.)	70	3056
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656

προς Αβόνα 13/3
ε. Κουίνουαγκνάντο 13/4
προς Ιταλία 25/4
προς Πασαγιές 21/4
προς Μανζανίλο 9/4
προς Τάραντα 2/5
α. Μπουεναβεντούρα 30/4
ε. Φουτζέιρα 18/4
α. Ρότερνταμ 5/5
μετ. «Ελλάσποντος» (μ.)
δ. Ντόβερ 23/4
α. Ταραγκόνα 22/4
ε. Πόρτ Κέλαγκ 17/4
προς Σάντος 30/54
α. Ν. Ορλέαν 3/4
α. Ν. Ορλέαν 3/4
μετ. «Ελληνικός» (κ.)
προς Ουρουγουάη 11/4
προς π. Νουάρ 5/4
α. Σιγκαπούρη 19/54
ε. Ρουέν 2/5
δ. Κων/πολη 15/4
ε. Τελχαουάνο 19/54
προς Γερμανία 5/5
ε. Νάντη 3/5
προς Πειραιά 3/5
προς Πόρτ Σουδάν 26/4
προς Μπ. Χομείνι 7/4
διαγράφεται
προς Πόρτο Βέσμε 24/4
ε. Ν. Ορλέαν 9/4
προς Καμερόν 4/4
προς Ινδία 5/5

προς Γιάνμου 30/4
προς Τσιταγκόνκ 5/5
προς Λάγος 18/4
προς Φουτζέιρα 3/5
προς Χάρκ 20/4
ε. Γιούροπορτ 8/5
προς Πόρτ Σουδάν 8/5
προς Βραζιλία 5/5
προς Γκάλβεστον 1/54
προς Βραζιλία 23/4
προς Μελβόρ 18/4
προς Αβόνα 16/3
προς Αργεντινή 15/4
προς Τζέντα 24/4
προς Βραζιλία 28/4
ε. Γένοβα 20/4
επισκ. Λισαβόνα 7/3
ε. Τεργέστη 3/5
ε. Ντάρκον 5/5
α. Ν. Ορλέαν 27/4
προς Αβόνα 19/4
προς Μπαχράιν 17/4
ε. Αμβέρσα 9/5
αργεί Ραβέννα
προς Παναγκάλεν Μπούν 8/4
προς Σίνες 27/4
πρ. «Μιστράλ»
προς Τάμπα 23/4
ε. Πειραιά 25/4
ε. Ρίο Γκράντε 28/4
α. Λίβερπουλ 10/5
προς Ελλάδα 3/5
στο Φρήπορτ 30/4
ε. Βιζακαπάντμ 2/5
ε. Ραβέννα 25/3
επιλήθη Έλληνες
μετ. «Έλεν Ν.» (μ.)
προς Θρή Ρίβερ 19/4
προς Πορναγόνα 10/4
ε. Χοντζέντα 22/4
προς Χόγκ Χόγκ 30/54
πρ. «Harta»
ε. Αλεξάνδρεια 4/5
προς Σάξ 3/5
προς Φλάσσιγκ 12/4
ε. Ταμπίκο 4/5
α. Πειραιά 26/3
προς Αβόνα 14/1
ε. Παντάγκ 25/4
α. Γιούροπορτ 25/4
α. Ν. Ορλέαν 13/4
προς Λος Άντζελες 23/4
μετ. «Orion Trader» (μ.)
προς Γάνδη 23/4

ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΕ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΕ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΗ (μ.)	68	24876
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΕΣΤΟ Δ. (κ.)	71	8741
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (μ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΝΤΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ ΙΙ (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΣΕΒΗ (Μπχ.)	86	19602
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.) *	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (μ.)	76	16366
ΑΥΡΑ (δ.μ.)	63	1848
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

επισκ. Πειραιά 15/4
ε. Χάμπτον 11/4
προς Φουτζέιρα 13/1
προς Μπριζμπούν 22/4
προς Λουάντα 7/4
α. Γκάλβεστον 25/3
προς Σ. Πακνίκ 23/3
μεσογειακές μεταφορές
προς Μπανγιόρμαίν 15/4
ε. Παρανόνα 3/4
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
προς Τουμπάρδο 8/4
προς Ρότερνταμ 4/5
προς Ναντόρ 5/5
μετ. «Τριαν» (μ.)
προς Γιοκοχάμα 29/4
διάλυση Ινδία
α. Φρήπορτ 5/5
α. Πόρτ Σάξ 1/5
ε. Μπάρνι 11/4
προς Λάξαρ Καρντένας 27/3
α. Καράτσι 14/4
προς Χερσώνα 2/4
α. Νιούκασλ 29/54
ε. Ρίο Ιανέιρο 28/4
προς Μπ. Χομείνι 7/5
προς Αργεντινή 28/4
προς Λιβύη 22/4
προς Ιράν 15/4
α. Ν. Ορλέαν 2/5
προς Γιοκοχάμα 18/4
προς Λονγκού 15/4
α. Σαγκάη 8/4
προς Παρανόνα 30/4
προς Ελλάδα 5/5
προς Ελλάδα 4/5
προς Λα Νουβέλ 30/4
προς Ιλιτσόβα 24/4
προς Τανζανία 18/3
επισκ. Ρότερνταμ 8/5
ε. Φάλλουβ 6/5
α. Μπρέικ 2/4
προς Νιούρμπαν 29/54
ε. Βαλλέντσια 4/5
προς Ρας Τανούρα 7/2
προς Γιοκοχάμα 21/4
α. Δομιάττα 3/5
στο Ντακάρ 9/4
προς Κωνσταντία 30/4
α. Νιούρμπαν 11/4
προς Νικόσια 24/4
προς Πειραιά 10/4
δ. Κεμπέκ 1/5
προς Υμουίντεν 25/4
ε. Ζημπραγκ 5/5
προς Πειραιά 5/5
α. Σάο Σεμπασιάνο 23/3
ε. Πειραιά 9/2
προς Σιγκαπούρη 18/4
προς Πειραιά 9/4
δ. Γιβραλτάρ 4/5
προς Ταϊβάν 17/4
ε. Ρότερνταμ 7/5
προς Γιοκοχάμα 30/4
ε. Τεργέστη 9/4
προς Ρίο Γκράντε 30/4
α. Βανκούβερ 4/5
ε. Ν. Υόρκη 5/5
ε. Ρότερνταμ 27/2
προς Τζέντα 21/4
προς Π. Καμπέλα 26/4
προς Βραζιλία 14/4
προς Βιτόρια 25/4
προς Βενεζουέλα 29/54
α. Βανκούβερ 24/4
προς Θεσσαλονίκη 22/4
ε. Σιγκαπούρη 2/3
προς Η.Α.Ε. 28/4
μετ. «Μακεδονία» (ε.)
μεταφορές Ινδονησίας
α. Αμπιτζόν 9/4
στο Ρίτσαρντ Μπαι 5/5
προς Τουάσε 4/4
α. Βομβάη 7/3

ΒΑΤ'Ν (δ.π.)	65	13408	προς Νοβοροσίσκ 28/4
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	επισκ. Ρότερνταμ 26/3
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	δ. Ντόβερ 29/2
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	προς Γκουαγιακούιλ 30/4
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	προς Κασταλόακκος 12/4
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578	α. Μπαγκόκ 24/4
ΒΑΣΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	προς Σέτε 6/4
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	ε. Νάπολη 4/5
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	ε. Τεργέστη 18/4
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048	α. Ν. Ορλεάνη 23/4
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	ε. Λα Γκουλέτ 23/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 15/2
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	προς Ν. Αφρική 7/4
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Καμπάνα 28/4
ΒΗΤΑΖΚΑ'Υ (π.)	71	12222	προς Ρουέν 28/4
ΒΗΤΑΖΟ'Υ (κ.)	71	16917	μετ. «Ita» (κ.)
ΒΙΚΟΡ (κ.)	76	11321	ε. Μπαγκόκ 25/4
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Γουίλμινγκτον 5/5
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	δ. Παναμά 27/4
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	προς Σιγκαπούρη 23/4
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	ε. Βαλπαράϊσο 29/4
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	προς Οράν 3/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προς Νικολάγιερ 25/4
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΚΚ)	78	20295	αγορά από αλλοδαπούς
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Αρατού 30/4
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. Ρίγα 1/4
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Τέμα 24/4
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874	προς Ν. Ορλεάνη 23/4
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Δ. Αφρική 30/3
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	α. Βενετία 5/5
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	προς Αλεξάνδρεια 29/4
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	στη Λα Γκουαίρα 6/12
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	στον Περαϊκό 9/191
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	ε. Θεσσαλονίκη 9/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	α. Μπαρλέττα 17/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	προς Σέμπου 1/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	προς Άκαμα 1/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Αντ.)	68	39869	ύψωσε κυπριακή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Μπαγκλαντές 4/5
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	προς Ρεϊνιόν 28/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	προς Ν. Αφρική 30/4
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	προς Καζαμπλάνκα 27/4
ΓΙΟΥΛΑ (Ονδ.)	58	2966	διάλυση Ινδία
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	α. Βρέμη 26/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	ε. Οδησσό 24/4
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ονδ.)	65	2724	ε. Βηρυτό 23/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς Τσάραλστον 17/4
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Ιλντράβακ 24/3
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	προς Φορταλέζα 24/4
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	στο Λέγκορν 28/4
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897	προς Νουακτσότ 1/4
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Μεξικό 8/4
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Αυγούστα 3/5
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	ε. Τζιμπουτί 24/4
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	α. Λα Γκουλέτ 23/4
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	προς Λάρνακα 27/4
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	προς Σάντος 24/4
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	προς Αυγούστα 28/4
ΓΚΑΖ ΜΕΙ'ΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760	επισκ. Σιγκαπούρη 5/5
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΝΗ (δ.π.)	85	23508	ε. Χιούστον 22/4
ΓΚΑΖ ΠΑΞΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Σιγκαπούρη 5/5
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	επισκ. Πειραιά 13/4
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΤΕΡ (δ.π.)	66	24696	α. Χόγκ Κόγκ 27/4
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Μπαχραϊν 3/5
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	προς Τζέμπελ Άλι 27/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	προς Μωχαμέτνια 22/4
ΓΚΑΛΑΤ'ΝΤ (κ.)	65	989	προς Σόρεχμα 4/5
ΓΚΑΛ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	προς Σαν Λορέντζο 23/4
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996	προς Πόντα ντο Όμπτο 2/4
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	α. Σαν Λορέντζο 28/3
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Μαγκάλα 24/4
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	προς Πόρτ Σάϊδ 25/4
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΙΧΟΡΣ (π.)	71	16815	ε. Ρίο Γκράντε 1/5
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	ε. Πόρτ Ελίζαβέθ 10/4
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Μομπάσα 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	προς Ταγκουόρα 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ταμπίκο 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	προς Σιγκαπούρη 22/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	προς Τοπολομπίμπο 20/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Μομπάσα 18/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036	στο Κουαντάν 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	προς Βερακρούζ 20/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	προς Γκουανιάμας 14/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	ε. Ίμυγκχα 29/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	προς Μπουκάναν 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Μομπάσα 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	προς Χονολουλού 3/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	προς Λα Γκουαίρα 22/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Κασσιόγκ 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	προς Μανβάνιλο 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	προς Τζέινα 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531	α. Ν. Ορλεάνη 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Λος Άντζελες 2/5
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	προς Σάνκ Ανκωράτζ 6/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (κ.)	77	21737	προς Ιαπωνία 24/4
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784	α. Μαξέϊο 27/4
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Σίνες 11/4
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	προς Βερακρούζ 22/4
ΓΟΥΑ'Γ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	επισκ. Πειραιά 27/2
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Μποουβεντόνα 24/4
ΓΟΥ'Γ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	προς Κούβα 8/1
ΓΟΥ'Γ'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	ε. Φουτζέιρα 4/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	προς Σαντακάιν 15/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	προς Σάντος 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Ταϊβάν 1/5

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	9048
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)		
ΕΚΟΥΕ'ΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΑ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	68	35487
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Γ'Β (κ.)	86	15952
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (κ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019
ΕΥΣΤΡΑΤΙΩΝ Γ. (μ.)	68	10204
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΑΦΕΡΙΤ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	73	7348
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.μ.)	65	26174
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ II (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεθ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ Τ. ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

επισκ. Πειραιά 30/4	
ε. Γιβραλτάρ 2/4	
προς Μανφρεντόνια 28/4	
διάλυση Μπαγκλαντές	
προς Αλγερία 10/4	
δ. Ντόβερ 18/4	
ε. Αμβούργο 7/5	
ε. Πειραιά 19/3	
επισκ. Σιγκαπούρη 21/4	
επισκ. Πειραιά 11/12	
προς Μωχαμέντια 14/4	
ολική απώλεια	
προς Μωχαμέντια 30/4	
προς Βραζιλία 16/4	
προς Ιταλία 29/4	
ε. Χιούστον 27/4	
προς Ρότερνταμ 19/4	
προς Σιγκαπούρη 10/4	
ε. Ντάρμπαϊν 18/4	
ε. Χιούστον 24/4	
δ. Παναμά 15/4	
ε. Ναγκασάκι 21/4	
προς Σαάμπε 6/4	
ε. Πειραιά 25/4	
προς Ντουμπάι 5/5	
προς Καράτσι 25/4	
ε. Μπιλμπάο 5/5	
πρ. «Eastern Venture»	
μετ. «Ionian Challenger I» (AB)	
ε. Βηρυτό 31/3	
ε. Ρουέν 1/5	
στο Σετσουμπάλ 8/5	
ε. Αξάμπα 3/5	
προς Γιοκχαμά 10/4	
ε. Χιούστον 18/4	
προς Άντεν 25/4	
προς Ν. Υόρκη 30/4	
ε. Χακάτα 18/4	
ε. Νταμμάμ 3/5	

ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ		
(Μηχ.)	78	13899
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΤΤΟΡ		
(N.M.)	74	82786
ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΟΥΣ (N.M.)	73	120734
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΑΔΡ (δ.)	80	26976
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΖΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΕΤ'Ν (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (AB)	70	1437
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ (π.)	72	8936
ΚΩΣ ΑΤ'ΑΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201

προς Βραζιλία 3/5	
προς Αλγερία 10/4	
μετ. «Αδόμας» (Μηχ.)	
προς Μπουσάν 29/4	
αγορά από αλλοδαπούς	
προς Πασκάγκουλα 9/4	
ε. Γκουαγιακούλι 2/5	
προς Μεξικό 6/5	
ε. Κομπόνα 24/2	
προς Μιζουσίμα 21/4	
προς Σαλντάν Μπαί 12/4	
προς Μαϊμά 2/5	
προς Μωρήν Φήλντ 30/4	
ε. Φουτζέιρα 18/3	
ε. Τεργέστη 27/4	
προς Κριστομπαλ 22/4	
ε. Μορμουγκάο 26/4	
ε. Ν. Ορλεάνη 7/4	
προς Νορβηγία 6/5	
ε. Μπαγκκόκ 15/4	
προς Γκάλβεστον 28/4	
α. Νταλιάν 23/4	
α. Τζέμπεκ Άλκι 3/5	
προς Κίνα 18/3	
προς Ντουμπί 19/3	
προς Αδελαΐδα 5/5	
προς Ιταλία 13/4	
προς Βαγκαρτί 1/5	
προς Σαλέρνο 27/4	
ε. Ρουέν 30/4	
ε. Ρότερνταμ 7/5	
προς Μπ. Αμπάς 5/5	
επισκ. Σάρζα 4/5	
προς Τάμπα 30/4	
προς Τραμάντ 3/5	
α. Χιούστον 19/4	
προς Μπρέμερβαρν 7/5	
ε. Τόρντα 26/4	
προς Μπαλκασπάν 31/3	
ε. Σιγκάγκ 26/3	
α. Μοντοίρ 3/5	
α. Ν. Ορλεάνη 26/4	
προς Ρωσία 30/4	
ε. Σαβάννα 27/4	
μετ. «Copaak» (κ.)	
εγκαταλείφθηκε 5/4/91	
στη Μανίλα 30/4	
ε. Ταραγκόνα 4/5	

CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΑΙΟ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΑΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (AB)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		
(M.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19048
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ		
(κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073

προς Μομπάσα 6/5	
ε. Λεμεσό 5/5	
ε. Φλάσσιγκ 29/4	
α. Ντηντόν 20/4	
επιλήθη Έλληνες	
μεταφορές Μπριντζί	
πρ. Μπ. Χομίνι 29/3	
προς Τεργέστη 2/5	
προς Νοβοροσίσκ 2/3	
προς Σ. Λορέντζο 16/4	
α. Λας Πάλας 952	
προς Βραζιλία 5/4	
προς Σαγκάη 23/4	
μετ. «Phoenice» (κ.)	
προς Μπ. Άιρες 4/5	
πρ. Μπείλντ 16/4	
προς Ιντσόν 20/3	
προς Παράναγουα 25/4	
ε. Μπουσάν 10/4	
προς Κόστα Ρίκα 23/4	
προς Σιγκαπούρη 21/4	
προς Ασσάμ 9/5	
προς Ντουάλα 19/4	
πρ. Χουαλιέν 20/4	
α. Κολούμπια Ρίβερ 5/5	
προς Βομβάη 10/5	
προς Βενεζουέλα 1/4	
διάλυση Αλόνκ *	
α. Βομβάη 1/5	
προς Κόντινεντ 27/4	
α. Τζόρφ Λασσάρ 29/3	

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	76	4123
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	9980
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΙΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.μ.)	68	53075
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΝ (π.)	68	8766
ΛΙΣΣΟΣ (μ.)	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛ'Υ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
MSC ΦΕΝΤΕΡΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΚ.	75	34745
ΜΑΤ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8047
ΜΑΥΡΟΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΥΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΠΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587

προς Τρίπολη 2/5	
προς Πομπόνο 29/4	
επισκ. Πειραιά 24/3	
μετ. «Ση Σερενίτι» (κ.)	
προς Κριστομπαλ 5/5	
ε. Γκουαγιακούλι 8/4	
α. Ν. Ορλεάνη 27/4	
προς Βιτόρια 25/4	
προς Νοβοροσίσκ 2/5	
ε. Σαντάντερ 2/5	
ε. Πόρτ Σάϊν 4/5	
στο Λάγος 20/2	
ε. Κουίνχουαγκντάο 4/4	
ε. Χουάγκου 6/4	
ε. Μπαλκασ 4/3	
ε. Σετσουμπάλ 7/5	
ε. Τζάκσονβιλ 5/5	
α. Ν. Ορλεάνη 19/4	
προς Πειραιά 2/5	
προς Άμπου Ζενίμα 11/4	
προς Μαρακάμπο 27/4	
ε. Χοντίντα 24/4	
επισκ. Κο Τσιόγκ 21/3	
ε. Αμβέρσα 2/4	
προς Ελλάδα 30/54	
ε. Φουτζέιρα 6/5	
ε. Κωνσταντίνε κυριακή	
ε. Κωνσταντίνε 30/4	
δ. Πόρτ Καρτίρ 22/4	
προς Κούβα 21/4	
ε. Βομβάη 20/4	
διάλυση Ινδία	
ε. Γδύνια 31/3	
ε. Πασκάγκουλα 30/4	
ε. Σαν Φραντσίσκο 3/5	
ε. Μπαγκκόκ 10/4	
πρ. «Diamond Marine»	
προς Ιταλία 27/4	
ε. Καλαμπάρι 13/4	
δ. Σουέζ 3/5	
προς Σάντος 7/5	
προς Μαυρίκιο 29/4	
ε. Γένοβα 3/5	
ε. Ντάρμπαϊν 2/5	
α. Ν. Ορλεάνη 3/5	
ε. Μπ. Άιρες 21/4	
ε. Μομπάσα 14/4	
πρ. «Anglo Melbourne»	
προς Σεπετίμα 26/4	
προς Λιβύη 22/2	
α. Κάτα Κινάμπλου 7/5	
ε. Πειραιά 3/5	
προς Βραζιλία 16/4	
προς Ν. Αμερική 7/5	
ε. Λάγος 10/4	
ε. Τομασάνα 15/3	
προς Ταρτούζ 27/4	
ε. Ίμνιγκχαμ 2/5	
προς Πειραιά 29/4	

ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΑΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Γ. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878
ΚΑΤΥΑ Νίκι.	74	26316
ΚΕΑ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΥΤΙ (κ.)	71	8373
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΤ'Α	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.π.)	72	55878
ΚΙΓΚ ΣΕΓ'ΛΟΡ (π.)	76	20486
ΚΙΓΚΦΙΖΕΡ (κ.)	73	12631
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΕΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15755

MARIA ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
MARIA M. (κ.)	73	17327
MARIA ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
MARIGKOLANT (δ.π.)	70	17487
MARIGΟΥΛΑ (κ.)	79	6784
MARIGΟΥΛΑ K. (κ.)	74	30381
MARIKA 7.	73	81263
MARIKOM I (A.B.)	63	9221
MARILIA A. (μ.)	74	19928
MARIMΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
MARINA (M.)	70	18628
MARINER (δ.Μηχ.)	76	138765
MARINER (κ.)	70	9077
MARIOΣ (μ.)	76	10526
MARITSA (κ.)	68	21228
MARTIN (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.π.)	73	106718
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΛΑΚ (μ.)	72	8945
ΜΕΓΑ ΜΠΡΗΖ (μ.)	73	8681
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΓΑ ΣΤΑΡ (μ.)	71	11298
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Λ. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΔΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΑΝΤΟΣ (μ.)	82	32506
ΜΙΛΑΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΔΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ- ΤΣΟΥ'Σ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙ'ΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΓΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Αιβ.)	73	31881
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480

N. ΜΕΡΙΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑ'ΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ'Τ' ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡΙ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Δ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567

α. Νάπολη 5/5	
προς Γκουαγιαμάς 13/4	
προς Μομπάδα 30/3	
προς Ντουμπί 17/4	
πρ. «Cidade de Belem»	
προς Ρίο Γκράντε 19/4	
προς Σιγκαπούρη 23/4	
στον Πειραιά 15/4	
προς Ταϊλάνδη 3/5	
α. Μάντρε ντε Ντέους 29/4	
ε. Χοντίντα 28/4	
προς Φουτζέιρα 7/3	
ε. Ρεϊνιόν 25/4	
δ. Κων/πολη 20/2	
ε. Οδησσό 17/4	
ε. Ντελφζυλ 24/4	
προς Νταλίν 25/4	
ε. Πειραιά 11/3	
α. Κεχάου 1/5	
προς Τσιταγκόνγκ 27/3	
προς Χάργκ 5/2	
προς Αγγλία 29/4	
επισκ. Ρουέν 8/5	
ε. Νταούλα 3/4	
προς Κλαϊπέδα 1/5	
επισκ. Πειραιά 15/4	
ε. Ντάρμαν 1/5	
προς Βιτόρια 14/4	
προς Νοβορόσισκ 16/4	
επισκ. Τζέμπελ Άλι 13/4	
α. Κόρπους Κρίστι 6/4	
ε. Λ. Τσάρλα 26/4	
προς Άνναμπα 5/5	
προς Ευρώπη 25/4	
ε. Σχέσιν 5/5	
προς Λιβύη 7/4	
ε. Ν. Ορλεάνη 4/5	
επισκ. Πειραιά 30/4	
προς Μιζουράτα 17/4	
προς Νασάου 22/2	
υπέστειλε ελληνική	
προς Τολίδο 6/5	
προς Καραϊσι 7/5	
προς Καέν 5/5	
προς Χιούστον 11/4	
προς Π. Μπολβάρ 22/4	
προς Σεμαράκ 2/4	
επισκ. Πειραιά 9/5	
αργεί Κολούμπα	
προς Σιλικά 25/3	
προς Πετρόπολη 26/4	
ε. Βιάνο ντε Κάστελο 3/5	
στη Σεμόγκα (αποθήκη)	
προς Ιταλία 18/4	
ε. Ντάρμαν 4/5	
επισκ. Πειραιά 19/2	
ε. Σ. Λορέντζο 26/4	
μετ. «Μπαού Φιν» (μ.)	
ε. Μπουρκας 23/3	
προς Κίνα 19/3	
δ. Ντόβερ 7/5	
προς ΗΠΑ 24/4	
προς Λορέ 21/4	
προς Γένοβα 8/5	
α. Καρταγόνα 28/4	
προς Σ. Ευστάθιο 27/4	
προς Αμβέρσα 26/4	
προς Τζέντα 28/4	
προς Ρότερνταμ 4/5	
προς Κριστόπαλ 5/5	
προς Τσιβιτάβενια 27/4	
ε. Ιντσόν 24/4	
προς Σαντιάγο 12/4	
προς Οκρίκα 28/4	
προς Εύξεινο Πόντο 16/4	
στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)	
προς Κουβέιτ 26/4	
προς Τόκιο 20/4	
ε. Σαν Μπεν ντε Τρόντο 2/5	
μετ. «Κυριάκου D.» (π.)	
προς Βενεζουέλα 3054	
α. Άκαμα 28/4	
στο Πόρτ Άλφρεντ	
ε. Σαλβαντόρ 30/4	
προς Βηρυτό 1/5	
προς Σαντάντερ 28/4	
α. Ν. Ορλεάνη 21/4	
προς Λε Χάρβη 19/4	
προς Σιγκόνγκ 5/5	
μεταφορές Αγκόλας	
προς Μοζαμβίκη 23/4	
προς Θεσσαλονίκη 30/4	
ε. Βαρκελώνη 2/5	
προς Ελλάδα 21/4	
ε. Δουνκέρκη 5/5	
προς Μπούγκο 26/4	
προς Γκουαγιακούιλ 6/5	
προς Μπ. Αμπάς 27/4	
προς Ιταλίδι 24/4	
προς Βρέμη 8/5	
προς Κουανέν 7/4	
προς Μ. Μαγκάνουι 23/4	
προς Σιγκαπούρη 3/4	

ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ.	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΒΙΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΟΡΒΙΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕ'ΙΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689
ΝΤΙΠΛΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΙΚ.	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Σ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ' (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΤΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΣΙΡΙΣ I. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ I (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ.	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8926
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (N.M.)	73	53326
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣ (κ.)	81	8352
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΤΣΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	70	14851
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.)	74	16388
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ.)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΓ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930

προς Λας Πάλμας 27/3
προς Ελλάδα 2/5
προς Ιταλία 4/5
προς Δ. Αφρική 22/4
ε. Πόρτο ντε Σάντα Μαρία 18/3
προς Ρίο Ιανέιρο 27/4
διάλυση Κίνα
πρ. «Τζιόβι»
προς Μπαγκλαντές 10/4
στο Κανακάλε 31/3
ε. Ναγκόγια 29/4
προς Λόγκου 17/4
προς Αγ. Βικέντιο 24/2
ε. Φουτζέιρα 18/3

προς Πειραιά 7/5
ε. Πειραιά 29/4
προς Περού 17/4
προς Γκράντ Καϊμάν 5/5
προς Τάμα 29/4
ύψωσε σημ. Μάλτας
ε. Ρουέν 30/4
α. Γκντάνσκ 7/4
προς Νταβό 23/4
στο Χάργκ (αποθήκη)
ε. Χόγκ Κόνγκ 4/5
αργεί Πειραιά
ε. Μπωμόν 12/4
προς Ινδονησία 21/4
προς Τροισπόλη 22/4
ε. Πειρ. 28/4
α. Ν. Ορλεάνη 20/4
στον Πειραιά 15/4
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ε. Μάντρε ντε Ντέους 2/5
προς Τραμαντάι 26/4
προς Αλγερία 24/4
προς Κοπερ 3/5
προς Λιβύη 14/4
προς Μόντρεαλ 26/4
προς Ταρτούζ 3/5
προς Φιλαδέλφεια 29/4
προς Χάργκ 21/4
μεσογειοί μεταφορές
αργεί Πειραιά
προς Παρανάγουα 16/4
α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ε. Μόγκλα 25/4
προς Κωνσταντία 2/5
προς Ιλισόβακ 14/4
α. Ραβέννα 23/4
ε. Λορέντ 6/5
ε. Ιντσόν 26/4
προς Καζαμπλάνκα 26/4
προς Φλάσσιγκ 6/5
προς Σουγκέι Ρατζάγκ 15/4
προς Ραβέννα 17/4
προς Ελλάδα 26/4
ε. Φουτζέιρα 15/4
ε. Μονρόβια 24/4
προς Ιαπωνία 26/4
α. Ντάρμπαϊν 17/4
επισκ. Μοντεβιδέο 7/5
προς Ρίο Γκράντε 19/4

στον Πειραιά 2752
ε. Σέτε 2/5

προς Γιβραλτάρ 1954
προς Σάντος 5/5
ε. Σάντος 20/4
ε. Δουνκέρκη 1/5
α. Χοντίνεϊρα 27/4
ε. Ικόνιο 24/4
προς Ντουμπάι 1/5
α. Κασσιούγκ 28/4
προς Γιβραλτάρ 5/3
ε. Μαριουπόλ 28/4
ε. Φίρσφολκ Κλάους 9/5
προς Γκίλφοκ 14/4
α. Αμπιτζάν 7/4
προς Βαλπαράϊζο 24/4
προς Μασσαλία 24/4
ε. Ρενόιν 23/4
προς Βάρνα 25/4
ε. Κωνσταντίνα 29/4
ε. Κεηπτάουν 7/5
προς Μερσίνη 19/4
προς Τάμα 23/4
στον Κρότωνα 24/4
προς Ουλαάν 23/3
προς Μανάνζας 19/3
προς Καστέλλων 5/5
α. Σαν Λορέντζο 22/4
ε. Τζουζιάνα Τέρμιναλ 28/3
προς Συρία 23/4
διάλυση Αλγκ

προς Αγαδιό 5/5
α. Ρίο Χάινα 2/5
προς Μπ. Άιρες 21/4
ε. Μπάρ 13/3
προς Ρωσία 12/4
α. Βανκούβερ 21/3
αργεί Πειραιά
προς Κάντα 25/4
προς Μοστανκανέμ 15/4
προς Τζακάρτα 30/4
α. Άντεν 27/3
ε. Γκουαϊκουϊλά 21/4
προς Παρανάγκουα 20/4

ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Σάο Σεμπασιάν 30/4	ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11413	ε. Γκουινιακούλι 17/4
ΠΗΛΕΟΠΗ Ι. (π.)	69	3044	βυθίσθηκε Λιός 3/4	ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.7)	68	14674	προς Ρεσίφ 30/53
ΠΗΛΕΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	ε. Βανκούβερ 5/5	ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	ε. Μόγκλα 30/4
ΠΗΛΕΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Καρασί 29/4	ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Ν. Ορλεάνη 5/5
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 28/4	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	ε. Βερακρούξ 8/4
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	8162	προς Σιγκαπούρη 24/4	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Αλγερία 29/4
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Λα Πλάτα 21/4	ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450	επισκ. Πειραιά 15/3
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Χοντίντα 30/4	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Μπρίστολ 1/5
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	προς Μπαγκόγκ 24/4	ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Φουτζέιρα 27/4
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Αμπιζάν 19/3	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Κίνα 19/2
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	α. Αβίλς 22/4	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	προς Αυγουστά 24/4
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Σάο Φρανσίσκο 28/4	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	ε. Βάρνα 11/4
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	προς Αγγλία 7/5	ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	ε. Μπουρκάς 25/4
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Τουμπάρσο 1/4	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ιαπωνία 22/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	α. Σιγκαπούρη 24/4	ΣΗΓΚΡΕΤ'Σ ΙΙ (κ.)	77	38886	ε. Ελσινόρη 4/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Γαλλία 2/5	ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Ζαβία Τέρμ. 5/5
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	προς Βραζιλία 15/4	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Γιβραλτάρ 6/5
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Τρινιδάδ 6/4	ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Δακάρ 2/4
ΠΟΡΤΑ'ΓΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Νταρ ες Σαλάμ 21/4	ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	προς Κούβα 27/4
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166	ε. Λος Άντζελες 20/54	ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Κούβα 1/4
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Τζέντα 2/4	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Αμβέρσα 9/5
ΠΡΑΤ'Μ	70	10469	προς Γδύνια 1/5	ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (μ.)	77	14275	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Πειραιά 2/5	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ (μ.)	77	14275	στο Ούμ Κουάρ
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Λεμεσό 6/5	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Τεκριντάγκ 27/4
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	74	44989	προς Ισπανία 7/5	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Σαν Λορέντζο 28/4
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	προς Κανάδα 23/3	ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812	επισκ. Πειραιά 24/3
ΠΡΑΤ'Μ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	πρ. «Sea King»	ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙ (π.)	69	3472	αργεί Πειραιά
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963	προς Ταϊτσούγκ 9/5	ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙΙ (π.)	71	5699	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	μετ. «Μαριόν» (ε.)	ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Ελσινόρη 27/3
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Αμπιζάν 17/4	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Βαλτική 30/4
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	πρ. «Σηβέντσορ»	ΣΗΜΠΟΝΙ ΙΙ (δ.μ.)	74	17798	προς Ρας Λανούφ 1/5
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	διάλυση Ταϊταγκ	ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	προς Καρσάρ 20/4
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Μακίε 16/4	ΣΗΜΠΡΕΤ'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	ε. Αμβέρσα 9/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣ	74	15539	ε. Ν. Υόρκη 2/4	ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	επισκ. Γκνάνσκι 7/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	προς Μαδανγκάρ 19/4	ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (κ.)	74	18373	προς Λισαβόνα 22/4
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Μόντρεαλ 22/4	ΣΗΝΤΡΑ'ΓΒ (κ.)	82	18709	δ. Ντόβερ 6/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Τσανκά 25/4	ΣΗΠΕ'Σ (μ.)	77	15225	προς Πειραιά 3/4
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)*	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)	ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	προς Ζαρζίς 29/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	67	9629	μετ. «Oceanic»	ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	ε. Ρότερνταμ 8/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προς Τζουμπάιλ 13/4	ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	α. Βανκούβερ 20/4
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Κωνσταντία 29/4	ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	ε. Αϊλ οφ Γκράιν 9/5
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Πειραιά	ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Ιντσόν 30/4
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Ζήμπαγκε 2/5	ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Γιβραλτάρ 1/5
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Μπουεναβεντούρα 28/4	ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Αλγκεθίρας 25/4
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Καλλία 27/4	ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	προς Κόλπο ΗΠΑ 5/4
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Μπαγκλαντές 1/4	ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.)	70	17571	προς Μπαθναγκάρ 27/4
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Ρότερνταμ 27/4	ΣΗΤΑΡ ΙΙ	83	18173	ε. Γουέστερνπορτ 2/5
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	προς Ρότερνταμ 30/53	ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661	στη Βηρυτό 2/5
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Ν. Αφρική 23/4	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΝ (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 28/3	ΣΗΤΟ'Υ'Υ'Υ' (κ.)	74	16819	προς Νοβοροσίσκ 3/4
ΡΑΒΕΝ (κ.)	71	9646	προς Πένκο 25/4	ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	προς Ιταλία 5/5
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	ε. Σάντος 22/4	ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς Βλαδιβοστόκ 13/2
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	προς Πειραιά 26/4	ΣΗΤΣΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Παράναγους 7/4
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Λέγκχορν 8/5	ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763	προς Ιλιπόβσκ 27/5
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Χουάγκου 4/3	ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Βάρνα 14/4
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995	επισκ. Πειραιά 30/4	ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	α. Πόρτ ντε Μπούκ 24/4
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Ντουάλα 23/4	ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	προς Ιταλία 4/5
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥΣ ΣΤΑΡ	69	9716	α. Άσπτον 3/5	ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Εύξεινο Πόντο 1954
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	α. Ρίο Γκράντε 30/4	ΣΗΧΟΟΥΠ ΙΙ (κ.)	72	15275	προς Μπελαγκουάν 3/5
ΡΕΜΠΡΑΝΤ (κ.)	77	8686	μετ. «Πριματίστ» (π.)	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Μπ. Αμπός 7/4
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	ε. Κονακρού 29/4	ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	προς Μωχαμέντια 1/4
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Νικολάγιεφ 14/4	ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Πενάγκ 5/5
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	προς Ιταζόι 27/4	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Πετρούπολη 6/5
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς Άνναμα 21/4	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΚΕΤ (π.)	85	13911	προς Σιγκαπούρη 25/5
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	ε. Γκνάνσκι 17/4	ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Βαλτική 25/3
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810	προς Μοστανγκανέμ 4/5	ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Ρότερνταμ 27/4
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρ. «Λάουρα»	ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΘ (Μηχ.)	75	13835	προς Βιτόρια 9/4
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	προς Τουμπάρσο 12/4	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	ε. Τζουμπάιλ 30/4
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	προς Δακάρ 28/4	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	προς Χακάτα 18/4
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	στο Γκιζάν	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Βαρκελώνη 30/54
ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	67	37625	προς Σουέζ 13/4	ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466	προς Γκρεσίβ 25/3
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	69	38714	α. Σάο Σεμπασιάν 17/2	ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	προς Σαγκάη 20/4
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	73	22626	προς Αργεντινή 14/4	ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	προς Κριστομπαλ 7/5
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Καέν 8/5	ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	προς Κριστομπαλ 15/54
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	διάλυση Ινδία	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Ντάρμπαν 20/4
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	προς Ν. Κορέα 20/3	ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	προς Φιλαδέλφεια 24/4
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Μπωμνόν 9/4	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Γιβραλτάρ 16/4
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	διάλυση Αλγών	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Πάλαμο 5/5
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στο Χάρνκ	ΣΟΛ (π.)	73	22126	ε. Πόρτ Κέλαγκ 28/4
ΣΑ'ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	α. Νάπολη 27/4	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Αρούμα 23/4
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Γιβραλτάρ 19/4	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Ναντόγκ 18/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765	ε. Κολόμπο 23/4	ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	α. Μοντορ 29/4
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Κάδιξ 15/4	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	προς Μπαγκόγκ 19/4
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	προς Κεϋλάνη 28/4	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	προς Τυνισία 28/4	ΣΟΥΦΙΑ (κ.)	68	2712	στον Π. Ορινόκο 13/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	14523	προς Κίνα 30/3	ΣΠΑΡΤΑ (π.)*	69	1595	προς Δακάρ 24/4
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	69	9584	μεσογειακές μεταφορές	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	προς Πειραιά 4/5
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	66	3314	προς Πειραιά 29/4	ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	ε. Πειραιά 3/5
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	70	11122	ολική απώλεια	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Ελλάδα 16/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	71	9084	ε. Κωνσταντία 3/4	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. Μπουεναβεντούρα 14/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	13575	ε. Ταρρακόνια 4/5	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	προς Μοντρεάλ 21/4
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	8739	προς Βάρνα 7/4	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Γουίλκινσον 7/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Θα.)	83	8739	εγκαταλείφθηκε Μοστανγκανέμ	ΣΤΑΜΟΝ (κ.)	77	10976	α. Γιβραλτάρ 28/4
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	α. Λας Πάλας 18/4	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	προς Πόρτ Άρθουρ 23/4
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137	προς Νικόσια 16/4	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	μετ. «Vedia» (Ον.)
ΣΑΟΥΘ Α'Γ'ΑΝΤ (π.)	75	12322	προς Τουμπάρσο 30/4	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	19589	προς Πόρτ Άρθουρ 23/4
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498	προς Κάρταγένα 3/5	ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502	προς Πόρτ Άρθουρ 23/4
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	προς Αλγέρι 13/4	ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	μετ. «Vedia» (Ον.)
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	84	3793	μετ. «CTE Citta» (λ.)	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Σιγκαπούρη 3/5
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	προς Ιαπωνία 27/4	ΣΤΑΡΜΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	προς Λα Πλάτα 25/4
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811	προς Αμπιζάν 22/4	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	11133	στο Κάρκχ (αποθήκη)
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	προς Μπατάν 10/4	ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710	ε. Βομβάη 25/4
ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μομπάσα 9/4	ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	μετ. «Golden Navigator» (π.)
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	ε. Πεσκάρα 17/4	ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Κορέα 24/4
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	προς Μπαγκόγκ 26/4	ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4656	ε. Σαν Κίτριαν 11/4
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	ε. Κωνσταντία 29/4	ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Αμβέρσα 5/5
ΣΕΝΣΕ'Ι (κ.)	75	18837	δ. Ντόβερ 2/4	ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Λας Πάλας 30/3
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	α. Αλεξάνδρεια 21/4	ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	μετ. «Στέινλες Χιόνγκ» (π.)
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262					
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7)	70	1598					

ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)...	85	4711	προς Καράτι 27/4	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)...	65	12636	α. Ντουμπάι 19/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)...	69	6183	προς Σάφι 29/4	ΦΛΕΑΡ (κ.)...	72	16398	προς Κούβα 7/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΟΡΚΑΓΚΕΡ (δ.π.)...	70	12098	ε. Ντάρμπαν 24/3	ΦΛΕΤΣΑ (κ.)...	74	17255	υπετέικε σημαία Μάλτας
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)...	69	1453	προς ΗΠΑ 4/4	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)...	75	20452	προς Κωνσταντίνα 29/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)...	80	3627	α. Αλεξάνδρεια 23/4	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)...	75	20214	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΕΪΛΟΡ (δ.π.)...	85	4710	προς Ντάρμπαν 30/3	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠΗ (κ.)...	73	53518	προς Νοβοταίν 3/5
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)...	75	17894	προς Πόρτ Σουδάν 26/4	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)...	81	26512	προς Γιβραλτάρ 18/4
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)...	81	9112	ε. Κεηπάδων 7/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)...	76	23104	α. Ν. Ορλεάνη 25/4
ΣΤΟΡΚ (μ.)...	69	9609	προς Περού 26/3	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)...	77	18745	προς Θρη Ρίβερς 16/4
ΣΤΟΡΚ (κ.)...	10	15265	προς Ρόττερταμ 5/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)...	80	26512	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)...	75	12376	ε. Γιβραλτάρ 6/5	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)...	74	31972	ε. Γκντάνακ 5/5
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Ντάρμπαν 28/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)...	63	10736	προς Ν. Αμερική 13/4
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)...	77	29729	προς Νικόσια 25/4	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)...	73	17918	ε. Βρέμη 28/4
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)...	77	8784	ε. Λισσαβών 21/4	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)...	74	19959	προς Κίνα 26/4
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)...	72	9076	προς Λισσαβών 24/4	ΦΡΑΤΣΗΣ Μ. (κ.)...	77	11249	ε. Γκουαγιακούλ 28/4
ΤΑΞΕΧΟΡΝ*	70	18736	προς Ισπικάκι 23/4	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)...	68	15809	στο Τζέμπε 'Αλ 24/1
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)...	68	10964	στο Κάμπο Φήλντ (αποθήκη)	ΦΡΗ ΠΙ'ΙΣ (μ.)...	69	15688	στον Πειραιά 1/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)...	78	11562	ε. Μομπάσα 7/4	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)...	69	15688	ε. Πειραιά 1/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)...	73	19420	προς Μπ. Άιρες 28/4	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)...	63	26759	προς Κουάγκου 24/12
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)...	78	10372	ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 21/4	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)...	73	29709	προς Οδησσό 5/4
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)...	79	8957	προς Νακόντα 24/4	ΦΡΙΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)...	68	8034	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 13/4
ΤΕΡΝ (κ.)...	73	19735	προς Μπαγκλαντές 13/4	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΗΑΝ (π.)...	68	9342	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 1/5
ΤΖΑΝΤ (μ.)...	67	1498	προς Κωνσταντίνα 2754	ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)...	76	1756	προς Άντοντ 30/4
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)...	61	1252	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)...	73	5871	προς Κεηπάδων 13/4
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)...	70	28415	ε. Νταλιόν 7/4	ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)...	73	6679	προς Κριστομπαλ 26/4
ΤΖΕΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)...	78	16329	ε. Χόγκ Κόγκ 5/5	ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)...	80	2222	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 25/4
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)...	74	18204	προς Αμπιτζόν 24/4	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)...	69	8065	προς Ταϊβάν 1/5
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)...	81	3375	προς Μαριουπόλ 22/4	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)...	70	1971	προς Ταϊβάν 18/4
ΤΖΟ'Υ (Όν.)...	78	5868	προς Πειραιά 30/4	ΦΡΙΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)...	80	2175	ε. Μπουσάν 18/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)...	70	9954	ε. Καζαμπλάνκα 21/4	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)...	74	8741	ε. Φλάσσινγκ 'Ιστ 2954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)...	73	9044	ε. Καράτι 22/4	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)...	75	8413	μετ. «Αίς Κρέστ» (κ.)
ΤΖΟΝ Ν. (κ.)...	72	5907	προς Λάγος 27/4	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)...	68	1568	προς Νουαντμπου 1/5
ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)...	78	15660	προς Μομπάσα 4/5	ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)...	68	5631	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)...	70	10197	ε. Κων/πολή 6/5	ΦΡΙΟ ΓΑΛΛΙΑ (π.)...	77	6680	προς Ν. Ζηλανδία 16/4
ΤΖΟΡΤΖ (μ.)...	69	14003	πρ. «Θουρη»	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)...	88	4999	προς Ν. Αφρική 29/4
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ...	83	21000	ε. Πόρτ Μόρσμου 7/5	ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (π.)...	82	1500	προς Καζαμπλάνκα 28/4
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)...	69	5406	ε. Πόρτ Μόρσμου 25/4	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (π.)...	90	5286	α. Γκισμπαρν 27/4
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)...	76	19166	ε. Γκουαγιακούλ 28/4	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)...	89	4999	προς Μπερμεράθεν 8/5
ΤΗΝΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ (κ.)...	73	12376	ε. Ρίο Ιανέιρο 23/4	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)...	75	3699	προς Μπουσάν 27/4
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)...	65	15090	προς Χάργκ 'Αϊλαντ 28/4	ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)...	80	2162	προς Ν. Κορέα 15/4
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)...	69	11020	ε. Φρήτσον 7/4	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)...	90	5286	προς Αμβέρσα 5/5
ΤΟΞΑ (κ.)...	71	9082	ε. Αρική 25/4	ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)...	68	5537	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)...	79	20331	προς Αργεντινή 19/4	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)...	82	1500	δ. Ντόβερ 7/5
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ (ΑΒ.)...	64	1598	προς Αργεντινή 30/3	ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)...	68	5644	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 1/5
ΤΡΑΣΤ (κ.)...	76	13550	προς Νοβοροσίσκ 29/3	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (π.)...	81	2172	προς Φώκλαντς 15/4
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)...	77	17339	α. Ν. Ορλεάνη 15/4	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)...	73	6627	προς Μπουσάν 22/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Ντάρμπαν 10/3	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)...	89	4999	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 26/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)...	75	23785	προς Πετρούπολη 6/5	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)...	79	5205	προς Τζέντα 22/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)...	80	30502	προς Πόρτο Ορντάζ 1/5	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)...	73	2987	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 15/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΓΑΛ (κ.)...	74	23757	προς Ιαπωνία 18/3	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)...	73	3563	ε. Λος Πάλλος 4/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	ε. Τάραντα 27/4	ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)...	90	5286	προς Φώκλαντς 15/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)...	76	30746	α. Ρίο Ιανέιρο 1/5	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)...	80	2222	ε. Ασία 10/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)...	73	43867	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 12/4	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)...	73	6863	προς Κορίντο 21/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)...	75	13567	ε. Μαντράς 28/4	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)...	75	44698	προς Σιράρα 26/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)...	76	13547	ε. Εσχομπάρ 16/4	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)...	75	44699	προς Κουβέιτ 30/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)...	74	43867	ε. Χόμπτον 3/5	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343	ε. Λίβερπουλ 7/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)...	72	79317	α. Φόξ 18/3	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)...	74	18694	προς Βανκούβερ 30/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)...	74	25394	προς Ακαγιούτλα 27/4	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)...	73	13687	προς Χιούστον 2/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	ε. Πειραιά 29/4	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)...	76	30000	προς Οδησσό 7/4
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)...	70	48501	προς Παρανάγουα 23/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)...	72	14986	προς Βραζιλία 6/5
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)...	72	12463	προς Αμβέρσα 27/4	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)...	76	126392	δ. Γιβραλτάρ 1/5
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)...	74	11644	ε. Κωνσταντίνα 29/4	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)...	68	12348	προς Σιγκαπούρη 14/3
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)...	74	8826	προς Ταϊβάν 23/4	ΧΑΦΙΑ (κ.)...	78	9918	ε. Τζέντα 24/3
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)...	77	10763	προς Μπ. Αμπάς 5/4	ΧΕΓΚ (δ.π.)...	79	5266	α. Γιβραλτάρ 30/3
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)...	74	11644	προς Παγκάδων Σούσου 15/2	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)...	70	12363	α. Ν. Ορλεάνη 15/3
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)...	75	47133	προς Παρανάγουα 24/4	ΧΕΡΟΝ (κ.)...	72	19407	ε. Ρινέικα 3/5
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	ε. Ιντσόν 25/11	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)...	72	10194	α. Μπαγκόγκ 30/4
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ)	68	15907	μετ. «Υπένεμα» (μ.)	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (π.)...	76	14760	προς Κόλπο ΗΠΑ 30/4
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)...	77	40059	α. Λύττελτον 25/4	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)...	71	6166	ε. Ν. Υόρκη 25/4
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)...	74	10059		ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)...	72	13437	προς Σαν Χοζέ 3/5
				ΧΙΟΥΠ II (π.)...	64	15404	α. Ρίο Χάινα 15/4
				ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)...	75	139421	α. Χιούστον 20/4
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954	α. Λος Άντζελες 17/4	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)...	75	3668	ε. Υμουίντεν 4/5
ΦΑΝΗΣ (κ.)...	77	20608	προς Βηρυττό 6/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (π.)...	73	14868	ε. Φουτζέιρα 3/5
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)...	76	9059	προς Καζαμπλάνκα 30/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (μ.)...	68	9170	ε. Ντακάρ 23/4
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)...	69	8767	προς Σαν Λορέντζο 16/4	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)...	71	1532	προς Λαττάκια 4/4
ΦΙΛΙΑ (κ.)...	72	13690	ε. Ντάρμπαν 2/5	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)...	79	12294	προς Κήλαγκ 28/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όν.)...	54	1598	ε. Γκάλατς 7/4	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)...	78	5386	μετ. «Χρυσή Π.» (μ.)
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)...	76	4617	προς Μπλινκ 3/5	ΧΥΚ (κ.)...	74	19451	πρ. «Χρυσοβαλάντου Γκρέις»
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)...	70	9243	επωλήθη Έλληνες	ΧΥΚ (κ.)...	77	15642	προς Ιταλία 21/4
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	αγορά από αλλοδαπούς	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)...	72	17674	προς Αλγερία 14/4
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)...	67	15621	α. Μερσίνη 27/4	ΩΡΟΡΑ (Μ.)...	76	6744	προς Γδύνια 6/5
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	προς Αργεντινή 19/3	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)...	76	7049	προς Υεμένη 6/5
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)...	68	13580	προς Καζαμπλάνκα 7/5	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	79	7366	ε. Κονακί 29/4
ΦΛΑ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)...	70	24956	ε. Ιντσόν 5/12	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)...	76	7049	επισκ. Πειραιά 19/3
				ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)...	76	7049	ε. Αμπιτζάν 7/4
				ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	α. Ρουέν 28/4

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



M/V PATRIOTICOS BULKCARRIER

BLT: 1986

DWT: 22.000

PABROCO INC

47-49 Akti Miaouli
Piraeus 185 - 36
Tel: 01 - 4292780 - 4
Tlx: 212548 - 212549
Fax: 01 - 4292576

ALLSEAS SA

15-17 Rue Du Tunnel
Carouge 1227 Geneva
Tel: 022 - 3438930
Tlx: 422 445
Fax: 022 - 3439022