

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1992

Αρ. Φύλλου 1371/1130

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

M. 1371 / 1130

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1992

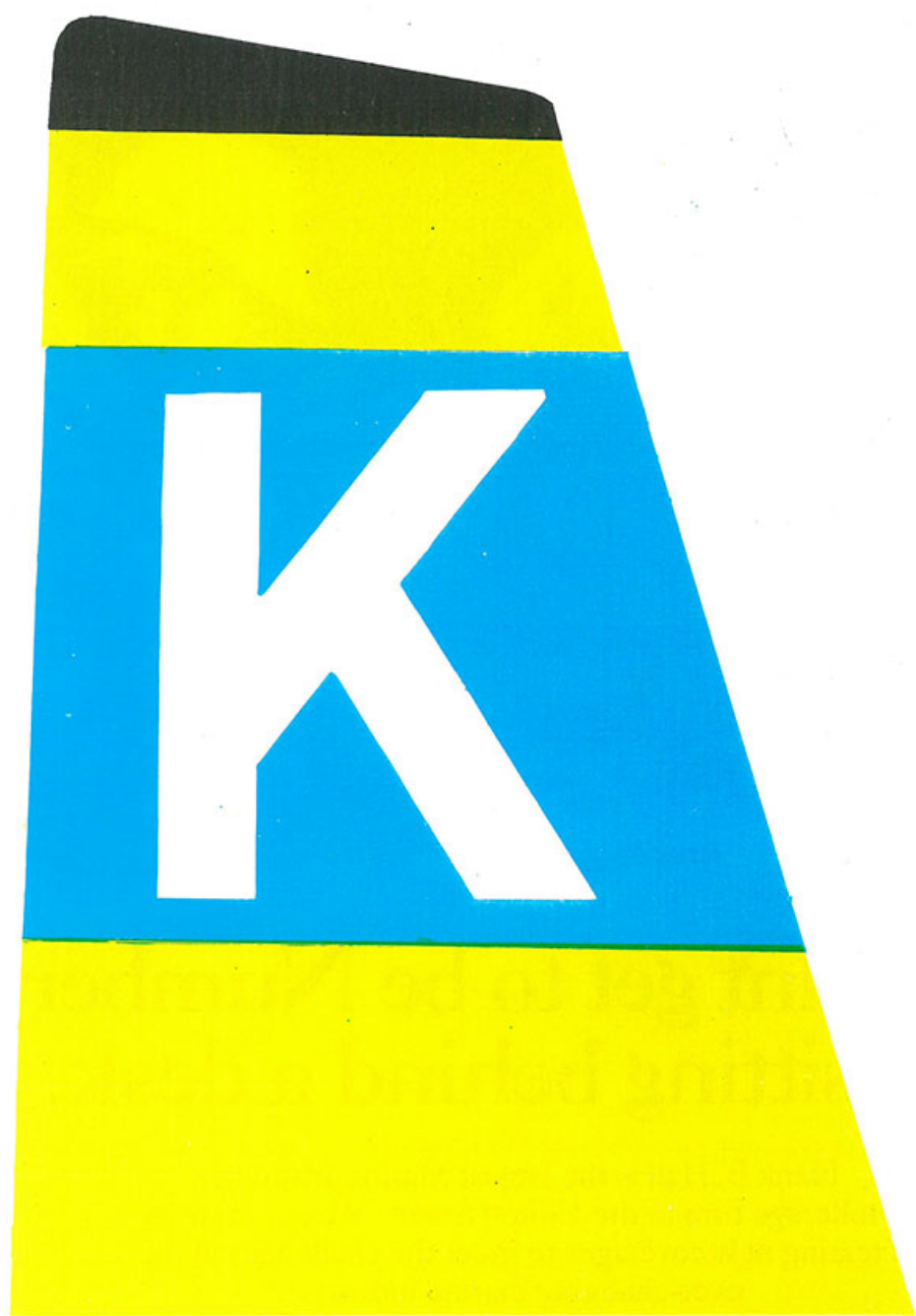
ΔΡΧ. 400



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

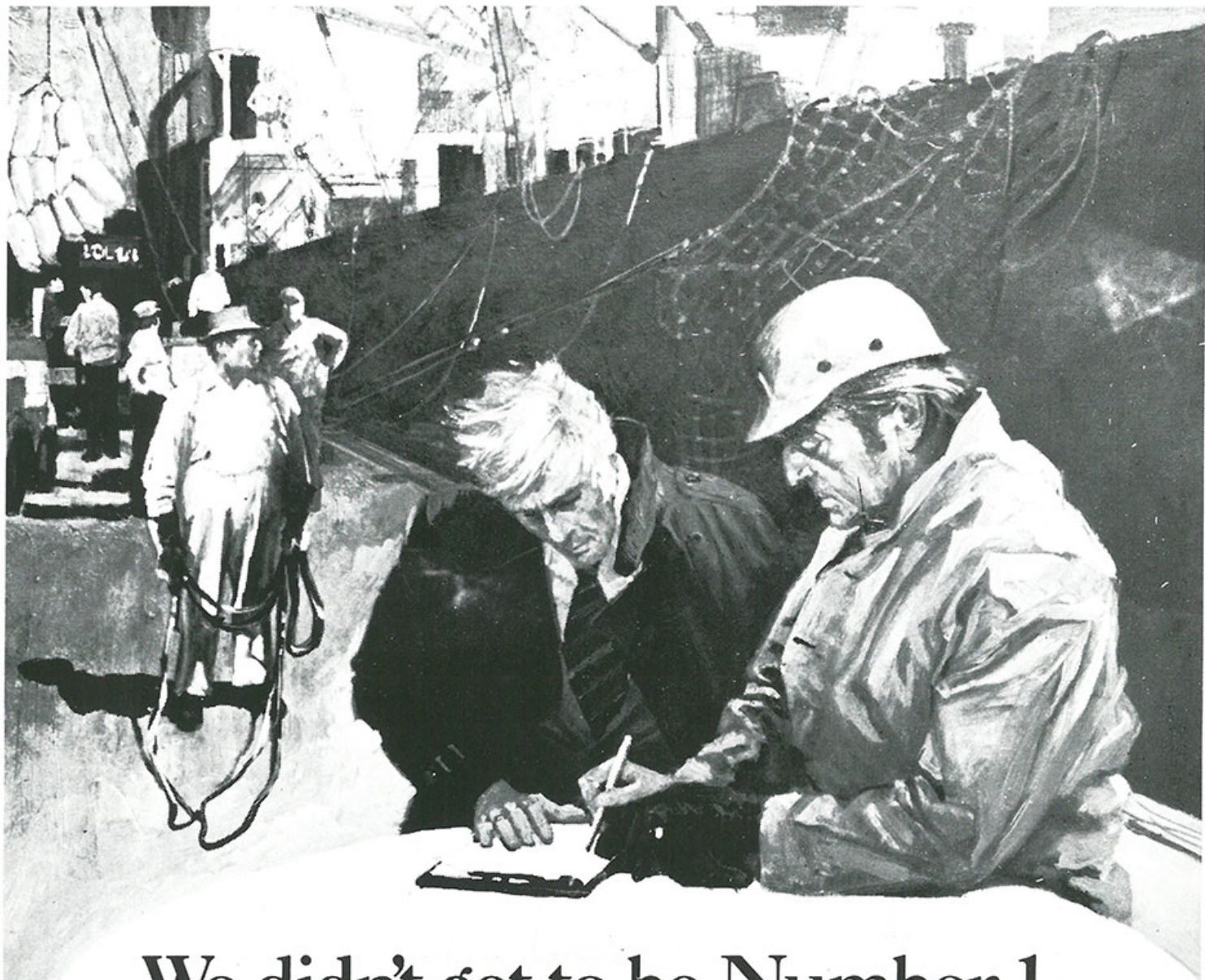
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

- 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
-



Athenian Group of Companies

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



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

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

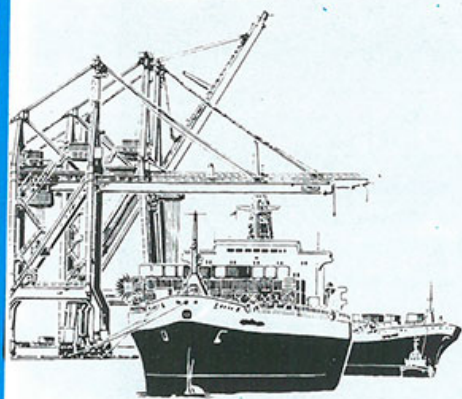
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

**15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1371/1130
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. 1371/1130 September 15th, 1992
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:**
77, Notara Str. - 185 35 Piræus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piræus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

13 Η νέα διατύπωση του Όρου 16 που
διέπει τη σύσταση Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης.

17 Σκέψεις με αφορμή ένα ατύχημα.
Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.

21 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

25 Η Πειρατεία.
Μια σφαιρική παρουσίαση του προβλήματος.

28 Η Ναυτιλία της πρώην ΕΣΣΔ.

30 Ο προληπτικός χαρακτήρας της απαγόρευσης
του κατάπλου των πλοίων.
Του υποπλοιάρχου Λ.Σ. Δημ. Μυλωνόπουλου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 33 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ**
- 41 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 43 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 46 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 48 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 51 ENGLISH SUPPLEMENT**
- 55 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**



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 ώρα του εθνικού νηολογίου

Η νέα διατύπωση του όρου 16, που περιελήφθη ήδη στην εγκριτική πράξη νηολογήσεως του δεξαμενοπλοίου «Σκόπελος» και ως εκ τούτου αποτελεί πλέον καθεστώς (το πλήρες κείμενο δημοσιεύεται στις σελίδες 13-15) μας παρέχει τη δυνατότητα να πούμε χωρίς περιστροφές ότι ήρθε πραγματικά η ώρα του εθνικού νηολογίου.

Βεβαίως, οι σχετικές αποφάσεις θα ληφθούν από τους ίδιους τους εφοπλιστές. Που θα σταθμίσουν και θα μετρήσουν τα υπέρ και τα κατά και εν συνεχεία θα αποφασίσουν, όπως άλλωστε κάνουν σε κάθε περίπτωση και όπως έκαναν τα τελευταία χρόνια και με τις ορθές επιλογές τους στις δύσκολες στιγμές κατόρθωσαν να ξεπεράσουν χωρίς ζημιές τη μακρότερη κρίση που έζησε αυτή η γενιά.

Στα υπέρ μπορεί να μετρηθούν:

Πρώτο η πλήρης ελληνοποίηση της ελληνικής ναυτικής επιχειρήσεως και η εξασφάλιση του γνήσιου δεσμού πλοίου και σημαίας.

Δεύτερο, η απαλλαγή από τη δουλεία της χρησιμοποίησης των ευκολιών που είχαν καθιερωθεί από άλλες χώρες που ήθελαν έτσι να επωφελούνται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των άλλων, μεταξύ των οποίων πρωτίστως περιλαμβάνονταν οι Έλληνες.

Τρίτο, η εξασφάλιση της κοινοτικής καλύψεως και η αποφυγή του κινδύνου της αμφισβήτησεως που μπορούσαν να προβάλουν ανά πάσα στιγμή οι ανταγωνιστές της Ελληνικής Ναυτιλίας οι οποίοι στο μεταξύ «είχαν δέσει το γαϊδούρι τους» στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και μπορούσαν να ομιλούν (και να ενεργούν) σε βάρος μας από θέσεως ισχύος.

Τέταρτο, η αποφυγή της διπλής φορολογίας στις χώρες με τις οποίες υπάρχουν σχετικές συμφωνίες της Ελλάδος, μεταξύ των οποίων την κυριότερη θέση κατέχουν οι Ηνωμένες Πολιτείες.

Στα κατά μπορούν να μετρηθούν η επιβάρυνση που θα υπάρξει λόγω NAT και το πρόβλημα της επανδρώσεως που έτσι και αλλιώς υπάρχει και σή-

μερα αλλά η Ελληνική σημαία εξασφαλίζει λύσεις που δεν μπορούν να δώσουν οι άλλες σημαίες. Φυσικά απομένει να μετρηθεί επίσης η ελευθεριότητα που εξασφαλίζεται με τη νέα διατύπωση του όρου 16 σε σύγκριση με την ελευθεριότητα που είχε επιτευχθεί στις άλλες λύσεις που είχε καταφύγει το ελληνικό πλοίο.

Επαναλαμβάνουμε ότι οι αποφάσεις ανήκουν στους ίδιους τους εφοπλιστές. Ο Υπουργός μας, ο κ. Αριστ. Παυλίδης, ανακοινώνοντας τη νέα διατύπωση του όρου 16 εξέφρασε την πίστη του (και τις ελπίδες, που τις συμμεριζόμαστε απολύτως) ότι και αυτή η νέα πρωτοβουλία του Υπουργείου θα τύχει της αποδοχής του ελληνικού εφοπλισμού και θα έχει θετικά αποτελέσματα, όπως συνέβει με προηγούμενες πρωτοβουλίες και αποφάσεις. Ανάλογες ελπίδες εξέφρασε και ο Ευρωβουλευτής κ. Παύλος Σαρλής, που ήταν και ο εμπνευστής του νόμου περί ναυτικής εταιρίας.

Εμείς θα πούμε ότι για τη νέα διατύπωση του όρου 16 χρειάστηκαν δύο χρόνια μελέτης, συσκέψεων και διαβουλεύσεων στις οποίες μετείχαν επιφανείς νομικοί και εφοπλιστές καθώς και υπηρεσιακοί παράγοντες των Υπουργείων Ναυτιλίας, Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Δικαιοσύνης. Πριν από όλα αυτά βεβαίως χρειάστηκε η βούληση και η επίμονη προσπάθεια του Υπουργού μας και ήδη δικαιώνεται η άποψη των «Ναυτικών Χρονικών» ότι έπρεπε να παραμείνει στη θέση του για να προχωρήσει και να ολοκληρώσει το έργο του που βεβαίως δεν περιορίζεται στη νέα διατύπωση του όρου 16 αλλά επεκτείνεται και στη ρύθμιση του θέματος των συνθέσεων και στην αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Θα πούμε ακόμη ότι η νέα διατύπωση του όρου 16 προσφέρεται κατ' αρχήν για τη νηολόγηση των νεοαποκτώμενων πλοίων και θέλουμε να ελπίζουμε από τις νέες αγορές θα αρχίσει και ο επαναπατρισμός όλων των ελληνόκτητων πλοίων.

ΙΣΧΥΟΥΝ ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 89

Οι εταιρίες του Ν. 89/67 κλπ. θα εξακολουθήσουν να ισχύουν και μετά την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Το Υπουργείο Οικονομικών απαντώντας σε σχετικό ερώτημα του Υπουργείου Ναυτιλίας γνωστοποίησε ότι από τα στοιχεία που διαθέτει προκύπτει ότι δεν αντιμετωπίζεται περίπτωση αλλαγής του καθεστώτος εγκαταστάσεως και λειτουργίας στην Ελλάδα γραφείων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων του Α.Ν. 89/67 κλπ.

Το ερώτημα του Υπουργείου Ναυτιλίας προς το Υπουργείο Οικονομικών είχε διατυπωθεί μετά τις επισημαν-

σεις των «Ναυτικών Χρονικών» της 15ης Ιουλίου και του Αυγούστου ότι ο εφοπλισμός ανησυχεί από τις πληροφορίες που υπήρχαν τότε και σύμφωνα με τις οποίες οι εταιρίες του Νόμου 89 θα ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτες μετά την 1 Ιανουαρίου 1993.

Για του λόγου το αληθές δημοσιεύουμε τα σχετικά κείμενα:

Στο τέλος του ΥΕΝ προς το Υπουργείο Οικονομικών με ημερομηνία 11 Αυγούστου αναφέρονταν τα εξής:

«Σύμφωνα με δημοσιεύματα από 1/1/93 θα επηρεασθεί η λειτουργικότητα των Ναυτιλιακών εταιριών του ΑΝ 89/67 κλπ. από την εφαρμογή κοινοτικών οδηγιών και θα καταστούν ουσιαστικά ανύπαρκτες λόγω μη παροχής των μέχρι τώρα παρεχο-

μένων κινήτρων.

Παρακαλούμε να μας γνωρίσετε το ταχύτερο δυνατόν αν τα σχετικά δημοσιεύματα ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα καθ' όσον η υπηρεσία εκτιμά ότι από τις ισχύουσες οδηγίες δεν επηρεάζεται το καθεστώς εγκατάστασης και λειτουργίας στην Ελλάδα γραφείων αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών του ΑΝ 89/67 κλπ.».

Στην απάντηση του το Υπουργείο Οικονομικών με ημερομηνία 31 Αυγούστου που διαβιβάστηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας με τέλος την 1 Σεπτεμβρίου λέγει τα εξής:

«Σχετικά με το ΩΠ 11330/8-92 τέλεξ, σας γνωρίζουμε ότι, από τα στοιχεία τα οποία διαθέτει η υπηρεσία μας

προκύπτει ότι δεν αντιμετωπίζεται περίπτωση αλλαγής του καθεστώτος εγκατάστασης και λειτουργίας στην Ελλάδα Γραφείων Αλλοδαπών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων του Α.Ν. 89/67 κλπ.».

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Διευκρινίσεις για το θέμα των ναυτικών δικαστηρίων παρέσχε προ ημερών ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης. Απαντώντας σε σχετική ερώτηση είπε ότι δεν πρόκειται να δημιουργηθούν αυτόνομα ναυτικά δικαστήρια αλλά ανεξάρτητα τμήματα ναυτικών διαφορών που θα ιδρυθούν στο Πρωτοδικείο και το Εφετείο Πειραιώς.

Ο Υπουργός επισήμανε κατηγορηματικά ότι η δημιουργία των ναυτικών δικαστηρίων είναι πολιτική απόφαση — το ανακοίνωσε, υπογράμμισε, ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσotάκης και θα υλοποιηθεί. Το σχέδιο νόμου είναι έτοιμο αλλά αρμόδιο για την προώθησή του και ψήφισή του από τη Βουλή είναι το Υπουργείο Δικαιοσύνης.

Τέλος ο Υπουργός διευκρίνισε ότι τα ναυτικά δικαστήρια θα εκδικάζουν ναυτικές διαφορές γενικών.

Η ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ

Αξιωματούχοι του Υπουργείου Ναυτιλίας αναφερόμενοι στη δήλωση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη, κατά τα εγκαίνια του νέου επιβατικού σταθμού του λιμένος Θεσσαλονίκης, για την ανάπτυξη της σχολής Νέας Μηχανιώνας υπογράμμισαν ότι σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα το εν λόγω εκπαιδευτικό κέντρο θα αναδειχθεί σε σχολή ι-σάξια ή και ανώτερη ακόμη της παγκοσμίως γνωστής ναυτικής σχολής του Σαουθάμπτον. Και προσέθεταν ότι παράλληλα με την αναβάθμιση του συστήματος εκπαίδευσης θα υπάρξει και η επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων βελτίωση των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού και για τον σκοπό αυτόν θα διατεθεί κατά την περίοδο 1992-93 ποσό 1,5 δισ. δραχμών, ήδη δε αποτελούν παρελθόν οι κοιτώνες των είκοσι ατόμων και οι σπουδαστές διαμένουν σε κοιτώνες έξι ατόμων και κάθε ένας διαθέτει το δικό του γραφείο.

Σύμφωνα με πληροφορίες των ιδίων αξιωματούχων, ανάλογες βελτιώσεις προβλέπονται και για τη Σχολή της Ύδρας και εν συνεχεία και για τις άλλες

σχολές ώστε να καταστεί δυνατή η αρτιότερη εκπαίδευση των νέων που στρέφονται με συνεχώς αυξανόμενους ρυθμούς προς το ναυτικό επάγγελμα. Επ' αυτού λέγεται ότι επειδή εφέτος ο αριθμός των υποψηφίων για τις ναυτικές σχολές είναι ιδιαίτερα μεγάλος ορισμένοι από αυτούς επιχείρησαν να χρησιμοποιήσουν και «πολιτικά μέσα» για να επιτύχουν την εισαγωγή τους, πράγμα που νομίζουμε ότι συμβαίνει για πρώτη φορά δεδομένου ότι άλλα χρόνια χρησιμοποιούσαμε και τη σκούπα ακόμη για να συμπληρώσουμε τον αριθμό των σπουδαστών που έπρεπε να εισαχθούν στις σχολές...

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Αύξηση κατά 8,9% έναντι του αντίστοιχου εξαμήνου του 1991 σημείωσε κατά το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους η συναλλαγματική πρόσδοδος από τη Ναυτιλία, ενώ αυξημένο ήταν και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και τον Ιούνιο, λόγω δε της χαμηλής τιμής του αμερικανικού νομίσματος θεωρείται βέβαιο ότι αυξημένη θα είναι και τους αμέσως επόμενους μήνες η συναλλαγματική πρόσδοδος από τη Ναυτιλία και τούτο διότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ήταν αναγκασμένες εκ των πραγμάτων να δραχμοποιήσουν μεγαλύτερα ποσά δολλαρίων για να καλύψουν τις σε δραχμές ανάγκες τους στην Ελλάδα.

Σύμφωνα, λοιπόν, με σχετικά στοιχεία, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε κατά το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους σε 958 εκατ. δολλάρια έναντι 879,6 εκατ. δολλαρίων της αντίστοιχου περυσινής χρονικής περιόδου ενώ το συνάλλαγμα τον Ιούνιο έφθασε τα 180 εκατ. δολλάρια έναντι 160,2 εκατ. δολλαρίων του Ιουνίου του 1991, σημείωσε δηλαδή αύξηση κατά 12,4%.

Η «ΚΟΛΟΒΗ» ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών», αναφερόμενοι στις επισημάνσεις των στηλών αυτών για την «κολοβή» απογραφή που θα διενεργηθεί στις 20 Σεπτεμβρίου, υπογράμμισαν ότι με την απογραφή και των ναυτικών μας που υπηρετούν στα πλοία με ξένες σημαίες θα είχαμε ταυτόχρονα και μια συστηματική καταγραφή και των πλοίων αυτών, ενώ παράλληλα θα ήταν δυνατόν να εξαχθούν και διάφορα χρήσιμα συμπεράσματα, όπως είναι λόγου χάρι το συ-

νολικό εισόδημα των ναυτικών μας, ο συνολικός αριθμός των συνταξιούχων που συνεχίζουν να εργάζονται σε πλοία κλπ., κλπ.

Είναι αυτονόητο ότι συμφωνούμε απολύτως με τις επισημάνσεις των αναγνωστών, ο συνεργάτης μας δε επί των στατιστικών κ. Θεόδ. Μπλίτσας υπογραμμίζει ότι η καταγραφή όλων των ελληνόκτητων πλοίων που θα ήταν δυνατόν να επιτευχθεί με την απογραφή και των ναυτικών που υπηρετούν σ' αυτά θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη για την ακριβέστερη στατιστική απεικόνιση των μεγεθών της Ελληνικής Ναυτιλίας. Και παρατηρεί ότι επί πλέον θα ήταν δυνατή και η καταγραφή των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ξένα πλοία, σε πλοία μη ελληνικών συμφερόντων, δηλαδή.

Αλλά είπαμε, δεν κατέστη δυνατόν να ξεπερασθεί το... τεράστιο εμπόδιο της απογραφικής μονάδος.

ΝΑ ΕΠΙΖΗΣΕΙ Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Προφητικές αποδεικνύονται οι στήλες αυτές. Σε ανύποπτο χρόνο ακόμη είχε υπογραμμισθεί από αυτήν την έπαλξη ότι τον χειμώνα «θα κλάψουν μανούλες», αν δεν ληφθούν εγκαίρως μέτρα για την βελτίωση της κατάστασης στην οποία έχει περιέλθει το ακτοπλοϊκό επιβατηγό πλοίο, εν συνεχεία δε είχε προστεθεί ότι η αύξηση 18,5% που είχε ζητήσει η οικεία πλοιοκτητική ένωση δεν θα κάλυπτε τα ελλείμματα του κλάδου. Ήδη μετά την αλματώδη αύξηση της τιμής των καυσίμων, η κατάσταση στην Ακτοπλοία μπορεί να χαρακτηριστεί ως δραματική και όντως «θα κλάψουν μανούλες» αν δεν ληφθούν χωρίς καθυστέρηση τα γενναία μέτρα που επιβάλλονται εκ των πραγμάτων για να επιζήσει η Ακτοπλοία.

• Με αφορμή άρθρο που δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα «Το Βήμα» για την ποιότητα των ελληνικών επιβατηγών πλοίων, η Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων με ανακοίνωσή της υπογραμμίζει ότι ο ελληνικός επιβατηγός στόλος είναι σήμερα ένας από τους καλύτερους της Ευρώπης και επισημαίνει ότι δεν είναι σωστό να υποστηρίζονται οι θέσεις που προβάλλονται από τους ξένους ανταγωνιστές μας για την εξυπηρέτηση των δικών τους συμφερόντων σε βάρος της ελληνικής επιβατηγού ακτοπλοΐας.

• Ο Γενικός Γραμματέας του ΥΕΝ κ.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE/ P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Φώτης Χρηματοπούλος με έγγραφό του προς τις ακτοπλοϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις επισημαίνει ότι επιβάλλεται να υπάρξουν ορισμένες ρυθμίσεις για να αποφευχθούν τα έντονα προβλήματα που παρουσιάστηκαν το καλοκαίρι στο λιμάνι του Πειραιά. Συγκεκριμένα ο κ. Χρηματοπούλος θεωρεί ότι ο χρόνος μεταξύ των αναχωρήσεων των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων από το λιμάνι του Πειραιά θα πρέπει να επιμηκυνθεί ώστε να αποφεύγεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ενώ θα πρέπει η παραμονή των πλοίων στο λιμάνι να είναι θωρη ή να διανυκτερεύουν σ' αυτό μια φορά την εβδομάδα. Παράλληλα θα πρέπει να υπολογισθεί ο χρόνος εκτελέσεως των δρομολογίων για να αποκλεισθούν στο μέλλον οι καθυστερήσεις στις αφίξεις και αναχωρήσεις των πλοίων.

• Η δωδεκανησιακή εταιρία, η ΔΑΝΕ, η οποία την περασμένη εβδομάδα εγκαινίασε στον Πειραιά τον νέο της επιβατηγό - οχηματαγωγό «Πάτμος» που θα εξυπηρετεί τις γραμμές Πειραιώς - Κώ - Ρόδου και Θεσσαλονίκης - Κώ - Ρόδου υπέβαλε αίτηση εισαγωγής στο Χρηματιστήριο Αθηνών των μετοχών της, προκειμένου να αντλήσει τα αναγκαία κεφάλαια για την εξυπηρέτηση του επενδυτικού και εκσυγχρονιστικού της προγράμματος.

• Η εταιρία «Γούτος Λαΐνς» διαμαρτυρήθηκε στο ΥΕΝ για την μη προώθηση των αιτημάτων της που αφορούν τη χορήγηση αδείας σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση επιβατηγού - οχηματαγωγού στη νέα γραμμή Αγίου Κωνσταντίνου - Σκιάθου - Σκοπέλου - Αλονήσου - Κύμης - Αγίου Ευστρατίου - Λήμνου - Καβάλας που θα συνδέσει τη Στερεά και τα νησιά με τη Βόρεια Ελλάδα και για την αντικατάσταση του επιβατηγού οχηματαγωγού «Κύθνος» στη γραμμή Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου.

• Σε ανακοίνωσή του το Τουριστικό πρακτορείο Sandra Tours στον Πειραιά, της κ. Μαίρης Λαγογιάννη αναφέρει ότι υποχρεώθηκε να διακόψει τη συνεργασία του με τη Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου, διότι η εν λόγω εταιρία κατά τη διάρκεια του θέρους που η κίνηση επιβατών είναι αυξημένη, δεν έδειξε κανένα απολύτως ενδιαφέρον για την ουσιαστική συνεργασία τους σε θέματα εξυπηρέτησης των πελατών που διοχετεύοντο από το πρακτορείο στα επιβατηγά πλοία της Εταιρίας.

Η διένεξη του εν λόγω πρακτορείου και της Ν.Ε.Α. φαίνεται ότι δεν θα περιορισθεί σε εκατέρωθεν ανακοινώσεις και ότι θα υπάρξει και δικαστική συνέχεια.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Εν αναμονή αποδοχής των προσφορών τους παραμένουν οι Έλληνες εφοπλιστές κ.κ. Παν. Τσάκος, Δημ. Μανιός και Αντ. Λελάκης, αναφορικά με την εξαγορά των Ναυπηγείων Σύρου και Σκαρामαγκά.

Σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες μας οι ενδιαφερόμενοι εφοπλιστές έχουν ήδη δαπανήσει σημαντικά ποσά για την εξακρίβωση των οικονομικών στοιχείων των δύο επιχειρήσεων από ανεξάρτητους διεθνούς κύρους λογιστές και διατηρούν αμείωτο το ενδιαφέρον τους για την εξαγορά τους, εφόσον βεβαίως γίνουν αποδεκτοί οι όροι τους.

• Στο μεταξύ στα Ναυπηγεία Ελευσίνας η νέα διοίκηση της μονάδας έχει επικεντρώσει την προσοχή της στην επισκευή των δεξαμενών και του μηχανολογικού εξοπλισμού και στην ανανέωση τμήματός του, ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί σε πρώτη φάση στις ανάγκες αποδοτικής λειτουργίας του επισκευαστικού τμήματος της επιχείρησης.

ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΠΟΡΕΙΑ

Ο κ. Στέλιος Χατζηγιάννου αποχώρησε από την πατρική επιχείρηση, την Troodos Shipping, και όπως δήλωσε ο ίδιος στοχεύει να δημιουργήσει μια νέα

ναυτιλιακή επιχείρηση βασισμένη στα αυστηρά πρότυπα που απαιτεί σήμερα η διαχείριση δεξαμενοπλοίων.

Εχοντας ήδη δημιουργήσει ένα επιτελείο στελεχών που απαρτίζουν 10 νέοι επιστήμονες με υψηλότατο επίπεδο μόρφωσης, ο νεαρός κ. Χατζηγιάννου προχωρεί στην εγκατάσταση της εταιρίας του στη Βουλιαγμένη και παράλληλα ερευνά την αγορά για την απόκτηση πλοίων μικρής ηλικίας και υψηλών προδιαγραφών.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» του εύχονται να ευοδωθούν πλήρως οι προσδοκίες του και τον προτρέπουν να επιδείξει ιδιαίτερη σύνεση και υπομονή, στοιχεία που ανέδειξαν τον πατέρα του Λουκά Χατζηγιάννου στην κορυφή του ελληνικού εφοπλισμού και την εταιρία «Τρόδος» στην πρώτη θέση παγκοσμίως από πλευράς κατεχομένης χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων.

ΔΙΑΨΕΥΔΕΤΑΙ Η ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΩΝ ΣΤΑ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ

Το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων μετέδωσε από την Άγκυρα ότι η Τουρκία αρνείται ότι σχεδιάζει να επιβάλλει την καταβολή τελών για τα πλοία που διαπλέουν τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων.

Η εκπρόσωπος του τουρκικού υπουργείου Εξωτερικών, δήλωσε ότι σχετικά

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 Ctlv. 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

πρόσφατα δημοσιεύματα στη Βρετανία, την Ελλάδα και την Ιαπωνία είναι αναληθή.

Η εκπρόσωπος διέψευσε επίσης ότι η Τουρκία θέλει να αλλάξει τη Συνθήκη Μοντρέ, η οποία καθορίζει το καθεστώς των θαλασσιών διόδων, μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης.

«Η Τουρκία εφαρμόζει με προσοχή τη Συνθήκη του Μοντρέ και αυτά που της αποδίδουν είναι ανακριβή», ανέφερε.

Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ

Το ατύχημα του «Καταμαράν Ι» — το σκάφος, προερχόμενο εκ Σύρου με 143 επιβάτες προσέκρουσε την 1η Σεπτεμβρίου στην είσοδο του λιμένος Πειραιώς χωρίς ευτυχώς να υπάρξουν θύματα — θα αποτελέσει την αφορμή για την οριστική ρύθμιση της συνθέσεως των σκαφών της κατηγορίας αυτής.

Σχετικώς με το θέμα αυτό η Ένωση Πλοιαρχών σε ανακοίνωσή της αναφέρει τα εξής:

«Από την πρώτη δρομολόγηση του εν λόγω πλοίου και τον «προσωρινό» καθορισμό της σύνθεσης του πληρώματός του, η ΠΕΠΕΝ είχε επισημάνει και είχε διεκδικήσει τη ναυτολόγηση αναπληρωτού πλοιάρχου, λόγω της πολύ πέραν του 12ώρου συνεχούς και εντατικής απασχολήσεως του πλοιάρχου, η οποία κατά τα διεθνώς παραδεδομένα έχει ως αναγκαία συνέπεια την πέραν των αποδεκτών όριων κόπωση τούτου (Fatigue) με συνεπακόλουθο αποτέλεσμα τη μείωση της ασφάλειας.

Μετά τις επισημάνσεις αυτές άρχισαν οι διαδικασίες για την οριστική ρύθμιση της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος για πλοία τύπου «Καταμαράν Ι» αλλά μέχρι σήμερα το θέμα παραμένει σε εκκρεμότητα, παρά τις συνεχείς οχλήσεις της Ένωσης για τη ρύθμισή του».

Στην ανακοίνωση προστίθεται ότι η ΠΕΠΕΝ ελπίζει ότι το ατύχημα θα αποτελέσει αφορμή για να κινηθούν οι αρμόδιες υπηρεσίες με την ταχύτητα την οποία επιβάλλει η ασφάλεια των ταξι-

δευόντων και γενικά της ναυσιπλοΐας, διότι η αναζήτηση προσώπων στα οποία θα επιρριφθούν ευθύνες δεν αποτελεί μέθοδο διασφάλισης της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Ανάλογη ανακοίνωση με την οποία επισημαίνονται οι κίνδυνοι τους οποίους εγκυμονεί η κόπωση των πληρωμάτων εξέδωσε και η ΠΕΜΕΝ η οποία προσθέτει ότι και ο ΙΜΟ αναγνωρίζει την κόπωση των πληρωμάτων σαν σημαντικό παράγοντα στην πρόκληση ατυχήματος ιδιαίτερα σ' αυτή την κατηγορία των πλοίων με τις υψηλές ταχύτητες και τη λεπτή τεχνολογία.

Σύμφωνα με πληροφορίες που υπάρχουν στην Ακτή Μιαούλη και στην Ακτή Τζελέπη, λόγω της εκτάσεως των ζημιών που προκλήθηκαν από την πρόσκρουση στην είσοδο του λιμανιού, το «Καταμαράν Ι» είναι πολύ πιθανόν να θεωρηθεί τεκμαρτή ολική απώλεια — το σκάφος σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες ήταν ασφαλισμένο για 10 εκατ. δολάρια.

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 Parjiran 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

Πρέπει να σημειωθεί ότι στους τεχνικούς αλλά και σε άλλους έχει προκαλέσει ιδιαίτερη εντύπωση το γεγονός ότι παρά το τεράστιο ρήγμα που προκλήθηκε — είκοσι μέτρα επί δυόμισι σε συνολικό μήκος σκάφους 36 μέτρων κάτω από την ίσαλο γραμμή — το σκάφος που κυριολεκτικά «ξεκοιλιάσθηκε» παρέμεινε αβύθιστο.

ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Στον πίνακα των σημαιών που η ΔΟΜ χαρακτηρίζει ως σημαίες ευκολίας (FOC) πρόσθεσε τώρα τελευταία και τη σημαία των νήσων Κούκ.

Αι νήσοι Κούκ, που αποτελούν σήμερα ημιανεξάρτητο τμήμα της Νέας Ζηλανδίας, έχουν πληθυσμό περίπου 20.000 κατοίκων κατανεμημένων στα 15 νησιά που ανήκουν στο συγκρότημα. Ανακαλύφθηκαν το 1773 από τον περιώνυμο captain James Cook και αποτέλεσαν βρετανική αποικία από το 1888 μέχρι το 1901 οπότε μεταβιβάστηκαν στη Νέα Ζηλανδία ως «προσαρτημένο έδαφος». Πάντως οι κάτοικοι τους διατηρούν συνταγματικό δικαίωμα να κηρύξουν τη χώρα τους πλήρως ανεξάρτητη όποτε το θελήσουν. Η διακυβέρνησή της ασκείται από 24μελή Βουλή ελεγχόμενη από δύο κόμματα που εναλλάσσονται στην εξουσία.

Εξίσου γραφική είναι και η ιστορία του νηολογίου της. Από το 1987 το ένα τέταρτο των νηολογημένων εκεί πλοίων βυθίστηκε, σημειώνοντας παγκόσμιο ρεκόρ. Για την εγγραφή των πλοίων που θέλουν να νηολογηθούν στα νησιά Κούκ δεν απαιτείται στην ουσία καμμία προϋπόθεση εθνικότητας.

Για το λόγο αυτό και η Επιτροπή Συλλογικών Συμβάσεων της ΔΟΜ, μετά σύμφωνη γνώμη της Ενώσεως ναυτεργατών Ασίας — Ειρηνικού, κατέταξε τη σημαία Κούκ μεταξύ των επισήμως χαρακτηρισμένων σημαιών ευκολίας, αναβιβάζοντας τον αριθμό τους σε 17. Οι σημαίες αυτές κατα αλφαβητική σειρά είναι οι ακόλουθες: Αγ. Βικέντιος, Αντίγκουα, Βανουάτου, Βερμούδα, Γιβραλτάρ, Κεϋμαν, Κούκ, Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Μάλτα, Μπαχάμας, Νήσοι Μάρσαλλ, Ολλανδικές Αντίλλες, Ονδούρας, Παναμάς και Σρί Λάνκα.

ΤΑ ΥΠΕΡΗΛΙΚΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Τα ιαπωνικά ναυπηγεία δεν προβλέπουν ότι θα σημειωθεί αύξηση της ζήτησης στον τομέα της μετασκευής των υπαρχόντων δεξαμενοπλοίων με σκοπό την προσθήκη διπλού κελύφους. Και ο λόγος είναι μάλλον απλός: Το υψηλό κόστος της μετασκευής το οποίο δεν είναι πολλοί οι διατεθειμένοι να αναλάβουν, υπό το σημερινό καθεστώς των

Η Διοίκηση της CYMEPA

Ο Κύπριος βιοχημικός Δρ. Μιχαήλ Ιερίδης εκλέχθηκε σήμερα ως πρώτος γεν. γραμματέας της Κυπριακής Εθελοντικής Οργάνωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (CYMEPA), με αναπληρωτή του κ. Konstantin Voskresensky, ο οποίος έχει υπηρετήσει επί σειρά ετών την ιδέα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος κατά τη θητεία του στον IMO.

Το διοικητικό συμβούλιο της Οργάνωσης επιβεβαίωσε επίσης την εκλογή του κ. Στέλιου Χατζηγιάννου ως προέδρου της CYMEPA, με αντιπροέδρους τους κ.κ. Joachim Meyer και Άδωνη Παπαδόπουλο, ενώ την πενταμελή ε-

κτελεστική επιτροπή της Οργάνωσης συμπληρώνουν οι κ.κ. Michael Jolliffe και Γιώργος Τσαβλέρης.

Στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια του γεύματος στο οποίο παρακάθησε το διοικητικό συμβούλιο της CYMEPA, ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης παρέσχε την διαβεβαίωση της πλήρους υποστήριξης της κυβέρνησης προς τους σκοπούς της, δηλώνοντας ότι η Ελληνική και η Κυπριακή σημαία συμπληρώνουν η μία την άλλη και δεν είναι ανταγωνιστικές, ενώ και οι δύο δεσμεύονται για τη διατήρηση καθαρών θαλασσών.

ναύλων.

Σύμφωνα με τις νέες διατάξεις που υιοθέτησε ο IMO, ο εφοπλιστής, που έχει δεξαμενόπλοιο το οποίο τον Ιούλιο του 1995 θα ξεπερνά τα 25 έτη, θα βρεθεί προ του διλήμματος επιλογής μεταξύ των ακόλουθων λύσεων:

Ή να του προσθέσει διπλό κέλυφος ή να το μετασκευάσει με ενδιάμεσο κατάστρωμα ή να το πουλήσει για διάλυση. Κατά τους Ιάπωνες η τρίτη λύση θα προσελκύσει τους περισσότερους εφοπλιστές, δεδομένου ότι η επιμήκυνση της ζωής ενός VLCC ηλικίας 25 ετών και άνω μεταφράζεται σε 7-8 δισεκατ. γιέν. Ποσό που θεωρείται ιδιαίτερα μεγάλο, αφού στο κάτω-κάτω η επιμήκυν-

ση της οικονομικής ζωής του πλοίου δεν θα ξεπερνά τα πέντε χρόνια.

Οι ίδιες αυτές σκέψεις γίνονται και στη Σιγκαπούρη, μολονότι το κόστος της μετασκευής είναι αισθητά χαμηλότερο από το ιαπωνικό. Ειδικότερα στη Σιγκαπούρη πιστεύουν ότι είναι δύσκολο να υπάρξει κάποια θεαματική αύξηση της ζήτησης μετασκευών, παρ' όλο ότι αναμένονται ορισμένες παραγγελίες εφοπλιστών που εργάζονται στην αμερικανική αγορά.

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ

Εχει γίνει φανερό ότι η δια της διώρυ-

«ΠΡΩΤΕΥΣ»

Από το 1960 στην υπηρεσία της Ναυτικής και Ναυτιλιακής Εκπαίδευσης

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΤΜΗΜΑΤΑ:

Α) ΓΙΑ ΑΠΟΦΟΙΤΟΥΣ ΛΥΚΕΙΟΥ

1) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Στελεχών Ναυτιλιακών Σπουδών

2) ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ και ΠΛΟΙΟΣΥΝΟΔΩΝ

Διάρκεια Σπουδών ένα έτος.

Β) ΤΜΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν. (Πλοιάρχου, Μηχανικού, Οικονομικού).

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΣΠ. ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ

Πληροφορίες: Λεωφ. Βασ. Γεωργίου Α' 3 (Αγ. Τριάδα) Πειραιά.

Τηλ.: 4175502, 4116393, 4120152.

(Εργ. Ελευθέρων Σπουδών 9/9.10.35)

γας της Μάγχης μόνιμη σύνδεση της Ηπειρωτικής Ευρώπης με τη Μ. Βρετανία, όχι μόνο δεν απογοήτευσε τις ναυτιλιακές γραμμές των φέρρου, αλλά αντίθετα είχε σαν αποτέλεσμα να ενισχύσει τον δυναμισμό τους, ώστε αντί να υιοθετήσουν ηττοπαθή αρνητική στάση, να επωφεληθούν για να προσαρμόσουν τις υπηρεσίες τους στον καινούργιο ανταγωνισμό.

Ειδικά για το Eurotunnel οι εφοπλιστές που εξυπηρετούν σήμερα τη Μάγχη, πιστεύουν ότι μπορεί να πρόκειται για ένα στοίχημα που κερδήθηκε, αλλά είναι πολύ δύσκολο ακόμα να πει κανείς ποιές θα είναι οι συνέπειες σε εμπορικό επίπεδο. Γιατί η τιμολογιακή και εμπορική πολιτική του Eurotunnel δεν είναι ακόμα ξεκάθαρα γνωστές. Ότι θα πρόκειται για έναν σοβαρό ανταγωνιστή δεν υπάρχει καμία αμφιβολία, αφού εκτιμάται ότι θα απορροφήσει το 40-60% των αυτοκινητιστών και το σύνολο σχεδόν των πεζών. Ωστόσο οι εφοπλιστές δεν παραλείπουν να υπογραμμίζουν ότι τον άμεσο ανταγωνισμό θα αισθανθούν επίσης και οι αεροπορικές εταιρίες και κυρίως αυτές. Ως προς τα φορτία πιστεύεται αντίθετα ότι το μεγαλύτερο ποσοστό θα εξακολουθήσει να προτιμά τα φέρρυ μπόουτ, αφενός γιατί υπάρχουν αμφιβολίες για την εξυπηρέτηση των παλινδρομούντων οχημάτων

(navetess) και αφετέρου γιατί τα φέρρυ θα προσφέρουν πάντα ένα χρόνο αναπαύσεως που εκτιμούν ιδιαίτερα οι οδηγοί. Ειδικά ως προς τις μεταφορές αυτοκινήτων, που είναι και οι πιο προσοδοφόρες, εκείνο που θα αποτελέσει το αντικείμενο της πιο σκληρής εμπορικής μάχης, θα είναι η ταχύτητα της διαβάσεως, η οποία καθ' όλες τις ενδείξεις θα λειτουργήσει υπέρ του Eurotunnel.

ΝΑΥΤΑΠΑΤΕΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Η αστυνομία του Βρετανικού Υπουργείου Άμυνας διεξάγει ανακρίσεις για την υπόθεση σειράς ναυταπατών στη ναύλωση των πλοίων που μετέφεραν πολεμοφόδια για τις Συμμαχικές δυνάμεις κατά τη διάρκεια του πολέμου στον Περσικό Κόλπο. Ήδη δύο υπάλληλοι της ναυλομεσιτικής εταιρίας του Λονδίνου John Good & Sons ανακρίθηκαν, αλλά αργότερα αφέθηκαν ελεύθεροι χωρίς περιοριστικούς όρους, ενώ οικονομικοί αξιωματούχοι του Υπουργείου Άμυνας διεξήγαγαν έρευνα στα γραφεία δύο Νορβηγικών εταιριών. Οι Δανικές αρχές επιβεβαίωσαν επίσης ότι έχουν συλλάβει τρία άτομα με κατηγορίες σχετικά με εισπράξεις ποσών από ναυλώσεις πλοίων.

ΤΑ ΒΑΡΙΑ ΦΟΡΤΙΑ

Σχεδόν το σύνολο των εφοπλιστικών εταιριών που ειδικεύονται στις μεταφορές βαρέων φορτίων, συνήλθαν στο Άμστερνταμ για να αποφασίσουν τη σύσταση μιας επαγγελματικής Ενώσεως η οποία θα τους συγκεντρώσει και θα τους αντιπροσωπεύει. Στόχος της Ενώσεως θα είναι η προώθηση και η ανάπτυξη της τεχνικής των μεταφορών βαρέων φορτίων και ήδη τα μέλη της Ενώσεως ανέλαβαν την υποχρέωση να προσφέρουν υψηλά επίπεδα ποιότητας και ασφαλείας και έδωσαν τη διαβεβαίωση ότι αυτή ακριβώς η ιδιότητα του μέλους της Ενώσεως θα σημαίνει αυτόματως: Καταλληλότητα, ακεραιότητα, αποτελεσματικότητα και καλή θέληση.

Μέλη της Ενώσεως κατέστησαν ήδη οι ακόλουθες μεγάλες φέρμες της κατηγορίας αυτής και ειδικότερα οι εταιρίες: Seateam της Νορβηγίας, Hinode της Ιαπωνίας, Cosco της Κίνας, Femco της Ρωσίας, Atlantska της Κροατίας, τέσσερις εταιρίες της Γερμανίας (Condock SAL, CPS και Contimar) και πέντε εταιρίες της Ολλανδίας.

ΑΛΛΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ

Με ανυπόκριτη μελαγχολία σχολιάζεται η αδιάλειπτη έξοδος των ναυτιλιακών συμφερόντων που σημειώνεται στην πόλη της Νέας Υόρκης. Και θα συμφωνούν ασφαλώς οι παλαιότεροι Έλληνες εφοπλιστές, που θυμούνται τη σφύζουσα από ζωή ναυτιλιακή βαβυλώνα της Downtown, όπου το ελληνικό στοιχείο διαδραμάτιζε τον κυρίαρχο ρόλο του.

Όπως διαπιστώνει ο αμερικανικός τύπος, οι ναυτιλιακές εταιρίες, οι πράκτορες και οι ναυλομεσιτές εξαφανίζονται όλο και περισσότερο από τη Νέα Υόρκη τον τελευταίο καιρό. Ίσως την πιο εύγλωττη μαρτυρία της απουσίας αυτής, να την εκφράζουν σήμερα οι απέραντες άδειες αίθουσες εστιατορίου στο περίφημο Whitehall Club, που αποτελούσε κάποτε το πολύβουο κέντρο της ναυτιλιακής ζωής της πόλης.

Για τους πιο τυχερούς, η έξοδος αυτή σημαίνει απλώς τη μεταστέγασή τους στις λιγότερο ακριβές αλλά και καλοβαλμένες περιοχές των προαστίων του Νιού Τζέρσεϊ και του Κοννέκτικατ. Για τους άτυχους όμως σημαίνει το οριστικό κλείσιμο και την εξαφάνιση.

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Οι συνεχιζόμενες, αν και ευτυχώς με μικρότερη διάρκεια, απεργίες της ΔΕΗ θα καθυστερήσουν την έκδοση και του παρόντος τεύχους, το οποίο ελπίζουμε να φθάσει στους αναγνώστες μας μέχρι το τέλος της εβδομάδας.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS:

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

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΛΕΥΚΩΜΑ

60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΑΙ

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

444 σελίδες γεμάτες με την Ιστορία της Ναυτιλίας των Ελλήνων, όπως προκύπτει από την αναδίφηση των 70.000 σελίδων των «Ναυτικών Χρονικών» της περιόδου 1931-1990.

Το κατά γενική ομολογία, σπάνιο αυτό ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ της Ιστορίας της Ναυτιλίας μας δεν πρέπει να λείπει από τη βιβλιοθήκη όσων ασχολούνται με την Ναυτιλία και είναι ένα πολύτιμο δώρο προς όσους συνεργάζονται με τον Ελληνικό Εφοπλισμό.

Με την υπ' αριθμ. 2322.7/4/92 - 12/8/92 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, προστέθηκε στους πίνακες των βιβλίων για τις βιβλιοθήκες των ελληνικών πλοίων, ενώ παράλληλα πλουτίζει ήδη τις βιβλιοθήκες των Ανωτέρων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία _____

Κύριοι,

Επιβεβαιώνεται η παραγγελία για _____ αντίτυπα ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: _____ ΑΡ. _____ ΤΑΧ. ΚΩΔΙΕ _____

ΠΟΛΗ: _____ ΧΩΡΑ: _____

ΤΗΛΕΦΩΝΑ _____ ΤΕΛΕΞ _____ ΤΕΛΕΦΑΞ _____

Εστωλείεται 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.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Επείγουσες παραγγελίες μπορούν να σταλούν με FAX: (01) 412 33 36, ώστε να διεκπεραιωθούν εντός 24ώρου.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΑΛΒΑΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμενος στο δημοσίευμα του κ. Χ. Ντούνη εις τα «Ναυτικά Χρονικά» της 1ης Σεπτεμβρίου 1992 με το τίτλο: «Η προσέλκυση Αλβανών Ναυτικών» επιθυμώ να επισημάνω τα ακόλουθα:

1. Ο κ. Πρωθυπουργός, κατά το ταξίδι του στην Αλβανία στις 3/5/92 εις το οποίο είχα την τιμήν μεταξύ άλλων επιχειρηματιών να συνοδεύσω, αφού προφανώς είχε υπ' όψιν του και όλα όσα ο κ. Χ. Ντούνης πολύ ορθώς εις το ως άνω δημοσίευμα αναφέρει, αφ' ενός υπεσχέθει εις τον Πρόεδρον της Αλβανίας την απασχόληση Αλβανών ναυτικών εις τα ελληνόκτητα πλοία και αφ' ετέρου μας προέτρεψεν εις την υλοποίησιν του σχετικού προγράμματος.

2. Η εταιρία μας, η οποία είναι ίσως η πρώτη ιδιωτική που ιδρύθηκε στο Δυρράχιο τον Αύγουστο του '91 και ασχολείται με ναυτιλιακά, πρακτορεύσεις

κλπ., μολονότι δεν ήταν εις τις προθέσεις της η απασχόληση με Manning αμέσως επείσθη από την παρότρυνση του κ. Πρωθυπουργού και κατόπιν διαβουλεύσεων με το Αλβανικό Υπουργείο Εργασίας κατήρτησε τη σχετικήν σύμβαση η οποία έχει ακόμη ένα πλεονέκτημα μη χρήζον επεξηγήσεων. Την πληρωμή και υπολογισμών των αποδοχών των Αλβανών ναυτικών εις δραχμές.

Σημειώνω ότι το εν λόγω υπουργείο με όρισε αποκλειστικόν αντιπρόσωπόν του δια την Ελλάδα και το εξωτερικό εν σχέσει με επάνδρωση πλοίων με Αλβανούς ναυτικούς.

3. Κατά την διαδικασίαν ναυτολογήσεως Αλβανών ναυτικών ζητούνται και τα κατωτέρω δικαιολογητικά:

- α. Λευκό ποινικό μητρώο.
- β. Διετή τουλάχιστον προϋπηρεσία — Πιστοποιητικό προϋπηρεσίας.
- γ. Οικογενειακή κατάσταση (προτιμούνται οι οικογενειάρχες).
- δ. Δίπλωμα ή άδεια.
- ε. Πιστοποιητικόν υγείας (ανάλογον του Memorandum).

ζ. Γνώση Αγγλικής ή Ελληνικής γλώσσας.

Οι ναυτικοί επιλέγονται από το Υπουργείο Εργασίας και εις την συνέχεια εγκρίνονται από τα ναυτιλιακά γραφεία αποκλεισμένων μεσαζόντων, «κεφαλιότικων» κλπ. που δημιουργούν την γνωστή και δικαιολογημένη μερικές φορές προστριβή με την ΙΤΕ.

Η εταιρία μας διαθέτει δύο πλήρη επανδρωμένα γραφεία ένα εις Πειραιά και έτερον εις Δυρράχιο τα οποία εν πλήρη συνεργασία με το Υπουργείο Εργασίας παρακολουθούν όλες τις διαδικασίες ναυτολογήσεως αλλά και την διαγωγή των ναυτικών με την δυνατότητα αμέσου επεμβάσεως όταν χρειασθεί.

Επ' ευκαιρία σημειώνω ότι δυστυχώς μέχρι στιγμής μόνο το ΥΠΕΞ και η πρεσβεία μας στα Τίρανα μας βοηθούν εις το ως άνω πρόγραμμα.

Τα ανωτέρω προς συμπλήρωσιν και διαμόρφωσιν ακόμη καλύτερης εικόνας απ' αυτήν που ο αγαπητός κ. Χ. Ντούνης με την γνωστή εμπειρίαν του μας έδωσε εις το σχετικόν άρθρον του.

Με τιμή
Α. ΔΙΑΒΑΤΙΔΗΣ
Albanian International
Shipping Agencies

Πειραιάς, 14/9/92

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Η νέα διατύπωση του όρου 16 που διέπει τη σύσταση Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τη νέα διατύπωση του όρου 16 της εγκριτικής πράξεως που προβλέπει τη σύσταση Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης που θα είναι εφεξής η πλοιοκτήτρια εταιρία των πλοίων τα οποία θα είναι νηολογημένα κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν. 2687/53. Ο νέος όρος περιελήφθη ήδη στην εγκριτική πράξη νηολογήσεως του δεξαμενοπλοίου «Σκόπελος» του Οίκου Εμπειρικού η οποία δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 156, Τεύχος Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων, 28.8.92):

16.α. Το πλοίο μπορεί να περιέλθει σε Ειδική Ναυτική Επιχείρηση (Ε.Ν.Ε.) αποκλειστικός σκοπός της οποίας θα είναι η πλοιοκτησία τούτου ή άλλων πλοίων νηολογημένων κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53, όπως ερμηνεύθηκε αυθεντικά με το Ν.Δ. 2928/54. Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση αποτελεί Νομικό Πρόσωπο διεπόμενο από τις διατάξεις του Ν. 959/79 με τις πιο κάτω διαφορές και κατά παρέκκλιση από κάθε σχετική διάταξη οποιουδήποτε νόμου.

β. Για την σύσταση της Επιχείρησης απαιτείται καταστατικό που θα συντάσσεται και θα υπογράφεται από Δικηγόρο, που ασκεί τα καθήκοντά του στην Περιφέρεια του Πρωτοδικείου, όπου η έδρα της. Στον δικηγόρο αυτό απαγορεύεται οποιαδήποτε συμμετοχή στην επιχείρηση ή στη διοίκησή της.

Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση μπορεί να καταχωρηθεί στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών και πριν από την απόκτηση του πλοίου το οποίο αφορά αυτή η Εγκριτική Πράξη, υπό την προϋπόθεση ότι εντός τριμήνου θα έχει αποκτήσει την κυριότητα του πλοίου. Του τριμήνου παρερχομένου απράκτου η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση, θεωρείται αυτοδικαίως λυθείσα.

γ. Εκτός από το όνομα του συστήσαντος την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση δικηγόρου και του αντικλήτου αυτής, δεν απαιτείται να κατονομάζονται στο καταστατικό τα πρόσωπα που ζήτησαν τη σύστασή της, ή που θα μετέχουν στην Επιχείρηση ή ανέλαβαν να καλύψουν το κεφάλαιό της, ή θα αποτελέσουν το πρώτο της Διοικητικό Συμβούλιο.

δ. Δεν καταχωρείται στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση αν στο καταστατικό της, δεν ορίζεται το όνομα του αντικλήτου (που μπορεί να είναι ο ίδιος με τον συστήσαντα αυτήν) και δεν συνοδεύεται με δήλωση αποδοχής του διορισμού του. Ο αντικλήτος στον οποίο πρέπει να αποστέλλονται ή να κοινοποιούνται τα προς την Επιχείρηση απευθυνόμενα έγγραφα και δικόγραφα, πρέπει να έχει την επαγγελματική του εγκατάσταση στην έδρα της Επιχείρησης. Αν παύσει να υπάρχει αντικλήτος διορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο άλλος εντός μηνός. Μέχρι και της ημέρας της καταχώρησης εις το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών του διορισμού και της αποδοχής του νέου αντικλήτου, έγγραφα και δικόγραφα προς την Επιχείρηση αποστέλλονται και κοινοποιούνται στον γραμματέα του Πρωτοδικείου της έδρας της Επιχείρησης.

Ουδεμία μεταβολή του προσώπου του αντικλήτου ισχύει προ της καταχωρήσεώς της στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών.

Οι διατάξεις του εδαφίου αυτού σε καμία περίπτωση δεν επηρεάζουν την εφαρμογή των διατάξεων του όρου 1 της απόφαση αυτής για το διορισμό φυσικού προσώπου ως εκπροσώπου της πλοιοκτήτριας Επιχείρησης στην Ελλάδα, ο οποίος θα ευθύνεται για την εξόφληση των οφειλών του πλοίου προς το Δημόσιο, Ν.Π.Δ., ή επιχειρήσεις κοινής ωφελείας.

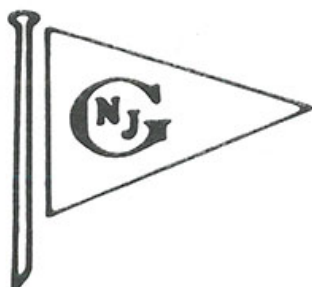
ε. Η διάρκεια της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης μπορεί να είναι και αορίστου χρόνου. Η διάρκειά της σε καμία περίπτωση δεν επεκτείνεται πέραν του έτους από την ημέρα που η Επιχείρηση παύει να έχει στην κυριότητά της πλοίο νηολογημένο κατά το Ν.Δ. 2687/53.

στ. Το Κεφάλαιο της εταιρίας εκφράζεται σε ξένο νόμισμα.

ζ. Τις μετοχές της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης μπορεί να αναλάβει, στο σύνολό τους, κατά τη σύστασή της ή να τις αποκτήσει μεταγενέστερα ένα μόνο πρόσωπο. Οι μετοχές μεταβιβάζονται ελεύθερα, εκτός των ονομαστικών για τις οποίες ισχύουν οι περιορισμοί που αναφέρονται στο άρθρο 7 του Ν. 959/79

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

και στο καταστατικό της εταιρίας.

η. Η γενική συνέλευση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης συνέρχεται είτε στην έδρα της Επιχείρησης είτε σε άλλο τόπο, εντός ή εκτός της Ελλάδος με τη διαδικασία που ορίζει ελευθέρως το καταστατικό.

Εάν το καταστατικό δεν ορίζει τέτοια διαδικασία, ισχύουν οι διατάξεις του Νόμου 959/79, όπως τροποποιούνται με την παρούσα πράξη.

θ. Μέχρις ότου γίνει η διανομή των τίτλων μετοχών εις τους μετόχους, ως μέτοχοι λογίζονται πριν ορισθεί το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο, οι εφοδιασμένοι με βεβαίωση του συντάξαντος το καταστατικό Δικηγόρου, μετά δε τον ορισμό Διοικητικού Συμβουλίου οι εφοδιασμένοι με βεβαίωση του Προέδρου, που προσυπογράφεται εις την περίπτωση αυτή και από τον Γραμματέα του Διοικητικού Συμβουλίου.

ι. Το γνήσιο της υπογραφής του συντάξαντος το πίο πάνω Δικηγόρου και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των μελών της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων, βεβαιώνει Δημόσια Αρχή, Δικηγόρος ή Συμβολαιογράφος.

ια. Η καταχώρηση στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών των εκάστοτε μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των προσώπων που εκπροσωπούν και δεσμεύουν την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση είναι προαιρετική. Απαγορεύεται η παροχή εις τρίτους στοιχείων της Επιχείρησης που δεν είναι καταχωρημένα στο Μητρώο.

ιβ. Το καταστατικό της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης μπορεί να προβλέπει ότι:

(1) Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας θα καταβάλλεται, κατά την σύσταση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης εν όλω ή εν μέρει ή και θα αυξάνεται απεριόριστα μόνο με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου ή της Γενικής Συνελεύσεως και χωρίς να απαιτείται τρο-

ποποίηση του καταστατικού.

(2) Η απόκτηση από την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση περιουσιακών στοιχείων αξίας μεγαλύτερης από μετοχικό της κεφάλαιο θα τεκμαίρεται ως αύξηση τούτου.

(3) Για την τροποποίηση όρου του καταστατικού που επιβάλλει περιορισμούς στις μεταβιβάσεις ονομαστικών μετοχών καθώς και στην κτήση μετοχών από αλλοδαπούς κατά το άρθρο 10 παρ. 2 του Νόμου 969/79, απαιτείται πλειοψηφία τα 2/3 του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου.

(4) Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση με ομόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να εγγυάται δάνεια που παρέχονται σε άλλες πλοιοκτήτριες εταιρίες ή διαχειρίστριες πλοίων ή Εταιρίες κεφαλαίου (Holding Companies) για εξυπηρέτηση ναυτιλιακών σκοπών.

ιγ. Στην επωνυμία του Νομικού Προσώπου που θα συσταθεί με τις διατάξεις του παρόντος προστίθενται υποχρεωτικά οι λέξεις «Ειδική Ναυτική Επιχείρηση» και αντίστοιχα τα αρχικά γράμματα Ε.Ν.Ε.

ιδ. Η Ειδική Επιχείρηση τηρεί «βιβλίο εσόδων και εξόδων» στην ελληνική γλώσσα, σε οποιοδήποτε νόμισμα. Εάν η διαχείριση του πλοίου έχει ανατεθεί σε άλλη επιχείρηση που έχει υπαχθεί στις διατάξεις του Α.Ν. 89/68, του Ν. 27/75 και Ν. 814/78, η τήρηση του βιβλίου αυτού μπορεί να γίνεται από την διαχειρίστρια επιχείρηση. Η τήρηση άλλων λογιστικών βιβλίων, η σύνταξη ισολογισμού ή λογιστικών καταστάσεων δεν είναι υποχρεωτική.

ιε. Όπου εις τον Νόμο 959/79 αναφέρεται ποσοστό μετόχων 1/20, δια την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση το ποσοστό αυτό γίνεται 1/5 και όπου αναφέρεται προθεσμία 20 ή 30 ημερών, η προθεσμία αυτή γίνεται 10 ημέρες.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



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

Όπου στο νόμο 959/79 αναφέρεται η λέξη «σύμβαση», εις την περίπτωση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης, νοείται το καταστατικό της.

17. Οι διατάξεις του άρθρου 5 Ν.Δ. 3323/55 όπως εκάστοτε ισχύουν, δεν έχουν εφαρμογή ως προς την σύσταση της Επιχείρησης που ιδρύεται με τις διατάξεις του πιό πάνω όρου, την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της και την απόκτηση από αυτήν περιουσιακών στοιχείων που είναι απαραίτητα για την λειτουργία της. Η ίδρυση της Επιχείρησης ή και αύξηση του κεφαλαίου αυτής απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής φόρου συγκεντρώσεως κεφαλαίου καθώς και οιοδήποτε άλλου τέλους ή εισφοράς υπέρ του Δημοσίου ή Τρίτων.

Δηλώσεις του Υπουργού

Ανακοινώνοντας τη νέα διατύπωση του όρου 16 της εγκριτικής πράξεως ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δήλωσε ότι «με τη σύσταση της Ειδικής Επιχείρησης, επιτυγχάνεται η ελληνοποίηση της ναυτικής επιχείρησης και πέραν των άλλων προσφέρεται και κοινοτική κάλυψη», και υπογράμμισε ότι «τα νέα μέτρα που έλαβε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα συμβάλλουν στην περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας». Ο Υπουργός εξέφρασε την πίστη του πως και αυτή η πρωτοβουλία του ΥΕΝ θα τύχει της αποδοχής του ναυτιλιακού κόσμου και είπε ότι αναμένει θετικά αποτελέσματα όπως άλλωστε συνέβη και σε προηγούμενες παρόμοιες αποφάσεις.

Δηλώσεις του κ. Παύλου Σαρλή

Εξ άλλου ο Ευρωβουλευτής κ. Παύλος Σαρλής, ο εμπνευστής του Νόμου 959/79 περί ναυτικής εταιρίας, δήλωσε τα εξής:

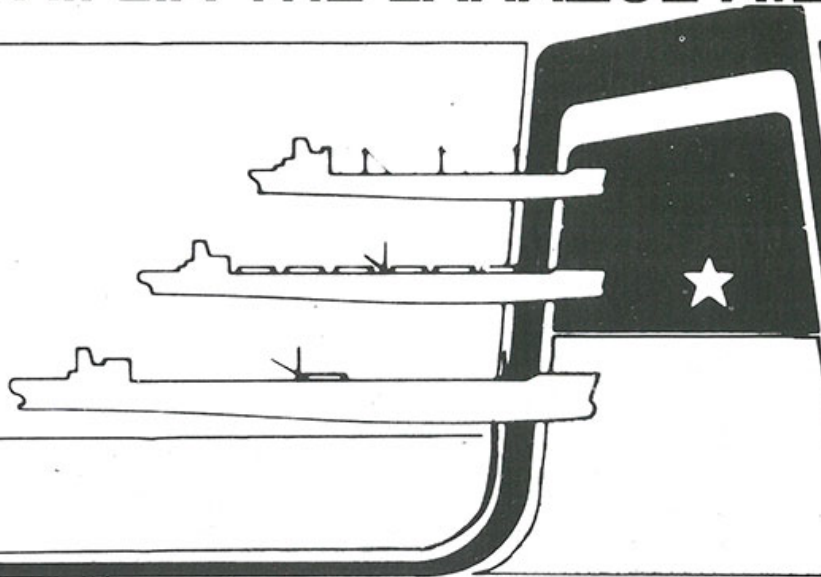
«Θα ήθελα να υπογραμμίσω τη σημασία των προσφάτων τροποποιήσεων του θεσμού της Ναυτικής Εταιρίας που θεσπίζονται με διάταξη της Εγκριτικής Πράξεως και αφορούν εκείνες τις Ναυτικές Εταιρίες που είναι πλοιοκτήτριες Ελληνικών πλοίων νηολογημένων σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53.

Οι νέες ρυθμίσεις είναι θετικές και θα αποτελέσουν σοβαρό κίνητρο για την προσέλκυση ελληνοκτήτων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Ας μην ξεχνάμε ότι η Ναυτική Εταιρία παρέχει στον Ελληνικό εφοπλισμό τη δυνατότητα το Ελληνικό πλοίο να ανήκει σε Ελληνική Εταιρία και έτσι να μπορεί η Ελληνική Ναυτιλία να ωφελείται της προστασίας της Συνθήκης Ελλάδος — ΗΠΑ για την αποφυγή της διπλής φορολογίας.

Ας ευχηθούμε ότι η τροποποιούμενη Ναυτική Εταιρία με το διακριτικό γνώρισμα της Ελληνικής Ναυτικής Επιχείρησης, θα φέρει πίσω τα πλοία και μαζί με αυτά καλύτερες μέρες για το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Όταν θεσπίστηκε η Ναυτική Εταιρία το 1979, πολλοί ήταν εκείνοι οι οποίοι είδαν την πρωτοβουλία αυτή με σκεπτικισμό. Τα 13 όμως χρόνια που πέρασαν απέδειξαν όχι μόνο την αναγκαιότητα του θεσμού για την ακτοπλοΐα και τη μεσογειακή ναυτιλία, αλλά και ότι σήμερα η Ναυτική Εταιρία καθίσταται χρήσιμο εργαλείο και για την ποντοπόρο ναυτιλία».

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



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



Σκέψεις με αφορμή ένα ατύχημα

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ ΕΥΑΓ. ΝΤΟΥΝΗ

Έχει λεχθεί από πολλούς και επα-
ναλαμβάνεται αρκετά συχνά ότι μια
μεγάλη ναυτιλία όπως η Ελληνική
που αναζητεί την πελατεία της εκ-
τός της χώρας, για να αναπτυχθεί
έχει ανάγκη, εκτός από τα όποια
μέτρα της Πολιτείας, και την καταν-
νόηση και το φιλικό κλίμα του περι-
βάλλοντος χώρου μέσα στην πα-
τρίδα της.

Η Ελληνική ναυτιλία είναι γνω-
στό ότι για πολλούς λόγους και κυ-
ρίως ανταγωνιστικότητας δεν μπο-
ρεί να είναι τόσο συμπαθής στους
ναυτιλιακούς κύκλους των άλλων
χωρών.

Είναι φυσικό λοιπόν να κινείται
διεθνώς σε ένα περιβάλλον επιχει-
ρηματικά δύσκολο και τουλάχιστον
όχι φιλικό αφού οι ανταγωνιστές
της, έχουν κάθε λόγο να προβάλ-
λουν τις αδυναμίες της και προ-
παντός να αμφισβητήσουν σε κάθε
ευκαιρία την ικανότητα του έμψυ-
χου υλικού που λειτουργεί το
πλοίο.

Και αυτό γιατί σήμερα η αξιοπι-
στία του κάθε πλοίου αλλά και μιας
ναυτιλίας γενικότερα αξιολογείται
σε μεγάλο βαθμό και από το έμψυ-
χο υλικό, δηλαδή την ικανότητα και
την επαγγελματική συμπεριφορά
των πληρωμάτων πέρα βέβαια από
την επιχειρηματική εικόνα του φο-
ρέα.

Με άλλα λόγια οι ανταγωνιστές
μας με αφορμή συνήθως κάποιο γε-
γονός στο πλοίο ή θαλάσσιο συμβ-
βάν και κυρίως ναυτικό ατύχημα,
δημοσιοποιώντας το, προβάλλουν
και μεγενθύνοντας τα περιστα-
τικά πέρα από τις πραγματικές τους
διαστάσεις, και συγχρόνως φωτί-
ζοντας μόνο τα όποια αρνητικά
στοιχεία και αποσιωπώντας τα θετι-

κά στοιχεία, κατορθώνουν ωρισμέ-
νες φορές να «περάσουν» αρνητι-
κή εικόνα και για τα ελληνικά πλη-
ρώματα αλλά και για την διαχείριση
των πλοίων από Έλληνες.

Ο στόχος βέβαια γνωστός.
Το πλοίο που διαχειρίζονται και λει-
τουργούν οι Έλληνες να εμφανι-
στεί ότι παρουσιάζει προβλήματα
και για το λόγο αυτό είναι αμφιβό-
λου αξιοπιστίας.

Και όλα αυτά βέβαια προκειμένου
για τους εκτός της χώρας επικριτές
είναι και κατανοητά — το γιατί γί-
νονται — αλλά και αναμενόμενα.

Όμως με αφορμή συνήθως θα-
λάσσια συμβάντα και κυρίως ατυ-
χήματα πολλοί εδώ στη χώρα μας
είμαστε έτοιμοι να ασκήσουμε εύ-
κολα κριτική στο ποιος και τι έφται-
ξε χωρίς βέβαια να έχουμε πάντοτε
πληροφόρηση και γνώση των
πραγματικών περιστατικών. Κατά
συνέπεια ο σχολιασμός και η κριτι-
κή για προβολή των αρνητικών
στοιχείων πέρα από το ότι δεν μπο-
ρεί να είναι αντικειμενική δημιουρ-
γεί αρνητική εικόνα όχι μόνο για το
συγκεκριμένο περιστατικό αλλά και
για ολόκληρο το χώρο της ναυτι-
λίας.

Και ναι μεν να προσπαθούν οι ξέ-
νοι να δίνουν αρνητική εικόνα της
ναυτιλίας μας. Το κάνουν όμως για
τα δικά τους συμφέροντα. Αξίζει ό-
μως εμείς οι ίδιοι με αφορμή κάποιο
περιστατικό να εξυπηρετούμε κά-
ποιες σκοπιμότητες και να γενικεύ-
ουμε τα συμπεράσματά μας και να
δίνουμε έτσι επιχειρήματα στους
ξένους να εδραιώνουν περισσότε-
ρο το σε βάρος της Ελληνικής ναυ-
τιλίας αρνητικό κλίμα.

Όμως ανεξάρτητα από την οπτι-
κή που θα θελήσει κάποιος να α-

σκήσει την κριτική του για ένα ναυ-
τικό ατύχημα υπάρχουν ωρισμένα
γεγονότα που γίνονται από όλους
αποδεκτά γιατί ακριβώς κρίνονται
από το αποτέλεσμά τους.

Και το υπαρκτό αποτέλεσμα από
το ατύχημα του ελληνόκτητου με
σημαία Μπαχάμες κρουαζιερο-
πλοίου «Royal Pacific» που βυθί-
στηκε μέσα σε 20 λεπτά της ώρας,
ήταν ότι από τα επιβαίνοντα 534
άτομα δύο μόνο ήταν οι νεκροί και
επτά οι αγνοούμενοι.

Ο αριθμός είναι ελάχιστος χωρίς
ακόμη να γνωρίζουμε που οφείλε-
ται ο θάνατος των δύο και η μη α-
νεύρεση των αγνοουμένων.

Και ανεξάρτητα από τα αίτια του
ατυχήματος το αποτέλεσμα της ε-
πιχείρησης διάσωσης σχεδόν του
συνόλου των επιβαινόντων, με τα
ίδια τα σωστικά μέσα του πλοίου
μέσα σε 20 λεπτά πως θα μπορού-
σαμε να το χαρακτηρίσουμε. Χωρίς
αμφιβολία και με τα αυστηρότερα
ναυτικά κριτήρια ή διάσωση των ε-
πιβαινόντων του «Royal Pacific»
τα ξημερώματα της 24ης Αυγού-
στου στο Malacca Straits σε από-
σταση 150 μιλίων από τη Σιγκα-
πούρη, αποτελεί μια πολύ επιτυχη-
μένη ναυτική επιχείρηση διάσωσης
και καταγράφεται ως ναυτικό επί-
τευγμα.

Και ρωτάμε πλέον και εμείς με
την σειρά μας αυτούς που ενδεχό-
μενα να διαμαρτυρήθηκαν για τυ-
χόν παραλείψεις ή απαράδεκτη
συμπεριφορά ορισμένων από το
πλήρωμα. Αληθινά θεωρούν ότι ή-
ταν όλως τυχαίο και συμπτωματικό
να σωθούν σχεδόν όλοι οι επιβαί-
νοντες όταν μέσα στα 20 λεπτά:

— Σημάνθηκε ο συναγερμός από
την γέφυρα χωρίς οποιαδήποτε κα-

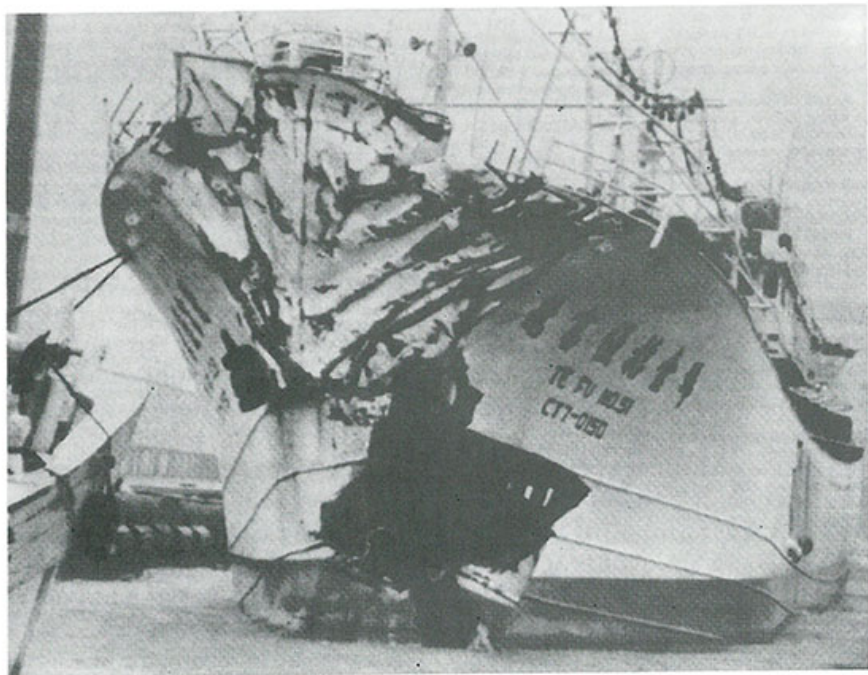
COULOUTHROS LTD.

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

Fax: 8393560

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

TELEPHONE: 01-9307561



Το κατεστραμμένο στη πλώρη από τη σύγκρουση με το «Ρόγιαλ Πασίφικ», Τσιβανέζικο αλιευτικό «Terfu 51» κατά την άφιξή του στο Κασσιούγκ. Οι αρχές της Τσιβάν απήγγειλαν την κατηγορία της ανθρωποκτονίας στον πλοίαρχο και δύο άλλα μέλη του πληρώματος του αλιευτικού.

(Πηγή: «Lloyd's List» 5/9/82)

θυστέρηση και αυτό είναι πολύ σημαντικό.

— Το πλήρωμα όχι μόνο αφυπνίστηκε αλλά και αμέσως ενεργοποιήθηκε σύμφωνα με σχέδιο δράσης και ειδοποίησε όλους τους κοιμώμενους αυτή την ώρα επιβάτες από τις καμπίνες τους και τους οδήγησε στα σημεία συγκέντρωσης και από εκεί στους σταθμούς καθαιρέσεως των σωσιβίων μέσων.

— Προετοιμάστηκαν τα σωστικά μέσα και καθαιρέθηκαν μέχρι το κατάρωμα επιβίβασης.

— Επιβιβάστηκαν οι επιβάτες στις σωσίβιες λέμβους και σχέδιες και στη συνέχεια καθαιρέθηκαν με ασφάλεια μέχρι την επιφάνεια της

θάλασσας.

— Μετά την καθαίρεση απομακρύνθηκαν αρκετά μέτρα από το βυθιζόμενο πλοίο ώστε, να αποφύγουν την σχηματιζόμενη δίνη.

Και θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι οι επιβάτες δεν ήταν αθλητές ούτε επαγγελματίες ναυτικοί. Ήσαν κάθε ηλικίας και από τα δύο φύλλα που σημαίνει παιδιά, γέροντες, ασθενείς, και ασφαλώς και πολύ μεγάλος αριθμός γυναικών. Και ακόμη ότι το πλήρωμα ήταν πολυεθνικό.

Αληθινά μπορεί να υπάρχει επαγγελματίας ναυτικός που να θεωρήσει ότι η παραπάνω ροή των γεγονότων σε ένα βυθιζόμενο

πλοίο, είναι συμπτωματική μέσα στη νύχτα καθώς και η διάσωση σχεδόν του συνόλου των επιβαινόντων;

Ας είμαστε ειλικρινείς για να ολοκληρωθεί όλο το φάσμα των παραπάνω ενεργειών με επιτυχία — όπως πράγματι εκτελέστηκε με επιτυχία — σημαίνει ότι υπήρχε καταστρωμένο σχέδιο λειτουργίας για περίπτωση εγκατάλειψης. Υπήρχε λειτουργικό διάγραμμα δράσεως που εφαρμόστηκε με συνέπεια με ψυχραιμία και προ παντός με ταχύτητα. Σημαίνει ακόμη ότι οι Αξιωματικοί του πλοίου — στο σύνολό τους Έλληνες — ήταν εκπαιδευμένοι αλλά και είχαν καταφέρει να συντονίσουν ένα πολυεθνικό πλήρωμα.

Και αυτό καταγράφεται στο ενεργητικό των Ελλήνων αξιωματικών του ατυχούς «Royal Pacific». Δικαιολογημένα λοιπόν με πικρία ο από τα μέλη του πληρώματος Χρήστος Νικολόπουλος φθάνοντας στην Ελλάδα στην 28.8.92, δήλωνε, ερωτηθείς από τους δημοσιογράφους: Μας κατηγορούν ποιοί, αυτοί που σώσαμε. Αυτούς τους ανθρώπους ποιος τους έσωσε;».

Και δεν μπορούμε να μην επισημάνουμε ότι από τα ναυτικά ατυχήματα που συνέβησαν σε επιβατηγά πλοία τα τελευταία χρόνια, αυτά στα οποία η επιχείρηση διάσωσης επέτυχε και ουσιαστικά δεν θρηνήσαμε θύματα σε ανθρώπινες απώλειες ήταν επιβατηγά με Ελληνική σημαία, καθώς επίσης ελληνικής πλοιοκτησίας με ξένη σημαία στελεχωμένα όμως με Έλληνες αξιωματικούς.

Αντίθετα δεν μπορούμε να το αποκρύψουμε ότι θλιβερός είναι ο απολογισμός σε πλοία άλλων σημάτων στα οποία όπως είναι γνωστό θρηνήσαμε εκατοντάδες θύματα.

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

Telephones: 4129281 - 4174472 - 4174533
Telex: 213487 EFKO GR
Fax: 4129852
Cables: Efkouanis

Με όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνεται καθημερινά από την πράξη ότι τα Ελληνικά πλοιώματα με την επαγγελματική τους συμπεριφορά τιμούν τις ναυτικές παραδόσεις, είναι «δεμένοι» και «πονούν» το πλοίο τους και από την άλλη πλευρά και οι Έλληνες πλοιοκτήτες, ανεξάρτητα με την σημαία που φέρουν τα πλοία τους — θέμα καθαρά επιχειρηματικών επιλογών — δεν στερούνται ευαισθησίας — αφού άλλωστε οι περισσότεροι προέρχονται από τη θάλασσα — ούτε φείδονται δαπανών για να παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και από πλευράς ασφαλείας αλλά και άνεσης και πολυτέλειας στο διεθνές επιβατικό — τουριστικό κοινό που τους τιμά με την προτίμησή του.

Επί τέλους θα πρέπει να το αντιληφθούν οι εκτός Ελλάδος φίλοι μας, και οι μέσα στην ΕΟΚ περισσότεροι, ότι σ' αυτή την γεωγραφική εσχάτη της Κοινοτικής Ευρώπης θα εξακολουθήσει να υπάρχει και η Ελληνική ναυτιλία και η ναυτιλία των Ελλήνων για τον λόγο ότι θα εξακολουθούν να υπάρχουν και Έλληνες ναυτικοί και Έλληνες πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και διαχειριστές πλοίων.

Γιατί το Κεφάλαιό μας και η προϊκά μας σαν λαού και σαν χώρα είναι αυτό το know - how στην διαχείριση και την λειτουργία των πλοίων και της ναυτιλίας γενικότερα.

Αυτή λοιπόν την «προϊκά» μας θα πρέπει να την διαφυλάξουμε για να παραμένει συμπαγής και εσωτερικά αρραγής ώστε πραγματικά σαν συνολική δραστηριότητα να λειτουργεί έχοντας στέρεα βάση και εφελτήριο το εθνικό της κέντρο που είναι η χώρα μας.

Όλοι επιθυμούμε και πρώτα οι ίδιοι ασφαλώς οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να έχουν τα πλοία τους με την Ελληνική σημαία. Το γεγονός ότι πολλοί λόγω της φύσης της δουλειάς τους και των υποχρεώσε-

ών τους διαμένουν στην αλλοδαπή ή έχουν πλοία και με ξένη σημαία δεν είναι λόγος αυτός ούτε τον πατριωτισμό τους να αμφισβητήσουμε, ούτε την αγάπη τους για την Ελλάδα ή και τις ιδιαίτερες πατρίδες τους στα χωριά και τα νησιά. Άλλωστε αυτοί οι ίδιοι είναι που και πλοία με Ελληνική σημαία φέρουν και σε αγαθοεργίες γενικότερα δεν υστερούν.

Αρκετά λοιπόν τα εξωτερικά μέτωπα, δεν είναι ανάγκη να δέχεται η ναυτιλία με αφορμή κάποιο συμβάν, και «εκ των έσω υπογάστρια κτυπήματα» που να αδυνατίζουν την εξωτερική της εικόνα.

Ίσως εδώ είναι σκόπιμο να αναφερθεί το απόφθεγμα του Εβραίου μαγαζάτορα.

«Και η σκόνη του πελάτη είναι κέρδος για το μαγαζί».

Γιατί λοιπόν να μην είναι κέρδος για την Ελλάδα ένα υπερωκεάνειο που εδώ επισκευάζεται, εδώ είναι τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας, και πάνω στο πλοίο αρκετοί Έλληνες εργάζονται.

Αληθινά είναι λόγος αυτός επειδή δεν εργάζονται στο πλοίο όσοι θα θέλαμε Έλληνες ή επειδή το πλοίο δεν φέρει την Ελληνική σημαία να αποτελεί «μαύρο πρόβατο» παρά το γεγονός ότι και ο «εγκέφαλος και η καρδιά» του πλοίου κτυπούν ελληνικά;

Γιατί τα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία έχουν μεν «ξένο διαβατήριο» αλλά έχουν Ελληνική «συνείδηση». Και ναι μεν δεν έχουμε το νομικό δικαίωμα παρέμβασης ως Κράτους, αλλά ως κοινωνία έχουμε υποχρέωση να παρέχουμε ουσιαστική και ηθική υποστήριξη ώστε να εξακολουθεί να επιβιώνει. Πολύ δε περισσότερο όταν εργάζονται στο πλοίο Έλληνες ναυτικοί.

Και θα πρέπει να αναγνωριστεί πράγματι η ευαισθησία του Κράτους το οποίο με το που συνέβει η σύγκρουση κινητοποιήθηκε αμέσως ο θάλαμος επιχειρήσεων του

ΥΕΝ με ένεργειες του οποίου και τα παραπλέοντα πλοία ειδοποιήθηκαν και οι παράκτιοι ναυτικοί σταθμοί και αρμόδιες υπηρεσίες των παράκτιων Κρατών.

Ακόμη δε υπήρξε συνεχώς ζωντανή επικοινωνία με τα εκεί συμβαίνοντα.

Πρόκειται βέβαια για μια ουσιαστική συνδρομή της χώρας, η οποία άλλωστε από καμιά διάταξη δεν προβλεπόταν ως «νόμω υποχρέωσις» της Ελλάδος.

Και ίσως δίνεται εδώ η ευκαιρία για άλλη μια φορά να επισημανθεί ο ευρύτερος ρόλος του Θαλάμου Επιχειρήσεων του ΥΕΝ. Δηλαδή δεν είναι απλά το Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης για τα ναυτικά ατυχήματα στο θαλάσσιο χώρο, αλλά αποτελεί ένα επιχειρησιακό κέντρο της ναυτιλίας ευρύτερου φάσματος που θα το ονομάζαμε «καρδιά» της ναυτιλίας σε 24ωρη βάση. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα δυναμικό μοχλό έκφρασης της ναυτιλιακής πολιτικής σε επίπεδο παρουσίας του Ελληνικού κράτους.

Και αυτό το βλέπει κανείς σε καθημερινή βάση στον θάλαμο που καταφεύγουν με αγωνία όχι μόνο οι ναυτικοί και οι συγγενείς τους αλλά και οι πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων, πράκτορες, ασφαλιστές και όλοι, οι με την ναυτιλία εμπλεκόμενοι για πάρα πολλά θέματα.

Σαν μήνυμα μέσα από το δημοσίευμα αυτό θα μπορούσε να περάσει το γεγονός ότι είναι λάθος επιλογή όταν, με αφορμή ένα ατύχημα σε πλοίο, βρίσκουμε την ευκαιρία να εκθέτουμε την Ελληνική ναυτιλία εξυπηρετώντας τις δικές μας ή κάποιων τρίτων σκοπιμότητες. Δεν κάνουμε τίποτε άλλο από το να πλήττουμε την ελληνική ναυτιλία και κυρίως την αξιοπιστία της στους ξένους και τελικά τα ίδια μας τα συμφέροντα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΕΥΑΓ. ΝΤΟΥΝΗΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

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 Horl Gr
Telefax: 3225540

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία με παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Με σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σᾶς.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, ὅπου καί ἂν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, ἐμπορικά καί ἀναψυχῆς.

Με «σωστά» ἀνταγωνιστικά ἀσφάλιστρα καί σωστή ἐξυπηρέτηση.

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΑΣΧΗΜΕΣ ΗΜΕΡΕΣ φαίνεται πως περιμένουν τα ασφαλιστικά Ταμεία, μεταξύ των οποίων, δυστυχώς, περιλαμβάνεται και το ΝΑΤ, μετά την αντίθεση των εμπορικών Τραπεζών να δανειοδοτούν τους ασφαλιστικούς οργανισμούς (και τις δημόσιες επιχειρήσεις) ακόμη και στις περιπτώσεις που έχει εξασφαλισθεί η εγγύηση του Δημοσίου, την οποία γνωστοποίησαν ήδη στον Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Χριστοδούλου σε σύσκεψη που έγινε στις 11 Σεπτεμβρίου στην Τράπεζα της Ελλάδος, όπως αποκάλυψε «Το Βήμα» την περασμένη Κυριακή.

Ανεξάρτητα από τα αίτια που οδήγησαν τις εμπορικές Τράπεζες στην ανωτέρω απόφαση, η διακοπή της δανειοδότησεως των ασφαλιστικών οργανισμών θα έχει καταστροφικές επιπτώσεις στη ρευστότητά τους που ειδικότερα για το ΝΑΤ θα είχαν αποφευχθεί και το Ταμείο θα βάδιζε προς την πλήρη εξυγίανσή του αν — με μια ταυτόχρονη αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση — είχε γίνει αποδεκτή η πρόταση του Κομμίτη για την ασφάλιση δέκα ναυτικών για κάθε πλοίο με ξένη σημαία ή ακόμη και η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση οκτώ ναυτικών, των τριών αξιωματικών της γέφυρας, των τριών αξιωματικών της μηχανής καθώς και δύο δοκίμων αντιστοίχως.

Η πρόταση του Κομμίτη είχε απορριφθεί δυστυχώς από τον τότε Υπουργό κ. Ευάγ. Γιαννόπουλο, ενώ η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών», αν και χαρακτηρίσθηκε «ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα» δεν υιοθετήθηκε τελικά και έτσι το Ταμείο έχασε — και χάνει και θα εξακολουθήσει να χάνει — τα ποσά εκείνα που θα είχαν καλύψει — μαζί με την αναγκαία για ένα διάστημα χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό — τα ελλείμματα που είχαν δημιουργηθεί συνεπεία της διογκώσεως του αριθμού των συνταξιούχων και της δραματικής μειώσεως του αριθμού των εισφερόντων πλοίων. Και στις δύο περιπτώσεις — την απόρριψη της προτάσεως του Κομμίτη και την μη υλοποίηση της προτάσεως των «Ναυτικών Χρονικών» — οι ευθύνες βαρύνουν εκείνους που επέσειαν τον κίνδυνο της πλήρους συρρικνώσεως του εθνικού νηολογίου ή βαυκαλίζαν τις εύλογες προσδοκίες των αρμοδίων υπουργών για την επιστροφή των πλοίων που είχαν καταφύγει σε διάφορες ξένες σημαίες, αλλά το τίμημα θα το πληρώσουν για μία ακόμη φορά οι ναυτικοί μας.

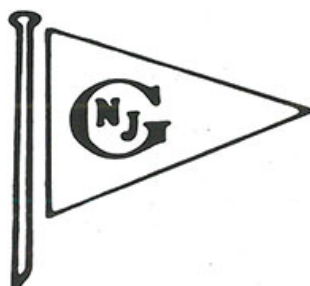
ΗΤΑΝ ΧΡΗΣΙΜΗ (και απαραίτητη) η επίσκεψη που πραγματοποίησαν στις αρχές Σεπτεμβρίου στο Ωνάσειο Καρδιολογικό Κέντρο ο Υ-

πουργός κ. Αριστ. Παυλίδης μαζί με τον Γενικό Γραμματέα κ. Φώτη Χρηματοπούλο και τους προέδρους του Ναυτικού Επιμελητηρίου κ. Κώστα Κομνηνό, του Κομμίτη κ. Γιάννη Χατζηπατέρα και της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων κ. Σπ. Αλεξανδράτο καθώς και με πολλά μέλη του Κομμίτη και της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Στην επίσκεψη μετείχε και η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, ο Αρχηγός δηλαδή κ. Χασιώτης και οι υπαρχηγοί κ.κ. Πλακιώτης και Μπαγδατόπουλος.

Μετά την ξενάγηση σε όλα τα τμήματα του Κέντρου και την ενημέρωση που έγινε από τον αντιπρόεδρο του Ιδρύματος Ωνάση κ. Παύλο Ιωαννίδη και τον αντιπρόεδρο (και την ψυχή, μπορεί να πει κανείς αδιάστακτα) του Καρδιολογικού Κέντρου κ. Απόστ. Ζαμπέλα, ο κ. Παυλίδης απέτισε φόρο τιμής στον Αριστοτέλη Ωνάση. «Πρόκειται, είπε ο Υπουργός, περί μιας ακόμη προσφοράς του κληροδοτήματος της οικογενείας Ωνάση η οποία υπήρξε διακεκριμένο μέλος της μεγάλης ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας. Παράλληλα αποτελεί χώρο στον οποίο θα τύχουν πλήρους περιθάλψεως Έλληνες καρδιοπαθείς οι οποίοι μέχρι σήμερα αναγκάζονταν να καταφεύγουν στο εξωτερικό, ενώ θα δημιουργήσει και περιβάλλον αναπτύξεως της επιστημονικής ερεύννης. Συγχαίρω

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

το διοικητικό Συμβούλιο του ΩΝΑΣΕΙΟΥ Ιδρύματος για την αφοσίωση με την οποία υπηρετεί την ιδέα της προσφοράς προς το κοινωνικό σύνολο και εύχομαι στα μέλη του να συνεχίσουν με τον ίδιο μέχρι σήμερα ενθουσιασμό το έργο τους».

ΜΕΘΑΥΡΙΟ Πέμπτη θα γίνουν τα εγκαίνια του Ελληνικού Ιδρύματος Καρδιολογίας το οποίο τελεί υπό την αιγίδα του Προέδρου της Δημοκρατίας. Η αναφορά του γεγονότος από τη στήλη γίνεται γιατί το Ελληνικό Ίδρυμα Καρδιολογίας σχετίζεται και με τη Ναυτιλία αφού μεταξύ των ιδρυτικών μελών είναι και ο φίλτατος Λουκάς Χατζηϊωάννου ο οποίος έχει εκλεγεί μάλιστα και στη θέση του Προέδρου και συμβάλλει ποικιλοτρόπως στην ευόδωση των σκοπών του ιδρύματος που είναι μη κερδοσκοπικό και αποβλέπει στη συστηματική ενημέρωση των αρχών και του κοινού στην πρόληψη των καρδιοπαθειών πουθερίζουν κυριολεκτικά στην Ελλάδα, όπου περισσότεροι από 30.000 άνθρωποι πεθαίνουν κάθε χρόνο από καρδιακές παθήσεις, ενώ στις άλλες χώρες, όπου υπήρξε συστηματική ενημέρωση του κοινού, παρατηρήθηκε ραγδαία μείωση των θανάτων από καρδιαγγειακά νοσήματα — στις Ηνωμένες Πολιτείες οι θάνατοι από καρδιαγγειακά νοσήματα μειώθηκαν τα τελευταία χρόνια κατά 36%. Το Ελληνικό Ίδρυμα Καρδιολογίας πλαισιώνεται ήδη επιστημονικά από 200 καρδιολόγους πανεπιστημιακών, δημοσίων και ιδιωτικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων και στηρίζεται από την έ-

δρα Καρδιολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, των Ιατρικών Σχολών όλων των ελληνικών Πανεπιστημίων και τους προέδρους της Ελληνικής Καρδιολογικής Εταιρίας.

Η **ΑΠΟΚΤΗΣΗ** της κυριότητας της Εταιρίας Αναπτύξεως Ναυτικής Τεχνολογίας (EANT) από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο προκαλεί ένα αίσθημα αισιοδοξίας για το μέλλον της ναυτικής τεχνολογίας στη χώρα μας δεδομένου ότι θα καταστεί πλέον δυνατόν να συνδεθούν οι έρευνες του Πολυτεχνείου με τις ανάγκες της παραγωγής. Η EANT, η οποία είχε ιδρυθεί το 1987 από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας του Υπουργείου Βιομηχανίας με στόχο την ανάπτυξη της τόσο απαραίτητης για τη ναυτική Ελλάδα σύγχρονης ναυτικής τεχνολογίας, ανέπτυξε αρχικώς ικανοποιητική δραστηριότητα αλλά αργότερα ακολούθησε αρνητική πορεία και κατέστη προβληματική. Αιτία, η έλλειψη ελέγχου και προγραμματισμού — λέγεται σχετικώς ότι ορισμένα στελέχη της εργάζονταν παράλληλως και σε ιδιωτικές ανταγωνιστικές εταιρίες (!), παρ' όλα αυτά στην EANT εξακολουθεί να υπάρχει ένας ικανοποιητικός αριθμός έμπειρων στελεχών, που υπό την αιγίδα του Πολυτεχνείου μπορούν να αποδώσουν πολλά προς όφελος και του ίδιου του Πολυτεχνείου αλλά κυρίως της ναυτικής τεχνολογίας στη χώρα μας.

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ ήταν η αποδοχή του νέου κάβου που κατασκευάζε-

ται στο εργοστάσιο σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση που δημιούργησε ο Οίκος Κατράδης. Οι εννέα στους δέκα κάβους, που ζητούνται από τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι παραγωγής του νέου εργοστασίου, όπως δε εξήγησε ο κ. Νίκος Κατράδης η επιτυχία αυτή οφείλεται στην ποιοτική υπεροχή του νέου κάβου και στην ανταγωνιστική τιμή του. Ο κ. Νίκος Κατράδης έσπευσε να προσθέσει ότι η άμεση αποδοχή του νέου κάβου από την Ελληνική Ναυτιλία, πέρα από τα ανωτέρω, οφείλεται και στην προβολή που υπήρξε από τα «Ναυτικά Χρονικά» — χωρίς αυτή την προβολή, υπογράμμισε, δεν θα είχαμε αυτά τα άμεσα αποτελέσματα. Άλλωστε, πρόσθεσε, όπου και αν πάμε για να παρουσιάσουμε το νέο κάβο, μας υποδέχονται με τη φράση «το είδαμε στα «Ναυτικά Χρονικά», γεγονός που αποδεικνύει για μια ακόμη φορά την απήχηση που έχει αυτή η δημοσιογραφική έπαλξη στην Ελληνική Ναυτιλία ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και ένα μήνυμα προς τους διαφημιζομένους και τις διαφημιστικές επιχειρήσεις για την αποτελεσματικότητα της προβολής από τα «Ναυτικά Χρονικά».

Πρέπει να προστεθεί με την ευκαιρία ότι ο κ. Νίκος Κατράδης για να ανταποκριθεί στη ζήτηση που υπάρχει, πρόκειται να προσθέσει πολύ σύντομα και μία ακόμη μονάδα στο νέο εργοστάσιο με την οποία θα διπλασιασθεί η παραγωγή.

ΣΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ τεύχος του δελτίου South African Business and Export Newsletter που εκδίδει η πρεσβεία της Νοτίου Αφρικής στην Αθήνα, δημοσιεύεται προσφώνηση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη στη συνάντηση Ελλήνων επιχειρηματιών και εκπροσώπων της εν λόγω πρεσβείας που είχε οργανώσει στο ΕΒΕΠ ο Σύνδεσμος Εμπορικών Αντιπροσώπων Πειραιώς. Ο Υπουργός, φωτογραφία του οποίου δημοσιεύεται και στο εξώφυλλο, υπογράμμισε ότι το ΥΕΝ έχει αποφασίσει την ίδρυση προξενικού λιμεναρχείου στο Ντάρμπαν για να εξυπηρετούνται τα ελληνικά πλοία που διέρχονται από εκεί και γνωστοποίησε ότι στο πρόγραμμα του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσοτάκη πε-

LAW OFFICES OF

STAMATIOS SFYROERAS

MEMBER OF THE NEW YORK BAR

MARITIME — REAL ESTATE — CORPORATE

14E 60th Street, Suite 304
NEW YORK, N.Y. 10022
TEL.: 212-308-3900
FAX: 212-308-3930

ριλαμβάνεται και επίσκεψη στη Νότιο Αφρική.

σεως των πλοίων και των συναλλασσομένων.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ σχεδόν που βρίσκονται επάνω από την Ακτή Κονδύλη φαίνεται ότι προσελκύουν — όπως το μέλι τις μύγες — όλους εκείνους που θέλουν να ξεφορτωθούν σκουπίδια και μπάζα και δεν ξέρουν που να τα αποθέσουν. Αλλιώς δεν μπορεί να εξηγηθεί το θλιβερό θέαμα που παρουσιάζουν — τα περισσότερα πεζοδρόμια είναι γεμάτα μπάζα και σκουπίδια αλλά και διάφορα παλαιά μεταλλικά κυρίως αντικείμενα που εμποδίζουν την κυκλοφορία των πεζών οι οποίοι αναγκάζονται να κινούνται στο κατάστρωμα των δρόμων. Ο Δήμος Πειραιώς στον οποίο έχουν προσφύγει περίοικοι έστειλε μερικές φορές φορτηγά αυτοκίνητα που παρέλαβαν τα σκουπίδια και τα μπάζα που είχαν αποθεθεί στα πεζοδρόμια, αλλά από τα πράγματα αποδεικνύεται ότι αυτό δεν αρκεί και η μέριμνα πρέπει να είναι σε καθημερινή βάση ώστε να ευπρεπισθεί η περιοχή, στην οποία έχει αρχίσει η εγκατάσταση ναυτικών και παραναυτικών επιχειρήσεων.

ΠΡΟΚΑΛΕΙ πάντοτε θλίψη ο χωρισμός οικογενειακών επιχειρήσεων και αυτή τη θλίψη προκάλεσε στον ναυτιλιακό περίγυρο το χωρίσμα στα δύο της εταιρίας των Αδελφών Αγαπητού. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, τα δύο Αδέλ-

φια, ο Βασίλης και ο Γιάννης Αγαπητός βρίσκονται αυτή τη στιγμή στη διαδικασία της «μοιρασιάς» των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας τους που είναι τα πλοία «Γκόλντεν Βεργίνα», «Αιγαίον», «Κυκλάδες», «Ναϊάς II», «Εξπρές Ολύμπια», «Κορφού Ση», «Α. Αγαπητός», «Τατιάνα Α.» και «Ειρήνη».

ΒΑΘΥΤΑΤΗ θλίψη προκάλεσε σε ολόκληρη την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα ο τραγικός θάνατος του Νικολάου Παπαλιού, ο οποίος είχε επαναλάβει πρόσφατα τη ναυτιλιακή του δραστηριότητα και είχε προκαλέσει τον θαυμασμό εχθρών και φίλων για την απεριόριστη ζωτικότητα που τον διέκρινε. Ο Νικόλαος Παπαλιός είχε στο ενεργητικό του ένα ακόμη επίτευγμα: Η εταιρία του, η Αιγίς Σίππινγκ, υπήρξε το φυτώριο πολλών επιφανών σήμερα εφοπλιστών, γεγονός που επισήμανε, μιλώντας στην νεκρώσιμη ακολουθία για τον εκλιπόντα ο Καπτάν Παναγιώτης Τσάκος.

ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ναυτικού μας η οποία έχει χάσει τον προστάτη της και συνεπεία αλληπαλλήλων ατυχιών έχει περιέλθει σε δύσκολη οικονομική κατάσταση διαθέτει προς πώληση τα τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» των τελευταίων 18-19 ετών, ο γράφων δε ευελπιστεί ότι θα υπάρξει η ανταπόκριση που απαιτεί αυτή η ειδική περίπτωση.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



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



GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

SHIPBROKERS

- * SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- * DEMOLITION
- * NEWBUILDING CONTRACTING
- * REPAIRS & CONVERSIONS
- * SPECIAL PROJECTS

The leading Piraeus and international shipbroker
based on long tradition, experience and devotion to the Client.

167, ALKIBIADOU STREET - 185 35 PIRAEUS - GREECE
P.O. BOX: 80324 — 185 10 PIRAEUS
TELEPHONE: (01) 4297090 (8 LINES)
TELEX: 213481/6 SOGE GR
CABLES: SOGENAVI PIRAEUS
TELEFAX: (01) 4297196 (G 3/2)

ΜΙΑ ΣΦΑΙΡΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η Πειρατεία

ΜΕΡΟΣ Α

Τα τελευταία χρόνια παρακολουθούμε μια αναζωπύρωση της πειρατείας υπό διάφορες μορφές και σε διάφορα μέρη του κόσμου, η οποία όπως ήταν φυσικό, έχει προκαλέσει το ζωντανό ενδιαφέρον της κοινής γνώμης και ιδιαίτερα της Ναυτιλίας. Πρόσφατα το γνωστό International Maritime Bureau κυκλοφόρησε μια άκρως ενδιαφέρουσα έκθεση για το πρόβλημα της πειρατείας με σκοπό να αναλύσει τις τελευταίες επί του θέματος εξελίξεις και να αναζητήσει τις δυνατότητες αποτελεσματικής αντιδράσεως που θα απαλλάξει τις θάλασσες από τη φοβερή αυτή πληγή.

Αν περιοριστούμε στα νεώτερα χρόνια, σαν περίοδος πειρατικής ακμής θεωρείται το διάστημα μεταξύ της Ελισσαβετιανής εποχής και των μέσων του 19ου αιώνα, οπότε η αυστηρή τιμωρία των πειρατών και η έντονη δράση των πολεμικών ναυτικών την εξαφάνισε σχεδόν από τις θάλασσες. Πάντως στα νεώτερα χρόνια και σε ορισμένο βαθμό η πειρατεία αντιμετωπίστηκε με κάποια ρομαντική διάθεση και ωραιολογήθηκε στα μυθιστορήματα και τον κινηματογράφο. Η αλήθεια όμως είναι ότι οι πειρατές δεν έπαψαν ποτέ να λογίζονται «εχθροί

της ανθρωπότητας» και να είναι στυγνοί εγκληματίες. Τίποτε λιγότερο και τίποτε περισσότερο.

Σήμερα ως πειρατεία θεωρείται κάθε πράξη καταλήψεως πλοίου με σκοπό την κλοπή ή την διάπραξη άλλων εγκλημάτων συνδυασμένη με την άσκηση βίας. Η πειρατεία μπορεί να διαπραχθεί σε πλοίο που βρίσκεται είτε πλευρισμένο σε λιμάνι, είτε επ' αγκύρα, είτε εν πλω στα χωρικά ύδατα ή την ανοικτή θάλασσα.

Συνήθως τα έμφορτα πλευρισμένα πλοία προσελκύουν τους κλέφτες που αφθονούν στα λιμάνια. Σε μερικές μάλιστα χώρες, η χωρίς χρήση βίας κλοπή εμπορευμάτων από πλευρισμένα πλοία, είναι ενδημική και σχεδόν αναπόφευκτη. Το πράγμα διαφέρει όμως όταν πρόκειται για οργανωμένες συμμορές έτοιμες να επιτεθούν στο πλοίο, να ενσπείρουν τον τρόμο και να ασκήσουν βία που μπορεί να φθάσει στο φόνο. Κατά τις υπάρχουσες πληροφορίες οι δύο πιο προβληματισμένες περιοχές του κόσμου για εγκλήματα διαπραττόμενα σε ελλιμενισμένα πλοία είναι το Σάντος της Βραζιλίας και η Ντουάλα του Καμερούν, ενώ άρχισε να κάνει αισθητή την παρουσία της και η Λουάντα της Αγκόλας.

Η πιο πρόσφατη περίπτωση αναφέρθηκε τον περασμένο Μάιο στο λιμάνι της Ντουάλα. Λίγο μετά τα μεσάνυχτα οκτώ οπλισμένοι άνδρες ανέβηκαν σε πλευρισμένο πλοίο αναρριχηθέντες από την πλευρά, γιατί η σκάλα είχε σηκωθεί για λόγους ασφαλείας. Έσπασαν ορισμένα κοντέϊνερ κι άρχισαν να κλέβουν το περιεχόμενο. Όταν ο νυχτοφύλακας και ένας αξιωματικός του πλοίου προσπάθησαν να τους αντιμετωπίσουν με ειδικά spray, δέχτηκαν επίθεση και ο αξιωματικός τραυματίστηκε σοβαρά.

Παρόμοιες είναι και οι πειρατείες εναντίον πλοίων «επ' αγκύρα», με τη διαφορά ότι προϋποθέτουν ότι οι πειρατές διαθέτουν πλωτά μέσα για να φθάσουν στο πλοίο. Προδιέτις περίπου ο τύπος αυτός της πειρατείας ήταν συνήθης έξω από πολλά λιμάνια της Δυτικής Αφρικής, όπου οι πειρατές έφθαναν με κανώ και έκλεβαν ότι μπορούσαν να πάρουν μαζί τους, δηλαδή εφόδια του πλοίου, προσωπικά είδη του πληρώματος, εμπορεύματα από το φορτίο ή ακόμα και τα παλαμάρια του καραβιού. Η διαφυγή τους ήταν σχετικά εύκολη, αφού τα ταχύπλοα σκάφη τους με τις εξωλέμβιες μηχανές ξέφευγαν από τα καταδιωκτικά της Υπηρεσίας, αν



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

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

και όποτε παρενέβαιναν. Αν όμως η μορφή αυτή έχει σημαντικά περιορισθεί στις παραπάνω περιοχές, μια καινούργια έχει κάνει την εμφάνισή της στο λιμάνι του Ρίο ντε Τζανέϊρο, όπου τα πλοία περιμένουν στο λεγόμενο εσωτερικό αγκυροβόλιο. Εκεί καταφθάνουν οπλισμένες συμμορίες που ανεβαίνουν στα πλοία όχι απλώς για να κλέψουν ότι βρουν στην τύχη, αλλά αναζητώντας τα συγκεκριμένα εμποροκιβώτια που έχουν εκ των προτέρων επισημάνει. Σε μια περίπτωση μάλιστα δήλωσαν ξεκάθαρα: «ερχόμαστε για τα αρώματα».

Πολύ πιο περίπλοκη είναι η πειρατεία που γίνεται εναντίον πλοίων «εν πλώ», την οποία μάλιστα μπορούμε να διακρίνουμε σε τρεις ειδικότερες κατηγορίες: την μόνιμη κατάληψη του πλοίου, την μακροχρόνια κατάληψη και την πρόσκαιρη κατάληψη.

Η μορφή της μόνιμης κατάληψης του πλοίου ενδημεί κυρίως στην περιοχή της Άπω Ανατολής επικεντρούμενη στη Νότια Κινεζική Θάλασσα και τις χώρες που την περικλείουν. Το εγκληματικό γκρουπ, αφού μέσω των επαφών που διαθέτει, έχει πληροφορηθεί την ανάγκη κάποιου φορτωτού να βρει επεγγόντως πλοίο, αποφασίζει να απαγάγει ένα πλοίο και να του το προσφέρει. Η κατάληψη γίνεται με ρεσάλτο στην ανοικτή θάλασσα, το πλήρωμα του πλοίου διώχνεται ή στην ανάγκη ρίχνεται στη θάλασσα. Ύστερα το καταληφθέν πλοίο παίρνει χαρτιά προσωρινής νηολόγησης σε μια από τις γύρω χώρες της περιοχής και αποκτώντας μια νέα ταυτότητα, προσφέρεται στον επεγγόμενο φορτωτή, ο οποίος δέχεται τις φορτωτικές που του δι-

νουν και παρακολουθεί τον απόπλου του πλοίου. Μάταια όμως το περιμένει ο παραλήπτης, γιατί το πλοίο δεν φτάνει ποτέ στον προορισμό του. Αντί γι' αυτό, το πλοίο αλλάζει πορεία και προσεγγίζει σε κάποιο αψύλακτο λιμάνι, όπου ξεφορτώνεται και το φορτίο του πουλιέται σε κάποιον άλλον παραλήπτη που δεν αποκλείεται να είναι μέλος της όλης συμφωνίας.

Το κενό πια πλοίο εγγράφεται σε κάποιο άλλο ανοικτό νηολόγιο και αποκτά καινούργια ταυτότητα για να συνεχίζει το θεάρεστο έργο του. Η ανίχνευση και ανακάλυψη των πλοίων αυτών είναι σχεδόν αδύνατη, γιατί όλα τα δικαιολογητικά εγγραφών και μετεγγραφών είναι ή πλαστά ή ανακριβή. Αλλά και αν αναληφθεί κάποια σοβαρή ανάκριση και έρευνα, ώσπου να τελειώσει η όλη διαδικασία, το πλοίο κατά κανόνα δεν θα υπάρχει. Σ' αυτές μάλιστα τις περιπτώσεις η κύρια πράξη της πειρατείας — η ληστεία του πλοίου — χάνει σχεδόν τη σημασία της μπροστά στο πλήθος και το μέγεθος των άλλων εγκληματικών πράξεων για τις οποίες χρησιμοποιήθηκε το πλοίο.

Τυπικό παράδειγμα τέτοιας μορφής πειρατείας αποτελεί το φορτηγό «Star Ace», το οποίο στις 13 Σεπτεμβρίου 1988, τελούν υπό σημαία Λιβερίας ήταν επ' αγκύρα στο Manila Bay. Εκεί απήχθη από οκτώ βαρειά οπλισμένους άνδρες. Μετά 150ήμερο εμφανίστηκε ανοικτά του Sultan Shoal με το όνομα «Lambamba» και πέντε μέρες αργότερα με το όνομα «Silver Med» φάνηκε ανοικτά του Kota Kinababu (Βόρνεο) από όπου ξέφυγε πριν προλάβει να πλησιάσει η Ινδονησιακή αστυνομία. Στη συνέχεια

ναυλώθηκε με το όνομα «Sea Rex» και έφθασε στη Samarinda της Ινδονησίας φορτωμένο με κόντρα πλακέ προοριζόμενα για την Κίνα. Το φορτίο όμως αυτό δεν παραδόθηκε ποτέ στους Κινέζους παραλήπτες αλλά πουλήθηκε σε τρίτους στο λιμάνι Zamboanga των Φιλιππίνων. Τον Ιανουάριο του 1989 με το όνομα «Stamford» ναυλώθηκε για τη μεταφορά χάλυβα, φοινικέλαιου και ελαστικού από τη Μαλαισία και τη Σιγκαπούρη για το Χόγκ Κόγκ και την Κίνα, αλλά δεν έφθασε ποτέ στον προορισμό του, γιατί εν τω μεταξύ κατευθύνθηκε και πάλι στις Φιλιππίνες, όπου με το νέο όνομα «Star Ace» ετοιμαζόταν να πουλήσει το φορτίο του σε άσχετους εμπόρους. Εκεί όμως συνελήφθη από τις τελωνειακές αρχές των Φιλιππίνων και τερμάτισε αδόξως τη σταδιοδρομία του.

Η μακροχρόνια — αλλά όχι μόνιμη — κατάληψη του πλοίου είναι η συγγενέστερη μορφή με την πειρατεία του παρελθόντος. Ευδοκίμει κυρίως στην περιοχή της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας. Στη μορφή αυτή το πλοίο καταλαμβάνεται εν πλώ εντός ή εκτός των χωρικών υδάτων. Το πλήρωμα περιορίζεται και το πλοίο αλλάζει πορεία. Κατακρατείται επί αρκετές μέρες, κατά τη διάρκεια των οποίων γίνεται η εκφόρτωση και πώληση του φορτίου σε προγραμματισμένο σημείο. Στη συνέχεια πλοίο και πλήρωμα απελευθερώνονται. Πρόκειται για έγκλημα αυστηρά σχεδιασμένο και οργανωμένο.

Κλασσικό εν προκειμένω παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση του υπό σημαία Κύπρου μικρού φορτηγού «Marta» 755 τον. γκρός, το οποίο στις 8 Αυγούστου 1990 πλέ-

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

οντας από Bangkok προς Busan κατελήφθη από ένοπλους πειρατές. Το πλήρωμα φυλακίσθηκε στο υπόφραγμα και το πλοίο άλλαξε χρώματα, μετονομάσθηκε σε «V-Tai» και ύψωσε σημαία Ονδούρας. Μετά διήμερο προσήγγισε σε άγνωστο σημείο της Ινδονησίας όπου και ξεφόρτωσε το εκ λευκοσιδήρου φορτίο του σε φορτηγίδες. Στις 15 Αυγούστου απέπλευσε προς βορειοδυτική κατεύθυνση και δύο μέρες αργότερα οι πειρατές το εγκατέλειψαν, παίρνοντας μαζί τους ως όμηρο τον πλοίαρχο, τον οποίο αργότερα αποβίβασαν στα σύνορα της Καμπότζης. Το υπόλοιπο πλήρωμα οδήγησε το πλοίο στο Bangkok όπου έφθασε στις 19 Αυγούστου. Όπως διηγήθηκε ο ναύκληρος, ένας από τους πειρατές προσπάθησε να τον προσελκύσει καμαρώνοντας πως η επίθεση αυτή ήταν η έκτη κατά σειρά που διεξήχθη με απόλυτη επιτυχία.

Τέλος η μορφή της πρόσκαιρης, σύντομης, κατάληψης του πλοίου είναι η πιο συνηθισμένη απ' όλες και απαντάται κυρίως στην περιοχή που αρχίζει από τη Βορ. Σουμάτρα και μέσω του Μαλαϊκού διέκπλου, του στενού της Σιγκαπούρης και του Phillip Channel ανοίγει βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά μέχρι τα χωρικά ύδατα της Ινδονησίας. Μολονότι οι πληροφορίες είναι σπάνιες και ανακριβείς, υπολογίζεται ότι στην περιοχή αυτή σημειώθηκαν το 1991 περί τα 200 πειρατικά περιστατικά. Η βασική μέθοδος είναι εξίσου απλή. Οι πειρατές πλευρίζουν το πλοίο με ταχύπλοα σκάφη και ανεβαίνουν συνήθως από την πρύμη. Απειλούν και ακινητοποιούν το πλήρωμα και στη συνέχεια κατευθύνονται στην καμπίνα του πλοίαρχου όπου ξέρουν πως βρίσκεται το χρηματοκιβώτιο του πλοίου. Το ανοίγουν και το αδειάζουν, εκτός αν δεν μπορέσουν να το ανοίξουν αμέσως, οπότε το

παίρνουν ολόκληρο μαζί τους. Παράλληλα δεν παραλείπουν να αρπάξουν και τα ατομικά χρήματα και είδη του προσωπικού. Συνήθως φεύγουν με άνεση και ασφάλεια. Κατά μέρο όρο η όλη επιχείρηση διαρκεί περίπου 30 λεπτά, ενώ ο μέσος όρος της λείας υπολογίζεται στα 7.000 δολάρια.

Η πιο πρόσφατη πειρατεία αυτού του τύπου συνέβη φέτος τον Απρίλιο στο τάνκερ «Valiant Carrier» το οποίο με πλήρες φορτίο πετρελαίου έπλεε ανοικτά των ακτών της Ινδονησίας. Οι 15 περίπου πειρατές έφθασαν με τρία ταχύπλοα και έρριξαν βόμβες Μολότωφ στο κατάρωμα. Ενώ οι άνδρες της βάρδιας ασχολήθηκαν με την κατάσβεση της φωτιάς, οι πειρατές ανέβηκαν στο πλοίο, συγκέντρωσαν και απομόνωσαν το πλήρωμα και οδήγησαν τον πλοίαρχο και την οικογένειά του στην καμπίνα του όπου άδειασαν το χρηματοκιβώτιο. Σε μικροσυμπλοκή που ακολούθησε τραυματίσθηκαν ο πλοίαρχος, δύο αξιωματικοί και το παιδί του πλοίαρχου. Το πλοίο σ' όλο αυτό το διάστημα έμεινε ακυβέρνητο, μέχρις ότου οι πειρατές, αφού έκλεψαν και ατομικά είδη του πληρώματος, πήδησαν στη θάλασσα από όπου τους περιμάζεψαν τα τρία αναμένοντα σκάφη τους.

Για πολλούς και ποικίλους λόγους οι βραχυχρόνιες αυτές πειρατικές καταλήψεις πλοίων ξεσήκωσαν όχι μόνο τον κόσμο της ναυτιλίας αλλά και ολόκληρη την κοινή γνώμη και τον διεθνή τύπο που διαπιστώνει ότι η κατάσταση αυτή είναι απαράδεκτη και πρέπει να αντιμετωπισθεί με μέτρα μακροπρόθεσμης προοπτικής. Ενώ η ληστεία είναι γενικά ασυγχώρητη, η συχνότητα των πειρατικών αυτών επιδρομών και το ύψος των ληστευόμενων ποσών, (συγκρινόμενα με τη συχνότητα και το μέγεθος των χερσαίων ληστειών) δείχνουν ότι η αν-

τιμετώπισή τους δεν κατέχει την πρέπουσα προτεραιότητα στις ενέργειες των Αρχών διώξεως και ασφαλείας. Και όμως υπάρχει κίνδυνος κάθε τέτοια πειρατική προσβολή να εξελιχθεί σε αληθινή τραγωδία.

Το 1991 οι περισσότερες επιθέσεις της περιοχής έγιναν στη στενή θαλάσσια λωρίδα του Phillip Channel, μήκους 20 μιλίων, που αποτελεί το νότιο τμήμα της διόδου μεταξύ της νήσου Σιγκαπούρης και της Ινδονησίας.

Στο πολυσύχνατο αυτό πέρασμα Δύσης — Ανατολής υφίστανται επιθέσεις πλοία κάθε κατηγορίας, συμβατικά φορτηγά, κοντέινερς και τάνκερς. Καθώς μάλιστα τα τάνκερς κατευθύνονται προς Ανατολάς είναι συνήθως φορτωμένα από τα λιμάνια του Αραβικού Κόλπου. Το στενό μόλις επιτρέπει τη διασταύρωση δύο αντιθέτως πλεόντων πλοίων και η κίνηση είναι πάντα πυκνή. Επομένως χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή ώστε οι πλοίαρχοι να μην έχουν περιθώρια για αντι-πειρατικές βάρδιες. Αυτό σημαίνει πως αν το τάνκερ μείνει ακυβέρνητο στο Phillip Channel, η πιθανότητα μιας τραγωδίας είναι ιδιαίτερα μεγάλη. Σημειωτέον ότι σε μια πειρατική επίθεση, το πλήρωμα χρειάστηκε 70 λεπτά για να ελευθερωθεί μετά τη διαφυγή των πειρατών και να ξαναθέσει σε κίνηση το πλοίο. Ευτυχώς δεν έπλεε στο «Phillip Channel».

Θα πρέπει ακόμα να τονισθεί ότι σε μια καταστροφή του τύπου του «Exxon Valdez», αν συνέβαινε εκεί, τα αποτελέσματα θα ήταν απείρως χειρότερα. Γιατί η πετρελαιοκηλίδα θα κύκλωνε το νησί της Σιγκαπούρης και το πλήθος των άλλων εκεί νησιών, θα έκλεινε τη διόδο για πολύ καιρό και πιθανώς θα αχρήστευε μόνιμα την όλη περιοχή.

(συνεχίζεται)

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24282-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER · BIRKS 9424908

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

Η Ναυτιλία της πρώην ΕΣΣΔ

Διερωτάται δικαιολογημένα ο ναυτιλιακός κόσμος τι γίνεται σήμερα με τη σοβιετική ναυτιλία, η οποία ύστερα από τις πολιτικές αναταραχές που οδήγησαν στη διάλυση της παλαιάς ΕΣΣΔ και τη δημιουργία της Κοινοπολιτείας των Ανεξαρτήτων Κρατών, ήταν φυσικό να γνωρίζει εξίσου σημαντικές μεταβολές. Και η απάντηση είναι ότι ολόκληρος ο ναυτιλιακός τομέας της χώρας βρίσκεται στο στάδιο μιας αναπόφευκτης «ανασυγκρότησης», καθώς το τοννάζ των ήδη ανεξάρτητων κρατών της Βαλτικής και της Ουκρανίας, εγκατάλειψε ομαδικά το σοβιετικό νηολόγιο και τον κεντρικό σοβιετικό έλεγχο.

Το τώως Υπουργείο Ναυτιλίας, η γνωστή Morflot, που ήταν υπεύθυνη για την παρακολούθηση του σοβιετικού στόλου, διαλύθηκε και αντικαταστάθηκε από δύο νέες Υπηρεσίες: Ένα Ναυτιλιακό Υφυπουργείο που ιδρύθηκε στο Υπουργείο Μεταφορών της Ρωσίας, στο οποίο υπάγεται ο ρωσικός στόλος και μία Συντονιστική Επιτροπή Ναυτιλιακής Διοίκησης, η οποία είναι αρμόδια για τα θέματα ασφαλείας, εκπαίδευσης, ελέγχου της ρύπανσης και ναυαγιαυρέσεων. Πρόσφατα το γενικό νηολόγιο που είχε έδρα στη Πετρούπολη ζήτησε από την Κυβέρνηση να καταστεί ένας αυτοδιοικούμενος οργανισμός, κατά το πρότυπο του Νορβηγικού, διοικούμενος από Συμβούλιο στο οποίο θα εκπροσωπείται και η ναυπηγοβιομηχανία.

Τέλος σε μια εκδήλωση «διαφάνειας» η Ρωσία ανήγγειλε τα σχέδιά της για το άνοιγμα των λιμένων της στα αμερικανικά και άλλα ξένα πλοία, σαν ανταποδοτική χειρονομία για την πρόσφατη χαλάρωση των περιορισμών που ίσχυαν για τα σοβιετικά πλοία στους αμερικανούς λιμένες.

Η «περεστρόϊκα» λοιπόν και η «γκλασνόστ» που καθιερώθηκαν ως διεθνείς σχεδόν όροι, φαίνεται πως βρίσκουν άμεση πρακτική εφαρμογή στη σημερινή ναυτιλία της πρώην ΕΣΣΔ.

Ας δούμε όμως εν συντομία, ποιά ήταν οι δύναμη και συγκρότηση της σοβιετικής ναυτιλίας στις αρχές

της δεκαετίας που διανύομε.

Στις αρχές του 1990 οι εταιρίες θαλασσίων μεταφορών της ΕΣΣΔ κατείχαν 1.851 πλοία μέσης χωρητικότητας 22.000 τον. d.w., που αντιπροσώπευαν περίπου το 93% του εμπορικού στόλου της χώρας. Το υπόλοιπο 7% περιελάμβανε τις εταιρίες ποτάμιων μεταφορών και αλιείας. Τον κύριο όγκο του σοβιετικού στόλου αποτελούσαν τα πετρελαιοφόρα και τα μικτά μπάλκερ-μεταλλευματοφόρα καθώς και τα πολλαπλής χρήσης φορτηγά.

Την ίδια περίοδο η σοβιετική ναυτιλία κατείχε 54 πλοία κοντέινερ και ένα πάρκο εμποροκιβωτίων από 167.000 EVP. Κατείχε επίσης 68 πλοία ρο-ρο συνολικής μεταφορικής ικανότητας 299.000 τον. d.w. Η μέση ηλικία των πλοίων ήταν περίπου 16 ετών, ενώ ποσοστό 26% ήταν ηλικίας άνω των 20 ετών. Κατά την άποψη του τότε Υπουργείου Ναυτιλίας, πλοία συνολικού τοννάζ 6,8 εκατ. τον. d.w. έπρεπε να αντικατασταθούν μέχρι το 1995.

Ορισμένες σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν αρχίσει να προετοιμάζονται για την ενδεχόμενη ιδιωτικοποίησή τους. Τον Μάρτιο του 1991 η ναυτιλιακή εταιρία της Λεττονίας αποφάσισε να μετασχηματισθεί σε εταιρία holding, της οποίας το 51% του κεφαλαίου διανεμήθηκε στο προσωπικό της και το 49% σε άλλους μετόχους.

Επίσης η εταιρία της Μαύρης Θαλάσσης (BLASCO) μελετούσε τον μετασχηματισμό της σε μετοχική εταιρία. Τέλος η ναυτιλιακή εταιρία της Βαλτικής (BSC) εξέταζε τη δυνατότητα να εκμισθώσει το σύνολο του ενεργητικού της, το οποίο όμως θα παραμένει υπό κρατική ιδιοκτησία.

Οι πρώτες ιδιωτικές ναυτιλιακές

εταιρίες της ΕΣΣΔ δημιουργήθηκαν στο πρώτο εξάμηνο του 1991.

Έτσι εμφανίστηκαν οι πρώτες μικρές επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών στους λιμένες του Βλαδιβοστόκ, Ναχόντκα και Νοβοροσίσκ με σκοπό να ανταποκριθούν στις ανάγκες του εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου.

Η μεγάλη αναλογία των σοβιετικών και των ξένων εταιριών εξακολουθούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της Sonfracht για τις ναυλώσεις τους. Ωστόσο στην αγορά των ναύλων έχουν εμφανισθεί και μερικές νέες ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Ως προς την ανάπτυξη μικτών μεταφορικών υπηρεσιών που να συνθέτουν όλα τα σύγχρονα μεταφορικά μέσα, το κύριο εμπόδιο αποτελεί η μονοπωλιακή οργάνωση του συστήματος μεταφορών της χώρας. Κατά το σύστημα αυτό οι διάφοροι κρατικοί οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για τα επιμέρους μεταφορικά συστήματα (σιδηρόδρομοι, οδικές μεταφορές, ποτάμιες μεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές) έχουν δημιουργήσει ανεξάρτητους περιχαρακωμένους οργανισμούς εκμεταλλεύσεως.

Μέχρι πρόσφατα, η μόνη υπηρεσία διεθνών μικτών μεταφορών ήταν η Souznestrans, ενώ τα υπό διαμετακόμιση κοντέινερ χειριζόταν η επίσης κρατική υπηρεσία Soyuztransit (SOTRA), που υπάγονταν στο Υπουργείο Οικονομικών Εξωτερικών Σχέσεων. Οι υπό εξέλιξη οικονομικές μεταβολές που πραγματοποιούνται στη χώρα αυτή περιλαμβάνουν την ενίσχυση των εμπορικών σχέσεων στο εσωτερικό και το άνοιγμα των αγορών εξωτερικού σε πολλές νέες επιχειρήσεις, μεταξύ των οποίων μικρές και μεσαίες εταιρίες και συνεργατικοί οργανισμοί.

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.

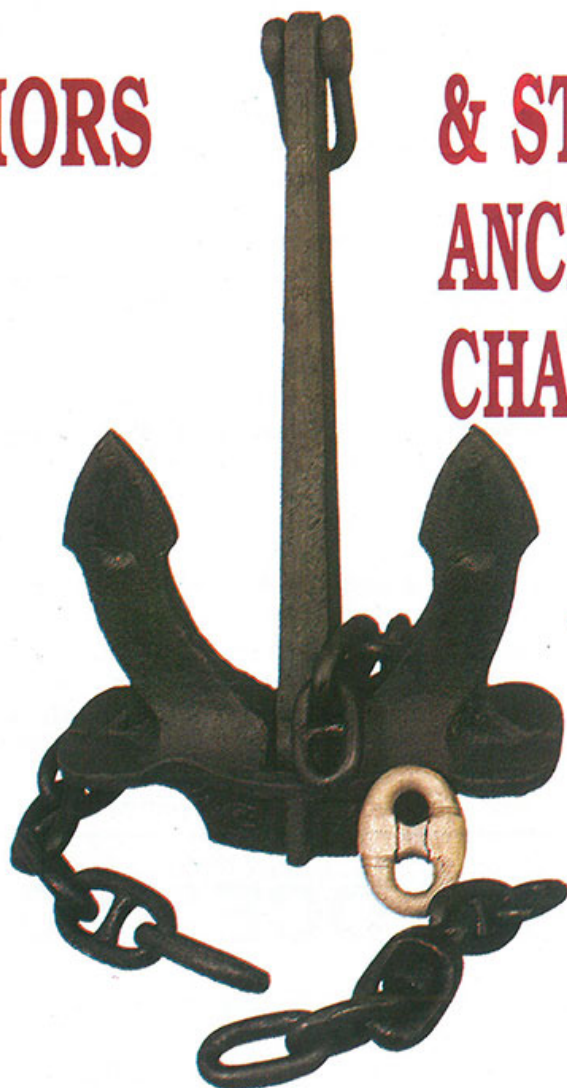
Σοβαρές προτάσεις τηλ.: 8071 743 ή φάξ: 4123 336



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

Ο προληπτικός χαρακτήρας του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του κατάπλου των πλοίων

Του Δρος Δ. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΥ, υποπλοιάρχου Λ.Σ.

Ο πλοῦς, η μετακίνηση του πλοίου στο νερό — θάλασσας, ποταμού ή λίμνης — έχει αφετηρία και τέρμα. Έτσι γίνεται λόγος για αφετήριο λιμάνι και για λιμάνι προορισμού. Όταν το πλοίο ξεκινά για το ταξίδι του ανεξάρτητα αν έχει τον χαρακτήρα της αναψυχής, της εμπορικότητας, του συγκοινωνιακού μέσου, της εξερεύνησης κ.λ.π., θεωρείται ότι το πλοίο αποπλέει και όταν τελειώνει το ταξίδι του, τότε θεωρείται ότι καταπλέει στο λιμάνι. Ο απόπλους και ο κατάπλους του πλοίου είναι πραγματικά γεγονότα, τα οποία επιφέρουν έννομες συνέπειες και ως εκ τούτου υπόκεινται σε διοικητικές διατυπώσεις.

Είναι απαραίτητο για κάθε πλοίο που αποπλέει ή καταπλέει να εφαρμόζεται η διαδικασία του απόπλου ή η διαδικασία του κατάπλου αντίστοιχα για διάφορους λόγους όπως υγειονομικούς, οικονομικούς, ασφαλείας, προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος, ιστορικούς - θρησκευτικούς, κλπ.

Για να καταπλεύσει ένα πλοίο σε Ελληνικό λιμάνι, πρέπει να έχει γίνει αναγγελία του κατάπλου του στη Λιμενική Αρχή 24 ώρες τουλάχιστον προ αυτού. Στην αναγγελία προβαίνει ο πλοίαρχος ή ο ναυτικός πράκτορας του πλοίου ή άλλο πρόσωπο που εκπροσωπεί νόμιμα το πλοίο (άρθρο 76 του Γενικού Κανονισμού Λιμένος). Στην αναγγελία αυτή πρέπει να περιέχονται ακριβείς πληροφορίες περί του

πλοίου, περί της ημέρας και ώρας κατάπλου του, περί του λιμένα προέλευσης, περί του είδους και της ποσότητας του φορτίου, του αριθμού και της εθνικότητας των επιβατών κ.λ.π. (άρθρο 19 του Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς, Φ.Ε.Κ. 103/Β/1952).

Η Λιμενική Αρχή του λιμένος που θα καταπλεύσει το πλοίο, εξετάζει την αίτηση — αναγγελία κατάπλου και αν κρίνει ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις που επιβάλλονται από την ισχύουσα νομοθεσία, επιτρέπει τον κατάπλου του πλοίου. Πάντοτε αυτή η άδεια κατάπλου, στην ναυτιλιακή πρακτική, είναι σιωπηρή με την έννοια ότι δεν έχει έγγραφο χαρακτήρα. Σε ορισμένες όμως περιπτώσεις, η Λιμενική Αρχή βασιζόμενη στις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις, απαγορεύει τον κατάπλου του πλοίου ή όπως διαφορετικά απαντάται σ' αυτές, απαγορεύει τον είσπλου του πλοίου στη θαλάσσια περιοχή δικαιοδοσίας της ή ακόμη και αυτή την προσέγγιση στις ακτές. Σ' αυτή τη διοικητική πράξη της απαγόρευσης του κατάπλου του πλοίου, προβαίνει η Λιμενική Αρχή για λόγους ασφαλείας και δημόσιας τάξης στα λιμάνια και για να προλάβει δυσμενείς καταστάσεις τόσο για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος όσο και για την προστασία του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, του τελευταίου μάλιστα κατ' επιταγή του Συντάγματος

1975, άρθρο 24 παρ. 1, σύμφωνα με το οποίο «η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους. Το κράτος υποχρεούται να λαμβάνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα προς διαφύλαξη αυτού».

Πράγματι, με σειρά Νόμων και ειδικών διατάξεων αστυνομικής φύσεως που εκδίδονται από τις Λιμενικές Αρχές με τον τύπο των Κανονισμών Λιμένος, μέσα στα πλαίσια άσκησης των αρμοδιοτήτων της Διοικητικής Αστυνομίας, σύμφωνα με το άρθρο 156 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, νομοθετήθηκε η απαγόρευση του κατάπλου ή του είσπλου ή της προσέγγισης στις ακτές πλοίου που εγκυμονεί κινδύνους για το θαλάσσιο περιβάλλον, ή προσβάλλει τις πολιτιστικές, ιστορικές και θρησκευτικές αξίες του έθνους και γενικότερα προκαλεί διασάλευση της δημόσιας τάξης και ασφάλειας στα λιμάνια.

Ετσι από την ισχύουσα νομοθεσία προκύπτει ότι:

1ον. Για τη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος

α) Σύμφωνα με τον Ν. 314/1976 (Φ.Ε.Κ. 106Α / 5.5.1976), με τον οποίο κυρώθηκε από την Ελλάδα η Διεθνής Σύμβαση περί αστηκής ευθύνης συνεπεία ζημιών, που προκλήθηκαν από ρύπανση πετρελαίου, άρθρο 3 — παρ. 2, κανένα πλοίο που μεταφέρει πετρελαιοει-

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.

δή σε ποσότητα μεγαλύτερη των 2000 τόνων, θα εισπλέει ή αποπλέει από οποιοδήποτε ελληνικό λιμάνι ή όρμο, ούτε αν πρόκειται για πλοίο με ελληνική σημαία θα εισπλέει ή αποπλέει από λιμάνι ή όρμο άλλης επικράτειας, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό σε ισχύ, που να αποδεικνύει ότι για το πλοίο υπάρχει ασφάλιση ή άλλη χρηματική εξασφάλιση σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας. Εάν το πλοίο εισπλεύσει ή αποπειραθεί να εισπλεύσει σε οποιοδήποτε λιμάνι ή όρμο, κατά παράβαση των ανωτέρω, τότε ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης τιμωρούνται με πρόστιμο.

β) Σύμφωνα με τον Ν. 743/1977 (ΦΕΚ. 319Α/17.10.1977) περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, άρθρο 6 — παρ. 4, όταν πρόκειται να καταπλεύσει από την αλλοδαπή σε ελληνικό λιμάνι, πλοίο για φόρτωση ή εκφόρτωση πετρελαίου, τότε ο πλοίαρχος ή ο ναυτικός πράκτοράς του πλοίου οφείλει να ειδοποιήσει προ 24 ωρών την τοπική Λιμενική Αρχή, για το τελευταίο λιμάνι προσέγγισης του πλοίου, για το είδος και τη ποσότητα του φορτίου καθώς και για τη παράδοση ποσότητας πετρελαιοειδών καταλοίπων και ακάθαρτου έρματος. Εάν δεξαμενόπλοιο υπέστη ζημιά, φθορά ή ατύχημα και δεν συμμορφώθηκε στις υποδείξεις της Λιμενικής Αρχής, είναι δυνατόν να απαγορευθεί ο είσπλους του πλοίου στα Ελληνικά χωρικά ύδατα (άρθρο 7). Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 8, με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, δύναται να επιβάλλονται α) οι ελάχιστες αποστάσεις διέλευσης εμπορικών ή

αφόρτων και γενικά μέτρα που αναφέρονται στη θαλάσσια κυκλοφορία αυτών, για πρόληψη ρύπανσης περιοχών που παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον για την εθνική οικονομία. β) Η απαγόρευση προσέγγισης για φόρτωση ή εκφόρτωση σε ελληνικό λιμάνι ή όρμο δεξαμενόπλοιου, του οποίου η υποδιαίρεση ή η κατασκευή του σκάφους δεν είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της Σύμβασης ή άλλων διεθνών κανονισμών, γ) Η απαγόρευση προσέγγισης μεγάλων δεξαμενόπλοιων σε περικλειστές περιοχές, εάν από τον όγκο των καθίσταται δυσχερής η ενέργεια ελιγμών ή αυξάνονται σημαντικά οι κίνδυνοι πρόκλησης ρύπανσης συνεπεία ατυχήματος(1), καθώς και η υποχρεωτική πλοήγηση των δεξαμενόπλοιων κατά τον πλου προς και από τις ανωτέρω περιοχές προς μεγαλύτερη ασφάλεια αυτών.

γ) Σύμφωνα με τον Ν. 1269/1982 (Φ.Ε.Κ. 89Α/ 21.7.1982), με τον οποίο η Ελλάδα κύρωσε τη διεθνή σύμβαση περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978 που αναφέρεται σ' αυτή, άρθρο 8, απαγορεύεται η προσέγγιση στα Ελληνικά λιμάνια Ελληνικών πλοίων ή πλοίων με ξένη σημαία, χωρών που μετέχουν ή όχι στη Σύμβαση εφ' όσον δεν συμμορφώνονται σ' αυτή.

2ον. Για λόγους δημόσιας τάξης και ασφάλειας

α) Σύμφωνα με τον Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς (Φ.Ε.Κ. 103Β/1952), άρθρο 5, οι πλοίαρχοι των πλοίων που εισέρχονται στο λιμάνι, έχουν την υποχρέωση να κυβερ-

νούν αυτοπροσώπως το σκάφος των, ανεξαρτήτως αν παρίσταται σ' αυτό πλοηγός, να πλέουν με μικρή ταχύτητα, «ήρεμα», ουδέποτε με ταχύτητα ανώτερη των πέντε μιλίων την ώρα, να τηρούν απαρεγκλίτως τις διατάξεις του διεθνούς κανονισμού προς αποφυγή σύγκρουσης στη θάλασσα και να συμμορφώνονται προς τις οδηγίες του Λιμεναρχείου σχετικά με την κίνηση και ευταξία των πλοίων στο λιμάνι.

β) Σύμφωνα με το υπ' αριθ. 121/1978 (Φ.Ε.Κ. 979Β/ 1978) Παράρτημα του Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς, περί απαγόρευσης αγκυροβολίας θαλαμηγών και λοιπών σκαφών στον όρμο Βουλιαγμένης, άρθρο 1, απαγορεύεται η άνευ αδείας της Λιμενικής Αρχής αγκυροβολία και γενικά προσδόρμιση θαλαμηγών και λοιπών σκαφών στη θαλάσσια περιοχή όρμου Βουλιαγμένης, που περικλείεται από τη νοητή ευθεία που ενώνει την άκρα Ζωστήρος με την άκρα Όρμου Βουλιαγμένης.

γ) Σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας Μαρινών (λιμένων για θαλαμηγά πλοία και πλοία αναψυχής) (2), Φ.Ε.Κ. 265Β/1981, άρθρο 3, οι πλοίαρχοι ή κυβερνήτες των σκαφών που εισέρχονται ή εξέρχονται από τις μαρίνες οφείλουν: 1. Να πλέουν ήρεμα και με ταχύτητα μικρότερη των πέντε μιλίων την ώρα, 2. Να τηρούν απαρεγκλίτως τις διατάξεις του διεθνούς κανονισμού αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα, 3. Να συμμορφώνονται προς τα επί του σηματοφορικού ιστού του λιμένος επαιρόμενα σήματα, δηλαδή απαγορεύεται ο είσπλους στη μαρίνα ό-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24282-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5812, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

ταν στον ιστό είναι υψωμένη μαύρη σφαίρα, η οποία κατά την διάρκεια της νύκτας αντικαθίσταται με κόκκινο φανό.

δ) Σύμφωνα με τον Α.Ν. 376/1936 (Φ.Ε.Κ. 546Α/1936) απαγορεύεται η προσέγγιση κάθε πλωτού μέσου στα ναυτικά οχυρά.

ε) Σύμφωνα με τον Ν. 495/1976 (Φ.Ε.Κ. 337Α/1976) περί όπλων, εκρηκτικών υλών και εκρηκτικών μηχανημάτων, άρθρο 2, παρ. 6, η διαμετακόμιση των στο άρθρο 1 παρ. 1, περ. α' και β', όπλων, εκρηκτικών υλών, εκρηκτικών μηχανημάτων και πυρομαχικών, από χώρα της αλλοδαπής σε άλλη χώρα μέσω της Ελληνικής Επικράτειας δύναται να επιτρέπεται μόνο κατόπιν κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Εμπορίου και Δημόσιας Τάξης, με την οποία ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της ασφαλούς διαμετακόμισης. Επομένως, πλοίο που μεταφέρει από χώρα της αλλοδαπής σε άλλη χώρα, φορτία των παραπάνω ειδών, δύναται να καταπλεύσει σε Ελληνικό λιμάνι μόνο αν εφοδιασθεί προηγουμένως με την ειδική άδεια διαμετακόμισης, άλλως απαγορεύεται ο κατάπλους του.

3ον. Για λόγους θρησκευτικούς - Ιστορικούς.

α) Σύμφωνα με το παράρτημα με αριθμό 64/1967 (Φ.Ε.Κ. 371Β/1967) περί ειδικών διατάξεων που αφορούν τις περιοχές Περάματος και Σαλαμίνας, άρθρο 17, απαγορεύεται η προσέγγιση στην προβλήτα Μονής Φανερωμένης, ξένου

προς την Μονή σκάφους πλην των κατωτέρω περιπτώσεων: 1. Προσέγγιση λόγω ανωτέρας βίας (θαλασσοταραχή, βλάβη μηχανής, ατύχημα κ.λ.π.), 2. Σε τουριστικά σκάφη γενικώς.

β) Σύμφωνα με τον Ειδικό Κανονισμό Λιμένος Ιερισσού (Φ.Ε.Κ. 376Β/1983), άρθρο 30, παρ. 1, απαγορεύεται σε κάθε πλοίο και πλωτό γενικά μέσο να προσεγγίζει (διέρχεται, παραμένει, αγκυροβολεί) σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από τις ακτές του Αγίου Όρους. Από την παραπάνω απαγόρευση, εξαιρούνται α) τα πλοία και τα πλωτά γενικά μέσα που πρόκειται να αποβιβάσουν επιβάτες στους λιμένες του Αγίου Όρους, οι υπεύθυνοι των οποίων οφείλουν, πριν από την αναχώρησή τους, να ενημερώνουν την αρμόδια Λιμενική Αρχή για τον έλεγχο των ατόμων που πρόκειται να επισκεφθούν τα μοναστήρια του Αγίου Όρους. β) τα πλοία και τα πλωτά μέσα που ανήκουν στην Ιερά Κοινότητα και τις Ιερές Μονές του Αγίου Όρους, γ) τα πλοία και πλωτά γενικά μέσα που μεταφέρουν εμπορεύματα από και προς τις Ιερές Μονές, δ) οποιοδήποτε άλλο πλοίο ή πλωτό γενικά μέσο και εφ' όσον συντρέχει ανωτέρα βία ή κατάσταση ανάγκης, οπότε θα πρέπει να ενημερώνονται άμεσα οι αρμόδιες αρχές της Πολιτικής Διοίκησης του Αγίου Όρους και η Λιμενική Αρχή Ιερισσού και οι υπαγόμενες σ' αυτή υποδεέστερες Λιμενικές Αρχές.

Από την ανωτέρω νομοθεσία

προκύπτει σαφώς ότι με την εφαρμογή του διοικητικού μέτρου της απαγόρευσης του κατάπλους (4), η Διοίκηση προβαίνει σε προληπτικό έλεγχο, προλαμβάνει δηλαδή δυσμενείς και ανεπανόρθωτες καταστάσεις και δεν αρκείται, ως συνήθως, στον κατασταλτικό έλεγχο δηλαδή στην τιμωρία των παρανομούντων.

Δ. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Ο επίτιμος αρχηγός Λ.Σ. Χ. Ε. Ντούνης στο άρθρο του «Ανώτατο Όριο Μεγέθους Δεξαμενοπλοίου» που δημοσιεύθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά», τ. 1369/1128, Αύγουστος 1992, τονίζει τον πραγματικό κίνδυνο που προκαλεί η κίνηση ενός τέτοιου μεγαθηρίου (μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερης των 200.000 τόννων) κοντά στις ακτές, όπου οι θαλάσσιοι διάδρομοι περιορίζονται αισθητά και κατά τις συναντήσεις των πλοίων προκαλείται πρόβλημα χώρου για την αποφυγή της σύγκρουσης.

2. Βλ. ειδικότερα: α. το με αριθμό 84/1970 (Φ.Ε.Κ. 883Β/1970) παράρτημα του Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς περί Κανονισμού μαρίνας Βουλιαγμένης, β. το με αριθμό 107/1974 (Φ.Ε.Κ. 747Β/1974) Παράρτημα, περί Κανονισμού μαρίνας Γλυφάδας, γ. το με αριθμό 95/1972 (Φ.Ε.Κ. 218Β/1972) Παράρτημα, περί Κανονισμού μαρίνας Ζέας.

3. Το άρθρο 105 Συντάγματος 1975 καθορίζει για τη χερσόνησο του Άθω, η οποία είναι γνωστή ως περιοχή του Αγίου Όρους, ένα ιδιόρρυθμο διοικητικό καθεστώς που αποσκοπεί στη διατήρηση της μακράς ιστορικής παράδοσης και του ακραιφνούς εθνικού και ορθόδοξου χαρακτήρα της περιοχής.

4. Περί της απαγόρευσης του απόπλους, βλ. στο βιβλίο του Δ. Μυλωνόπουλου «Η απαγόρευση του απόπλους των πλοίων, Αθήνα 1991.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛ. ΠΡΩΤ. ΠΕΙΡΑΙΑ 395/1992

Πρόεδρος: Σπ. Λεμπιδάκης
Εισηγητής: Ιωάν. Χαμηλοθώρης
Δικηγόροι: Στ. Γουζούαση,
Γ. Παυλής, Ιωάν. Βρέλλος

Ευθύνη κυρίου πλοίου από απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό του. Εφαρμοστέο δίκαιο. Μεταβίβαση κυριότητας πλοίου. Ευθύνη κατ' άρθρ. 479 ΑΚ. Ανάκληση ασφ. μέτρου και άρση εγγυοδοσίας που διατάχθηκε σε βάρος κυρίου πλοίου πριν την άσκηση αγωγής κατ' αυτού.

Κύριος πλοίου. Ευθύνη για τις απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό του. Μη προσωπική αλλά πραγματοπαγής ευθύνη ενόψει του ότι ο κύριος του πλοίου ευθύνεται με το συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο και όχι προσωπικά και απεριόριστα όπως ο εφοπλιστής του πλοίου.

Μεταβίβαση κυριότητας πλοίου (με σύμβαση, πλειστηριασμό, κλπ.), Συνεπάγεται παύση της ευθύνης του κυρίου αν κατά τον κρίσιμο χρόνο άσκησης της αγωγής τρίτων κατ' αυτού έχει αποξενωθεί της κυριότητας. Ευθύνη αποκτώντα — νέου κυρίου. Τρίτοι δανειστές δεν μπορούν να επιληφθούν κατ' αυτού για απαιτήσεις από τον εφοπλισμό του παρά μόνο εάν έχουν ναυτικό προνόμιο και επομένως δικαίωμα παρακολουθήσεώς του. Ούτε με τις διατάξεις του άρθρου 479 ΑΚ διότι προϋποθέτει προσωπική ευθύνη του αρχικού κυρίου.

Ιδ.δ.δ. Εξεύρεση εφαρμοστέου

δικαίου σχετικά με την ευθύνη του κυρίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό του απαιτήσεις. Το άρθρο 106 εδ. β' ΚΙΝΔ δεν αποτελεί κανόνα άμεσης εφαρμογής. Έλλειψη ειδικού κανόνα ιδ.δ.δ. που να ρυθμίζει το θέμα. Άποψη θεωρίας ότι είναι εφαρμοστέο το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση με την οποία ο κύριος του πλοίου παραχώρησε την εκμετάλλευσή του στον εφοπλιστή. Το Δικαστήριο κρίνει ότι το εφαρμοστέο δίκαιο πρέπει να εξευρίσκεται με αναλογική εφαρμογή του άρθρ. 25 εδ. β' ΑΚ που διατυπώνει βασικό κανόνα ιδ.δ.δ. κατ' αναλογία των όσων ισχύουν στις εξωσυμβατικές ενοχές. Το ζήτημα της υπεγγυότητας του πλοίου αποτελεί εξωσυμβατική ενοχή που δεν αναιρείται από τον πραγματοπαγή χαρακτήρα της υποχρέωσης του κυρίου του πλοίου.

Σύμβαση πρακτόρευσης μεταξύ Ελληνικής εταιρίας, κυρίας πλοίου με ελληνική σημαία και Κυπριακής εταιρίας, ως εφοπλίστριας του πλοίου, στην οποία είχε παραχωρηθεί το πλοίο με σύμβαση «γυμνής» ναυλώσεως. Μεταγενέστερη μεταβίβαση του πλοίου σε άλλη Ελληνική εταιρία. Κρίση περί εφαρμοστέου δικαίου:

α) Στην απαίτηση από τη σύμβαση πρακτόρευσης. Κρίνεται το ελληνικό κατ' άρθρο 25 εδ. β' ΑΚ ενόψει του ότι η δανειστρία είναι ελληνική εταιρία και το πλοίο φέρει την ελληνική σημαία.

β) Στην ευθύνη της κυρίας για τις απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό του. Κρίνεται το ελληνικό δίκαιο κατ' άρθρο 25 εδ. β'

ΑΚ ενόψει της ελληνικής σημαίας του πλοίου, στοιχείο με αποφασιστική σημασία, και της ελληνικότητας της κυρίας και της δανειστρίας.

γ) Στην ευθύνη της αποκτώντας από την κυρία του πλοίου για τα χρέη που δημιουργήθηκαν από τον εφοπλισμό του. Κρίνεται από το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση με την οποία αναλαμβάνεται η υποχρέωση προς μεταβίβαση δηλ. το Ελληνικό δίκαιο, ενόψει του ότι το πλοίο φέρει την ελληνική σημαία και οι συμβαλλόμενες εταιρίες είναι ελληνικές.

Δικονομικά. Δεν δικαιολογείται ανάκληση ασφαλιστικού μέτρου και άρση εγγυοδοσίας που διατάχθηκε σε βάρος της κυρίας του πλοίου επειδή μετεβίβασε το πλοίο και δεν είναι πλέον κυρία αυτού. Ο δανειστής δικαιούται για τη διάγνωση της σχετικής απαίτησης και την κατάπτωση της εγγύησης να στρέψει την αγωγή του κατά της Τράπεζας που χορήγησε την εγγυητική επιστολή.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

1. Το γνωστό ζήτημα της «υπεγγυότητας» του πλοίου για απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό του, απασχόλησε την παρπάνω σχολιαζόμενη απόφαση και είναι ομολογουμένως άξιος προσοχής και νομικού σχολιασμού ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίστηκαν τα κατ' ιδίαν νομικά ζητήματα με νομική πληρότητα, σαφήνεια και άρτια επιχειρηματολογία, πράγμα που ασφαλώς προϋποθέτει εμπειρία και βαθιά γνώση του αντικείμενου.

Στην προκειμένη απόφαση, ελληνική εταιρία (ενάγουσα) κατάρτισε με Κυπριακή εταιρία, εφοπλίστρια επιβατηγού — οχηματαγωγού πλοίου με ελληνική σημαία, σύμβαση γενικής πρακτορείας στην Ελλάδα για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα. Η εκμετάλλευση και η εν



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

γίνει ναυτική διεύθυνση είχε παραχωρηθεί στην εφοπλιστρια από την κυρία του πλοίου δυνάμει συμβάσεως «γυμνής» ναυλώσεως (bare boat charter). Σε εκτέλεση της σύμβασης αυτής η ενάγουσα πραγματοποίησε έξοδα και δαπάνες, σημαντικού ύψους, χωρίς όμως να της αποδοθούν από την εφοπλιστρια. Στη συνέχεια η (τότε) κυρία του πλοίου μετεβίβασε σε τρίτη ελληνική εταιρία το πλοίο που αποτελούσε το μοναδικό της περιουσιακό στοιχείο πράγμα το οποίο εγνώριζε η τελευταία κατά τον χρόνο της απόκτησής του. Με βάση το παραπάνω ιστορικό, η ελληνική δανειστρία εταιρία στράφηκε κατά της (τότε) κυρίας και κατά της αποκτώντας κατ' άρθρ. 479 ΑΚ.

2. Το πρώτο, λοιπόν, ζήτημα που απασχόλησε την παραπάνω απόφαση ήταν το θέμα της υπεγγυότητας του πλοίου σχετικά με τις απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό του. Και όταν ομιλούμε περί υπεγγυότητας του πλοίου εννοούμε την υποχρέωση που ο νόμος (άρθρ. 106 εδ. β' ΚΙΝΔ) αναγνωρίζει στον κύριο του πλοίου να υπομείνει από τους δανειστές αναγκαστική εκτέλεση επί του πλοίου του, για απαιτήσεις τους που δημιουργήθηκαν από την εν γένει δραστηριότητα του εφοπλιστή. Έτσι, κατά το άρθρο 106 εδ. β' ΚΙΝΔ ορίζεται ότι «αι εκ του εφοπλισμού απορρέουσας απαιτήσεις ασκούνται και κατά του πλοίου». Κατά συνέπεια οι δανειστές απαιτήσεων που πηγάζουν από την εκμετάλλευση αλλοτρίου πλοίου μπορούν να στραφούν όχι μόνο κατά του εφοπλιστού αλλά και κατά του κυρίου του πλοίου (Καμβύσης,

Ιδιωτ. Ναυτ. Δικ. σελ. 328. Ποταμιάνος, Ναυτ. Δικ. παρ. 201 σελ. 105. Ίδιος. Σύμβαση Θαλασσίας Μεταφοράς σελ. 129. Σωτηρόπουλος στην ΕΕμπΔ 1963, σελ. 517 επ. και ΕΕμπΔ 1964 σελ. 396 επ.).

Η υποχρέωση αυτή του κυρίου του πλοίου είναι πραγματοπαγής και όχι εμπράγματη δηλ. εξικνείται μέχρι της αξίας του συγκεκριμένου περιουσιακού αγαθού του πλοίου, και δεν αλλοιώνει το γενικό της νομικό χαρακτήρα ως ενοχικής υποχρέωσης. (ΑΠ 669/198, ΝοΒ 38.994 μετ σημ. Καθηγητού Φιλ. Δωρή). Η σχολιαζόμενη απόφαση στο ζήτημα αυτό ακολούθησε τα γενικώς παραδεδεγμένα από την θεωρία (Καμβύσης, Ιδιωτ. ναυτ. Δικ. σελ. 328, Κ. Ρόκας, Ναυτικών Δικαιον, ημιτ. Α' σελ. 167) και την νομολογία (ΕΠ. 516/86 ΕΝΔ 14.231. ΕΠ 671/83 ΕΝΔ 11.373, ΕΠ 1220/82,μ ΕΝΔ 11.366. ΜΠΑΘ 4168/77, ΕΕμπΔ 28/460. ΜΠΠ 135/78 ΕΝ 6.270 κ.α.) και δέχεται ότι η ευθύνη του κυρίου διατηρείται για όσο χρονικό διάστημα αυτός εξακολουθεί να συνδέεται με το πλοίο με σχέση κυριότητας, παύει δε μόνον όταν έχει τελείως αποξενωθεί από την κυριότητα του πλοίου. Δεν ενδιαφέρει ο νομικός τρόπος της μεταβίβασης (αποξένωσης) της κυριότητας, που μπορεί να είναι η συμβατική εκποίηση του πλοίου, ο πλειστηριασμός, η απώλειά του λόγω ναυαγίου, πράγμα που οδηγεί στην έλλειψη παθητικής νομιμοποίησης του κυρίου του πλοίου. Ο κρίσιμος χρόνος κατά τον οποίο εξετάζεται η ύπαρξη ή μη της κυριότητας είναι ασφαλώς ο χρόνος της άσκησης της α-

γωγής των τρίτων κατ' αυτού (ΑΠ 624/68, ΝοΒ 17.300. ΑΠ 14/68 ΝοΒ 16.724).

3. Η υπεγγυότητα του πλοίου, όμως, κάμπτεται, οσάκις οι τρίτοι δανειστές του κυρίου του πλοίου έχουν ναυτικό προνόμιο που τους παρέχει το δικαίωμα να παρακολουθούν το πλοίο κατά τη μεταβίβασή του (Droit de Poursuit, Κ. Ρόκας, ενθ. αν., Ποταμιάνος. Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου παρ. 201 σελ. 105, ΠΠΠ 777/79 ΠειρΝ 1.613, ΠΠΠ 2493/75 ΕΕμπΔ 29.254, 1375/72 αδημοσ., Πρ. Πειρ. 1877/64 ΕΕμπΔ ΙΕ'. 91 με σχόλια Π. Σωτηρόπουλου, επίσης Μιχαηλίδης — Νουάρος στην ΕρμΑΚ άρθρ. 479 ΑΚ αριθ. 18.19.23).

Η σχολιαζόμενη απόφαση, μάλιστα, προχωρεί και πέραν τούτων και διαπιστώνει ότι οι δανειστές δεν μπορούν να επιληφθούν κατά του νέου κυρίου ούτε με βάση τις διατάξεις του άρθρ. 479 ΑΚ, αφού, πολύ ορθά, το άρθρο 479 ΑΚ περί σωρευτικής εκ του νόμου αναδοχής του αποκτώντα, προϋποθέτει καθαρά ενοχική οφειλή και προσωπική ευθύνη του (μεταβιβάζοντος) αρχικού κυρίου. (Καμβύσης, ενθ. αν. σελ. 329 με περαιτέρω παραπομπές).

4. Τα όσα αναπτύχθηκαν παραπάνω τυγχάνουν, βέβαια, εφαρμογής, μόνον όταν η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό του απαιτήσεις, κρίνεται από το ελληνικό δίκαιο. Τι συμβαίνει, όμως, όταν η υπόθεση εμφανίζει στοιχεία αλλοδαπότητας; Με ποιο μηχανισμό και με επιταγή ποίου συγκεκριμένου κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου θα εξερευθεί το εφαρμοστέο δι-

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

**We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT**

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

**Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.**

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR
«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207
Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

καιο: Η σχολιαζόμενη απόφαση επισημαίνει, πολύ ορθά, ότι η διάταξη του άρθρου 106 εδ. β' ΚΙΝΔ δεν αποτελεί στο πλαίσιο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου κανόνα άμεσης εφαρμογής. Ακόμη, σημειώνει, δεν υπάρχει ειδικός κανόνας ιδιωτικού διεθνούς δικαίου που να ρυθμίζει το ζήτημα. Με τα δεδομένα αυτά η απόφαση ανεζήτησε τον μηχανισμό εκείνο με τον οποίο θα πρέπει στις περιπτώσεις αυτές να εξευρίσκεται το εφαρμοστέο δίκαιο και πρόκρινε ότι τούτο πρέπει να ανευρίσκεται με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 25 εδ. β' ΑΚ που διατυπώνει βασικό κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, όπως συμβαίνει και στις συμβατικές ενοχές — οσάκις αδρανή η βούληση των συμβαλλομένων μερών — αλλά και στις εξωσυμβατικές ενοχές (αδικαιολόγητου πλουτισμού, διοίκησης αλλοτρίων κλπ.) όπου δεν υπάρχει ειδικός κανόνας ιδιωτικού διεθνούς δικαίου (Μαριδάκης, Ιδ. Διεθνές Δίκαιον εκδ. 1954 παρ. 35 σελ. 50).

Στηρίζοντας την εν γένει επιχειρηματολογία της στο πεδίο των εξωσυμβατικών ενοχών η απόφαση δέχεται ότι η υπεγγυότητα του πλοίου για τα εκ του εφοπλισμού του χρέη, συνιστά εξωσυμβατική ενοχή στο πλαίσιο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και μάλιστα ενοχή με αυθυπαρξία και δική της οντότητα, ανεξάρτητη από την απαίτηση του τρίτου που απορρέει από τον εφοπλισμό του πλοίου.

Η ευθύνη του κυρίου πλοίου, κατά την απόφαση, τίθεται με την έννοια της δικής του, ξεχωριστής και αυτοτελούς υποχρέωσης της οποίας απλώς το περιεχόμενο προσδιορίζεται από το περιεχόμενο της συμβατικής απαίτησης όπως κατ' αναλογία συμβαίνει και με την ευθύνη του εγγυητή. Ας μην λησμονούμε, άλλωστε, το γεγονός ότι η ευθύνη του αποκτώντα το πλοίο, μέχρι της αξίας αυτού, συνιστά μία εκ των μορφών εγγυήσεως στο πλαίσιο των διατάξεων του Αστικού Δικαίου με συνέπεια να επιτρέπεται η αναλογική εφαρμογή των διατάξεων περί ευθύνης του εγγυητή. Συνέπεια της άποψης αυτής, κατά τη σχολιαζόμενη απόφαση είναι να μην δικαιολογείται στις περι-

πτώσεις αυτές η εφαρμογή του δικαίου που ρυθμίζει την εν λόγω απαίτηση, άποψη, ωστόσο, η οποία έχει βρει και τη θεωρητική της θεμελίωση (Γνωμοδότηση Καθηγητών Αντ. Αντάπαση κ. Σπ. Βρέλλη που δέχεται ότι ως προς το ζήτημα της «υπεγγυότητας» του πλοίου είναι εφαρμοστέο το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση εφοπλισμού).

Το τρίτο, τέλος, ζήτημα που απασχόλησε την παραπάνω απόφαση αφορούσε την τύχη του ασφαλιστικού μέτρου της εγγυοδοσίας που είχε καταβάλει η πρώην κυρία του πλοίου υπέρ της ενάγουσας — δανειστριάς. Το επιχείρημα της αιτούσας — εναγομένης, πρώην κυρίας του πλοίου ήταν ότι συντρέχει λόγος ανάκλησης του επιβληθέντος ασφαλιστικού μέτρου σε βάρος της (συντηρητική κατάσχεση του πλοίου της που αντικαταστάθηκε με το ηπιώτερο μέτρο της παροχής εγγυοδοσίας) διότι (η πρώην κυρία) έπαυσε πλέον να συνδέεται με σχέση κυριότητας με το υπέγγυο πλοίο και κατά συνέπεια δεν υπείχε πραγματοπαγή ευθύνη κατ' άρθρο 106 ΚΙΝΔ. Η σχολιαζόμενη απόφαση, με πληρότητα και με πειστική επιχειρηματολογία δεν έκανε δεκτό το αίτημα της πρώην κυρίας του πλοίου, και ορθώς άλλωστε. Με βάση τις διατάξεις του άρθρου 697 Κ.ΠολΔ, στο πλαίσιο των οποίων, το Δικαστήριο της κυρίας δίκης έχει την ευχέρεια να εξετάσει και να κρίνει κατά πόσο επήλθε μεταβολή των πραγματικών περιστατικών που να δικαιολογήσουν την ανάκληση του επιβληθέντος ασφαλιστικού μέτρου, το Δικαστήριο οδηγήθηκε στην νομικώς ορθή άποψη ότι η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου δεν μπορεί αφ' εαυτής να επηρεάσει τη νομιμότητα της

εξακολούθησης της ισχύος της εγγυοδοσίας. Η άποψη αυτή του Δικαστηρίου άλλωστε, ευθυγραμμίζεται και με τον επιδιωκόμενο σκοπό στο πλαίσιο του συστήματος της λήψης των ασφαλιστικών μέτρων που είναι η αποτελεσματική προσωρινή δικαστική προστασία.

Και ενώ θα ανέμενε κανείς στο σημείο αυτό η απόφαση να περατώσει την αιτιολογία της, εν τούτοις, με μια κριτική των πραγμάτων θεώρηση, προχωρεί πέραν τούτων και οδηγείται στο συμπέρασμα, στις περιπτώσεις που ο δανειστής πέτυχε με τη λήψη σε βάρος του κυρίου του πλοίου του ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατάσχεσης του πλοίου, δεν πρόλαβε όμως (λόγω αντικατάστασης της συντηρητικής κατάσχεσης με την κατάθεση εγγυητικής επιστολής Τράπεζας και μεταβίβασης στη συνέχεια του πλοίου) να ασκήσει τη σχετική εναντίον του αγωγή προς απόκτηση εκτελεστού τίτλου (που κατά κανόνα απαιτείται για την κατάπτωση της εγγύησης) να ασκείται αγωγή για τη διάγνωση της εξασφαλισμένης με εγγύηση απαίτησης εναντίον της Τράπεζας που έχει εκδόσει τη σχετική εγγύηση, οσάκις βέβαια η Τράπεζα αρνείται την κατάπτωση της εγγύησης. Η απόλυτα τεκμηριωμένη αυτή άποψη, που συνιστά συμπέρασμα - πρόταση αποτελεί λύση μέγιστης πρακτικής σημασίας, όπως είναι φανερό, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που δεν υφίσταται πλέον υπέγγυο πλοίο λόγω μεταβίβασής του προς τρίτους που για πρώτη φορά, εξ όσων τουλάχιστον γνωρίζουμε, διατυπώνεται στο αιτιολογικό δικαστικής απόφασης.

Νίκος Γερασίμου

Δικηγόρος LL.M

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ
ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ
ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Θερμοκρασίας, Υγρασίας, Πίεσης,
Πεχά, Στροφών, Στάθμης, Ροής,
Αγωγιμότητας, Καυσασερίων, Βάρους,
Ταχύτητας ανέμου, Φωτισμού

SIGMA HELLAS LTD.

Φιλωνος 98B, Πειραιας 185 36
Τηλ 4137923, 4180167. Fax 4519020

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜ. 395/1992

Από τη διάταξη του άρθρου 106 εδ. β' ΚΙΝΔ, με την οποία ορίζεται ότι η απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις ασκούνται και κατά του πλοίου, σαφώς προκύπτει ότι στην περίπτωση που την εκμετάλλευσή του πλοίου ενεργεί για

δικό του λογαριασμό και προς το συμφέρον του τρίτου πρόσωπο, το οποίο έχει και τη ναυτική διεύθυνση αυτού, και όχι ο κύριος του πλοίου, δηλαδή στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται υπό εφοπλισμό, δημιουργείται ευθύνη και του απλού κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό του. Η ευθύνη όμως αυτή δεν είναι προσωπική, όπως συμβαίνει με την ευθύνη του εφοπιστή, ο οποίος ευθύνεται ανεπιόριστα με όλη την περιουσία του, αλλά πραγματοπαγής, ενόψει του ότι ο κύριος του πλοίου ευθύνεται μόνο με το συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο, με την έννοια ότι υποχρεούται να υπομείνει από τους δανειστές αναγκαστική εκτέλεση επί του πλοίου του, το οποίο οι τελευταίοι έχουν «υπέγγυο» για την ικανοποίηση των απαιτήσεών τους, που δημιουργήθηκαν από τη δραστηριότητα του εφοπιστή (βλ. Κ. Ρόκα, Ναυτ. Δίκαιο, εκδ. 4η, παρ. 43, σελ. 167 Καμβύση, Ιδιωτ. Ναυτ. Δίκαιο, σελ. 328, ΕΠ 516/1986, ΕΝΔ 14,231, 671/83, ΕΝΔ 11, 363, 1220/82, ΕΝΔ 11,366). Ακριβέστερα δημιουργείται για τον κύριο του πλοίου μία ενοχική πραγματοπαγής υποχρέωση που θεμελιώνεται ευθέως στο νόμο. Ο πραγματοπαγής (όχι εμπράγματος) κατά την παραπάνω έννοια χαρακτήρας της εν λόγω υποχρέωσης δεν είναι ασυμβίβαστος προς το χαρακτηρισμό της, ως ενοχικής από το νόμο υποχρέωσης (πρβλ. ΑΠ 669/1989, ΝοΒ 38,994 και σημείωση κάτω από αυτή Φιλ. Δωρή). Συνέπεια αυτών που προαναφέρθηκαν είναι ότι η πιό πάνω ευθύνη του κυρίου του πλοίου θεμελιώνεται μόνο εφόσον αυτός εξακολουθεί να είναι κύριος του πλοίου κατά τον κρίσιμο χρόνο της άσκησης της αγωγής, ενώ παύει να υπάρχει όταν κατά τον εν

λόγω χρόνο έχει ήδη αποξενωθεί από την κυριότητα του πλοίου με οποιοδήποτε τρόπο, όπως με τη συμβατική μεταβίβαση της κυριότητά του, τον πλειστηριασμό του, την απώλειά του, λόγω ναυαγίου κλπ., οπότε δεν νομιμοποιείται πλέον παθητικά (ΑΠ 624/68, ΝοΒ 17,300, ΑΠ 14/68, ΝοΒ 16,724, Ε Πειρ. 516/86, 671/83, 1220/82, ο.π.). Στην περίπτωση της μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου σε άλλον οι δανειστές των απαιτήσεων που απορρέουν από τον εφοπλισμό του, εάν δεν έχουν ναυτικό προνόμιο, δεν μπορούν να επιληφθούν του πλοίου στα χέρια του νέου κυρίου, γιατί δεν έχουν δικαίωμα παρακολουθήσεώς του. Κατά του νέου κυρίου του πλοίου δεν μπορούν να στραφούν οι δανειστές αυτοί ούτε με βάση τις διατάξεις του άρθρου 479 ΑΚ, γιατί αυτές προϋποθέτουν προσωπική ευθύνη του αρχικού κυρίου (βλ. Κ. Ρόκα ο.π. Καμβύση ο.π., Ε Πειρ. 516/86, 1220/82, ο.π.).

Εξάλλου, όμως, για να έχουν εφαρμογή, όσα παραπάνω εκτίθεται αναφορικά με την ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό του απαιτήσεις, όταν η εισαγόμενη στο δικαστήριο υπόθεση περιέχει στοιχεία αλλοδαπότητας, θα πρέπει κατ' επιταγή συγκεκριμένου κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου να είναι εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο. Για εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 106 εδ. β' ΚΙΝΔ σε κάθε περίπτωση, δεν μπορεί να γίνει λόγος, αφού αυτή δεν αποτελεί στο πλαίσιο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου κανόνα άμεσης εφαρμογής, ενόψει του ότι δεν υπάρχει στο πλαίσιο αυτό κανένα συμφέρον ή κάποιος άλλος λόγος που να δικαιολογεί ένα τέτοιο χαρακτήρα της (βλ. σχετ. την προσκομιζόμενη

από την πρώτη εναγομένη από 26.10.90 γνωμοδότηση Σπ. Βρέλλη και Αντ. Αντάπαση, οι οποίοι στη συνέχεια δέχονται, ως προς το ζήτημα της «υπεγγυότητας» του πλοίου, ότι είναι εφαρμοστέο το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση με την οποία ο κύριος του πλοίου παραχώρησε την εκμετάλλευσή του στον εφοπιστή). Ακόμη πρέπει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει ειδικός κανόνας ιδιωτικού διεθνούς δικαίου που να ρυθμίζει το θέμα. Έτσι το ερώτημα που ανακύπτει είναι πως θα εξευρεθεί το δίκαιο που πρέπει να εφαρμοστεί για να κριθεί το ζήτημα, αν ο κύριος του πλοίου ευθύνεται με το συγκεκριμένο αυτό περιουσιακό στοιχείο για τα χρέη προς τρίτους που δημιουργήσε η δράση του εφοπιστή, δηλαδή αν είναι «υπέγγυο» το πλοίο για τα χρέη αυτά. Το Δικαστήριο τούτο προκρίνει ως αρμόζουσα λύση, να εξευρίσκεται στην περίπτωση αυτή το εφαρμοστέο δίκαιο με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 25 εδ β' ΑΚ, που διατυπώνει βασικό κανόνα του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, όπως συμβαίνει και στις ενοχές από σύμβαση, όταν αδρανίσει η βούληση των μερών. Η λύση αυτή ακολουθείται με επιτυχία για την ανεύρεση του εφαρμοστέου δικαίου στις εξωσυμβατικές ενοχές (αδικαιολογήτου πλουτισμού, διοίκησης αλλοτρίων, κ.α.), για τις οποίες ομοίως δεν υπάρχει ειδικός κανόνας ιδιωτικού διεθνούς δικαίου (βλ. σχετ. Γ. Μαριδάκη, ΙΔ. Διεθνές Δίκαιον, έκδ. 1954, παρ. 35, σελ. 50, ΕΑ 14059/88, ΝοΒ 38,458, ΕΑ 10142/81, ΝοΒ 30,679). Τέτοια ενοχή, δηλαδή εξωσυμβατική, αποτελεί στο πλαίσιο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και η πιό πάνω αναφερόμενη στην ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τα χρέη που απορρέουν από τον εφοπλισμό του, δηλαδή στην «υπεγγυότητα» του



**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

**Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA**

πλοίου για τα χρέη αυτά, της οποίας το στήριγμα αναζητείται ευθέως στο νόμο. Ο πραγματοπαγής χαρακτήρας που προσδίδεται από τη φύση της στη σχετική υποχρέωση του κυρίου του πλοίου (ευθύνη του με το συγκεκριμένο αυτό περιουσιακό στοιχείο) δεν αναιρεί καθόλου τον ενοχικό χαρακτήρα της υποχρέωσης αυτής.

Περαιτέρω στο πλαίσιο πάντοτε του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, η «υπεγγυότητα» του πλοίου δεν σημαίνει ότι η ενοχική (πραγματοπαγής) υποχρέωση του κυρίου αυτού βρίσκεται σε τέτοια εξάρτηση με την απαίτηση του τρίτου από τον εφοπλισμό του πλοίου, ώστε να δικαιολογείται η εφαρμογή και στην περίπτωση αυτή του δικαίου που ρυθμίζει την εν λόγω απαίτηση. Αντίθετα αυτή έχει αυθυπαρξία, δηλαδή η σχετική ευθύνη του κυρίου του πλοίου τίθεται με την έννοια δικής του αυτοτελούς υποχρέωσης, της οποίας απλώς το περιεχόμενο προσδιορίζεται από το περιεχόμενο της συμβατικής απαίτησης, όπως ανάλογα συμβαίνει και με την ευθύνη του εγγυητή. Συνεπώς η προαναφερόμενη ευθύνη του κυρίου του πλοίου πρέπει να διέπεται από το δικό της δίκαιο, το οποίο, όπως προειπώθηκε, εξεγείρεται με βάση τον κανόνα του άρθρου 25 εδ β' ΑΚ.

Η ενάγουσα εκθέτει στην κρινόμενη αγωγή της ότι με σύμβαση που κατήρτισε στις 9.3.1989 με την εδρεύουσα στη Λευκωσία της Κύπρου εταιρία «Α.Τ.Η. Ltd.», εφοπλίστρια του υπό ελληνική σημαία επιβατηγού - οχηματαγωγού πλοίου «Ι.Φ.», την εκμετάλλευση και ναυτική διεύθυνση του οποίου της είχε παραχωρήσει με σύμβαση «γυμνής» ναυλώσεως η πρώτη εναγομένη, κυρία τότε του πλοίου αυτού, ανέλαβε τη γενική πρακτόρευση του εν λόγω πλοίου στην Ελλάδα για το χρονικό διάστημα από 17.4.1989 έως 18.12.1989, ότι σε εκτέλεση της σύμβασης αυτής πρακτόρευσης πραγματοποίησε κατά το χρονικό διάστημα από 17.4.1989 έως 15.11.1989 κατά το οποίο διήρκεσε τελικά η τελευταία σύμβαση, δαπάνες συνολικού ύψους 148.579.477 δρχ., όπως αυτές περιγράφονται αναλυτικά στην αγωγή, και αντίστοιχα εισπράξεις συνολικού ύψους

136.702.637 δρχ., ότι στο πλαίσιο της ίδιας σύμβασης δαπάνησε, ύστερα από συνεργασία με τους πράκτορες του πλοίου στη Χαΐφα του Ισραήλ, και το ποσό των 639.610 δρχ., όπως ειδικότερα αναφέρεται σε αυτή (αγωγή), για την εκφόρτωση και την παράδοση στους παραλήπτες τους των μεταφερομένων από τη Χαΐφα στον Πειραιά φορτίων, το οποίο, ενώ εισέπραξε η πιό πάνω εφοπλίστρια εταιρία, δεν το απέδωσε στην ίδια, ότι στις 11.4.91 η πρώτη εναγομένη μεταβίβασε στη δεύτερη εναγομένη την κυριότητα του προαναφερόμενου πλοίου της, το οποίο αποτελούσε το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο της, γεγονός που γνώριζε η τελευταία κατά το χρόνο της απόκτησής του και τέλος ότι επί της από 8.3.90 προηγούμενης καταψηφιστικής αγωγής της κατά της πρώτης εναγομένης, στην οποία, μεταξύ άλλων, περιέλαβε και το κονδύλιο των 9.867.840 δρχ., που αποτελεί μέρος από τις πιό πάνω δαπάνες, που άφησε ακάλυπτο η εφοπλίστρια του πλοίου (η διαφορά αυτή προκύπτει από δαπάνες ύψους 146.570.477 δρχ. και όχι, όπως αναγράφεται, 148.570.477 δρχ.) καθώς και εκείνο των 639.610 δρχ., εκδόθηκε η απόφαση — πράξη 633/1991 του Δικαστηρίου τούτου, με την οποία απορρίφθηκαν ως αόριστα τα δύο προαναφερόμενα κονδύλια και κατά τα λοιπά διατάχθηκαν αποδείξεις.

Με βάση το ιστορικό αυτό η ενάγουσα, επαναφέροντας ορισμένους με την ένδικη αγωγή τις πιό πάνω απαιτήσεις της, ζητεί να υποχρεθούν οι εναγόμενες, από τις οποίες, όπως εκθέτει, η πρώτη ευθύνεται απέναντί της, γιατί υπήρξε κυρία του προαναφερόμενου πλοίου «Ι.Φ.», από τον εφοπλισμό του οποίου απέρρευσαν οι απαιτήσεις αυτές και η δεύτερη, γιατί είναι ήδη κυρία του πλοίου αυτού, το οποίο απέκτησε εν γνώσει της ότι αποτελούσε το μοναδικό περιουσιακό εκείνης, να της καταβάλουν, εις ολόκληρον η καθεμία, το συνολικό ποσό των 10.507.405 δρχ. (9.867.840 + 639.610), με το νόμιμο τόκο από τις 15.11.89, αλλιώς από τις 27.11.1989 (χρόνο κοινοποιήσεως σχετικής αίτησής της για τη λήψη ασφαλιστικών μέ-

τρων) και επικουρικότερα από την επίδοση της πρώτης αγωγής της (12.3.90). Η αγωγή αυτή, για το αντικείμενο της οποίας έχει καταβληθεί το ανάλογο τέλος δικαστικού ενσήμου με τις νόμιμες προσαυξήσεις υπέρ τρίτων, ειδικότερα με την καταβολή του τέλους που έλαβε χώρα κατά τη συζήτηση της από 8.3.90 προηγούμενης αγωγής της ενάγουσας, το οποίο όπως βασιμώς αυτή ισχυρίζεται, δεν αναλώθηκε, ως προς τις ένδικες απαιτήσεις με την έκδοση σχετικά της απόφασης 633/1991 του Δικαστηρίου τούτου (βλ. την απόφαση αυτή προσκομιζόμενη νομίμως σε αντίγραφο), εφόσον η αγωγή εκείνη απορρίφθηκε, αναφορικά με τις απαιτήσεις αυτές, ως απαράδεκτη, λόγω της αοριστίας τους (βλ. ΑΠ 273/85ΕΛΔ 26,466), αρμόδια φέρεται για να δικαστεί στο Δικαστήριο αυτό (άρθρο 18 αριθ. 1, 14, 25 παρ. 2 ΚΠολΔ). Πρέπει να σημειωθεί ότι η εκδίκαση της υπόθεσης παραδεκτά προχωρεί, και ως προς τις δύο εναγόμενες, και δεν συντρέχει περίπτωση να ανασταλεί, ως προς την πρώτη, λόγω εκκρεμοδικίας, όπως αβάσιμα αυτή διατείνεται. Γιατί την προαναφερόμενη απόφαση, με την οποία, όπως προκύπτει από το όλο περιεχόμενό της, απορρίφθηκε η από 17.4.90 προσεπίκληση και παρεμπόδιση αγωγή αποζημίωσης που άσκησε η εναγομένη κατά των αναφερομένων σε αυτή προσώπων, δεν έχει απλώς ενσωματωθεί ως προς την κυρία αγωγή, πράξη αποδείξεων (341 ΚΠολΔ), αλλά περιέχεται σχετικά και οριστική διάταξη, διατυπωμένη μάλιστα ρητά στο διατακτικό της, με την οποία απορρίπτονται, ως αόριστα, τα επίμαχα κονδύλια. Με την έκδοση όμως της οριστικής αυτής διάταξης επήλθε η παύση της εκκρεμοδικίας και επομένως δικαιολογείται απόλυτα η έγερση της ένδικης αγωγής με την οποία καλύφθηκε η πιό πάνω αοριστία.

Η παύση της εκκρεμοδικίας επέρχεται, οπωσδήποτε, και με την έκδοση εν μέρει οριστικής απόφασης, ως προς τα κονδύλια της αγωγής, για τα οποία αποφαίνεται οριστικά, αφού ως προς αυτά, περατώνεται η δίκη και το δικαστήριο που εξέδωσε την απόφαση αυτή αποξενώνεται σχετικά από κάθε παραπέρα εξου-

σία (βλ. σχετ. Απ 12/80, ΝοΒ 28, 1132, ΕΑ 11637/87, Ελ. Δ 31,840, ΕΑ 12679/87, Ελ Δ 30, 115) χωρίς καθόλου να επηρεάζεται η παύση αυτή από το ζήτημα, αν δικαιολογείται έκδοση τέτοιας απόφασης, όταν τάσσονται αποδείξεις, ως προς τα υπόλοιπα κονδύλια της αγωγής, δηλαδή αν συγχωρείται στην περίπτωση αυτή, όταν δεν υπάρχει αντικειμενική ή υποκειμενική σώρευση αγωγών, να εκδοθεί εν μέρει πράξη αποδείξεων και εν μέρει απόφαση (βλ. σχετ. την από 14.11.84 ερμην. εγκύκλιο του Υπουργ. Δικαιοσύνης, ΚΝοΒ 1984, σελ. 1630, Μπέη. Η δικαστική προστασία των ιδιωτικών δικαιωμάτων μετά το ν. 1478/1984, Δ 16, σελ. 16 επ., Δ. Κονδύλη, διαδικαστικά προβλήματα κατά την τακτική διαδικασία, Δ 22, σελ. 13-14), ούτε από το γεγονός ότι η εν μέρει οριστική απόφαση δεν εφεσιβάλλεται αυτοτελώς (άρθρο 513 παρ. 1β ΚΠολΔ). Παραπέρα στην ένδικη υπόθεση, που περιέχει στοιχεία αλλοδαπότητας, είναι αναγκαίο να διακριβωθεί το δικαιο που διέπει α) την επίμαχη από σύμβαση πρακτορεύσης απαίτηση β) την επικαλούμενη ευθύνη του κυρίου του πλοίου για μια τέτοια απαίτηση που απορρέει από τον εφοπλισμό του και γ) την ευθύνη αυτού που απέκτησε στη συνέχεια το πλοίο, ως σύνολο περιουσίας ή επιχείρηση.

Στην πρώτη περίπτωση το εφαρμοστέο δικαιο εξευρίσκεται με βάση τους ορισμούς του άρθρου 25 ΑΚ. Έτσι, ενόψει του ότι δεν γίνεται επίληψη συμφωνημένου από τα συμβαλλόμενα μέρη (ενάγουσα και εταιρία «Α.Τ.Η. Limited» δικαίου (25 εδ. α' ΑΚ), θα εφαρμοστεί ο κανόνας του άρθρου 25 εδ. β' ΑΚ, ο οποίος κατά την κρίση του Δικαστηρίου, δίνει εδώ, ως εφαρμοστέο, το ελληνικό δικαιο, που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών (ελληνική εταιρία η ενάγουσα, ελληνική η σημαία του πρακτορευομένου πλοίου). Στη δεύτερη περίπτωση θα πρέπει, σύμφωνα με όσα έχουν προεκτεθεί, να εξευρεθεί το εφαρμοστέο δικαιο με την αναλογική εφαρμογή του κανόνα του άρθρου 25 εδ β' ΑΚ. Είναι δε, κατ' εφαρμογή του κανόνα αυτού το δικαιο που αρμόζει στην ένδικη περίπτωση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών το ελληνικό (ελληνική η σημαία του πλοίου, στοιχείο σταθερό και μόνιμο που εδώ έχει κατ' εξαχθέν αποφασιστική σημασία, ελληνικές εταιρίες η ενάγουσα και η εναγομένη κυρία του πλοίου). Τέλος, στην τρίτη περίπτωση το επίμαχο ζήτημα αν θεμελιώνεται ευθύνη αυτού που αποκτά το πλοίο, ως σύνολο περιουσίας ή επιχείρηση, από τον απλό κύριό του, για τα χρέη που δημιουργήθηκαν από τον

εφοπλισμό του, θα κριθεί από το δικαιο που διέπει τη σύμβαση με την οποία αναλαμβάνεται η υποχρέωση προς μεταβίβαση (βλ. σχετ. Γ. Μαριδάκη, Ιδ. δ. δικαιο, τόμ. Β' παρ. 35 σελ. 48, ΠΠΠερ. 1568/87, ΕΝΔ 16,97, 2149/81, ΕΝΔ 10,387), το οποίο είναι και πάλι το ελληνικό, σύμφωνα με τον κανόνα του άρθρου 25 εδ. β' ΑΚ (ελληνική σημαία πλοίου, ελληνικές οι συμβαλλόμενες εταιρίες), μία και δεν γίνεται επίκληση συμφωνημένου από τα μέρη δικαίου, ώστε να εφαρμοστεί ο κανόνας του άρθρου 25 εδ. α' ΑΚ. Ύστερα από τα παραπάνω και με βάση όσα εκτέθηκαν στην αρχή της προηγούμενης σκέψης, η ένδικη αγωγή κρίνεται ως προς την πρώτη εναγομένη παθητικά ανομιμοποίητη (βλ. ΑΠ 624/68, Ε Περ 671/83 ο.π.), και ως προς τη δεύτερη, νομικά αβάσιμη (πρβλ Ε Περ 516/86, ο.π.), και πρέπει για τους λόγους αυτούς να απορριφθεί, αφού, σύμφωνα με τα ιστορούμενα σε αυτή, η πρώτη είχε παύσει να είναι κυρία του επιδίκου πλοίου ήδη από τις 11.4.91, δηλαδή πριν από την άσκησή της (αγωγής), ενώ όταν το απέκτησε η δεύτερη, εκείνη ευθυνόταν απλώς ως κυρία του πλοίου αυτού, δηλαδή πραγματοποιώντας και όχι προσωπικά, γεγονός όμως που αποκλείει, όπως έχει προειπωθεί, την εφαρμογή του άρθρου 479 ΑΚ σε βάρος της αποκτήσας (δεύτερης εναγομένης), για την οποία, εξάλλου, δεν υπάρχει κάποιος άλλος νόμιμος λόγος ευθύνης. Πρέπει να σημειωθεί εδώ, αναφορικά με την πρώτη εναγομένη, ότι το γεγονός ότι αυτή ήταν κυρία του επιδίκου πλοίου κατά το χρόνο ασκήσεως σε βάρος της προηγούμενης από 8/5/90 αγωγής της ενάγουσας, που, όπως έχει προαναφερθεί, απορρίφθηκε ως προς τα ήδη επίδικα κονδύλια, ως αόριστη, και έτσι νομιμοποιήθηκε παθητικά στη δίκη εκείνη, δεν δικαιολογεί νομιμοποίηση αυτής και στην προκειμένη νέα δίκη, αφού η εν λόγω διαδικαστική προϋπόθεση είναι απαραίτητο να συντρέχει στην τελευταία αυτή δίκη. Η έλλειψη αυτή δεν μπορεί βέβαια να καλυφθεί με τις διατάξεις του άρθρου 263 ΑΚ, του οποίου η εφαρμογή είναι αναμφισβήτητο ότι περιορίζεται μόνο στο ουσιαστικό ζήτημα της διακοπής της παραγραφής.

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 Ε-
ΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ
ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

Η πρώτη εναγομένη εταιρία «Γ.Σ.Α. Ναυτική εταιρία» εκθέτει τις προτάσεις της ότι επί αιτήσεως της ενάγουσας για τη λήψη σε βάρος της του ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατάσχεσης του πλοίου της «Ι.Φ.» προς εξασφάλιση των αναφερομένων σε αυτή απαιτήσεων, οι οποίες, όπως εκείνη ισχυρίστηκε, προέκυψαν από την πρακτόρευση του παραπάνω πλοίου, εκδόθηκε η απόφαση 171/1990 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, με την οποία:

α) διατάχθηκε η συντηρητική κατάσχεση του πλοίου αυτού, έως το ποσό συνολικά των 20.000.000 δρχ., για την εξασφάλιση δύο απαιτήσεων εκείνης, με τους τόκους και τα έξοδα ύψους 9.867.840 και 7.497.900 δρχ., αντίστοιχα, που αντιπροσωπεύουν, η πρώτη από αυτές, τη διαφορά μεταξύ των δαπανών και εισπράξεων από την επίμαχη σύμβαση πρακτόρευσης, η οποία (απαίτηση) αποτελεί και αντικείμενο της ένδικης αγωγής και η δεύτερη, τη συμφωνημένη πρακτορειακή αμοιβή, η οποία εισήχθη στο Δικαστήριο τούτο με την προαναφερόμενη από 8/3/90 αρχική αγωγή, και β) επιτράπηκε να αντικατασταθεί το πιο πάνω ασφαλιστικό

μέτρο με ισόποση εγγυοδοσία, όπως και πράγματι συνέβη με την κατάθεση εκ μέρους της ίδιας (τότε καθ' ης) στο γραμματέα του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς εγγυητικής επιστολής της Τράπεζας «Β.» υπέρ της τότε αιτούσας και ήδη ενάγουσας. Στη συνέχεια ζητεί η αιτούσα - πρώτη εναγομένη να ανακληθεί αλλιώς να μεταρρυθμιστεί η προηγούμενη απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, που διέταξε ασφαλιστικά μέτρα.

Η αίτηση αυτή αρμόδια και παραδεκτά εισάγεται στο Δικαστήριο τούτο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 697 ΚΠολ.Δ., εφόσον ήδη εκκρεμεί σε αυτό η κύρια υπόθεση, η οποία αναφέρεται στις πιο πάνω δύο κρίσιμες απαιτήσεις, για τη δεύτερη από τις οποίες διεξάγονται μαρτυρικές αποδείξεις με βάση την απόφαση 733/91, που, όπως έχει προαναφερθεί, εκδόθηκε επί της πρώτης αγωγής της ενάγουσας. Περαιτέρω η ένδικη αίτηση, αναφορικά με τον προβαλλόμενο, ως λόγο ανάκλησης της προσβαλλόμενης απόφασης, ισχυρισμό της αιτούσας -εναγομένης ότι δεν φαρμόζεται σε αυτή το άρθρο 106 ΚΙΝΔ και έτσι δεν υπέχει πραγμα-

τοπαγή ευθύνη απέναντι στην ενάγουσα για τις επίμαχες απαιτήσεις, στο οποίο, ορθά εκτιμώμενο, περιέχεται επίκληση του ανευθύνου της, επειδή, όπως εκτίθεται και στην αγωγή, έχει ήδη μεταβιβάσει το επίδικο πλοίο, είναι μη νόμιμη. Γιατί το αναμφισβήτητο γεγονός ότι αυτή ήταν κυρία του παραπάνω πλοίου κατά τον κρίσιμο και στην προκειμένη υπόθεση χρόνο υποβολής, αλλά και συζήτησης της αίτησης, επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση 171/90 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, δικαιολογεί απόλυτα τη νομιμοποίησή της για τη λήψη από την τελευταία απόφαση του ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατάσχεσης του πλοίου της «Ι.Φ.» που ήδη έχει αντικατασταθεί με το μέτρο της εγγυοδοσίας, στο οποίο μέτρο και περιορίζεται πλέον, μετά την κατάθεση της σχετικής εγγυητικής επιστολής, η ισχύς της εν λόγω αποφάσεως. Το γεγονός αυτό και μόνο δεν μπορεί εδώ να θεμελιώσει σε καμία περίπτωση λόγο ανακλήσεως της προσβαλλόμενης απόφασης με βάση το άρθρο 697 ΚΠολΔ, στο πλαίσιο του οποίου, ως σημειωθεί το δικαστήριο της κύριας δίκης έχει την ευχέρεια να εξετάσει, τη μετα-



P. WIGHAM-RICHARDSON & CO LTD.

Sale & Purchase

Shipyard & Agency Representation

P. Wigham-Richardson (Hellas) Co. Ltd

95 Kolokotroni St., Piraeus 185 35, Greece

Telephone: 4224321 - 4224324 Telex: 212527 - 212332 PWR GR FAX: 4224320

A.O.H.: John Belousis 8081485

βολή των πραγμάτων, όσο και τις νομικές και πραγματικές πλημμελίες της απόφασης, που δικαιολογούν την ανάκλησή της, αφού η νομιμότητα της συνέχισης της ισχύος της απόφασης αυτής, δηλαδή η νομιμότητα της εξακολούθησης της ισχύος της εγγυοδοσίας που παρασχέθηκε δεν επηρεάζεται καθόλου από αυτό. Θα ήταν άλλωστε, νομικά παράδοξο και εντελώς αντίθετο με τον επιδιωκόμενο στο πλαίσιο του συστήματος των ασφαλιστικών μέτρων σκοπό της παροχής της αναγκαίας, αλλά ταυτόχρονα και αποτελεσματικής προσωρινής δικαστικής προστασίας, ενώ παρέχεται η ευχέρεια στον καθ' ου η αίτηση - οφειλέτη ακριβώς για να αποφύγει την υπέρμετρη επιβάρυνση με δυσβάστακτα ασφαλιστικά μέτρα να τα αντικαταστήσει με εγγυοδοσία, να μπορεί ο ίδιος με την παροχή της εγγύησης να δημιουργεί και λόγο ανακλήσεως της σχετικής απόφασης. Ζήτημα φαίνεται με την πρώτη ματιά να δημιουργείται στην περίπτωση που ο δανειστής πέτυχε μεν τη λήψη σε βάρος του κυρίου του πλοίου του ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατάσχεσής του παρισυντακτικού αυτού στοιχείου, δεν πρόλαβε όμως λόγω αντικατάστασης εκ μέρους του τελευταίου της συντηρητικής κατάσχεσης με την κατάθεση εγγυητικής επιστολής Τράπεζας και μεταβίβασης στη συνέχεια του πλοίου, ν' ασκήσει τη σχετική αγωγή εναντίον του και να αποκτήσει εκτελεστό τίτλο που κατα κανόνα απαιτείται για την κατάπτωση της εγγύησης. Στην περίπτωση αυτή δεν έχει, βέβαια, ο δανειστής αγωγή κατά του πρώην κυρίου του πλοίου, μπορεί όμως, αλλά και οφείλει, όταν η Τράπεζα αρνείται την κατάπτωση της εγγυήσεως, να ασκήσει τη σχετική αγωγή για τη διάγνωση της εξασφαλισμένης με την εγγύηση κρίσιμης απαίτησης εναντίον της τελευταίας ως προς την οποία, άλλωστε, η απόφαση που εκδίδεται σε βάρος του πρωτοφειλέτη στη διαγνωστική δίκη για την κύρια οφειλή μεταξύ αυτού και του δανειστή, δεν αποτελεί δεδικα-

σμένο (328 παρ. 1 ΚΠολΔ) (βλ. Σχέτ. Μπέν, Πολ. Δ. Εγγυοδοσία, άρθρ. 704/705, σελ. 280, 284, Δ. Κονδύλη, Το Δεδικασμένο κατά τον ΚΠολΔ παρ. 29, σελ. 349). Κατά τα λοιπά η κρινόμενη αίτηση, η οποία αναφέρεται σε κακή εκτίμηση των αποδείξεων, είναι νόμιμη (άρθρο 697) ΚΠολΔ) και πρέπει να ερευνηθεί από ουσιαστική πλευρά.

Από τα έγγραφα που οι διάδικοι προσκομίζουν και την όλη συζήτηση της υπόθεσης πιθανολογήθηκαν τα εξής: Με σύμβαση που καταρτίστηκε στις 9.3.1989 μεταξύ της ενάγουσας — καθ' ης η αίτηση ανάκλησης εταιρίας και της εδρεύουσας στη Λευκωσία της Κύπρου εταιρίας «Α.Τ.Η. Limited» που ήταν εφοπλίστρια του υπό ελληνική σημαία επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου «Ι.Ε.», της κυριότητας τότε της πρώτης εναγομένης — αιτούσας εταιρίας, ενόψει του ότι είχε αναλάβει από την τελευταία για το χρονικό διάστημα από 17.4.89 έως 19.12.1989, με σύμβαση ναυλώσεως γυμνού πλοίου (bareboat charter) την εκμετάλλευση και ναυτική διεύθυνση του πλοίου αυτού, η δεύτερη ανέθεσε στην πρώτη την πρακτόρευση στην Ελλάδα του εν λόγω πλοίου για το χρονικό διάστημα από 17.4.89 έως 19.12.89 και ειδικότερα της ανέθεσε να ενεργεί, ως λιμενικός πράκτορας στον Πειραιά, ως πράκτορας φορτίου για την Αττική και ως γενικός πράκτορας πωλήσεως εισιτηρίων για την Αττική κατ' αποκλειστικότητα και για την υπόλοιπη Ελλάδα με μειωμένη προμήθεια.

Με τη σύμβαση αυτή συμφωνήθηκε, μεταξύ άλλων, να αμείβεται για τις υπηρεσίες της, ως λιμενικός πράκτορας του πλοίου στον Πειραιά, με το ποσό των 1.500 δολαρίων ΗΠΑ για κάθε προσέγγισή του στο λιμάνι αυτό. Η παραπάνω σύμβαση πρακτόρευσης λειτούργησε τελικά από 24.4.89 έως τις 15.11.89, οπότε η προαναφερόμενη εφοπλίστρια εταιρία εγκατέλειψε το πλοίο στον Πειραιά και δήλωσε αδυναμία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της από τον εφοπλισμό του. Σε εκτέλεση της εντολής

που της ανατέθηκε η ενάγουσα — καθ' ης η αίτηση εισέπραξε κατά το χρονικό διάστημα από 24.4.89 έως 15.11.89 για λογαριασμό της εντολέως της εφοπλίστριας (από ναύλους, εισιτήρια κλπ.) το συνολικό ποσό των 136.702.637 δρχ., ενώ δαπάνησε για τις εν γένει ανάγκες του πλοίου το ποσό συνολικά των 146.532.475 δρχ. Έτσι από τις πιό πάνω δαπάνες που πραγματοποιήσε, ως εντολοδόχος, στο πλαίσιο της προαναφερόμενης σύμβασης πρακτόρευσης, απομένει ανεξόφλητο το ποσό των 9.829.938 δρχ. Εξάλλου, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα το πλοίο πραγματοποίησε στο λιμάνι του Πειραιά 30 προσεγγίσεις, για τις οποίες δικαιούται τη συμφωνημένη για τις παρασχεθείσες με την ιδιότητα του λιμενικού πράκτορα υπηρεσίες της αμοιβής, που φτάνει στο ποσό των 45.000 δολλ. ΗΠΑ, ισάξιο κατά το χρόνο υποβολής της αρχικής αιτήσεως του ποσού των 7.498.000 δρχ.

Με βάση τα παραπάνω πραγματικά περιστατικά, τα οποία δέχθηκε και η απόφαση 171/90 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, που, όπως ειπώθηκε, διέταξε για την εξασφάλιση των απορρεουσών από τον εφοπλισμό του πλοίου «Ι.Ε.», πιό πάνω απαιτήσεων σε βάρος της ήδη αιτούσας — πρώτης εναγομένης, κυρίας τότε αυτού, τη συντηρητική κατάσχεσή του και στη συνέχεια επέτρεψε την αντικατάσταση του ασφαλιστικού αυτού μέτρου με εγγυοδοσία, όπως και έχει πράγματι συμβεί, δεν συντρέχει από ουσιαστική πλευρά λόγος να ανακληθεί ή να μεταρρυθμιστεί η εν λόγω απόφαση. Επομένως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της η ένδικη αίτηση. Τέλος, τα δικαστικά έξοδα, τόσο από την αγωγή όσο και από την αίτηση, πρέπει να συμψηφιστούν στο σύνολό τους μεταξύ των αντιστοιχών διαδίκων μερών, επειδή κατά την κρίση του Δικαστηρίου υπήρχε εύλογη αμφιβολία για την έκβαση της δίκης (179 ΚΠολΔ.).

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE/ P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Το επενδυτικό πρόγραμμα της P and O.

Κύριος στόχος του επενδυτικού προγράμματος της P and O European Ferries είναι να απαντήσει στην πρόκληση της νέας διώρυγας του Eurotunnel. Δεδομένου ότι η εταιρία αυτή αποτελεί τον κύριο μεταφορέα της Μάγχης, με το μισό περίπου μεταφορικό έργο, η προσπάθειά της τείνει στην εδραίωση της κυριαρχίας της στην αγορά αυτή, η οποία μέσα στους τέσσερις πρώτους μήνες του 1992 παρουσίασε αύξηση επιβατών της τάξεως του 30%.

Φιλοδοξία της είναι να οργανώσει μια «θαλάσσια γέφυρα» Καλαί — Ντόβερ, με συνεχή εξυπηρέτηση και ωριαίες αναχωρήσεις των πολυτελών πλοίων της προς τις δύο κατευθύνσεις, απαλλάσσοντας τον πελάτη από το βάσανο της κράτησης θέσεων και τη ταλαιπωρία αναμονής στις ουρές της προκυμιάς.

Σήμερα η γραμμή εξυπηρετείται από τα τέσσερα «Pride» της P and O, στα οποία θα προστεθεί το 1993 και ένα πέμπτο, με το οποίο η δυναμικότητα της εταιρίας θα φθάσει τους 90.000 επιβάτες και τα 27.000 αυτοκίνητα σε 50 ημερήσιες διαδρομές. Δεύτερη έρχεται η Sealink - Stena με τα «Fantasia» και «Fiesta» στα οποία προστίθενται τρία ακόμα φέρries που αναβιβάζουν τις ημερήσιες αναχωρήσεις σε 20. Στο μεταξύ επανεμφανίστηκε το χόβερκραφτ της Hoverspeed,

ενώ στη κατηγορία των καταμαράν τα δύο Sea-Cat ενισχύονται με δύο ακόμα καταμαράν του τύπου Princess.

Παροπλίζονται μεγάλα μπάλκερς

Καθώς οι ναύλοι για τα μεγάλα μπάλκερς συνεχίζουν την πτωτική τους πορεία, τρία σκάφη μεγέθους capesize έχουν παροπλισθεί στο Σαουθάμπτον, ενώ ένα τέταρτο πρόκειται να ακολουθήσει σύντομα. Πρόκειται για σκάφη των 84-158.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1972-78, της εταιρίας του Μόντε Κάρλο Societe Anonyme Monagasque της οποίας τα πλοία διαχειρίζεται η εταιρία του Λονδίνου Zodiac Maritime.

Η κρίση πλήττει τα ναυπηγεία

Περί το 40% της εργατικής δύναμης του ναυπηγείου Swan Hunter πρόκειται να απολυθούν λόγω έλλειψης ικανών παραγγελιών. Τα ναυπηγεία του Τάϊν-σαϊντ τα οποία είναι ειδικευμένα στην ναυπήγηση πολεμικών πλοίων, απώλεσαν πρόσφατα την ανάληψη της παραγωγής του Υπουργείου Άμυνας για τη ναυπήγηση τριών φρεγατών Τύπου 23, την οποία κέρδισαν τα ναυπηγεία Yarow του Κλάιντσαϊντ.

Το εργατικό δυναμικό του ναυπηγείου είχε φτάσει τα 3.600 άτομα καθώς το πρόσφατο καρνέ των παραγγελιών του για το 1992 περιελάμβανε τη ναυπήγηση ενός βοηθητικού σκάφους μεταφοράς καυσίμων και τριών φρεγατών Τύ-

που 23. Οι απολύσεις αφορούν 375 μέλη του διοικητικού προσωπικού και 350 εργάτες παραγωγής που θα εξοφληθούν και θα απολυθούν μεταξύ του Δεκεμβρίου και της Άνοιξης του επομένου έτους, καθώς και 700 προσωρινούς εργάτες που θα απολυθούν λόγω της ανυπαρξίας νέων παραγγελιών.

Η ανακοίνωση του ναυπηγείου περιμείωσης του προσωπικού δημιουργεί κρίση ανεργίας στην περιοχή του Τάϊν-σαϊντ καθώς υπάρχει ήδη μείωση της ζήτησης στην βιομηχανία των πλωτών εξεδρών πετρελαίου της περιοχής που θα μπορούσε σε αντίθετη περίπτωση να δώσει εναλλακτική απασχόληση στους ανέργους.

ΓΑΛΛΙΑ

Τα περόεντα πλοία

Τα ναυπηγεία της Χάβρης παρουσίασαν τον Ιούνιο ένα εντελώς νεωτεριστικό σχέδιο κατασκευής υπερταχέων πλοίων. Πρόκειται για σκάφη με μονή ατρακτοειδή γάστρα και πλευρικά πτερύγια που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών με ή χωρίς τα αυτοκίνητά τους. Το σχέδιο περιλαμβάνει μεγάλη ποικιλία τύπων των οποίων το μήκος κυμαίνεται από 25 έως 150 μέτρα, και τα οποία θα μπορούν να μεταφέρουν από 50 μέχρι 2.200 επιβάτες και από 20 μέχρι 550 αυτοκίνητα, με υπηρεσιακή ταχύτητα σε πλήρη φόρτο που μπορεί να φθάσει τους 50 κόμβους. Υπενθυμίζεται ότι τα σημερινά φέρries αναπτύσσουν ταχύτητα 20-22 κόμβων.

Ως προς τα λοιπά χαρακτηριστικά το ναυπηγείο ήταν πολύ επιφυλακτικό. Κατά την άποψή του ο τύπος των υλικών δεν παρουσιάζει μεγάλες δυσκολίες. Η μηχανοκίνηση θα επαφίεται στην επιλογή του πελάτου, προτιμωμένων πάντως των αεροστροβίλων για τις μεγάλες μονάδες. Ο τύπος της προώσεως δεν διευκρινίζεται. Αμφιλεγόμενο παραμένει το θέμα των συνθηκών της θάλασσας υπό τις οποίες θα μπορεί να επιτευχθεί η ταχύτητα των 50 κόμβων και οι επιπτώ-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φιλελλήνων 9, Τηλ.: 4293846-52 Φάξ: 4294749 — Τέλεξ: 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Κατούνη 3, Τηλ.: 535.646 — Τέλεξ: 419183

ΒΟΛΟΣ: Κουταρέλια 1, Τηλ.: 26.321 — Τέλεξ: 282268

Τηλ. Διεύθυνσης: PRODRAMAR

σεις επί των επιβατών.

Το παραπάνω σχέδιο εντάσσεται στα πλαίσια των ερευνών μεγίστης ταχύτητας που πραγματοποιούνται και σε διάφορες άλλες χώρες όπως στην Ιαπωνία, Αυστραλία, Φινλανδία, Γερμανία κλπ. Εντύπωση πάντως προκαλεί ο μεγάλος αριθμός των 2.200 επιβατών που καθιστά τα μελλοντικά αυτά σκάφη συγκρίσιμα με τα μεγαλύτερα φέρρι-μπόουτ των γραμμών Κορσικής και Μεσογείου.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οι επιχορηγήσεις στα ναυπηγεία

Οι Υπουργοί Βιομηχανίας της ΕΟΚ επέτρεψαν στη Γερμανική κυβέρνηση να χορηγήσει οικονομική βοήθεια στα ναυπηγεία της τέως Ανατολικής Γερμανίας, τα οποία σε αντάλλαγμα ανέλαβαν την υποχρέωση να μειώσουν την απόδοσή τους κατά 40% μέχρι το 1995.

Η απόφαση αυτή αποτελεί σημαντική παρέκκλιση από τον κοινοτικό κανονισμό που αφορά τις κρατικές επιχορηγήσεις προς τη ναυπηγοβιομηχανία.

Η γερμανική κρατική ενίσχυση δεν πρέπει να υπερβαίνει το 30% του θεωρητικού κύκλου εργασιών κάθε ναυπηγείου στην περίοδο 1991-95.

Σημειώτεον ότι οι κοινοτικές διατάξεις

που αφορούν τις λοιπές χώρες ορίζουν ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν μπορούν να υπερβαίνουν το 9% του κόστους ναυπήγησης.

Από αυτά τα ευεργετικά μέτρα θα επωφεληθούν επτά ναυπηγεία της τέως Ανατολικής Γερμανίας που βρίσκονται στην περιοχή Μεκλεμβούργου — Πομερανίας και αντιπροσωπεύουν το 40% των θέσεων απασχόλησης στην περιοχή. Τρία από τα ναυπηγεία αυτά θα ιδιωτικοποιηθούν.

Κατά τις δηλώσεις του προέδρου του δυτικογερμανικού συγκροτήματος Bremer - Vulkan, η απόφαση της ΕΟΚ είναι σχετικά ικανοποιητική και παρήγορη, δεδομένου ότι οι συνθήκες αποκαταστάσεως των ανατολικογερμανικών ναυπηγείων είναι αφάνταστα δύσκολες ακόμα και κινδύνευαν να γίνουν απελπιστικές αν η ενίσχυση ήταν κατώτερη απ' αυτή που τελικά χορηγήθηκε.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Προσπάθειες για την διάσωση της Bulls Tankrederi

Το Σουηδικό ναυτιλιακό συγκρότημα N & T ολοκλήρωσε πρόσφατα μία σημαντική συμφωνία με την εφοπλιστική οικογένεια της Νορβηγίας Jahre για τη διάσωση της ναυτιλιακής εταιρίας Bulls

Tankrederi. Η συμφωνία προβλέπει τη δημιουργία μίας μητρικής εταιρίας, στην οποία θα συμμετέχουν εξίσου οι δύο εταίροι και η οποία θα αναλάβει την πλοιοκτησία έξι συγχρόνων δεξαμενοπλοίων της Bulls, αξίας 252,9 εκατ. δολλαρίων. Σε αντάλλαγμα η Bulls θα εισπράξει σημαντικά κεφάλαια που θα την καταστήσουν ικανή να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που της δημιούργησε η κρίση στην αγορά των δεξαμενοπλοίων. Στόχος των δύο εταιριών είναι η εισαγωγή μετοχών της νέας εταιρίας, Nord - Jahre Tankers (NJT), στο χρηματιστήριο.

Η N & T με έδρα την Στοκχόλμη, διαθέτει κεφάλαια ύψους 693 εκατ. Σουηδικών Κορωνών και εκτός από την εξαγορά των δεξαμενοπλοίων της Bulls σκοπεύει να συνεχίσει τις αγορές και άλλων παρόμοιων πλοίων καθώς παρά την φτωχή σημερινή κατάσταση της αγοράς των δεξαμενοπλοίων, θεωρεί ότι περί τα μέσα της δεκαετίας του 1990 θα υπάρξει σημαντική ανάκαμψή της.

Η τεχνική διαχείριση των δεξαμενοπλοίων θα διεξάγεται από την Νορβηγία, ενώ η εμπορική διαχείριση και οι ναυλώσεις θα αναληφθούν από την N & T στη Στοκχόλμη. Πιθανή έδρα της N & T θα είναι η Λιβερία, ο Παναμάς ή οι Μπαχάμας.

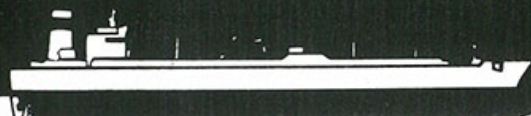
THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Κύρωση συμβάσεων

Από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδης κυρώθηκαν οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας των πληρωμάτων των ρυμουλκών λιμένων εσωτερικού και των ναυαγοσωστικών για το έτος 1992.

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Σέντορ», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη σημαία των Μπαχάμας, 40.633 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Mon-temar Shipping Company Inc.» (κ. Μιχ. Γιαννίσης).

— «Αλέξανδρος», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη σημαία των Μπαχάμας, 40.633 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Mariner Shipping Inc.» (κ. Μιχ. Γιαννίσης).

Αγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθαν τα δύο στροβιλοκίνητα υπερδεξαμενόπλοια «Kirsten Maersk» και «Karoline Maersk» 339.300 τόν. d.w., 158.475 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπήγησης 1975 και 1976 αντίστοιχα, εφοδιασμένα με συστήματα IGS/COW, έναντι συνολικής τιμής περί των 26,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Unity» 124.264 τόν. d.w., 61.901 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Poli II» 22.312 τόν. d.w. 13.193 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Ακουάριους» 16.000 τόν. d.w., 9.729 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 1,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το νοτιοκορεατικό μπάλκ κάρριερ «Korean Toraz» 19.374 τόν. d.w. 11.685 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του υπό κυπριακή σημαία νορβηγικού φορτηγού «Noral Lily» 23.618 τόν. d.w., 14.360 τόν. γκρός, νοτιοκορεατική ναυπήγησης 1976, μεταφορική ικανότητας 386 TEU, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολλαρίων.

Αγορά επιβατηγού

Η εταιρία Γραμμές Ηλίου αγόρασαν ένα ακόμη υδροπτερυγο σκάφος τύπου Kometa 42 από την Morcomflot, το οποίο έχει μεταφορική ικανότητα 100 επιβατών και ναυπηγήθηκε το 1977.

Διαλύσεις

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν το υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Γουϊστον» 106.266 τόν. γκρός, 33.200 τόν. βάρους, αντί δολ. 143,50 ανά τόννο.

— Επίσης στο Μπαγκλαντές επωλή-

θη για διάλυση το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Λήντερσιπ» 53.075 τόν. γκρός, 19.500 τόν. βάρους του 1968, αντί δολ. 153 ανά τόννο βάρους.

Ως τις 25/9 η προθεσμία για τις δημόσιες σχολές

Από το Υπουργείο παρατάθηκε μέχρι τις 25 Σεπτεμβρίου η προθεσμία υποβολής δικαιολογητικών για τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Πλοιάρχων και Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού.

Η υγειονομική εξέταση των υποψηφίων πρέπει να γίνει μέχρι τις 22 Σεπτεμβρίου.

Σημειώνεται ότι μέχρι τις 9 Σεπτεμβρίου είχαν υποβάλει αιτήσεις 785 υποψήφιοι, 541 για τις σχολές πλοιάρχων και 244 για τις σχολές μηχανικών.

Υπουργικά συγχαρητήρια

Τα θερμά του συγχαρητήρια εξέφρασε ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης στον πλοίαρχο και το πλήρωμα του φορτηγού «Πασίφικ Προσπερίτου», για την προσπάθεια και τις αποτελεσματικές ενέργειές τους στην περισυλλογή οκτώ Κουβανών προσφύγων στην θαλάσσια περιοχή βορειοδυτικά της Κούβας στις 5.8.1992.

Τέλος αποβίβασης στο λιμάνι Ηρακλείου

Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων με τηλεγράφημά της ζητεί την παρέμβαση του Υπουργού Αριστ. Παυλίδη για να ματαιωθεί η επιβολή τέλους 500 δρχ. για κάθε επιβάτη κρουαζιερόπλοιο που αποβιβάζεται στο λιμάνι Η-

B.C. DORIAN

ΤΑΙΝΙΕΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- Ένα μελετημένο και υπεύθυνο προϊόν που για τον συνετό και προβλεπτικό πλοίαρχο αποτελεί essential safety precaution against damage claims.
- Άμεση παράδοση στον Πειραιά, ή σε οποιοδήποτε ξένο λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο, χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες.

DORIAN IMEX LTD.

Σανταρόζα 17, 185 34 Πειραιάς
Τηλ.: 4130491, 4220592, 4136920
Φάξ: 4220449

Επισημάνσεις της HELMEPA με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών

Ενόψει εορτασμού στις 19 Σεπτεμβρίου της Παγκόσμιας Ημέρας για τον εθελοντικό καθαρισμό ακτών και ατομικής ευαισθησίας, η HELMEPA επισημαίνει ότι πέρυσι από τον καθαρισμό που έγινε την ίδια ημερομηνία αποδείχτηκε ότι στις ακτές 12 νομών της Ελλάδας αφήναμε τα εξής σκουπίδια: Πλαστικά 33%, Μέταλλα 31%, Γυαλιά 10%, Χαρτιά 16%, Κουρέλια 3%, Ξύλα 5%, διάφορα άλλα 2%.

Το Σάββατο 19 Σεπτεμβρίου 1992 θα μετρηθεί και φέτος αυτή η ρύπανση στις ακτές μαζί με το επίπεδο της περιβαλλοντικής μας ευαισθησίας σ' αυτό το πρόβλημα - μύστιγα.

Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος — HELMEPA συγχρόνως με άλλους οργανισμούς σε 24 παράκτιες χώρες σ' όλο τον κόσμο προβάλλει στην Ελλάδα αυτή την πρωτοβουλία σαν την Παγκόσμια Ημέρα Ε-

θελοντικού Καθαρισμού Ακτών 1992.

Η κίνηση αυτή είναι μέρος του Κοινοτικού Προγράμματος HELMEPA — MEDSPA 1991-93 για την περιβαλλοντική ενημέρωση του κοινού στις παράκτιες χώρες της Μεσογείου.

Καλούνται όλοι όσοι ενδιαφέρονται για την προστασία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος να οργανώσουν εθελοντικά τον καθαρισμό των ακτών της περιοχής τους την ημέρα αυτή, ενώ παράλληλα η HELMEPA εφοδίασε ήδη Υπουργεία, ΟΤΑ, Εκπαιδευτικές Διευθύνσεις και Οργανισμούς με ειδικά ερωτηματολόγια που αφού συμπληρωθούν θα πρέπει να επιστραφούν για στατιστικά αποτελέσματα. Όσοι ενδιαφέρονται παρακαλούνται να επικοινωνήσουν με τη HELMEPA στους αριθμούς: 9343088 - 9341233 - 9326277.

ο υποπλοίαρχος Απ. Αλεξάτος στο λιμεναρχείο Κεφαλληνίας, οι ανθυποπλοίαρχοι Χρ. Ζησιμάτος στο λιμεναρχείο Πειραιώς και Φίλ. Κοντός στο λιμεναρχείο Ελευσίνας και ο σημαιοφόρος Εμμ. Κολύβας σε πλωτό του λιμεναρχείου Κερκύρας.

Τέλος με Π.Δ. προήχθησαν:

- Στο βαθμό του υποπλοιάρχου οι ανθυποπλοίαρχοι Ε. Βλάχος, Ν. Χριστοδούλου, Σπ. Μουρελάτος, Γ. Κουράτορας, Π. Φωτογιαννόπουλος, Θ. Παπαζικής, Δ. Μοναστηριώτης, Ν. Καϊκας, Σπ. Γιαληψός, Ι. Λαζαράκης, Γ. Μπρεντάνος, Β.Α. Ασκίδης, Ι. Μιχαλέλης, Ν. Βρεττάκος, Ι. Καραγιαννάκης, Σπ. Παπαδημητρίου, Χ. Μανουσάκης, Σθ. Μελός, Ι. Μαστρογιάννης, Α. Ξυνός, Σ. Κοντές, Ε. Μοσχονάς, Α. Καλλιλας, Ι. Μηταύτης, Ι. Αποστολάκης, Κ. Καραλής, Ε. Λαμπρινός, Γ. Φωτόπουλος, Σ. Κοσκινάς, Ι. Αρβανιτάκης, Χ. Μαντζούκας, Η. Γαβριηλίδης, Ν. Παπαδοδήμας και Κ. Κουβάτσος.

- Στο βαθμό του ανθυποπλοιάρχου οι σημαιοφόροι Γ. Χατζηδαρέλης, Χ. Καλογήρου, Φ. Χατζηστουλιαννίδης, Ν. Δρακουλινάκος, Π. Στρατουδάκης, Γ. Μπάλης, Γ. Βασιλείου, Π. Κοντοχρήστος, Κ. Χαδούλης, Γ. Φιλίνης, Ε. Ξανθούλης, Γ. Κολουτούρος, Γ. Ζηκίδης και Ν. Κάπαρης.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 33.425.750 δρχ. επέβαλαν τον Ιούλιο 1992 οι λιμενικές αρχές της χώρας.

ρακλείου, την οποία αποφάσισε το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης.

Νέοι προξενικοί λιμενάρχες

Με αποφάσεις του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη έγιναν οι κατωτέρω τοποθετήσεις προξενικών λιμεναρχών:

- Πλοίαρχοι Στ. Λεούσης (Αμβέρσας), Νικ. Κανάκης (Νέας Υόρκης), Γεώργ. Κανάκης (Ρότερνταμ) και Παν. Δαβά-

κης (Αμβούργου).

- Αντιπλοίαρχοι Αντ. Καραμιχαλάκης (Μασσαλίας) και Φώτ. Ψαρράς (Γένοβας).

Με τις ίδιες αποφάσεις τοποθετήθηκαν στο ΥΕΝ οι μέχρι τούδε προξενικοί λιμενάρχες πλοίαρχος Νικ. Φορτούνας και αντιπλοίαρχοι Ιωάν. Ζουμπούλης, Παν. Νικολάου και Σπ. Ιωνάς.

Εξ άλλου με διαταγές του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος τοποθετήθηκαν

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (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. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - KALAMATA

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

24ΩΡΟ

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

Συγκεκριμένα επιβλήθηκαν 17.471.000 δρχ. για παραβάσεις Γενικού Κανονισμού Λιμένος, 10.866.000 δρχ. για παραβάσεις αλιείας, 4.390.000 δρχ. για ρύπανση της θαλάσσης και 698.750 δρχ. για παραβάσεις ασφαλείας ναυσιπλοΐας.

Απέθανε ο Δανιήλ Λούντβιχ

Σε ηλικία 95 ετών, πέθανε στις 28 Αυγούστου, ο Daniel K. Lundwig, ο μεγαλύτερος Αμερικανός ανεξάρτητος εφοπλιστής και πρόεδρος της εταιρίας National Bulk Carriers.

Ο Λούντβιχ υπήρξε από τους πρωτοπόρους εφοπλιστές της μεταπολεμικής περιόδου, που πίστευσε στον γιγαντισμό των πλοίων και ιδιαίτερα των δεξαμενοπλοίων και η εταιρία του Universe Tankership υπήρξε από τους βασικούς πελάτες των ιαπωνικών ναυπηγείων τις δεκαετίες του '50 και του '60, στα οποία ναυπήγησε πρωτοποριακά για την εποχή μικτά πλοία και μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Ο εκλιπών θεωρείται επίσης από τους βασικούς υποστηρικτές της δραστηριοποίησης υπό σημαίες ευκαιρίας και από τους κύριους πελάτες του νηολογίου της Λιβερίας.

Καθέλκυση στον Σκαρμαγκά

Αύριο Τετάρτη θα καθελκυθεί στα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά το πρώτο περιπολικό ανοικτής θαλάσσης, που ναυπηγήθηκε για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού. Το σκάφος σχεδιάστηκε από Έλληνες τεχνικούς.

Ασφαλής πρόσβαση στο λιμάνι Κοπερ

Ο Υπουργός Μεταφορών της Σλοβενίας απέστειλε επιστολή προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στην οποία επισημαίνει, ότι η πρόσβαση στο λιμάνι Κοπερ και οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης γίνονται με απόλυτη ασφάλεια.

Υστερα απ' αυτό ζητά όπως τα πλοία που μεταφέρουν φορτία προορισμού Σλοβενίας να προσεγγίζουν στο Κοπερ, και να μην κατευθύνονται σε παραπλήσια Ιταλικά λιμάνια προς αποφυγή κα-

Διαπραγματείες προσωπικότητες της Ναυτιλίας στη δέκατη πανηγυρική ετήσια Συνάντηση του Πειραιώς

Με τη συμμετοχή του Γεν. Γραμματέα του IMO κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ και 13 εκπροσώπων Τραπεζών που δραστηριοποιούνται διεθνώς στη Ναυτιλία, καθώς και γνωστών προσωπικοτήτων από το χώρο των Ναυτoασφαλειών, των Νηογνωμόνων και της Νομικής Επιστήμης, θα πραγματοποιηθεί στο Ευγενίδειο Ίδρυμα (Αμφιθέατρο) η φετινή 3ήμερη Πανηγυρική Συνάντηση του Πειραιώς, που διοργανώνουν η Ναυτιλιακή Λέσχη σε συνεργασία με το Διεθνή Κέντρο Ναυτιλίας, Εμπορίου και Οικονομίας του City University Business School του Λονδίνου.

Μεταπτυχιακοί σπουδαστές του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Οικονομίας θα κάνουν σύντομες παρουσιάσεις των ερευνών τους επί ειδικών θεμάτων, και οι ανακοινώσεις αυτές θα αποτελέσουν το έναυσμα των συζητήσεων που θα ακολουθούν κάθε παρουσίαση. Οι συζητητές θα είναι ομιλητές των προηγούμενων εννέα Συναντήσεων και κάθε τμήμα θα συντονίζεται από καταξιωμένες προσωπικότητες της Ελληνικής Ναυτιλίας που προηδρεύσαν σ' αυτές, όπως οι κ.κ. Μιχάλης Περαιτικός, Παναγιώτης Τσάκος, Δημή-

τρης Κροντηράς, ο υποδιοικητής της Τράπεζας Ελλάδος καθηγητής Παναγ. Παυλόπουλος και ο καθηγητής Κώστας Γραμμένος.

Αναλυτικότερα, στις 7 Οκτωβρίου, πρώτη ημέρα της 3ήμερης Συνάντησης, θα υπάρξουν ανακοινώσεις για τη Διεθνή Οικονομία και ειδικότερα για τη πορεία των επιτοκίων και των αγορών συναλλάγματος και στη συζήτηση θα μετέχουν τέσσερις διαπρεπείς οικονομολόγοι διεθνών Τραπεζών.

Την επομένη 8 Οκτωβρίου το πρωί θα συζητηθούν τα θέματα και η πορεία των ναυτιλιακών αγορών ξηρού και υγρού φορτίου, ενώ το απόγευμα θα εξετασθούν οι εξελίξεις στους τομείς της Ασφάλειας, της Ποιότητας και των αυξημένων απαιτήσεων των Ναυτoασφαλιστών.

Τέλος την τρίτη και τελευταία ημέρα της Συνάντησης θα εξετασθούν σε δύο συνεδριάσεις οι μορφές της παραδοσιακής ναυτιλιακής χρηματοδότησης, καθώς και οι εναλλακτικές πηγές που αναζητούνται από όπου μπορούν να αντληθούν τα τεράστια κεφάλαια που απαιτεί η ανανέωση του γηράσκοντος παγκόσμιου στόλου.

θυστηρήσεων, πρόκλησης ζημιών και σχετικών επιβαρύνσεων.

Νέο κατάστημα της XIOS BANK

Εγκαινιάσθηκε πρόσφατα το έβδομο κατάστημα της XIOSBANK στη Νέα Σμύρνη, οδός Ελευθ. Βενιζέλου 53.

Πλέον η Τράπεζα με το δίκτυο των επτά καταστημάτων της στο Λεκανοπέδιο, εξυπηρετεί επαρκώς τους πελάτες της, ενώ σύντομα θα προστεθούν δύο νέα καταστήματα, το ένα στην Παιανία Αττικής και το άλλο στη Θεσσαλονίκη.

Πωλείται το «Ωρίων»

Η ETBA ανακοίνωσε ότι στις 22 Σε-

πτεμβρίου θα πωληθεί με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό το κρουαζιερόπλοιο «Ωρίων», το οποίο βρίσκεται στον Όρμο της Ελευσίνας.

Σύστημα on line από την Kiriacoulis Mediterranean

Σύστημα ON LINE στις κρατήσεις για ναυλώσεις σκαφών εφάρμοσε πρόσφατα, η εταιρία Kiriacoulis Mediterranean, προκειμένου να παράσχει ακόμη καλύτερη εξυπηρέτηση στους πελάτες της.

Με τη λειτουργία του συστήματος, που είναι παρόμοιο με αυτό της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι πελάτες και πράκτορες της εταιρίας, θα μπορούν να ε-



SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

ξυπηρετούνται όλο το 24ωρο, ταχύτατα, εξασφαλίζοντας — εκτός των άλλων — αισθητή μείωση του υψηλού τηλεφωνικού κόστους.

Νέο διεθνές νηολόγιο στην Ιορδανία

Η Ιορδανία καταρτίζει πρόγραμμα για την ίδρυση νέου διεθνούς νηολογίου, το οποίο θα είναι το πρώτο του είδους του στο χώρο της Μέσης Ανατολής.

Σχετική πρόταση που αφορά στον εκ-συγχρονισμό του τομέως μεταφορών της Ιορδανίας έγινε από ναυτιλιακούς πράκτορες, κατόπιν συμφωνίας με τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες.

Στόχος του προγράμματος είναι να δοθεί μεγάλη ώθηση στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της χώρας και να ιδρυθεί ένα ανοικτό νηολόγιο το οποίο θα ταιριάζει απόλυτα με την υφισταμένη τραπεζική και εμπορική νομοθεσία της Ιορδανίας που από τον επιχειρηματικό κόσμο χαρακτηρίζεται ως η πλέον φιλελεύθερη στην περιοχή.

Χαρακτηριστικά, ο πρόεδρος της Ενώσεως Ναυτιλιακών Πρακτόρων Ταουφίκ Καουάρ υπογραμμίζει ότι «υπάρχει πλεόνασμα χρήματος στην Ιορδανία, ωστόσο πρέπει να ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις στη ναυτιλία» και προσθέτει ότι η φιλοσοφία του νέου προγράμματος είναι να ενθαρρυνθούν οι ξένες ναυτιλιακές εταιρίες να επενδύσουν σε σκάφη με ιορδανική σημαία αλ-

λά και να προχωρήσουν στην ίδρυση μικτών επιχειρήσεων από κοινού με Ιορδανούς επιχειρηματίες.

Ο κ. Κουάρ προσθέτει ότι το γεγονός ότι η Ιορδανία διαθέτει καλό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και περίπου 1.000 ανέργους ναυτικούς συνηγορούν απόλυτα στις ευόυνες προϋποθέσεις για την αύξηση του ναυτιλιακού στόλου της χώρας.

Διπλή συνοδεία στα παλαιά τάνκερς

Με τους νέους κανονισμούς που προτείνει η Αμερικανική Ακτοφυλακή, τα παλαιά δεξαμενόπλοια με μονό κέλυφος που μεταφέρουν πετρέλαιο στις περιοχές της Ουάσιγκτον και στην Αλάσκα, θα πρέπει να συνοδεύονται από δύο ρυμουλκά/σωστικά σκάφη. Είναι πιθανό η απαίτηση αυτή σύντομα να εφαρμοσθεί και σε άλλες περιοχές των ΗΠΑ με πυκνή κυκλοφορία δεξαμενόπλοιων. Οι νέες απαιτήσεις της Αμερικανικής Ακτοφυλακής περιλαμβάνουν επίσης τον έλεγχο των πλοίων συνοδείας από την Αμερικανική Ακτοφυλακή για να εξακριβωθεί αν πληρούν αυτές τις απαιτήσεις καθώς και μία σύσκεψη μεταξύ του πλοιάρχου του δεξαμενόπλοιου, των πλοηγών που θα απασχοληθούν και του διαχειριστού των πλοίων συνοδείας, πριν το δρομολόγιο του πλοίου. Η ακτοφυλακή πιστεύει ότι τα μέτρα αυτά θα μειώσουν τις πιθανό-

τητες προσaráξεων, συγκρούσεων ή άλλων ατυχημάτων που θα προκαλούσαν μεγάλη οικολογική καταστροφή από τη διαρροή του πετρελαίου.

Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς δεξαμενόπλοια μονού κελύφους θα θεωρούνται τα σκάφη που είναι εξοπλισμένα είτε με διπλά πλευρικά τοιχώματα είτε με διπύθμενα αλλά όχι και με τα δύο ενώ κάθε σκάφος που δεν θα πληρεί τις προϋποθέσεις της OPA θα θεωρείται μονοκέλυφο.

Ο κανονισμός αυτός θα εφαρμόζεται σε όλα τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν πετρέλαιο στις περιοχές του Κόλπου του Πρίνς Γουίλλιαμ, του Στενού του Ροζάριο και του Κόλπου Πούτζετ, περιλαμβανομένων θέσεων του Στενού του Χουάν ντε Φούκα ανατολικά του Πόρτ Άντζελες, του Στενού Χάρο και του Στενού της Γεωργίας. Το κόστος της εφαρμογής των νέων κανονισμών, που θα αφορούν περί τις 1.119 διελεύσεις δεξαμενοπλοίων θα είναι περί τα 21 εκατ. δολλ. ετησίως.

Αν και ορισμένες από τις περιοχές αυτές είναι ήδη εφοδιασμένες με συστήματα παρακολούθησης και διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTS και TSS) η Αμερικανική Ακτοφυλακή θεωρεί ότι τα συστήματα αυτά δεν παρέχουν αρκετή προστασία για την περίπτωση απώλειας του ελέγχου του πλοίου λόγω βλάβης του πηδαλίου ή των μηχανών.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΤΣΙΡΙΚΟΣ II	Ελληνική	498	1960	Υπέστη εισροή υδάτων και κλίση και ρυμουλκήθηκε στο Ρας Σουκχέϊρ στις 20/8. Στις 30/8 βυθίσθηκε λόγω εισροής υδάτων, στο Ρας Σουκχέϊρ.
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ	Παναμαϊκή	8.686	1977	Επιθεωρήθηκε στο Χιούστον συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 2/9.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΪ'ΑΝΣ	Κυπριακή	10.407	1977	Συγκρούστηκε με το οχηματαγωγό «St. Kil-da», σε θέση 58.26 Β., 05.59Δ., στις 6/9.
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (πρ. «Fjord Wind»)	Κυπριακή	26.321	1974	Προσάραξε στο Χόγκ Κόγκ λόγω κακοκαιρίας στις 7/9.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ 1	Ελληνική	397	1991	Κατά την είσοδο στο λιμάνι του Πειραιά, στις 1/9, προσέκρουσε σε κυματοθραύστη και υπέστη ρήγμα στο κύτος και εισροή υδάτων.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	Ελληνική	5.590	1972	Συγκρούστηκε στη Ραφήνα, στις 3/9, με το επιβατηγό «Σούπερ Φέερν».



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 THIYAZEN 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 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χωρίς ουσιαστικές αυξομειώσεις από τα επίπεδα που καταγράψαμε στις αρχές Σεπτεμβρίου, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου στα μέσα του μήνα εξακολουθεί να παρουσιάζει ικανοποιητικές συνθήκες ζήτησης και απασχόλησης σ' ορισμένες περιοχές, και για ορισμένες κατηγορίες πλοίων, και παράλληλα μειωμένη δραστηριότητα και προβληματικές συνθήκες απασχόλησης σε άλλες περιοχές και σε άλλα μεγέθη πλοίων.

Η περιοχή του Ατλαντικού και του Κόντινεντ παρουσίασαν σταθερότητα και απασχόλησαν ένα σεβαστό αριθμό πλοίων με ποικιλία προορισμών, παρά το γεγονός ότι η εμφάνιση στην αγορά των μεγάλων μπάλκ κάρριερς σ' αναζήτηση φορτίων συγκράτησε τους ναύλους στα ήδη διαμορφωμένα επίπεδα.

Το νέο αμερικανικό πρόγραμμα βοήθειας EEP προβλέπει εξαγωγές δημητριακών ύψους 30 εκατ. τόννων, με αποδέκτες 28 κράτη και ισχύ μέχρι τον προσεχή Ιούνιο, ενώ σύμφωνα με στοιχεία του USDA συνολική ποσότητας 16,5 εκατ. τόννων δημητριακών έχει ήδη πωληθεί προς την Κοινοπολιτεία των Ανεξάρτητων Κρατών, (5,5 εκατ. τόνν.), προς την Κίνα (7 εκατ. τόνν.), προς την Αίγυπτο 2,5 (εκατ. τόνν.) και διάφορες μικρότερες ποσότητες σ' άλλα οκτώ κράτη της Αφρικής και της Άπω Ανατολής.

Οι παραπάνω εξαγωγές από τις ΗΠΑ πιστεύεται ότι θα ενισχύσουν την αγορά του Ατλαντικού από τις αμέσως προσεχείς εβδομάδες και δεν αποκλείεται βελτίωση των ναύλων στα πάναμαξ και τα handy και handy-max μπάλκερς.

Δυστυχώς, δεν υπάρχουν προς το παρόν ενδείξεις για βελτίωση της δραστηριότητας στο χώρο της Άπω Ανατολής, όπου η πλειονότητα των πλοίων αναγκάζεται να αποδεχθεί χαμηλούς ναύλους για την επαναπαράδοσή τους σε πιο δραστήριες περιοχές.

Οι συμφωνίες που ακολουθούν εμφανίζουν τα σημερινά επίπεδα των ναύλων στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

- 90.000 τον. Μισσιισσιππί για Ολλανδία, δολ. 8,40.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ια-

πωνία, δολ. 19,00.

- 42.500 τον. Αργεντινή και Βραζιλία για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 12,00.

- 32.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για Ινδία, δολ. 20,50.

- 26.800 τον. Ποταμό Μισσιισσιππί για δύο λιμάνια Νοτ. Αμερικής, δολ. 14,10.

- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 21,50.

Γαϊάνθρακες:

- 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Ρότερνταμ, δολ. 3,50.

- 80.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρότερνταμ, δολ. 5,00.

- 70.000 τον. Μισσιισσιππί για Χάβρη, δολ. 7,10.

- 65.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Γκίζόν, δολ. 6,35.

- 60.000 τον. Βαλτιμόρη για Γκέντ, δολ. 6,00.

- 55.000 τον. Ρόμπερτς Μπάνκ για Ίμινγκχαμ, δολ. 9,75.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 160.000 τον. Πόντα ντε Μαδεϊρά για Ρότερνταμ, δολ. 3,30.

- 150.000 τον. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 7,00.

- 105.000 τον. Νουαντχίμπου για Ρέντκαρ, δολ. 2,65.

- 90.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Όξελουντ, δολ. 6,05.

- 75.000 τον. Πόντα ντο Ούμπο για Βέζερπορτ, δολ. 6,50.

Σκράπ:

- 30.000 τον. Νέα Υόρκη για Νοτ. Κορέα, δολ. 30,75.

- 30.000 τον. Πόρτ Κανάβεραλ για Νέμρουτ Μπαϊν, δολ. 17,50.

- 21.000 τον. Τίλμπουρι για Βομβάη, δολ. 28,00.

Λιπάσματα:

- 20.000 τον. Ολλανδία για Ινδία, δολ. 34,25.

- 20.000 τον. Μεξικό για Ρίο Γκράντε, δολ. 21,50.

- 16.000 τον. Άκαμπα για Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 16,00.

- 15.000 τον. Κωνσταντζα για Ταρτούς, δολ. 20,50.

Ζάχαρη:

- 14.000 τον. Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, δολ. 32,50.

- 10.000 τον. Νέα Ορλεάνη για Δομινικανή Δημοκρατία, δολ. 22,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τα μισθώματα των πάναμαξ από τον Ατλαντικό προς την Άπω Ανατολή εξακολούθησαν να επιτυγχάνουν αποδοχές άνω των δολ. 10.000 την ημέρα με ικανοποιητικό ballast bonus, ενώ στα handy-max και τα handy οι ημερήσιες αποδοχές κυμάνθηκαν περί τα 2/3.000 δολάρια χαμηλότερα.

Αντίθετα, στο χώρο της Άπω Ανατολής τα μισθώματα των πάναμαξ διατηρήθηκαν σε πολύ χαμηλά για την εποχή επίπεδα, όπως ανάγλυφα παρουσιάζουν οι ακόλουθες πράξεις:

- 69.700 τον. d.w. από Ταϊβάν μέσω Νοτ. Αφρικής για Ιαπωνία, δολ. 7.450 την ημέρα.

- 65.700 τον. d.w. από Ιαπωνία, μέσω Ταϊλάνδης για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 4.575 την ημέρα.

- 64.800 τον. d.w. από Ανατολ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 6.200 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

- 64.400 τον. d.w. από Ινδία για Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 90.000.

Κάπως ισχυρότερη διαπραγματευτική θέση επέδειξαν τα μικρότερα μπάλκερς στην περιοχή, όπως χαρακτηριστικά:

- 43.500 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι μέσω Γκόβε, δολ. 7.800 την ημέρα.

- 37.450 τον. d.w. από Σιγκαπούρη για Βοστώνη / Γκάλβεστον, δολ. 4.700 την ημέρα.

- 27.000 τον. d.w. από Μπαγκόγκ μέσω Αυστραλίας για Νοτ. Κορέα, δολ. 6.200 την ημέρα.

- 27.000 τον. d.w. από Κουήν-σλαντ για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 6.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 80.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σταθερή σε γενικές γραμμές παρουσιάστηκε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτο 15ήμερο του Σεπτεμβρίου, αν και τις τελευταίες ημέρες της υπό εξέταση περιόδου έγινε εμφανής μια μικρή υποχώρηση των επιπέδων των ναύ-

λων στις βασικές περιοχές φορτώσεων.

Ειδικά για την περιοχή του Περσικού Κόλπου, οι παρατηρητές της αγοράς αναμένουν σύντομα συσσώρευση ανοικτής χωρητικότητας πράγμα που θα έχει αρνητική επίδραση στην ήδη αδύναμη αγορά των μεγάλων πλοίων τύπου U/VLCC.

Από την άλλη πλευρά, η πτώση της αξίας του δολλαρίου είναι πιθανόν να επιφέρει άνοδο της τιμής του πετρελαίου, μια εξέλιξη που είναι ενδεχόμενο να δώσει ώθηση στη ναυλωτική δραστηριότητα.

Οι παρακάτω πράξεις παρουσιάζουν την υποτονική εικόνα της σημερινής αγοράς των πετρελαιοφόρων:

- 380.000 τον. Ρας Τανούρα για Ερυθρά Θάλασσα, WS 40.
- 260.000 τον. Κάργκ Άιλαντ για Δυτικές οψιόν, WS 42,5.
- 135.000 τον. Βορ. Θάλασσα για Κόλπο ΗΠΑ WS 55.
- 130.00 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 50.
- 122.000 τον. Μπόννυ για Ρότερνταμ, WS 47,50.

— 100.000 τον. Γιαμπού για Τουρκία, WS 68,5.

— 80.000 τον. Νοβοροσίσκ για Μεσόγειο, WS 85.

— 76.000 τον. Καραϊβική για Νοτ. Κορέα, WS 92,5.

— 70.000 τον. Ινδονησία για Νοτ. Κορέα, WS 92,5.

— 55.000 τον. Δυτ. Μεσόγειο για ΗΠΑ, WS 100.

— 50.000 τον. Μαύρη Θάλασσα για Κόντινεντ, WS 135.

Χωρίς ιδιαίτερη δραστηριότητα κύλησαν οι πρώτες εβδομάδες του Σεπτεμβρίου και στη κατηγορία των καθαρών φορτίων πετρελαίου, με χαρακτηριστικές τις εξής συμφωνίες:

- 50.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 127,5.
- 29.000 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 175.
- 27.500 τον. Περσικό Κόλπο για Ινδία, WS 200.
- 27.000 τον. Ιταλία για Κόντινεντ, WS 170.
- 20.000 τον. Μαύρη Θάλασσα για Μεσόγειο, WS 180.

τεν, δολ. 3,75 φίο, 7 ημέρες, Οκτωβρίου 5-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 68.800 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ιαπωνία Αυγούστου 28 — Σεπτεμβρίου 1, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 6.950 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.600 τον. d.w. του 1983, παράδοση Άμποτς Πόιντ Σεπτεμβρίου 14-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 6.600 την ημέρα, πλέον δολ. 97.500 για πλου υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΪΝ: 68.600 τον. d.w. του 1986, παράδοση Πασσέρο Σεπτεμβρίου 1-10, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ Π.: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Σεπτεμβρίου 20-25, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.300 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

ΠΕΤΡΑ: 64.850 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 10-20, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.350 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 122.000.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.580 τον. d.w. του 1973, παράδοση διερχόμενο Σαμαρίντα τέλη Αυγούστου, ταξίδι μέσω Ινδονησίας με επαναπαράδοση ΗΒ/ Κόντινεντ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΛΚΙΝΟΗ: 34.200 τον. d.w. του 1986, παράδοση Υμουίντεν τέλη Αυγούστου, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο, δολ. 7.350 την ημέρα για τις πρώτες 65 ημέρες και δολ. 7.800 την ημέρα για τις επόμενες.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: 64.200 τον. d.w. του 1987, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 25 - Οκτωβρίου 5, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.150 την ημέρα πλέον δολ. 175.000 για πλου υπό έρμα.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 64.800 τον. d.w. του 1979, παράδοση Σίμπα τέλη Αυγούστου, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: 118.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση ποταμό Μισισσιππί Σεπτεμβρίου 14-20, επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 185.000.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βορ. Ειρηνικό, Σεπτεμβρίου 17-23, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/ Ιαπωνία, δολ. 4.600 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 90.000.

ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ: 26.978 τον. d.w. του 1983, παράδοση Μπαγκόγκ Σεπτεμβρίου 15-20, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: 64.600 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ντάμπιερ άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον δολ. 85.000 για πλου υπό έρμα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.940 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 1-15, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Αλγερία, δολ. 6.700 την ημέρα.

ΣΩΤΗΡΑΣ: 58.055 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βανκούβερ άμεση, επαναπαρά-

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΝΤΑΎΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Παρανάγκουα 24.000 τον. πέλλετς Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 14,00 φίο, 10 ημέρες, Σεπτεμβρίου 5-15.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ: Δύο λιμάνια Νοτ. Βραζιλίας 23.000 τον. γεννήματα τρία λιμάνια Ιαπωνίας, δολ. 42,00 φίο, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-20.

ΑΡΚΑΔΙΑ 1. Πόντα ντο Ούμπο 150.000 τον. γαιάνθρακες Φος, δολ. 4,20 φίο, 6 ημέρες, Σεπτεμβρίου 10-20.

ΠΟΐΝΤ ΚΛΗΑΡ: Μισισσιππί 70.000 τον. περίπου σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 636.575 κατ' αποκοπή φίο, 12 ημέρες, Σεπτεμβρίου 1-15.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΐΝΤΕΡ: Ρόμπερτς Μπάνκ 55.000 τον. κωκ πετρελαίου Ιαπωνία, δολ. 7,00 φίο, 15.000 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΑΝΝΑ Δ.: Τίλμπουρι 21.000 τον. σκράπ Βομβάη, δολ. 28 φίο, 9.000/ 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΛΜΑ: Παρανάγκουα 21.000 τον. πέλλετς Σετέ, δολ. 16,00 φίο, 8 ημέρες, Σεπτεμβρίου 6-12.

ΑΜΑΖΩΝ: Χάμπτον Ρόουντς 110.000 γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 3,80 φίο, 30.000/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-15.

ΑΚΡΟΝ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 3,50 φίο, 3 ημέρες /25.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 19-25.

ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΟΡ: Δυτ. Αυστραλία 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ιαπωνία, δολ. 3,50 φίο, φόρτωση κλίμακας /35.000 τον. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 10-20.

ΣΗΧΟΟΥΠ II: Σικάγο 17.500 τον. σιτηρά

Καρταγένα και Βαλέντσια, δολ. 21,00 φίο, 4 ημέρες/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 11-18.

ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ: Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία 35.000 τον. σιτηρά δύο λιμάνια Ιταλίας, δολ. 690.000 κατ' αποκοπή φίο, 18 ημέρες, Σεπτεμβρίου 10-20.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΐΝ: Σαιντ Λόρενς 32.500 τον. σιτηρά Γκουαϊμάς και Τοπολομπάμπο, δολ. 20,75 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 16-21.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 19,00 φίο, 11 ημέρες, Οκτωβρίου 1-10.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ.: Μισισσιππί 26.800 τον. σιτηρά Λα Γκουαϊρά και Μαράκάμπο, δολ. 14,10 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-15.

ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ: Άκαμπα 16.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 16,00 φίο, 6.500/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-25.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Μπόκα Γκράντε 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 6,95 φίο, 45.000 /40.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20 — Οκτωβρίου 5.

ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ: Βραζιλία 45.000 τον. περίπου σιτηρά δύο λιμάνια Ιταλίας, δολ. 648.000 κατ' αποκοπή φίο, 18 ημέρες, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΑΝΝΙΚΑ Ν.: Δυτ. Αυστραλία 35.000 τον. περίπου σιτηρά για Ινδία, δολ. 19,000 φίο στα 33 πόδια βύθισμα, οψιόν δολ. 20,50 φίο στα 30 πόδια βύθισμα, φόρτωση κλίμακας / 1.500 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 23-30.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Πόντα ντο Ούμπο 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Υμουίν-

δοση Ινδονησία, δολ. 6.275 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4: 123.770 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Κίνα μέσα Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.600 την ημέρα.

ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ: 117.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι 60-90 ημερών με επαναπαράδοση Σκώ / Πασσέρο, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ: 28.265 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ Σεπτεμβρίου 9-15, δύο ταξίδια μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 140.000.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 68.780 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ιαπωνία πρώτο 15ήμερο Οκτωβρίου, περίοδος 12 μηνών, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ: 66.136 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ μέσα Σεπτεμβρίου ταξίδια 2-4 μηνών, δολ. 6.600 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ: Κάργκ Άϊλαντ 250.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 40, Σεπτεμβρίου 14. ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.: Κάργκ Άϊλαντ 260.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 42,5, οψιόν Ερυθρά Θάλασσα WS 45, Σεπτεμβρίου 18.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Ρας Ταουόρα 380.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 40, Σεπτεμβρίου 14.

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ WS 52,5, οψιόν Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 55, Σεπτεμβρίου 12.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Ζουεϊτίνα 80.000 τον. Ισπανία, WS 82,5, Σεπτεμβρίου 8.

ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ: Ζουεϊτίνα 120.000 τον. Ιταλία, WS 65, Σεπτεμβρίου 6.

ΚΑΣΣΟΣ: Μπόννυ 122.000 τον. Ρότερνταμ, WS 47,5, Σεπτεμβρίου 16.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Κόντινεντ 55.000 τον. Μεσόγειο, WS 100, Σεπτεμβρίου 10.

ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ: Ρας ες Σάιντερ 88.000 τον. Τριέστη, WS 75, Σεπτεμβρίου 10.

ΡΑΦΟΝΤΥ: Σαλλόμ Βόε 135.000 τον. Ακτή Ατλαντικού / Κόλπο ΗΠΑ, WS 55, Σεπτεμβρίου 16.

ΚΑΣΤΩΡ: Περσικό Κόλπο 27.500 τον. καθαρά Ινδία, WS 200, Σεπτεμβρίου 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΣΕΣ: Ιταλία 27.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 170, Σεπτεμβρίου.

ΕΛΛΗ: Γιαμπού 100.000 τον. Τουρκία, WS 68,5, Σεπτεμβρίου 5.

ΝΙΣΥΡΟΣ: Ντος Μπόκας 126.000 τον. Καστελλόν, WS 40, Σεπτεμβρίου 4.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Νοβοροσίσκ 60.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 120, Σεπτεμβρίου 1.

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 11 Σεπτεμβρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	97.00	164.00
Γένοβα	111.00	214.00
Αμβούργο	102.00	180.00
Χάβρη	110.00	201.00
Πειραιάς	107.00	199.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	102.00	220.00
Τζέντα	101.50	237.88
Ρας Τανούρα	97.50	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	107.00	215.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	139.00	225.00
Λάς Πάλαμας	103.00	194.00
Θέουτα	100.00	197.00

ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ: Μαύρη Θάλασσα 70.000 τον. Μεσόγειο, WS 105, Σεπτεμβρίου 1.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Μαύρη Θάλασσα 60.000 τον. Μεσόγειο, WS 115, Σεπτεμβρίου 1.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Σιντί Κερπ 127.000 τον. Αυγούστα, WS 67,5, Σεπτεμβρίου 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 50, Σεπτεμβρίου 16.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Σεπτεμβρίου 15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ: Ινδονησία 70.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 92,5, Σεπτεμβρίου 13.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Γιαμπού 116.000 τον. Μοχαμέντια, WS 55, Σεπτεμβρίου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Λα Σαλίνα και Πουέρτο λα Κρούζ 93.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 62,5, Σεπτεμβρίου 6.

ΧΟΥΝΤΑ: Κάργκ Άϊλαντ 345.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 41, Σεπτεμβρίου 9.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 73.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 90, Σεπτεμβρίου.

ΕΛΕΟΝΩΡΑ Κ.: Σιντί Κερπ 75.000 τον. Νάπολη, WS 84, Σεπτεμβρίου 6.

ΑΝΑΤΟΛΗ: ΗΒ /Κόντινεντ 29.000 τον. καθαρά, WS 182,5, άμεση.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Σαλαντίν 80.000

Ντάρμπαν 95.00 209.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	131.00	301.00
Σίδνεϋ	128.00	212.00
Χόγκ Κόγκ	118.00	200.00
Σιγκαπούρη	109.00	176.00
Τόκιο	122.00	235.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	109.00	210.00
Ν. Υόρκη	102.00	200.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	107.00	200.00
Χιούστον	96.00	175.00
Νέα Ορλεάνη	96.00	175.00
Λός Άντζελες	105.00	205.00
Κρίστομπαλ	102.00	202.00
Ρίο Ιανέιρο	120.00	270.00
Μπουένος Άιρες	118.00	210.00
Μοντεβιδέο	127.00	252.00

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

τον. Σιγκαπούρη, δολ. 220.000 κατ' αποκοπή Σεπτεμβρίου 14.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Δυτ. Μεσόγειο 55.000 τον. ΗΠΑ, WS 100, Σεπτεμβρίου 12.

ΣΗΓΟΥΪΝΤ II: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 135, Σεπτεμβρίου 10.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Μπετζάια 80.000 τον. Τριέστη, WS 82,5, Σεπτεμβρίου 12.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Κιουρασάο 75.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 67, Σεπτεμβρίου 9.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. φιούελ οίλ Σιγκαπούρη, WS 70, Σεπτεμβρίου 20-22.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Λιβύη 82.000 τον. Αμβέρσα, WS 80, Σεπτεμβρίου 15.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Νοβοροσίσκ 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 85, Σεπτεμβρίου 15.

ΜΠΡΑΜΣ: Μαύρη Θάλασσα 35.000 τον. Μεσόγειο, WS 165, Σεπτεμβρίου 14.

ΒΥΤΙΝΑ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Καστελλόν, WS 64, Σεπτεμβρίου 14.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Αρούμπα 76.000 τον. Πούλαμπορο, WS 92,5, Σεπτεμβρίου 14.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: 63.774 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σεπτεμβρίου ταξίδια 2-3 μηνών, δολ. 11.000 την ημέρα.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING

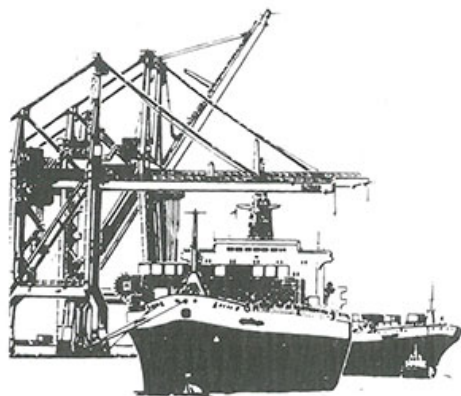


J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ GREECE/ P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



NAFTIKA CHRONIKA

THE JOINT MEETING OF THE GSU AND THE COMMITTEE

The joint autumn meeting of the executive boards of the Greek Shipowners' Union and the London Shipping Cooperation Committee was held on September 1 at the offices of the GSU in an atmosphere of cordiality and cooperation.

During the meeting, all matters concerning Greek shipping were examined and views exchanged, particularly with regard to insurance, the classification societies and American antipollution legislation.

The importance of maintaining good relations with shipboard personnel and with the state was also stressed, in order to better cope with difficult world

conditions.

Finally, the important subject of merchant navy training and how to attract new blood to a sea career was discussed at length.

It was agreed that the training system must be improved, particularly with regard to the training staff and the curriculum.

A luncheon given by the GSU was also attended by the secretary - general of the Panhellenic Seamen's Federation and the heads of the maritime unions that belong to it.

The Prime Minister's speech

At a reception given by the Minister of Mercantile Marine, Mr. Aristotle Pavlides, in honour of the executive committees of the GSU and the London Committee and attended by the prime minister, Mr. Constantine Mitsotakis, the premier gave a brief address in which he mentioned that 129 ships had been added to the Greek register in the past year and that foreign exchange earnings from shipping had increased by 9% in the first half of 1992.

The government, the premier noted, believes that important work has been done in the shipping sector. Long-standing problems had been dealt with decisively and, at the same time, pioneering initiatives had been taken, such as the institution of the Special Maritime Enterprise, of a marine court in Piraeus, etc. which have contributed to the creation of a new, institutional environment for the development of shipping activity.

The repatriation of Greek-owned ships to the national register, he went on, the raising of the Greek flag on newbuildings and the transfer to Piraeus of an important part of the operations of shipping offices established abroad, and London in particular, constituted, to his mind, the best proof of confidence towards his government's shipping policy.

He also noted that the willingness of Greek shipowners to take over the reconstitution of ailing, state-owned shipyards, was a most important and positive development.

He went on to say that he had mentioned, at the first meeting with Greek shipowners in September 1990, and was reiterating today, his government's conviction that merchant shipping was vastly important to Greece, not only as a source of wealth but a channel through which our national causes could be projected.

He promised his government would continue to support shipping with a policy that the ministry of mercantile marine was applying diligently and consistently.

Eleusis Shipyards taken over by new owners

Astir Management Ltd., owned by the Peraticos Group, completed procedures for the purchase of Eleusis Shipyards on July 31, 1992 and signed the definitive sale contract with the Commercial Bank. The new Board of Directors of Eleusis Shipyards S.A. is composed of Messrs. S. Triantafyllaki, I. Stergiopoulos, G. Zafeiropoulos, C. Xanlato, A. Papadimitriou, Ch. Sarigiannidi and A. Pasipoularidi. Chairman of the Board is Mr. S. Triantafyllakis and managing director is Mr. I. Stergiopoulos.

A pleasant surprise

We must confess that we were rather taken aback by the positive comment made by Norway's «Trade-winds», which usually adopts a negative attitude to-

wards Greek shipping, on the Greek company Marmaras Navigation.

In the issue of 14th August, the weekly commented on the purchase of the bulk carrier «Ellin» of 35,000 dwt., built in 1982, noting that the buying interest of this company, famed for its excellent timing, could be interpreted as the beginning of the dynamic reappearance of the Greek element in the market of high-specification second-hand ships.

We should, however, be permitted to correct the Norwegian journal on two points. First, the ship was sold for \$ 8,350,00 and not \$ 8,750,000 as reported and that Marmaras Navigation manages a fleet of 28 and not 20 ships, as noted in the comment.

Free movement of capital

The Bank of Greece now allows the free transfer in foreign exchange of profits, dividends and rents from investments by residents of countries outside the EC.

The Bank has also published a full list of transactions in foreign exchange which have been freed and which cover the whole of current transactions between Greece and EC and non-EC countries.

ILU appoints new adviser

Tony Nunn, who is widely known throughout the London and international marine insurance markets, is joining the executive staff of the Institute of London Underwriters as governmental and international affairs adviser.

He joined the ILU on August 17, having recently retired from his underwriting activities in the London market and, completing a two-year appointment as chairman of the Salvage Association.

Reporting to Tony Funnell, the ILU's chief executive, Mr. Nunn will act primarily as personal contact between the Institute and the many international, go-

vernmental and other organisations which have an interest in marine insurance. At the same time, he will help project the image of the ILU and will assist in the compilation of marine market statistics and reports.

Mr. Nunn remains a member of the committee of the Salvage Association and Lloyd's Register of Shipping.

STCW requirements

The ministry's warning regarding the intention of the Canadian authorities not to allow ships to sail if their crews did not comply with the international STCW convention should be taken into account also in cases where non-certificated officers who nevertheless comply with the requirements for being signed on. These officers should be provided with the necessary permit which would overcome the problem both for the ship and for the officers themselves.

It should be noted that other countries also attach considerable importance to the requirements of this international convention and, for this reason, particular care should be exercised.

Tenth Annual International Meeting

Piraeus will stage between October 7-9 the tenth annual International Meeting on World Economy and Ship Finance, which this year will be held at the Evgenidion Amphitheater to celebrate its first decade.

Postponed world economic recovery and European monetary system in question, poor freight rates in most shipping markets, new regulations referring to safety and quality of shipping services, sky rocketed insurance costs, and a world banking system adapting itself to new capital adequacy rules, are issues which have made a major impact on the shipping industry.

All these topics are to be discussed by eminent lea-

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

ders and specialists of the industry, with the scene being set by students of the MSc. in Shipping, Trade and Finance, City University Business School, who will make presentations based on their researches.

The meeting will be a unique opportunity to appraise current and future shipping prospects.

The sinking of the «Royal Pacific»

The enemies of Greek shipping found cause to rejoice with the unfortunate accident that caused the sinking of the Greek cruise ship «Royal Pacific». The ship was rammed by a Malaysian Fishing vessel which made a big hole in its stern, causing it to sink within minutes off Port Dixon in the early hours of Sunday 23rd August.

In spite of the fact that the Singapore Minister of Communication termed the rescue of 353 of the 355 passengers and 174 of the 179 crew members a miracle, scrde innuedos concerning the vessel's seaworthiness and the efficiency of the crew were not lacking.

Against these inferences, we shall project the seamanship of the 22 Greek officers who were chiefly responsible for the rescue of so many people in the little time the ship remained afloat. We also extend our conratulations to the master, Captain Anastasios Pappayannis for his self-denial, being the last to leave the sinking ship.

Elections at the Institute of Marine Engineers

The following have been elected Fellows of the Institute of Marine Engineers and are entitled to use the designatory letters FIMarE:

Mr. D. Blair, Mr. R.F. Brown, Mr. J.L. Curley, Capt. A.D. Ferguson RN, Mr. J. R. Jamieson, Mr. J.H. Lightfoot, Mr. G. Nettleship, Mr. C. Papadimitriou, Mr. A. Sakellis, Mr. R.J. Sprinks, Mr. S. Tandurella, Lt.

Cdr. K.R. Trethewey RN, Mr. C.J. Verkleij and Mr. D.E. Youlden.

«Futura» — first of two North Sea tankers for Neste

Last month saw the delivery of the first of two technically innovative 95,000 dwt tankers from Kvaerner Masa Yards in Finland to domestic operator Neste Shipping. The 241m long, double-hulled «Futura» is significant in that it breaks new ground in the utilisation of Kvaerner Eureka designed cargo discharge systems.

Both ships are destined specifically for the importation of crude oil and oil products from the North Sea area to Finland.

The design of these two tankers includes the ability to retrofit a bow loading facility at a later date, which would enable the vessels to load North Sea crude directly from the oilfields.

RoRo system for large Mediterranean ferries

Substantial investment has been committed by two leading ferry operators running RoRo freight/passenger services between the southern French mainland and the island of Corsica. Both Societe Nationale Maritime Corse - Mediterranee (SNCM) and Compagnie Meridionale de Navigation (CMN) have specified MacGregor - Navire RoRo access/transfer systems for their advanced 29,000 grt newbuildings from French and Finnish yards.

The Marseilles-based companies, partners on the Corsican route, jointly evolved the new ferry generation and ordered broadly similar vessels. CMN's newbuilding is booked at Finnyards for delivery in summer 1993 while the ACH yard at Le Havre will execute the SNCM project for handover in early 1994.

TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

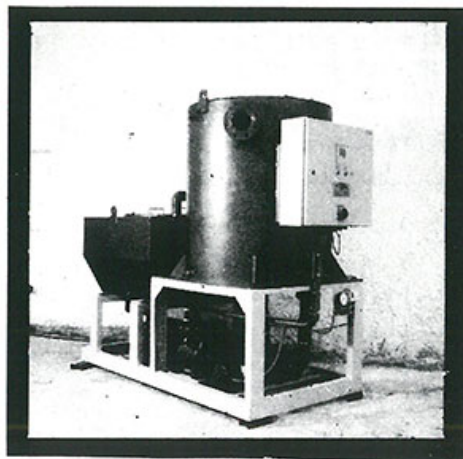
According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF
MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI)
and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.

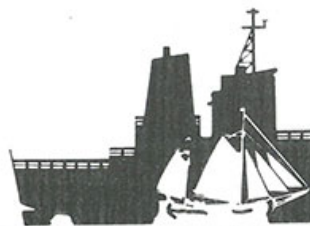
Provide Sanitary service from 18 up to 2.500 persons/ day, depending on model and ship's toilet type (Gravity system-vacuum etc.)

- 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.





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΧΧ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Μπαγκόκ 24/7
ΑΧΧ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Ιαπωνία 27/7
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 22/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Ιαπωνία 27/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	αργεί Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	πρ. «Τατα»
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσαγεικές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	προς Σαλόντινα Μπαϊ 13/7
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717	ύψωσε κυριακή
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	προς Κασσιούγκ 28/7
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Κίνα 6/7
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819	προς Σιγκαπούρη 19/6
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Μεσόγειο 7/7
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	ε. Τζέντα 4/7
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	προς Βραζιλία 29/7
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	ε. Μπάχια Μπλάνκα 23/7
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Σέβεν Άιλαντ 24/7
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεταφορές Πάτρας
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	προς Πειραιά 30/7
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	προς Ιταλία 27/7
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	προς Τουμπάρσο 4/7
ΑΪΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	προς Μπουένα Βεντούρα 23/7
ΑΪΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	προς Χάμιλτον 25/7
ΑΪΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Ν. Ορλεάν 20/7
ΑΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	στο Σιενφουέγκος 12/6

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933	επισκευές Πειραιά 1/6
ΑΪΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136	ε. Μόντρεαλ 27/7
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	α. Φος 26/7
ΑΪΡΗΝΣ ΣΑΦΑΪΡ	77	9136	α. Ν. Ορλεάν 30/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	α. Τέξας Σιτυ 27/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484	μετ. «Απολλωνία Λαϊον» (ε.)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	προς Τσιμα 18/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	προς Τουμπάρσο 8/7
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Νάνη 24/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	προς Αμβέρσα 19/7
ΑΚΡΟΠ	83	35911	α. Ραβέννα 14/7
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 22/7
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Φουτζέιρα 28/6
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Λορέ 27/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς Κούβα 25/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284	πρ. «Orsola B.»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Χοντίντα 19/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Χόγκ Κόγκ 26/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Πειραιά 9/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Σιγκαπούρη 1/8
ΑΛΙΝ II	69	10650	προς Γκέμπζε 25/7
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Χό Τσι Μίνχ Σιτυ 21/7
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Μπ. Αμπάς 27/7
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Μπουρνί 25/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Κορέα 23/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580	ναυπηγείται Ουλσάν
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Τζέμπελ Άλι 14/5
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	προς Τσιβάν 23/7
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Κήλαγκ 23/7
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρ. «Ζιμ Μπραζιλ»
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	πρ. Βατούμ 22/7
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Ελνάδα 11/7
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΪΒΡΥ	85	14283	προς Γιβραλτάρ 7/7
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440	προς Χάμιτον 19/7
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459	πρ. Καρταγένα 27/7
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818	πρ. «Ambr Hawk»
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	επισκ. Κήλαγκ 3/7
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	μετ. «Τσεφού» (ε.)
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511	δ. Σουέζ 14/7
ΑΛΦΑ ΦΕΪΘ	84	22000	

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	προς Ταμπίκο 2/7
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	ε. Ζανζιβάρ 10/7
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	προς Γιβραλτάρ 21/7
ΑΜΙΑΛΑ	72	13631	προς Καϊν 29/7
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	πρ. Οδισσά 21/7
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	πρ. Ν. Ορλεάν 16/7
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	πρ. Μακείο 29/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	πρ. Ντουμπάι 16/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	πρ. Γιοκοχάμα 27/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Κωνσταντίν 29/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	πρ. Σάντος 10/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	πρ. Σιγκαντίνγκ 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	πρ. Μπουρνούβιλ 23/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	πρ. Ν. Ορλεάν 4/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348	ε. Μπαγκόκ 25/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	πρ. Ταϊτσούγκ 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	α. Βανκούβερ 23/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	πρ. Νάνη 31/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Κάρτασι 14/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889	ε. Κέμπλα 24/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643	πρ. Κίνα 29/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	πρ. Γουόλντ 23/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	πρ. Μπ. Χομίνι 16/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΤΣ	74	13631	πρ. Κορέα 15/7

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΤΟΜΦ	76	13633	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝ	74	13633	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤΖΟΝ	77	15378	
ΑΝΑΜΕΛ	77	14584	
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΥΓΚΕΡ (δ.)	83	5280	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	
ΑΝΑΦΗ	85	34400	
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592	
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275	
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676	

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	83	35808	
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	
ΑΝΤΕΛΙΝΑ Λ	75	12913	
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355	
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059	
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124	
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	
ΑΡΚΟΟΥΣ (δ.)	76	19016	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378	
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΙΟΣ (δ.)	91	29500	
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	
ΑΡΓΩ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	20328	

ΑΡΕΤΗ	73	13631	
ΑΡΗΤΗ	89	23459	
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	
ΑΡΙΕΛ	70	7571	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	
ΑΡΙΩΝ	73	13633	
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	
ΑΡΚΑΣ	88	36309	
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	22144	
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	23575	
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	
ΑΡΤΕΜΙΣ			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	
ΑΣΤΗΡ	74	13633	
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΪΝ	86	35954	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6738	
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	
ΑΤΛΑΣ	77	11804	
ΑΥΛΙΣ	79	10993	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335	
ΑΦΡΟΣ	70	18328	
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	

ε. Κέϊν Κουβιερ 20/7			
δ. Ντόβερ 25/7			
α. Βαλέντσια 27/7			
ε. Γκέραλτον 23/7			
α. Γκάβρεστον 9/7			
ε. Μπουσάνα 10/7			
πρ. Εύξεινο Πόντο 25/7			
ε. Φιλαδέλφεια 14/7			
α. Γιούροποτ 24/7			
πρ. Αλεξάνδρεια 11/7			
επισκ. Σιγκαπούρη 23/7			
πρ. Κάρτασι 23/7			
πρ. Βαλτιμόρη 23/7			
πρ. Χοντίντα 14/7			
α. Χόβικ 15/6			
πρ. Ιαπωνία 23/7			
μετ. «Αθανάσιος Βαρόδης» (μ.)			
πρ. Αμβέρσα 7/7			
ε. Μαζζιρα Άιλαντ 21/7			
πρ. Ιαπωνία 22/7			
πρ. Σιγκαπούρη 18/7			
πρ. Βραζιλία 31/7			
πρ. Ρος Τανούρα 25/7			
πρ. Άμστερνταμ 23/7			
πρ. Κεηπτάουν 8/6			

πρ. Λουάντα 25/7			
ε. Καλλάο 19/7			
πρ. Ντουάλα 6/7			
πρ. Κήλαγκ 9/7			
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 6/7			
ε. Γκντάνακ 15/7			
πρ. Τζέντα 2/7			
πρ. Νοβοροσίσκ 20/7			
ε. Ν. Ορλεάν 26/7			
πρ. Ταϊλάνδη 10/7			
ε. Αμβέρσα 1/8			
α. Σιγκαπούρη 2/7			
α. Σαν Φραντσίσκο 21/7			
πρ. Νισιόαστλ 18/7			
α. Ν. Ορλεάν 26/7			
ε. Μουπάσα 24/5			
ε. Ν. Ορλεάν 21/5			
πρ. Ποχάγκ 24/7			
πρ. Χόγκ Άιλαντ 19/6			
πρ. Κόρπους Κρίστι 29/6			
α. Χιούστον 16/7			
πρ. Φρίλपोर्ट 22/7			
πρ. Κάντλα 25/7			
πρ. Ποχάγκ 18/7			

πρ. Λάγος 8/7			
πρ. Βρέμ 1/8			
πρ. Κορέα 10/6			
α. Χάιφα 15/7			
ε. Ρίο Ιανέιρο 27/7			
ε. Πιομπίνιο 11/7			
μεταφορές Ρεθύμνου			
πρ. ΗΠΑ 18/6			
α. Λισαβόνα 21/7			
πρ. Ποντιανόκ 7/7			
ε. Φρημάντλ 28/7			
ε. Άντεν 7/7			
πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/7			

ε. Πειραιά 10/7			
ε. Ρίο Γκράντε 16/7			
πρ. ΗΠΑ 22/7			
πρ. Λάγος 19/7			
πρ. Κριστομπίλ 16/7			
ε. Λέικ Τσάρλς 25/7			
α. Ν. Ορλεάν 19/7			
ε. Ζήμπαγγε 17/7			
πρ. Αμπζ'άν 5/7			
πρ. Κιουρασάο 25/7			
ε. Σ. Τόμος ντε Καστίλια 24/7			
πρ. Περισκό 29/6			
πρ. Κολομβία 17/7			
πρ. Βραζιλία 24/6			
πρ. Άνναμπα 27/7			
πρ. Αίγυπτο 22/7			
ε. Τρινκομάλη 22/7			
πρ. Ρότερνταμ 12/7			
πρ. Αμβούργο 18/7			
ε. Φός 28/7			
πρ. Μπαντάρ Αμπάς 14/6			
ε. Ραβέννα 24/7			
πρ. Χαλκίδα 26/7			
αργεί Πειραιά			
α. Ν. Ορλεάν 23/7			
ε. Φρεντερίτσια 20/7			
πρ. Μπ. Χομίνι 24/6			

ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ.	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΡΕΤ'Σ	71	14687
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤ ΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19284
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑΕ	75	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟ (δ.)	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.)	75	146263
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688

προς Αλιβέρι 11/7		
α. Πειραιά 24/7		
α. Πειραιά 27/7		
α. Πειραιά 17/7		
α. Πειραιά 26/7		
α. Πειραιά 18/7		
προς Ντέρνα 22/7		
μεσογειαικές μεταφορές		
προς Πειραιά 25/7		
στο Μπουσάν 28/7		
αργεί Πειραιά		

μεσογειαικές μεταφορές		
προς Κίνα 28/5		
προς Ιαπωνία 12/7		
προς Σαλβαντόρ 17/7		
προς Διλιγκέσι 19/7		
προς Ηράκλειο 27/7		
προς Ρόττερταμ 31/7		
α. Σουέζ 25/7		

προς Οθουέντο 18/7		
προς Λάγος 10/7		
υπέστειλε λιβεριανή		
προς Περσικό 8/6		
προς Χιούστον 16/7		
α. Σάντο Ντομίγκο 14/7		
α. Σάντο Ντομίγκο 22/7		
προς Μπ. Αίρες 27/7		
α. Μπουεναβεντούρα 18/7		
α. Ακαγιούτλα 12/7		
α. Βερακρούξ 9/7		
προς Κίνα 8/7		
α. Ν. Ορλεάνη 30/7		
δ. Κων/πολη 19/7		
προς Πουίντα Καρντόν 26/7		
αργεί Πειραιά		
α. Μαντράς 15/7		
προς Ρίτσαρντς Μπαί 24/7		
α. Φρημάντλ 27/7		
προς Σουγκέι Ρατζάγκ 23/7		
α. Κεηπτάουν 24/7		
α. Γκνάνσκ 27/7		
προς Ταβόου 26/7		
α. Βέντοπιλς 19/7		
προς Κίνα 23/6		
προς Χουάγκου 17/7		
α. Ν. Ορλεάνη 17/7		
α. Μπρίστολ 27/7		
α. Ρόττερταμ 23/7		
α. Άντεν 16/7		
α. Φουτζέιρα 24/7		
προς Χοντζίνα 18/5		
προς Γιβραλτάρ 24/7		
προς Σίγκινα 25/7		
προς Γιβραλτάρ 26/7		
προς Σίγκινα 26/7		
α. Φός 24/7		
α. Πειραιά 5/7		

α. Χάργκ 20/5		
μεσογειαικές μεταφορές		
προς Τσουκούμι 24/7		
α. Τζέντα 14/7		
α. Μπλιμπα 28/7		
επισκ. Μπρεμερχάβεν 17/6		
πρ. «British Respect»		
α. Φιλαδέλφεια 30/7		
προς Ιαπωνία 28/7		
προς Σάο Φραντίσκο 7/6		
προς Μπέιλουν 1/7		
αργεί Πειραιά		
προς Νοβορόσισκ 19/7		
μεσογειαικές μεταφορές		
προς Ταϊβάν 10/7		
α. Πειραιά 23/7		
προς Ταϊβάν 16/7		
προς Τάμα 2/7		

αργεί Βασύρα		
α. Ντάρμπαν 15/7		
προς Κόλπο ΗΠΑ 4/7		
προς Κεηπτάουν 22/7		
προς Τρίπολη 17/7		
προς Μπ. Αίρες 3/7		
προς Σάλλου Βόε 22/7		
α. Σιμζου 24/7		
α. Μουροράν 19/7		
α. Πορμπαντάρ 1/7		
προς Πειραιά 30/7		
επισκ. Πειραιά 14/7		
α. Λάρνακα 31/7		
πρ. «Bretem Senator»		
αργεί Πειραιά		
υπέστειλε σημ. Ν. Μάρσαλ		
μετ. «Επτάλοφος» (μ.)		
μεσογειαικές μεταφορές		
α. Λας Πάλμας 25/6		
προς Τζέντα 22/7		
προς Μανίλα 6/7		
α. Ταρραγόνα 15/7		
προς Θεσσαλονίκη 13/7		
επισκ. Πειραιά 18/6		
προς Τανζανία 16/7		
προς Νταμνύμ 24/7		
α. Νάπολη 25/7		

ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΑ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΣΟΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΗΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΓΙΓΕΝΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΙΝ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ		
ΝΟΞ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΟΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΟΦΙΛ (δ.)	74	60352
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219

μεσογειαικές μεταφορές		
α. Πειραιά 6/7		
προς Βομβάη 28/7		
προς Λάζαρο Καρντένας 3/7		
επισκ. Αμπιτάν 1/7		
προς Καζομπλάνκα 23/5		
α. Ν. Χάβεν 29/7		
δ. Ντόβερ 13/5		
α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 17/7		
α. Ν. Ορλεάνη 23/7		
επισκ. Αϊδί 23/7		
α. Μπωμόν 13/6		
α. Χόγκ Κόγκ 14/7		

ε. Σαν Βισέντε 4/7
 διεύθυνση Κίνα
 πρ. «Paclogry»
 προς Μανίλα 14/7
 προς Σινγκαπούρη 25/7
 προς Μπρισμπαίν 26/7
 προς Γένοβα 26/7
 προς Χάλιφα 25/7
 προς Χάιφα 25/7
 προς Πειραιά 27/7
 προς Βαρκελώνη 25/7
 ε. Δουνκέρκη 29/7
 προς Πόρτο Ρίκο 8/7
 επισκ. Ιννοσίμια 23/7
 α. Μανίλα 23/7
 προ Δεμεράρα 25/7
 ε. Τέξας Σίτυ 22/7
 δ. Ντόβερ 27/6
 προς Μιλάνο 18/7
 προς Μιζουσίμια 22/7
 προς Χαλκίδα 9/7
 ε. Ντουάλα 16/7
 προς Νταμπέρ 1/6
 προς Γιοχοχάμ 18/7
 ε. Μπαχρία 22/5
 προς Πειραιά 13/7
 προς Γκάλφοντ 28/7
 ε. Οόδησο 6/7
 ολιήλ απώλεια
 μεσοεσκήσεις μεταφορές
 επισκευές Πειραιά
 προς Λαζάρ Γκαρντίνι
 επισκ. Πειραιά 26/6
 α. Πόρτο Μπουάβρ 25/7
 προς Αυστραλία 19/7
 προς Κο Τσιτσάγκ 10/7
 στο Τζιμπουτί 20/7
 μεσοεσκήσεις μεταφορές
 ε. Ρίο Γκράντε 25/7
 αρχεία Πειραιά
 προς Πόρτ Χέντλαντ 9/7

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Μαρακάιμπο 19/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Μπεκανκούρ 6/7
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	ε. Πόρτ Κέλαγκ 27/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Φουτζέιρα 17/7
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Βάρνα 28/7
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Νοβοροσίτσκι 27/7
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886	δ. Πόρτ Σάϊδ 28/7
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	ε. Μαντράς 20/7
ΚΡΕΩΝ	70	18164	ε. Καλλόλο 19/7
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	ε. Τζέντα 10/7
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Οδίσσος 26/7
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406	δ. Σουζέ 14/7
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Τουάσε 21/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Πειραιά 23/7
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	προς Γιβραλτάρ 25/7
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	προς Βηρυττό 19/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Ελλάδα 29/7
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Γιβραλτάρ 13/7
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	προς Χάρκ 7/7
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Αρούμπα 26/7
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Περσικό 3/7
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	επισκ. Πειραιά 19/6
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Φος 13/7
ΚΡΗΤΗ ΤΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Αλεξανδρεία 22/7
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Λάγος 14/7
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	προς Κάντλα 24/6
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	προς Βραζιλία 8/7
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882	προς Σιγκαπούρη 13/7
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Ν. Μαγκάλωρ 4/7
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	προς Σιντι Κερίρ 20/7
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Μέρσεϋ Μπόρ 2/8
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Φουτζέιρα 14/6/7
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ν. Ορλεάν 5/7

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΟΝ	69	8825
ΛΑΚΟΝΙΑ (δ.).	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ΄ΙΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΚΑΖΥ (δ.).	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.).	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.).	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΥΤ	69	9045
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΕΡΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.).....	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ.....	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.).....	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	74	83517
ΜΑΝΑ.....	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.....	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.....	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΗ.....	79	10620
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.....	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII(δ).....	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ.....	70	30890
ΜΑΡΙΦ.....	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).....	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ.....	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).....	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ.....	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ.....	74	19916
ΜΕΛ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688
ΜΕΝΑΛΙΟΝ.....	76	34715
ΜΕΝΤΙΟΝΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483

προς Μαρακάιμπο 19/6
 ε. Μπεκανκούρ 6/7
 ε. Πόρτ Κέλαγκ 27/7
 προς Φουζέιρα 17/7
 προς Βάρνα 28/7
 προς Νοβοροσίσκ 27/7
 δ. Πόρτ Σάϊν 28/7
 ε. Μαντράς 20/7
 ε. Καλλόο 19/7
 ε. Τέγνα 10/7
 προς Οδησσό 26/7
 δ. Σουζέ 14/7
 προς Τουάπσε 21/7
 ε. Πειραιά 23/7
 προς Γιβραλτάρ 25/7
 προς Βηρυττό 19/7
 προς Ελλάδα 29/7
 προς Γιβραλτάρ 13/7
 προς Χάρκι 7/7
 προς Αρούμπα 26/7
 προς Περσικό 3/7
 επισκ. Πειραιά 19/6
 ε. Φος 13/7
 προς Αλεξανδρεία 22/7
 προς Λάγος 14/7
 ναυπηγ. Ναυσαάκι
 προς Κόντλα 24/6
 προς Βραζιλία 8/7
 προς Σικαποούρ 13/7
 ε. Ν. Μαγκάλος 4/7
 προς Σιντι Κερπ 20/7
 ε. Μέρεαυ Μπάρ 2/8
 προς Φουζέιρα 14/6/7
 α. Ν. Ορλέαν 5/7

ε. Πειραιά 15/4
προς Ραβέννα 28/7
ε. Μπρεμερχάβεν 13/7
πρ. «Hera»
προς Ιαπωνία 1/7
προς Πόρτο Καμπέλλο 4/7
προς Τζέντα 24/7
στον Πειραιά 2/7
στον Πειραιά 9/7
στον Πειραιά 2/7
αναμένει Φουτζέιρα
δ. Ριόντ Σαϊό 31/7
α. Πινγκά 16/6
ε. Πειραιά 17/7
προς Τζακόρτα 26/7
προς Τζακόρτα 25/7
ε. Σινκαπούρα 4/7
προς Σάντος 26/7
προς Κουίνγκντάο 17/7
προς Α. Ανατόλι 27/6
επισκ. Μπρεμερχάβεν 30/5
αργεί Πειραιά
στη Βασωρά
προς Νοβορόσισκ 25/7
προς Μπαγκκόχ 19/7
προς Χάιφα 28/7

• Φρεντερίτσας 20/7
 πρ. «Stuart Express»
 προς Χάφια 27/7
 προς Κλαϊπέδα 31/7
 προς Ιτακούι 21/7
 προς Ιταλία 7/7
 προς Φάσιουκ 31/7
 προς Κότα Κινιμπάου 10/7
 • Λουανογκίγκ 5/7
 προς Ρεκαλάδα 2/7
 προς Σούδα 17/7
 προς Πόντα ντο Ούμπου 27/7
 • Εϊγκάγκ 9/7
 προς Νάπολη 20/7
 • Μπ. Αίρες 26/6
 • Αμβέρσα 30/7
 • Μπαλό Τέρμιναλ 20/7
 • Κόρπους Κρίστι 12/7
 προς Γκλάντστονου 16/7
 προς Βομβάη 11/7
 προς Νιούκαστλ 28/6
 • Νιούκαστλ 1/7
 α. Φάλμουθ 30/7
 προς Χαρτπουλ 2/8
 διαγράφεται
 προς Πάτρα 25/7
 προς Κεραμόν 26/7
 • Φιλαδέλφεια 29/7
 στη Τζέντα (αποθήκη)
 προς Παράναγουα 4/7
 προς Μπαγκκόκ 27/6
 α. Χόγκ Κόνκ 21/7
 α. Ντρώμπαν 17/7
 προς Δ. Αφρική 8/6
 προς Πόρτο Λα Κρούς 10/7
 προς Τάιπια 22/7
 • Σαβαντόντ 22/7
 • Μπρέϊτ 28/7
 • Μασσαλία 28/7
 προς Τζέμπελ Άλι 14/7
 προς Ιλιτσέβοκ 25/7
 προς Πειραιά 1/7
 προς Αυστραλία 23/7
 προς Νταμμά 24/7
 • Τιμόρο 26/7
 προς Τάιπια 22/7
 προς Ιταλία 23/7
 προς Γιβραλτάρ 19/5
 α. Βανκούβερ 8/6
 • Σαίν Τζονς 27/7
 προς Κωνσταντία 28/7

ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.)	68	39530
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΔΑΦΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΔΑ'ΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΔΑ'ΤΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΔΑ'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΔΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΔΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΔΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΔΕ'ΙΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΔΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΔΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΔΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΟΥΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΔΟΥΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΔΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΔΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΔΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΟΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217

ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ.	78	8874
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΡΣΙΝΑΙ	77	5785
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	73	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478

ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΑΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΩΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΙ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΥΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΘΩΟΝΗ (6).....	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΙΜΑΝ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΠΓΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (6).....	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (6).....	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΟΥ (μ).....	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ.....	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (6).....	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (6).....	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (6).....	90	53000

ε. Μπάγια Μπλάνκα 23/5
 ε. Κασσιούγκ 14/7
 υπεστέλιε σημ. Αγ. Βικεντίου
 προς Σαγκάη 14/7
 αρχειί Ν. Ορλεάνη
 προς Ν. Ορλεάνη 9/7
 προς ΗΠΑ 20/7
 αρχειί Ν. Ορλεάνη
 ε. Γκλόβερστον 14/7
 ε. Ν. Ορλεάνη 29/7
 ε. Ρίο Χάινα 2/7
 αρχειί Ν. Ορλεάνη
 αρχειί Ν. Ορλεάνη
 αρχειί Ν. Ορλεάνη
 αρχειί Ν. Ορλεάνη
 προς Αγκοναντούλτσε 17/7
 ε. Προγκρέσο 18/7
 α. Ν. Ορλεάνη 17/7
 ε. Λος Πάμπας 29/7
 α. Ν. Ορλεάνη 25/7
 α. Ν. Ορλεάνη 28/7
 μετ. «Ελένη»
 ε. Ν. Ορλεάνη 29/7
 προς Ρίο Χάινα 21/7
 ε. Μπελίζ Σιτ 23/7
 δ. Παναμά 19/7
 α. Ν. Ορλεάνη 18/7
 α. Ν. Ορλεάνη 19/7
 προς Ν. Ορλεάνη 21/5
 α. Ν. Ορλεάνη 30/7
 α. Χιούστον 20/7
 προς ΗΠΑ 23/7
 ε. Σετσουμπάλ 15/7
 α. Μπιουόντ 17/7
 α. Ν. Ορλεάνη 20/7
 προς Αϊμπου 23/7
 προς Ισπανία 20/7
 προς Σιγκάγκ 1/7
 προς Χάμπτον 17/7
 προς Νιούπορτ 20/7
 ε. Αμβέρσα 1/8
 ε. Πειραιά 27/7
 επιυλήθη αλλοδαπούς
 ε. Δουνκέρκη 29/7
 προς Ντρώρες 13/7
 μετασκευάζεται Πειραιά
 προς Σιγκάγκ 10/7
 προς ΗΠΑ 19/7
 προς Κορέα 3/7
 προς Πειρία 14/7
 αρχειί Πειρία

προς Ρίσαρντς Μπαί 5/7
 προς Οράν 29/6
 ε. Μοντεβιδέο 26/7
 προς Σαλόβερν 13/7
 προς Φουτζέρα 21/7
 προς Θασσαλονίκη 12/7
 προς Μπριουμπούλετ 27/7
 προς Αυμβούργο 31/7
 ε. Γκνάνσκα 16/7
 προς Παρανάουα 22/7
 ε. Κων/πολη 27/7
 προς Γιοχοχάιμα 21/7
 επισκ. Κιέλο 10/7
 προς Μιλάκι 29/7
 ε. Μεκλίη 2157
 προς Καστέλλον 24/7
 προς Σουσιέλι 22/7
 προς Ρότερνταμ 21/7
 προς Αυγουστά 27/7
 προς Νοβοροσίακ 26/7
 ε. Τζέντα 7/7
 α. Κόρπους Κρίστι 12/7
 προς Αμβέρσα 22/7
 πρ. «Nike»
 προς Δ. Αφρική 15/7
 προς Αρούμα 16/7
 προς Κίνα 19/7
 ε. Χέι Πόιντ 22/7
 προς Χέι Πόιντ 21/7
 ε. Κασίμα 12/7
 προς Άμπιτ Πόιντ 22/7
 ε. Σάντα Μάρτα 22/7
 προς Άντεν 1/8
 ε. Λάγος 14/
 α. Τέμα 22/5
 προς Χο Τσί Μινχ 9/7
 προς Ιτακούβι 26/7

προς Ρότερνταμ 2/7
 ε. Σετομπάλ 30/7

 ε. Κουϊγκντάο 10/7 -
 προς Γιοκοχάμα 25/7
 προς Κόμπε 17/7
 προς ΗΠΑ 17/7
 ε. Τακόμα 24/7
 προς Ίμινγκχαμ 26/7
 προς Πόρτ Σάις 22/7
 προς Σινγκάπ 29/7
 ε. Μπωμόντ 27/7
 προς Αλγερία 28/7
 α. Χόγκ Κόντ 29/7
 προς Ν. Αφρική 25/6
 προς Χόρκυ 16/5
 μετ. «Καλιτέ» (ε.)
 προς Κεμπέκ 24/7
 προς Ίμινγκχαμ 26/7

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (6.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΩΝΙ (6.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΕ	77	14638
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (6.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (6.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΖΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΤΑΜ	81	18576
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (6.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΝΙΣΙΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΛ	78	24941
ΠΑΝΔΑΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΟΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (6.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (6.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (6.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (6.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (6.)	73	17355
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (6.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (6.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (6.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΞΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑΪΤΕΡ	82	2477
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18777
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΥΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΙ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑΪ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
PRIMA ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΞΙ	70	11716
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΩΤΑΝΑ	78	11341

ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ.....	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.).....	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).....	88	25000
ΣΑΜΟΣ.....	74	13633

προς Γιβραλτάρ 10/7
 προς Νιγηρία 19/7
 προς Κίνα 2/7
 μετ. «Τζίνι» (ε.)
 α. Ν. Ορλέαν 21/7
 ε. Χόγκ Κιν 17/7
 προς Πούτα Καντόν 21/7
 προς Μιούκα 17/7
 ε. Σάο Σεμπαστιάο 29/7
 ε. Πόρτ οφ Σπείν 24/7
 προς Ελλάδα 26/6
 προς Παπεετέ 12/7
 προς Αγκούργο 23/7
 μετ. «Αλλάζ» (ε.)
 προς Παράναγουα 28/6
 προς Ιαπωνία 7/7
 προς Μαρίνα ντι Καράρα 30/7
 προς Ισραήλ 27/7
 ε. Πειραιά 19/6
 προς Τσιβόν 20/7
 προς Νιγηρία 30/7
 α. Ν. Ορλέαν 24/7
 προς Τζακάρα 16/7
 προς Ινδία 8/7
 α. Ν. Ορλέαν 17/7
 α. Ν. Ορλέαν 28/7
 προς Μπαγκόγκ 9/7
 προς Κέϋ Γουέστ 18/7
 προς Αυστραλία 20/7
 προς Τζέμπεαλ Άλι 9/7
 προς Ν. Αφρική 2/7
 προς Ουλάν 28/7
 προς Πόρτο Μπολιβάρ 24/7
 ε. Κάντα 5/7
 ε. Πειραιά 4/7
 προς Χάρκ 18/6
 προς Γιάννου 13/7
 α. Γκεντίτζμαουβ 28/7
 προς Γουατεμάλα 23/7
 αργεί Πειραιά
 προς Κασσιούγκ 5/7
 επισκ. Πειραιά 15/7
 προς Μανίλα 26/6
 προς Σουέζ 26/7
 ε. Άντεν 22/6
 προς Ελλάδα 26/7

προς Σάντος 24/7
 προς Νιούκαστλ 21/7
 ε. Κων/πολη 27/7
 προς Πειραιά 21/7
 ε. Πειραιά 4/7
 ε. Δαμιάττα 31/7
 α. Αλεξάνδρεια 28/7
 προς Λάγος 17/7
 ε. Αλεξάνδρεια 20/7
 προς Μπ. Χορνέι 11/6
 προς Γκβέλεστον 26/7
 προς Γιοκοχάμα 12/7
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 προς Περσικό 7/6
 προς Ρίτσαρντς Μπαιή 27/7
 προς Αγγλία 23/7
 προς Κορέα 10/7
 α. Ν. Ορλεάν 30/7
 προς Μαντράς 30/7
 στο Λουμπτο
 α. Καργατένα 17/7
 ε. Γκντάνοκ 27/7
 προς Αράπανον 23/7
 προς Μπάτον 21/7
 ε. Κολομπία Ρίβερ 24/7
 προς Τσούτσες 20/7
 α. Ν. Ορλεάν 20/7
 ε. Ταλχερούνα 14/7
 ε. Σιβταβέστια 26/7
 στο Σουέζ (αποθήκη)
 προς Ν. Ορλεάν 21/7
 προς Σάντουιτς 24/6
 α. Γιούροπαρτ 10/7
 στη Φουτζέιρα 30/7
 προς Παρανάγουα 5/7
 στο Καράτσι 24/7
 ε. Βόλο 26/7
 προς Ντερίνς 23/7
 α. Μανερντόνα 24/7
 προς Θεσσαλονίκη 26/7
 προς Ραμπή 26/7
 προς Σ. Αραβία 28/7
 ε. Πάχη 28/7
 μεταφορές Πάτρως
 προς Αλγέρι 25/5
 προς Γκόλντς 22/7
 ε. Μπαθναγκάρ 19/5
 προς Αλγερία 21/7
 ε. Πειραιά 21/7
 προς Περσικό 15/7
 προς Χαϊκού 17/7
 α. Χόγκ Κόγκ 21/7
 δ. Θράντνεϊ Άϊλαντ 21/7
 ε. Κόρινθο 26/7

προς Μπ. Άϊρες 15/7
 € Γένοβα 27/7
 προς Βέντσπιλς 24/7
 προς Ινδία 4/7

ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6477
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΑΛ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΕ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΦΝΑ (δ)	86	41776

ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ.....	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ.....	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΞ.....	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ.....	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).....	74	122222
ΣΟΠΕΝ (δ.).....	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ.....	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ.....	78	34034
ΣΟΥΦΙΑ Κ.....	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ Μ.....	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	58385
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).....	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	85	22721
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.).....	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9837
ΣΥΡΑ (δ.).....	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.).....	90	27500
ΣΧΟΤΡΑΣ.....	82	31323
ΤΑΝΤΑ.....	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).....	62	1591
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.....	83	35762
ΤΖΟΥΞΑΡΑ (δ.).....	63	9143
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348
ΤΗΝΟΣ.....	73	77377
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΡΟΛ.....	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΑ.....	78	19211
ΤΟΠΑΣ.....	85	28000
ΤΟΠΑΣ.....	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ.....	76	36204
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ.....	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ.....	64	9999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ.....	75	55955
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΡΡ.....	77	13663

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ.....	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167
ΦΑΙΔ.....	76	56192
ΦΑΙΔΡ ΔΕΛΤΑ (Δ.).	59	13354
ΦΑΙΔΡ ΜΙΛΟΥ.....	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (Δ.).	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ.....	72	41133
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ.....	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (Δ.).	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (Δ.).	75	13825
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (Δ.).	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (Δ.).	74	118215
ΦΕΝΙΛΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (Δ.).	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.....	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19045
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19045
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.....	84	19045
ΦΙΔΙΑ.....	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (Δ.).	76	41330
ΦΙΝΕΣ Λ. (Δ.).	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (Δ.).	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ.....	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΑΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.....	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	66	12098

α. Ν. Ορλεάνη 18/7
 προς Σάντος 27/7
 προς ΗΠΑ 9/7
 προς Χάμπτον 24/7
 πρ. «St. Nikolai»
 προς ΗΠΑ 9/7
 α. Βαλέντσια 27/7
 ε. Ρότερνταμ 1/8
 ε. Σακάλ 27/7
 ε. Ρότερνταμ 30/7
 προς Μόουτον Μαγκάνου 24/7
 προς Κριστομπάλ 26/7
 προς Αλεξάνδρεττα 20/7
 ε. Πειραιά 1/7
 ε. Πειραιά 25/7
 προς Μεράκ 8/7
 ε. Λάγος 2156
 πρ. «Muleha Tapa»
 ε. Σαγκάη 8/5
 πρ. «Λασιό»
 προς Κώ 24/7
 ε. Πειραιά 28/7
 προς Περαικό 27/7
 α. Ρας Τανούρα 27/7¹

στη Μαρσιούπολη 17/7
 προς Σικάγο 21/7
 α. Χόγκ Κόγκ 25/7
 προς Αυστραλία 10/6
 προς Σάντος 29/6
 α. Σ. Τζών 10/7
 αρχεί Πειραιά
 πρ. «Fairfield Jason»
 προς Βραζιλία 28/7
 πρ. «Moleson»
 α. Ριγιέκα 15/7
 ε. Λάγος 20/7
 ε. Νταρ ε Σαλάμ 1/7
 ε. Πόρτ Κανάβερλο 14/7
 α. Ν. Ορλεάνη 21/7
 προς Σ. Αραβία 10/7
 προς Ν. Αμερική 25/7
 προς Σαγκανασκέι 18/7
 προς Μπ. Χομπίνι 20/7
 πρ. «Agnes»
 μετ. «Genie» (μ.)
 προς Λουϊζιάνα 30/6
 ε. Προνκρέσο 12/7
 ε. Μπαγκκόγκ 14/7
 πρ. «Luna»
 προς ΗΠΑ 19/7
 προς Ιαπωνία 12/7
 θέση 37.21. Β., 09.25 Α. 25/7
 ε. Πόρτ Ελίζαβεθ 16/7
 προς Ινδονησία 28/6
 προς Βομβάη 12/7
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Ρουμανία 10/7
 μεταφορές Καραϊβικής
 ε. Άκουπα 24/7
 προς Νιγηρία 18/7
 πρ. «Μπάτης»
 ε. Πειραιά 10/6
 προς Μουκάλα 15/6
 ε. Ρίο Ιανέιρο 13/7
 στο Γκιζάν (αποθήκη)
 προς Η.Α.Ε. 29/5
 προς Σάντος 13/7
 προς Ρίο Ιανέιρο 11/7
 προς Σαν Φραντσίσκο 15/6
 προς Ρισορντιν Μπαϊ 27/6
 στη Μανίλα 24/7
 προς Κιουρασάο 12/7
 προς Μπαγκκόγκ 26/7
 ε. Λέγκχορν 28/7
 προς Σετσουμπάι 24/7
 προς Παράγουαϊ 6/7
 ε. Κολόμπια 27/7

προς Πόρσγκρουιν 14/7 ι
 α. Χιούστον 14/7
 προς Βράκλεϊον 14/7
 προς Κόλπο ΗΠΑ 18/7
 επισκ. Πειραιά 15/2
 π. «Κοκκάδ»
 μεσογειάκις μεταφορές
 ε. Μπ. Άϊρες 9/7
 αργεί Πειραιά
 α. Ν. Ορλεάνη 30/7
 προς Αρούμα 15/7
 προς Κόλπο ΗΠΑ 20/7
 προς Σιγκαπούρη 13/7
 προς Μεξικό 22/7
 α. Τζουσιμα Τέρμ. 13/4
 μεσογειάκις μεταφορές
 α. Ν. Ορλεάνη 23/6
 ε. Γιοκοχάμα 26/7
 ε. Κουίνγκσντάιτ 15/7
 προς Ιαπωνία 23/6
 προς Ρόττερταμ 15/7
 αργεί Πειραιά
 προς Σκίτα 25/7
 προς Χιούστον 27/7
 προς Αρούμα 27/7
 προς Ρίτσαρντ Μπαίλι 24/6
 προς Κουαρέμπαν 8/7
 αργεί Πειραιά
 προς Παρανάγουα 6/7
 ε. Μαφνερντόνα 25/7
 ε. Νάμψμαν 24/7
 προς Ρουέν 1/8
 α. Ν. Ορλεάνη 21/7

ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑ'ΑΜΟΝΤ.....	73	62233
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.....	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ.....	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α'Τ'ΑΝΤ.....	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡ.....	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡ.....	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	146309

προς Κίνα 26/6	
α. Ν. Ορλεάνη	
€ Χάμπτον 27/7	
προς Ευρώπη 8/7	
€ Πόρτο Βέας 21/7	
α. Χιούστον 23/7	
€ Τζουάιμα 17/3	
προς Μπ. Χομινί 11/7	
προς Ρας Τανούρα 16/7	
€ Βικτόρια 26/7	
€ Σάντος 30/6	
προς Ναβοροσίσκ 21/7	
προς Ινδία 20/7	
πρ. «Lorado»	
€ Χοντίντα 22/7	
στο Πόρτο Λυμόν 25/3/91	
€ Αίγιον 23/7	
πρ. Τούρμπο 16/7	
προς Πόρτο Καμπέλο 20/7	

ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.).....	89	27500
ΧΑΝΙΑ (δ.).....	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡ.....	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	77	15500
ΧΛΟΗ.....	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡ.....	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.).....	73	101440
ΧΩΚ (δ.).....	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.....	86	59850

προς Σάντος 15/7	
προς Κλαϊπέδα 15/7	
€ Λέγκχορν 26/7	
πρ. «Kristina»	
προς Ρουμίκ 1/7	
προς Ελλάδα 24/7	
στη Μανίλα 20/7	
προς Νοβοροσίσκ 15/7	
προς Γιβραλτάρ 20/7	
προς Σιγκαπούρη 23/7	
προς Βανκούβερ 23/7	
προς Μπελαγούνα 21/7	
προς Τέμα 28/7	
μεταφορές Περισκοί	
€ Σιγκαπούρη 2/7	
€ Ταμπίκο 26/7	
προς Σ. Ευστάθιο 30/7	
€ Αλεξανδρέτα 24/7	
€ Σκάπα Φλόου 30/7	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.).....	72	11702
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
ΑΓΙΑΞ (κ.).....	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΙΝΑ (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 (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
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.).....	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.).....	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.).....	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (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
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΙ'ΛΑ		
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376
ΑΙ'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΕ ΝΤΑ'ΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΙ'Σ ΚΡΕΣΤ (κ.).....	75	8423
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	9710
ΑΙΤΖΙΑΝ 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 I (κ.).....	74	39050
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.).....	75	40633

€ Αμβέρσα 1/7	
προς Γιοσσά 11/6	
πρ. «Rachel V»	
€ Νικόσια 18/6	
προς Κων/πολη 13/6	
προς Μεσόγειο 10/6	
€ Κερμέκ 20/6	
προς Λα Πας 21/5	
€ Αμβέρσα 1/7	
€ Γδύνια 28/6	
€ Ν. Ορλεάνη 30/6	
€ Ν. Ορλεάνη 24/6	
α. Άκομα 25/6	
προς Σαλβαντόρ 17/6	
προς ΗΠΑ 10/6	
προς Πύλο 12/6	
στο Ταμπίκο 25/6	
προς Λομπότι 22/4	
α. Άκομα 25/6	
προς Ρίο Ιαντίρο 29/6	
δ. Κων/πολη 15/4	
προς Αμβέρσα 19/6	
προς Γαλλία 23/6	
προς Μπ. Αμπάς 10/6	
α. Ν. Ορλεάνη 9/6	
προς Γιβραλτάρ 14/6	
προς Λονδίνο 24/6	
€ Ν. Ορλεάνη 29/6	
α. Δουκέρκη 28/6	
€ Λάγος 28/5	
προς Σουηδία 19/6	
προς Νταρ ες Σαλάμ 15/6	
προς Ινδία 14/6	
προς Φουτζέιρα 24/6	
προς Αυγούστα 25/6	
€ Μαντράς 25/6	
προς Ιράν 20/6	
προς Άντεν 28/6	
προς Άντεν 16/6	
προς Βιτόρια 4/6	
α. Μπιλμπάο 29/6	
€ Καλλάο 21/6	
προς Σιενφουέγκος 6/6	
προς Οδησσό 22/6	
προς Χάιφα 28/6	
προς Βιζακαπατάνμ 10/6	
α. Λας Πάλμας 27/6	
προς Ροστόκ 21/6	
προς Μπρεμερχόβεν 21/6	
προς Σάο Σεμπασιάνο 16/6	
προς Γιάνμπου 21/6	
€ Ντάρμπαν 30/6	
προς Ιράν 31/5	
α. Χιούστον 13/6	
προς Γκιζόν 3/7	
προς Δουκέρκη 30/6	
αργεί Ραβέννα	
€ Αμβέρσα 1/7	
προς Φινλανδία 4/6	
α. Ν. Ορλεάνη 28/6	
€ Κάντλα 15/6	
προς Πειραιά 23/6	
προς Λουάντα 27/6	
€ Τής 4/7	

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.).....	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.).....	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.).....	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ (μ.).....	73	14364
ΑΛΕΞΗΣ (μ.).....	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΙΟΣ (κ.).....	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I (π.).....	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ.).....	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.).....	86	19802
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.).....	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.).....	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.).....	79	12775
ΑΛΜΑΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.).....	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.).....	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.).....	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.).....	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.).....	72	43243
ΑΝΑΣ (δ.).....	72	122926
ΑΝΑΣ 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
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.).....	78	9485
ΑΝΘΕΡΟΝ ΕΞΠΡΕΣ (μ.).....	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.).....	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.).....	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.).....	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.).....	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.).....	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.).....	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.).....	77	19166
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).....	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).....	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.).....	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.).....	75	35354
ΑΠΙΛ (Μπχ.).....	74	18006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.).....	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.).....	77	1599

προς Ινδία 27/6	
στο Φρήπορτ 20/5	
προς Βραζιλία 2356	
€ Ραβέννα 25/3	
επιβλήθη Έλληνες	
€ Πόρτ Καρτιέρ 8/6	
προς Μπουεναβεντούρα 11/6	
προς Πόρτ Σάϊδ 3/6	
πρ. «El Ancora»	
προς Μανίλα 31/5	
€ Πόρτ Κέλαγκ 28/6	
€ Βάρνα 23/6	
στο Καράτσι 8/6	
προς Ιαπωνία 10/6	
προς Μπ. Αμπάς 13/6	
προς Φος 25/6	
προς Σάντος 7/6	
προς Καλλάο 25/6	
προς Ν. Αμερική 5/7	
α. Λός Άντζελες 18/6	
προς Κόλομπο ΗΠΑ 18/6	
€ Κοπεγχάγη 27/6	
επισκ. Πειραιά 25/6	
πρ. «Domizetti»	
προς Ρουέν 28/6	
προς Φουτζέιρα 13/1	
α. Καράτσι 28/6	
προς Πασαγκαούλα 24/6	
προς Σμύρνη 30/6	
προς Πόρτ Χάρκουρτ 16/6	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Εσενάδα 17/6	
α. Ν. Ορλεάνη 11/6	
στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)	
προς Βραζιλία 9/6	
προς Περσικό 9/6	
α. Ντόρντρεχτ 27/6	
προς Ιαπωνία 26/6	
α. Φρήπορτ 30/6	
προς Ιαπωνία 2/6	
προς Μαράκκιο 24/6	
προς Καράτσι 29/6	
προς Ινδονησία 5/6	
προς Ρωσία 17/6	
προς Τόμα 15/6	
προς Πόρτο Λυμόν 24/6	
προς Μπ. Άϊρες 28/6	
προς Ν. Αφρική 15/6	
προς Ινδία 18/6	
επισκ. Κεϊπτάουν 6/7	
προς Πόρτο Καμπέλο 23/6	
προς Μεξικό 1/6	
€ Τσιταγκόνγκ 29/6	
προς Ιταλία 30/6	
προς Βιτόρια 23/6	
προς Ελλάδα 27/6	
προς Ιταλία 28/6	
προς Τακοράντι 24/6	
προς Αλγέρι 25/6	

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	72	10418
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΣΤΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (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 (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΓΜΑΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΥ' (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

προς Δακάρ 8/5
 πρ. «Dedi»
 προς Ρίτσαρντ Μπαιν 17/5
 προς Βατούμ 27/6
 ε. Βερακρούζ 10/6
 α. Κελητάουν 12/6
 προς Αιθιοπία 3/7
 προς Φουτζέιρα 4/5
 προς Βαλπαράϊσο 8/6
 προς Ιαπωνία 9/6
 α. Δακάρ 13/5
 α. Αμβέρσα 4/6
 προς Ν. Αφρική 14/6
 πρ. «Rona A.»
 ε. Ρότερνταμ 5/7
 προς Λος Άντζελες 16/6
 προς Τρίπολη 12/6
 προς Σαλντάν Μπαιν 2/7
 προς Κόγκλιαν 18/6
 ε. Καέν 23/6
 διάλυση Μπαγκλαντές
 μετ. «Gitarra» (μ.)
 προς Κήλαγκ 20/6
 προς Σεβίλη 1/7
 προς Βρέμη 26/6
 προς Γισσού 3/6
 προς Ισραήλ 21/6
 α. Νιούκαστλ 17/6
 προς Πειραιά 11/6
 ε. Πόρτ Τάλμποτ 3/7
 ε. Ν. Ορλεάνη 27/6
 α. Ν. Ορλεάνη 27/5
 ε. Ρότερνταμ 27/2
 ε. Μπαγκλάντ 3/6
 προς Χιούστον 22/6
 προς Άρζου 1/7
 ε. Μορμουγκά 10/6
 προς Μακτίο 28/6
 προς Πόρτο Ορντάς 14/6
 προς Σαν Φραντζίσκο 23/6
 ε. Σιγκαπούρη 2/3
 προς Νταρ ες Σαλάμ 9/6
 μεταφορές Ινδονησίας
 προς Αβάν 27/5
 στο Ρίτσαρντ Μπαιν 6/6
 πρ. «Bergebonde»
 ε. Πόρτ Καρτίερ 9/6
 α. Βομβάη 7/3

προς Νοβοροσίσκ 24/6
 επισκ. Ρότερνταμ 11/6
 πρ. «Valencia»
 μεταφορές Πάτρος
 προς Αγκόλα 25/5
 ε. Λάρνακα 1/7
 α. Κοναρού 25/6
 α. Άκαμα 25/6
 προς Ελλάδα 26/6
 προς Ρεσίφ 13/6
 ε. Μπαγκλάντ 15/6
 μεταφορές
 α. Αμβούργο 19/5
 α. Λέγκορν 3/6
 προς Μαριουπόλ 6/6
 ε. Λάγος 15/2
 προς Ήστ Λόντον 5/6
 ε. Λα Γκουάι 16/6
 ε. Μανφρεντόνια 31/5
 προς Αιθιοπία 2/7
 ε. Κοναρού 26/6
 ε. Μπέρτα 8/6
 προς Μπέρτα 23/6
 προς Ρένι 14/6
 προς Ποντιανόγκ 9/6
 ε. Σαγκάη 23/6
 προς Οράν 3/4
 α. Βενετία 23/6
 α. Σέμου 18/5
 προς Νιούλα 29/6
 προς Βαλπαράϊσο 9/6
 ε. Ντόβερ 12/6
 προς Μπουρναί 19/6
 προς Χοντίντα 1/6
 προς Δ. Αφρική 14/5
 ε. Σαλέρνο 23/6
 στον Πειραιά 18/6
 στη Λα Γκουάιρα 6/12
 στον Πειραιά 12/6
 επισκ. Πειραιά 12/6
 προς Θεσσαλονίκη 30/6
 προς Ιαπωνία 17/6
 ε. Τσιανγκκόνγκ 1/7
 ύψωση κυριακή
 ε. Μόγκλα 9/6
 προς Μπαγκλάντ 14/6
 α. Μομπάσα 21/5
 α. Αλεξάνδρεια 24/6
 ε. Γκουαϊακούβ 9/6
 επισκ. Πειραιά 16/5
 προς Οδησσό 13/6
 ε. Ακαγιούτα 17/6
 προς Πειραιά 23/6
 ε. Μπάχια Μπλάνκα 28/6
 ε. Κριστοπόλ 15/6
 προς Ιταία 30/6
 α. Ν. Ορλεάνη 19/6
 προς Αγ. Θεόδωρος 23/6
 προς Χοντίντα 21/6
 προς Μπρίντζ 15/6
 προς Πειραιά 12/6
 ε. Ντόρντρεχτ 20/6

ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΤ' ΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΜΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑ'ΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΗΚ ΦΑΤ'ΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔΑ'ΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕ'ΙΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΕ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) *	71	56800
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	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. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	9048
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
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. ΚΑΠΙΤΟΛΑ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. 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 ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155
ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΝΤΣ (μ.)	78	14983

ε. Ίνκε 3/7
 προς Τζιμπούτι 24/5
 προς Ρουαί 25/6
 προς Ιταλία 3/7
 προς Μπαχράιν 1/7
 α. Χόγκ Κόγκ 18/6
 α. Φουτζέιρα 13/6
 προς Τζουμπάι 28/6
 προς Μιλδρό 22/6
 ε. Πειραιά 17/6
 προς Α. Πετρούπολη 13/6
 επισκ. Ρότερνταμ 3/7
 στο Ν. Μαγκαλόρ 27/6
 ε. Ν. Ορλεάνη 30/6
 επωλήθη αλλοδαπούς
 στο Πόρτ Κέλαγκ 24/6
 προς Τζακάρτα 10/6
 ε. Νταρ ες Σαλάμ 18/6
 προς Ταγκουόρα 23/6
 α. Ν. Ορλεάνη 22/6
 προς Ροζάριο 8/6
 πρ. «Στέινλες Έμπερορ»
 ε. Κομά Μπαιν 17/6
 προς Σιγκαπούρη 2/6
 ε. Νταμπαμ 27/6
 προς Ν. Ορλεάνη 27/6
 ε. Ν. Ορλεάνη 29/6
 προς Βιτόρια 2/6
 α. Νάπολη 20/6
 επισκ. Ρίο Ιανέιρο 25/6
 προς Τόκυο 30/5
 προς Μανζανίλο 6/6
 επισκ. Τούβαν 25/6
 α. Βανκούβερ 24/6
 ύψωση λιβεριακή
 μετ. «Nagavator D.»
 ε. Βερακρούζ 14/6
 α. Ν. Ορλεάνη 17/6
 α. Λισαβώνα 27/6
 προς Γκρατί 19/6
 α. Πόρτο Σάντα Μαρία 24/6
 α. Γιούροπορτ 5/6
 προς Βερακρούζ 23/6
 πρ. «World Symphony»
 επισκ. Πειραιά 27/2
 προς Γιοκοχάμα 27/5
 ε. Χουάγκου 6/6
 πρ. «Federal Hudson»
 αναμένει Φουτζέιρα 4/4
 προς Ρίο Ιανέιρο 14/6
 προς Μπαγκλάντ 27/6
 επισκ. Κήλαγκ 25/6
 ε. Λισαβώνα 18/6
 προς Γιβραλτάρ 23/6
 προς Σουέζ 11/6
 ε. Ν. Ορλεάνη 1/7
 ε. Δουνκέρκη 28/6
 προς Ινδία 17/6
 ε. Σαν Λορέντζο 20/6
 προς Μαλόμπο 24/6
 προς Μπόνου 3/5
 προς Τρινκομάλη 3/6
 ε. Κουίνσμουαγκντ 12/6
 προς Μομπάσα 2/6
 προς Σαγκάη 5/6
 προς Μερσίν 12/6
 α. Άντεν 16/6
 ε. Ντάρμπαν 29/6
 μετ. «Hambay» (Ονδ.)
 προς Θεσσαλονίκη 24/6
 προς Ιντσόν 31/5
 μετ. «Mindanao Trader» (Μηχ.)
 α. Τερνέστη 22/6
 μεταφορές Περισκο
 προς Καμίντα 2/6
 προς Κοβίν 15/6
 ε. Λισαβώνα 28/6
 προς Πειραιά 3/6
 προς Βενεζουέλα 7/6
 προς Κεραπάγκ 20/6
 προς Μιζουράτα 26/5
 α. Ν. Ορλεάνη 16/6
 στη Λας Πάλας 9/5/91
 προς Κόλο ΜΠΑ 19/6
 α. Άντεν 17/6
 α. Τζουμπάι 22/6
 προς Περακό 25/5
 προς Ρας Τανούρα 2/6
 ε. Παλάσο Μπακόμ 9/6
 προς Κόλο ΜΠΑ 27/5
 προς Φιλίππινες 27/6
 α. Ν. Ορλεάνη 1/7
 επισκ. Νταμπαί 20/5
 προς Ερυθρά 24/5
 α. Ρας Τανούρα 9/5
 α. Χιούστον 8/6
 προς Σιγκαπούρη 22/5
 προς Σιγκαπούρη 26/5
 προς Περισκό 23/6
 προς Γιούροπορτ 22/6
 προς Κίνα 18/6
 προς Βερακρούζ 10/6
 ε. Ρεσίφ 20/6
 προς Ρίο Πλέιτ 22/6

ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307	προς Γιάννου 23/6
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7)	77	14274	ε. Ελσινόρη 30/5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	προς Σιγκαπούρη 18/6
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	ύψωση ελληνική
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	επισκ. Τόμας 2/7
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	αναμένει Φουτζέιρα 15/4
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Δακάρ 18/6
ΕΜΙΛ Σ. II (κ.)	75	9440	ε. Μπράνσβικ 15/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	68	35487	προς Βραζιλία 28/6
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	επισκ. Πειραιά 24/4
ΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	α. Μπάρμπερς Πόιντ 30/6
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Ινδία 7/6
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	προς Αμπιζάν 20/6
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Γκντάνσκ 27/6
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	α. Βόλο 4/4
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤΒ (κ.)	86	15952	προς Ρότερνταμ 26/6
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	επισκ. Πειραιά 23/6
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. Ντάρμπαν 18/6
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I. (π.)	84	22629	επιωλήθη αλλοδαπούς
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	προς Παρίσι Γκουττάγκ 21/6
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αναμένει Φουτζέιρα 15/4
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Ιμπέρια 24/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I. (κ.)	73	1598	προς Βεγκάζ 5/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	προς Τρίπολη 26/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ III (κ.)	83	2641	πρ. «Litsa N»
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	προς Σ. Αραβία 22/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Αλεξάνδρεια 2/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	α. Σ. Τζών 25/6
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Μπασσού 20/5
ΕΥΒΟΓΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς ΗΠΑ 19/6
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	ε. Βαλλέττα 28/6
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Ν. Ορλεάνη 1/7
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Σιγκαπούρη 26/6
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Κόρπους Κρίστι 20/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΚ (π.)	76	9651	προς Λουάντα 9/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΚ (π.)	77	15356	α. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Κων/πολη 23/6
ΕΥΡΥΛΗ (μ.)	69	16229	προς Αβάνα 5/5
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Γκάβροτον 3/6
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	α. Ν. Ορλεάνη 1/7
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	α. Σ. Νικόλας Μπ. 25/6
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	μετ. «Ομίος» (μ.7)
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	προς Ρίο Πιλέϊ 25/5
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	ε. Τζέμπελ Άλι 20/3
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	προς Μομπάσα 22/6
ΖΕΥΣ I. (π.)	60	17447	στη Σαφόνγκα (αποθήκη)
ΗΒΗ	79	16379	προς Χιούστον 4/7
ΗΡΑ *	79	16390	προς ΗΠΑ 24/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Καβάλλα 24/6
ΗΣΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	73	7348	προς Νταβάο 24/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Παρανάγια 25/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασούρα 10/5/90
ΘΑΛΑΞΙΑ (μ.)	67	10152	ε. Φουτζέιρα 14/6
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	επισκ. Μάλτα 1/6
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Άμστερνταμ 15/6
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	δ. Ντόβερ 30/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	δ. Πόρτ Σαϊδ 27/6
ΘΕΟΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Λορέ 22/6
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032	προς Βραζιλία 29/5
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ II (κ.)	78	15086	μετ. «CGM Kleber» (κ.)
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ)	72	2934	ε. Πειραιά 19/3
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	ε. Σιγκαπούρη 17/6
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887	στον Πειραιά 15/6
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	μετ. «J and D. Friendship» (π.)
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Αγαθίρ 26/6
ΘΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ.μ.)	75	21296	πρ. «New Venture»
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Μπελόουιν 2/6
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	ε. Ν. Ορλεάνη 12/6
ΙΑΙΩΝ (κ.)	72	8016	προς Αφρική 7/5
ΙΑΧΟΣ	73	25045	α. Γιούροπορτ 13/5
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	προς Σιγκαπούρη 10/4
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	ε. Μομπάσα 10/6
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	ε. Έμντεν 30/6
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Μουρρόν 15/6
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	στο Ναγκασάκι 25/6
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416	προς Γκίλντ 27/6
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	προς Γιούζιν 28/6
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	ε. Ντάρμπαν 29/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	α. Άκαμα 27/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Πειραιά 28/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	προς Ν. Κορέα 2/6
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΕΪΝΤ (δ)	75	7297	πρ. «Jade»
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927	προς Σεβίλλη 26/6
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	προς Ντουάλα 27/6
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	επισκ. Πειραιά 1/6
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Λα Πλάτα 22/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Ταϊβάν 29/6
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	ε. Ντάρμπαν 29/6
ΙΤΑΖΑΤ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	α. Άντεν 27/5
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Ν. Υόρκη 25/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Ταϊτσόγκ 19/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Σάντος 15/6

ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	προς Αλγέρι 10/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Πειραιά 17/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	δ. Πόρτ Σαϊδ 11/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	ε. Χοντίντα 6/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Ρίγα 28/6
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Μπαγκόγκ 16/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	μετ. «Captain» (AB)
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Μορμουγκάο 29/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	προς Αμβούργο 27/6
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	α. Βανκούβερ 21/6
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	προς Φος 17/6
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 15/6
ΚΑΡΙΝΙΟΥ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	επισκ. Πειραιά 31/5
ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Ισπανία 28/6
ΚΑΡΑΘΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	α. Πειραιά 15/6
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	ε. Βαλλέττα 30/6
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II ('Ονδ.)	65	1219	μετ. «Mirna» (Ονδ.)
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ε. Σιγκαπούρη 29/6
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Πειραιά 28/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	α. Αλεξάνδρεια 28/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	προς Τρίπολη 26/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Ήστ Λόντον 27/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	πρ. «Monzon»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Γκρεσίκ 20/5
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	μεταφορές Βραζιλίας
ΚΑΤΥΑ Ν. (κ.)	74	26316	δ. Ντόβερ 23/6
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Ν. Ορλεάνη 27/6
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΤΥ (κ.)	71	8373	προς Ιλιτσέβσκ 27/6
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	στην Κων/πολη 19/6
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	α. Γιβραλτάρ 24/6
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Μπαγκόγκ 31/5
ΚΕΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	81	9909	προς Κέννα 26/6
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	προς Τζακάρτα 12/6
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	προς Ντουμπάι 11/6
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	ε. Ντάρμπαν 23/6
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Νταμπα 29/6
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	α. Ν. Ορλεάνη 24/6
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Τεργέστη 6/6
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.π.)	72	55878	α. Τεργέστη 15/6
ΚΙΓΚ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	76	20486	ε. Άμστερνταμ 1/7
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Μπαγκόγκ 7/6
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Σαν Λορέντζο 29/6
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	προς Μοζαμβίκη 23/6
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	προς Αλμπαρτε 24/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	προς Παρίσι Γκουττάγκ 28/6
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Μπρέϊκ 2/7
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	προς Μπαγκόγκ 28/5
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	προς Ινδία 25/5
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899	προς Γιοκοχάμα 18/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤΑΝΣ (κ.)	77	10407	προς Αμβούργο 4/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	προς Ιαπωνία 18/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	ε. Όκλαντ 1/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Βερακρούζ 23/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	διαγράφεται
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.)	74	82786	προς Περού 28/4
ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΖ (N.M.)	73	120734	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 18/6
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Βομβά 23/6
ΚΟΝΔΡΟ (δ.)	80	26976	προς Μέθουλ Ρόουινς 23/6
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	ε. Τζέμπελ Άλι 10/6
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Βαλένθια 29/6
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	προς Πόρτο Μπוליβαρ 21/6
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Βαλπαράϊσο 16/6
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	ε. Ταρραγόνα 28/6
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	πρ. «Atlanta»
ΚΟΡΙΝΘΙΟΣ	74	35014	προς Κέϊ Γουέστ 7/6
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	ε. Κοτονού 13/6
ΚΟΥΤΥΟΝ (κ.)	75	17175	προς Κίνα 10/6
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	α. Μπαμύντ 24/6
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	ε. Αμβούργο 3/7
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	α. Βανκούβερ 25/6
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Μπρισμπαίν 30/6
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Ντουμπάι 20/6
ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	προς Λικάτα 27/4
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Βαγκαρέϊ 1/7
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Κριστοπόλ 1/7
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	προς Γιάννου 21/6
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	ε. Κασσιόγκ 25/6
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	προς Παναμά 20/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 15/6
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Ντακάρ 26/6
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Τραμπαϊ 26/6
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Χάμπτον 29/6
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Σαγκάη 13/6
ΚΥΜΑ (AB)	70	1437	ε. Ναυπλία 27/6
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 26/6
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	προς Μπ. Χομίνι 31/5
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19803	προς Αλεξάνδρεια 17/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Δουνκέρη 22/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	δ. Κων/πολη 26/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	α. Ν. Ορλεάνη 22/6
ΚΩΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	προς Κοτονού 25/6
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201	επισκ. Πειραιά 30/5
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Βεγκάζ 22/6
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	ε. Φος 28/6
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	προς Μοντορίο 21/6
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	προς Αρμούλες 4/6
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Σαβάννα 23/6
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Χάμιλτον 29/6
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	δ. Παναμά 4/6
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	α. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	προς Δεμερβά 7/6

CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	προς Νταρ ες Σαλάμ 1/7
ΚΑΔΑΜΟΣ (Αβ.)	72	11171	προς Ιράν 7/6
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	ε. Αλεξάνδρεια 30/6
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	προς Ντηνρόϊτ 24/6
ΚΑΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	επιωλήθη Έλληνες
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπριντζί
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	προς Κασσιόγκ 20/6
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	προς Πόρτο Μπוליβαρ 19/6
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	ε. Σορέλ 7/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	δ. Κων/πολη 12/6
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	ε. Βάρρι 2/3
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (AB)	77	10688	α. Ν. Ορλεάνη 10/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (M.)	67	16098	προς Κίνα 14/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	προς Ρίο Γκράντε 19/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	προς Σαλντάννα Μπαϊ 20/6
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	προς Ντάρμπαν 25/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	α. Ραβέννα 26/6

ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΙΤΕΡΜΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΤΣ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΣ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (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
ΛΙΜΠΕΣΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΥ (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
ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745
ΜΑΪΑΜΙ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8047
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (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
ΜΑΟΥΝΤ ΕΪΣ (π.)	84	6687
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (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
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (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 Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΟΣ (δ.ΑΒ.)	68	39530
ΜΙΛΑΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (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 ΡΙΤΣ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867

προς Ινδία 26/5	
διάλυση Ινδία	
ε. Ιντσόν 17/6	
προς Αμβούργο 26/6	
προς Μισσισσιππί 23/6	
ε. Γένοβα 26/6	
προς Αρίκα 14/6	
ε. Παράναγους 22/5	
προς Σ. Αραβία 27/6	
προς Μπελέμ 26/6	
α. Χιούστον 13/6	
α. Λα Γκουέστα 5/6	
προς Ρότερνταμ 27/6	
ε. Τρίπολη 26/6	
προς Τουάπσε 12/6	
προς Μπαντρά Χομίνι 27/6	
α. Φουτζέιρα 1/5	
προς Πόρτ Σουδάν 23/6	
προς Πόρτ Καρτίερ 12/6	
προς Κούβα 21/4	
πρ. «Glinka»	
α. Τζουμπάι 28/5	
μετ. «Ευαγγελία Ν.» (μ.)	
α. Σ. Φραντσέσκο 28/8	
ε. Σιγκαπούρη 26/6	
προς Τσάρλεστον 15/6	
ε. Φουτζέιρα 3/5	
α. Πειραιά 7/6	
προς Ντούρες 31/5	
προς Μπ. Αμπές 26/5	
προς Μπ. Αίρες 8/6	
προς Ντιέγκο Σουαρέζ 29/6	
προς Γουατεμάλα 15/6	
ε. Πόρτο Μπαρίας 26/6	
προς Βραζιλία 6/6	
προς Αγγλία 27/6	
προς Πόρτ Σεντράλ 14/6	
ε. Παράναγους 2/6	
ε. Πειραιά 24/4	
προς Ιαπωνία 28/5	
προς Μιζουράτα 2/6	
ε. Σάντος 13/6	
ε. Πειραιά 29/6	
α. Γιούροπορτ 30/5	
πρ. «Akitsu Maru»	
προς Ταμπικό 5/6	
ε. Λάγος 20/6	
προς Κετάνου 2/6	
ε. Σιβιταβέτια 23/6	
προς Νιγηρία 1/7	
προς Λα Γκουαίρα 5/6	
προς Κοτονό 16/5	
προς Καλντέρα 10/6	
προς Οζάκα 27/6	
προς Παλάου Σαμπού 30/4	
ε. Πενάγκ 13/6	
ε. Ταϊτόρα 18/6	
προς Σαλντάν Μπαίη 24/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Χόγκ Κόγκ 2/7	
προς Βενεζουέλα 13/6	
προς Τουρκία 14/6	
προς Γιοσσό 28/6	
α. Ντάρμπαϊν 5/6	
προς Οδησσό 24/6	
προς σαν Λορέντζο 14/6	
πρ. «Navios Valor»	
προς Μπ. Χομίνι 3/6	
προς Καναδά 15/5	
ε. Ν. Υόρκη 22/6	
α. Ν. Ορλεάνη 27/6	
α. Ρας Τανούρα 21/6	
προς Χάργκ 18/6	
προς Καράτσι 25/6	
προς Μπέιρα 10/6	
α. Μακείο 13/5	
ε. Καλαί 21/5	
προς Βουλγαρία 12/6	
α. Τερνέστη 22/6	
ε. Γίβραλτ 6/6	
ε. Χιούστον 20/6	
στο Καράτσι 1/7	
α. Λέικ Τσάρλς 20/6	
ε. Ν. Ορλεάνη 1/7	
ε. Φουτζέιρα 29/6	
προς Μασσάου 5/6	
α. Κατάκολο 20/6	
προς Λιβύη 7/4	
προς Βραζιλία 24/6	
πρ. «Milos Matijevic»	
δ. Γίβραλτ 24/6	
προς Λάγος 30/6	
προς Νασσάου 22/2	
προς Ελλάδα 2/7	
προς Ν. Αφρική 31/5	
α. Καράτσι 15/6	
προς Λουάντα 25/5	
επισκ. Σ. Άννα Μπαίη 11/6	
πρ. Πόρτο Μολιβαί 9/6	
ε. Σιλκάπ 11/5	
προς Ρουέν 19/6	
αργεί Κολοούμια	
πρ. Σιλκάπ 7/5	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 26/5	
α. Αμβέρσα 1/7	
στη Σεμόγκα (αποθήκη)	
ε. Αλμράντε 29/6	
δ. Ντόβρ 3/6	
πρ. Γίβραλτ 30/5	
πρ. Σάντος 24/6	
ε. Μπογκός 7/6	
ε. Ουλσάν 7/5	

ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΤΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (λβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
Ν. ΜΕΡΙΣΙΝ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ ΙΙ (κ.)	76	64670
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΥΤΕΛΧΟΡΝ *	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	82	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.) *	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣ (κ.)	72	60414
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (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 ΣΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (ΑΒ.)	72	5450
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΓΑ Μ. (π.) *	75	1985
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) *	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.) *	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.) *	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (δ.κ.)	72	4503
ΟΡΙΖΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631

πρ. Πόρτ Σουδάν 24/6	
πρ. Ρότερνταμ 26/6	
πρ. Ταρραγκόνα 30/6	
α. Λομεί 23/5	
πρ. Ντάρμπαϊν 11/6	
πρ. Κέρς 27/6	
πρ. Ιταλία 16/6	
πρ. Ικούικε 24/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Ορλεάνη 27/6	
ε. Λας Πάλας 29/6	
ε. Τούρμπο 24/6	
ε. Ν. Κορέα 20/6	
α. Χιούστον 11/6	
πρ. Μπένου 7/6	
ε. Άσαντον 28/6	
στο Κάμπο Φλάντ (αποθήκη)	
πρ. Τζέντα 21/6	
πρ. Κο Σισάγκ 18/6	
ε. Πειραιά 28/6	
μετ. «Κυριακούλα D.» (π.7)	
πρ. Βενεζουέλα 10/6	
πρ.Κουίνχουγκνάντο 17/6	
πρ. Α. Πετρούπολη 26/6	
πρ. Σαγκάη 7/6	
ε. Τσιότσια 18/6	
μετ. «Negotiator» (κ.)	
ε. Πόρτ Άρθουρ 23/6	
ναυπηγήθηκε Τσίτα	
πρ. Πορτογαλία 11/6	
α. Βανκούβερ 27/6	
μεταφορές Αγκόλας	
α. Ντάρμπαϊν 26/6	
α. Ταρραγκόνα 29/6	
πρ. Πειραιά 26/6	

ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (κ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	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
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (ΑΒ)	86	14319
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΓ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095

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 (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503

ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20886
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΓ'ΙΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΓ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΓ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑΓ'ΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	74	44989
ΠΡΑΓ'ΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966
ΠΡΑΓ'ΙΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	30339
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	67	9629
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
ΡΑΒΕΝ (κ.)	71	9646
ΡΑΓ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (μ.)	73	30930
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995

προς Λάγος 29/5
 € Γένοβα 29/6
 αναμνεί Φουτζέιρα 15/4
 € Τζορφ Λασφάρ 6/6
 προς Μαρακόντο 15/6
 προς Παρνάντι 27/6
 προς Μαλασία 21/6
 α. Ν. Ορλεάνη 28/6

στον Πειραιά 9/6
 προς Σαπέλε 28/6
 α. Ν. Ορλεάνη 14/6
 € Παρνάγουσα 28/5
 προς Κίνα 26/6
 επισκ. Πειραιά 25/6
 € Πειραιά 26/6
 α. Αμπιζάν 7/6
 προς Αμπιζάν 12/6
 € Κωνσταντίνος 2/7
 διαγράφεται
 προς Κίνα 11/6
 προς Τουμπάρδο 23/5
 προς Σαγκάη 9/6
 € Λειψός 1/7
 προς Κριστομάλ 26/5
 α. Μπιζέρτα 13/5
 προς Γαλλία 30/6
 προς Ιράν 27/5
 δ. Θέουτα 25/6
 προς Κουσίρ 85/6
 προς Λααγιόνε 29/5
 € Ρίγα 17/6
 πρ. «Ατλάντα»
 στον Κρόντωνα 24/4
 προς Σαν Πέντρο 2/6
 προς Λέικ Τσάρλς 29/6
 € Φόρ 28/6
 προς Οδισσά 5/6
 α. Ρας Τανούρα 18/6
 προς Ροβέννα 26/6

προς Πόρτο Καρμέλο 11/6
 € Πόρτο Μαρίας 23/6
 προς Μπ. Αίρες 19/6
 προς Μπαντάρ Αμπάς 19/6
 α. Ν. Ορλεάνη 16/6
 προς Μπουλάν 12/6
 αργεί Πειραιά
 € κοιμήντο 24/6
 α. Λισαβώνα 11/5
 € Γισκαίτι 21/6
 € Πειραιά 30/6
 € Πειραιά 7/6
 προς Ρότερνταμ 8/6
 προς Βανκούβερ 16/6

προς Βανκούβερ 26/6
 προς Ινδονησία 25/6
 α. Τζουσίμα Τέρνιναλ 1/6
 προς Νταμμά 23/6
 € Λα Γκουλέτ 25/6
 προς Μομπάσα 20/6
 € Μπαγκόγκ 6/6
 € Λας Πάλαμας 8/6
 προς Βομβάη 27/5
 πρ. «Redeemer»
 € Κωνσταντίνος 28/6
 € Χιούστον 23/6
 € Τζ. Νεχρού 22/6
 προς Κο Σισάκ 18/6
 δ. Γιβραλτάρ 13/6
 € Σετουμπά 23/6
 € Χόγκ Κόνκ 2/7
 προς Κάντλα 23/6
 προς Ιντσόν 19/6
 προς Βιτόρια 18/6
 προς Παρνάγουσα 20/6
 προς Θεσσαλονίκη 30/6
 α. Λεμεσό 2/7
 ύψισσε σημαία Μόλτας
 προς Νοβοροσίσκ 25/6
 πρ. «Sea King»
 προς Ταϊτσόνγκ 20/6
 α. Μπάγια Μπάνα 16/5
 € Μορμουγκά 26/6
 α. Ν. Ορλεάνη 20/6
 προς Κόλπο ΗΠΑ 26/6
 € Καράτι 19/6
 διάλυση Ινδία
 πρ. «Wind Sunrise»
 € Βαλτιμόρη 30/6
 προς Ιράν 6/5
 μετ. «Tenedos» (κ.)
 μετ. «Oceanic»
 προς Κίνα 6/6
 προς Σάφι 18/6
 προς Άκαμα 4/7
 προς Άλγος 3/6
 € Καλλόδο 18/6
 προς Μαλασία 24/6
 α. Κολόμπο 15/6
 προς Αρούμα 18/6
 στο Άγκρα ντο Ρέις 18/6
 € Ρίο Γκράντε 18/6
 μετ. «Ορφείας» (κ.)
 διάλυση Πακιστάν
 € Σιγκαπούρη 1/7
 € Γκάλατς 29/6
 προς Πειραιά 18/6
 προς Καμσάρ 26/6
 στον Πειραιά 25/6

ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕΪΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716
ΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702
ΡΟΟΥΣ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΟΥΣ ΠΥΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589

Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778
ΣΑ'ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝΡΑΤΣ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΦ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΦ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867

ΣΑΟΥΦΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'Ι'ΓΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'Ι'ΓΑΡΟΝ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΛΑΤΑΝΙΚ.	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕ'Ι (κ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΡΦΟΣ (π.)	67	8932
ΣΕΡΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11413
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.7)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΛΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.)	76	4123
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΥΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847

ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III(μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΣ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173
ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΖΟ'Υ (κ.)	74	16819
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΥΝ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΥΟΥ II (κ.)	72	15275

α. Λεμεσό 24/1
 προς Ντάρμπαν 26/6
 προς Περού 23/5
 € Ρίο Γκράντε 22/6
 προς Φος 9/6
 προς Άντεν 24/6
 επισκ. Πειραιά 30/5
 προς Νταλιάν 18/6
 προς Μοσταγκάνεμ 4/5
 προς Βομβάη 27/6
 προς Κουεϊμάνε 4/4
 προς Ρότερνταμ 29/4
 € Μοντεβιδέο 7/6
 στο Γκιάζ
 προς Σουέξ 13/6
 προς Γκαρούπα 3/6
 € Ν. Ορλεάνη 30/6
 α. Αμβούργο 2/7

€ Σαγκάη 10/5
 δ. Κων/πολη 11/6
 στο Χάργκ
 προς Γιβραλτάρ 27/6
 πρ. «Chevron Ocean»
 προς Βέντσαμ 28/6
 € Βομβάη 27/6
 προς Α. Πετρούπολη 17/6
 προς Πειραιά 17/6
 α. Ντάρμπαν 22/6
 στο Μαδράς 6/7
 προς Μουρράν 1/6
 μεσογειάκες μεταφορές
 α. Ντουάλα 23/5
 προς Ρωσία 24/6
 € Πόρτ Ελίζαμπεθ 30/6
 προς Βάρνα 7/4
 εγκαταλείφθηκε Μοσταγκάνεμ
 προς Ρίσαρντς Μπαί 4/6
 € Νταρ σε Σαλάου 19/6
 προς Βραζιλία 19/6

α. Ν. Ορλεάνη 20/6
 προς Αλγερία 1/6
 προς Λονδίνο 23/6
 προς Χάμπτον 24/6
 προς Φουτζέιρα 14/6
 προς Γαλλία 27/6
 € Σήχαμ 1/7
 προς Μπαγκόγκ 16/5
 προς Σάντος 22/6
 προς Κόλπο ΗΠΑ 17/6
 υπεστείλε «Ελληνική»
 α. Αλεξάνδρεια 22/6
 προς Σιζέσιον 1/7
 € Νταμμά 23/6
 προς Βατούμ 10/6
 προς Α. ΗΠΑ 13/6
 προς Ν. Ζηλανδία 23/6
 € Ρίο Γκράντε 22/6
 € Ιαλιστάβκ 21/6
 προς Βιλελμοχάβεν 28/6
 € Φουτζέιρα 30/6
 προς Κίνα 19/2
 προς Ιταλία 27/6
 προς Σιενφουέγκος 28/5
 € Μελίλη 17/6
 προς Ιντσόν 21/6
 € Γκντάνσκ 23/6
 προς Ίμμιγκχα 4/7
 προς Κασσιούγκ 30/6
 δ. Ελσινόρη 26/6
 προς Νοβοροσίσκ 13/6
 προς Φος 13/6
 προς Αβάνα 20/5
 προς Αβάνα 7/6
 στο Ούμ Κουάδρ 5/9/91
 προς Σιενφουέγκος 27/6
 προς Σαντανα 29/6
 επισκ. Πειραιά 24/3
 αργεί Πειραιά
 προς Μπ. Αμπάς 1/6
 προς ΗΠΑ 21/6
 προς Βέντσαμ 23/6
 προς Κόλπο ΗΠΑ 24/6
 προς Μπανίας 29/6
 προς Σιενφουέγκος 1/7
 προς Νοβοροσίσκ 26/6
 προς Σκάγκεν 19/5
 προς Σιενφουέγκος 9/6
 προς Βάρνα 28/6
 δ. Ελσινόρη 27/6
 α. Αλεξάνδρεια 31/5
 προς Ταϊβάν 6/6
 € Μομπά 29/6
 α. Λαύριο 20/6
 δ. Κων/πολη 27/6
 προς Μπαβοναγκάρ 27/4
 προς Πόρτ Κέμπελα 22/6
 στη Βηρυτό 26/6
 επισκ. Χαλκίδα 27/6
 € Κασσιούγκ 8/6
 € Βάρνα 7/6
 προς Ρότερνταμ 27/6
 α. Φουτζέιρα 21/6
 προς Κίνα 19/5
 α. Κολόμπο 22/6
 € Γιβραλτάρ 18/6
 προς Βιτόρια 9/6
 € Χάιφα 18/6
 προς Α. Πετρούπολη 23/6

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ'ΛΑΤ'Ν (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	19589
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ο.ν.δ.)	62	1133
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΟΡΚΑΚΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (μ.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.υ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟ'Υ' (Ο.ν.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Λι.β.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΛΕΟΣ Α'Τ'ΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	87	39.500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ (ΑΒ)	64	1598
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΛ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'ΓΛΑ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ)	68	15907
ΥΠΕΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΕΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ο.ν.)	54	1598
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑ'ΙΤΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΖΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΤΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'ΓΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΡΟΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΣΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΑΝ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΑΔΩΝΙΚ*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (κ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λι.β.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΑΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (Μηχ.)	74	17722
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΧΩΝΤΑΙΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

επισκ. Πειραιά 7/6	
ε. Κουίντερο 13/6	
ε. Πειραιά 8/6	
επισκ. Πειραιά 29/4	
πρ. «Ανέμη»	
προς Παράναγου 20/6	
ε. Γκουρμιακούλ 21/6	
προς Τρίπολη 24/6	
προς Κισαράζου 27/6	
α. Μπιλμπάο 30/6	
προς Σίντα Τέρμιναλ 9/5	
α. Αλεξάνδρεια 29/6	
μετ. «Ithhis» (ΑΒ)	
ε. Λας Πάμας 24/6	
πρ. «Υπάνεμα»	
α. Σηάτλ 14/6	
προς Καράτσι 1/7	
προς Ταμπό 23/6	
ε. Ρεϊνιόν 30/6	
προς Βομβάη 3/7	
ε. Γκάλατς 28/6	
προς Φλάσσινγκ 3/7	
επισκ. Ρότερνταμ 24/6	
προς Ισπανία 27/5	
ε. Σαν Λορέντζο 19/6	
δ. Ντόβερ 25/6	
θέση 10.58 Β. 51.10 Α 1/7	
προς Φουτζέιρα 3/6	
προς Μαπούτο 30/6	
ε. Γκνάντακ 29/6	
πρ. «Καπετάν Ανδρέας Γ.»	
προς Κόλομπο ΗΠΑ 6/6	
δ. Κων/πολη 26/6	
ε. Πόρτ Καρτιέρ 20/6	
προς ΗΠΑ 24/6	
προς Μόντρεαλ 24/6	
ε. Οδήσσά 20/5	
ε. Οδήσσά 3/6	
ε. Ελσινόρη 28/6	
προς Ν. Αμερική 13/4	
προς Βαλτική 13/6	
προς Ιλιτάσβακ 21/6	
προς Τακαχουάνο 9/6	
στον Πειραιά 10/6	
στον Πειραιά 4/6	
επισκ. Πειραιά 22/6	
προς Σιγκαπούρη 6/6	
προς Σήρνες 14/6	
προς Κεητάνου 13/4	
ε. Πειραιά 24/6	
ε. Μπουσάν 18/6	
προς Ταϊβάν 27/6	
προς Μπουσάν 15/6	
προς Κισαμάγου 3/6	
ε. Χάλλ 4/7	
επισκ. Φλάσσινγκ 13/6	
α. Αμπιτζάν 30/5	
στο Κόρκ (αποθήκη)	
ε. Κόμπε 2/7	
δ. Παναμά 14/6	
α. Λομέ 26/6	
α. Κεητάνου 18/6	
προς Αμβούργο 22/6	
προς Σιγκαπούρη 10/5	
προς Σιγκαπούρη 10/6	
ε. Λας Πάμας 30/6	
στο Κόρκ (αποθήκη)	
ε. Λάγος 16/6	
προς Μπουσάν 22/6	
ε. Νικόσια 15/6	
προς Σιγκαπούρη 7/5	
προς Κεητάνου 30/6	
προς Τζέντα 27/6	
α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 14/6	
ε. Ρίο Ιανέιρο 10/6	
ε. Μοντεβιδέο 30/6	
προς Χιλί 21/6	
προς Κριστομάλ 26/6	
προς Γιάσου 20/6	
α. Φουτζέιρα 17/6	
προς Λα Πλάτα 27/6	
ε. Πόρτ 'Αλφρεντ 20/6	
προς Οδήσσά 27/6	
προς Ισπανία 25/6	
στη Βιτόρια 1/7	
προς Σάντος 23/6	
προς Βομβάη 2/5	
προς Περσικό 29/6	
α. Νόρντενχαμ 10/6	
προς Κάντλα 28/6	
δ. Πόρτ Σάι 24/6	
α. Μπαγκόνγκ 30/4	
προς Ν. Αφρική 23/6	
α. Ν. Ορλεάν 27/6	
πρ. «Hansa Partner»	
ε. Ν. Ορλεάν 21/6	
α. Ν. Ορλεάν 26/6	
προς Ν. Ορλεάν 16/5	
προς Καζαμλάνκα 20/6	
α. Σ. Νικόλας Μπαίη 26/6	
πρ. «Variat»	
προς Νοβοροσίσκ 2/6	
δ. Ντόβερ 27/6	
προς Άντεν 7/6	
ε. Σούσα 27/6	
ε. Χιούστον 17/6	
πρ. «Peace»	
προς Λιβύη 18/6	
προς Ελλάδα 11/6	
προς Τσιτσούγκ 14/6	
προς Χοντίντα 11/6	
ε. Δουνκέρκ 25/6	
προς Βόρρο 8/6	
προς Τούμπαν 12/6	
α. Κοντοού 11/6	

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)

Ένας κόσμος υγιής και μορφω-
μένος. Ένας κόσμος χαρούμενος
και ξέγνοιαστος.  Ένας κόσμος

γεμάτος  χαμόγελα. Αυτός

είναι ο κόσμος που θέλει η



unicef για τα παιδιά.

Και γω έναν τέτοιο κόσμο θέλω.

Γι' αυτό αγοράζω τετράδια

unicef 

NEO
κατάστημα UNICEF
στη Θεσ/νίκη,
Καρβουνίου 6,
Πλ. Συντριβανίου.

Τετράδια UNICEF
Θα βρείτε στις Τράπεζες:
Γενική, Αγροτική, Κρήτης,
Μακεδονίας - Θράκης, Εμπορική
και σε γραφεία της ΔΕΗ.
Όλα τα Είδη UNICEF θα τα βρείτε:
Στα καταστήματα UNICEF:
Ξενίας 1, Αθήνα
Καρβουνίου 6, Πλ. Συντριβανίου Θεσ/νίκη,
και σε όλα τα περίπτερα της UNICEF.

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε
μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα
χέρια σας διαφημιστικό φυλλάδιο.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΠΟΛΗ:

Τ.Κ.

ΤΗΛΕΦΩΝΟ:

unicef 

Ξενίας 1, Αθήνα 115 27, τηλ.: 6484.184

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

INTERNATIONAL SALVAGE EMERGENCY RESPONSE CONTRACTORS

With the most modern and powerful ocean-going salvage tug in the Med — and an aggregate fleet horsepower in excess of 40,000 — Tsavlis offer a wide range of salvage and towage services to shipowners demanding skill and experience as well as sheer brute strength.



- Ocean Rescue
- Firefighting
- Antipollution
- Coastal & Harbour Towage
- Worldwide Deepsea Towage
- Anchor Handling & Offshore Support

TSAVLIRIS

T-TUG OPERATIONS (24 hours)

Alexander G. Tsavlis and Sons Maritime Co.

10 Akti Poseidonos - 185 31 Piraeus Greece - Telefax: (01) 4173434
Telex: 212677 TSAV GR - Cables: SALVETOW
Telephone: (01) 4174385, 4174975, 4176574, 4118511
Aoh: (0295) 41579, (01) 3240077, (01) 8217481

BRANCH OFFICES at all major Greek Ports

London Agents, Tsavlis (Shipping) Limited

Rodwell House, 100 Middlesex Street London E1 7HJ
Telefax: (071) 3776619
Telex: 884291 TSAV UK
Telephone: (071) 3776634