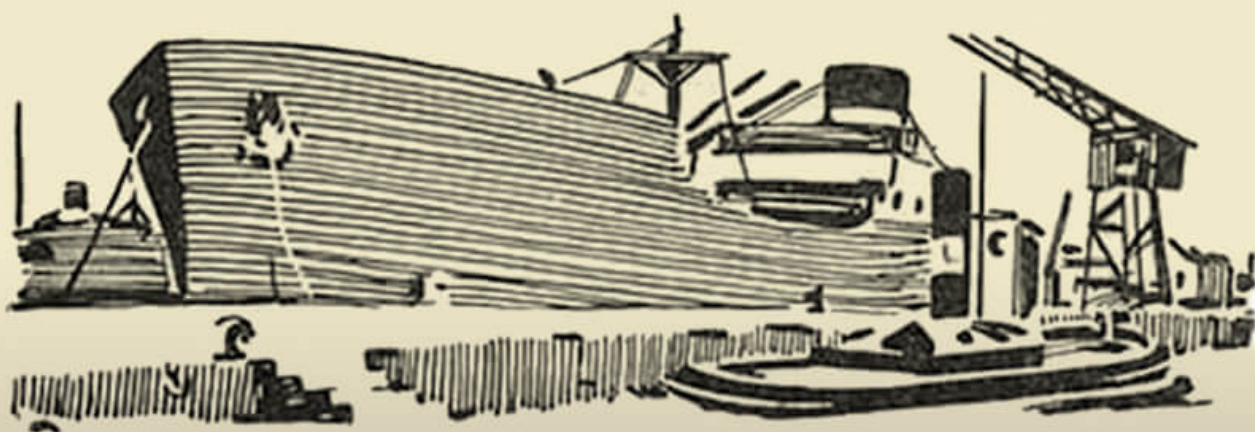


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1988
Αρ. Φύλλου 1268/1026

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

WE SERVE OUR CLIENTS
EFFICIENTLY, RELIABLY AND
ECONOMICALLY IN THE
TRANSPORT OF REEFER
CARGOES THROUGHOUT
THE WORLD



Call us

We are an experienced, reliable and motivated international organisation, controlling 48 reefer vessels of all sizes*, able to provide the solutions you are looking for in the transportation of any type of perishable commodities - anywhere.

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS **LASKARIDIS** SHIPPING CO. LTD.

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI GR-185 38 PIRAEUS/GREECE PHONES 418-2551/7
TELEX 21-3876/21-1650 LASK GR CABLES KYKNOSFISH PIRAEUS FAX (01)-4182388

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

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR SL
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
5 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 S.A.
C/ ARENAL 104 8D
36 201 VIGO/SPAIN
PHONES (986)-224657/7
TELEX 83674 SFNS E
FAX (986)-430001



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



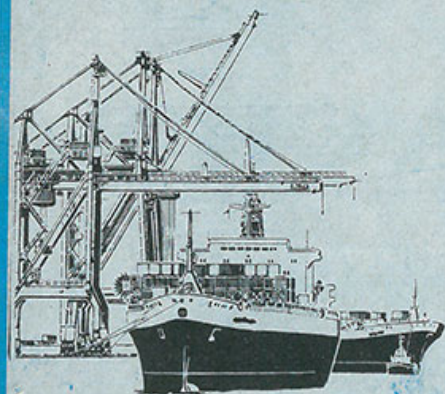
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο**

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1268/1026

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1268/1026, April 1st, 1988

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13 Η πρόκληση του 1992 καί τό θεσμικό πλαίσιο της
Έμπορικῆς Ναυτιλίας.
Έπισημάνσεις του προέδρου της Έπιτροπῆς
Μεταφορών του Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου
κ. Γ. Άνασταςόπουλου.

- 17 Τά κύρια θέματα πού συζητήθηκαν στην ἐαρινή σύνοδο
των Δ.Σ. της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών
καί του Κομμιττε στο Λονδίνο.

- 19 Περί Ναυπηγήσεων.
Ένδιαφέρον ἄρθρο του κ. Γ. Μπάνου.

- 21 Ναυτιλία καί Θαλάσσιες Μεταφορές.
Μία πανοραμική εἰκόνα της παγκόσμιας ναυτιλίας.

- 26 Η χρήση ὑπολογιστών σέ ὑπερμεγέθη
δεξαμενόπλοια.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
23 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
39 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
40 ENGLISH SUPPLEMENT
43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ὁ Ἑλληνικὸς Ναυλομεσιτικὸς Οἶκος
μέ τήν Διεθνή Ἀκτινοβολία καί Ἐμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Καιρός πλέον για έργα

“Ολοι — στην Ακτή Μιαούλη και στο Λονδίνο — θεωρούν ότι οι πρωτοβουλίες για την επιτάχυνση της επιστροφής των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο ανήκουν πλέον στον Υπουργό κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλο. Ο έφοπλισμός ανταποκρίθηκε ήδη στις εκκλήσεις του Υπουργού, μάλιστα στην κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιτέη στο Λονδίνο αποφασίσθηκε η ένταξη των προσπαθειών και η συγκρότηση ειδικής επιτροπής για την περαιτέρω αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο τούς τελευταίους μήνες εμφανίζει σταθερή αύξηση που τον περασμένο Ιανουάριο ανήλθε σε 48%.

Για να ενισχυθεί το εθνικό νηολόγιο, που άλλωστε είναι

στόχος και του έφοπλισμού, χρειάζεται να υλοποιηθούν άμεσα τα μέτρα βελτιώσεως της ανταγωνιστικότητας του υπό Έλληνική σημαία πλοίου τα οποία έχουν ήδη σχηματοποιηθεί στο Υπουργείο. Μόνον με τη υλοποίηση των μέτρων αυτών και όλων άλλων ενδεχομένως χρειασθούν θα επιταχυνθεί και θα γενικευθεί η επιστροφή των πλοίων με τα οποία θα εξασφαλισθεί η συνεχής και αποδοτική απασχόληση των ναυτικών μας, θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο το εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα και θα ενισχυθεί το ΝΑΤ αλλά και η εθνική οικονομία. Είναι πλέον καιρός για έργα, έργα που τα περιμένουν έναγωνίως όσοι αγωνίζονται και πονούν για τον τόπο αυτό.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΑ

Πρέπει να καταλάβουν οι πάντες — και γι' αυτό οφείλει να μεριμνήσει το ΥΕΝ — ότι ναυτιλία δεν μπορεί να υπάρξει με τις ήξεις άφης αποφάσεις διαφόρων υπηρεσιών και κυρίως υπηρεσιών του υπουργείου Οικονομικών, οι οποίες όλο και κάτι βρίσκουν για να δημιουργήσουν αναταραχή και δυσμενές κλίμα που αποβαίνει τελικά σε βάρος των συμφερόντων του τόπου τα οποία υποτίθεται ότι οι διάφοροι μανδρινίνοι προσπαθούν να προασπίσουν.

Αναφερόμαστε στην πρόσφατη αξίωση για την καταβολή δασμών και φόρων από τις επιχειρήσεις έφοδιασμού πλοίων και τούς πλοιοκτήτες κρουαζιεροπλοίων που έκτελούν ημερήσιους τουριστικούς πλόες τα οποία οι μανδρινίνοι θεωρούν ότι δεν εμπίπτουν στις διατάξεις των οικείων νόμων.

Τό έχουμε πει επανειλημμένα, μάλιστα είχαμε θέσει και σχετικό ερώτημα στον κ. Γιαννόπουλο, στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά» στις 15 Ιανουαρίου, ότι πρέπει να ληφθούν νομοθετικά μέτρα ώστε να επιβάλλονται κυρώσεις έναντι όλων εκείνων που με ενέργειες ή παραλείψεις προκαλούν δυσμενείς επιπτώσεις σε βάρος των πλοίων (και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων). Αλλιώς το ΥΕΝ θα μεταβάλλεται κάθε τόσο σε πυροσβέστη για να σβήνει τις φωτιές που ανάβουν διάφοροι μανδρινίνοι χωρίς πολλές φορές και να κατορθώσει να σβήσει τις φωτιές, δι' ό και επιβάλλεται να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα αποτροπής.

Η ΚΑΤΟΧΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΟΥΛΕΙΑΣ

Αστράψε και βρόντησε πάλι η διοίκηση της Ένωσεως Ναυτών, η οποία με ανακοίνωσή της που απευθύνεται στον Πρωθυπουργό τάσσεται εναντίον των σχεδιαζόμενων μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων, επιτίθεται ως συνήθως κατά του έφοπλισμού αλλά και της Κυβερνήσεως και ζητεί να ληφθούν μέτρα που θα κατοχυρώνουν την εργασία των ναυτικών χωρίς όμως να λέγει το παραμικρό για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν.

Έτσι μπορούμε να υποθέσουμε ότι η διοίκηση της Ένωσεως Ναυτών θεωρεί ότι η εργασία των ναυτικών μας θα εξασφαλισθεί με τα 200 περίπου πλοία τα οποία πρέπει να έ-

χει κατά τις αντιλήψεις της — ή δεν είναι έτσι; — ό ελληνικός στόλος προκειμένου να εξυπηρετεί τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας. Και να επαναλάβουμε ότι η σημερινή διοίκηση της Ένωσεως Ναυτών με τα καμώματά της έβλαψε τα συμφέροντα του κλάδου.

ΝΑ ΓΕΝΙΚΕΥΘΕΙ Η ΕΡΕΥΝΑ

Κατά πάγια τακτικά, τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν ασχολούνται με υποθέσεις που εκκρεμούν στη Δικαιοσύνη. Έτσι δεν πρόκειται να ασχοληθούμε με την υπόθεση των άτασθαλιών που σύμφωνα με καταγγελίες οι οποίες διερευνώνται από τη Δικαιοσύνη έχουν σημειωθεί στον Σύνδεσμο Ασυρματιστών που έχει μετονομασθεί σε Πανελλήνια Ένωση Ραδιοτηλεγραφητών και Ραδιοηλεκτρονικών Αξιωματικών Έμπορικου Ναυτικού και με κατηγορούμενο τον πρώην υπάλληλο Θεόδω. Μούτσου.

Αυτό όμως δεν μας εμποδίζει να πούμε ότι κάποιος γενικός οικονομικός έλεγχος πρέπει να γίνει σε όλα τα ναυτεργατικά σωματεία — προσοχή, δεν κατηγορούμε κανέναν και υποδεικνύουμε την έρευνα αυτή για να σταματήσουν οι φημολογίες.

ΕΔΩ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ

Σπανίζουν σταθερά οι επαγγελματίες ναυτικοί που ανήκουν στα κατώτερα πληρώματα, και είναι πραγματικά τυχεροί εκείνοι που τούς εντοπίζουν και τούς χρησιμοποιούν.

Φίλος πλοίαρχος που γύρισε πρό ημερών για να ξεκουρασθεί και πέρασε από τα «Ναυτικά Χρονικά» για να μας συναντήσει και να μας πει τα νέα από τα πλοία μας άφηγήθηκε ένα περιστατικό που συνέβη πρόσφατα στο πλοίο στο οποίο πλοιάρχει και που δείχνει την ποιότητα και την επαγγελματικότητα αυτών των ναυτικών μας.

Όλοκληρο το πλήρωμα, μας είπε, αποτελούνταν από Έλληνες ναυτικούς, ούτε ένας ξένος, έστω για δείγμα. Στο κατώτερο πλήρωμα ή πλειοψηφία ήταν νεαροί που είχαν μπαρκάρι είτε γιατί δεν έβρισκαν δουλειά στη στεριά είτε γιατί ήθελαν να συγκεντρώσουν κάποιο χρηματικό ποσό για να ανοίξουν κάποια δουλειά ή για να ενισχύσουν τούς δικούς τους. Ένας από αυτούς τούς νε-

αρούς ήταν ιδιαίτερα άτσαλος και πετούσε δεξιά και αριστερά, ό,τι κρατούσε στα χέρια του ενώ ταυτόχρονα έδειχνε περιφρόνηση σε κάθε τί που είχε σχέση με την καθαριότητα. Γι' αυτή τη συνήθειά του νά πετάει δεξιά και αριστερά ό,τι κρατούσε και για την έλλειψη καθαριότητας του έκανε παρατηρήσεις μία ημέρα ό λοστρόμος, ένας σαραντάρης επαγγελματίας ναυτικός που συντηρεί την οικογένειά του από την εργασία του στα πλοία. Και όταν ό νεαρός τον ρώτησε τί τον ένοιαζε αυτόν, τον λοστρόμο, έπειδή ή καμπίνα του ήταν βρώμικη, του απάντησε: Γιατί έδω τώρα και όσον καιρό θά είμαι ακόμη έδω είναι τό σπίτι μου, γι' αυτό θέλω να είναι καθαρό, όπως είναι καθαρά όλα τα δωμάτια του σπιτιού μου στην πατρίδα.

ΦΕΥΓΕΙ

Σύμφωνα με πληροφορίες, ό πρώην υπάλληλος του ΙΚΑ που τοποθετήθηκε στο ΝΑΤ από τον κ. Κατσιφάρα για να τό αναμορφώσει και να τό εκσυγχρονίσει πρόκειται να απομακρυνθεί, ακούσθηκε δέ ότι για τη θέση προορίζεται ό πρόεδρος του Οίκου Ναύτου κ. Βλασσόπουλος.

Στό μεταξύ τό ΝΑΤ κρατά ζηλότυπη σιωπή αναφορικά με τό θέμα των ταξιδιών που πραγματοποιήσαν στο Βανκούβερ του Καναδά υπάλληλος του Ταμείου και ένας δικηγόρος, φυσικά με δαπάνες του ΝΑΤ. Και επαναλαμβάνουμε, αυτοί θεωρούν τό ΝΑΤ μαγαζί που κληρονόμησαν από τον πατέρα τους, τό Υπουργείο όμως, ό ίδιος ό Υπουργός, πώς ανέχονται αυτήν την κατάσταση και γιατί δεν ζητούν εξηγήσεις;

ΚΑΛΛΙΟ ΑΡΓΑ...

Υπεγράφη τελικά χθές ή σύμβαση μισθώσεως του έμποροναυτιλιακού κέντρου του Δήμου Πειραιώς για τη στέγαση των υπηρεσιών του ΥΕΝ που είναι σήμερα διασκορπισμένες σε 19 διαφορετικά κτίρια. Σύμφωνα με τη σύμβαση, τό κτίριο θά αποπερατωθεί σε δύο χρόνια με συνολική δαπάνη ενός δίζ δραχμών που θά αποσβεσθεί με συμψηφισμό μισθωμάτων 18 έτών (τό μηνιαίο μίσθωμα ανέρχεται σε 7,5 εκατ. δρχ.) ενώ ή μίσθωση του ακινήτου θά είναι διάρκειας 30 έτών

και θα μπορεί να παραταθεί για 20 χρόνια ακόμη.

Σε δύο χρόνια, λοιπόν, το YEN θα εγκατασταθεί στο έμποροναυτιλιακό κέντρο αλλά ο Υπουργός κ. Ευάγγ. Γιαννόπουλος, ο οποίος δήλωσε ότι θα παρακολουθεί καθημερινά τις διαδικασίες για την όσο το δυνατόν συντόμευση του χρόνου ολοκλήρωσης του έργου οφείλει ταυτόχρονα να μεριμνήσει από τώρα για την αξιοποίηση του κτιρίου του Ταμείου Προνοίας Αξιοματικών Ε.Ν. στο οποίο στεγάζεται σήμερα το YEN καθώς και του κτιρίου του NAT στο οποίο στεγάζεται η Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων διότι αρκετά έχουν χάσει και το Τ.Π.Α.Ε.Ν. και το NAT από τη μέχρι τουδε χρησιμοποίηση των κτιρίων αυτών από το Δημόσιο και εν προκειμένω από το YEN με τα χαμηλά — σε σύγκριση με τις τρέχουσες μισθωτικές αξίες των περιοχών όπου βρίσκονται — μισθώματα που καταβάλλονταν.

Μόνο για την ιστορία και για να καταδειχθεί για μία ακόμη φορά ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» προτρέχουν, υπενθυμίζουμε ότι η χρησιμοποίηση του έμποροναυτιλιακού κέντρου για τη στέγαση των διεσπαρμένων υπηρεσιών του YEN και όλων των εξαρτημένων οργανισμών είχε υποδειχθεί από τις στήλες αυτές επί υπουργίας του φίλιτου κ. Κασιφάρα, γεγονός που δικαιολογεί απολύτως τον τίτλο του παρόντος σημειώματος.

ΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

Σύμφωνα με πληροφορίες, στο NAT υπολογίζουν ότι μέχρι τον προσεχή Ιούλιο θα έχουν εκκαθαριστεί και τα ναυτολόγια του 1986 — μέχρι τώρα έχουν εκκαθαριστεί τα ναυτολόγια του 1985. Έξω άλλου, σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους θα έχουν εκδοθεί οι ισολογισμοί των ετών 1983, 1984 και 1985, ενώ το 1989 υπολογίζεται ότι θα εκδοθούν και οι ισολογισμοί των ετών 1986 και 1987 ώστε η καθυστέρηση στους ισολογισμούς να είναι

τριών ή τεσσάρων εξαμήνων, που υπό το NAT χαρακτηρίζεται φυσιολογική! — μάλιστα, με τόση ταχύτητα δουλεύουν οι άνθρωποι.

Στο μεταξύ οι παράγοντες του NAT, για να δικαιολογήσουν τα άδικαιολογητα, αποδίδουν τις δυσλειτουργίες που υπάρχουν στη Μηχανογραφική Υπηρεσία στο ότι οι μισθοί επιστημονικού προσωπικού της μηχανογραφείας είναι σχετικά μικροί και αυτό, λένε, τους εμποδίζει να βρουν πεπειραμένους αναλυτές — προγραμματιστές!

ΚΟΥ'ΙΖ

«Τήν καρέκλα μπορεί να μου τήν πάρει. Έμένα όμως αυτός δεν θα με εξευτελίσει, εγώ διοικώ εδώ μέσα».

Για να διευκολύνουμε τους αναγνώστες στην προσπάθειά τους να εντοπίσουν τον παλικάρα που είπε την ανωτέρω φράση, διευκρινίζουμε ότι ο «αυτός» που αναφέρεται είναι ο Υπουργός κ. Ευάγγ. Γιαννόπουλος.

ΝΑ ΤΟΥΣ ΤΙΜΗΣΟΥΜΕ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

Μία νέα σημαντικότερη πρωτοβουλία ανέλαβε το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου: Νά τιμηθούν οι θυσίες της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και των Ελλήνων ναυτικών κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Τό θέμα αυτό είχε τεθεί παλαιότερα από τα «Ναυτικά Χρονικά» που είχαν μάλιστα προτείνει να αναγορευθεί ειδικό μνημείο σε περίοπτη θέση του Πειραιά και συγκεκριμένα μπροστά από το NAT, στη θέση όπου βρίσκονταν το Παλιό Ρολόι και όπου έχει τοποθετηθεί το άγαλμα του Θεμιστοκλή. Μετά τη μίσθωση του έμποροναυτιλιακού κέντρου από το YEN, η θέση αυτή γίνεται πλέον ιδανική για την ανέγερση του μνημείου με το οποίο θα τιμούνται έσας οι θυσίες της Ναυτιλίας και των ναυτικών μας.

Για την υλοποίηση της πρωτοβουλίας του το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου προχωρεί στη

σύσταση Επιτροπής η οποία θα απαρτίζεται από τους προέδρους των εφοπλιστικών ενώσεων, του Ναυτικού Επιμελητηρίου, του Ναυτικού Μουσείου και από τον γεν. Γραμματέα της ΠΝΟ, ήδη δε γνωστοποιήθηκε η συμμετοχή των προέδρων του ΝΕΕ κ. Γεωργ. Λαναρά και του Ναυτικού Μουσείου κ. Κ. Παϊδη Παραδέλη καθώς και του γεν. γραμματέα της Ναυτικής Όμοσπονδίας.

ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΤΕ

Μας καταγγέλλουν υπεύθυνα ότι οι άλλοι — αυτοί που τηλεφωνούσαν στις οικογένειες ναυτικών μας άμεσως μετά από τηλεφωνήματα των οικείων τους από τα πλοία και αίσχολογούσαν και είχαν σταματήσει για ένα διάστημα μετά την αποκάλυψη της βρωμερής δραστηριότητάς τους από τα «Ναυτικά Χρονικά» — έκαναν και πάλι την εμφάνισή τους. Από το γεγονός προκύπτουν όρισμένα συμπεράσματα τα οποία πρέπει να προβληματίσουν ιδιαίτερα τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΤΕ οι οποίες, όπως είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, είχαν επιδείξει άμεσο και ζωηρό ενδιαφέρον και είχαν λάβει όρισμένα μέτρα τα οποία είχαν αναγκάσει τους άχρειους να σταματήσουν για ένα διάστημα την αίσχρη δραστηριότητά τους.

ΔΙΕΚΔΙΚΕΙ ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΟΥ

Ο Έλληνικός Νηογνώμων διεκδικεί πλέον δυναμικά τη θέση (και το μερίδιο) που δικαιολογούνται του ανήκει αλλά και τον ρόλο που αρμόζει στον έθνικό Νηογνώμονα της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο.

Η διαπίστωση προκύπτει από όσα υπογράμμισαν οι Πρόεδροι και ο νέος Διευθυντής Σύμβουλος του Νηογνώμονα κ.κ. Τριαντ. Λυσιμάχου και Θωμάς Ρηνιώτης στην πρόσφατη δεξίωση στη Ναυτιλιακή Λέσχη κατά την οποία έγινε η παρουσίαση του κ. Ρηνιώτη υπό τη νέα του ιδιότητα στην ευρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια αλλά και από όσα είναι σε θέση να γνωρίζουν τα «Ναυτικά Χρονικά».

Η υλοποίηση του στόχου στηρίζεται στο έργο και την πρόοδο που έχει επιτελεσθεί τα τελευταία πέντε χρόνια — ο Ε.Ν. διαθέτει σήμερα 70 επιθεωρητές στον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη και πυκνό δίκτυο επιθεωρητών σε 170 λιμάνια ανά τον κόσμο και ταυτόχρονα αναγνωρίζεται από 17 κυβερνήσεις ναυτιλιακών χωρών και συνεργάζεται με πολλούς μεγάλους Νηογνώμονες — και επιδιώκεται μία πολύπλευρη δραστηριότητα προς πολλές κατευθύνσεις που αποβλέπει στην περαιτέρω βελτίωση των ήδη πολύ καλών υπηρεσιών που προσφέρονται με ορθολογικό κόστος και πάντοτε στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού, γεγονός που προσελκύει το ενδιαφέρον πολλών πλοιοκτητών.

Η επιτυχία του Έλληνικού Νηογνώμονα δεν υπήρξε τυχαία. Οφείλεται στην σκληρή δουλειά και στην επιλογή των κατάλληλων ανθρώπων.

Η ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ «ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ»

Αυτή η περίπτωση της βυθίσωσης του επιβατηγού - όχηματαγωγού «Ιταλιαν Έξπρες» στο μώλο της Δραπετσώνας πρέπει να διερευνηθεί με ιδιαίτερη φροντίδα καθώς βάθος ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η λήψη μέτρων που θα αποτρέψουν παρόμοια περιστατικά. Ταυτόχρονα φρονούμε ότι πρέπει να υ-

MARINE SERVICES IN BRASIL

All voyage repairs — mechanical — crankshaft honing — electrical (ISES Members) — radar — radio etc.

Authorised service facilities for:

Anschütz · Fuji Electric · Gravinger Smoke Mist Detectors · Mackay Marine · ITT VAF Viscotherm · Mak · Marconi Marine · Pielstick · Rascal Decca Service · Raytheon · Reintjes Reduction Gears · Sulzer

Agents for Marine Services

Cyprus John Gibbon & Sons Ltd. Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013

Fax: (51) 20760

England A. & P. Appledore Ltd. Tel: 01-408 1948 Tlx: 21275

Fax: 01-930 7807

Germany C.E.T. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466

Greece S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133.902 Tlx: 212282

India Interlinks Marine PVT Ltd. Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 011 6428

Hong Kong Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 71608

USA Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654-1700 Tlx: 283050



Metalock

Metalock do Brasil Ltda.
Rua Visconde do Rio Branco 22, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034LOCK Fax: (132) 354474
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Telex: 2121297LOCK



πάρξουν, μόλις αυτό καταστεί δυνατόν, υπεύθυνες ανακοινώσεις για να αποφευχθεί η εικότολογία που πολλές φορές βασίζεται σε ανεύθυνες πληροφορίες που διαβιβάζονται συνήθως τηλεφωνικώς στις εφημερίδες και δεν είναι δυνατόν να ελεγχθούν αποτελεσματικά.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ

Μιά ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα πρόταση, η οποία κατά την γνώμη μας πρέπει να προσελκύσει το ενδιαφέρον του ΥΕΝ διατύπωσε πρόσφατα ο φίλιτος κ. Εύαγ. Ποθητός. Συγκεκριμένα, ο κ. Ποθητός προτείνει να καθιερωθεί στις ναυτικές σχολές μάθημα ναυτικής παραδόσεως που θα διδάσκεται από ειδικούς καθηγητές — δεν μπορεί κανένας να γίνει καλός και ικανός ναυτικός, υποστηρίζει ο κ. Ποθητός, εάν δεν έχει γεύση της ναυτικής παραδόσεως αυτού του τόπου που στήριξε την ελευθερία και την ευημερία του στη θάλασσα και στα πλοία.

Επικροτούμε και θέλουμε να ελπίζουμε ότι η πρόταση θα προσελκύσει το ενδιαφέρον του κ. Γιαννόπουλου και του γεν. γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλου που ασχολείται ιδιαίτερα με τα θέματα της ναυτικής παιδείας.

ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΝΗΟΛΟΓΙΑ (Ι)

Τό γνωστό 'Ινστιτούτο Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης, αναλύοντας τό θέμα του θυγατρικού Νορβηγικού νηολογίου, προβαίνει σε μία γενικότερη ανασκόπηση της καταστάσεως, της οποίας παραθέτουμε τά ακόλουθα ενδιαφέροντα σημεία.

Από δεκαετίας περίπου η ναυτιλία των χωρών της Δυτικής Εύρώπης έχει σοβαρότατα μειωθεί σε χωρητικότητα, αριθμό πλοίων και θέσεις απασχολήσεως. 'Ως ένα σημείο τό γεγονός αυτό υπήρξε τό αποτέλεσμα της διαρροής από τό εθνικό νηολόγιο, δευτερευόντως δέ λόγω των διαλύσεων και πωλήσεων. 'Αρκετές χώρες, όπως η Γερμανία, η Νορβηγία και η 'Ολλανδία έχασαν άνω του ήμισιου του υπό την εθνική σημαία στόλου τους, λόγω της τάσεως του έφοπλισμού, ό οποίος για ν' αποφύγει τις ύψηλες δαπά-

νες έπανδρώσεως κατέφυγε στις σημαίες των ελευθέρων νηολογιών. 'Από άλλη σκοπιά, πάρα πολλά κράτη άρχισαν νά εφαρμόζουν πολιτική έπιχορηγήσεως της ναυτιλίας και των ναυπηγείων, γεγονός που συνέβαλε στην περαιτέρω αύξηση της υπερπροσφοράς του τοννάζ.

Είναι άλήθεια ότι τόν τελευταίο καιρό έγιναν συνεχώς έντονότερες οι φωνές υπέρ της ελευθέρης ναυτιλίας. Τά συμβούλια των έφοπλιστών, οι φορτωτές, ό ΟΟΣΑ, οι ΗΠΑ, η ΕΟΚ κλπ. ζητούν έπιμόνως την άρση κάθε περιορισμού της ελευθέρης παροχής ναυτικών μεταφορικών υπηρεσιών και την κατάργηση των διμερών συμφωνιών για την κατοχή των φορτίων. Παράλληλα, η παρατηρούμενη σημαντική ανάπτυξη της «διεθνοποιήσεως» της έφοπλιστικής έπιχειρήσεως πιστεύεται ότι οδηγεί βαθμιαίως στη διάσπαση του παραδοσιακού δεσμού μεταξύ έφοπλισμού και έθνικής οικονομίας και στη δημιουργία ενός νέου τύπου ναυτιλιακών εταιριών διεθνούς χαρακτήρα συνδεομένων με τό σύστημα των άνοικτών νηολογιών και τώρα τελευταία με τά «διεθνή» νηολόγια των παραδοσιακά ναυτικών χωρών.

ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΝΗΟΛΟΓΙΑ (ΙΙ)

Τό 1986 τό ένα τρίτο του παγκοσμίου τοννάζ τελούσε υπό τις παραδοσιακές σημαίες εύκολίας και συγκεκριμένα της Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου, Μπαχάμες, Βερμούδες και Βανουάτου. Τό τοννάζ αυτό αντιπροσωπεύει τό 19% του στόλου των φορτηγών, τό 13% των κοντέινερς, τό 47% των τάνκερς και τό 29% των μπάλκερς. 'Από τό 1982 έκαναν την εμφάνισή τους διάφορα άλλα ύποτεταγμένα ή θυγατρικά νηολόγια στις 'Ολλανδικές 'Αντίλλες, στη Σρί Λάνκα, στην 'Αντίγκουα, στην Κεϋμάν, κ.λπ. Σε όλα αυτά τά ξένα νηολόγια είχαν προσελκυσθεί όλοι σχεδόν οι παραδοσιακοί στόλοι του κόσμου. Τό 25% των εύρωπαϊκών πλοίων ήταν νηολογημένα σε διάφορα ελευθέρα νηολόγια ενώ τό 80% των άμερικανικών πλοίων τελούσαν υπό σημαίες Λιβερίας και Παναμά.

Έτσι σιγά - σιγά η διεθνής ναυτιλιακή αγορά κόπηκε στα δύο: 'Από τη μία μεριά οι

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Η ναυτιλία εύγνωμόνως θά αναμνησκει τών πρds αυτήν υπηρεσιών του έκλιπόντος πολιτικού άνδρός 'Ανδρέα Μιχαλακοπούλου εις τό ένεργητικό του όποιου θά αναγραφη και τό έργο της κατά τό 1929 συσταθείσης ύπ' αυτού Μεγάλης 'Επιτροπής διά την μελέτη των έμποροναυτικών μας πραγμάτων.

— Καθηλκύσθη την 5ην Μαρτίου εκ των ναυπηγείων Gray του Ούέστ Χάρτλεπουλ, τό έκτον κατά σειράν φορτηγόν του έφοπλιστικού οίκου του κ. Σ. Λιβανού όνομασθέν «Μιχαήλ Λιβανός». Την 17 Μαρτίου εκ των ναυπηγείων «Short Bros Ltd» του Σάντερλαντ καθελκύσθη τό πρώτον φορτηγόν μιάς σειράς εκ τριών τοιούτων κατασκευαζομένων διά λογαριασμόν του οίκου των κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουνητή.

— Κατόπιν έπιτυχών εξετάσεων έτυχον διπλώματος ραδιοτηλεγρατηγού α' τάξεως οι κ.κ. 'Αδ. Εύγενίδης, Γεώργ. Κρητικάκης, Κωνστ. Παπαθεοδώρου και Σωτ. Σπεταιιώτης.

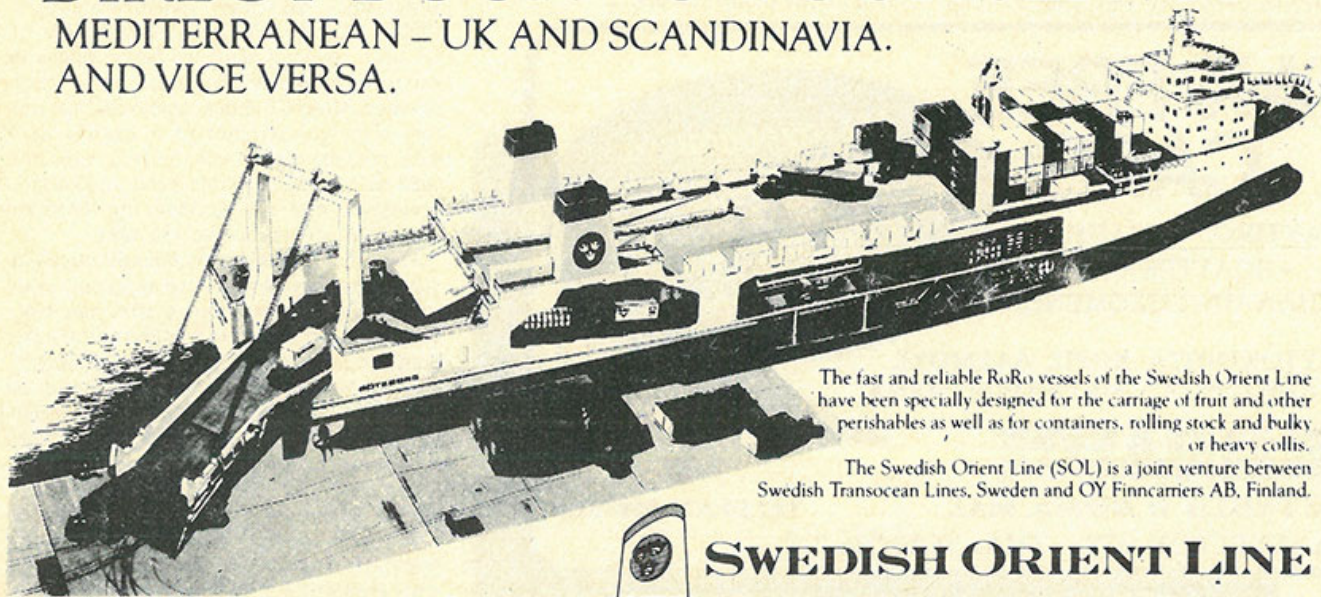
— 'Ο γενικός περιορισμός της κινήσεως και ό ύποτιμητικός τόνος εις την διεθνή ναυλαγοράν έξηκολούθησε. Τά κυριώτερα κέντρα εργασίας της φορτηγού ναυτιλίας παρέμειναν έν πλήρει άνικανότητι νά παράσχουν απασχολήσιν τινα εις τό άθρόως προσφερόμενον τοννάζ.

— 'Η μόνη αγορά ήτις ένεφάνισε σημεία ζωηρότητος ήτο η των παλαιοσιδηρών εκ Βορείου 'Αμερικής. 'Εκλείσθησαν αρκετά πλοία δι' 'Ιαπωνίαν και Εύρώπην με ναύλους κυμαινόμενους από Νόρδερν ρέιντζ περί τών σελ. 19/- έως 20/- φίο δι' 'Ιαπωνίαν.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 175/1.4.1938)

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn timers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

παραδοσιακές ναυτικές χώρες και από την άλλη τα «ελεύθερα νηολόγια». Οι κύριες διαφορές τους αναφέρονται στα έξοδα επανδρώσεως, στην ποιότητα των πληρωμάτων, στις δαπάνες διαχειρίσεως, στα επίπεδα κοινωνικής προστασίας και στην απλοποίηση των κανονισμών.

Μέσα σ' αυτό το πλέγμα εμφανίζονται τα λεγόμενα «διεθνή νηολόγια» με πρωτοπόρο το Νορβηγικό NIS, που αποτελεί ήδη παράδειγμα προς μίμηση από πολλές άλλες χώρες. Υπάρχουν πολλοί που πιστεύουν ότι το NIS είναι υπόδειγμα στρατηγικής ικανής να προσελκύσει τον έφοπλισμό ή όποιος χωρίς αυτό θα ήταν αναγκασμένος να καταφύγει στις σημαίες ευκαιρίας. Είναι δηλαδή η λύση με την οποία ο έφοπλισμός μπορεί να βρεί διέξοδο σε πολλά από τα οικονομικά τους προβλήματα και κυρίως στο κόστος επανδρώσεως και διαχειρίσεως του πλοίου, ενώ παράλληλα διασώζονται οι εθνικοί στόλοι με τη διατήρηση των έφοπλιστών στα παραδοσιακά έθνη τους κέντρα.

ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Όλο και συχνότερα επανέρχεται στη διεθνή επικαιρότητα ο όρος «ιδιωτικοποίηση» όσον αφορά το καθεστώς των λιμένων. Ο όρος αυτός έγινε ευρύτερα γνωστός για να σημάνει την «απεθνικοποίηση» βιομηχανικών, τραπεζικών ή άλλων συγκροτημάτων, για τα οποία η μεταφορά στον ιδιωτικό τομέα και η εισαγωγή τους στη χρηματιστηριακή αγορά έδινε στο μέν κράτος τη δυνατότητα να απαγκιστρωθεί, στον δέ ιδιωτικό παράγοντα — τον σκληρό πυρήνα ή το ευρύτερο κοινό — ν' αποκτήσει μεγάλο τμήμα των κεφαλαίων. Πρόκειται δηλαδή για μία πολιτική φιλοσοφία που στην κρατική ιδιοκτησία αντιπαραθέτει το ιδιωτικό κεφάλαιο.

Στόν τομέα των λιμένων, η πραγματικότητα είναι αρκετά διαφορετική. Στη Γαλλία όπου οι περισσότεροι λιμένες είναι στα χέρια του κράτους υπάρχουν και οι «αυτόνομοι» λιμένες, στα διοικητικά συμβούλια των οποίων εκπροσωπούνται διάφοροι οικονομικοί, κοινωνικοί και διοικητικοί φορείς. Έκει η θέση κλειδί ανήκει στον Διευθυντή του Λιμένος που είναι συγχρόνως ο οικονομικός διαχειριστής και ο εκπρόσωπος του κράτους. Η συνεργασία του με τον Πρόεδρο του Συμβουλίου, προερχόμενο από τον ιδιωτικό τομέα, αποτελεί το μέτρο της επιτυχούς λειτουργίας του λιμένος.

Αντίθετα στις χώρες του βορρά, για ιστορικούς λόγους οι λιμένες κατά κανόνα διοικούνται από τους Δήμους ή τις Κοινότητες.

Όστόσο παρακολουθούμε τα τελευταία χρόνια μία συνεχώς ενεργότερη συμμετοχή του κράτους (λιγότερο στο Ρότερνταμ και περισσότερο στην Αμβέρσα) ιδίως ως προς τις αναγκαίες επενδύσεις για πολυδάπανα έργα υποδομής. Έξάλλου μία πρόσφατη καινοτομία αποτελεί η αύξουσα επενδυτική δραστηριότητα των ιδιωτικών επιχειρήσεων χειρισμού φορτίων και η δημιουργία των τερμιναλ. Γεγονός που δείχνει την απομάκρυνση του κράτους προς όφελος του ιδιωτικού τομέα, ενώ παράλληλα χαρακτηριστικό είναι το συνεχώς μεγαλύτερο ενδιαφέρον της τοπικής ή περιφερειακής αυτοδιοικήσεως.

Παρά τις μεγάλες από χώρα σε χώρα διαφορές, η σκέψη ενός ευρωπαϊκού εναρμονισμού του λιμενικού τομέα, έχει αρχίσει να συζητείται.

ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Ένα ακόμα ισχυρό όπλο έρχεται να προστεθεί στον ανηλεή αγώνα για την καταπολέμηση της ρυπάνσεως και της μόλυνσεως του θαλασσιού περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τους παραγωγούς, το νέο αυτό απορρυπαντικό πρόκειται να λύσει πολλά προβλήματα στο πολυσυζητημένο αυτό θέμα. Πρόκειται για μία ουσία που επιπασσόμενη σε κοινόπονη μορφή πάνω στη ρυπανθείσα περιοχή μετασχηματίζει το νερό, τα πετρελαιοειδή και τα χρώματα σε στερεά σώματα που επιπλέουν στην επιφάνεια. Τα σχηματιζόμενα σώματα μπορεί να συγκεντρωθούν εύκολα, να τεμαχισθούν και να απορριφθούν, ενώ ο άφρος που σχηματίζεται από το θαλασσινό νερό μπορεί να ξαναγίνει νερό με την προσθήκη αυτού του υγρού. Η βάση της ουσίας αυτής είναι γνωστό μόριο, το οποίο τελειοποιήθηκε, βιομηχανοποιήθηκε και κατοχυρώθηκε με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας υπό τα χαρακτηριστικά σήματα Aquabloc και Petrobloc τα οποία επιπροσθέτως έχουν κριθεί ως έντελως άβλαβη για το περιβάλλον. Υπολογίζεται ότι ένα κιλό Aquabloc επιτρέπει την απορρόφηση 500-700 κιλών νερού, ενώ η απορροφητική δύναμη του Petrobloc είναι τέσσερις ως επτά φορές το βάρος του, ανάλογα με την ρυπαντική ουσία.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στη βορεινή Σουηδία που ο ήλιος λείπει τόσο πολύ, μία λιακάδα θεωρείται ανεκτίμητο θείο δώρο του οποίου την αξία δείχνει ο ακόλουθος διάλογος: «Πώς περάσατε φέτος το καλοκαίρι;» «Καλά, θυμάμαι μία Τρίτη είχε τέτοια λιακάδα...».

Γι αυτό λοιπόν μόλις εμφανισθεί ο χρυσός δίσκος ξεχύνονται οι Σουηδοί έξω απ' τις πόλεις και απλώνονται στη σειρά, φάτσα στον ήλιο, να μαζέψουν όση μπορούν περισσότερη απ' τη στερημένη θαλωρή. Δεν ξεχνούν όμως πως είναι και θαλασσινός λαός και προπαγανδίζουν επίμονα ως υγιεινή διασκέδαση την κατάδυση στις παγωμένες λίμνες, με ιδιαίτερη προτίμηση στο Hellasgarden που δεν απέχει παρά μισή ώρα απ' τη Στοκχόλμη. Διατηρούμε για το σκοπό αυτό — βεβαιώνει ο ιδιοκτήτης του τοπικού κέντρου — μία κατάλληλη τρύπα στον πάγο χειμώνα - καλοκαίρι. Αν λοιπόν βρεθείς εκεί κάποια χειμωνιάτικη λιακάδα μπορεί να κάνεις πρώτα μία σάουνα και στη συνέχεια να δροσιστείς... πηδώντας στη λίμνη. Απαραίτητο το μαγικό και το προγονικό θαρραλέο πνεύμα των Βίκινγκς!

Στην ηλιόλουστη χώρα μας η χειμερινή κολύμβηση εξακολουθεί ν' αποτελεί μία ψυχραγωγική παραδοξότητα με μετρημένους οπαδούς. Στο χιονισμένο Hellasgarden (αλήθεια δεν θα μπορούσε να σημαίνει «έλληνικός κήπος»;) οι πιστοί συνεχώς πληθαίνουν. Τα σπάνια πράγματα είναι τα πιό αγαπητά, όπως λέει και η παροιμία.

ΕΛΛΗΝΟΓΑΛΛΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ

Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της Οικονομικής και Στατιστικής Υπηρεσίας Μεταφορών της Γαλλίας, η κατάσταση των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της χώρας μας και της Γαλλίας παραμένει σχετικά μέτρια με 3,4 εκατ. τον. εμπορευμάτων αξίας 11 περίπου δισεκ. φράγκων. Αναλυτικότερα, το 1986 το σύνολο των εισαγωγών ανήλθε σε 1,6 εκατ. τόννους αξίας 3,5 δισεκ. φράγκων και το σύνολο των εξαγωγών σε 1,7 εκατ. τόννους αξίας 6,6 δισεκ. φράγκων. Εν τούτοις είναι χαρακτηριστική η σχεδόν κατά 80% αύξηση των συναλλαγών μεταξύ του 1983 και του 1986, η οποία φαίνεται ιδιαίτερα τονωθείσα από της εισόδου της «Ελλάδος στην ΕΟΚ τον Ιανουάριο του 1981.

Την βάση των ελληνογαλλικών συναλλαγών αποτελούν τα προϊόντα πετρελαίου που καταλαμβάνουν περίπου το 50% των εισαγωγών και τα αγροτικά προϊόντα που καταλαμβάνουν περίπου το 50% των εξαγωγών. Από τα πετρελαιοειδή που ανέρχονται σε 1,2 εκατ. τόννων τα δύο τρίτα αφορούν άκαθαρτο πετρέλαιο και το ένα τρίτο διυλισμένα προϊόντα. Έξάλλου τα αγροτικά προϊόντα που ανέρχονται σε 877.000 τόννους αναφέρονται κυρίως σε δημητριακά. Άξιοσημείωτο είναι ότι το 90% των συναλλαγών αυτών πραγματοποιείται διά της θαλάσσιας οδού, στην οποία τα υπό γαλλική σημαία πλοία μετέχουν μόνο κατά ένα 10%.

TAX FREE CARS

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ • ΑΝΑΠΗΡΟΙ •
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ •
- ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΙ •

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ - ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ

ΚΩΒΑΙΟΣ

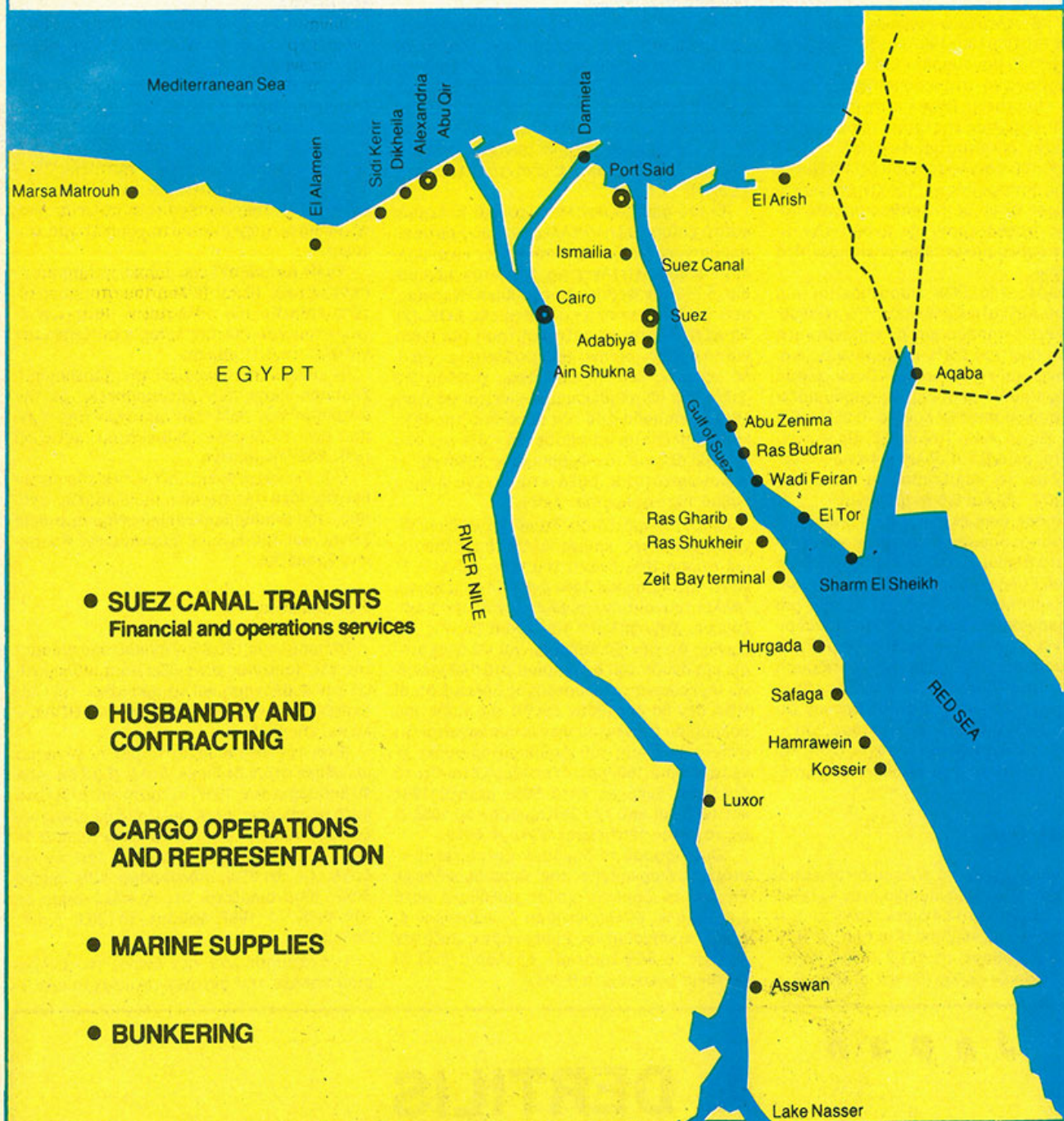
ΕΓΓΥΗΣΗ Η ΦΙΡΜΑ ΜΑΣ

Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 338 - ΤΗΛ. 95.87.036-7-8

Μεταχειρισμένα
με εγγύηση
Πληρωμή κατά
την παράδοση

TELEFAX 9587038

World Marine Services in Egypt



- **SUEZ CANAL TRANSITS**
Financial and operations services
- **HUSBANDRY AND CONTRACTING**
- **CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION**
- **MARINE SUPPLIES**
- **BUNKERING**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Fax Nos : PIRAEUS: (1) 411-1118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 34186
Tel: (3) 4821966
PORT SAID: (66) 26114

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η παραγωγή και η τιμή του πετρελαίου, συνεχίζουν να επηρεάζουν τόσο την ισοτιμία των νομισμάτων όσο και τα διεθνή χρηματιστήρια.

Στις 20 Μαρτίου η τιμή του πετρελαίου έπεσε στα δολλ. 13.55/13.75 τις χαμηλότερες τιμές των 16 τελευταίων μηνών, 30% κάτω των τιμών του Ιουλίου 1987 και 50% κάτω από τις τιμές του Ιανουαρίου 1985. Έν τώ μεταξύ η παραγωγή σταθεροποιήθηκε γύρω στις 17.5 - 19 εκατομ. βαρέλια την ημέρα αλλά ο ήπιος χειμώνας επέτρεψε τον σχηματισμό σοβαρών αποθεμάτων διεθνώς.

Ο λόγος του βασιλέως Fahd ότι η εξισορρόπηση της προσφοράς και της ζήτησης και συμμόρφωση όλων με τις καθορισμένες ποσοτώσεις προκάλεσαν την άνοδο των τιμών των προθεσμιακών διακανονισμών στα 17 δολάρια.

Στις χώρες της ΕΟΚ παρατηρείται μία μείωση του ΑΕΠ στα 2.2% από 2.7% το 1986. Κάτω του 2.2% παρουσίασε η Γερμανία και η Γαλλία και άνω του 2.2% η Βρετανία, Ιταλία, Ισπανία και Πορτογαλία. Όσον αφορά τον πληθωρισμό ο μέσος όρος παρουσιάζει σοβαρές αποκλίσεις (Ολλανδία - 0.25%) Έλ-λάς 14.3, Δανία 4.4., Ιταλία 5.2, Βρετανία 3.3., Πορτογαλία 8.7, Γαλλία 2.4 ενώ η Γερμανία Βέλγιο και Λουξεμβούργο κάτω της μονάδας (0.7 - 0.9 και 0.6 αντίστοιχα).

Πάντως δεν αναμένεται για το προσεχές μέλλον αναπροσαρμογή των τιμών των νομισμάτων στα πλαίσια του Ε.Ν.Σ. Παρ' όλες τις πιέσεις του Γαλλικού φράγκου του Βελγικού φράγκου και της Ιταλικής λιρέτας ίσως μία νέα προσαρμογή προταθεί μετά τις προεδρικές εκλογές στην Γαλλία (τέλος Απριλίου).

Μία προσπάθεια γίνεται για την ίδρυση Κεντρικής Τράπεζας της ΕΟΚ την ιδέα της οποίας στηρίζει τόσο ο κ. Ντέλορ όσο και ο κ. Κοχλ. ενώ το ECU, ίσως σύντομα χρησιμοποιηθεί σε ιδιωτικές συναλλαγές αλλά και για την κατάσχεση ετήσιων ισολογισμών επιχειρήσεων.

Τό δολλάριο ΗΠΑ

Όπως αναμενόταν το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου τον Ιανουάριο ήταν σχετικά χαμηλό. Έφθασε τα 12.4 δισεκ. δολλ. έναντι 12.2 δισεκ. τον Δεκέμβριο. Για όλο το 1977 το έλλειμμα έφθασε τα 171.2 δισεκ. δολλ. που αποτελεί νέο ρεκόρ (αν και το έλλειμμα

μέ την Ιαπωνία μειώθηκε κατά 17.5%). Ένα μεγάλο μέρος του ελλείμματος οφείλεται στις εισαγωγές πετρελαίου που αυξήθηκαν κατά 24% και έφθασαν τα 41 δισεκ. δολάρια και δεύτερον στην εισαγωγή αυτοκινήτων από την Ιαπωνία.

Τό μικρό σχετικώς έλλειμμα προκάλεσε μία εφορία που αντανάκλασθηκε τόσο στην τιμή του δολλαρίου όσο και στο χρηματιστήριο Νέας Υόρκης. Έτσι από ένος έναντι του μάρκου ανέβηκε κατά δύο πένινγκ, ενώ στο χρηματιστήριο ο δείκτης Dow Jones ανέβηκε σε τρεις μέρες κατά 46 μονάδες φθάνοντας τις 2093.5 μονάδες (έναντι 2015.7 στις 11.3.88).

Εκτός από το υψηλό εμπορικό έλλειμμα και το επίσης υψηλό έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού, οι άλλοι δείκτες είναι μάλλον ευνοϊκοί: (1) Άνεργια, 5.8% τον Ιανουάριο, 5.7% τον Φεβρουάριο, ρυθμοί άνεργιας, που θα ζήλευαν όλα τα κράτη της ΕΟΚ. (2). Τό ΑΣΠ κινείται με αυξητική τάση των 2.8% για το πρώτο τρίμηνο και προβλέπεται για όλο το έτος ένας μέσος όρος άνοδου 2.3 - 2.7%. (3). Ο πληθωρισμός κινείται σε υψηλότερα επίπεδα από τον μέσο όρο της ΕΟΚ και προβλέπεται να φθάσει τα 4.3% για όλο το 1988 (0.2 για τον Φεβρουάριο 1988) (4). Η παραγωγικότητα αυξάνεται μ' ένα ετήσιο ρυθμό της τάξεως των 4.8%.

Όσον αφορά τό δολλάριο, οι γνώμες είναι διχασμένες καθώς άλλοι προβλέπουν μία πτώση 20% έναντι του γιέν, και 14% έναντι της λίρας και 14% έναντι του μάρκου. Άλλοι τουναντίον προβλέπουν άνοδο βασισμένοι στην δήλωση της Τράπεζας της Ιαπωνίας ότι δεν θα επέμβει, για να αναχαιτίσει μία άνοδο του δολλαρίου στα 140 γιέν ενώ Άμερικανός αξιωματούχος δήλωσε ότι οι ΗΠΑ δεν θα ανεχθούν άνοδο της τιμής του δολλαρίου έναντι του γιέν (φημολογείται ότι στην συνάντηση του Λούμπου ορίσθηκε ανώτατο όριο 160 γιέν. Υπενθυμίζεται ότι τό δολλάριο ανέβηκε κατά 50% μεταξύ 1981 και 1985 και από τον Σεπτέμβριο του 1985 έως τό τέλος 1987 έπεσε 50% μέ 60%.

Όσον αφορά τό δημόσιο χρέος και τό έπιτόκιο, διαρκούσης της διακυβερνήσεως Ρήγκαν τό δημόσιο χρέος αυξήθηκε κατά 1.25 τρισεκ. δολάρια (όσα δανείστηκαν όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις μαζί) και έφθασε τα 2.36 τρισεκατ. δολάρια, ενώ τό έπιτόκιο έπεσαν στα 6.33%.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Παρά την άνοδο του μάρκου έναντι του δολλαρίου και άλλων νομισμάτων, τό πλεόνασμα του εμπορικού ισοζυγίου για τό 1987 έφθασε τό ύψος ρεκόρ των 117.5 δισεκ. μάρκων, 5 δισεκ. υψηλότερο από τό ρεκόρ του 1986. Οι εξαγωγές της προς την ΕΟΚ παρουσιάζουν άνοδο 4.5% ενώ προς τις ΗΠΑ μικρά μείωση.

Τουναντίον ο ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας περιορίστηκε στα 1.7% (έναντι 4.2% της Ιαπωνίας).

Γιά τό 1988, ο ήπιος χειμώνας, άνέτρεψε τις άπαισιόδοξες προβλέψεις, μέ μία ισχυρή άνοδο των εξαγωγών και είσοδή νέων παραγγελιών. Έτσι για τό πρώτο τρίμηνο του 1988 προβλέπεται ρυθμός ανάπτυξης 3% - 4% και για όλο τό έτος 2%. Η βελτίωση οφείλεται στις περικοπές της φορολογίας (κατά 14 δισεκ. μάρκα) και στα χαμηλότερα έπιτόκια.

Όσον αφορά τό Γερμ. μάρκο, η τιμή του έπεσε μεταξύ 10 και 18 Μαρτίου στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 18 μηνών έναντι του γιέν και της λίρας (που ξεπέρασε για λίγο τα 3.11 μάρκα).

Η κυβέρνηση συνεχίζει την προώθηση ιδιωτικοποίησης των επιχειρήσεων, μέ την έκποίηση των 16% των μετοχών της V.W. που έχει τό δημόσιο (4.8 εκατομ. μετοχές) προς 238 την μετοχή.

Ο κ. Γκένσερ, όπως και ο κ. Ντελόρ προωθεί την ιδέα της ενιαίας Εύρωπαϊκής αγοράς, της ενιαίας Εύρωπαϊκής Νομισματικής Ζώνης και της ενιαίας Εύρωπαϊκής Κεντρικής Τραπεζής.

Γιέν Ιαπωνίας

Τό πρόβλημα του εξαγωγικού πλεονάσματος της Ιαπωνίας συνεχίζει να προβληματίζει την κυβέρνηση και να προκαλεί την ζηλία των άλλων χωρών και ιδίως των ΗΠΑ αλλά και της ΕΟΚ.

Έτσι τον Φεβρουάριο τό μέν πλεόνασμα μειώθηκε στα 5.24 δισεκ. δολλ. (7.13 δισ. τον Φεβρουάριο του 1987) κι' αυτό κατά δέκατο κατά σειρά μήνα, πλην όμως οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 17.2% και έφθασαν τα 20.2 δισεκ. δολλ. ενώ οι εισαγωγές 1.84 δισεκ. δολλ. (+ 61.3%), πλεόνασμα 1.94 δισεκ. δολλ. (υπενθυμίζεται ότι τό πλεόνασμα μέ την ΕΟΚ τό 1987 έφθασε τα 20.3 δισεκ. δολλ.).

Η ανατίμηση του γιέν έναντι του δολλαρίου έπληξε την ανταγωνιστικότητα των έ-

In Japan**A. DERTILIS****CONSULTANT MARINE ENGINEER****NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING****AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS****AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN****PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR**

PHONE: YOKOHAMA (045) 775-0011 A.O.H.: (045) 845-7211
 TELEX: 3822561 USSYOK J
 TELEFAX: (045) 775-0870

24-16, 1 CHOME, MORIYAKA
 ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
 JAPAN

Εργαζομένων προς ΗΠΑ και ένεθάρρυνε τις εξαγωγές προς την ΕΟΚ (+ 20% τό 1987). Τό γιέν διαρκούντος του μήνα κυμάνθηκε σέ πολύ στενά όρια, 126.95 γιέν τό ανώτατο και 129.35 τό κατώτατο. "Όσον άφορά τό χρηματιστήριο άξιών του Τόκιο, άποδείχθηκε τό άνθεκτικότερο στον κόσμο μετά τό κράχ του "Οκτωβρίου 1987. "Όδη οι τιμές πολλών μετοχών έχουν πιάσει τά παλιά επίπεδα και ή σχέση τιμής/κερδών έφθασε στα μοναδικά στον κόσμο επίπεδα 1/60 ή 1/70.

Λίρα 'Αγγλίας

Η όμιλία του κ. Lawson (Υπουργ. Οικονομικών) της Βρετανίας, επί του προϋπολογισμού γιά την ύπαρξη πλεονάσματος 3 δισεκ. λιρ. στον λογαριασμό δανειακών αναγκών του δημοσίου τομέα (πρώτη μείωση του Δημοσίου χρέους τά 20 τελευταία χρόνια) οι καλές προοπτικές της οικονομίας, οι μειώσεις της φορολογίας (βασική από 27 σέ 25 και ύψηλές 40% - 60% σέ ένα ανώτατο όριο 40%) και ό ίσοσκελισμένος προϋπολογισμός λιρ. 130 δισεκ. συνόδεύτηκαν (στις 17.3.88) μέ μία μείωση του βασικού επιτοκίου κατά 1/2 μονάδα στα 8.5% και του τραπεζικού κατά μία μονάδα προκάλεσαν την άνοδο της λίρας σέ επίπεδα ρεκόρ (των τελευταίων 5 ετών) 1.8570 δολλ. (11.3.88) και γιά λίγο 3.11 μάρκα γερμανίας (15.3.8) και συνάμα έφερε τον δείκτη μετοχών των Financial Times, στα 1855.5 μονάδες, έναντι 1782.9 μονάδες στην άρχή του μηνός.

Η άνοδος της λίρας άπασχολεί τον κ. Lawson (περαιτέρω άνοδος της λίρας έχει επιπτώσεις στην εξαγωγική ανταγωνιστικότητα της 'Αγγλίας) και την Τράπεζα της 'Αγγλίας που παρενέβη σοβαρά όταν ή λίρα ξεπέρασε τά 3.11 μάρκα και 1.85 δολλάρια. Τουναντίον ή κ. Θάτσερ έδήλωσε ότι δέν μπορεί κανείς να παρακάμψει την άγορά.

Η μείωση των επιτοκίων (17.3.88) και τά καλύτερα από ότι άναμενόταν στοιχεία γιά τό έμπορικό έλλειμμα των ΗΠΑ τον 'Ιανουάριο ώθησαν τόσο τό δολλάριο όσο και την λίρα προς τά άνω.

Έν τώ μεταξύ αι ιδιωτικοποιήσεις συνεχί-

ζονται μέ την British Electric Industries (37 δισεκ. λίρες) άφού έχουν συντελεσθεί οι πωλήσεις της British Telecom και της British Gas.

Φράγκο Γαλλίας

Στό πρόγραμμα της κεντροδεξιάς κυβέρνησης του κ. Σιράκ, προβλεπόταν ή ιδιωτικοποίηση 65 Τραπεζών, ασφαλιστικών εταιριών, βιομηχανιών κτλ. Μέχρι τέλους του 1987 είχαν ιδιωτικοποιηθεί 29 επιχειρήσεις που άπέφεραν στο δημόσιο 71 δισεκ. φράγκα (13 δισεκ. δολλ.). Κατόπιν του κράχ της 19.10.87 άνεστάλησαν προσωρινά οι ιδιωτικοποιήσεις. Τόν Φεβρουάριο άνακοινώθηκε ή πώληση των μετοχών της MATRA και τον Μάρτιο της Τράπεζας Credit Agricole (της μεγαλύτερης Γαλλικής Τράπεζας και μίας από τίς μεγαλύτερες στον κόσμο). Η πώληση θά γίνει βασικώς στους άγροτικούς συνεταιρισμούς (πρός 327 φρ. ή μετοχή ή 8.1 δισεκ. φρ.).

Έν τώ μεταξύ τό έλλειμμα του προϋπολογισμού περιορίστηκε τό 1987 σέ 129 δισεκ. φρ. έναντι 145 τό 1986, ενώ τό ΑΕΠ αύξήθηκε κατά 1.7% έναντι 2% τό 1986 και άναμένεται να πέσει στο 1% τό 1988.

Όσον άφορά τον πληθωρισμό κινήθηκε σέ χαμηλά επίπεδα κι έκλεισε στα 3.4%. Τέλος τά θετικά στοιχεία της Γαλλικής οικονομίας προκάλεσαν την άνάκαμψη των τιμών του χρηματιστηρίου Παρισίων που τον 'Ιανουάριο βρισκόταν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων δύο ετών.

Η τιμή του φράγκου έναντι του δολλαρίου έμεινε σχετικώς σταθερή μεταξύ 5.63 και 5.75.

Η δραχμή

Η δραχμή τό Μάρτιο παρουσίασε άνοδικές αποκλίσεις έναντι του δολλαρίου, του 'Ελβετικού Φρ., του Γαλλικού Φρ. και της 'Ιταλικής λιρέττας, ενώ τουναντίον άρνητικές αποκλίσεις έναντι της Λίρας 'Αγγλίας και του 'Ιαπωνικού γιέν. Η πτώση έναντι της λίρας είναι φυσιολογική άφού άνέβηκε έναντι

δλων των νομισμάτων, άκόμη και του Γερμανικού μάρκου, τό όποίο παρουσίασε μικρή άνοδο έναντι της δραχμής. Οι αντίθετες αποκλίσεις αντικατοπτρίζονται στην πτώση της τιμής της δραχμής έναντι του ECU μόνον κατά 0-13%. (Πίνακας 3).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμή δολλαρίου (Νέα 'Υόρκη)

	31.12.87	29.2.88	27.3.88
Μαρ. Γερμ.	1.5940	1.6870	1.6685
Φρ. 'Ελβ.	1.2875	1.3905	1.3778
Λίρ. 'Αγγλ.	1.8600	1.7730	1.8430
Φρ. Γαλλ.	5.3985	5.7130	5.6825
Λίρ. 'Ιταλ.	1177.0	1243.0	1235.0
Γιέν 'Ιαπ.	123.40	128.20	124.35

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων (Λονδίνο)

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 13/16	6 7/8	7 1/16
Μαρ. Γερμ.	3 3/8	3 7/16	3 1/2
Λίρ. 'Αγγλ.			
Φρ. 'Ελβ.	1 9/16	1 13/16	2 3/16
Φρ. Γαλλ.	8	8 1/2	8 9/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμή - Τιμή Fixing Τράπ. 'Ελλάδος

	25.2.88	28.3.88	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	135.870	133.375	+ 1.8
Μάρκ. Γερμ.	80.038	80.058	- 0.0
Φρ. Γαλλ.	23.661	23.598	+ 0.3
Φρ. 'Ελβ.	97.308	96.876	+ 0.4
Λίρ. 'Αγγλ.	239.320	246.890	- 3.1
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	10.868	10.819	+ 0.4
Γιέν 'Ιαπ. (100)	105.202	107.286	- 1.9
ECU	165.300	165.870	- 0.3

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying and even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185-37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΟΥΝΤΩΝ ΤΟ ΝΑΤ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τά δσα αναφέρει αναγνώστης σας, ως προς τις επιπτώσεις του Ν. 1711/87 στις συντάξεις πραγματικών ναυτικών τά έχετε και έσεις έπισημάνει, αλλά και άλλοι αναγνώστες σας, από τό καλοκαίρι, έάν θυμάμαι καλά.

Τό πρόβλημα είναι τί πράγματι λέει ό Νόμος και τί έρμηνεύει κι' εφαρμόζει ή Διοίκηση του Ν.Α.Τ. 'Η έρμηνεία αυτή συμβαδίζει μέ τό πνεύμα του Νομοθέτη, τούς όρους της χρηστής Διοίκησης και τή συνέπεια των ασφαλιστικών υποχρεώσεων του Ταμείου προς μία μερίδα ασφαλισμένων του, όταν οι ασφαλισμένοι αυτοί υπήρξαν συνεπείστοι προς τις ασφαλιστικές τους νόμιμες υποχρεώσεις;

Έάν λάβομεν υπ' όψιν ότι οι διάφορες έρμηνείες που κατά καιρούς δίδει τό Ν.Α.Τ. ανατρέπονται όλες σχεδόν, από τήν νομική ύπηρεσία του ΥΕΝ, μέ άτράνταχτα νομικά έπιχειρήματα, τότε καταλήγομε στό συμπέρασμα ότι οι έρμηνείες που τό Ν.Α.Τ. δίδει στην προκειμένη περίπτωση είναι όπορροια γεροντικών άπωθημένων ή άποτελέσματα έμπάθειας και φθόνου των έρμηνευόντων έναντίον των κυριωτέρων τροφοδοτών του Ταμείου, δηλ. Πλοιάρχων ή Μηχανικών.

Κανείς δέν εξέτασε τις επιπτώσεις που έχει μία τέτοια άπόφαση στους ήδη ασφαλισμένους και ιδιαίτερα στους άνέργους της τελευταίας πενταετίας, αλλά και τόν αντίκτυπο στους νεώτερους ασφαλισμένους.

Συνεχώς άναμασούν ότι έσεις παίρνετε σύνταξη στά 50, λές και αυτοί τό καθιέρωσαν ή δέν υπάρχουν άλλοι "Έλληνες εργαζόμενοι που παίρνουν σύνταξη στά 50 ή και νεώτεροι. Θά τούς παραπέμψω στό πρόσφατο πολυνομοσχέδιο που ψηφίστηκε στή Βουλή, μέ ίδια Κυβέρνηση, που συνταξιοδοτεί πλήρως τά γκαρσόνια των άεροπλάνων της Ο.Α. μέ τή συμπλήρωση 16 1/2 έτών ύπηρεσίας και ήλικία 42 και 44 έτη γιά τούς άνδρες. 'Η δέ προύπηρεσία τους στό ΙΚΑ προσαυξάνεται κατά 50% γιά τή συγκρότηση του συνταξιοδοτικού μισθού.

Άκόμα και τό Ι.Κ.Α., μέ τά γνωστά τεράστια έλλείμματά του, κάπου - κάπως βελτιώνει τά δικαιώματα των ασφαλισμένων του. Έάν λοιπόν θεωρούν φοβερή εύνοια τό νά λαμβάνουν οι ναυτικοί σύνταξη στά 50, μπορούν νά μάς πουν έάν έστω και ένας από τούς Διοικούντες τό Ν.Α.Τ. έκαναν τά παιδιά

τους ναυτικούς, ώστε νά εύνοηθούν από τό τρομερό αυτό πλεονέκτημα!

Είναι γεγονός κ. Διευθυντά, ότι τό ΝΑΤ έκλήθη νά παίξει τόν άναποδοτικό του ρόλο, κυρίως μετά τό 1980/1981, διότι τότε άρχισε νά συμπληρώνεται ό άπαιτούμενος ασφαλιστικός χρόνος γιά τόν κύριο όγκο των ασφαλισμένων που πρωτοασφαλίσθηκαν μετά τό 1950. Κατά τις 10ετίες 1960 - 1970 δέν υπήρχαν ή ήσαν έλάχιστες οι συμπληρωμένες ύπηρεσίες. Έτσι, έδημιουργήθηκαν στό Ν.Α.Τ. τεράστια άποθέματα και μάλιστα σέ ξένο συνάλλαγμα, μέ άποτέλεσμα οι έκάστοτε κυβερνήσεις πριν τό 1981, νά έπιβαρύνουν τό Ταμείο μέ χιλιάδες συνταξιούχους, ξένους προς τό Ν.Α.Τ., έν κρυπτώ, χωρίς νά κοινολογούνται. Σέ χιλιάδες έπίσης άνέρχονται και οι συνταξιοδοτηθέντες λόγω άνικανότητος, μάλιστα ένας από αυτούς έκτελούσε χρέη ποδοσφαιριστού, καθ' όμολογία του πρώην Υπουργού ΕΝ. "Αν και υπήρχε ή προεξοφλητική μελέτη του Έλβετου όρθολογιστού όπό τό 1974, ή προβληματική και προνομιακή Νομοθεσία του ΝΑΤ έπεκτείνεται.

Τούτο έγινε πρακτικά άντιληπτό από τούς ύπευθύνους μετά τό 1982, όποτε αύξάνονται κάθετα (!) οι αίτήσεις συνταξιοδότησης των πραγματικών πλέον δικαιούχων, ένώ έλλαττούτο ό Έμπορικός στόλος. Άλλάζει συγχρόνως ή Διοίκηση του Ν.Α.Τ. βλέπει πώς έξελλίσσεται ή κατάσταση, αντί μελετήσει ΣΟΒΑΡΑ τό αίτια της έπερχομένης, μέ μαθηματική ακρίβεια, οικονομικής καταρρεύσεως και νά θεραπεύσει ότι μπορεί, έν άνάγκη νά καταγγίλει και μερικές κραυγαλέες προνομιακές διατάξεις που έδιδαν σέ διαδοχικά ασφαλισμένους μέ 2-3 χρόνια ναυτικής ύπηρεσίας μόνο δικαίωμα συντάξεως στά 50 από τό Ν.Α.Τ., φτιάχνει τό Ν. 1376/83, σχετικό μέ τή ναυτική κρίση, που μέ τό άρθρο 15 άνεβάζει συνταξιοδοτικά στην κατηγορία των ποντοπόρων όλα τά σκάφη άνω των 500 κοχ, πράγμα που έσήμαινε ότι ένας Πλοίαρχος των 500 κοχ, που μέ τά σημερινά δεδομένα έχει βασικό μισθό 80.000 και 22% κρατήσεις ύπέρ ΝΑΤ, λαμβάνει τήν ίδια σύνταξη μέ τόν ποντοπόρο, μέ βασικό μισθό 160.000 δρχ., πολλαπλάσιες κρατήσεις και μάλιστα σέ συνάλλαγμα. Στή συνέχεια βγαίνει τό γνωστό Νομοσχέδιο "Δασκαλάκη", που ούτε λίγο ούτε πολύ ζητεί οι Άρχιπλοίαρχοι κ.λ.π., νά παίρνουν σύνταξη στά 60, αλλά νά καταβάλλουν βέβαια και πλήρεις εισφορές, επί μία επί πλέον 10ετία. Προφανώς δέν έγνώριζε ό κ. Πρό-

εδρος ότι γιά νά γίνει κάποιος Άρχιπλοίαρχος ή Άρχιμηχανικός, χρειάζεται 13-15 έτη ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ναυτική ύπηρεσία.

Άκολούθησαν βέβαια άλλα δύο σχέδια, τά όποία έλαβαν τή θέση που τούς άρμοζε, διότι έδειχναν ότι αυτοί που τά έπρότειναν όχι μόνο άγνοούσαν τελείως τά του ναυτικού έπαγγέλματος, αλλά και από ασφαλιστικές γνώσεις και νοοτροπία ... τουρλουμπούκι.

Τήν ίδια έποχή έμφανίζονται και όρισμένα άρθρα/συνεντεύξεις του κ. Προέδρου προς ένα δημοσιογράφο, που έμφάνιζαν ήρωα μέν τόν κ. Πρόεδρο, άθλιους δέ τούς ναυτικούς που άντιδρούσαν στις γεροντοκρατικές του ΝΑΤ προτάσεις και ήθελαν - άκουσον, άκουσον - νά μήν μεταβληθούν τά συνταξιοδοτικά τους δικαιώματα.

Άλλά ή άλλοπρόσκληση αυτή τακτική συνεχίζεται και στό Ν. 1711, μέ τόν όποιο άνεβαίνουν στην κλάση των ποντοπόρων τά ύδροπτερυγα 150 κοχ., περίπου. Τό έπόμενο μέτρο, γιά νά άντιμετωπισθεί θεμελιακά, ή χρεωκοπία πλέον του ΝΑΤ, θά πρέπει νά είναι ή άνοδος στην κατηγορία των ποντοπόρων παντός πλεούμενου, βάρκας, σχεδίου, κανώ, κ.λ.π. Αυτές είναι οι τεχνοκρατικές (θεός φυλάξει!) ασφαλιστικές γνώσεις και έμπειρίες της σημερινής Διοίκησης του Ν.Α.Τ.

Πρέπει νά προσθέσω ότι μία, φαινομενικά άθωα, διάταξη, του άρθρου 2/παράγρ. 4., που μπαίνει τσόντα σέ κάποια άλλη διάταξη κάποιου νόμου του 78, είναι αυτή που προφανώς επηρεάζει τόν άναγνώστη σας, που και αυτή έπίτηδες άσφαώς παρερμηνεύεται από τό ΝΑΤ, μέ άποτέλεσμα νά λαμβάνει ό λιγώτερη σύνταξη ό έχων άνω των 15 έτών ύπηρεσία, από εκείνον που έχει κάτω από 15 χρόνια.

Ίδате οι ύπέργρηγοι τεχνοκράτες; Τελευταία οι ίδιοι έχουν έξαπολύσει άνθρωποκτονηγήτό κατά των συντάξεων που μπορεί νά ταξιδεύουν μέ άνασφάλεια πλοία ή νά εργάζονται σέ ναυτικά γραφεία, λέγεται δέ ότι έχουν διακόψει τή σύνταξη σέ 40 από αυτούς, παρά τις ρητές οδηγίες του εισαγγελέα Πείραις προς τό Λιμεναρχείο και τις διευκρινήσεις του ΥΕΝ.

Και ναι μέν οι Υπουργοί έρχονται και παρέρχονται μέ τούς σημερινούς διοικούντες ύπέργρηγους και συνταξιούχους, τό ΝΑΤ τί θά γίνει; Μέχρι τότε θά μάς βασανίζουν;

Βέβαια, ό νύν Υπουργός Ε.Ν. έχει δηλώσει ότι όποιος έχει δικαίο θά δικαιωθεί και έχει γνώση του θέματος. Τό ζήτημα είναι κατά πόσο θά προχωρήσει στή δίκαιη ρύθμιση της άσφαλείας αυτής. Τί θά γίνει; Θά τό τολμήσει; Ό χρόνος θά δείξει. Πάντως δέν του λείπει ούτε ή τόλμη, ούτε τό θάρρος, ούτε ή άγωνιστικότητα.

Ίδομεν.

Έν κατακλείδι έπισημαίνω και τήν περιφρόνηση προς τήν κοινή γνώμη από τούς διοικούντες του ΝΑΤ. Μέ τήν άποφυγή όποιασδήποτε άπαντήσεως στά διάφορα δημοσιεύματα σας, άποδεικνύουν τήν πλήρη περιφρόνηση τους προς τούς πολίτες, πλήρη ταύτιση κρατικής άσθαιρείας μέ τήν άλαζονεία της Έξουσίας, που τόσες φορές έχει στιγματίσει ό κ. Πρωθυπουργός, αλλά και πλήρη αντίθεση προς τά δσα κατά καιρούς Υπουργοί έπαγγέλλονται γιά τις σχέσεις Κράτους - Πολιτή.

Αφεριμ.

Γ.Π.

Πειραιάς, 16 Μαρτίου 1988

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

**ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ 8ος ΟΡΟΦΟΣ ΚΕΝΟΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25**

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: κα ΚΑΛΥΒΑ 8969220

‘Η πρόκληση του 1992 καί τό θεσμικό πλαίσιο τής ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας

‘Εισηγήσεις του Προέδρου τῆς ‘Επιτροπῆς Μεταφορῶν του Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου κ. Γ. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ

‘Η Κοινοτική καί ἡ ‘Ελληνική Ναυτιλία μποροῦν νά ἀναπτυχθοῦν μόνο μέ οὐσιαστικά μέτρα. ‘Η ἐπισημάνση ἐγίνε ἀπό τόν Πρόεδρο τῆς ‘Επιτροπῆς Μεταφορῶν του Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου κ. Γεώργιο Ἀναστασόπουλο κατά τήν ὁμιλία του στίς 15 Μαρτίου στή Ναυτιλιακή Λέσχη μέ θέμα: «‘Η πρόκληση του 1992 καί ἡ Κοινοτική καί ‘Ελληνική Ναυτιλία» στή διάρκεια τῆς ὁποίας ὑπογράμμισε ὅτι μόνον μέ μιά σφαιρική κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική, τήν καταπολέμηση τῆς ναυταπάτης, τή χρηματοδότηση τῆς διαλύσεως καί ναυπηγήσεως πλοίων, τήν ἀνάληψη πρωτοβουλιῶν γιά μείωση τῆς πλεονάζουσας χωρητικότητας, τή βελτίωση τῆς ἐκπαίδευσης, τήν ἀποτελεσματική ἀντιμετώπιση τῶν τάσεων προστατευτισμοῦ καί τήν πραγματική ἐξασφάλιση του ἐλεύθερου καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ μπορεῖ νά ἀποκτήσει νέες διαστάσεις καί πολύ εὐρύτερο περιεχόμενο ἢ πρόκληση του 1992 καί του 2000.

Εἰδικότερα ὁ κ. Ἀναστασόπουλος ὑπογράμμισε:

Εἶναι μεγάλη ἡ χαρά μου, πού ἡ εὐγενική σας πρόσκληση μοῦ ἔδωσε σήμερα τή δυνατότητα νά βρισκομαι στό ναυτιλιακό κέντρο τῆς χώρας, πού ἀντιπροσωπεύει τή μεγαλύτερη δύναμη τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος στή θάλασσα. Καί ἡ παρουσία, ἀνάμεσα στούς ἐκπροσώπους του ναυτιλιακοῦ κόσμου, σημαντικοῦ ἀριθμοῦ στελεχῶν τῆς «Νέας Δημοκρατίας», τῆς παρατάξεως στήν ὁποίαν ἀνήκω, μοῦ δημιουργεῖ μεγαλύτερη ἀκόμα συναίσθηση, τῆς τιμῆς — ἀλλά καί τῆς εὐθύνης — γιά τίς σκέψεις πού θά ἤθελα νά σᾶς ἀναπτύξω.

Στό 1992 συγκεντρώνεται βασικά ὁ προβληματισμός πού ἀκολουθεῖ. Εἶναι ὁ χρόνος, πού τό τέλος του ἔχει συνδεθεῖ μέ τόν φιλόδοξο στόχο τῆς Κοινότητος γιά τήν ὁλοκλήρωση μιᾶς ἐνιαίας ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς χωρίς σύνορα γιά 330 ἑκατομμύρια Εὐρωπαίους. Καί δέν θά διεκδικήσει, ἴσως, πρωτοτυπία ἡ διαπίστωση ὅτι καί στόν τοπο μας τελευταία ἔχει γίνει τοῦ συρμοῦ νά μιλάμε πολύ γιά τό 1992* μόνο πού φοβᾶμαι ὅτι μελετοῦμε λίγο καί προετοιμαζόμαστε ἀκόμα λιγότερο γι αὐτή τήν προοπτική.

‘Απλουστευτικά, θά μπορούσε κανεῖς νά διαβλέψει στήν ἐξέλιξη πού πλησιάζει τή δυναμική ἐνός πολύ μεγαλύτερου ἀνταγωνισμοῦ. Κι εἶναι αὕτη ἡ πρόκληση, πού συγκινεῖ καί κινητοποιεῖ τίς περισσότερες κοινοτικές χώρες, ἀπό τίς πιό μικρές ὡς τίς πιό μεγάλες — ἀκόμα καί τίς πιό ἰσχυρές. ‘Ολοι σχεδόν οἱ ἄλλοι ὀργανώνονται καί προετοιμαζόνται. Καί τό γεγονός προβάλλει ἀκόμη περισσότερο Α CONTRARIO (κατ’ ἀντίθεση) τό δικό μᾶς μέχρι τώρα ἐφησυχασμό, τή



δική μας μακαριότητα. Πῶς νά τήν ἐξηγήσει κανεῖς;

‘Η πρόκληση του 1992 εἶναι γενικότερη. Ἀγκαλιάζει ὅλους τοῦς τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητας καί ἐπεκτείνεται σέ ὅλους σχεδόν τοῦς κλάδους. Οἱ μεταφορές δέν ἐξαιροῦνται, φυσικά. Οὔτε καί οἱ ναυτιλιακές εἰδικότερα.

‘Η ἐνσταση θά ἦταν δυνατό ἀνετα στό σημεῖο αὐτό νά προβλεφθεῖ: Ποιά σχέση μπορεῖ νά ἔχει ἡ ναυτιλία μέ μιάν ἀγορά χωρίς σύνορα; Δέν εἶναι καί σήμερα ἡ κοινοτική ἐμπορική ναυτιλία — καί ἡ ἐλληνική βεβαίως — ἐκτεθειμένη στόν ἐντονότερο δυνατό διεθνή ἀνταγωνισμό καί μάλιστα σέ ἀνταγωνισμό πού δέν περιορίζεται στίς κοινοτικές θάλασσες, ἀλλ’ ἐκτείνεται σέ ὅλα τῆς γῆς τά πελάγη; Πού εὐρίσκεται, ἐπομένως, γιά τή ναυτιλία ἡ πρόκληση του 1992;

‘Η πρόκληση, ὅμως, συνδέεται κατ’ ἀρχήν, ἀλλά καί κατά κύριο λόγο, μέ τό θεσμικό πλαίσιο. Γιά νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ ἐλεύθερη κυκλοφορία τῶν ἐμπορευμάτων καί τῶν προσώπων, — πού μαζί μέ τήν ἐλεύθερη κυκλοφορία τῶν ὑπηρεσιῶν καί τῶν κεφαλαίων θά διακρίνουν τήν ἐνιαία ἀγορά — οἱ μεταφορές ἔχουν τό λόγο καί τό ρόλο τους. Καί δέν εἶναι ὑπερβολικό νά ὑποστηριχθεῖ ὅτι χωρίς μιά ἐλεύθερη ἀγορά μεταφορῶν,

χωρίς ἀποδοτικές μεταφορές μέ τό μικρότερο δυνατό κόστος, οὐσιαστική ὁλοκλήρωση τῆς μεγάλης ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς δέν μπορεῖ νά νοηθεῖ.

Γιά τήν καλύτερη, ταχύτερη, οἰκονομικότερη καί ἀσφαλέστερη μεταφορά τῶν προσώπων καί τῶν ἀγαθῶν, γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς ἀρχῆς του ἐλεύθερου καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ καί γιά τήν ἀποφυγή μιᾶς πολιτικῆς διακρίσεως ἀναλόγως τῆς σημαίας ἢ μέ ἐμπορικά κριτήρια, ἡ Συνθήκη τῆς Ρώμης εἶχε προβλέψει πρὶν ἀπό 31 χρόνια τή θέσπιση μιᾶς κοινῆς πολιτικῆς καί στίς μεταφορές. ‘Ηταν ἡ δεύτερη κοινή πολιτική, μετά τήν ἀγροτική, πού ἐπέβαλε ἡ ἰδρυτική τῆς Κοινότητος συμφωνία. ‘Αλλ’ ἐνῶ ἡ πρώτη ἐφαρμόστηκε μέ σημαντική ἀρχικά ἐπιτυχία, γιά νά δημιουργήσει ἀργότερα βουνά πλεονασμάτων σέ βόρεια κυρίως προϊόντα πού ὀδηγοῦν σήμερα στήν ἀναθεώρησή της, ἡ δεύτερη δέν ἴσχυσε ποτέ. Οἱ διαφορές τῶν γεωγραφικῶν συνθηκῶν, οἱ ἀντιθέσεις τῶν πολιτικῶν μέ τά κεντρικά Κράτη — μέλη τῆς κοινότητος νά στηρίζουν τό σιδηρόφρονο καί τά περιφερειακά τό αὐτοκίνητο καί ἡ θεολογική διαμάχη μεταξύ τῶν ὑπερμάχων τῆς ἐναρμονίσεως καί τῶν ὁπαδῶν τῆς φιλελευθεροποιήσεως δέν ἐπέτρεψαν νά ἀναπτυχθεῖ μιά ὁλοκληρωμένη κοινή πολιτική. Καί μέ πρωτοβουλία τῆς ἐπιτροπῆς πού ἔχω τήν τι-

μή νά προεδρεύω καί προσφυγή του Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου, τὸ Εὐρωπαϊκὸ Δικαστήριον καταδίκασε τὸ Μάιο τοῦ 1985 — γιὰ πρώτη φορά στὰ χρονικά τῆς Κοινότητος — τὸ Συμβούλιο τῶν Ὑπουργῶν ἐπὶ παραλείψει, γιὰ τὴν ἔλλειψη αὐτῆς τῆς πολιτικῆς.

Οἱ θαλάσσιες μεταφορές, ὅπως καὶ οἱ ἀεροπορικῆς, ἡμφεσβητεῖτο, πάντως, ἀρχικά ἐάν περιλαμβάνονταν στὴν κοινὴ πολιτικὴ πού ὀριζε ἡ Συνθήκη. Ὅμως, τὸ Εὐρωπαϊκὸ Δικαστήριον ἔκρινε ὅτι περιλαμβάνονταν. Καί μέ τὴν Ἑνιαία Πράξη τοῦ Λουξεμβούργου τοῦ 1985, μέ τὴν ὁποία τροποποιήθηκε γιὰ πρώτη φορά ἡ Συνθήκη τῆς Ρώμης, γιὰ νά διευκολυνθεῖ ἡ πορεία πρὸς τὴν ἑνιαία ἀγορά, ἔγινε δεκτὸ καὶ ἀπὸ τὴ σημερινὴ ἑλληνικὴ κυβέρνηση οἱ ἀποφάσεις ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ἐναερίων μεταφορῶν νά μποροῦν νά λαμβάνονται πιά μέ εἰδικὴ πλειοψηφία καὶ ὄχι μέ ὁμοφωνία, ὅπως μέχρι τότε. Εἶναι, βεβαίως, ἀληθινὸ τὸ ὅτι ἡ Κυβέρνηση Παπανδρέου κατέθεσε μιὰ δηλωσὴ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς τὸ σημεῖο αὐτό. Ὅμως, ἡ πραγματικὴ ἰσχὺς αὐτῆς τῆς δηλώσεως ἀμφισβητεῖται ζωηρὰ ἀπ' τοὺς νομομαθεῖς.

Μέ τὴν ἐξέλιξη τούτη εἶναι θεωρητικὰ δυνατό νά ἀντιμετωπίσουμε τὴν περίπτωση ἢ Ἑλλάδα, ἢ Δανία, ἢ Ἰσπανία καὶ ἢ Ὁλλανδία, πού διαθέτουν τὸ 55% τοῦ κοινοτικοῦ στόλου ἀλλ' ὄχι καὶ τοὺς ψήφους πού ἀπαιτοῦνται γιὰ νά θέσουν φραγμὸ στὴ λήψη μιᾶς ἀποφάσεως, (ἔχουν 21, ἐνῶ χρειάζονται 22 ἐπὶ συνόλου 76 γιὰ νά παρεμποδιστεῖ ὁ σχηματισμὸς εἰδικῆς πλειοψηφίας), νά δεσμευθοῦν ἀπὸ Κανονισμό γιὰ τίς συνθήκες ἐργασίας στὰ πλοῖα, π.χ., στὸν ὁποῖο οἱ Ὑπουργοὶ τῶν ἄλλων ὁκτώ χωρῶν θά συμφωνοῦν. Οἱ πράξεις τῆς ἀπλῆς ἀριθμητικῆς, μόνες τους, δὲν ἀποτελοῦν, ἐν τούτοις, τὸν κανόνα στὴ διαμόρφωση τῶν θέσεων τῆς Κοινότητος. Τὰ ἐπιμέ-

ρους συμφέροντα καταβάλλεται προσπάθεια νά μὴν ἀγνοηθοῦν. Καὶ ὑπάρχουν πάντοτε οἱ δυνατότητες συνασπισμῶν συμφερόντων κατὰ περίπτωσιν, πού δὲν περιορίζονται ἀναγκαστικὰ στὴ γνωστὴ διαίρεση Βορρᾶ - Νότου. Ὅλα ἐξαρτῶνται τελικὰ ἀπὸ τοὺς ὀρθοὺς ἢ ὄχι χειρισμοὺς τῶν ἐκπροσώπων μας καὶ τὴν ἱκανότητά τους νά πείσουν καὶ τοὺς ἄλλους στὸ καθημερινὸ DO UT DES. Αὐτὸ ἰσχύει καὶ στὴ ναυτιλία, ὅπως καὶ στοὺς ἄλλους τομεῖς, ὅπου διαμορφώνονται διαφορετικῆς καὶ μεταβαλλόμενες ἰσορροπίες δυνάμεων.

Ἡ ἀνάλυση αὐτὴ δὲν ἔχει ὑπαγορευθεῖ ἀπὸ τὴ γενικότερη θέση τῆς «Νέας Δημοκρατίας» ὑπὲρ τῆς δημοκρατικῆς ἀρχῆς τῆς πλειοψηφίας — γιὰ νά ἀποφύγει ἡ Κοινότητα τὴν παράλυση —, ὅπως διακήρυξε ὁ ἰδρυτὴς τῆς Κωνστ. Καραμανλῆς στὸ Στρασβούργο τὸ 1983 καὶ ἐπανειλημένως ἐπιβεβαίωσε ὁ πρόεδρος τῆς Κωνστ. Μητσοτάκης ἔκτοτε. Εἶναι μιὰ ἐκτίμηση πού βασίζεται στὰ γεγονότα.

Οἱ τέσσερις Κανονισμοὶ γιὰ τὴ ναυτιλία, πού υἱοθετήθηκαν ἀπ' τὸ Συμβούλιο τῶν Ὑπουργῶν στὶς 22 Δεκεμβρίου 1986, ἀποτελοῦν χαρακτηριστικὸ παράδειγμα. Ἐλπίζω εἰλικρινὰ ὅτι δὲν παρὰ οὐρομαι ἀπ' τὸ ὅτι ὑπῆρξε ὁ εἰσηγητὴς γιὰ τὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ στὸ Κοινοβούλιο καὶ τὸ Συμβούλιο δέχθηκε πολλές ἀπ' τίς τροπολογίες πού ψηφίσαμε, ἀν ὑποστηρίξω ὅτι οἱ Κανονισμοὶ αὐτοὶ ἀποτελοῦν ἀναμφισβήτητὴ ἑλληνικὴ ἐπιτυχία.

Τὸ ἀρθρο 1, παρ. 2, τοῦ Κανονισμοῦ γιὰ τὴν ἐλεύθερη παροχὴ ὑπηρεσιῶν, π.χ., ἀναφέρει: «Οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐφαρμόζονται καὶ σὲ ὑπηκόους Κρατῶν - μελῶν ἐγκατεστημένων ἐκτὸς Κοινότητος καὶ σὲ ναυτιλιακὲς ἐταιρίες ἐγκατεστημένες ἐκτὸς Κοινότητος καὶ ἐλεγχόμενες ἀπὸ ὑπηκόους Κράτους - μέλους, ἐάν τὰ πλοῖα

τοὺς ἔχουν νηολογηθεῖ σὲ αὐτὸ τὸ Κράτος - μέλος, σύμφωνα μέ νομοθεσίαν του». Χρειάζεται νά σᾶς θυμίσω ὅτι ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία εἶναι κατὰ 83% ἐγκατεστημένη σὲ τρίτες χώρες, ἀλλὰ τὰ πλοῖα τῆς φέρουν τὴν ἑλληνικὴ σημαία; Εἶναι ἀνάγκη νά ἐπισημάνω τὴ μείζονα γιὰ τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία σημασία τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ ἴδιου Κανονισμοῦ, πού προβλέπει ὅτι οἱ διακανονισμοὶ γιὰ καταμερισμὸ φορτίων οἱ ὁποῖοι περιλαμβάνονται στὶς ὑπάρχουσες διμερεῖς συμφωνίες μεταξὺ Κρατῶν - μελῶν καὶ τρίτων χωρῶν θά καταργηθοῦν ἢ θά ἀναπροσαρμοσθοῦν;

Ἀπαιτεῖται ἀκόμα νά υπογραμμισθεῖ ὁ καθοριστικὸς ρόλος τῆς Εὐρωβουλῆς στὴν τελικὴ διαμόρφωση τῆς προτάσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν κανόνων τοῦ ἀνταγωνισμοῦ στὶς θαλάσσιες μεταφορές. Οἱ τροπολογίες τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου κατέληξαν στὸ ἀρθρο 8 τοῦ Κανονισμοῦ, πού ἀπαγορεύει στὶς διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν τὴν κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως. Δὲν ἀνοίξαν ἔτσι, μέχρις ἐνός τουλάχιστον σημείου, οἱ κλειστὲς κοινοπραξίες, ὡς πρὸς τὴν πρόσβαση στὴν ἀγορά; Καὶ δὲν διαμορφώθηκε ὁ Κανονισμὸς γιὰ τὴν ἀνάληψη συντονισμένων ἐνεργειῶν προκειμένου νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ ἐλεύθερη πρόσβαση στὶς ὠκεάνειες μεταφορές φορτίων κατὰ τρόπον ὥστε νά ἱκανοποιεῖ καὶ τὰ ἑλληνικά συμφέροντα, ἐνῶ τὸ Κοινοβούλιο ἦταν ἀρχικὰ ὑπὲρ τῆς ἀπορρίψεως τους καὶ χρειάσθηκαν προσπάθειες ἐντονες γιὰ νά μεταβάλλει θέση;

Οἱ ἐπισημάνσεις αὐτὲς δὲν γίνονται γιὰ νά ἐξαρθεῖ ὁ δικὸς μας λόγος καὶ ρόλος, ἀλλὰ γιατί τὰ στοιχεῖα πού ἀναφέρθηκαν παραμένουν ἀγνωστα στοὺς πολλοὺς. Καὶ ἂν θά ἤμουν προσωπικὰ πρόθυμος νά συμφωνήσω ὅτι, παρὰ ταῦτα, περὶ τῆς οἱ πανηγυρισμοὶ, δὲν θά ἤμουν καθόλου ἐτοιμος νά δεχθῶ

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καὶ τάνάπαλιν διὰ 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἐτέρους λιμένας Ἀπὼ Ἀνατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι' ὅλην τὴν Ἑλλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

καί τήν ἔλλειψη ἐνημερώσεως ἀκόμη καί τῶν ἐνδιαφερομένων — τό γεγονός τῆς ἐγκρίσεως τῶν τεσσάρων Κανονισμῶν, πού ἀποτελέσαν τόν πρῶτο πυρήνα μιᾶς κοινῆς εὐρωπαϊκῆς πολιτικῆς, γιά τή ναυτιλία, πέρασε στήν Ἑλλάδα περίπου ἀπαρατήρητο, ὡς ἐάν ἔπρεπε νά ἐνδιαφέρει μονάχα τίς Βερμούδες.

Σέ ὅποιαδήποτε πάντως περίπτωση, οἱ Κανονισμοί, ὅπως διατυπώθηκαν, ὑποθέτω ὅτι μπορεῖ νά κλόνισαν τήν προκατάληψη ὀρισμένων Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, πού πίστευαν ὅτι κάθε κοινοτική κανονιστική διάταξη πλήττει ἤ, πάντως, δέν προάγει τά συμφέροντά τους. Ἡ ἐφαρμογή τῶν Κανονισμῶν στήν πράξη δέν εἶναι, βεβαίως, εὐκόλη υπόθεση. Καί τοῦτο ἀποδείχθηκε μέ τίς πρῶτες καταγγελίες γιά παραβίασή τους πού ἐξετάζει ἤδη ἡ Ἐκτελεστική Ἐπιτροπή. Οἱ πιέσεις γιά νά ἐρμηνευθοῦν οἱ Κανονισμοί μέ «ἐπιεικία» δέν ἀπουσιάζουν καθόλου. Καί εἶναι δική μας ὑποχρέωση νά ἐξασφαλίσουμε ὅτι θά δοθεῖ ἡ ὀρθότερη ἐρμηνεία. Ἀλλ' αὐτό

δέν ἀναιρεῖ, φυσικά, τή διατύπωσή τους, πού θά ἔπρεπε νά μᾶς ἱκανοποιεῖ.

Ἀνεξαρτήτως ἐνδεχομένων διαφορετικῶν ἐκτιμήσεων, ἄλλωστε, καί τοῦ γεγονότος ὅτι τό ναυτικό κεφάλαιο εἶναι κινητό καί δέν δεσμεύεται ἰδιαίτερα ἀπό ἐθνικούς νόμους, τό θεσμικό πλαίσιο δέν εἶναι δυνατό νά ὑποτιμηθεῖ, οὔτε νά ἀγνοηθεῖ. Δέν ἔχουμε τήν πολυτέλεια, ἀκόμη καί ἂν τό ἐπιθυμούσαμε, νά διαγράψουμε τήν τάση πού διαμορφώνεται ἤδη ἡ διεθνῆς ναυσιπλοΐα μεσοπροθέσμως νά ἐνταχθεῖ μέσα σέ ἓνα διεθνές κανονιστικό πλαίσιο, πού θά καθορισθεῖ ἀπό τά τρία μεγάλα κέντρα τά ὁποῖα καλύπτουν τό 70% περίπου τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου: τίς Ἡνωμένες Πολιτείες, τήν Ἰαπωνία καί τήν Κοινότητα, πού εἶναι ἡ πρώτη ἐμπορική δύναμη στόν κόσμο. Ἀμέσως ἤ ἐμμέσως καί οἱ ὑπόλοιποι ἐπηρεάζονται ἀπό τά κέντρα αὐτά.

Μέσα σ' αὐτά τὰ πλαίσια, εἴμαστε κι ἐμεῖς ὑποχρεωμένοι νά τοποθετηθοῦμε καί νά κινηθοῦμε. Τί ἀναμένουμε γιά ἐφέτος; Στό πρόγραμμα ἐργασίας τῆς Ἐ-

κτελεστικῆς Ἐπιτροπῆς γιά τό 1988, πού παρουσίασε τόν Ἰανουάριο ὁ κ. Ζάκ Ντελὸρ, προαναγγέλονται προτάσεις γιά νέα θετικά μέτρα ὥστε νά ἐνδυναμωθεῖ ἡ θέση τῶν ὑπό κοινοτικές σημαίες στόλων καί νά καταστεί δυνατή ἡ ὑπό ὀρισμένες προϋποθέσεις χρησιμοποίηση μιᾶς κοινῆς εὐρωπαϊκῆς σημαίας. Κι ἀκόμη διατάξεις στόν κοινωνικό τομέα καί μέτρα γιά τήν αὔξηση τῆς ἀσφάλειας, ἰδίως ὡς πρός τή μεταφορά τῶν ἐπικίνδυνων οὐσιῶν.

Ὁ σκεπτικισμός πολλῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, ὅσον ἀφορᾷ τίς προτάσεις αὐτές, δέν εἶναι ἀγνωστος. Οἱ δικοί μας πλοιοκτῆτες φοβοῦνται ὅτι ἂν τά μέτρα πού θά προταθοῦν ἀποδειχθοῦν, πράγματι θετικά, εἶναι δυνατό νά ἀξιοποιηθοῦν ἀπό τοὺς στόλους ἄλλων Κρατῶν - μελῶν τῆς ΕΟΚ γιά νά καταστοῦν περισσότερο ἀνταγωνιστικοί, ἐνῶ τό συγκριτικό πλεονέκτημα τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐνδέχεται ἔτσι νά μειωθεῖ.

Δέν πιστεύω, ὅμως, ὅτι χρειάζεται νά προτρέξουμε καί νά ἀφήσουμε τόν φό-

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ἀναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οἰουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοῖα

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.

βο να προσδιορίσει τη δική μας θέση. Τό πρόβλημα της ενισχύσεως των υπό κοινοτικές σημαίες στόλων, άλλωστε, υπάρχει, είναι τεράστιο και ισχύει και για την Ελλάδα.

Η συρρίκνωση των υπό τις σημαίες των Κρατών - μελών της ΕΟΚ εμπορικών στόλων, τα τελευταία χρόνια, αποτελεί κυρίαρχο χαρακτηριστικό στην παγκόσμια ναυτιλία. Από 32,3 του παγκόσμιου στόλου το 1970 και 29,4% το 1980, οι στόλοι των χωρών - μελών αντιπροσώπευαν μόλις το 16,5% το 1987, ενώ αντιστοίχως αυξανόταν κυρίως το ποσοστό των στόλων με σημαίες ευκαιρίας και λιγότερο της Ν.Α. Ασίας, της Κομεκόν και των υπό ανάπτυξη χωρών. Στο ίδιο διάστημα, ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος μειώθηκε από 42 εκατ. κ.ο.χ. σε 23,5 εκατ. κ.ο.χ. — επίσης σχεδόν στο μισό. Και το γεγονός, ότι παραμένει παρά ταύτα στο υψηλό ποσοστό 35,2 του κοινοτικού στόλου δείχνει μονάχα ότι η τάση της φυγής από τις κοινοτικές σημαίες ήταν γενικότερη, ανεξάρτητα από τη διαπίστωση ότι στην Ελλάδα η ανακύκλωση και τα άλλα άστοχα μέτρα της Κυβερνήσεως του ΠΑΣΟΚ στον τομέα της ναυτιλίας ενίσχυσαν και επετάχυναν την εκδήλωση αυτής της τάσεως.

Οι πλοιοκτήτες υποστηρίζουν, βεβαίως, ότι εκείνο που έχει σημασία δεν είναι τα πλοία υπό κοινοτικές σημαίες, αλλά τα πλοία κοινοτικής ιδιοκτησίας και συμφερόντων. Και με την έννοια αυτήν, η Ελλάδα θα μπορούσε να παρηγορηθεί, καθώς με την προσθήκη και των ελληνοκτητών πλοίων παραμένει η πρώτη ή μία από τις πρώτες ναυτιλιακές δυνάμεις στον κόσμο.

Εν τούτοις, όσο κι αν μπορεί να συζητηθεί το έπιχειρημα των πλοιοκτητών, ότι αναγκάστηκαν να μεταφέρουν τα πλοία τους σε σημαίες ευκαιρίας για να αντέξουν στον ανταγωνισμό και να αποφύγουν την χρεωκοπία — ή διαφορά μισθοδοσίας πληρώματος σε ένα φορτηγό μεταξύ σημαίας ευκαιρίας και κοινοτικής σημαίας υπολογίστηκε σε 500.000 δολ. τον χρόνο — δύσκολα μπορεί να υποστηριχθεί ότι η ωφέλεια για τα Κράτη - μέλη σε συνάλλαγμα, π.χ. και σε απασχόληση είναι και στίς δύο περιπτώσεις η ίδια. Και στην περίπτωση των κοινοκτητών, πώς θα ισχύσει η άμυντική παράμετρος του προορισμού τους, τα σύγχρονα «Ξύλινα τείχη» σε καιρό πολέμου και μάλιστα σε εποχή όπου με τη συμφωνία Ρήγκαν — Γκορμπατσώφ έγιναν

τά πρώτα δειλά βήματα πυρηνικού αφοπλισμού και ο πόλεμος με συμβατικά όπλα προσέλαβε νέα σπουδαιότητα;

Πρώτη εμπορική δύναμη στον Κόσμο, με πέρα από 20% των παγκοσμίων εξαγωγών και ανάλογο ποσοστό των παγκοσμίων εισαγωγών, με το 95% του εμπορίου της με τρίτες χώρες και το 35% του ενδοκοινοτικού διεξαγόμενου διά θαλάσσης, η Κοινότητα δεν μπορεί, άλλωστε, να μη διαθέτει μίνιμουμ εμπορικών στόλων υπό τις σημαίες των Κρατών - μελών της, που θα ελέγχονται και θα ασφαλίζουν από τη δυνατότητα ασκήσεως πιέσεων από τους στόλους τρίτων χωρών. Γι' αυτό και προτάσεις για τα λεγόμενα θετικά μέτρα θα υπάρχουν όπωσδήποτε. Τις είχε ζητήσει και το Συμβούλιο των Υπουργών όταν ένεκρινε το 1986 τους τέσσερις Κανονισμούς. Και είχα επισημάνει όταν υπέβαλα την έκθεσή μου για το σχετικό μνημόνιο της Επιτροπής, ότι οι Κανονισμοί δεν επρόκειτο να ανακόψουν την τάση φυγής από τις κοινοτικές σημαίες. Οι εξελίξεις δεν με δέψευσαν, δυστυχώς. Και δεν είναι η σκέψη για τη δημιουργία ευρωπαϊκής σημαίας ικανή να μεταβάλει την κατάσταση αυτήν. Η Κοινότητα δεν αποτελεί όχι καν Κράτος, άλλ' ούτε συνομοσπονδία Κρατών ακόμη. Η **ευρωπαϊκή σημαία μονάχα ως σύμβολο θα μπορούσε σήμερα κάτω από όρισμα: νες προϋποθέσεις να συζητηθεί.**

Τό ενδιαφέρον μας, ζωηρότερο, θα έπρεπε να συγκεντρωθεί στη δημιουργία των οικονομικών λεγομένων νηολογίων, των OFFSHORE REGISTRIES, που έχουν τελευταία πληθυνθεί στις ευρωπαϊκές χώρες. Είχαμε έτσι νηολόγιο τύπου Β για τη Γαλλία στις νήσους Κεργελέν, για την Ισπανία στις Καναρίους νήσους, για την Ολλανδία στις άλλανδικές Αντίλλες, για τη Βρετανία στο νησί του Μάν, στο Γιβραλτάρ και σε όλα τα εξαρτόμενα απ' τη Βρετανία υπερπόντια εδάφη (Βερμούδες, νησιά Καϊμάν, Φάκλαντς, Βέρτζιν, Χόγκ Κόγκ, Άγία Ελένη κλπ.), για το Βέλγιο το σχεδιαζόμενο νηολόγιο του Λουξεμβούργου και, εκτός Κοινότητας, το Νορβηγικό διεθνές νηολόγιο. Τό Γενικό Συμβούλιο των Βρετανών εφοπλιστών, σε πρόσφατη μελέτη του υπολόγισε ότι με τη μεταφορά πλοίου στο νηολόγιο του νησιού του Μάν, ένας εφοπλιστής πραγματοποιεί κατ' έτος για έξοδα πληρώματος «οικονομία» 155.000 λιρών Άγγλιας. Με απωφαντολικά ή πολωνικά πληρώματα και σημαία ευκαιρίας ή

«οικονομία» είναι διπλάσια.

Η προσθήκη των νηολογίων Β, που χαρακτηρίστηκαν λύση δευτέρας κατηγορίας από τους εκπροσώπους των Ευρωπαίων ναυτεργατών στο συνέδριο της Αμβέρσας πέρυσι, έχει δημιουργήσει μεγάλη σύγχυση. Έχουμε τώρα τα κανονικά νηολόγια ή νηολόγια Α, τα οικονομικά ή νηολόγια Β και τα άνοιχτα ή νηολόγια των σημαίων ευκαιρίας. Ποιά θα είναι η εξέλιξη; Βαδίζουμε μήπως προς εθνοποίηση των Α και Β σε επίπεδο οικονομικό ή δευτέρας κατηγορίας; Είναι πρόωρο ακόμη να προβλεφθεί ποιά θα είναι η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Η Επιτροπή είναι πιθανότερο να προτείνει εύνοϊκότερο φορολογικό και ασφαλιστικό καθεστώς για τις εφοπλιστικές επιχειρήσεις και τους ναυτεργάτες, αλλά θα με εξέπληττε αν πρότεινε επιδοτήσεις, κατά το αμερικανικό πρότυπο. Ούτε θεωρώ πιθανό να υιοθετήσει την πρόταση των Βρετανών εφοπλιστών για επιδότηση στρατηγικής εφεδρείας, ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα εμπορικά πλοία θα είναι στη διάθεση των Κρατών - μελών και της ΕΟΚ όταν χρειαστεί.

Αμφίβολο είναι ακόμη αν η Έκτελεστική Επιτροπή θα τολμήσει με τις προτάσεις της να επεκταθεί στο λειτουργικό ρόλο του ναυτιλιακού κεφαλαίου και τη δυνητική προσφορά της ναυτιλίας στο κοινοτικό σύνολο, θέματα που προσδίδουν στην πρόκληση του 1992 άλλες διαστάσεις. Άλλ' η Επιτροπή προτίμησε μέχρι σήμερα τη στενή έρμηνεία του όρου «θαλάσσιες μεταφορές». Και ήλθε σε αντίθεση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, που δεν έπαυσε να επιμένει ότι μια ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να περιλαμβάνει τα πιστωτικά ιδρύματα, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία, τη θαλάσσια ασφάλεια και τη ρύπανση.

Μονάχα με τη σφαιρική αυτή πολιτική, την καταπολέμηση της ναυταπάτης, την χρηματοδότηση της διαλύσεως και ναυπηγήσεως πλοίων, την ανάληψη πρωτοβουλιών για να μειωθεί η πλεονάζουσα χωρητικότητα, τη βελτίωση της εκπαίδευσής, την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των τάσεων του προστατευτισμού και την πραγματική εξασφάλιση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, ή πρόκληση του 1992 και του 2000 ε.ε. ήταν δυνατό να αποκτήσει νέες διαστάσεις και πολύ ευρύτερο περιεχόμενο. Και μονάχα με ουσιαστικά μέτρα και όχι με εκκλήσεις και εξορκισμούς, που σε τίποτε δεν χρησιμεύουν, ή κοινοτική και ελληνική ναυτιλία θα μπορούσαν να απλώσουν ξανά τα πρώτινά τους τα φτερά, τα μεγάλα.

Στην κινεζική γλώσσα τα ιδεογράμματα για την κρίση σημαίνουν και ευκαιρία. Ας ξεφύγουμε απ' την πρώτη, για να αξιοποιήσουμε τη δεύτερη.

Γ. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Your supplier in ROTTERDAM

Oracle trade supply b.v.

P.O. BOX. 11088
3004 EB Rotterdam
Phone: 010 4622744

Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam

‘Η έαρινή σύνοδος τών Δ.Σ. Ε.Ε.Ε. καί Κομμίτη στο Λονδίνο

‘Η ‘Ελληνική ‘Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου εξέδωσε την κατωτέρω ανακοίνωση για την κοινή σύνοδο τών διοικητικών συμβουλίων της Ένώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών καί του Κομμίτη που πραγματοποιήθηκε στις 25 Μαρτίου στη Βρετανική πρωτεύουσα:

Την Παρασκευή, 25 Μαρτίου 1988, πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η πρώτη για την τρέχουσα χρονιά Κοινή Συνάντηση τών Μελών τών Συμβουλίων της Ένώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών καί του Greek Shipping Co-operation Committee, μέ ικανοποιητική εκπροσώπηση τών δύο ‘Οργανισμών. Για μία ακόμη φορά διαπιστώθηκε η χρησιμότητα τών κοινών αυτών συναντήσεων, που δίδεται η εύκαιρία νά συζητηθούν διάφορα θέματα καί νά βεβαιωθεί η ταυτότητα αντιλήψεων καί απόψεων τών δύο ‘Οργανισμών, μέ σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση τών συμφερόντων της ‘Ελληνικής ναυτιλίας, στο σύνολό της.

Μέ την εύκαιρία της έπετειού της εθνικής μας παλιγγενεσίας, έγινε απότιση φόρου τιμής, προς τούς ήρωικούς αγωνιστές του 1821 καί της συμβολής της έμπορικης ναυτιλίας, στους αγώνες για την πατρίδα.

Κατά την διάρκεια της συσκέψεως συζητήθηκαν τά θέματα που ενδιαφέρον την ‘Ελληνική ναυτιλία.

‘Εχαιρέτισθη ιδιαίτερα ο δυναμισμός της, που κατόρθωσε όχι μόνο νά επιβιώσει της μακροχρονίου ναυτιλιακής κρίσεως, αλλά όπως προκύπτει καί από στοιχεία του Lloyds Register of Shipping που έρχονται σήμερα για πρώτη φορά στη δημοσιότητα, ο ‘Ελληνόκτητος στόλος έρχεται πρώτος στο κόσμο, μέ τοννάζ 85.047.345 d.w.t. Τουτό όφείλεται στην προσαρμοστικότητα καί στο ρεαλισμό που επέδειξε η ‘Ελληνική ναυτιλία τά δύσκολα αυτά χρόνια.

Σάν ζωτικού ενδιαφέροντος θέμα συνεζητήθη έν έκτάσει η περαιτέρω ένταση τών προσπαθειών του ‘Ελληνικού ‘Εφοπλισμού για την αύξηση της είσοδης

του εισερχομένου στην ‘Ελλάδα ναυτιλιακού συναλλάγματος.

‘Ομόθυμη ύπηρεξε η έπιθυμία όλων όπως γίνει πάν τό δυνατόν, στο σημείο αυτό καί διατυπώθησαν προτάσεις για την άμεση μεθόδευση τών σχετικών προσπαθειών, προς έπίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος.

Λόγω της ιδιαίτερας σημασίας που έδόθη στο θέμα αυτό, που θά συντελέσει σημαντικά, σύν τοις άλλοις, καί στην ενίσχυση της εθνικής οικονομίας της χώρας μας, άπεφασίσθη η σύσταση ειδικής ‘Επιτροπής, που θά αποτελείται από τούς προέδρους τών δύο ‘Οργανισμών, κ.κ. Ευστάθιο Γουρδομιχάλη καί ‘Ιωάννη ‘Αδ. Χατζηπατέρα καί τούς αντιπροέδρους αυτών, κ.κ. Σταύρο Νταϊφά καί ‘Ιωάννη Γκούμα της ΕΕΕ καί Μιχάλη Περατικό καί ‘Επαμεινώνδα ‘Εμπερίκο του Committee.

‘Η ‘Επιτροπή ανέλαβε νά προωθήσει τό συντομότερο τό θέμα αυτό, ως έπει-
σον.

‘Εγινε έν συνέχεια αναφορά στα μέτρα που λαμβάνονται πρόσφατα από τό YEN, για την προαγωγή της ανταγωνιστικότητας τών υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίων, μέτρα που θά επιτρέψουν την ανάπτυξη του εθνικού νηολογίου, που είναι κοινός στόχος όλων τών παραγόντων της ναυτιλίας, ήτοι της πλοιοκτησίας, της ναυτεργασίας καί του Κράτους.

‘Ετονίσθη η ανάγκη της προσαρμογής της ναυτικής έργασίας, σύμφωνα μέ τίς σύγχρονες απαιτήσεις της τεχνολογίας, για νά μπορέσει νά αντιμετωπίσει τό ‘Ελληνικό πλοίο τό διεθνή συναγωνισμό.

‘Εκρίθη ότι απαιτείται η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσως, σύμφωνα μέ τά πρότυπα τών άλλων ναυτιλιακών χωρών καί σάν άμεσο μέτρο θεωρείται η άμεση έφαρμογή τών Sandwich Courses καί η αναδιοργάνωση τών Σχολών ΕΝ. ‘Εξεφράσθη η εύχή όπως αντιμετωπισθεί έπίσης τό θέμα της μελλοντικής άπασχολήσεως τών ‘Ασυρματιστών, μέ την άπόκτηση μιάς παράλλη-

λης ειδικότητας.

‘Εξεφράσθη η ίκανοποίηση για τό προωθούμενο από τό YEN προς ύπογραφή Προεδρικό Διάταγμα, που προβλέπει την δημιουργία κατωτέρων πληρωμάτων, πολλαπλής χρησιμότητας, άκολουθώντας τά πρότυπα τών μεγάλων ναυτικών παραδοσιακών χωρών.

Διεδηλώθη για μία ακόμη φορά η ζωηρή άνησυχία για την οικονομική κατάσταση του NAT, που καθιστά προβληματική τή συνέχιση της λειτουργίας του, έάν δέν ληφθούν ριζικά μέτρα για την αναδιοργάνωσή του. Μεταξύ τών άλλων προτείνεται νά έξετασθεί καί η περίπτωση αναδημιουργίας του, εκ θεμελίων, μέ πιθανή μακροχρόνια χρηματοδότηση, υπό εύνοϊκούς όρους, από πόρους της ΕΟΚ.

Διεδηλώθη έπίσης η ανάγκη συνεχίσεως τών προσπαθειών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας καί την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Προς την ‘Ελληνική Κυβέρνηση εκφράζονται οι άνησυχίες μας για την ένταση του πολέμου τών δεξαμενοπλοίων, στη περιοχή του Κόλπου, καί η ανάγκη αναπτύξεως πρωτοβουλιών, σέ συνεννόηση καί μέ άλλες ναυτικές χώρες, για την προστασία τών ναυτικών μας καί τών πλοίων μας. ‘Η θέση της ‘Ελλάδος, σάν της μεγαλύτερης ναυτιλιακής δυνάμεως στον κόσμο δικαιολογεί την άνάληψη σχετικών πρωτοβουλιών.

Τέλος συνεζητήθησαν άμεσα έπαγγελματικά θέματα της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, μεταξύ τών οποίων τό US Tax Reform Act of 1986, έσωτερικά θέματα τών δύο ‘Οργανισμών, καθώς καί διεθνούς εκπροσώπησης του ‘Ελληνικού ‘Εφοπλισμού.

‘Ετονίσθη καί πάλι η έμμονή της ‘Ελληνικής πλοιοκτησίας στην άρχή του έλευθέρου συναγωνισμού καί η αντίθεση αυτής σέ κάθε μορφή προστατευτισμού καί παρεμβατισμού.

‘Η δεύτερη Κοινή Συνάντηση για τό 1988 έχει προγραμματισθεί στον Πειραιά, τον προσεχή Σεπτέμβριο.

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY
IN SOUTH EAST ASIA TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY

CONTACT:

*** IN SINGAPORE**

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- * SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * CONSULTANTS - SURVEYORS FOR HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

Telex: 39502/35652 (HOMSEA)
Teleph: 2658933/2641893/2652855
Fax: 2641661
Cables: HELLENSEAS/SINGAPORE

Chairman & Managing Director:
Capt J. A. GOROS (Hellene)
AOH Tel: 2257360 Capt GOROS
:4590194 ANTHONY

*** IN THAILAND**

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

T.D.I. BUILDING, SUITE 302
42 SURIWONGSE ROAD
BANGKOK 10500

Telex: 82521 (HOMSCO)
Teleph: 2341381/2345018
Cables: HELLENSHIP/BANGKOK

Γιά την εξυπηρέτησή σας στην **BPAZILIA**

APOLLON

AGENCIA MARITIMA

YOUR PROTECTING AGENTS AND BUNKERS

OLYMPIC

FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

CAPT. G. PERIVOLARIS

Main office:

SANTOS: RUA JOSE RICARDO 29. P.O.B. 264 SANTOS SP.
TEL: 326643 - 346041 - 331822 AOH: 682453 — TELEX: 131224 APMA FAX 132-321890

BRANCH OFFICES

RECIFE PERNABUCO:
AV. MARQUES DE OLINDA 85.
TEL: 2247956 - 2246938 TELEX: 812352 APMA

SAO SEBASTIAO S.P.
RUA DUQUE DE CAXIAS 465.
TEL: 521159 TELEX: 124753 APMA

VITORIA, ESPIRITO SANTO
RUA WILSON DE FREITAS 195.
TEL: 2224841 TELEX: 272838 APMA

SAO LUIS, MARANHAO
AVE. GETULIO VARGAS 2670
Tel: 2222069 - Tlx: 982712 APMA

RIO DE JANEIRO R.J.
RUA VISCONDE DE INHAUMA 50.
TEL: 2331719 - 2538565 TELEX: 2134739 APMA

RIO GRANDE DO SUL:
RUA GEN. VITORINO 185.
TEL: 326044 - 3226657 TELEX: 532352 ARMA

PARANAGUA, PARANA
AV. GABRIEL DE LARA 651. ~
TEL: 4222085 - 4222167 TELEX: 414253 APMA

PIRAEUS OFFICE
P.O.B. 80366 Piraeus 185 10
Tel.: 4534542 - Telex: 21 2420 OLYM.

ΠΕΡΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Οι διατυπούμενες θέσεις και τό εν γένει περιεχόμενο του παρόντος άρθρου είναι απαύγασμα προσωπικών εκ της καθημερινής τριβής εμπειριών του γράφοντος στον τομέα των αγοραπωλησιών και, ειδικότερα, των ναυπηγήσεων πλοίων μάλλον παρά αποτέλεσμα μελέτης στατιστικών στοιχείων που αβθο- νοούν στο διεθνή τύπο και στίς αναφο- ρές των μεγάλων μεσιτικών οίκων. Και έχω την πεποίθηση ότι αυτή η προσέγ- γιση στο θέμα είναι απείρως πιο πρωτό- τυπη και χρήσιμη στον αναγνώστη, ά- φοι τόσο σπάνια συμπίπτει η ιδιότητα του συντάκτη με εκείνη του επαγγελμα- τικά ασχολουμένου με τό θέμα και, αντι- στοιχώς, ο πλατύς σχολιασμός που έτσι επιτυγχάνεται βοηθάει στο σχηματισμό ίδιας αντίληψης που είναι και τό ζη- τούμενο.

Συμπληρώνεται έτος από τότε που η διεθνής ναυλαγορά άρχισε να παρέχει τά πρώτα σημεία σαφούς βελτιώσεως και που οι άξιες των πλοίων άρχισαν να παίρνουν την ανιούσα. Μέσα σ' αυτό τό χρονικό διάστημα πολλά πράγματα άλ- λαξαν. 'Η πίστη στο ρόλο του πλοίου σάν μεταφορικού μέσου, σάν άξιας χρή- σεως ικανής να άποφέρει κέρδος, πράγ- ματα που έτειναν να λησμονηθούν μέσα στη δίνη των τελευταίων δύο -τριών έ- τών, φαίνεται πιά πλήρως άποκατεστη- μένη. Καί μαζί συνειδητοποιείται από τή ναυτιλιακή έπιχείρηση ή άνάγκη προ- σκλήσεως νέων μονάδων είτε αυτές εί- ναι νεότευκτα πλοία είτε από δεύτερο χέρι.

Παρά τήν άθρόα διάλυση παλιών μο- νάδων κατά τή διάρκεια των τελευ- ταίων τριών - τεσσάρων έτών, ή μακρά

άποχή τής μεγίστης πλειονότητος των πλοιοκτητών από τίς νέες παραγγελίες ναυπηγήσεως προκάλεσε μιά άπότομη γήρανση του παγκόσμιου έμπορικού στόλου που από ένα μέσο όρο 7 έτών κατά τό 1978 τείνει να φθάσει τά 11 έτη. Δέν άπαιτείται, έπομένως, ιδιαίτερη σο- φία γιά να προβλέψει κανείς ότι, άργά ή γρήγορα, μιά νέα σημαντική στροφή προς τά ναυπηγεία θά εκδηλωθεί.

Τώρα, όμως, δέν βρισκόμαστε ενώ- πιον μιάς εκ των συνήθως έξάρσεων τής άγοράς που κατά παράδοση συνο- δεύονταν από κάποιο - μικρό ή μεγάλο - ναυπηγικό boom. 'Η παρούσα φάση συμπίπτει με μερικές βαθύτερες άλλα- γές στην παγκόσμια ναυπηγική κινή- στρα, άλλαγές που άναφέρονται σε δο- μικά χαρακτηριστικά. 'Η πλήρης σχε- δόν έξαφάνιση τής Εύρωπαϊκής Ναυπη- γοβιομηχανίας γιά τούς συμβατικούς τύπους έμπορικών πλοίων, ή αναδιάρ- θρωση και συρρίκνωση των 'Ιαπωνικών Ναυπηγείων, ή όριστική κατάληψη ση- μαντικού χώρου από τή Νότια Κορέα, ή Κινεζική δραστηριότητα με τίς δυνατό- τητες και τίς άδυναμίες της, τό Γιουγ- κοσλαβικό φαινόμενο σε συνδυασμό, με τήν οικονομική δυσπραγία τής χώ- ρας, ή άνανεούμενη έπιθετικότητα τής 'Ισπανίας, όλα αυτά σε συνδυασμό με γενικώτερα φαινόμενα, όπως ή «κατά- ληψη» του σοσιαλιστικού χώρου από τίς παραγγελίες τής Σοβιετικής Ένώσεως, οι συναλλαγματικές διακυμάνσεις, ή ά- νοδος τής άγοράς των διαλύσεων, κ.α., άπαιτούν πολύπλευρη συστηματική με- λέτη προκειμένου και να πιθανολογηθεί άκόμη ή αύριανή εικόνα τής παγκό- σμιας ναυπηγοβιομηχανίας.

Προβλήματα κόστους φαίνεται ότι ώ- θούν προς γεωγραφική άνατοποθέτηση των πλών τής ναυπηγικής δραστηριό- τητος και μόνο ή έξειδίκευση σε όρισμέ- νους τύπους πλοίων ύψηλών προδια- γραφών και αντίστοιχης τεχνολογίας, μεσοπρόθεσμα, και ή κατανόηση τής ά- νάγκης διατηρήσεως τής ναυπηγοβιο- μηχανίας γιά στρατηγικούς λόγους, μα- κροπρόθεσμα, είναι ικανές να άποτρέ- ψουν τό όριστικό κλείσιμο των ναυπη- γείων σε χώρες ύψηλής εισοδηματικής στάθμης. Κάτω από τήν συνεχώς αύξα- νόμενη σημασία τής πληροφορικής και των συναφών νέων μορφών ύψηλής τε- χνολογίας, φαίνεται ότι ή ναυπηγική, ά- νήκουσα στην κατηγορία τής βαρειάς και έργατοβόρας βιομηχανίας, έξωθει- ται συστηματικά στο χώρο των άνα- πτυσσομένων χωρών, εκεί όπου άκόμη τό κόστος εργασίας έπιτρέπει τή ναυ- πήγηση σε τιμές που, έστω και άν δέν άνταποκρίνονται, βρίσκονται κοντά στα έπίπεδα ναύλων, δικαιολογούν τή ναυ- πηγική παραγγελία σάν επένδυση που δικαιούται να περιμένει άπόσβεση.

Στήν παρούσα ιστορική φάση, που συμπίπτει με εκείνη τής μεταφοράς τής ναυπηγικής δραστηριότητος προς νέες χώρες, χαρακτηριστική είναι ή στενότη- τα τής ναυπηγικής άγοράς, όχι μόνο λό- γω συγκρατήσεως τής πελατείας (έφο- πλισμού), όσο, κυρίως, λόγω του περιο- ρισμένου αριθμού των χωρών που μπο- ρούν από οικονομική και τεχνολογική ά- ποψη να κατασκευάσουν τά κατάλληλα πλοία. 'Αν ληφθεί υπ' όψη και ή συγκυ- ρία τής άνώμαλης έξελίξεως στην διά- μόρφωση τής ισοτιμίας 'Ιαπωνικού Γιέν και 'Αμερικανικού Δολλαρίου, οι χώρες

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS**



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGHTH"



Sole Agents for

MITSUI - LINE KOGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

όπου μπορεί κανείς σήμερα να παραγγείλει ένα συμβατικό εμπορικό πλοίο με αυστηρώς οικονομικά κριτήρια είναι όσο σχεδόν ποτέ περιορισμένες σε αριθμό: Γιουγκοσλαβία και, πιθανόν, Ισπανία στον Εύρωπαϊκό χώρο, Νότια Κορέα, Κίνα, Ταϊβάν στην Ανατολή και ιδού συμπληρώθηκε ο κατάλογος των ναυπηγικών χωρών!

Αν τώρα λάβουμε υπ' όψη ότι οι ναυπηγικές κλίνες στη Γιουγκοσλαβία είναι σχεδόν εξ ολοκλήρου κλεισμένες μέχρι και το 1990 (πλέον προβλήματα πιστώσεων που γεννώνται από την κακή συναλλαγματική κατάσταση της χώρας), ότι η **Ισπανική Ναυπηγοβιομηχανία**, βαρυνόμενη από μία ελάχιστη έποικοδομητική κρατική παρέμβαση που εμποδίζει την ορθολογική της ανάπτυξη, μία αμφιλεγόμενη τεχνική ικανότητα και εξίσου αμφιλεγόμενο τελικό προϊόν και ένα γραφειοκρατικό — δαιδαλώδες πιστωτικό σύστημα, ότι η **Νότια Κορέα** τείνει να καλύψει την παραγωγική της ικανότητα με ταυτόχρονη τάση αύξησεως του κόστους παραγωγής και ανελαστικότητα ιδίως σε ό,τι αφορά την παροχή έγγυθσεων γά τις παρεχόμενες πιστώσεις, ότι η **Κίνα** πρέπει πρώτα να καλύψει τις δικές της ανάγκες με περιορισμένο αριθμό ναυπηγικών μονάδων και ναυπηγικών κλινών που έπιτείνεται από προβλήματα βυθίσματος, προβλήματα στην παροχή πιστώσεων και αποδοχής εύκολα εξασφαλίσιμων (soft) έγγυθσεων, και ότι, τέλος, η **Ταϊβάν** βρίσκεται ακόμη σε ένα πολύ έντονο στάδιο για να παίξει ουσιαστικό διεθνή ρόλο (αμφίβολο και αν θα μπορέσει ποτέ να φθάσει εκεί), τότε οδηγούμεθα στο συμπέρασμα ότι, πολύ σύντομα, **θα βρεθούμε μπροστά σε σοβαρά προβλήματα ανανεώσεως του παγκόσμιου εμπορικού στόλου**. Προς τό παρόν, ως έκληφθε τοῦτο σάν πιθανολόγηση πού περιέχει έν τούτοις πολλά στοιχεία πού πείθουν γιά τήν έπαλήθευσή της.

Πρώτος αντίλογος: Ή καταφυγή γιά μία ακόμη φορά στον Ίαπωνικό γίγαντα πού θά κληθεῖ καί πάλι νά παίξει τό ρόλο τοῦ παγκόσμιου προμηθευτή πλοίων. Έχω τήν αἴσθηση ότι ἡ παρούσα συρρίκνωση τῆς Ίαπωνικῆς Ναυπηγοβιομηχανίας εἶναι δρόμος χωρίς έπι-

στροφή, τουλάχιστον στό βαθμό πού θά ἔλυνε τό πρόβλημα, καί ότι ἡ Ίαπωνία ὁδηγεῖται, ἀργά καί σταθερά στίς σφαῖρες τῆς σύγχρονης — καί μελλοντικῶς — ὑψηλῆς τεχνολογίας, στήν ἀπροσδιόριστη ἀκόμη — τουλάχιστον γιά τόν γράφοντα — οἰκονομία τοῦ 21ου αἰῶνα πού εἰσὶν εἰς τήν ἔχρησιν ἡ σχέση μέ τή ναυπηγική.

Άλλοι, πού ἴσως ἀνήκουν στό σημερινό ὑπανάπτυκτο κόσμος, θά κληθῶν νά παίξουν τό ρόλο τοῦ συμβατικοῦ ναυπηγοῦ, μέσα σέ δύσκολες συνθήκες μεταφορᾶς τῆς τεχνολογίας πρὸς τίς ἀντίστοιχες χώρες. Ἀσφαλῶς θά ὑπάρξει κάποιο κενό πού θά κληθῶν νά καλύψουν χώρες πού ἀνήκουν σήμερα οἰκονομικά στίς παρυφές, ἡ στό περιθώριο, τοῦ δυτικῶν συστήματος ἐλευθέρων οἰκονομίας.

Αν καί ἀσφαλῶς ἔχει κανείς πολλά ἐν προκειμένῳ νά προσθέσει, θά ἤθελα νά κλείσω τό παρόν ἄρθρο μέ μία ἀναφορά στήν Ἑλληνική Ναυπηγική Βιομηχανία. ἀφήνοντας τήν περαιτέρω ἀνάλυση γιά τήν ἐπόμενη ἐπὶ τοῦ θέματος δημοσίευση. Ἐκτός καί ἡ σύγχρονη, ἡ μελλοντική, τεχνολογία ἐπιφέρει ἀπρόβλεπτες πρὸς τό παρόν ἀλλαγές στίς μεθόδους ναυπηγήσεως πού νά ἀντιμετωπίζουν τά προβλήματα κόστους, ἐργατικῶν χειρῶν καί περιβάλλοντος, δέν πιστεύω ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυπηγοβιομηχανία δικαιούται νά προσβλέπει σ' ἕνα μακροπρόθεσμο μέλλον στόν τομέα τῶν κατασκευῶν. Θά ὑπάρξει ὅμως, ὅπως προανέφερα, ἕνα ἐνδιάμεσο κενό ἀπροσδιόριστης διάρκειας — ἴσως δεκαετιῶν — κατὰ τή διάρκεια τοῦ ὁποῦ πολλὰ θά μπορούσαν νά γίνουν ἂν ἡ ἀπαιτούμενη μέριμνα ἐπιδεικνυόταν ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας, τῶν Ναυπηγείων καί τῆς Συνδικαλιστικῆς ἡγεσίας τῶν ἐργατῶν τῶν Ναυπηγείων. Ὅλα εἶναι δύσκολα, τό τελευταῖο ἴσως τό δυσκολότερο.

Σέ μία ναυπηγοκατασκευαστική βιομηχανία — στή σημερινή Ἑλλάδα ὅπου οὐσιαστικά ὅλα εὐρίσκονται ἐν πλήρει διαλύσει δέν εἶναι εὐκόλα αὐτά τά πράγματα. Καί κινδυνεύει κανείς μιλώντας γι' αὐτά νά χαρακτηριθεῖ ὄνειροπλός — «αἰθεροβάμων» εἶναι ἡ μοντέρνα ἔκφραση. Ἐν τούτοις, τά πράγμα-

τα δέν εἶναι τόσο δύσκολα ὅσο κατ' ἀρχήν φαίνονται καί — γιά νά παραφράσω τόν Πλάτωνα — ἡ ἀνθρωπὸς πού κατανοοῦν τό θέμα θά ἀναλάβουν τά ἥνια ἡ αὐτοὶ πού τά κρατοῦν θά πρέπει νά μάθουν.

Οἱ ἀντιλήψεις πού σήμερα ἐπικρατοῦν, ὅτι, δηλαδή, ἡ Πολιτεία ἔχει ἕνα μεγάλο καί ἀστείρευτο ταμεῖο πού καλύπτει κάθε ἀνάγκη καί ἔλλειμμα, ὅτι εἶναι δυνατή ἡ ἐξασφάλιση ἀπασχόλησης χωρίς προσπάθεια περιστολῆς τοῦ κόστους, χωρίς ἀνάπτυξη ἡ μεταφορά τεχνολογίας, χωρίς γνώση τῆς ἀγορᾶς, χωρίς σύστημα marketing, χωρίς τή συνεργασία μέ εἰδικούς (μεσίτες καί ἄλλους), χωρίς κάποια καθετοποίηση τῆς παραγωγῆς (supporting industries), χωρίς ἑτοιμες προδιαγραφές γιά ἀριθμό τύπων καί μεγεθῶν πλοίων πού ζητᾶται ἡ ἀγορά, χωρίς, κοντολογίᾳ, τίποτα, εἶναι αὐτές πού ἔχουν περιαγάγει τήν Ἑλληνική Ναυπηγοβιομηχανία στή σημερινή της ἀνυπαρξία.

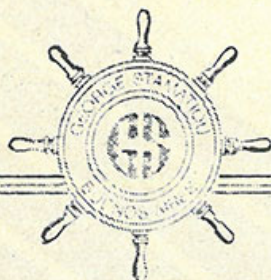
Ἡ μοναδική ἐλπίδα σήμερα εἶναι μία ἐξασφάλιση παραγγελίας μέσω διακρατικῶν ἀνταλλαγῶν μέ ὀρισμένες — πολὺ περιορισμένες σέ ἀριθμό — χώρες, ἀνεξάρτητα ἀπό προσφερομένη τιμή καί ὅρους (κάπως ἀλλοιῶς αὐτά ξεπληρώνονται στόν πολιτικό ἢ ἐμπορικό τομέα) καί μέ τήν ἀγορά ἀπό τό ἐξωτερικό μέχρι καί τῆς τελευταίας βίδας πού ἀπαιτεῖται στήν κατασκευή, πράγμα πού μειώνει κατὰ πολὺ τό συναλλαγματικό ὄφελος πού ἔτσι περιορίζεται σημαντικά.

Ἰσως σέ πρώτο στάδιο νά χρειάζεται μία κρατική ἐπιδότηση (αὐτό, ἄλλωστε, γίνεται μένεα ἢ τόν ἄλλο τρόπο σέ ὅλον τόν κόσμο) μέ τή μορφή παρεμβάσεως στή διαμόρφωση τῆς τελικῆς τιμῆς ἢ τοῦ ἐπιτοκίου τῆς πιστώσεως (ἂν καί μέ τά σημερινά χαμηλά ἐπιτόκια δολλάρου τό τελευταῖο εἶναι εἰς τὸ ἐλάχιστον ἐλκυστικό).

Αὐτό πού, ὅπωςδήποτε εἶναι ἀνεπίτρεπτο, εἶναι ἡ σημερινή κατάσταση ἀβεβαιότητος πού μόνο σύγχυση καί περὶ τὰ ἐξοδα προκαλεῖ.

Πρέπει κάποια στιγμή νά πάρουμε τίς ἀποφάσεις μας: Θέλουμε ἢ δέ θέλουμε ναυπηγοβιομηχανία: Κάποιου πρέπει νά μπουῖν στόν κόπο νά ἀπαντήσουν...

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR



GEORGE STAMATIOU

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:
PERU 1182/88
BUENOS AIRES

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483

ΠΑΝΟΡΑΜΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο παγκόσμιος στόλος. Η κατά χώρες αύξηση και μείωση των στόλων. Παραδοσιακές και νέες ναυτικές χώρες. Οι ναυπηγικές παραγγελίες. Το προβάδισμα των χωρών κατά κατηγορίες πλοίων. Οι στόλοι των πετρελαιοφόρων, των ύγραεριοφόρων, των μπάλκερς, των πλοίων κοντέινερ. Τα παροπλισμένα σ' όλο τον κόσμο. Η στατιστική των θαλασσιών μεταφορών κατά προϊόντα. Σιδηρομεταλλεύματα, γαιάνθρακες, δημητριακά, πετρέλαια, ύγραέρια, κοντέινερ, γενικά. Οι διώρυγες Σουέζ και Παναμά.

Τον Ιούλιο του 1987 ο παγκόσμιος στόλος περιελάμβανε 38.800 πλοία συνολικής χωρητικότητας 380 εκατ. τον. γκρός, παρουσιάζοντας μείωση έναντι της αντίστοιχης ήμερομηνίας του προηγούμενου έτους κατά 1,9 εκατ. τον. γκρός. Τα πλοία ξηρού φορτίου που αντιπροσωπεύουν χονδρικά το 60% του συνολικού τοννάζ, έπαψαν να αυξάνονται και σταμάτησαν περίπου στις 32.000 μονάδες, ενώ τα πετρελαιοφόρα που αντιπροσωπεύουν το 40% του συνόλου επιβάρυναν κάπως την επί έννεα χρόνια συνεχή μείωσή τους φθάνοντας τις 7.000 μονάδες.

Η κατά σημαίες κατανομή επιβεβαιώνει την κάμψη των παραδοσιακών στόλων όπως της Ελλάδος, Μ. Βρετανίας, Νορβηγίας και Ιαπωνίας. Οι μόνες χώρες του ΟΟΣΑ που διατήρησαν τη θέση τους είναι οι ΗΠΑ, η Ιταλία και η Δανία, ενώ το σύνολο των χωρών του ΟΟΣΑ δέν καλύπτει πια παρά το 33,4% του παγκόσμιου στόλου.

Από την άλλη πλευρά, οι καινούργιες ναυτικές χώρες συνέχισαν την πρόδο τους. Πρόκειται για την Κίνα, τη Φορμόζα, τις Φιλιππίνες, τη Βραζιλία, το Ιράν, τη Σιγκαπούρη και το Κουβέιτ, αλλά κυρίως για τις χώρες του έλευθέρου νηολογίου όπως η Κύπρος, οι Μπαχάμες, το Γιβραλτάρ και ο Παναμάς. Η Λιβερία παρά την απώλεια ενός

περίπου εκατομμυρίου τόννων παραμένει στην πρώτη βαθμίδα της παγκόσμιας κλίμακας.

Οι παραγγελίες του 1987 έπεσαν στα χαμηλότερα επίπεδα από το 1977-78. Για τους πρώτους έννεα μήνες του έτους ήταν λιγότερες κατά 15% από τις αντίστοιχες του 1986 και η μείωση άφορrouσε όλους τους τύπους πλοίων εκτός από τα τάνκερς και τα κοντέινερς. Σ' όλο τον κόσμο το υπό ναυπήγηση τοννάζ, 20,6 εκατ. τον. γκρός, είναι ίδιο περίπου με του προηγούμενου έτους. Σοβαρή ελάττωση παραγγελιών παρουσίασαν τα μπάλκερς, ενώ αντίθετα διογκώθηκαν τα πετρελαιοφόρα. Το 40% των υπό ναυπήγηση σκαφών προορίζεται για τη Λιβερία, την Ιαπωνία και τον Παναμά. Τα μόνα ναυπηγικά κάρνέ που δείχνουν αύξηση είναι της Δανίας, της ΕΣΣΔ, της Ν. Κορέας και της Ιταλίας.

Κατά κατηγορίες πλοίων, στον μέν πετρελαιοφόρο στόλο προέχουσα θέση κατέχουν η Ελλάς, η Λιβερία, ο Παναμάς και η Ιαπωνία, στο στόλο των ύγραεριοφόρων η Λιβερία, Ιαπωνία, ΗΠΑ, και Νορβηγία, στο στόλο των μπάλκερς η Λιβερία, Παναμάς, Ιαπωνία και Ελλάς και στο στόλο των κοντέινερς οι ΗΠΑ, Παναμάς, Ιαπωνία, Δ. Γερμανία και Μ. Βρετανία.

Ειδικότερα ο στόλος των πετρελαιο-

φόρων βρίσκεται στα επίπεδα του 1973 με 239 εκατομ. τον. d.w. Μέσο μέγεθος οι 84.000 τόννοι. Πρόοδο σημείωσαν οι σημαίες Παναμά, Κύπρου και Μπαχάμας, ενώ τις μεγαλύτερες απώλειες είχαν η Λιβερία και η Ιαπωνία. Τα τρία τέταρτα της πετρελαιοφόρου χωρητικότητας έχουν ναυπηγηθεί πρό του 1978. Σήμερα τελούν υπό ναυπήγηση περίπου 200 τάνκερς 15,5 εκατ. τον. d.w., από τους οποίους οι 10 εκατ. τόννοι για ανεξάρτητους έφοπλιστές.

Ο στόλος των ύγραεριοφόρων παραμένει σχετικά σταθερός με 734 πλοία από τα οποία τα 659 μεταφέρουν ύγραποιημένο άεριο πετρελαίου (μέση χωρητικότητας 12.000 κ.μ.) και 75 μεταφέρουν φυσικό άεριο (μέση χωρητικότητας 92.000 κ.μ.). Υπό ναυπήγηση τελούν 16 ύγραεριοφόρα πλοία.

Ο στόλος των πλοίων ξηρού φορτίου βρίσκεται σε ελαφρά κάμψη της τάξεως του 2%. Τα καθαρώς ξηρού φορτίου πλοία μειώθηκαν μέσα σ' ένα χρόνο κατά 200 μονάδες και ξαναγύρισαν στο επίπεδο του 1985 (194 εκατομ. τον. d.w.). Τα μικτά σταθεροποιήθηκαν στις 284 μονάδες (33,7 εκατ. τον. d.w.) λόγω του ενδιαφέροντος που εκδηλώθηκε για πλοία αυτού του τύπου μετά την ανάκαμψη των μεταφορών πετρελαίου από τις αρχές του 1987. Ο στόλος αυτός είναι σχετικά νέος με μέση ηλικία έννεα έ-

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. - P.O. BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

των χάρη στην προσθήκη 11 ως 15 εκατ. τον. d.w. ετησίως από τις αρχές της δεκαετίας του 1970. Στα μέσα του 1987 τὰ ὑπὸ ναυπήγηση μπόλκερς ἦταν λιγότερα ἀπὸ τοῦ προηγούμενου ἔτους (9,3 ἑκατομ. τον. d.w.) μεταξύ δὲ αὐτῶν τὸ 53% κατέχουν τὰ ἄνω τῶν 100.000 τόνων πλοῖα, μέ μεγαλύτερο ἓνα μπόλκερς 260.000 τον. d.w.

Οἱ παραγγελίες πλοίων κοντέινερ σημείωσαν κάποια πρόοδο ἀπὸ τις ἀρχές τοῦ 1987. Τὰ σχετικά καρνέ ἐπιβεβαιώνουν τὴν τάση πρὸς τις πολὺ μεγάλες μονάδες πλέον τῶν 2.000 EVP κατὰ πλοῖο, τὰ ὁποῖα καὶ ἀντιπροσωπεύουν ἤδη τὸ 40% τῶν ἐν ἐνεργείᾳ σκαφῶν αὐτῆς τῆς κατηγορίας καὶ τὸ 78% τῶν ὑπὸ ναυπήγηση. Μία δεκάδα γιγαντιαίων πλοίων κοντέινερ, τῆς τάξεως τῶν 3.600 EVP καὶ ἄνω, προορίζονται γιὰ τις ἐταιρίες Μέρσκ τῆς Δανίας, ΝΥΚ τῆς Ἰαπωνίας καὶ Ἑβεργκρίν τῆς Φορμόζας.

Τὰ παροπλισμένα σκάφη συνεχίζουν τὴν ἀπὸ τοῦ 1983 κατιούσα, ὁπότε εἶχαν φθάσει τὸ 15% τοῦ ἐν ἐνεργείᾳ τονάζ. Τὸν Ὀκτώβριο τοῦ 1987 τὸ ποσοστὸ τῶν παροπλισμένων δὲν ξεπερνοῦσε τὸ 3% ἢτοι 18 ἑκατ. τον. d.w., ἐξ ὧν 12 ἑκατ. πετρελαιοφόρα (132 μονάδες). Τὰ ὑπόλοιπα 575 πλοῖα δὲν ἀντιπροσωπεύουν παρά ποσοστὸ 4,4 ἑκατ. τον. d.w.

Τὸ 1986 οἱ παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ἐφθασαν τὰ 3,5 δισεκ. τόνων ἢτοι 2% ἐπιπλέον τοῦ 1985. Στὰ κύρια χύμα φορτία ἡ κίνηση ἦταν τῆς τάξεως τῶν 9.100 δισεκ. τόνων - μιλίων. (αὔξησιν 8%) λόγω τῆς αὐξημένης κινήσεως τοῦ πετρελαίου. Μικρότερη σχετικῶς αὔξησιν σημείωσε ἡ κίνηση τῶν γαιανθράκων.

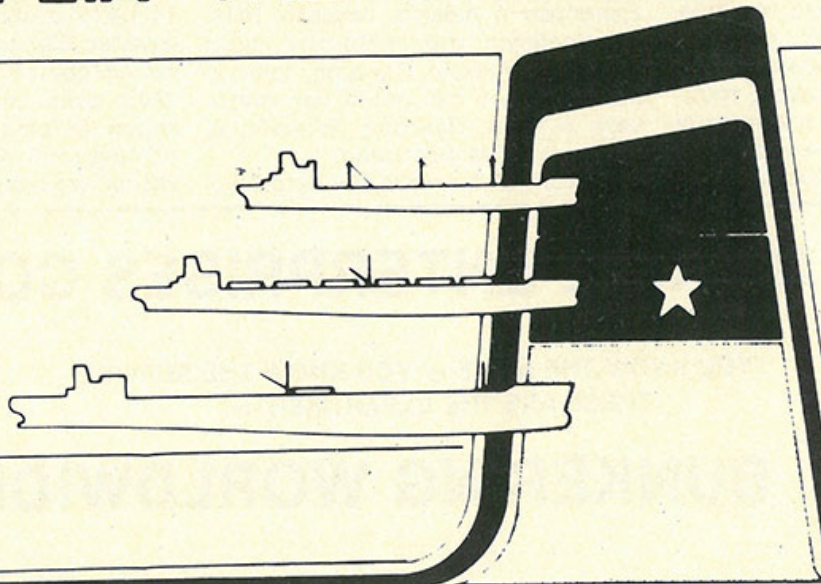
Τὰ σιδηρομεταλλεύματα μειώθηκαν κατὰ 3% καὶ ἐφθασαν τὰ 311 ἑκατ. τον. λόγω τῆς μειωμένης ζήτησης τῶν κύριων εἰσαγωγικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἰαπωνίας. Ἀντίθετα, συνεχίστηκε ἡ αὔξησιν τῆς κινήσεως τῶν γαιανθράκων ποὺ ἐφθασαν σὲ νέο ρεκόρ τὸ 1986 μέ αὔξησιν 1,6 ἑκατ. τόνων. Πρῶτη ἐξαγωγικὴ χώρα ἡ Αὐστράλια μέ 91 ἑκατ. τόνους ἐνῶ οἱ Ἀμερικανικὲς ἐξαγωγὲς σημείωσαν μικρὴ κάμψιν. Τὰ δημητριακὰ μέ σημαντικὴ πτώσιν ἐφθασαν τοὺς 165 ἑκατ. τόνους. Αὔξησιν σημείωσαν μόνο οἱ Καναδικὲς ἐξαγωγὲς, ἐνῶ οἱ πωλήσεις στὴν Εὐρώπῃ καὶ τὴν Ἀνατολὴ παρουσίασαν σοβαρὴ κάμψιν. Στὰ πετρέλαια οἱ παγκόσμιες συναλλαγὲς γνώρισαν στὴν περίοδο τοῦ 1979 ὡς 1985 μέση ἐτήσια μείωσιν τῆς τάξεως τοῦ 9%. Τὸ 1986 ὁμως παρουσίασαν ἄνοδο κατὰ 10% σὲ τόνους καὶ 16% σὲ τόνους - μίλια. Οἱ μεταφορὲς προϊόντων ἀντιπροσωπεύουν πλέον τοῦ ἐνός

τετάρτου τοῦ συνόλου. Κύρια ἐξαγωγικὴ ζώνη ἡ Μέση Ἀνατολὴ ποὺ παρέδωκε 21% περισσότερο ἀπὸ τὸ 1985. Ἡ ἀνάκαμψιν στὴν παραγωγή καὶ μιὰ ἀσθενὴς πρόοδος στὴ ζήτηση βάρυναν ἐπὶ τῆς τιμῆς. Οἱ συναλλαγὲς τῶν ὑγραρίων αὐξήθηκαν κατὰ 5% τὸ 1986 χάρη στὸ ὑδροποιημένο ἀέριο πετρελαίου καὶ τις ἐκτάκτως ὑψηλὲς ἀμερικανικὲς εἰσαγωγὲς.

Τέλος στὰ γενικὰ φορτία οἱ σχετικὲς στατιστικὲς εἶναι ἀποσπασματικὲς λόγω τῆς μεγάλης ποικιλίας τῶν προϊόντων. Εἰδικῶς ὡς πρὸς τὰ κοντέινερς ἡ κίνηση ἐφθασε τὸ 1985 τὰ 56 ἑκατ. στάνταρ κοντέινερ τῶν 20 ποδῶν. Τὸ 1986 καὶ 1987 ἡ αὔξησιν τῆς κινήσεως ἦταν λιγότερο ταχεῖα. Στὸν ὀρίζοντα τοῦ 1990 προβλέπεται ὅτι οἱ 10 πρῶτοι λιμένες κοντέινερ, μέ τὴν ἐξαίρεσιν τοῦ Ρότερνταμ, τῆς Ν. Ὑόρκης καὶ τοῦ Λὸς Ἀντζελες, θὰ εἶναι στὴν Ἀπὼ Ἀνατολὴ. Ἡδὴ ἡ Ἰαπωνία, Φορμόζα, Χόγκ Κόγκ, Σιγκαπούρη καὶ Ν. Κορέα πραγματοποιοῦν μεταφορὲς ἰσόποσες τῆς Εὐρώπης.

Τέλος οἱ διελεύσεις μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ἐφθασαν τὰ 265 ἑκατ. τόνων, ἀπὸ τοὺς ὁποῖους 90 ἑκατ. ἀφοροῦν φορτία πετρελαίου, ἐνῶ ὡς πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ ἡ κίνηση ἀνῆλθε σὲ 140 ἑκατ. τόνους τὸ 1986.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άρ. 64/1986

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άρ. 64/1986

Πρόεδρος: Γ. Σπινάσας

Εισηγητής: Α. Παπαθεοδώρου

Δικηγόροι: Γ. Συμπάρδης, Κ. Μίγγος

Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας — Ειδικό Ναυτικό πρόνομο (205 8' ΚΙΝΔ) — Συμβατική ρύθμιση διεθνούς δικαιοδοσίας — Προϋποθέσεις — Άξιώσεις πληρώματος για πληρωμή μισθού και λοιπών παροχών — Υπόκεινται σε έτησια παραγραφή — Διακοπή αυτής — Υπερμερία όφειλέτη — Η δικαστική δχληση γίνεται με επίδοση καταψηφιστικής (δχι αναγνωριστικής) άγωγής — Άξίωση μισθοτροφοδοσίας.

Στις παραγραφές του ΚΙΝΔ εφαρμόζεται το 260 ΑΚ. Για τη διακοπή της παραγραφής αρκεί και η προφορική αναγνώριση καθώς και κάθε ενέργεια που μαρτυρεί ότι ο όφειλέτης έχει πλήρη επίγνωση της αξίωσης του δανειστή, όπως π.χ. συμβαίνει με τη μερική καταβολή χρέους.

Επί χρηματικής όφειλης ο όφειλέτης υποχρεούται σε καταβολή τόκων υπερμερίας από το χρόνο της δχλησης, ενώ αν δεν βρίσκεται σε υπερμερία, όφείλει νόμιμους τόκους από την επίδοση της άγωγής. Όμως της καταψηφιστικής άγωγής και δχι της αναγνωριστικής, αφού μ' αυτή δεν υποβάλλεται αίτημα για εκπλήρωση της παροχής.

ΜΕΡΟΣ Β'

III. Από της διατύπωσης των άρθρων 289 και 291 Κ.Ι.Ν.Δ. σαφώς προκύπτει, ότι οι αξιώσεις του πληρώματος του

πλοίου, που άφορούν τη πληρωμή του μισθού και των λοιπών παροχών, και που πηγάζουν από τη σύμβαση της ναυτολόγησης, υπόκεινται σε έτησια παραγραφή, ή οποία αρχίζει από τη λήξη του έτους, μέσα στο οποίο συμπίπτει ή άφετηρία αυτής. Η παραγραφή αυτή διακόπτεται, σύμφωνα με το άρθρο 260 Α.Κ., που εφαρμόζεται και στις παραγραφές του Κ.Ι.Ν.Δ., (βλ. Έφ. Πειρ. 517/1983 Ε.Ν.Δ. 12 σελ. 241, 820/1981 Ε.Ν.Δ. 10 σελ. 367), όταν ο υπόχρεως αναγνωρίζει την αξίωση με οποιοδήποτε τρόπο. Συνεπώς για τη διακοπή της παραγραφής αρκεί και η προφορική άκόμενη αναγνώριση, καθώς και κάθε ενέργεια του όφειλέτη άπέναντι του δανειστή, που να μαρτυρεί, με άντικειμενική κρίση, ότι ο όφειλέτης, εύρισκόμενος σε πλήρη επίγνωση της αξίωσης του δανειστή, θεωρεί αυτή να ύφίσταται, με τρόπο ώστε να μην ύπάρχει άνάγκη της έγερσης της οικείας άγωγής (Α.Π. 1489/1982 ΝοΒ 31 σελ. 1353). Τέτοια περίπτωση θεωρείται και η μερική καταβολή του χρέους (Α.Π. 1566/1979 ΝοΒ 28 σελ. 1162, Έφ. Πειρ. 517/1983 όπ. παρ.). Στη προκείμενη περίπτωση, οι έναγοντες, που φέρουν τα προσδιοριστικά άλφαβητικά στοιχεία Α, Ε, ΣΤα, ΣΤβ, ΣΤγ, ΣΤδ και Ζμ άνέφεραν στις άγωγές τους, ότι κατά το χρονικό διάστημα, που μεσολάβησε από τη ναυτολόγησή τους, που έγινε αντίστοιχα στις 18.9.1982, 16.9.1982, 18.9.1982, 4.4.1982, 4.4.1982, 18.9.1982 και 18.9.1982 και μέχρι στις 31.12.1982, ή εργοδότρια εταιρεία δεν ύπελόγισε, όπως είχε συμφωνηθεί, τις μηνιαίες άποδοχές του και την άμοιβή της ύπερωριακής εργασίας, που παρασχέθηκε, σύμφωνα με την από 26.1.1982 συλλογική σύμβαση εργασίας πληρωμάτων φορτηγών πλοίων 4.500 τόννων d.w. και άνω, ή οποία κυρώθηκε με την

ύπ' άριθ. 70114/734/1982 άπόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας και ίσχυσε μέχρι στις 31 Δεκεμβρίου 1982, σύμφωνα με την από 5.8.1983 συλλογική σύμβαση εργασίας για τα ίδια πληρώματα, που κυρώθηκε με την ύπ' άριθ. 70114/4980/1983 άπόφαση του αυτού Υπουργού.

Έτσι ή εργοδότρια χορήγησε σ' αυτούς μικρότερα χρηματικά ποσά. Ζητούν δε οι παραπάνω ένάγοντες να άναγνωρισθεί, ότι αυτή όφείλει, για τις άναφερθείσες αίτιες, σ' αυτούς τα ποσά αντίστοιχα των δραχμών: Α) (56.128 συν 64.260 ίσον 120.338, Ε) 50.740 συν 82.800 ίσον 144.540, ΣΤα) 49.773 συν 82.224 ίσον 131.997, ΣΤβ) 116.526 συν 222.624 ίσον 337.150, ΣΤγ) 92.722 συν 202.980 ίσον 295.702, ΣΤδ) 26.701 συν 37.846 ίσον 64.574 και Ζ) 26.711 συν 37.846 ίσον 64.557). Οι αξιώσεις αυτές των έναγόντων είναι νόμιμες, γιατί στηρίζονται στα άρθρα 53, 54, 50 ΚΙΝΔ., 64 επ. Α.Κ. και στις διατάξεις των μνημονευθεισών συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας. Ο έναγόμενος ίσχυρίστηκε, με τις πρωτόδικες προτάσεις του, ότι οι αξιώσεις αυτές έχουν παραγραφεί γιατί από το τέλος του έτους 1982, μέσα στο οποίο γεννήθηκαν αυτές, και μέχρι την κατάθεση των άγωγών, που έγινε στις 5.7.1984, έχει περάσει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του έτους.

Η ένσταση αυτή, που στηρίζεται στα άρθρα 289 και 291 Κ.Ι.Ν.Δ., είναι νόμιμη και ουσιαστικά βάσιμη. Οι παραπάνω ένάγοντες προέβαλαν κατ' αυτής την ένσταση της διακοπής της παραγραφής. Αυτοί ίσχυρίστηκαν, ότι στους λογαριασμούς τους, που εκδόθηκαν στις 28.2.83 από τον πλοίαρχο του πλοίου, άναφερόταν, ότι ή εργοδότρια εταιρεία όφείλει σ' αυτούς από τό προηγούμενο λογαριασμό του καθενός, που συντάχθηκε στις 31.12.1982, τό ύπόλοιπο χρηματικό ποσό, που άναγράφεται στον καθένα από αυτούς. Η άναφορά αυτή συνιστά, κατά τους ένάγοντες, αναγνώριση της αξίωσής τους, αφού τό ύπόλοιπο αυτής άποσβέστηκε με μερική καταβολή. Η άντένσταση αυτή, σύμφωνα με όσα άναφέρθηκαν στην αρχή της αίτιολογίας, είναι νόμιμη. Στην ουσία όμως δεν εύσταθεί και πρέπει να άπορριφθεί, γιατί δεν άποδείχθηκε. Έπιβεβαίωση των πραγματικών περιστάσεων, που

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

στηρίζουν την αντίσταση, δεν έχουμε από κάποιο αποδεικτικό στοιχείο. Το περιεχόμενο των λογαριασμών, που προσκόμισαν οι εναγόντες, δεν αποδεικνύει τη διακοπή της παραγραφής. Οι λογαριασμοί δεν αναφέρουν, ότι η εργοδότρια ανενγώρισε, ότι οφείλει διαφορά αποδοχών και αμοιβή υπερωριακής εργασίας από τη σύλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας, ούτε στους λογαριασμούς έχει διατυπωθεί κάποια επιφύλαξη των εναγόντων κατά τη λήψη των χρηματικών ποσών. Αυτό καθαυτό το γεγονός της μεταφοράς του υπόλοιπου του προηγούμενου λογαριασμού στον επόμενο των εναγόντων δεν μπορεί να θεωρηθεί, ότι συνιστά αναγνώριση, αφού δεν αποδείχθηκε, ότι η εργοδότρια είχε πλήρη επίγνωση της αξίωσης των εναγόντων. Μετά από αυτά αμφότερες οι παραπάνω μερικές αξιώσεις αυτών έχουν παραγραφεί. Η προσβαλλόμενη απόφαση, που δέχθηκε την ουσιαστική βασιμότητα της αντίστασης, δεν έκρινε ορθά. Έτσι πρέπει να γίνει δεκτός ο δεύτερος λόγος της πρώτης έφεσης, με τον οποίο ο εναγόμενος υποστηρίζει την άποψη, που έκανε δεκτή το Δικαστήριο τούτου.

IV. Από τη διατύπωση των συνδυασμένων διατάξεων των άρθρων 340, 345 και 346 Α.Κ. συνάγεται, ότι ο οφειλέτης γίνεται υπερήμερος αν προηγήθηκε δόχληση του δανειστού, εξώδικη ή δικαστική. Η τελευταία γίνεται με την επίδοση της άγωγης, που αξιώνει την εκπλήρωση της παροχής (καταψηφιστική άγωγή). Ο οφειλέτης εφόσον πρόκειται περί χρηματικής οφειλής, υποχρεούται από το χρόνο, κατά τον οποίο έγινε η δόχληση, σε καταβολή τόκων υπερημε-

ρίας, ενώ, αν δεν είναι σε κατάσταση υπερημερίας, οφείλει νόμιμους τόκους μόνον από την επίδοση της άγωγης. Τέτοια είναι η καταψηφιστική άγωγή, αφού με την αναγνωριστική άγωγή δεν υποβάλλεται αίτημα για εκπλήρωση της παροχής. Έξ άλλου, σύμφωνα με τα άρθρα 223 και 295 Κ.Πολ.Δ., ο περιορισμός του αιτήματος της άγωγης, που έγινε από τον εναγόντα με τις πρωτόδικες προτάσεις, θεωρείται, ότι έχει μορφή μερικής παραίτησης από το δικόγραφο της άγωγης και έχει σαν αποτέλεσμα να θεωρείται, ότι αυτή δεν ασκήθηκε κατά το αίτημα, που περιορίστηκε.

Εντεῦθεν αίρονται, όλες οι συνέπειες, που απορρέουν από την άκηση της άγωγης (άρθρ. 215 και 221 Κ.Πολ.Δ.) και συνακόλουθα οι συνέπειες, που επέρχονται από το ουσιαστικό δικαίωμα με την έγερση της άγωγης, ή οποία πλέον δεν μπορεί να θεωρηθεί ούτε σαν εξώδικη δόχληση (Α.Π. 1237/1983 ΝοΒ 33 σελ. 802, 779/1984 ΝοΒ 33 σελ. 608). Στη προκείμενη περίπτωση όλοι οι εναγόντες, όπως αναφέρθηκε στη πρώτη αίτιολογία της απόφασης αυτής, ζήτησαν να αναγνωρισθεί, ότι η πτωχεύσασα εταιρεία οφείλει να καταβάλλει σ' αυτούς τα χρηματικά ποσά, που προσδιορίστηκαν στην παραπάνω αίτιολογία, και τους νόμιμους τόκους, γι' αυτά από την επίδοση των άγωγών. Το αίτημα όμως αυτό, που αναφέρεται στην αναγνώριση καταβολής τόκων, δεν είναι, σύμφωνα με τις διατάξεις, που παραθέτονται στην αρχή της αίτιολογίας, νόμιμο και πρέπει να απορριφθεί, γιατί όλες οι άγωγές είναι αναγνωριστικές, όπως ρητά οι εναγόντες αναφέρουν στις πρωτόδικες προτάσεις των. Συνεπώς η προ-

σβαλλόμενη απόφαση, που αποδέχθηκε το αναγνωριστικό αίτημα της τοκοδοσίας, δεν έκρινε ορθά, γι' αυτό, και, κατά το σημείο τούτο, πρέπει να γίνει δεκτή η πρώτη έφεση, που επιδιώκει αλλωστε την απόρριψη των άγωγών, για έλλειψη νομιμότητας αυτών (βλ. Α.Π. 728/1980 ΝοΒ 29 σελ. 33, 'Εφ. Πειρ. 1200/1983 ΕΛ. Δ. 25 σελ. 595, 'Εφ. 'Αθ. 9395/1981 ΝοΒ 30 σελ. 468).

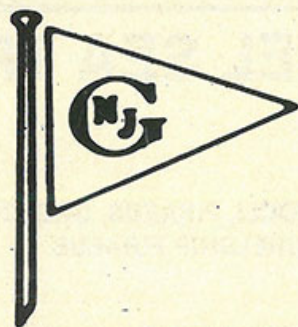
V. Η παράγραφος 11 του Κεφ. ΙΑ της από 5.8.1983 συλλογικής σύμβασης εργασίας πληρωμάτων ποντοπόρων φορητών πλοίων 4.500 τόννων d.w. και άνω, που κυρώθηκε με την υπ' αριθ. 70114/4980/1983 απόφαση του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, όρίζει, ότι «οι απολυόμενοι εκ του πλοίου ναυτικοί και δικαιούμενοι παλιννόστησιν δικαιούνται μισθού και αντιτίμου τροφής μέχρι της αναχωρήσεως εκ του λιμένος απολύσεώς των. Από τη διατύπωση της διάταξης αυτής προκύπτει, ότι διά τη θεμελίωση της αξίωσης της μισθοτροφοδοσίας, όσο καθυστερεί ή παλιννόστηση του ναυτικού, δεν απαιτείται να επικαλείται αυτός και ν' αποδεικνύει υπαιτιότητα της εργοδότριας πλοιοκτητριάς. Αυτή, για να απαλλαγεί, πρέπει, σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις, να επικαλεσθεί, ότι η καθυστέρηση της χορήγησης των εξόδων παλιννόστησης στο ναυτικό, οφείλεται σε γεγονός, για το οποίο δεν υπέχει ευθύνη (άρθρ. 336, 342 Α.Κ., βλ. 'Εφ. Πειρ. 603/1984 Ε.Ν.Δ. 12 σελ. 378). Στη προκείμενη περίπτωση από τα ίδια αποδεικτικά στοιχεία, που αναφέρθηκαν στη δεύτερη αίτιολογία, αποδείχθηκαν παραπέρα τα εξής πραγματικά περιστατικά: Οι εναγόντες, που μνημονεύθηκαν στη πρώτη αίτιολογία

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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

μέ τα προσδιοριστικά αλφαριθμητικά στοιχεία Α, Γ, Δ, ΔΑ, ΔΒ, ΔΥ, Ε και Ζ, απολύθηκαν στις 16.6.1984 στον Πειραιά, μετά από καταγγελία της σύμβασης ναυτολογίας των από τον πλοίαρχο του πλοίου, γιατί αυτό κατασχέθηκε, για να εκποιηθεί σε πλειστηριασμό.

Η εργοδότη εταιρεία προσέφερε σ' αυτούς, όπως συνομολογούν με τις πρωτόδικες προτάσεις τους, την ίδια μέρα της καταγγελίας της σύμβασης τα εισιτήρια για τη παλιννόστησή τους στο Πακιστάν, αλλά οι ίδιοι δεν ήθελαν να δεχθούν να παραλάβουν αυτά, γιατί είχαν σκοπό, με την παραμονή τους αρχικά μέσα στο πλοίο για δύο ή τρεις ημέρες και στη συνέχεια στον Πειραιά, να επιτύχουν, σε σύντομο χρόνο, την επίσραξη των οφειλομένων χρηματικών ποσών από την πλοιοκτησία. Αυτή όμως βρισκόταν όπως αποδείχθηκε, σε αδυναμία να πληρώσει τις οφειλόμενες αποδοχές των ναυγόντων. Τα πραγματικά αυτά περιστατικά κατατέθηκαν σαφώς από τον εξετασθέντα μάρτυρα του έναγομένου και δεν αναιρούνται από κάποιο άλλο αποδεικτικό στοιχείο, γιατί τέτοιο δεν προέκυψε. Άλλωστε οι ενάγοντες δεν εξέτασαν μάρτυρα. Συνεπώς αυτοί με δική τους πρωτοβουλία έ-

μειναν στον Πειραιά, γι' αυτό και η εργοδότη δεν υποχρεούται να καταβάλει σ' αυτούς το ζητούμενο μισθό και τη τροφοδοσία γιατί αυτή εγκαίρως είχε χορηγηθεί σ' αυτούς τα εισιτήρια της παλιννόστησής των. Έπομένως η προσβαλλόμενη απόφαση, που δέχθηκε τα παραπάνω πραγματικά περιστατικά και απέρριψε ουσιαστικά το αγωγικό αυτό αίτημα των αναφερθέντων ναυγόντων, όρθα έκρινε και με προσήκοντα τρόπο εκτίμησε τις αποδείξεις, γι' αυτό και η δεύτερη έφεση αυτών, που υποστηρίζουν τα αντίθετα από εκείνα που έγιναν δεκτά από το Δικαστήριο αυτό, πρέπει να απορριφθεί, γιατί είναι ουσιαστικά άβασιμη.

VI. Μετά από την αποδοχή των λόγων της πρώτης έφεσης, που αναφέρθηκαν στις τέταρτη και πέμπτη αιτιολογίες, πρέπει να εξαφανισθεί η πρωτόδικη απόφαση, για το ενιαίο της εκτέλεσης, να κριθεί η υπόθεση στο Δικαστήριο αυτό (άρθρ. 535 παρ. 1 και 591 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.) και αυτή να έρυνθεί στην ουσία.

VII. Από το συνολικό ποσό της απαίτησης, που προσδιόρισε η πρωτόδικη απόφαση για καθένα από τους ενάγοντες που έχουν τα προσδιοριστικά αλφα-

ριθμητικά στοιχεία Α, Ε, ΣΤΑ, ΣΤΒ, ΣΤΓ, ΣΤΔ και Ζ, πρέπει να αφαιρεθούν μόνο τα χρηματικά ποσά, που μνημονεύθηκαν στην τρίτη αιτιολογία, γιατί αυτά παραγράφτηκαν. Οι λοιπές όμως αξιώσεις κάθε μιάς αγωγής, που έγιναν όλικα ή μερικά δεκτές στην ουσία και δεν προσβλήθηκαν με κάποιο λόγο έφεσης, πρέπει να παραμείνουν όπως προσδιορίστηκαν από τη πρωτόδικη απόφαση. Συνεπώς η συνολική απαίτηση καθορίζεται στο ποσό των δραχμών μόνον του Α' (2.064.316 - 120.388 ίσον 1.943.928, του Ε' (2.019.227 - 133.520 ίσον 1.885.687, του ΣΤΑ 469.430-131.997 ίσον 337.433, του ΣΤΒ 1.105.127 - 337.150 ίσον 767.977, του ΣΤΓ 681.946 - 295.702 ίσον 386.244, του ΣΤΔ 473.949 - 64.547 ίσον 409.402 και του Ζ 1.487.820 - 64.557 ίσον 1.423.263. Μετά από αυτά πρέπει να γίνουν μερικά δεκτές στην ουσία όλες οι αγωγές, και για χρηματικά ποσά, που προσδιορίζονται στο διατακτικό της απόφασης αυτής, και να επιδικασθούν σε κάθε ενάγοντα μερικά τα δικαστικά έξοδα και των δύο βαθμών (άρθρ 178 παρ. 1 και 183 Κ.Πολ.Δ.), τα δέ λοιπά να συμψηφισθούν μεταξύ των διαδίκων, αφού αυτά μερικά νικήθηκαν και νίκησαν.

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV®"



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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
· GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS · MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW · SHIP MANAGEMENT · REPAIR SUPERINTENDENCE · BROKERS SPECIALISED IN CRUISE
VESSELS · OIL AND BUNKER SUPPLIERS · CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 54901 Telex: { 270045 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (ORP.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Η χρήση ύπολογιστῶν σέ πλοῖα

“Ένα καλό παράδειγμα τῆς ολοκληρωμένης χρήσεως συστημάτων ύπολογιστῶν σέ σύγχρονα πλοῖα ἀποτελεῖ ἡ περίπτωση τοῦ δεξαμενοπλοῖου «Cosmo Neptune», ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1987. Τό πλοῖο πού εἶναι δρομολογημένο στή γραμμή μεταξύ ‘Ιαπωνίας καί Περσικοῦ Κόλπου εἶναι ἐφοδιασμένο μέ τρία ἐξελιγμένα συστήματα ἠλεκτρονικῶν ύπολογιστῶν εἰδικά σχεδιασμένα ἀπό τήν IHI:

1. Σύστημα τοπικοῦ δικτύου LAN ἐπὶ τοῦ πλοῖου γιά τίς τηλεπικοινωνίες μέσα στό πλοῖο καί μεταξύ πλοῖου καί ξηρᾶς.

2. Σύστημα χειρισμοῦ τῆς ἀποθήκης ἀνταλλακτικῶν καί ἐργασιῶν συντήρησης ἐπὶ τοῦ πλοῖου, «SEA MASTER MK-II».

3. Σύστημα χειρισμοῦ τοῦ φορτίου γιά κεντρικό ἐλεγχό τῶν ἐργασιῶν φορτοεκφορτώσεως.

Τοπικό δίκτυο LAN

‘Η ἀνάπτυξη τοῦ συστήματος LAN γιά χρήση ἐπὶ τοῦ VLCC «Cosmo Neptune» καθώς καί ἡ δημιουργία τῶν προγραμμάτων πού τό ὑποστηρίζουν ἐγίνε ἀπό τήν IHI καί βασίσθηκε σέ μελέτες διοίκησης καί λειτουργίας ἄλλων μεγάλου μεγέθους δεξαμενοπλοίων.

Τό LAN μπορεῖ νά ὑποστηρίξει καί ἐργασίες αὐτοματοποίησης γραφείου καθώς καί ἐργασίες παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῶν διαφόρων λειτουργιῶν τοῦ πλοῖου. Τό σύστημα συνεχίζει νά λειτουργεῖ ἀκόμα καί στήν περίπτωση πού ἕνας ἢ δύο τεματικοί σταθμοί εἶναι ἐκτός λειτουργίας. Χάρη στή δυνατότητα τοῦ LAN νά ὑποστηρίζει διαφορετικά πρωτόκολλα ἐπικοινωνίας εἶναι εὐκόλο νά συνδεθοῦν ναυτιλιακοί ύπολογιστές καί ἄλλες ἐξειδικευμένες ἠλεκτρονικές συσκευές. Μαζί μέ τό σύστημα παρέχεται μία τράπεζα μνήμης ἡ ὁποία εἶναι διαθέσιμη σέ ὅλα τὰ ὑποσυστήματα γιά κεντρικό χειρισμό τῶν διαφόρων δεδομένων καί πληροφοριῶν.

Εἰδικότερα τό σύστημα μπορεῖ νά χρησιμοποιηθεῖ στόν αὐτοματισμό γραφείου ἐκτελώντας τίς ἐξῆς λειτουργίες:

‘Ημερολόγιο κυβερνήτου — ‘Αναφορά λειτουργιῶν τοῦ πλοῖου — ‘Ανάλυση ἀπόδοσης τῆς κυρίας μηχανῆς — Χειρισμό οἰκονομικῶν λογαριασμῶν — ‘Αναφορά τηλεπικοινωνιῶν μέσω τοῦ INMAPSAT.

Κάθε τεματικό μπορεῖ νά ἐκτελέσει πολλαπλές ἐργασίες, ὅπως ἐγγραφή ἡμερολογίου, ἐντολές συντήρησης καί ἐλέγχου ἀποθήκης ἀνταλλακτικῶν καθώς καί τηλεπικοινωνία μεταξύ πλοῖου καί ξηρᾶς.

Χρησιμοποιώντας τό LAN οἱ πληροφορίες γιά τή λειτουργία τοῦ πλοῖου οἱ ὁποῖες μέχρι τώρα μεταβιβάζονταν πρὸς τὰ γραφεῖα τῆς ἐταιρίας μέσω τοῦ



ταχυδρομείου μποροῦν τώρα νά ἐξεταστοῦν σέ βάση πραγματικοῦ χρόνου ἀπό ὁποιοδήποτε σημεῖο βρίσκεται τό πλοῖο. ‘Ακόμα καί ὅταν τὰ κεντρικά γραφεῖα κλείνουν, τίς νυκτερινές ὥρες, ὁ κεντρικός ύπολογιστής τῆς ἐταιρίας μπορεῖ νά χρησιμοποιηθεῖ ἀπό τό πλοῖο καί τὰ στοιχεῖα πού μεταδίδουν τὰ διάφορα ὑποσυστήματα νά καταχωρηθοῦν στήν κεντρική μνήμη γιά περαιτέρω ἐπεξεργασία. Στά κεντρικά γραφεῖα τὰ στοιχεῖα πού μεταδίδονται ἀπό τό πλοῖο μποροῦν νά χρησιμοποιηθοῦν γιά νά ἐκτελεστοῦν οἱ ἀκόλουθες ἐργασίες:

‘Ανάλυση τῆς ἀπόδοσης τῆς κυρίας μηχανῆς — ‘Εντολές ἀγορᾶς ἀνταλλακτικῶν — ‘Ελεγχος τῶν λογαριασμῶν τοῦ πλοῖου — Σύνθεση ἡμερολογίου ταξιδίου.

Σύστημα προληπτικῆς συντήρησης καί χειρισμοῦ ἀνταλλακτικῶν.

Τό σύστημα «SEA MASTER MK-II» παράγει ἕνα χρονοδιάγραμμα συντήρησης πού βασίζεται στόν ἐλεγχό τῶν διαφόρων συσκευῶν καί μηχανῶν τοῦ πλοῖου ὅπως ἐπίσης καί τό προκαθορισμένο σχέδιο περιοδικῆς συντήρησης. Τό σύστημα ὑπολογίζει ἐπίσης τίς διαθέσιμες ἐργατοῦρες γιά συντήρηση καί

ἀναφέρει τὰ ἀποτελέσματα στά κεντρικά γραφεῖα τῆς ἐταιρίας. Τό σύστημα ἐλέγχου ἀνταλλακτικῶν χρησιμοποιεῖ γραμμοτούς κώδικες ἐπὶ τῶν ἐξαρτημάτων καί ἕνα αὐτόματο σύστημα καταγράφει τὰ εἰσερχόμενα καί ἐξερχόμενα ἐξαρτήματα καί τὰ ἀναφέρει στό SEA MASTER MK-II μέσω ἑνός συστήματος ἐπικοινωνίας ὀπτικῶν ἰνῶν. ‘Η κατάσταση τῆς ἀποθήκης μεταδίδεται αὐτόματα μέσω INMAPSAT στά κεντρικά γραφεῖα ὅπου ὁ κεντρικός ύπολογιστής ἐκδίδει ἐντολές ἀντικατάστασης καί συμπλήρωσης τῶν ἐξαρτημάτων.

Σύστημα χειρισμοῦ φορτίου

Τό σύστημα αὐτό ἐλέγχει τήν ἐξισορρόπηση τοῦ φορτίου μέσα στίς δεξαμενές κατά τήν φορτοεκφόρτωση καί παρουσιάζει μέ σχέδια καί εἰκόνα τίς ἀκόλουθες πληροφορίες:

Κατάσταση συστήματος ἀγωγῶν χειρισμοῦ φορτίου — Σύστημα ἀντλιῶν δεξαμενῶν — Σύστημα ἀντλιῶν καταστρώματος — Σύστημα ἀντλιῶν ἀντλιοστασίου — Κατάσταση τῶν δεξαμενῶν.

Τό σύστημα μπορεῖ νά παρουσιάσει τήν κατάσταση κάθε ἀγωγοῦ καθώς καί τῶν βαλβίδων του καί μέ τήν χρησιμοποίηση αὐτῶν τῶν γραφικῶν παραστάσεων ὁ χειρισμός τοῦ φορτίου γίνεται ἀσφαλέστερος.

Τὰ συστήματα αὐτά τῶν ναυτιλιακῶν ὑπολογιστῶν ἀπλοποιοῦν τίς διαφορές ἐργασίες ἐπὶ τοῦ πλοῖου καί ἐπίσης παρέχουν τήν δυνατότητα στόν κεντρικό ύπολογιστή τῆς ἐταιρίας νά χειρισθεῖ ὅλες τίς πληροφορίες γιά τήν πλοήγηση καί τόν χειρισμό τοῦ φορτίου σέ πραγματικό χρόνο. ‘Ετσι ἡ ναυτιλιακή ἐταιρία διαθέτει συστηματική καί ὀρθολογική διοίκηση καί ἐλεγχό τῶν ἐργασιῶν μέ τό ἐλάχιστο δυνατό ἐργατικό κόστος.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Ο στόλος της

Ο εμπορικός στόλος της Γαλλίας (πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.) στις αρχές του έτους περιελάμβανε 261 πλοία συνολικού τοννάζ 4.388.571 τον. γκρός και 7.139.250 τον. d.w. Κατά κατηγορίες πλοίων το σύνολο αυτό αναλύεται ως ακολούθως:

Επιβατηγά 27 (171.488 τον. γκρός) από τα οποία δύο είναι υπερωκεάνια και δύο ιπτάμενα.

Φορτηγά 172 (1.822.914 τον. γκρός). Μεταξύ αυτών καταλέγονται 42 συμβατικά φορτηγά, 38 πλοία κοντέινερ, 28 μπάλκ κάρριερς, όκτώ πλοία ψυγεία, τέσσερα χημικών προϊόντων και 10 άκτοπλοϊκά.

Δεξαμενόπλοια 62 (2.394.169 τον. γκρός) από τα οποία 21 ποντοπόρα, 27 άκτοπλοϊκά, επτά ύγραριοφόρα και επτά πλωτές αποθήκες.

Η μέση ηλικία του γαλλικού στόλου είναι 10 περίπου ετών, μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου τα 11,8 έτη.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μείωση του στόλου

Το υπό εθνική σημαία τοννάζ καθώς και το άνηκον σε γερμανικά συμφέροντα έπεσε από τα 698 σκάφη του προηγούμενου έτους στα 662 σκάφη. Συγχρόνως η χωρητικότης του στόλου μειώθηκε από 7.395.000 τόννους σε 6.792.000 τόννους. Έκ του συνόλου, τό 57% τελεί υπό ξένες σημαίες.

Κατά την Ένωση των Έφοπλιστών στις αρχές του έτους 6 υπό γερμανική σημαία

στόλος διέθετε 288 πλοία, 2.889.000 τον. γκρός και 6 υπό ξένες σημαίες γερμανικών συμφερόντων στόλος διέθετε 374 πλοία 3.902.000 τον. γκρός. Επί κεφαλής των ξένων σημαίων που καλύπτουν τα γερμανόκτητα πλοία είναι η Κυπριακή και έπονται η Παναμαϊκή, η Σιγκαπούριανή και η Λιβεριανή.

Μέσα στο 1987 ο γερμανικός έφοπλισμός παρέλαβε όκτώ νεοναυπήγητα πλοία (σε γερμανικά ναυπηγεία) συνολικού τοννάζ 74.000 τον. γκρός, έναντι 27 πλοίων 246.000 τον. γκρός του 1986. Έξάλλου 65 πλοία 505.000 τον. γκρός πουλήθηκαν σε όμολογες ξένες εταιρίες και τρία πουλήθηκαν προς διάλυση.

Τό 20% περίπου του γερμανικού στόλου αποτελείται από πλοία τακτικών γραμμών, τό 41,3% από πλοία τράμπς, τό 18,5% από πετρελαιοφόρα, τό 16,3% από μπάλκερς και τό υπόλοιπο ποσοστό από επιβατηγά και πλοία ψυγεία. Μόνο δύο πετρελαιοφόρα και ένα VLCC τελούν υπό γερμανική σημαία.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Μείωση του στόλου

Την 1 'Ιουλίου 1987 ο άμερικανικός εμπορικός στόλος περιελάμβανε 546 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 23 έκατομ. τον. d.w. Έναντι του προηγούμενου έτους παρουσιάζει μείωση κατά 33 μονάδες και 151.213 τον. d.w. Τα στοιχεία αυτά είναι επίσημοι αριθμοί τούς οποίους έδωσε στη δημοσιότητα τό άρμόδιο Έπουργείο Μεταφορών.

Κατά τα ίδια στατιστικά στοιχεία ο παράνω στόλος κατανέμεται σε 451 πλοία ά-

νοικτής θαλάσσης και 95 πλοία που βρίσκονται σε ύπηρεσία στις Μεγάλες Λίμνες.

Τήν ίδια ήμερομηνία τελούσαν υπό ναυπήγηση στα άμερικανικά ναυπηγεία έξι μόνον πλοία συνολικού τοννάζ 80.680 τον. d.w. Ειδικότερα στο ναυπηγείο Bay Shipbuilding υπήρχαν υπό κατασκευή τρία πλοία κοντέινερ, στο δέ ναυπηγείο McDermott Shipyards έναυπηγείτο μία βυθοκόρος. Τέλος τό ναυπηγείο Tacoma Boatbuilding είχε αναλάβει παραγγελία για τή ναυπήγηση δύο πυροσβεστικών σκαφών, των οποίων όμως η έναρξη είχε καθυστερήσει συνεπεία άμφισβητήσεων επί του συμβολαίου οι οποίες έφθασαν μέχρι των δικαστηρίων.

ΙΡΑΝ

Συνεχίζονται τά πυρά κατά της ναυτιλίας

Η μεγαλύτερη ναυτική τραγωδία ήταν τό αποτέλεσμα της τελευταίας ιρακινής επίδρομής στο τέρμιναλ του Κάργκ Άϊλαντ μεταξύ 19 και 21 Μαρτίου. Δύο περσικά δεξαμενόπλοια που περίμεναν να φορτώσουν έπληγησαν από ιρακινά άεροσκάφη με αποτέλεσμα περίπου 50 ναυτικοί να χάσουν τή ζωή τους. Ειδικά στο δεξαμενόπλοιο «Sanaandaz» τό πλήρωμα ήταν συγκεντρωμένο στην τραπεζαρία για τό γεύμα, κατά τήν ώρα της επίδρομής με αποτέλεσμα τήν άπώλεια όλου σχεδόν του 25μελούς πληρώματος. Παρόμοιες άπώλειες υπέστη και τό παρakeίμενο δεξαμενόπλοιο «Anaz», ενώ άμφότερα τά σκάφη έχουν ύποστεί σοβαρές ζημιές. Τόν περασμένο Δεκέμβριο μία άλλη Ιρακινή επίδρομή έπληξε τό σκάφος «Susangird» τής εθνικής εταιρίας πετρελαίου του Ιράν με αποτέλεσμα 21 από τά 26 μέλη του πληρώματος να σκοτωθούν.

Τό Ιράν για αντίποινα έπληξε δύο ούδέτερα πλοία στις 21 Μαρτίου, στα στενά του Όρμούζ. Πρόκειται για τό ίαπωνικής πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιο «Fumi» με λιβερισινή σημαία και τό ισπανικό πλοίο - ψυγείο «Iberian Reefer» που υπέστησαν επίθεση με ρουκέτες και πολυβόλα.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τουριστική δραστηριότητα

Η έφοπλιστική εταιρία Trasmediterranea



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 880958 EPEMBI G.
FACSIMILE: 6380091

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILOSOFOS STR. - 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

έχει όποφασίσει τή δημιουργία μιάς θυγατρικής εταιρίας προοριζόμενης γιά τόν τόμεία τών τουριστικών ύπηρεσιών. Έχουν ήδη κινητοποιηθεί ξενοδοχειακά συγκροτήματα καί τουριστικά πρακτορεία, τών όποιών όμως δέν ανακοινώθηκαν άκόμα τά όνόματα. Η εταιρία πού έλέγχεται από τήν Κρατική Γενική Διεύθυνση διαπραγματεύεται ήδη μέ τούς μελλοντικούς συνεργάτες της γιά τή δομή τής νέας θυγατρικής εταιρίας ή όποία έλαβε ήδη τήν κρατική έγγύηση.

Η Transmediterranea πραγματοποίησε τό

1987 κέρδη 2.990 έκατ. πεσετών καί προέβη σέ επενδύσεις ύψους 27.759 έκατ. πεσετών. Γιά τό 1988 προβλέπονται επενδύσεις ύψους 50.000 έκατ. πεσετών γιά τήν αναδιοργάνωση του στόλου καί τήν προσθήκη νέων μονάδων. Τό 1987 έλαβε έπιχορηγήσεις 3.000 έκατ. πεσετών γιά παρασχεθείσες έλλειμματικές ύπηρεσίες.

Ο κύριος μέτοχος τής εταιρίας δέν προωθεί πρός τό παρόν τό σχέδιο εισαγωγής στό χρηματιστήριο του 49% του κεφαλαίου τής εταιρίας περιμένοντας εύνοϊκότερες συνθήκες.

DRYDOCKS upto 100,000 TDW in a convenient location



Four drydocks and adequate repair berths
with upto-date dockside and workshop facilities.

- * Annual refits to major repairs and conversions.
- * Tank cleaning and gas freeing.
- * Emergency repairs round the clock.
- * Underwater hull cleaning.

Most dynamic & modern shipyard
in the region of Indian Sub-Continent.

- * Prices competitive
- * Engineers, Technicians and workmen fully trained.

*Contact us for
bunkers & other
supplies as well*



COLOMBO DOCKYARD (PTE) LTD.

P.O.Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka
Phone: 522542, 522461-5. Telex: 21269 COLDOCK CE
Cable: COLDOCK

TLX: 22794
FAX: 546441/522085



IN PIRAEUS PLEASE CONTACT CHRIS MARINE

ATTEN. MR. C. PAPATHEODOROU
P.O. BOX 80347, 185 10 PIRAEUS
TEL.: 4178181 (AOH) 981 04 39
TELEX: 241015 CRIS GR.

KINA

Μετεκπαίδευση λιμενικών

Λιμενικοί άξιωματούχοι από πέντε κινεζικά λιμάνια θά μετεκπαιδευθούν στήν διοίκηση καί τίς εργασίες λιμένος από μία ομάδα του Όργανισμου Λιμένος τής Νέας Όόρκης καί του Νιού Τζέρσεϋ, έπειτα από συμφωνία συνεργασίας πού ύπογράφηκε πρόσφατα στό Πεκίνο.

Τά σεμινάρια θά βασίζονται σέ στοιχεία καί μελέτες σχετικά μέ τά Κινεζικά λιμάνια πού θά διαθέσουν στόν Όργανισμό Λιμένος Ν. Όόρκης οί Κινέζοι άξιωματούχοι.

Τά σεμινάρια θά πραγματοποιηθούν ύπό τήν αιγίδα του Παγκόσμιου Έμπορικού Ίνστιτούτου πού προσφέρει εκπαιδευτικά σεμινάρια σχετικά μέ τό διεθνές έμπόριο.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Θετικές εξέλιξεις στόν Βρεταννικό Νηογνώμονα

Σύμφωνα μέ στοιχεία τής έτήσιας άναφοράς του Λόϋδς Ρέτζιστερ γιά τό 1987, ό βρεταννικός νηογνώμονας καταχωρεί περίπου 7.660 πλοία του παγκόσμιου στόλου, συνολικής χωρητικότητας 91 έκατ. τόν. γκρός. Έπίσης σχεδόν τό 30% τών πλοίων πού τελούν ύπό παραγγελία ή ύπό ναυπήγηση παρακολουθούνται άπ' αυτόν προσθέτοντας άκόμα 6,3 έκατ. τόν. γκρός στήν δύναμή του.

Περίπου τά δύο τρίτα τών έσόδων του όργανισμού προέρχεται από τίς καταχωρήσεις πλοίων, τίς έπιθεωρήσεις πλοίων γιά λογαριασμό 128 κυβερνήσεων καί παραπλήσιες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Τό Τμήμα Πλωτών Έξέδρων του Λόϋδς Ρέτζιστερ έχει καταχωρήσει ή έπιθεωρήσει σχεδόν 600 πλωτές εξέδρες καί διάφορες εγκαταστάσεις σέ όλο τόν κόσμο, ενώ 20% τών έσόδων του προέρχονται από τήν συνεργασία του μέ βιομηχανίες τής Ξηράς, πού περιλαμβάνουν από πυρηνικά εργοστάσια ως τήν έπιθεώρηση παραγωγής συντηρημένων τροφών.

Η άσθένεια του άμιάντου

Τό Άνώτατο Δικαστήριο έπεδίκασε άποζημίωση 40 χιλιάδων λιρών στή χήρα ενός εργάτη λιμένος ό όποιος πέθανε από έκθεση του στήν έπίδραση του άμιάντου.

Η άπόφαση αυτή θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική γιατί ένδέχεται ν' άποτελέσει νομολογία σέ ένα άμφισβητούμενο ως τώρα θέμα. Γιά πρώτη φορά Βρεταννικό δικαστήριο νομολογεί ότι ή συνεχής έκθεση στή σκόνη του άμιάντου επί πολλά έτη, προκαλεί καρκίνο τών πνευμόνων. Μολονότι ίνες άμιάντου άπεκαλύφθηκαν στους πνεύμονες του θύματος, αυτό δέν συνδέθηκε μέ τήν ειδική άσθένεια του άμιάντου ή όποία δημιουργεί άνικανότητα καί προκαλεί θάνατο.

Πάνω σ' αυτό τό ζήτημα οί γνώμες τών ιατρών ήταν από άνέκαθεν διχασμένες. Δέν ύπάρχει δηλαδή άμφισβητούμενη άν ή έκθεση στόν άμιάντο προκαλεί καρκίνο τών πνευμόνων. Γι' αυτό καί ή άνω δικαστική άπόφαση, πιστεύεται ότι θά άνοίξει τήν πόρτα γιά διεκδικήσεις έκ μέρους εργατών μεταφοράς οί όποιοι κατά διαφόρους τρόπους είναι έκτεθειμένοι στήν έπίδραση του άμιάντου.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οι απαλλαγές από Φ.Π.Α.

Η Ε.Ε.Ε. γνωστοποίησε στα μέλη της τάξη εν σχέση με τις απαλλαγές από τον Φ.Π.Α.:

Το άρθρο 22 του ν. 1642/86 «περί Φ.Π.Α.» προβλέπει την χορήγηση ειδικών απαλλαγών από τον Φ.Π.Α. δι' ώρισμένες πράξεις αι οποίαι αναφέρονται εις αυτό. Επίσης το αρ. 20 του ανωτέρω νόμου χορηγεί ώρισμένες απαλλαγές για διάφορες πράξεις οι οποίες θεωρούνται ως εξαγωγές. Η παράγραφος 2 του άρθρου 22 του ν. 1642/86 προβλέπει ότι δι' υπουργικών αποφάσεων οι οποίες θα εκδοθούν εν καιρώ θα ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου αυτού.

Την 18/12/1987 έξεδόθη η υπ' αριθ. Π. 827/4879/ΠΟΛ. 366 απόφαση του Υπουργού των Οικονομικών, η οποία έρρυθμιζε την διαδικασία απαλλαγής από Φ.Π.Α. σκαφών (πλοίων και πλωτών μέσων γενικά). Η απόφαση αυτή, όπως τουλάχιστον έχουν διαπιστώσει όλοι οι φορείς οι οποίοι έχουν άμεσο ενδιαφέρον, ήταν γραφειοκρατική και χρονοβόρος.

Μετά την έκδοση της ως άνω απόφασης, έγιναν έκ μέρους της Ε.Ε.Ε., διάφορες ενέργειες προς το Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας και το Υπουργείο Οικονομικών με αίτημα την τροποποίηση της ανωτέρω απόφασης.

Πράγματι, μετά από παρέμβαση και του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας προς το Υπουργείο Οικονομικών, τούτο έλαβε υπ' όψιν τις παρατηρήσεις της Ε.Ε.Ε. και έξεδωσε την υπ' αριθ. Π. 1808/748/3/3/88 ΠΟΛ 91 Απόφαση με την οποία τροποποιείται η υπ' αριθ. Π. 827/4879 ΠΟΛ. 366/18.12.87.

Τα κυριότερα σημεία της νέας αυτής απόφασης είναι τα κάτωθι:

- Στην περίπτωση είσαγωγής πλοίου, τό όποιο θά νηολογηθεί υπό Έλληνική σημαία δέν απαιτείται προσκόμιση έγγραφτικής επίστολης, άρκει δέ υπεύθυνη δήλωση μέ την όποία αναλαμβάνεται ή ύποχρέωση καταβολής τυχόν Φ.Π.Α.

- Στην περίπτωση παροχής ύπηρεσιών για την συντήρηση και έπισκευή πλοίων καθώς και των άντικειμένων τά όποια ένσωματώνονται σέ αυτά τότε τά προσκομιζόμενα δικαιολογητικά είναι:

- εάν ή έπισκευή ή ή συντήρηση γίνεται επί του σκάφους, 1) βεβαίωση ότι έγιναν οι έργασίες δίδεται από τον πλοίαρχο ή την πλοιοκτήτρια εταιρία ή την διαχειρίστρια του πλοίου ή τον νόμιμο εκπρόσωπο ή τον ναυτικό πράκτορα.

- αντίγραφο έγγραφου έντικότητας ή βεβαίωση της Λιμενικής Αρχής ότι τό πλοίο είναι έπαγγελματικό.

Μέ τη προσθήκη νέας παραγράφου στο

άρ. 36 όρίζεται ότι προκειμένου περί ναυλώσεως δέν απαιτείται ύποβολή δικαιολογητικών εάν ή ναύλωση ένεργείται από την πλοιοκτήτρια επιχείρηση ή τον νόμιμο εκπρόσωπό της σέ ναυλωτή κάτοικο έξωτερικού έφ' όσον αυτός θά έκμεταλλευτεί τό σκάφος άποκλειστικά έντός των όρίων της έλληνικής επικρατείας.

- Για την απαλλαγή ύπηρεσιών πού παρέχονται για τις άμεσες άνάγκες των σκαφών (άρ. 38) ή σχετική βεβαίωση άναγκαιότητας των ύπηρεσιών δίδεται από τον πλοίαρχο ή την πλοιοκτήτρια ή νόμιμο εκπρόσωπό της ή τη διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου ή τον ναυτικό πράκτορα του πλοίου.

- Η προθεσμία ή όποία άναφέρεται στην είσηγητική παράγραφο του άρ. 41 καθορίζεται μέ τη νέα απόφαση «από 1ης Ιανουαρίου 1987 μέχρι την 31ην Μαρτίου 1988».

Επίσης ή παρ. 2 του άρ. 41 τροποποιείται και προβλέπεται ότι ύπόχρεοι για την ύποβολή των δικαιολογητικών είναι ό πλοιοκτήτης ή ή διαχειρίστρια ή έκμεταλλεύτρια επιχείρηση ή ό νόμιμος εκπρόσωπος αυτών, και ή προθεσμία ύποβολής δικαιολογητικών όρίζεται μέχρι της 30ής Απριλίου 1988.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά τό διαρρευσαν δεκαπενθήμερο έζητήθη ή έγγραφη στό έλληνικό νηολόγιο, βάζει του άρθρου 13, του μπάλκερ «Μένανον», πρώην «Πέταλον» υπό λιβεριανή σημαία, 34.715 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού άνήκει στην εταιρία «Jupiter Shipping Corp.» (κ. Κράλ. Μπακιρτζής).

Η λειτουργία του Νηολογίου

Υστερα από έντολή του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου και για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων πού εισά-

γονται μέ τό καθεστώς του άρθρου 13 ή Υπηρεσία Νηολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, θά λειτουργεί κατά τις έργασίες ήμέρες μέχρι την 19.00 ώρα, συνεχώς.

Η παράταση του ώραρίου λειτουργίας, κρίθηκε έπιβεβλημένη για νά γίνονται πράξεις στά πλοία της κατηγορίας αυτής (νηολόγηση, μετανολόγηση, έγγραφη ή έξάλειψη ύποθήκης κλπ.) σέ ώράριο αντίστοιχο μέ αυτό των Τραπεζών έξωτερικού.

Υψωσε την Έλληνική και τό «Σίλβερ Παλόμα»

Μετά την ύψωση της Έλληνικής στό έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Παλόμα» και τό δεύτερο σκάφος του ίδιου τύπου του κ. Ηλία Τροχίδη, τό «Σίλβερ Παλόμα», ύψωσε επίσης την Έλληνική στις 21 Μαρτίου. Τό σκάφος πού θά άρχισι από τον Ιούνιο δρομολόγιο στή γραμμή Πειραιώς — Ηρακλείου — Λεμεσού — Χάϊφας είναι μεταφορικής ικανότητας 1.000 έπιβατών και 240 ΙΧ αυτοκινήτων ή 29 φορτηγών των 15 μέτρων ή 40 φορτηγών των 4.5 μέτρων.

Η INTERTANKO για τον πόλεμο στόν Περσικό Κόλπο

Ο πρόεδρος της INTERTANKO κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης συνάντησε πρόσφατα τον Υπουργό Έξωτερικών της Δανίας κ. Uffe Ellemann Jensen και συζήτησε μαζί του τό σοβαρό θέμα του συνεχιζόμενου πολέμου στόν Περσικό Κόλπο και τά προβλήματα πού παρουσιάζονται σχετικά μέ την ασφάλεια των ναυτικών και την ασφαλής ναυσιπλοία στην περιοχή.

Η κ. Παπαχρηστίδης τόνισε ότι ή παράταση του πολέμου πλήττει κυρίως πλοία της Δανίας, της Ελλάδος και της Νορβηγίας πού μεταφέρουν πετρέλαιο όχι άνεγκαστικά στις χώρες αυτές αλλά κυρίως στις μεγάλες καταναλώτριες χώρες όπως ή Ιαπωνία και οι Ηνωμένες Πολιτείες.

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Lagouco» 81.714 τον. d.w., 46.690 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στή Πορτογαλία τό 1969, έναντι τιμής περί των 4,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Βέντσιουρ» 79.000 τον. d.w., 38.178 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ άλλοδαπούς έπωλήθη τό μικτό πλοίο «Καπετάν Ηλίας» 103.095 τον. d.w.,

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

ΑΡΧΙΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ-ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ

Γιά Διοικητική θέση Γραφείου σέ Μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρεία.

Απαραίτητα Προσόντα:

1. Προύπηρεσία σέ Έμπορικά Πλοία ή προέλευση Πολεμικού Ναυτικού.
2. Τεχνικές γνώσεις Ηλεκτρολογικών κυκλωμάτων και Αυτόματισμών ως και γνώσεις Ηλεκτρονικών επί πλοίων.
3. Πτυχίο Άνεγνωρισμένης Σχολής ως και Άπολυτήριο Γυμνασίου ή Λυκείου.
4. Καλή γνώση της Άγγλικής.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού:

Τ.Θ. 80 127 Πειραιά

53.209 τόν. γκρόν, σουηδικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 9 εκατομ. δολларίων.

— Έπίσης σέ ξένους πλοιοκτήτες επωλήθη τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ « Ελλεσποντ Μάρινερ» 64.657 τόν. d.w., 36.223 τόν. γκρόν, ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 11 εκατ. δολларίων.

— Σέ "Ελληνες του Λονδίνου φέρεται πωληθέν τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενό-πλοιο «Munguia» 300.000 τόν. d.w., 140.277 τόν. γκρόν, ισπανικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 16,6 εκατ. δολларίων.

— Σέ Νορβηγούς επωλήθη τό δεξαμενόκίνητο «Ηλέκτρα» 118.158 τόν. d.w., 54.718 τόν. γκρόν, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 7,7 εκατ. δολларίων.

— Σέ άλλοδαπούς επίσης επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Νόρθμαν» 18.530 τόν. d.w., 12.238 τόν. γκρόν, βρετανικής ναυπηγήσεως 1978, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Σέ μή κατανομαζόμενα συμφέροντα επωλήθη τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ελλεσποντ Ντηφάιαντ» 27.600 τόν. d.w., 16.600 τόν. γκρόν, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1985, έναντι τιμής πού πλησιάζει τά 10 εκατομ. δολларία.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό βρετανικό μπάλκ κάρριερ «Finnfury» 35.000 τόν. d.w., 19.900 τόν. γκρόν, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολларίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενόκινου δεξαμενοπλοίου «Brisbane Sea»

72.825 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολларίων.

— Τέλος, μεταξύ "Ελλήνων επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Γκάλλ» 26.765 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 2,6 εκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές του Πακιστάν αγόρασαν τό υπό βρετανική σημαία φορτηγό πλοίο «Πάλμ Τρέιντερ» 9.182 τόν. γκρόν του 1969, χωρίς νά γνωσθεί ή τιμή ανά τόννο.

Τά συμβεβλημένα

Τούς μήνες Ιανουάριο καί Φεβρουάριο 1988 υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Αθλος Στάρ», μέ σημαία Μάλτας, 1.400 τόν. γκρόν από 20.12.87, εκπρόσωπος κ. Ν. Τσαντάκης.

— «Νόρθ Έμπρες», μέ αγγλική σημαία, 1.747 τόν. γκρόν, από 10.9.87, εκπρόσωπος κ. Γ. Γιαννάτος.

— «Σεβαστή», μέ σημαία Μπαχάμας, 8.350 τόν. γκρόν, από 21.10.87, εκπρόσωπος κ. Κ. Συριακάκης.

— «Σή Μπόρν», μέ σημαία Μάλτας, 17.796 τόν. γκρόν, από 1.11.87, εκπρόσωπος κ. Δ. Μαρμπούτης.

— «Ευαγγελία II», κυπριακό, 1595 τόν. γκρόν, από 5.8.87, εκπρόσωπος κ. Ν. Χατζηδάκης.

— «Τέρν», κυπριακό, 19.735 τόν. γκρόν, από

πό 25.1.88, εκπρόσωπος κ. Σ. Ράνης.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Φάσσα», λιβεριανό, 67.202 τόν. γκρόν, από 8.1.88, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Κυμώ», παναμαϊκό, 65.683 τόν. γκρόν από 8.2.88 λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Γουόρντ Σκόλαρ», λιβεριανό, 126.000 τόν. γκρόν, από 17.1.88, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Κότυ Ι, παναμαϊκό, 2.786 τόν. γκρόν, από 26.1.88, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Αγία Θαλασσινή», παναμαϊκό, 8.350 τόν. γκρόν, από 21.10.87, λόγω πωλήσεως.

— «Ευδοξία Κ.», κυπριακό, 1.525 τόν. γκρόν, από 31.8.87, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Μπάρι Έξπρες», κυπριακό, 3.188 τόν. γκρόν, από 1.10.87, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.

— «Αθανάσιος Δ.», παναμαϊκό, 4.507 τόν. γκρόν, από 14.3.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Πάτρα Έξπρες», κυπριακό, 7.356 τόν. γκρόν, από 1.10.87, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.

● Στίς 29.2.88 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία ανέρχονταν σέ 234, συνολικής χωρητικότητας 4.369.315 τόν. γκρόν.

Τό «πλοίο της ειρήνης»

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος ανακοίνωσε ότι τό επιβατηγό - όχημα-πλοίο «Αριάδνη», παραχωρήθηκε από τήν εταιρία «Μινωικές Γραμμές, γιά τόν ειρηνιστικό πλοίο στόν Περσικό Κόλπο, πού διοργανώνεται από τίς τρείς ελληνικές ειρηνιστικές οργανώσεις, ενώ τά έξοδα των καυσίμων, έλλιμενισμού καί διελεύσεων από τό Σουέζ, θά καλύψει ή εταιρία «Βαρνίμα» του Όμίλου Βαρδινογιάννη.

Τό πλοίο, στό όποιο όπως δήλωσε θά επιβαίνει καί ό κ. Γιαννόπουλος μαζί μέ 400 προσωπικότητες από τήν Ελλάδα καί τό διεθνή χώρο καθώς καί πολλοί δημοσιογράφοι θά αποπλεύσει από τόν Πειραιά στίς 5 Μαΐου καί θά πραγματοποιήσει τό ταξίδι του σέ 22 ήμερες. Επίσης ό κ. Γιαννόπουλος δήλωσε ότι ζήτησε διαβεβαιώσεις από τό Ιράν καί τό Ιράκ γιά τήν κατοχύρωση του πλοίου καί τήν ασφάλεια των επιβαινόντων.

Η προστασία του Οίκου Ναύτη

Μέ Προεδρικό Διάταγμα πού προώθησε ό Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος καί δημοσιεύθηκε ήδη στήν Έφημερίδα Κυβερνήσεως, βελτιώνεται ό θεσμός της έλεύθερης επιλογής ιατρού καί ρυθμίζονται θέματα υγειονομικής προστασίας των ασφαλισμένων του Οίκου Ναύτη.

Οί ρυθμίσεις είναι:

● Καθιερώνεται δικαίωμα άναγραφής φαρμάκων καί σέ γιατρούς πού δέν έχουν σύμβαση μέ τόν Οίκο Ναύτη, υπό τήν προϋπόθεση ότι οι έγγραφές αυτές θά έλέγχονται καί θά θεωρούνται από τούς έλεγκτές γιατρούς του Οίκου Ναύτη ή τούς προϊσταμένους των Παραρτημάτων του Οίκου Ναύτη.

● Παρέχεται ή δυνατότητα στό Δ.Σ. του Οίκου Ναύτη νά καθορίζει άνώτατο όριο χρηματικών απολαυών μηνιαίως (πλαφόν) στους γιατρούς πού συμβάλλονται μέ τόν Οίκο Ναύτη μέ άμοιβή «κατά πράξη καί περίπτω-ση».

● Ιδρύονται τρία Περιφερειακά Γραφεία Οίκου Ναύτη, στίς πόλεις Θεσσαλονίκη, Βό-

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: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: G. J. TOPAKAS (HELENE) AOH. 2208682

λο και Πάτρα, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων ναυτικών.

Κατατέθηκε το νομοσχέδιο για το Λ.Σ.

Κατατέθηκε στη Βουλή, από τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλο, το νομοσχέδιο για τη «Ρύθμιση θεμάτων προσωπικού του Λιμενικού Σώματος», ύστερα από την συνυπογραφή του από τους υπουργούς Έθνικης Άμυνας και Οικονομικών.

Με το νομοσχέδιο αυτό, όπως ανακοινώθηκε, ικανοποιείται σειρά αιτημάτων που άφορα όλο το προσωπικό και ειδικότερα το κατώτερο (λιμενοφύλακες και υπαξιωματικούς) του Λιμενικού Σώματος.

Τα πιστοποιητικά καταμετρήσεως

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας στάλθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο εκχωρείται στις κατά τόπους λιμενικές αρχές ή αρμοδιότητα έκδοσης των πιστοποιητικών καταμετρήσεως και ανακαταμετρήσεως της χωρητικότητας πλοίων και βοηθητικών ναυπηγμάτων μήκους μέχρι 24 μέτρων.

Με το Διάταγμα, πέρα από την αποκέντρωση, επιτυγχάνεται ταχύτερη και καλύτερη εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων, δεδομένου ότι το 43% περίπου των εκδιδόμενων, κατόπιν ελέγχου από την Επιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων, πιστοποιητικών καταμετρήσεως και ανακαταμετρήσεως αφορά πλοία, μήκους 24 μέτρων, των οποίων οι καταμετρήσεις ή ανακαταμετρήσεις γίνονται από τις επαρχιακές λιμενικές αρχές.

Λιμενικός σταθμός στη Λίμνη Εύβοιας

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου επανιδρύεται λιμενικός σταθμός στη Λίμνη Εύβοιας. Ήδη η υπουργική απόφαση στάλθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως και όπως ανακοινώθηκε από το ΥΕΝ, η λειτουργία του λιμενικού σταθμού θα συμβάλλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής και στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση των άκτων και της θάλασσας.

Κέντρο εφοδιασμού του ΥΕΝ

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου ιδρύεται κέντρο εφοδιασμού όλων των υπηρεσιών του Υπουργείου και των πλωτών, χερσαίων και εναερίων μέσων του Λιμενικού Σώματος με ύλη.

Η συγκρότηση και λειτουργία του Κέν-

«Εφοδιασμός πλοίων με καύσιμα και λιπαντικά που προέρχονται από πλοία που πρόκειται να επιθεωρηθούν»

Από το υπουργείο Οικονομικών εξέδωθη η κατωτέρω εγκύκλιος:

1. Σύμφωνα με την αριθ. Τ. 1746/30.4.1985 διαταγή μας επιτρέπεται ο εφοδιασμός πλοίων με καύσιμα και λιπαντικά που προέρχονται από εφόδια παροπλισμένων πλοίων και πλοίων που προορίζονται για διάλυση ή επισκευή στη χώρα μας.

2. Ήδη έχουν παρουσιαστεί και περιπτώσεις που δεν ρυθμίζονται με την πιο πάνω διαταγή μας.

Συγκεκριμένα, όπως μας γνώρισε το ΥΕΝ με σχετικό έγγραφό του υπάρχουν περιπτώσεις που απαιτείται επιθεώρηση δεξαμενών καυσίμων που για να πραγματοποιηθεί είναι απαραίτητο οι δεξαμενές να είναι κενές και απαλλαγμένες αερίων.

3. Για τους λόγους αυτούς και έχοντας υπόψη: α) την σύμφωνη γνώμη των συναρμοδίων Υπουργείων Έμπορικής Ναυτιλίας και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και

β) τις διατάξεις του άρθρου 19 του Ν. 2096/52 «περί τροποποίησης και συμπληρώσεως διατάξεων των του Τελωνειακού

τρου θα στηριχθεί στις σύγχρονες μεθόδους οργάνωσης, ώστε να εξασφαλίζεται άμεσος, ταχύς και απρόσκοπτος εφοδιασμός των υπηρεσιών και μέσων του Υπουργείου με τα απαραίτητα υλικά, ενώ διασφαλίζονται καλύτερα και τα συμφέροντα του Δημοσίου. Έδρα του Κέντρου ορίζεται ο Πειραιάς.

Η απόφαση καθορίζει επίσης την υπηρεσιακή διάρθρωση και υπαλληλική συγκρότηση του Κέντρου.

Απλουστεύσεις διαδικασιών

Με την υπ' αριθ. Τ 961/πολ. 6/16.3.88 εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών κοινοποιήθηκε στις Τελωνειακές Αρχές η υπ' αριθ. Τ. 501/5.2.88 απόφαση, με την οποία τροποποιείται η υπ' αριθ. Τ. 3300/25.7.84 όμοια και απλουστεύονται ορισμένες διαδικασίες στον τομέα εναποθέσεως εφοδίων και εφοδιασμού πλοίων, αεροσκαφών κλπ., ταυτόχρονα δέ δίδονται διάφορες διευκρινίσεις.

Η ισοτιμία ναυτιλιακού συναλλάγματος στη Συρία

Η Ε.Ε.Ε. γνωστοποίησε στα μέλη της ότι σύμφωνα με πληροφορίες της από 1.1.1988 η συριακή κυβέρνηση αποφάσισε τον καθορισμό νέας επίσημης ισοτιμίας συναλλάγμα-

τός και άλλων τινών διατάξεων», εγκρίνουμε, όπως καύσιμα και λιπαντικά που εφίσκονται ως εφόδια σε πλοία που πρόκειται να επιθεωρηθούν, διαθέτονται αποκλειστικά για τον εφοδιασμό άλλων πλοίων γραμμών εσωτερικού, εξωτερικού ή μικτών πλοίων. Η εγκρίση αυτή θα παρέχεται μετά την προσκόμιση στην αρμόδια τελωνειακή αρχή πιστοποιητικού του Νηογνώμονα που παρακολουθεί το πλοίο ή πιστοποιητικό της Επιθεώρησης Έμπορικων Πλοίων, εφόσον το πλοίο παρακολουθείται απ' αυτήν, στο οποίο θα αναγράφεται ότι λόγω της φύσης των εργασιών που πρόκειται να γίνουν απαιτείται η εκκένωση των δεξαμενών από τα καύσιμα και λιπαντικά.

4. Η διάθεση των καυσίμων και λιπαντικών μπορεί να γίνεται είτε με απ' ευθείας μεταγύγιση ή μεταφόρτωση από το ένα πλοίο στο άλλο, είτε με προηγούμενη έναπόθεση ή αποταμίευση.

5. Η παρούσα πρέπει να θεωρηθεί ότι καλύπτει και περιπτώσεις μεταγύγισης καυσίμων και λιπαντικών που έγιναν στο παρελθόν, λόγω γενόμενης επιθεώρησης πλοίου.

τος για το δολλάριο ΗΠΑ και συγκεκριμένα από 3,90 συριακές λίρες ανά δολλάριο σε 11,25 συριακές λίρες, εκ παραλλήλου δέ αυξάνονται και τα έξοδα λιμένος σε ποσοστό 285%.

Όμιλία του κ. Λιβανού στη Θεσσαλονίκη

Ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός επρόκειτο να μιλήσει χθές το βράδυ σε συνεστιάση των μελών του PROPELLER CLUB Θεσσαλονίκης στο ξενοδοχείο «Ηλέκτρα Παλλάς» με θέμα: «Η Έμπορική Ναυτιλία σήμερα».

Αποχώρησε από τον ΟΛΘ ο κ. Μάμαλης

Ο από εξαιτίας προϊστάμενος των υπηρεσιών του Όργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης κ. Παν. Μάμαλης, απεχώρησε από τη θέση του με τη λήξη της θητείας του στις 20 Μαρτίου 1988 και ως τη στιγμή δεν είχε οριστεί ο αντικαταστάτης του ενώ καθήκοντα προϊσταμένου των υπηρεσιών άσκει προσωρινά η κ. Μ. Στρέζου - Μπουσβάρου.

Διαλέξεις

Η Λέσχη Πλοίαρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων οργανώνει σειρά διαλέξεων για

in Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS

Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

Νέα φορολογική νομοθεσία της Ναυτιλίας στις ΗΠΑ από 1.1.87

Η Ε.Ε.Ε. γνωστοποίησε στα μέλη της ότι από 1.1.87 έχουν τεθεί με αναδρομική ισχύ σε εφαρμογή οι διατάξεις της νέας φορολογικής νομοθεσίας των ΗΠΑ που αφορούν την ναυτιλία. Κατά συνέπεια, τα ελληνικά πλοία που προσεγγίζουν στους λιμένες των ΗΠΑ θα υποχρεούνται να καταβάλλουν φόρο 4% επί του 50% του ναύλου από και προς τις ΗΠΑ. Η ανωτέρω υποχρέωση ισχύει προσωρινώς έως ότου ρυθμισθεί το θέμα της ανταλλαγής ρηματικών διακονώσεων περί αποφυγής διπλής φορολογίας μεταξύ Ελλάδος και ΗΠΑ, οι οποίες θα έχουν αναδρομική ισχύ από 1.1.87 και οι καταβληθέντες εν τώ μεταξύ φόροι στις ΗΠΑ θα επιστραφούν στις ναυτιλιακές εταιρίες.

Προς συμπύκνωση με την νέα φορολογική νομοθεσία ως ανωτέρω οι ξένες ναυτιλιακές εταιρίες — ανεξαρτήτως του εάν απαλλάσσονται ή όχι του φόρου — έφθον πλοίων τους προσηγγίσει εντός του 1987 σε λιμάνι των ΗΠΑ, υποχρεούνται να συμπληρώσουν το έντυπο φορολογικής δηλώσεως (FORM 1120F) προς το Department of Treasury - Internal Revenue Service. Περί του τρόπου συμπλήρωσης του ανωτέρω εντύπου ήδη έχουν εκδοθεί επίσημες οδηγίες υπό του Internal Revenue Service. Σημειωτέον ότι για τα φυσικά πρόσωπα χρησιμοποιείται αντίστοιχα το έντυπο FORM 1140NR, περί της συμπλήρωσης του οποίου υφίστανται επίσημες οδηγίες.

Κατόπιν νεωτέρων πληροφοριών ή προθεσμία προς συμπλήρωση των εντύπων φορολογικών δηλώσεων των ξένων ναυτιλιακών εταιριών διαφέρει αναλόγως του εάν διατηρούν γραφεία ή όχι στις ΗΠΑ.

● Για εταιρίες που δεν διαθέτουν γραφεία στις ΗΠΑ και κλείνουν λογιστικά βιβλία την 31ην Δεκεμβρίου, η προθεσμία είναι 15 Ιουνίου 1988. Ομαδική παράταση για όλες τις εταιρίες επί εξαμήνου τελικά δεν θα δοθεί, αλλά έκαστη ενδιαφερομένη εταιρία ατομικά

δύναται πρό της 15 Ιουνίου 1988 να υποβάλει προς το U.S. Department of the Treasury Internal Revenue Service την FORM 7004 αίτηση παρατάσεως επί εξαμήνου δεόντως συμπληρωμένη. Η αίτηση παρατάσεως (που είναι η ίδια και για νομικά και για φυσικά πρόσωπα) συνοδεύεται από κείμενο επίσημων οδηγιών προς συμπλήρωσή της υπό του Internal Revenue Service. Σε περίπτωση χορηγήσεως εξαμήνου παρατάσεως, ο όφειλόμενος φόρος θα καταβάλλεται εντόκως.

● Εταιρίες που διατηρούν γραφείο ή σταθερό σημείο επιχειρήσεως (fixed place of business) στις ΗΠΑ να συμπληρώσουν τα έντυπα των φορολογικών δηλώσεων προς της 15ης ημέρας του τρίτου μηνός μετά το τέλος του taxable year της συγκεκριμένης εταιρίας. Προς της λήξεως της προθεσμίας ως ανωτέρω, η ενδιαφερομένη εταιρία δύναται να ζητήσει εξαμήνου παραταγή υπό του IRS.

Οι ανωτέρω αιτήσεις παρατάσεως και φορολογικές δηλώσεις θα πρέπει να απευθύνονται στην εξής διεύθυνση:

International Revenue Service Center
Philadelphia PA 19255
USA

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ταχυδρομήσουν εγκύριες προς το IRS φωτοτυπία της δηλώσεως 1120F (δεόντως συμπληρωμένη), αλλά όχι FAX copy.

Σημειωτέον ότι το IRS υπολογίζει ότι έχουν τηρηθεί όλες οι ανωτέρω προθεσμίες από την ημερομηνία ταχυδρομικής και όχι από την ημερομηνία παραλαβής των επιστολών. Επίσης, η συμπληρωμένη αίτηση παρατάσεως πρέπει να συνοδεύεται από επιταγή πληρωμής του ποσού του φόρου. Δηλαδή, στην περίπτωση που εταιρία (χωρίς γραφεία στις ΗΠΑ) βάσει της δηλώσεώς της τεκμαίρει ότι πρέπει να πληρώσει φόρο (διότι δεν έμπίπτει στις απαλλαγές), πρέπει να επισυνάψει επιταγή με το ποσόν του φόρου κατά δήλωσή.

Η έκτακτη οικονομική ενίσχυση ανέρχεται:

- Για τους άγαμους ή άγαμες σε 7.000 δραχμές.
- Για τους έγγαμους ή έγγαμες σε 10.000 δραχμές.

Η χρηματική ενίσχυση καταβάλλεται στους δικαιούχους μέχρι τις 22 Απριλίου, εφ' όσον οι δικαιούχοι προσέλθουν οι ίδιοι ή εξουσιοδοτημένα από αυτούς πρόσωπα, στον Οίκο Ναυτή Πειραιά ή στα κατά τόπους κεντρικά λιμεναρχεία, λιμεναρχεία και υπολιμεναρχεία στην περιοχή των οποίων έδρουν παραρτήματα του Οίκου Ναυτή.

Η κεραμική μόνωση των μηχανών

Ευρεία δημοσιότητα στο διεθνή ναυτιλια-

κό τύπο είχε η παρουσίαση της έρευνας του καθηγητή Ναυτικής Μηχανολογίας κ. Νικ. Κυριάτου σχετικά με τα πλεονεκτήματα της μόνωσης με κεραμικά υλικά των μηχανών ντιζελ των πλοίων.

Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι στις δίχρο-νες μηχανές ντιζελ, η θερμική μόνωση του θαλάμου καύσης με νέα κεραμικά υλικά αποφέρει εξοικονόμηση ενέργειας που παρυσιάζεται με αέρια καύσεως υψηλής θερμοκρασίας, τα οποία είναι δυνατόν να είναι εκμεταλλεύσιμα.

Μετά την πρώτη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας στο Λονδίνο, η ανακοίνωση με τίτλο «The potential of ceramics and insulation in marine diesel engines» θα επαναληφθεί σε συνάντηση που οργανώνεται από το Joint Branch of the Institute of Marine Engineers and the Royal Institute of Naval Architects, την Τρίτη 25 Απριλίου και ώρα 7 μ.μ. στο Ξενοδοχείο Χανδρή.

Συμβάσεις

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, η Ένωση Ναυτών υπέγραψε τη νέα συλλογική σύμβαση με την Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Τουριστικών Πλοίων και με ειδική ρύθμιση αναπροσαρμόζεται η πάγια αμοιβή για τον κλάδο που απασχολείται στην φορτοεκφόρτωση των αυτοκινήτων στα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία κατά 40% για το 1988. Επίσης συμφωνήθηκε για την εργασία που εκτελούν τα μέλη της ΠΕΝΕΝ για ανέλκυση και καθέλκυση βαρκών για μεταφορά επιβατών στα τουριστικά πλοία για τα λιμάνια του εσωτερικού ποσό 7.000 δρχ.

● Κυρώθηκε με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου η συλλογική σύμβαση εργασίας για το 1988 των πληρωμάτων επιβατηγών τουριστικών θαλαμηγών σκαφών και ήδη στάλθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως για δημοσίευση.

Ζητούνται Έλληνες καθηγητές στο Μαρόκο

Το Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας γνωστοποίησε στις Ενώσεις Πλοιάρχων και Μηχανικών Ε.Ν. ότι το Μαρόκο ζητά Έλληνες καθηγητές για να διδάξουν στις Σχολές Έμπορικού Ναυτικού της χώρας αυτής. Συγκεκριμένα ζητείται η κάλυψη των θέσεων ενός καθηγητή ναυτιλίας (κατά προτίμηση πλοίαρχος Α' τάξεως), ενός μηχανικού Α' τάξεως και ενός μηχανικού εξειδικευμένου στους αυτοματισμούς πλοίων. Οι υποψήφιοι θα πρέπει να γνωρίζουν άριστα την γαλλική γλώσσα και σε περίπτωση προσλήψεως των θα εγκατασταθούν στο Ραμπάτ.

Οι κρίσεις των λιμενικών

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ, κατά τις ετήσιες κρίσεις των ανωτέρων και κατωτέρων αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος:

- Από το Άνωτερο Συμβούλιο Κρίσεων

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720352 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

κρίθηκαν συνολικά 25 πλοίαρχοι, 50 αντιπλοίαρχοι και 41 πλωτάρχες. Από αυτούς, 31 πλοίαρχοι προάγονται κατ' έκλογήν και ένας κατ' αρχαιότητα και 34 πλωτάρχες προάγονται κατ' έκλογήν και επτά κατ' αρχαιότητα.

● Από το Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος κρίθηκαν συνολικά 123 κατώτεροι αξιωματικοί (σημαιοφόροι - ανθυποπλοίαρχοι - υποπλοίαρχοι). Από αυτούς, τέσσερις αξιωματικοί κρίθηκαν προακτέοι κατ' αρχαιότητα, τρεις κρίθηκαν στάσιμοι και οι υπόλοιποι προάγονται κανονικά.

● Έγιναν από το Άνωτατο Συμβούλιο Κρίσεων του Λιμενικού Σώματος, οι τακτικές ετήσιες κρίσεις του υπαρχηγού και των όκτώ αρχιπλοίαρχων του σώματος. Ο υπαρχηγός Α.Σ. υποναύαρχος Γ. Βασόπουλος διατηρείται στη θέση του ενώ από τους αρχιπλοίαρχους κρίθηκαν ως εύδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους οι Δ. Παπαδόπουλος, Η. Πιερράκος και Ηλ. Λεοντής.

Προκηρύχθηκε ο φετεινός διαγωνισμός «Νίκου Καββαδία»

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου προκηρύχθηκε ο φετεινός λογοτεχνικός διαγωνισμός «Νίκου Καββαδία».

Όπως είναι γνωστό στον διαγωνισμό αυτό που έχει θεσπίσει το ΥΕΝ, βραβεύονται Έλληνες ναυτικοί που διακρίνονται σε πνευματικές εκδηλώσεις και απονέμονται συνολικά έξι χρηματικά βραβεία, τρία πεζού και τρία ποιητικού λόγου.

Τά βραβεία άθλοθετούνται από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, την Πανελλήνια

Ναυτική Όμοσπονδία και την Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων και είναι 100.000 δρχ. για το πρώτο έργο, 70.000 δρχ. για το δεύτερο και 50.000 δρχ. για το τρίτο.

Στό διαγωνισμό μπορεί να πάρει μέρος κάθε Έλληνας ναυτικός με έργα που είναι εμπνευσμένα από τη θάλασσα και τη ναυτική ή νησιώτικη ζωή. Τα κείμενα θα υποβληθούν με ψευδώνυμο των συμμετεχόντων και τα πραγματικά τους στοιχεία (όνομα, επώνυμο, ειδικότητα, ΜΕΘ, διεύθυνση κατοικίας και τηλέφωνο) θα σφραγισθούν σε φάκελλο πάνω στον οποίο θα αναγραφεί το ψευδώνυμο.

Όσοι ναυτικοί ενδιαφέρονται να πάρουν μέρος στον διαγωνισμό πρέπει να υποβάλουν τα έργα τους το αργότερο μέχρι τις 10 Μαΐου 1988 μαζί με έγγραφη δήλωση ότι αποδέχονται τους ειδικότερους όρους συμμετοχής σ' αυτόν. Τα έργα θα υποβληθούν στο ΥΕΝ, γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων (Γρ. Λαμπράκη 150 Πειραιά 185 - 18 τηλ. 4178770) απ' όπου οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να πάρουν και περισσότερες πληροφορίες για τους όρους συμμετοχής στον διαγωνισμό.

Πρόστιμα

Πρόστιμα, συνολικού ύψους 13.229.850 δρχ. επέβαλαν τον περασμένο Φεβρουάριο, οι κατά τόπους λιμενικές αρχές για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας. Ειδικότερα, επιβλήθηκαν πρόστιμα για παραβάσεις κανονισμών λιμένων 5.194.850 δρχ., για παράνομη άλιεια 3.645.000 δρχ., για ρυπάνσεις θαλάσσιων περιοχών 3.470.000 δρχ., για παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοΐας 465.000

δρχ., για όδηγηση ταχυπλόων σκαφών χωρίς άδεια 345.000 δρχ. και για μεταφορά υπεράριθμων 60.000 δρχ.

Ρύπανση από Βουλγαρικό σκάφος

Τό λιμεναρχείο Έλευσίνας επέβαλε πρόστιμο 750.000 δρχ. στον πλοίαρχο του υπό Βουλγαρική σημαία δεξαμενοπλοίου «Μαρίτσα», γιατί καταλήφθηκε επ' αυτοφώρω να προκαλεί έκτεταμένη ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής μεταξύ νήσου Πατρόκλου και Φλεβών με πετρελαιοειδή μίγματα μηχανοστασίου. Ρυπάνθηκε θαλάσσια έκταση μήκους όκτώ ναυτικών μιλίων και πλάτους 100 μέτρων περίπου. Σέ βάρος του πλοίαρχου σχηματίσθηκε δικογραφία.

Αρχαιρεσίες στο Σύλλογο Ναυπηγών Μηχανικών

Αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου και νέας έξελεγκτικής επιτροπής του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Έλλάδος, θα πραγματοποιηθούν την Κυριακή, 8 Μαΐου 1988 από 8 π.μ. έως 8 μ.μ. στα γραφεία του Συλλόγου στον Πειραιά.

Δικαίωμα ψήφου έχουν όλα τα ταμειακά έντάξει τακτικά μέλη του Συλλόγου.

Η νέα διοίκηση της Ένώσεως Ίδιωτικών Θαλαμηγών

Η νέα διοίκησή της Ένώσεως Έκπροσώπων Ίδιωτικών Θαλαμηγών, που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σέ σώμα ως έξης: Πρόεδρος Μιχ. Καλογε-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
έπί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

**Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1987 ήταν
περισσότερη από 16.000.000.000 δολάρια.**

Διά πληροφορίας αποτείνεσθε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 10 Μαρτίου. Τιμές σέ δολάρια ΗΠΑ ἀνά τόννο, ἐκτός ἀν ἄλλως σημειώνεται. Πηγή Kristensons Petroleum, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	78/83	85/92	165/175
Νέας Ὑόρκης	77/80	79.50/84	167/170
Φιλαδέλφειας	76/78	79/81	165/170
Νόρφολκ	76/78.50	79/84	165/170
Σαβάννας	77/78	82/83	170/171
Τζάκσονβιλ	77.50/78.50	82/83	167.75/168.75
Π. Ἑβερκλέιτς	83/84	87/88	165/166
Τάμπας	77/82	83/84	150/156
Μόμπιλ	70/75	72/76	160/163
Νέας Ὁρλεάνης	69/71.50	70.50/76.50	160/161
Μπωμόντ/Π. Ἀρθουρ	71/72	72/73	161/162
Κιούστον	69/70	70.50/73	160/161
Κόρπους Κρίστι	76/78	79/80	160/161
Λός Ἀντζελες	67/73	74/76	135/175
Σάν Φραντζίσκο	71/72	74/75	160/165
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	77/82.50	79/85	170
Σάτιτλ	73/75	75/78	168.50/170
Μόντρεαλ	94/109	97/113	172/177
Βανκούβερ	—	85/86	185/186
Ἀγ. Εὐσταθίου	86/90	91/95	186/189
Φρήπορτ	78/79	80/81	170/171
Κιουρασάο	88	93	159
Τρίνινταντ	96/97	100/101	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπάας	89/90	94/95	175/176
Σαίντ Κρουά	12.75	12.85	24.10
Βενεζουέλας	11.78	12.03	23.17
Βραζιλίας	77	80	270MTD
Ρόττερταμ	76/78	79/80	130/135MTD
Ἀμβέρσας	76/77	80/81	135/140MTD
Ἀμβούργου	75/76	77/79	137/139MTD
Γαλλίας	73/75	79/81	143/145
Ἰσπανίας	78/79	83/85	163/165
Θέουτας	82/83	84/86	150/153
Γένοβας	75/76	82/83	157/159MTD
Αὐγούστας	75/76	82/83	157/160MTD
Πειραιῶς	73/74	78/79	140/142MTD
Σουέζ Κανάλ	74/76	74/76	173/175MTD
Τζέντας	—	75.25/79.25	160.50/164.50MTD
Νταμμάμ	—	70/75/74.75	146.25/150.25MTD
Ράς Τανούρα	—	74.75	150.25MTD
Φουτζέιρα	73.50/75	75/77	156/158MTD
Κουβέιτ	70/77	73/80	150
Ντακάρ	90/95	90/95	155/160
Ντῶρμπαν	—	70/75	185/190
Τζιμπουτί	—	90/95	160/165
Σιγκαπούρης	74/76	78/79	147/149
Κορέας	80.50/81	82/83	170
Ἰαπωνίας	88/90	90/92	184/186

ρᾶς, ἀντιπρόεδρος Κ. Ξαναλάτος, γένικός γραμματέας Γ. Ἀλεξόπουλος, ταμίας Πυθ. Κόσιβας, ἀναπληρωματικός ταμίας Ι. Μα-στραντώνης καί σύμβουλοι Ἡλ. Θεοχ. Τζά-λας καί Κ. Γάσπαρης.

Πότε καί πῶς δέχεται ὁ Ὑπουργός

Ἀνακοινώθηκε ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο Ναυτι-λίας, ὅτι ὁ ὑπουργός κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος, δέχεται τὸ κοινὸν κάθε Παρασκευή 12-2 μ.μ.

Σὲ ἐπείγουσες περιπτώσεις, ὁ Ὑπουργός δέχεται τὸ κοινὸν ὅλες τὶς ἐργάσιμες ἡμέρες, μετὰ τὶς 1 μ.μ. καί ὕστερα ἀπὸ συννενόηση μὲ τὸ ἰδιαιτέρου γραφεῖο του.

Ὅσοι ἐπιθυμοῦν νὰ συναντήσουν τὸν Ὑ-πουργὸ σὲ ἡμέρα καί ὥρα ἐκτὸς τῶν προκα-θορισμένων ἢ δὲν εἶναι ἐπείγουσα ἡ περι-πτώσή τους καί δὲν ἔχει καθοριστῇ τηλεφω-νικῶς ὥρα συναντήσεως παρακαλοῦνται νὰ μὴ μεταβαίνουν στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, γιὰτὶ δὲν εἶναι ἀντικειμενικὰ δυνατό νὰ ἐξυ-πηρετηθοῦν.

Θάνατοι ναυτικῶν

Στίς 21 Μαρτίου βρέθηκε στὸ ἠλεκτροστά-σιο τοῦ κυπριακοῦ κρουαζιερόπλοιου «Λά Πάλμα» ὁ ἠλεκτρολόγος Ἰωάννης Νικ. Δρό-σος, 48 ἐτῶν, ἐνῶ τὸ πλοῖο ἐπλεε πρὸς τὸ λι-μάνι Μάλαγγα τῆς Ἰσπανίας.

Σύμφωνα μὲ τηλεγράφημα τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὴν πλοιοκτῆτρια ἐταιρεία, ἀπὸ πρώτη ἐξέταση τοῦ ἱατροῦ τοῦ σκάφους προκύ-πτουν ἐνδείξεις θανάτου ἀπὸ παθολογικὰ αἰ-τία.

Μὲ φροντίδα τῆς πλοιοκτῆτριας ἐταιρείας ἡ σορὸς τοῦ ναυτικοῦ θά διακομισθεῖ στὸν Πειραιᾶ.

● Στίς 20 Μαρτίου βρέθηκε σὲ κωματώδη κατάσταση στὴν καμπίνα τοῦ ὁ ναύτης Γε-ώργιος Σαμαρᾶς, 28 ἐτῶν, μέλος τοῦ πληρώ-ματος τοῦ φορτηγοῦ «Ἀγγελική» ἐνῶ τὸ πλοῖο ἦταν ἀγκυροβολημένο.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ**

Κυκλοφόρησε τὸ πρῶτο τεῦχος τοῦ 1988 τῆς νομολογιακῆς ναυτιλιακῆς ἐπιθεωρήσε-ως τοῦ δικηγόρου κ. Ἰακ. Σέργη. Τὸ τεῦχος αὐτὸ παρουσιάζει ἐνδιαφέρουσα μελέτη τοῦ κ. Κυριάκου Πάλλα περὶ Ναυτικῆς Ἑταιρίας. Στὴ συνέχεια δημοσιεύονται πέντε ἀποφά-σεις τοῦ 1987 τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἐ-πὶ θεμάτων θαλασσίας μεταφορᾶς καί μία ἀ-πόφαση τοῦ Ἀρείου Πάγου ἐπὶ τῶν ὁρων διαιτησίας ναυλοσυμφώνου. Ἐπίσης δημο-σιεύονται ἄλλες 15 ἀποφάσεις διαφόρων δι-καστηρίων ἐπὶ θεμάτων θαλασσίας ἀσφαλί-σεως, ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, ναυλομεσι-τείας, παροπλισμοῦ πλοίου, ρυμουλκήσεως, ναυτικῶν προνομίων, συγκρούσεως καί ἐπι-θαλασσίας ἀρωγῆς, κατασχέσεως κ.λ.π.

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ
(GREEK SHIPPING DIRECTORY)**

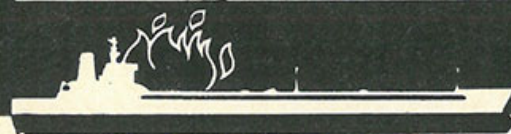
Κυκλοφόρησε ὁ νέος Ἑλληνικός Ναυτι-κός Ὁδηγός, ἔτους 1988, πού ἐκδίδει κάθε χρόνο ἡ ἐταιρία «Ἑλληνικαὶ Ναυτιλιακαὶ Ἐκ-δόσεις» ΕΠΕ καί περιλαμβάνει ὡς γνωστὸν τὰ πλοῖα ἐλληνικῶν συμφερόντων, τὰ γρα-φεῖα διαχειρίσεως στὰ κύρια ναυτιλιακὰ κέν-τρα καί πολλὰ ἄλλα χρήσιμα στοιχεῖα γιὰ τοὺς συναλλασσόμενους μὲ τὴ Ναυτιλία.

Σημειώνεται ὅτι ἡ ὕλη τοῦ Ὁδηγοῦ ἀνανε-ώνεται κάθε μῆνα μὲ μηνιαία συμπληρωμα-τὶκά τεύχη πού ἀποστέλλονται δωρεάν στοὺς συνδρομητὲς του.

Πληροφορίες γιὰ συνδρομὲς παρέχονται στὰ τηλέφωνα: 4521839 - 4521859.

*International***TAGAROPULOS, S.A.****(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL****Main office: CRISTOBAL/COLON****Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama****Phones: 45-0127, 45-0128****24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16**

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ANTZEL N	Κυπριακή	15.412	1974	Κατά τό ταξίδι πρὸς Νιούπορτ ὑπέστη ἀπώλεια μέρους τοῦ φορτίου καὶ ζημιές στοῦ κατάστρωμα λόγω κακοκαιρίας σέ θέση 47.20 Β, 06.12Δ, στίς 25/3. Ὑπέστη ζημία ἀπὸ πτώση φορτίου στοῦ κατάστρωμα κατὰ τὴν φόρτωση στοῦ Μπελέμ, στίς 8/3. Συγκρούστηκε στοῦ Λέγκχορν, στίς 17/3 μέ τό μπάλκερ «Igman» καὶ ὑπέστη ρήγμα καὶ εἰσροή ὑδάτων στίς πλευρικές δεξαμενές. Προσέκρουσε σέ ἀποβάθρα στοῦ Σάφι στίς 23/3. Ἐβλήθη ὑπὸ περσικῶν κανονιοφόρων στίς 23/3, σέ θέση 26.20 Β, 56.06 Α καὶ ὑπέστη πυρκαϊά στήν ὑπερκατασκευή. Ἀναλήφθηκαν προσπάθειες γιά τή διάσωση τοῦ σκάφους ἀπὸ ρυμουλκὰ καὶ σωστικά σκάφη. Κατὰ τὴν ἐκφόρτωση στή Λιβύη, τόν Μάρτιο, ὑπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή καὶ κατευθύνθηκε στοῦ Γιβραλτάρ γιά ἐπισκευές. Ὑπέστη ζημία σέ γερανό κατὰ τὴν ἐκφόρτωση στήν Ὁζάκα στά τέλη Μαρτίου. Προσέκρουσε σέ πάγους καὶ ὑπέστη ζημιές στήν προπέλλα στόν Καναδά στίς 12/3. Ἀναλήφθηκαν ἐπισκευές στοῦ Μόντρεαλ.
BIENNA ΓΟΥΝΤ Ν.	Κυπριακή	17.161	1976	
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ	Κυπριακή	35.987	1968	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η.	Ἑλληνική Κυπριακή	17.100 18.876	1980 1972	
ΣΑΓΚΑ	Κυπριακή	15.498	1973	
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν.	Κυπριακή	19.993	1977	Κατά τό ταξίδι πρὸς Νιούπορτ ὑπέστη ἀπώλεια μέρους τοῦ φορτίου καὶ ζημιές στοῦ κατάστρωμα λόγω κακοκαιρίας σέ θέση 47.20 Β, 06.12Δ, στίς 25/3. Ὑπέστη ζημία ἀπὸ πτώση φορτίου στοῦ κατάστρωμα κατὰ τὴν φόρτωση στοῦ Μπελέμ, στίς 8/3. Συγκρούστηκε στοῦ Λέγκχορν, στίς 17/3 μέ τό μπάλκερ «Igman» καὶ ὑπέστη ρήγμα καὶ εἰσροή ὑδάτων στίς πλευρικές δεξαμενές. Προσέκρουσε σέ ἀποβάθρα στοῦ Σάφι στίς 23/3. Ἐβλήθη ὑπὸ περσικῶν κανονιοφόρων στίς 23/3, σέ θέση 26.20 Β, 56.06 Α καὶ ὑπέστη πυρκαϊά στήν ὑπερκατασκευή. Ἀναλήφθηκαν προσπάθειες γιά τή διάσωση τοῦ σκάφους ἀπὸ ρυμουλκὰ καὶ σωστικά σκάφη. Κατὰ τὴν ἐκφόρτωση στή Λιβύη, τόν Μάρτιο, ὑπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή καὶ κατευθύνθηκε στοῦ Γιβραλτάρ γιά ἐπισκευές. Ὑπέστη ζημία σέ γερανό κατὰ τὴν ἐκφόρτωση στήν Ὁζάκα στά τέλη Μαρτίου. Προσέκρουσε σέ πάγους καὶ ὑπέστη ζημιές στήν προπέλλα στόν Καναδά στίς 12/3. Ἀναλήφθηκαν ἐπισκευές στοῦ Μόντρεαλ.
ΤΑΡΓΚΑ	Κυπριακή	11.462	1981	
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΤΙΟΠΗ	Ἑλληνική	10.996	1978	Κατά τό ταξίδι πρὸς Νιούπορτ ὑπέστη ἀπώλεια μέρους τοῦ φορτίου καὶ ζημιές στοῦ κατάστρωμα λόγω κακοκαιρίας σέ θέση 47.20 Β, 06.12Δ, στίς 25/3. Ὑπέστη ζημία ἀπὸ πτώση φορτίου στοῦ κατάστρωμα κατὰ τὴν φόρτωση στοῦ Μπελέμ, στίς 8/3. Συγκρούστηκε στοῦ Λέγκχορν, στίς 17/3 μέ τό μπάλκερ «Igman» καὶ ὑπέστη ρήγμα καὶ εἰσροή ὑδάτων στίς πλευρικές δεξαμενές. Προσέκρουσε σέ ἀποβάθρα στοῦ Σάφι στίς 23/3. Ἐβλήθη ὑπὸ περσικῶν κανονιοφόρων στίς 23/3, σέ θέση 26.20 Β, 56.06 Α καὶ ὑπέστη πυρκαϊά στήν ὑπερκατασκευή. Ἀναλήφθηκαν προσπάθειες γιά τή διάσωση τοῦ σκάφους ἀπὸ ρυμουλκὰ καὶ σωστικά σκάφη. Κατὰ τὴν ἐκφόρτωση στή Λιβύη, τόν Μάρτιο, ὑπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή καὶ κατευθύνθηκε στοῦ Γιβραλτάρ γιά ἐπισκευές. Ὑπέστη ζημία σέ γερανό κατὰ τὴν ἐκφόρτωση στήν Ὁζάκα στά τέλη Μαρτίου. Προσέκρουσε σέ πάγους καὶ ὑπέστη ζημιές στήν προπέλλα στόν Καναδά στίς 12/3. Ἀναλήφθηκαν ἐπισκευές στοῦ Μόντρεαλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ	Κυπριακή	1.599	1977	
ΣΟΥΠΕΡΝΟΒΑ	Ἑλληνική	9.498	1971	
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	Ἑλληνική	14.785	1975	
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΙΡΗΝΗ Λ. V.	Παναμαϊκή	4.993	1976	Κατά τό ταξίδι πρὸς Νιούπορτ ὑπέστη ἀπώλεια μέρους τοῦ φορτίου καὶ ζημιές στοῦ κατάστρωμα λόγω κακοκαιρίας σέ θέση 47.20 Β, 06.12Δ, στίς 25/3. Ὑπέστη ζημία ἀπὸ πτώση φορτίου στοῦ κατάστρωμα κατὰ τὴν φόρτωση στοῦ Μπελέμ, στίς 8/3. Συγκρούστηκε στοῦ Λέγκχορν, στίς 17/3 μέ τό μπάλκερ «Igman» καὶ ὑπέστη ρήγμα καὶ εἰσροή ὑδάτων στίς πλευρικές δεξαμενές. Προσέκρουσε σέ ἀποβάθρα στοῦ Σάφι στίς 23/3. Ἐβλήθη ὑπὸ περσικῶν κανονιοφόρων στίς 23/3, σέ θέση 26.20 Β, 56.06 Α καὶ ὑπέστη πυρκαϊά στήν ὑπερκατασκευή. Ἀναλήφθηκαν προσπάθειες γιά τή διάσωση τοῦ σκάφους ἀπὸ ρυμουλκὰ καὶ σωστικά σκάφη. Κατὰ τὴν ἐκφόρτωση στή Λιβύη, τόν Μάρτιο, ὑπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή καὶ κατευθύνθηκε στοῦ Γιβραλτάρ γιά ἐπισκευές. Ὑπέστη ζημία σέ γερανό κατὰ τὴν ἐκφόρτωση στήν Ὁζάκα στά τέλη Μαρτίου. Προσέκρουσε σέ πάγους καὶ ὑπέστη ζημιές στήν προπέλλα στόν Καναδά στίς 12/3. Ἀναλήφθηκαν ἐπισκευές στοῦ Μόντρεαλ.
ΚΥΡΝΙΚΟΣ	Κυπριακή	41.922	1967	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.	Ἑλληνική	163.810	1976	
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	Λιβεριανή	18.583	1973	
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ	Παναμαϊκή	44.698	1975	

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέσα από έντονη ζήτηση χωρητικότητας, τόσο για ένα ταξίδι όσο και για χρονοναύλωση, πέρασε η ναυλαγορά του πρώτου δεκαπενθημέρου του Μαρτίου. "Έντονα ανοδική η πορεία των ναύλων κατά το πρώτο ημισυ της υπό ανάλυση περιόδου με τον δείκτη BIFFEX από 1583.5 (15.3.88) να καταλήγει στα 1630 (29.3.88) περνώντας από ένα μέγιστο 1648.5 (24.3.88). Είναι φανερό από μία τέτοια εξέλιξη ότι οι τελευταίες ημέρες του Μαρτίου οδήγησαν σε κάποια πτώση που προβλεπόμενες τους παρατηρητές της αγοράς.

Αποτελεί, εν πάση περιπτώσει, γνώμη της στήλης — που όχι λίγοι τη συμμερίζονται — ότι η πτωτική τάση είναι εφήμερο φαινόμενο οφειλόμενο στη λόγω του δυτικού Πάσχα ανάπαυλα, ανάπαυλα που εμφανώς ενθαρρύνεται τόσο από τους μεγάλους ναυλωτές σιτηρών του Ατλαντικού όσο και από τους Ιάπωνες συναδέλφους τους που, με τη λήξη του οικονομικού τους έτους (31.3.88), έχουν τη δυνατότητα άναμνης πριν εισέλθουν και πάλι στην αγορά για να καλύψουν συμβόλαια της νέας περιόδου.

Αντίθετα, τόσο η τάση πολλών ναυλωτών να μισθώσουν πλοία για περίοδο μέχρι και ενός έτους, όσο και η συνεχής και δύσκολα πλέον αποκρυπτόμενη παρουσία των Σοβιετικών στην αγορά δίνουν στην πλοιοκτησία την αποφασιστικότητα στην αντιμετώπιση των πιέσεων των ναυλωτών (πολλοί προτιμούν να περιμένουν αντί να κλείσουν βιαστικά).

Σειρά επιπροσθέτων παραμέτρων μάλλον στηρίζουν την αισιόδοξη για την πλοιοκτησία άποψη και σάν τέτοιες αρκεί να μην μνημονεύσουμε τα γεγονότα του Παναμά με τη διαγραφόμενη — αν και μάλλον απομακρυσμένη — απειλή παρεμβολής δυσχερειών στη διακίνηση σιτηρών μέσω του τόσο σπουδαίου καναλιού (υπολογίζεται ότι το 1987 διακινήθηκαν μέσω της διώρυγας περί τους 32 εκατομμύρια τόννους), τη διαγραφόμενη ζωηρότητα στις Μεγάλες Λίμνες, την Αιγυπτιακή παρουσία, ίδια από Β. Ειρηνικό, την αναθερμαινόμενη Νότια Αμερική, τις φήμες περί περαιτέρω μαζικών Σοβιετικών αγορών, την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης στην αγορά της Απω Ανατολής. Άρκουν αυτά...

Επί των πεπραγμένων, σημειώσαμε τα δολ. 28 για το πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία και τα αντίστοιχα δολ. 17 από Β. Ειρηνικό για Ιαπωνία, ενώ επανάκαμψη σε υψηλά επίπεδα σήμαιναν τα δολ. 15 για 80.000 τόννους για Ολλανδία. Σε παρόμοια ως προς τα οικονομικά αποτελέσματα όρια κινήθηκαν και οι λοιπές αγορές.

Υπό τις κρατούσες συνθήκες, η λεπτομερής αναφορά στον γαιάνθρακα και τα μεγαλύτερα θα υπερέβαινε τους σκοπούς του παρόντος δελτίου. Είναι, άλλωστε, φυσικό, μέσα στη γενική άνοδο της ζήτησης που εδράζεται επί των σιτηρών, να παρέχουν και αυτά την εικόνα της ευμάρειας αφού λίγο-πολύ τους αυτούς τύπους πλοίων απασχολούν.

Εν τινι μέτρω, και στο βαθμό που η γενική ευφορία έχει εγγίσει και τα μικρότερα μεγέθη, λιπάσματα και ζάχαρη συμβάλλουν θετικά στη διατήρηση του τόνου της αγοράς που, έστω και με κάποιες διακυμάνσεις, φαίνεται να διατηρεί την εμπιστοσύνη για το πλοίο και το άμεσο οικονομικό μέλλον του.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Δέ χρειάζεται, νομίζουμε, έκτενης αναφορά για να τονίσουμε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που βρίσκει το πλοίο (πάναμαξ, μεγαλύτερο ή μικρότερο) αφού το ίδιο αποτελεί λογική συνέπεια των παραπάνω εκτεθέντων.

Αρκεί να σημειώσουμε ότι, στο χώρο του Ατλαντικού, ένα πάναμαξ εύρισκε πρόθυμο ναυλωτή στα δολ. 14.500 για κυκλικό Ατλαντικού, ένα handymax (43.000 TDW), δολ. 10.500 για το ίδιο ταξίδι, ενώ οι 26.000 τον. d.w. κλείνονταν στα δολ. 10.000 για ταξίδι προς Ιαπωνία.

Υπήρχε γενικώς άπροθυμία προσφοράς

πλοίων με επαναπαράδοση Απω Ανατολή, αν και, όφειλουμε να τονίσουμε, μικρή πλέον είναι η διαφορά ευκαιριών μεταξύ των δύο βασικών περιοχών αν λάβουμε υπ' όψη ότι, π.χ., Ιάπωνες ναυλωτές εκλείναν πλοίο 63.000 τον. d.w. για ένα έτος με παράδοση Ιαπωνία στα δολ. 15.000 ημερήσιο μίσθωμα! Γενικώς, τα μισθώματα φαίνονταν ραγδαίως βελτιούμενα στον Ατλαντικό χώρο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Πτωτικές τάσεις σε ζήτηση και ναύλους επικρατούσαν σε όλες τις περιοχές, του περσικού μη εξαιρουμένου, κατά τις πρώτες εργάσιμες ημέρες του δεκαπενθημέρου. Προϊόντος του χρόνου, μία «λογική» ζήτηση έδωσε κάποιο τόνο στην αγορά που οδήγησε σε αριθμό γνωσθεισών ναυλώσεων VLCC — και ολίγων μη ανακοινωθείσών — Στα WS 39-40 για Ανατολή και WS μέχρι 37 για Δύση.

Αριθμός μικρότερων πλοίων βρήκε επίσης απασχόληση, μεταξύ τους οι 80.000 τόννοι για Αυστραλία στα WS 80 και η αυτή ποσότητα για Ιταλία στα WS 90.

Υποτονική η Μεσόγειος, με ελάχιστες ευκαιρίες, δεν παρείχε ελπίδες πραγματοποίησης αποτελέσματος ισοδύναμου προς δολ. 5-6.000 ημερησίως σε χρονοαύλωση.

Θετική, αν και υπολειπόμενη του μόλις προσφάτου παρελθόντος η Δυτική Αφρική με φορτία 100-130.000 τόννων προς ΗΠΑ, Μεσόγειο, Κόντινεντ. Αντίπροσωπευτικός δείκτης η ναύλωση 100.000 τόννων στα WS 97.5 για Κόντινεντ, WS 100 για Γαλλία, WS 95 για ΗΠΑ (Ατλαντικό) και WS 90 για Κόλπο.

Τίποτε το ιδιαίτερο από Β. Θάλασσα και Καραϊβική που ελάχιστα απασχόλησαν τους παρατηρητές.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Βαλτιμόρη 80.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Ταϊβάν, δολ. 21.38 φίο, 30.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 25 — Μαΐου 4.

ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ: Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 19.50 φίο, 5.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-25.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Σαίντ Λόρενς 81.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 9,30 φίο, 2 1/2 2 1/2 φορτοεκφόρτωση μέσα Απριλίου.

ΛΥΔΙ: Ποταμό Μισισσιππή 20.000 τον. σιτηρά Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 370.000 κατ' αποκοπή φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 21-26.

ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Τουμπαράο 200.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Φός, δολ. 6,45 φίο, 7 η-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

**OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS**

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.**

**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516088
TLX: 21 1330 FLOT GR.**

μέρες, Μαΐου 1-15.

ΙΣΤΡΙΑ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 28 φίο, 11 ημέρες, 'Απρίλιο.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: Βόρειο Ειρηνικό 50.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 16,25 φίο, 10.000/7.250 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 27 φίο, 11 ημέρες, 'Απρίλιου 10-20.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ: Ποταμό Μισισσιππί 84.000 τον. σιτηρά Γιούροπορτ, δολ. 1.225.000 κατ' άποκοπή φίο, 12 ημέρες, Μαρτίου 22-28.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι.: Άμερ. Κόλπο 85.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 15 φίο, 12 ημέρες, 'Απριλίου 5-10.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: Βόρειο Ειρηνικό 30.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 33 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 1-10.

ΙΧΘΥΣ: Βόρειο Ειρηνικό 30.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 33 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 4-14.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.: Ρίβερ Πλέιτ 14.000 τον. γεννήματα Μπούργκας, δολ. 57 φίο, 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 8-18.

ΣΗΜΕΡΙΤ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Ένα λιμάνι Βορ. 'Ισπανίας και ένα λιμάνι Βορ. Γαλλίας, δολ. 22,15 φίο, 11 ημέρες, Μαρτίου 28-29.

ΤΖΟΑΝΝΑ Κ.: Μεγ. Λίμνες 17.000 τον. σιτηρά Δυτική 'Ιταλία, δολ. 34 φίο, 4 ημέρες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 1-15.

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΕΝΒ: Άμερ. Κόλπο 17.000 τον. σιτηρά 'Ακαζούτλα, δολ. 26 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΙΛΕΝΑΚΙ: Σουαίμπα 23.000 τον. λιπάσματα χύδην Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 20 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 25-31.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: Νιουκάστλ 60.000 τον. γαιάνθρακες Σουηδία, δολ. 16,75 φίο, 20.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, πρώτο 15θήμερο 'Απριλίου.

ΦΑΝΕΛΙ: Μπαχρέιν 9.500 τον. λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 18,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Απριλίου 1-10.

ΛΕΟΝΤΑΡΙ: Σαφί 25.000 τον. φωσφάτα σέ σάκους Κίνα, δολ. 45 φίο, 1.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΡΜΗΣ: 30.255 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σκώ Μαρτίου 19-23, ταξίδι με επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 7.350 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: 27.540 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κασιούγκ άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΑΝΘΙΠΠΗ Α.: 26.930 τον. d.w. του 1976, παράδοση ποταμό 'Ελμπε 'Απριλίου 1-10, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ήμα.

ΟΡΙΟΝ: 34.460 τον. d.w. του 1973, παράδοση Γιβραλτάρ Μαρτίου 21-30, ταξίδι Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΡΓΩ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: 54.562 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Απω 'Ανατολή, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού ΗΠΑ με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: 77.827 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο Κορέα Μαρτίου 25-30, κυκλικό ταξίδι μέσω Νοτίου Ειρηνικού με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΓΚΙΚΑΣ: 17.350 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κόντινεντ Μάρτιο, επαναπαράδοση Καρατάι/ Σιγκαπούρη, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ 2: 61.129 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 14.750 την ημέρα.

ΜΑΡΙΒΙΚ: 27.530 τον. d.w. του 1976, παράδοση ποταμό Τής 'Απριλίου 5-10, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΣΙΓΑΝΤΩ Α.Σ.: 26.090 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φιλιππίνες Μαρτίου 25-31, ταξίδι μέσω Νοτιοανατολικής 'Ασίας με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ Αμβούργο, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ωκλαντ Μαρτίου 16-23, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Δυτική άκτή Μεξικού/ Άμερ. Κόλπου/ 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: 103.200 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ρότερνταμ Μαρτίου 8-22, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 14.350 την ημέρα.

ΕΙΡΗΝΗ: 127.350 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μιντανάο τέλη Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Δυτι-

κής άκτής Αυστραλίας, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 129.880 τον. d.w., του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 16-25, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Ανατολικής άκτής Αυστραλίας, δολ. 15.250 την ημέρα, πλέον δολ. 4.000 για υπερωρίες.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΗΣ: 29.200 τον. d.w. του 1981, παράδοση Αίγυπτο άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας και Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 9.300 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: 21.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 23.440 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ντάρμπαν Μάρτιο, ταξίδι μέσω Πόρτ 'Ελίζαμπεθ με επαναπαράδοση Νορβηγία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΜΑΖΩΝ: 16.920 τον. d.w. του 1979, παράδοση Ντάρμπαν Μαρτίου 15-20, επαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο, δολ. 6.025 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ: 41.734 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία Μάρτιο, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 11.450 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 37.620 τον. d.w. του 1974, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτής Νοτίου 'Αμερικής, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 29.600 τον. d.w. του 1985, παράδοση ποταμό 'Ελμπε Μαρτίου 24-28, κυκλικό ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 26.100 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία άρχες 'Απριλίου, κυκλικό ταξίδι Δυτικής άκτής ΗΠΑ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 30.085 τον. d.w. του 1975, παράδοση στον πιλότο 'Ανατολ. Μεξικό άμεση, ταξίδι 25 ημερών στην περιοχή 'Ανατολ. Μεξικού, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ: 33.034 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα άμεση, ταξίδι μέσω Ντάρμπαν με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΣΗ ΧΟΡΣ: 27.098 τον. d.w. του 1975, παράδοση Βανκούβερ άμεση, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΘΝΟΣ: 28.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Μπουγκενβίλ 'Αϊλαντ με επαναπαράδοση Σκώ/ 'Αμβέρσα, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΓΙΩΡΓΗΣ: 15.120 τον. d.w. του 1973, παράδοση Τζαμάικα άμεση, επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ: 33.090 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σιγκαπούρη 'Απρίλιο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΕΣΣ: 41.500 τον. d.w. του 1984 παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδια 3/5 μηνών με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ: 61.630 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ δεύτερο 15νθήμερο 'Απριλίου, ταξίδια δύο ετών περίπου, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ WS 82,5, όψιόν Μεσόγειο WS 80, Μαρτίου 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περισκό Κόλπο 80.000 τον. Δυτικές όψιόν WS 60, όψιόν 'Ανατολικές όψιόν WS 67,5, Μάρτιο.

ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: Άμερ. Κόλπο 37.500 τον. μέρος φορτίου Καραϊβική, WS 150, Μαρτίου 17.

ΒΙΟΛΑΝΤΑ: Δυτ. 'Αφρική 122.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 62,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 60, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 65, Μαρτίου 20.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: Βραζιλία 49.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 105, Μαρτίου 20.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περισκό Κόλπο 250.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 33,5, Μάρτιο.

ΚΙΡΙΚΙ: Περισκό Κόλπο 80.000 τον. Κβινάνα, WS 72,5, Μάρτιο.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: 'Ανατολ. άκτή Καναδά 37.000 τον. Νέα 'Ορκνη, WS 160, Μαρτίου 14.



GRECAR Ε.Π.Ε.

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
- **ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**
- **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
- **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549

Athens

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Μπάρεντς Ση 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 170, Μαρτίου 17.

ΕΛΛΙΝΑ II: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 145, όψιόν Μεσόγειο, WS 150, Μάρτιο.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Πέμπροκ 35.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 147,5, Μαρτίου 25.

ΑΡΑΜΙΣ: Ράς Σουκχέιρ 120.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 66, Μαρτίου 22.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. όψιόν, WS 65, Μαρτίου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Αρζού 64.000 τον. Αμερ. Κόλπο, WS 80, Μαρτίου 24.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. Κόντινεντ, WS 77,5, Μαρτίου 18.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Βενεζουέλα 58.000 τον. Αμερ. Κόλπο, WS 97,5, Μαρτίου 20.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Δυτικές όψιόν, ναύλος έμπιστευτικός.

ΣΗΜΑΤΖΙΚ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον. διάφορες όψιόν, WS 132,5, άμεση.

ΓΕΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον. διάφορες όψιόν, WS 132,5, Μαρτίου 20.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ιαπωνία, WS 35, Μάρτιο.

ΠΛΑΙΪΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 90.000 τον. Σριράχα, WS 67,5, Μάρτιο.

ΙΛΙΑΝΤ: Λιβύη 80.000 τον. Σαβόνα, WS 75, άμεση.

ΕΛΙΤ: Δυτ. Αφρική 118.000 τον. Αμερ. Κόλπο, WS 70, Μαρτίου 30.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, διάφορες όψιόν WS 148, Απριλίου 1.

ΣΗΟΟΥΘ: Λιβύη 30.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 145, Μαρτίου 23.

ΠΑΡΟΣ: Γκαλφχέβεν 25.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 160, Μαρτίου 26.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Σκίοντα 80.000 τον. Μπαϊγούση, WS 77,5, Απριλίου 1.

ΚΙΡΚΗ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Αλγούστα, WS 90, Μάρτιο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά, διάφορες όψιόν, WS 148, Απρίλιο.

ΣΗ ΡΑΜΠΛΕΡ: Ελλάδα 29.000 τον. καθαρά Κόντινεντ, WS 159,5, Μαρτίου 25.

ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Μάρσα έλ Μπρέγκα 85.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 70, άμεση.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Αρζού 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 115, Μαρτίου 29.

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 40, Μάρτιο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Δυτ. Αφρική 235.000 τον. μέρος φορτίου Αμερ. Κόλπο, WS 35,5, Απριλίου 9.

9.800.000 (Έλληνες Λονδίνου).

— M/V WISTERIA (60.500/76) δολ. 9.000.000 (Κινέζοι).

— M/V STENA FORTUNA (60.000/83) δολ. 14.250.000.

— M/V CHILIARMENOUSA (35.300/76), δολ. 6.150.000 (Χόγκ Κόγκ).

— M/V ANARIS (35.100/79) δολ. 9.100.000 (Έλληνες).

— M/V NIKAS (34.100/73) δολ. 4.300.000 (Κινέζοι).

— M/V HELLESPONT DARING (27.200/84) δολ. 10.300.000.

— M/V AHKANTI (27.050/72) δολ. 3.200.000 (Κινέζοι).

— M/V EXPORTAZUL (26.800/78) δολ. 4.600.000.

— M/V AMERICAN TRADER (26.700/77) δολ. 5.900.000 (Έλληνες).

— M/V EASTERN WISEMAN (25.920/72) δολ. 3.000.000.

— M/V HELLESPONT DEFIANT (25.700/85) δολ. 10.000.000.

— M/V ΡΕΟΝΙΑ (23.750/77) δολ. 5.000.000 (Χόγκ Κόγκ).

— M/V PACIFIC ENTREPRENEUR (18.800/75) δολ. 3.500.000 (ΗΠΑ).

— M/V COURSER (17.800/77) δολ. 3.600.000 (Έλληνες Λονδίνου).

Γενικού Φορτίου:

— M/S BINTA YAR' ADUA (17.370/86) δολ. 9.750.000.

— M/S CORONET (15.675/78) δολ. 4.400.000.

— M/S LADY TRUDE (15.017/72 - SD14) δολ. 2.150.000.

Αριθμός επιπλέον πράξεων δέν είναι ανακοινώσιμος λόγω δεσμεύσεως των «Ναυτικών Χρονικών» προς την πηγή των πληροφοριών τους περί τηρήσεως του απορρήτου.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η έλλειψη επαρκούς αριθμού διαθεσίμων προς διάλυση πλοίων παρείχε την εικόνα μίας ραθυμίας στην αγορά, διακοπτομένη σε κάθε εμφάνιση αξιόλογου πλοίου με αύξηση των τιμών σε Ταϊβάν και Ινδία.

Από τις λίγες γνωσθείσες πράξεις σταχυολογούμε:

— VLCC SUNNARI (40.435 τον.) δολ. 247 (Ταϊλάνδη με βλάβες).

— M/V DIMITRIS V (8.666 τον.) δολ. 225 (Ν. Κορέα).

— T/T RALPH B. JOHNSON (15.000) δολ. 250 (Ταϊβάν).

— M/S KOTA WANGSA (6.895 τον.) δολ. 218.50 (Ταϊβάν).

— M/S AVON (4.540 τον.) δολ. 198 (Ινδία).

— M/T GALATIA (6.040 τον.) δολ. 210 (Σιγκαπούρη).

Ανακατατάξεις στη Νότια Κορέα, ιδίως στον άφορμό στη μελλοντική δραστηριότητα της HYUNDAI στον τομέα των διαλύσεων, φαίνεται ότι οδηγούν στην διαγραφή της εν λόγω χώρας από την χορεία των διαλυτριών χωρών.

Τίποτα τό αξιόλογο στο Μεσογειακό χώρο.

Οι αγοραπωλησίες

Έκ των παραλειφθέντων της τελευταίας εβδομάδας του πρώτου δεκαπενθήμερου του Μαρτίου και από τις δύο πλήρεις εβδομάδες του δεύτερου, διαφαίνεται άσυνήθως μεγάλη δραστηριότητα με «εύτυχη» αποτελέσματα ως προς την τελική συνομολόγηση πολλών πράξεων σε όλους τους τύπους και τά μεγέθη.

Ο κατάλογος είναι μακρύς όσο και εύγλωττος:

Δεξαμενόπλοια:

— T/T HAPPY SAILOR (423.642/75) δολ. 20.000.00.

— T/T MUNGUUA (300.000/71) δολ. 16.600.000 (Έλληνες Λονδίνου).

— T/T HAPPY KARI (290.762/74) δολ. 14.000.000 (Νορβηγία).

— T/T IKUYO MARU (258.167/72) δολ. 11.000.000 (Ιράν).

— T/T BRISK (239.726/76) δολ. 14.000.000 (Ιράν).

— M/T SHOHO MARU NO. 2 (173.847/76) δολ. 12.400.000 (Έλληνες).

— M/T ELEKTRA (118.158/72) δολ. 7.650.000 (Νορβηγία).

— M/T VERONIQUE (89.700/76) δολ. 10.500.000 (Φινλανδοί).

— M/T NARNIAN SEA (88.683/79) δολ. 13.800.000 (Νορβηγία).

— M/T GLOIRE (87.300/80) δολ. 14.200.000 (Νορβηγία).

— BRISBANE SEA (72.825/68) δολ. 4.000.000 (Έλληνες).

— RANNHILD/BARBARA BROVIG (55.400/81-82) δολ. 13.500.000 έκαστον.

— M/T BLACK MARIN (40.300/84) δολ. 15.000.000 (Νορβηγία).

— M/T OSCO CASTOR (32.100/74) δολ. 7.000.000.

— M/T GLOBE OVERSEAS (22.250/81) δολ. 9.250.000.

— M/T PHILCHEM (10.560/69) δολ. 1.900.000 (Έλληνες).

Μικτά:

— M/V CAPETAN ELIAS (OBO 103.100/73) δολ. 9.000.000 (Νορβηγία).

— M/V ASTRANOR (OBO 85.180/71) δολ. 6.600.000.

— M/V MANIKA (O/O, 78.000/73) δολ. 6.900.000 (Έλληνες).

Χύδην Φορτίου:

Μακρά ή λίστα των μπάλκ κάρριερς όπου σημειώσαμε:

— M/V MONTCALM (123.125/77) δολ. 15.800.000.

— M/V CHIHROSAN (110.900/73) δολ. 10.200.000 (Νορβηγία).

— M/V ORCHIDPARK (74.100/77) δολ. 9.250.000 (Νορβηγία).

— M/V TITAN (72.400/76) δολ. 8.900.000 (Λιβανέζοι).

— M/V HUNTER BOW (67.600/73) δολ. 7.800.000 (Κινέζοι).

— M/V VANCOUVER (64.000/77) δολ. 11.750.000.

— M/V HELLESPONT MARINER (64.650/78) δολ. 11.000.000 (Νορβηγία).

— M/V ASIAN THISTLE (64.500/84) δολ. 15.700.000 (Νορβηγία).

— M/V GREGOS (61.500/77) δολ. 11.500.000.

— M/V BULKVELRI (60.900/76) δολ. 9.800.000 (Έλληνες Λονδίνου).

— OSTRIA (60.767/77) δολ. 10.920.000 (Κινέζοι).

— M/V BULKVELTRI (60.900/76) δολ.

PHONES: 875.4321, 321.7588

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

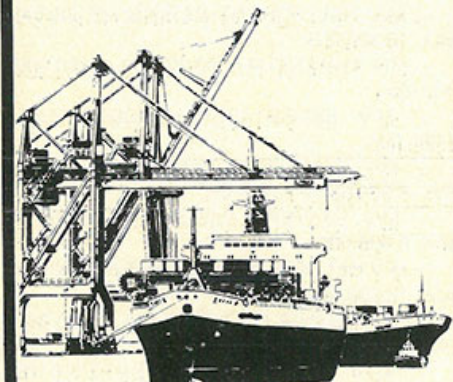
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

NAFTIKA CHRONIKA



PRIVATISATION OF PORTS?

The benefits of privatisation, i.e. the transfer of various organizations from state to private ownership, are becoming more and more apparent in the western world. With respect to ports, however, the situation is somewhat different. In France, where most ports are state owned, there are what are called "autonomous" ports which are governed by boards of directors composed of persons drawn from the private sector. The director of the port is a state appointed official who manages the financial affairs of the ports and is beholden to the chairman of the board.

In other northern countries, ports are traditionally managed by municipalities. But since these have limited funds at their disposal, the state is being called upon more and more to provide the funds for expensive infrastructure works. This is the case with Antwerp and Rotterdam and more so with Antwerp. Private firms are also investing in loading and unloading facilities and in the creation of terminals.

In spite of great differences in port management for one country to another, the idea of harmonising European ports has already taken hold.

GREEK - OWNED FLEET IS WORLD'S LARGEST

At the first joint meeting of board members of the Greek Shipowner's Union and the Greek Shipping Cooperation Committee in London on March 25, it was announced that according to figures published by Lloyd's Register of Shipping on that day, the Greek-owned fleet was now first in the world with 85,047,436 dwt.

One of the main subjects discussed at the meeting was how Greek shipping could help boost Greece's foreign exchange earnings. Various proposals were made and it was decided to set up a special committee for this purpose composed of Messrs. Efstathios Gourdomichalis and John Hadjipateras, the respective chairmen of the GSU and the GSCC, and their vice-chairmen, Messrs Stavros Daifas and John Goumas of the GSU and Messrs. Michael Peraticos and Epaminondas Embiricos of the GSCC.

Other subjects discussed were the measures taken by the Greek government to promote the competitiveness of Greek ships and the need to bring Greek seamanship in line with the new technology in order to cope with international competition. It was suggested

that sandwich courses be introduced and the maritime academies reorganized. It was also proposed that radio officers be trained to perform other functions on board and satisfaction was expressed at the government's plan to create multiple-purpose lower-deck crews on the pattern of other traditionally maritime countries.

Concern was expressed at the sorry state of NAT finances and it was suggested that there should be a fundamental reconstitution of the fund with possible longterm financing from the ECC.

Concern was also expressed to the Greek government for the consequences of the Gulf war and the need for measures, in cooperation with other countries, for the protection of Greek seamen and ships. Greece's position as a major maritime power dictated such initiatives.

Finally, Greek owners reiterated their faith in the principle of free competition and their opposition to any kind of protectionism or state intervention.

The next joint meeting is scheduled to take place in Piraeus in September.

FREE AND INTERNATIONAL REGISTRIES

The Bremen Institute, in dealing with the subject of Norway's subsidiary registry, has conducted a more general review of the situation which contains the following interesting points.

For the past decade, the merchant tonnage of western European countries has suffered a serious decline in volume, in the number of ships and in jobs. Up to a point, this development was caused by transfers to other flags and, to a lesser degree, by sales and scrapings. Several countries such as Germany, Norway and the Netherlands have lost more than half of their national fleets because of the tendency by shipowners to avoid high running costs by transferring to free registries. On the other hand, many countries have begun applying a policy of subsidising shipping and shipbuilding, which has contributed to a further increase in surplus tonnage.

It is true that lately there has been an outcry for the freedom of shipping. Shipowners' and shippers' associations, the OECD, the USA, the ECC and others have insistently been demanding the removal of all curbs on the freedom of sea transport and the abolition of bilateral agreements for cargo sharing. At the same time, the spread of "internationalisation" among shipping firms is expected to lead gradually to the breakdown of the traditional link between shipping and the national economy and the creation of a new type of international

shipping company using open registries and the more recent "international" registries of the traditionally maritime countries.

In 1986, one third of world tonnage was registered under traditional flags of convenience such as those of Liberia, Panama, Cyprus, the Bahamas, Bermuda and Vanuatu. This tonnage represented 19% of the cargo ship fleet, 3% of the container fleet, 47% of the tanker fleet and 29% of the bulk carrier fleet. Since 1982, subsidiary registries have made their appearance in the Dutch West Indies, in Sri Lanka, in Antigua, in the Cayman Islands, etc. All these foreign registries have attracted ships from almost all the traditional fleets of the world. 25% of European shipping was registered under foreign flags while 80% of American-owned shipping was registered in Liberia and Panama.

Thus, bit by bit the international shipping market has been sliced in two and the main difference between the home registry and the foreign one lies in the crew costs, the quality of the crews, running costs, levels of social benefits and simplification of the rules and regulations.

Now we also have the so-called "international registries" such as Norway's NIS which has already become an example that is being followed by other countries. There are many who believe that NIS is an alternative for shipowners who would otherwise be obliged to re-

sort to convenience flags, particularly with regard to crew and running costs, and a way of preserving a national fleet by keeping it within its traditional fold.

INTERTANKO CHAIRMAN MEETS DANISH MINISTER FOR THE GULF WAR

Intertanko's chairman Mr. Basil Papachristidis called recently on the Danish Minister for Foreign Affairs, Mr. Uffe Ellemann-Jensen. The main topic of their discussion was the Gulf War, which remains by far the most serious problem for tanker owners, threatening the safety of merchant seafarers and the freedom of navigation. Mr. Papachristidis said that it is countries such as Denmark, Greece and Norway whose ships and seamen are put at risk during the course of delivering oil, not principally to their own countries, but to the major oil-consuming nations like the United States and Japan.

LLOYD'S REGISTER MAINTAINS LEAD

According to figures released in Lloyd's Register annual report for 1987, Lloyd's Register classes some 7.660 ships in the world merchant fleet, representing 91 million gross tonnage. Over 6.3 million grt (nearly 30 per cent) of ships on order or under construction at the end of 1987 are to be built to LR class.

About two-thirds of LR's income is earned by ship classification, marine inspection on behalf of 128 governments and associated marine activities.

LR's Offshore Division has classed or certified nearly 600 offshore units and installations worldwide, while about 20 per cent of LR's income comes from work for land-based industry, ranging from nuclear power plants to the testing of dried foods.

BIMCO PROTESTS NIGERIAN TONNAGE CHARGE

The Baltic and International Maritime Council protested on March 17th to the

Nigerian Ports Authority over plans to change the chargeable tonnage from NRT to GRT, effective 5 April, 1988.

The change to GRT could mean increases of more than 100 per cent, to port users.

In its protest, BIMCO emphasises that the additional financial burden placed upon shipowners operating to and from Nigerian ports will ultimately be to the detriment of the Nigerian economy.

BIMCO - the world's largest shipping association - has suggested to the NPA that they should implement a new way of calculating port expenses, i.e. by using a vessel's cubic volume in the sea, rather than using a vessel's GRT, and that the rates should be adjusted accordingly. This system is being used by more and more countries in recent years.

EEC MEASURES KEY TOPIC AT POSIDONIA FORUM

Measures under urgent discussion to improve the competitiveness of EEC shipping will come under the microscope at this year's Posidonia Forum, together with examination of the Common Market perspective for Greek operators and trading patterns and technical developments into the next century. The Chairman of the Transport Committee of the European Parliament, George Anastasiou, the President of the Union of Greek Shipowners, Stathis Gourdomichalis, Intertanko Chairman Basil Papachristidis and the former technical director of the Onassis Group, Andrew G. Spyrou, are keynote speakers at this special June 9 event which forms an integral part of the Posidonia International Shipping Exhibition taking place in Piraeus during the week of June 6 to June 11.

The Posidonia Forum will be opened by the minister of Mercantile Marine Evangelos Giannopoulos, and UGS President St. Gourdomichalis will chair what seems certain to be energetic debate of issues of prime importance to the future of Greek and international shipping.

Venue is the Athens Intercontinental Hotel and the June 9 Forum event is open exclusively to Posidonia exhibitors and shipping personalities from inside and outside of Greece invited by the exhibition organisers.

With just ten weeks to go to opening day, over 650 companies from 45 countries have booked space at Posidonia 88, and 15 national stands have already been confirmed at this major maritime event which each two years transforms Piraeus for a week into the centre of the shipping world.

FIGHTING POLLUTION

Two new weapons have been added to the arsenal at man's disposal in the fight against sea pollution. They are Aquabloc and Petrobloc which are in the form of a powder which, when spread over water polluted by oil or other substances, congeals the pollutants into solids which are easily collected and disposed of. They are harmless to the environment and it is estimated that one kilo of Aquabloc can clean 500 to 700 kilos of water while Petrobloc's capacity is four to seven times its weight, according to the viscosity of the pollutant.

CHINESE PORT EXECUTIVES TO BE TRAINED BY NEW YORK/NEW JERSEY PORT AUTHORITY

Executives from five of China's major ports will be trained in management and operations by a team from the Port Authority of New York and New Jersey under an agreement signed in Beijing by Chinese officials and officials of the New York/New Jersey Port Authority.

Executives of the ports will submit case studies on their port operations and plans for future development, and the Port Authority will design the courses based on the information they provide.

The courses in China will be administered by the World Trade Institute, the educational division of the World Trade

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"
TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

Center in New York, that offers courses and seminars in international business and world trade. Some 7,500 people participate in the Institute's educational programs annually.

GREEK - FRENCH TRADE

According to a recent report published in France, trade between Greece and that country has remained moderate at the level of 3.4 million tons of goods worth about 11 billion francs. In 1986 total imports amounted to 1.6 million tons valued at 3.5 billion francs and total exports were 1.7 million tons worth 6.6 billion francs. However, the increase between 1983 and 1986 was in the order of 80% and is attributed to Greece's entry into the ECC in January 1981.

The main item in Greek French trade is petroleum products which account for 72% of imports and agricultural products which account for 50% of exports. Of the petroleum products, amounting to 1.3 million tons, two thirds consist of crude oil and one third of refined products. Agricultural products, which amount to 877,000 tons, consist mainly of grain. It is to be noted that 90% of this trade is carried out by sea and that the participation by French flag ships is only 10%.

ROUND THE WORLD TRIP

Going round the world is not such a difficult thing to do these days but when it is done by a young man who sails through the Straits of Magellan from west to east and who has undergone open-heart surgery ten times so far, it becomes a very remarkable feat. It was performed solo in a 7-metre yacht and it was done to give hope and courage to heart patients and to provide money for the purchase of modern medical equipment for a hospital in the young man's home town.

After a 40-month voyage, the bold seafarer returned to his home safe and sound with his mission accomplished.

NIGERIA JOINS IMARSAT

Nigeria became recently the 54th member country of INMARSAT, the international cooperative organization that operates satellites for mobile communications.

The sixth African country to seek membership, Nigeria already has two ships using the INMARSAT satellite communications system and also generates considerable shore to ship traffic. Its signatory interests in INMARSAT

will be represented by Nigerian Telecommunications Limited (NITEL).

50 YEARS AGO

— Shipping will remember gratefully the contribution made to it by the late Andreas Michalacopoulos with the committee he set up in 1929 to study Greek shipping affairs.

— The sixth cargo ship to be built for the S. Livanos company was launched on March 5, at the William Gray yard of West Hartlepool and named "Michael Livanos". On March 17, the first of a series of three ships ordered by the Rethymnis Kulukundis company was launched at the Short Bros yard in Sunderland.

— The following qualified for their First class Radiotelegraphist's certificate: A. Eugenides, G. Kritikakis, C. Papatheodorou and S. Spetsiotis.

— The slump in the freight market continues. The only market which showed any signs of activity was the scrapiron trade from North America. Several ships were fixed for Japan and Europe at rates ranging from Northern Range at around 19/- to 20/- fio for Japan.

(Naftika Chronika No. 175 1.4.1938)



★ ADDRESS:
★ 153 - 157 GALE STREET
★ OR P.O. BOX 475
★ DURBAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
6518

Athens Office Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920
Address IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T T 917 Athens

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = άνεχώρησε — δ = διήλθε — ε. = έφθασε)
(δ = δεξαμενόπλοιο — μ = μικτό)

ABIN O'TA TREINTER (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέρα 9/10
AGAMEMNON	83	13800	α. Μελβούρη 9/2
AGAPH	69	10006	α. Μαλασία 4/2
AGGAIKH	65	8374	προς Ισραήλ 18/1
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
AGIA EYΘYMIΑ	69	9099	προς Ινδία 23/1
AGIA MARINA	66	12374	άρχει Πειραιά
AGIA SKEPH	68	9031	προς Καλκούτα 20/1
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Νιούρκαν 20/1
AGIASOZ	82	36000	προς Σαφάγκα 14/1
AGIOS ANΔPEAS	77	10815	προς Συρία 20/1
AGIOS ΓEPAXIMOZ	70	8978	μεσογειακές μεταφορές
AGIOS MAKAPIOZ	68	25003	σιτή Μανφρεντίνα 29/1
AGIOS MATΘAIOZ	72	5580	προς Άλγερ 7/1
AGIOS ΦANOPYPIOZ	69	14029	ε. Π. Καμπέλο 22/1
ADPATIKH (δ.)	63	30648	προς Σαο Σιμπαστιάο 16/1
AETOS	72	3065	α. Άνγκνα 9/2
ANΓIANHNS	77	30427	ε. Ν. Ορλεάντ 7/2
AΘHNAI	67	9443	α. Βαλλία 4/2
AΘΛON	79	10428	προς Βενεζουέλα 24/1
A'TBAI	70	8898	ε. Σαβάννα 19/1
AΓIAION	77	14274	α. Φουτζέρα 10/2
AIKATEPINH	64	5931	άρχει Χαλκίδα
A'TAANT MAPINEP	74	16006	ε. Γιβραλτάρ 11/2
A'TAANT SKA'Y	76	11084	ε. Γιβραλτάρ
A'TAANT SKIΠEP	84	16800	ε. Βομβάη 9/1
A'TAANT TZEM	85	16800	προς ΗΠΑ 7/2
AIOIAN KAPPIEP	68	16715	ε. Πειραιά 10/2
A'IPHNZ EMEPAAHT	77	9083	α. Ν. Υόρκη 10/2
A'IPHNZ CΑΦA'I'P	77	10153	προς ΜΠ. Άϊρες 15/1
AITZIAN ΓΟΥ'INT	83	20960	α. Μπαϊόνι 19/1
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484	δ. Ντόβερ 6/2
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000	δ. Γιβραλτάρ 23/1
AITZIOZ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
AKMH	77	16080	ε. Γουαλαραού 10/2
AKOYAPIOYZ (δ.)	72	19869	προς Βενεζουέλα 19/1
AKPITAZ	78	13889	προς Ν. Κορέα 2/2
AKPOΠOIZ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά
AKPOΠOIZ	72	13638	ε. Μονφαλκόνε 4/2
AKTAIA	75	23785	προς Ινδονησία 11/1
ALBOPADA	77	5868	άρχει Πειραιά
ALEEANΔPA	74	10058	ε. Άλεξάνδρεια 23/1
ALEEANΔPEIA	75	22575	προς Σανγκάι 27/1
ALEEANΔPEIA	81	14641	υπευθύνει λιθροισινή
ALEEANΔPOZ II.	77	1598	δ. Π. Σαϊό 3/2
ALEEANΔPOZ III.	77	1584	προς Άγγλια 3/2
ALEEANTEP	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ALEEION XOOPY	68	9084	στό Μπανιάρ Άμπας
ALΘAIA	74	23757	ε. Μπαγκόκ 9/2
ALIAZ	82	4180	διαγράφεται
ALIKPATOP	83	15857	δ. Ντόβερ 3/2
ALINE	63	10383	ε. Νισκάρ 21/1
ALINTA	73	23218	ε. Μπ. Σοχίνι Ρεζάϊ 23/12
ALKAIOS	77	11213	προς Μπανιάρ Άμπας 18/1
ALKIMOS	85	24700	προς Ιράν 9/2
ALKMAN	77	14530	ε. Άλεξάνδρεια 2/2
ALKMHNH	79	10996	προς Νάπολη 9/2
ALKYONIZ	73	13631	στον Πειραιά 12/2
ALKYONIZ (δ.)	87	17612	προς Γιάννουπο 22/12
ALKYON	73	8224	άρχει Πειραιά
ALMA	80	11584	προς Γιοκοχάμα 13/1
ALMAP	69	10373	α. Άλεξάνδρεια 9/1
ALMI SKA'Y	74	22246	ε. Ρίο Ιανέιρο 24/1
ALMPA	69	4796	πρ. «Αλταίρ»
ALMPEPAT	84	17882	ε. Άλεξάνδρεια 4/2
ALONHCHOZ (δ.)	72	17355	α. Γένοβα 3/2
ALZ CTPEHΓKΘ	86	12963	ε. Γιοκοχάμα 2/2
ALTIZ	79	11000	ε. Κρόφτον 10/2
ALFA TZOYΠITEP	85	14400	προς Σιγκαπούρη 1/2
ALFA TZALLENTZ	85	10511	α. Άμβέρσα 12/2
ALFA ΦE'I'Θ	84	22000	προς Άμβέρσα 9/1
ALFA ΦΛE'I'M	82	32320	ε. Άμπου Ντάμπι 12/2
AMAZONIA	77	9328	ε. Μπρέμεν 11/2
AMAZON	79	10966	ε. Άσσόμ 8/2
AMAPANTOZ	80	10996	ε. Μπριμπάιν 5/2
AMAPYΛMIZ	83	13600	ε. Χόγκ Κόγκ 6/2
AMEOYCT	78	13889	προς Γιοκοχάμα 20/2
AMILAA	72	13631	ε. Καράτσι 5/2
AMOPGOZ	83	34000	α. Μπρέμενχαβεν 19/1
AMΦITPITH	78	10995	προς Σιγκαπούρη 25/1
AMΦION	78	11173	στό Τσάχ Μπαχάρ 16/1
ANAGΓEA AΠOΛΛO	79	10996	ε. Λιανουγκάγκ 19/1
ANAGΓEA APΓKONOT	81	36061	προς Μπ. Άϊρες 27/1
ANAGΓEA APHΞ	80	10996	προς Μαρακάιμπο 22/1
ANAGΓEA ATAAZ	84	10000	α. Σάν Φραντσκο 3/2
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996	α. Ουμ Σαϊό 3/2
ANAGΓEA ΓKΛOPY	74	13633	προς Α. Ανατολή 27/1
ANAGΓEA ΓKPETHNEZ (δ.)	81	41390	προς Φιουμτσίνο 27/1
ANAGΓEA ΓΟΥ'KNTOM	74	13348	α. Νιούρκαν 5/2
ANAGΓEA ENTBPOP	78	13889	προς Γιοκοχάμα 2/2
ANAGΓEA EEPPEZ	82	29487	προς Σουέζ 29/1
ANAGΓEA HΓKA	83	20432	ε. Κό Σιτάγκ 4/2
ANAGΓEA INTEΛΛITZENZ (δ.)	82	24655	δ. Παναμά 8/2

ANAGΓEA ANHTEP	85	14400	προς Σουραμπανγκ 9/2
ANAGΓEA AIMΠEPY	76	13633	προς Μαλασία 19/1
ANAGΓEA MA'TT	78	13889	προς Κογκό 20/1
ANAGΓEA NTIΓKNITY	84	24643	προς Βάρρι 17/12
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343	προς Τοκουάμα 13/1
ANAGΓEA ΠI'TZ	74	13631	προς Ισιόν 1/2
ANAGΓEA ΠPOZΠEPITY	76	13633	ε. Σιγκαπούρη 28/11/87
ANAGΓEA ΣAEEZ	84	24643	προς Βάρρι 18/1
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993	προς Μαρακάιμπο 18/1
ANAGΓEA ΣΠIPIT	78	13889	α. Νάπολη 9/2
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633	ε. Λέ Χάρβη 6/2
ANAGΓEA TZAMPION	71	9229	α. Μπρέκ 7/2
ANAGΓEA ΦIHTEAITY	79	13883	ε. Χαρκά 3/2
ANAGΓEA ΦOPTEIOYN	74	13633	ε. Γιβραλτάρ 951
ANAGΓEA XAΠΠINEZ	73	13631	ε. Καράτσι 17/1
ANAGΓEA XAPMONY	68	12348	α. Λειζέρε 9/2
ANAGΓEA XONOP	76	13633	δ. Π. Σαϊό 5/2
ANAGΓEA XOOPY	74	13633	ε. Εϊβονμαουθ 8/2
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378	ε. Φρεντρίσια 7/2
ANAMEΛI	77	14584	προς Λός Άντζελες 2/2
ANASTAXIA	80	15688	προς Άμβούργο 30/1
ANASTAXIZ (δ.)	75	69222	προς Σουέζ 21/1
ANAFH	85	34400	ε. Βενετία 6/2
ANAPOTHZ	71	18634	ε. Νισκάρ 11/1
ANAPOMAXH	69	40316	προς Κωνσταντίνα 11/1
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500	προς Λός Άντζελες 22/1
ANAPPOZ	85	34500	προς Ιαπωνία 28/12
ANAPPOZ A'TAANT	83	10520	παρέμεινε στη δύναμη
ANAPPOZ APIEZ (μ.)	72	119505	προς Κουανγκνγκ 21/1
ANAPPOZ ATAAZ (μ.)	72	119505	προς Σαλιάννα Μπαϊ 14/12
ANAPPOZ ΓEOPΓIOZ (δ.)	76	115461	άρχει Πειραιά
ANAPPOZ MEATEMI	73	32781	δ. Παναμά 7/2
ANAPPOZ OKEANIA	77	20676	προς Σηάιτλ 4/2
ANEMOZ	76	8376	ε. Νιουμπάι 12/2
ANEMOZH	79	10996	προς Βιτόρια 27/1
ANEPHPIH A	76	16646	ε. Βαλτιμόρη 8/2
ANΘOZ	79	11000	προς Μπαγκόκ 29/1
ANIMAP	72	10527	προς Λουάντα 7/11
ANNA	79	12214	α. Λίβερπουλ 12/2
ANNOYAA	71	9826	ε. Άμβέρσα 12/2
ANTBENTCIOYPI	54	5383	άρχει Πειραιά
ANTEΛINA	77	16356	α. Λός Άντζελες 7/2
ANTELIK ΓKPENZ	71	30193	α. Μπλιμπο 4/2
ANTELIK ΠAOYEP	87	25169	προς Χόγκ Κόγκ 17/1
ANTELIK ΠPOTEKTOP	77	34130	α. Ν. Ορλεάντ 20/1
ANTELIK ΣΠIPIT	84	36353	προς Ν. Κορέα 20/1
ANTELIK ΦAIEH	84	36353	α. Βανκούβερ 20/1
ANTELIK XOOPY	85	25300	α. Σιγκαπούρη 30/1
ANTELAMAP	72	6866	δ. Μπρουνομπούελ 7/2
ANTOYAYETTA	78	24941	προς Άλεξάνδρεια 8/2
ANTIOPIH	78	10996	α. Βανκούβερ 18/1
ANTIOXIA	72	11931	μετ. «Antio» (π)
ANTIPAPPOZ (δ.)	86	18000	προς Μουροράν 2/2
ANTIPOLIZ (δ.)	81	30622	προς Γιαμπούκα 1/2
ANTPIA	72	19276	προς Άκαμα 24/1
AEIOZ (δ.)	79	19463	προς Βραζιλία 1/2
AOYPOPA ΠEPA	76	6051	δ. Παναμά 10/2
APEE	73	16397	προς Μπαγκλάντ 4/2
APHAIOTHZ	75	35716	προς Νοβοροσίσκ 26/1
APHOIA	75	34409	α. Ν. Ορλεάντ 11/1
APOTAXONIA XII.	66	1506	προς Θεσσαλονίκη 31/1
ARAMPEALLA	82	13800	α. Σαβάννα 9/2
APAN	80	10428	προς Ταϊν 6/2
APΩ ΓIOYHION	73	31279	προς Κολομβία 27/1
APΩ EEPAPPEP	78	20328	προς Ιράν 5/2
ARETH	73	13631	προς Άλεξάνδρεια 10/2
AREOYSA II.	72	20239	προς Χουέλα 4/2
APHZ	71	15119	επωλήθη Έλληνες
APIDAH	68	45678	στον Περσικό 2/2
APIANA	73	23134	α. Βανκούβερ 18/1
APIZOTELHNS	85	13600	προς Παπετιέ 14/1
APION	73	13633	προς Κολόμπο 11/2
APK AIOΛOZ	76	10801	προς Χακάι 4/2
APK MINOZ	76	5999	προς Μπρίγγουιν 7/2
APK OΔYZZEYZ	76	10494	προς Ιαπωνία 4/2
APKADIA	83	4097	πρ. «Bizan Maru»
APKADIA	84	20494	προς Ιαπωνία 7/2
APKAZ	88	36309	υπό ναυπήγηση
APMENIZTHZ	81	16300	α. Γουίλμινγκτον 2/2
APMONIA	73	23144	ε. Ρίο Ιανέιρο 5/2
APMPALLA	75	22575	ε. Τζένια 17/1
APTEMIZ	87	36648	προς Τζένια 8/2
APTEMIZ	79	23193	μετ. «Άρτεμις ΣΒ» (κ)
ΓAPYΦAΛΛIDH (δ.)	77	66259	προς Τέας 26/1
APXAGΓEAIOZ	84	22172	προς Ιαπωνία 5/2
APXAGΓEAIOZ	76	30149	προς Βομβάη 1/1
APXHΓETHZ	76	19633	ε. Όζακα 7/2
APXIMHΔHNS	84	25063	προς Σ. Άραβία 9/2
APXIMHΔHNS	85	13600	ναυπηγ. Αϊόι
APXIMINA	66	35001	ε. Πιομπίνο 5/2
APKONA	81	30500	προς Σαντάνερ 3/2
AZΛE'Y	70	13363	ε. Π. Καμπέλο 21/1
AZΠAIOZ (δ.)	85	45065	ε. Βενετία 10/2
AZTEPIE	81	34447	ε. Παράντιν 29/1

ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Σλούκι 1/2
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	πρός Χιούεζ 31/1
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309	στών Πειραιά 12/5/87
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Άμβέρσα 5/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	πρός Φονιζέρα 6/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	πρός Λός Άντζελος 30/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	πρός Βομβόρ 6/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙΛΟΡ	77	37456	δ. Παναμά 28/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	έπωληση Έλληνες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Καζαμπλάνκα 13/1
ΑΤΛΑΖ	77	11804	στών Μπανιάρ Άμπας 23/1
ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρός Άμβούργο 8/2
ΑΥΛΙΣ	79	10993	πρός Φιλαδέλφεια 3/2
ΑΥΡΟΣ	70	18328	πρός Μαράκκο 30/1
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στών Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Κων/πολ 26/1
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπανιάρ Άμπας 2/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	πρός Άλεξάνδρουπολ 29/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	ε. Ρότερνταμ 11/2
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	πρός Σιγκαπούρη 28/1
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Ν. Χάβεν 31/1
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	πρός Παρί Γκουνιάνγκ 26/1
ΒΕΝΙ Π.	77	16993	πρός Κίνα 20/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	πρός Μεθελ 4/2
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Βοστώνη 2/2
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Γιοκχόμα 5/2
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Μιζουράα 12/1
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	ε. Βαλαρόν 15/1
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	έπισκευές Πειραιά
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	68	12005	άρχει Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Σαγκάι 22/1
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Φιλαδέλφεια 1/2
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	στών Αιζέ 28/11/87
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	πρός Μομπάσα 11/2
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Άρούμπα 9/2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	πρός Τσιλάνδη 31/1
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Ν. Όρλεάν 11/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	πρός Μπρισμαίν 5/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουζέρα 5/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Καέν 8/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	πρός Σουέζ 6/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	πρός Νιούπορ 27/1
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρός Νάπολι 9/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	πρός Βάρνα 9/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Τσιτακόγκ 8/2
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	πρός Ισπανία 29/1
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	πρός Μπανιάρ Άμπας 8/1
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	πρός Μπανιάρ Άμπας 4/11/87
ΓΙΟΥΡΗΣ	73	9290	ε. Ρίο Τανέρο 3/2
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Κορούνα 9/2
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	στών Βηρυτό 30/1
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 10/2
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ρας Γκαρίμπ 6/2
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	στών Κοαίζακόαλκος 17/1
ΓΚΕ'ΙΛ (δ.)	62	2201	ε. Πειραιά 30/6/87
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Όσο Ρίος Μπαί 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΤΡ	76	16014	ε. Π. Καμπέλλο 28/12/87
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 26/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	πρός Κόλπο ΗΠΑ 19/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Ταμπίκο 27/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	πρός Μπελέμ 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Όρλεάν 4/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Πόρτ Σαί 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΜΟΥ	78	13005	α. Ν. Όρλεάν 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 9/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	πρός Φιλιππίνες 25/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	ε. Λά Γκουέρα 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	δ. Παναμά 30/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	πρός Άλγερ 20/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στών Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Κακογκάουα 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΟ	75	15846	πρός Πόρτ Χάρκωρτ 17/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	πρός Σάντος 24/1
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	δ. Παναμά 6/2
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	έπωληση άλλοδαπου
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Παλέρμ 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Ν. Κορέα 2951
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Παναμά 2/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451	ε. Βαλέντσια 8/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Νιόρμπαν 9/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Κολούμπια Ρίβερ 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	76	19264	α. Ν. Όρλεάν 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Νιόρμπαν 11/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Τουρκία 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Μαγκκόγκ 24/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451	στών Σιγκαπούρη 25/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Νιόρμπαν 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Τάραντα 9/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 1/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	στών Σιγκαπούρη 13/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Βοστώνη 23/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Γιούροπορτ 6/2
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	πρός Αίγυπτο 31/1
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Σουέζ 17/1
ΔΑΦΝΗ	74	19451	έπωληση Έλληνες
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	α. Πόρτ Κέμπα 11/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	πρός Κωνσταντίνα 30/1
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρός Λός Πάλμας 29/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός Πουέρτο Λά Κρούζ 26/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Ν. Όρλεάν 5/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585	α. Τσίμπα 9/2
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάτικ»

ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	δ. Παναμά 25/1
ΔΙΑΣ	71	16379	στών Σουέζ 13/1
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	α. Ν. Όρλεάν 31/1
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Φουζέρα 27/1
ΔΥΣΤΟΣ	82	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	πρός Κεϋχάν 9/2
ΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Δαρδανέλλια 31/1
ΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Νιόρμπαν 2/2
ΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Ναούρου 6/2
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Τακόμα 9/2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Γιουροπόρτ 13/2
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Π. Ελίζαμπεθ 31/1
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Μπλιμπό 14/1
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Νιόρμπαν 6/2
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	ε. Ν. Όρλεάν 11/2
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	έπωληση Ιταλούς διαλυτές
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Γιούροπορτ 6/2
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	πρός Έρυθρά Θάλα 19/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 4/2
ΕΛΙΖΑ	69	6006	πρός Ισπανία 19/12/87
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553	ε. Άμβούργο 30/1
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	α. Σ. Τζών 20/1
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στών Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στών Μπέρ Λέικς
ΕΛΛΗ	76	12315	πρός Λά Γκουέρα 7/2
ΕΛΛΗ	76	11282	στών Νιόρμπαν 6/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	πρός Ισπανία 7/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρός Κίνα 12/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Χάθ Πόιντ 11/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Δουνκέρκη 6/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	πρός ΗΠΑ 29/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	α. Νιούκασλ 8/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'ΙΝΤ	85	16605	πρός Κιμάι 14/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Πόρτ Κέλαγκ 1/2
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ε. Αύγουστα 852
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Σητεία 18/1
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Άμβούργο 6/2
ΕΜΑ	64	4986	στών Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Τονιάμα 7/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	πρός Λαύριο 3/2
ΕΝΑΡΕΙΣ	77	11083	πρός Σιγκαπούρη 4/2
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	στών Σάντος 10/2
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	ε. Γκάλβεστον
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	79	13941	ε. Πειραιά 20/1
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	πρός Σμύρνη 10/2
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Βιτόρια 16/1
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941	υπέστειλε σση. Σιγκαπούρης
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Βραζιλία 31/1
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στών Πάχη (άποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Άντοφονκάστα 10/2
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Ρότερνταμ 13/2
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Τόμα 9/2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	πρός Γιοκχόμα 23/12
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Π. Νούρ 5/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Κονακρί 8/1
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	πρός Καράτσι 5/2
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	μετ. «Γρανάδα» (κ.)
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	υπέστειλε Άλβερνιανή
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Άκαμπα 11/2
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Νιέλφζα 27/1
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Τέας Σίτυ 19/1
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Χάιφα 9/2
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	δ. Νιόβερ 12/2
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	πρός Ρότερνταμ 2/2
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	πρός Άμβούργο 26/1
ΖΗΝΟ	81	23100	πρός Σιγκαπούρη 3/2
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρ. «Independence»
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	πρός Άλεξάνδρεια 11/2
ΖΙΜ ΜΕΛΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρός Κασσιόγκ 31/1
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	πρ. «Liberty»
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Νιέρνινος 30/1
ΖΥΓΟΣ	76	19166	μετ. «Αίλιφ» (κ.)
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Βενεζουέλα 12/1
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Σαβάννα 752
ΗΘΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. Όρλεάν 8/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Σιγκαπούρη 8/2
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Μπετζάγια 29/12
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρός Άρούμπα 7/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Κονοπού 2/2
ΘΕΚΟΣ	78	16685	πρός Άλγερία 28/1
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ	73	69904	πρός Δουνκέρκη 22/12
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	δ. Παναμά 4/2
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Φιλαδέλφεια 2/2
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στών Έλευσία
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	πρός Άλεξάνδρεια 352
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Σιγκαπούρη 2/2
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Μπάχια Μπλάνκα 2/2
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	α. Ν. Υόρκη 15/1
ΘΙΑΣ (δ.)	75	64739	πρός Φουζέρα 9/2
ΙΑΘΩΝ (δ.)	71	6631	πρός Κριστομπάλ 19/1
ΙΟΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	83	20960	πρός Μαρόκο 23/1
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	68	16227	ε. Λέγκχορν 5/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	85	34400	πρός Ταϊβάν 6/2
ΙΟΣ	77	19166	α. Γκάλβεστον 28/1
ΙΧΘΕΙΣ	69	11110	α. Πειραιά 2/2
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 30/1
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	31	18610	α. Άνκονα 21/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	82	30041	ε. Ν. Υόρκη 10/2
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	πρός Κίνα 23/1
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	στών Άλεξάνδρεια 8/2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρ. «Gema Phosphate»
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Κονοπού 13/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Τζακάρτα 30/1
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Φιλιππίνες 6/1
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	πρός ΗΠΑ 5/1
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	πρός Τζιμπούτι 10/2
ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Γιοκχόμα 24/1

ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Σιμονοσάκι 12/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός ΗΠΑ 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	οιό Κερπύκ 14/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	οιό Ούμ Κάσρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Νιώραμ 10/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	81	15819	πρός Λονδίνο 25/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	α. Νιούλα 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επαλήθευ "Ελληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Παναμά 1/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	επαλήθευ άλλοδαπούς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζουμέρα Τέρμιναλ 9/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρός Φιλαδέλφεια 2/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	α. Σιγκαπούρη 12/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Σιδνεύ 4/2
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212	πρός Τζέντα 5/2
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Κουβέιτ 30/1
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	επισκευές Πειραιά
ΚΑΡΟΛΙΝ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μηχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	πρός Μπ. Αίρες 29/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	πρός Λατινία 29/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Πειραιά 29/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Σέμπου 28/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Αμβέρσα 11/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Αλεξάνδρεια 29/1
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Γιβραλτάρ 11/2

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Λας Πάλμας 5/2
ΚΕΪ Π' ΞΑΝ	73	62311	πρός Ρίτσαρντ Μπαίτ 19/1
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	πρός Πάρι 3/1
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Μίνα Σαούντ 8/2
ΚΩΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Αϊθέρπουλ 7/2
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	α. Μιζουσίμα 3/1
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820	πρός Κασσιόνη 6/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	πρός Λούπη Τέρμιναλ 4/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	68	22836	πρός Γένοβα 952
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	μετ. «Amos» (π.)
KOREAN ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	πρ. «Democracy»
KORIANA (δ.)	84	38000	ε. Σιγκαπούρη 9/2
KOPFOY ΡΗΦΕΡ	68	9505	πρ. «Μαραβών Ρήφερ»
KOYHN EYH (δ.)	71	54761	δ. Γιβραλτάρ 9/2
KOYKAMΠOYPA	72	40720	ε. Οξέλοσσούντ 28/1
KPANTOP	71	8630	πρός Τρίπολη 5/2
KPATIΛAOΣ	76	6598	πρός Αμπιζάν 25/1
KPATON	76	7427	πρός Νιουκάσλ 1/2
KPHTH (δ.)	69	34169	α. Φουτζέιρα 6/2
KPHTH AKTH (δ.)	86	24900	πρός Ναγκασάκι 6/1
KPHTH AMEOYCT	82	11500	πρός Μπ. Αίρες 6/2
KPHTH APY (δ.)	86	24900	πρός Τουρκία 30/1
KPHTH ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Αλεξάνδρεια 6/2
KPHTH ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Κωνσταντή 17/1
KPHTH ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	πρός Φελίτσο 29/1
KPHTH ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Φόκ 4/2
KPHTH EMEPANIT	78	10832	ε. Χάντνινοχ 6/2
KPHTH EΠIΣKOΠH (δ.)	67	14926	οιόν Πειραιά
KPHTH KOΛOP (δ.)	86	26874	πρός Σουέζ 9/2
KPHTH KOPAA	82	11500	πρός Βαλτιμόρη 30/1
KPHTH ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Όδησσό 26/1
KPHTH NTA'TAMONT	77	10832	α. Κουϊνγκάο 31/1
KPHTH ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός Φουτζέιρα 2/2
KPHTH ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Ειρηνικό 28/1
KPHTH ΠΕΡΑ	78	10832	α. Σιγκαπούρη 8/2
KPHTH ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	μετ. «Θουρίγκα» (ε.)
KPHTH ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Ναγκασάκι 2/2
KPHTH ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Κόρκ 6/2
KPHTH ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 14/1
KPHTH ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	α. Γένβα 10/2
KPHTH ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	πρός Γέλα 3/2
KPHTH ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 852
KPHTH ΤΖΕ'ΙΝΤ	82	11500	πρός Σάντο Ντομίγκο 30/1
KPHTH ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ΕΤΑ Φουτζέιρα 10/2
KPHTH ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 9/2
KPHTH ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
KPIOC	71	11101	ε. Άσντοντ 10/2
KPITIAΣ	67	9549	πρός Καβάλα 29/1
KPITONAZ	76	6598	πρός Αϊθέρ 19/1
KPONOΣ	73	11170	ε. Ν. Μαγκάλόρ 10/11/87
KYBEPNHHTHΣ	78	21194	πρός Βανκούβερ 2/2
KYΘHPA	66	13870	αργεί Πειραιά
KYΘNOΣ (δ.)	71	17355	πρός Καμσάρ 31/1
KYΠAHPOC A.Σ.	77	23596	α. Ρόκυ Πόιντ 25/1
KΩCTAC KOHIAIΔHΣ	81	29710	ε. Γιβραλτάρ 10/2
KΩCTAC N. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρός Όζακ 9/2
KΩCTHΣ	77	20823	πρός Φερνιάλ 7/2

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Πειραιά 8/2
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΙΝΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Γάνδη 31/1
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Βιτόρια 29/1
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Αμβέρσα 9/2
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Χιούστον 30/1
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ύψωσ. κυπριακή
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	α. Λέ Χάβρη 6/2
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	αργεί Σιγκαπούρη
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Τερνέιτ 27/1
ΛΕΩΝ	76	11049	πρός Κίνα 4/2
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	πρός Μαυριτανία 3/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	οιό Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Λισσαβόνα 10/2
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Μπαντάρ Άμπας 11/2
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	πρός Φουτζέιρα 14/1
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Λύς Άντζελες 29/1
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Κωνσταντή 20/1
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Ρότερνταμ 16/1
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	πρός Ιαπωνία 12/1
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛ	78	12958	πρός Μαράκκιμπο 27/1
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρ. «Mary Holyman»
ΛΙΤΣΑ	77	6228	πρός Λόγος 24/1
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Βαούρα
ΛΩ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρός Τουάποα 26/1

ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρός Τανουβόλ 8/2
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρός Κιουράζου 31/1
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Τέξας Σίτι 22/1
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	πρ. «Μουσούρια»
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	πρός Πειραιά 31/1
ΛΟΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	διαγράφοι
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Νάμπυ 1/2
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Ρότερνταμ 5/2
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Βουϊώντ 30/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Γκαλβανό 3/1
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρ. «Φιλία Σ»
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Έιλντ 8/2
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Λισσαβόνα 8/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Αμβέρσα 14/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	ε. Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρός Αμβέρσα 27/1
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	ε. Αμβέρσα 26/1
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	πρός Κόρεα 2/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός Ν. Όρλεάντ 11/2
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	πρός Τέξας 6/2
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρός Αμβέρσα 1/2
ΜΑΝΤΟ V.	72	17432	πρός Γιάντιντ 8/2
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρός Σιγκαπούρη 4/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	πρ. Μιλάνο 6/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρ. Καμσάρ 8/1
ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	πρ. Φιλαδέλφεια 4/2
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	πρ. Μπαντάρ Άμπας 20/1
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρ. Γαρίμπα 26/1
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	α. Χομπόν 4/2
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Χιούστον 7/2
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρ. Κίνα 26/12
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	πρ. Μπαγκλαντές 7/2
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρ. Κόρεα 13/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Τέξας Σίτι 27/1
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Ονδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Σιγκαπούρη 26/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	πρ. Τσιβάν 1/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	πρ. Πειραιά 2/2
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Μάντρε ντε Νέιους 3/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρ. Λας Πάλμας 4/2
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Σαφί 30/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Ριτ' Ταντάρ 7/2
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρ. Νοβοροσίσκ 18/1
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Ρουέν 11/2
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρ. Κούβα 23/1
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρ. Ακάμα 28/1
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Ιαπωνία 11/2
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Αλεξάνδρεια 7/2
ΜΑΡΟ Λ.	85	25000	πρ. Τσιβάν 1/1
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρ. Αλγερία 3/2
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	πρ. «General Lapus»

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρ. Ακάμα 30/1
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρ. Ρότερνταμ 8/2
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Αλεξάνδρεια 8/2
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	πρ. ΗΠΑ 4/2
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Παναμά 30/1
ΜΗΛΟΣ	84	28119	ε. Σιδνεύ 9/2

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Χιούστον 10/2
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	πρ. Ν. Όρλεάντ 1/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	πρ. ΗΠΑ 31/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ε. Ν. Όρλεάντ 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	πρ. ΗΠΑ 29/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάντ 5/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	πρ. ΗΠΑ 30/1
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάντ 9/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάντ 4/2
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	πρ. ΗΠΑ 31/1
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Χιούστον 2/2
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Καστίρις 6/2
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. Όρλεάντ 29/1
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Βαρκελώνη 10/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάντ 20/1
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Ν. Όρλεάντ 5/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Ν. Όρλεάντ 16/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 30/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	δ. Παναμά 10/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Κίγκτον 9/2
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Ν. Όρλεάντ 30/12
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 4/2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάντ 5/2
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρ. Ουλάσν 26/1
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Ρουέν 6/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Σακάνιτε 31/1
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Γιουρόπορ 13/2
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Γιουρόπορ 13/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρ. Παρανάγουα 22/1
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	πρ. Τζουμπάιλ 4/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρ. Ευξείνο Πόντιο 30/1
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Βανκούβερ 29/1
ΜΟΝΤΑΝ	73	19818	οιό Σιγκαπούρη 10/2
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρ. ΗΠΑ 952
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Τιμπού 10/2
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Θεσσαλονίκη 31/1
ΜΠΑΤΗΖ	73	78373	πρ. Τουμπάρδο 25/1
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Σχέζον 10/2
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	πρ. Βαλπαράισο 30/1
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Σάλλομ Βόε 12/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	οιό Φλόρσιγκ 12/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	πρ. Ιαπωνία 23/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Ν. Όρλεάντ 23/1
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	ύψωσ. σημ. Όνδούρας

ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Βαλιμώρη 9/2
ΜΠΡΙΤΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	υπέστειλε σημ. Σγκαπούρης
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΝΒ	77	13382	α. Καράτσι 6/2
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Σάρζα 8/2
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Τενερίφη 11/2
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	προς Γιοκοχάμα 8/2
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Σφας 31/1
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Ταϊβάν 30/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Ίνδονησία 19/1
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Σγκαπούρη 1/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Ν. Υόρκη 8/2
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μετ. «Anna X.» (μ.)
ΝΕΛΑ	66	12259	διάλυση Φορμόζα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Πούλα 5/2
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Τενερίφη 8/2
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Γκουαϊάμα 7/2
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Γ. κοχάμα 20/12
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο «Ελ Χάκλ (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	προς Μιτσιζάγια 27/1
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς «Οδησσό 29/1
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Σιβιταβέτσια 1/2
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	προς «Αρζίου 17/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	προς «Ακαμα 26/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	α. Γουόρπορτ 11/2
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς Μέγαρο 31/1
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	προς Σαβόνα 9/2
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	προς Κέυ Γουέι
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ν. Ορλεάνη 9/2
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	προς «Αμβούργο 23/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	προς Δ. «Αφρική 1/1
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Νιόρμπαν 4/2
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	προς Γάνδη 5/2
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Βομβάη 23/1
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	δ. Παναμά 4/2
ΝΟΡΘ ΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	προς «Αβάνο 17/1
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	προς Ιαπωνία 6/2
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Λορέντι 27/1
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Μπιλμπάο 10/2
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Κων/πολη 27/1
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Λισαβόνα 9/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Ν. Ορλεάνη 1/2
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	προς Μπαντάρ «Αμπάς 29/1
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Μαντρουά 15/1
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Λος Άντζελες 8/2
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Γκρέντζμαουθ 11/2
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	προς Κόντινεντ 12/12
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Ρουέν 9/2
ΟΒΕΛΙΕ (δ.)	77	31715	στο Κόμπς 11/2
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. Αμβούργο 13/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	α. Άμστερνταμ 29/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ	86	35600	προς «Ακαμα 11/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	86	24253	προς Βανκούβερ 5/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	προς Τζακάρι 9/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Τιντόν 5/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	δ. Νιόβερ 5/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	προς Ιαπωνία 2/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Κλέμπε 21/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪ'ΤΕΡ	86	24253	προς Γιόρμπου 29/1
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	α. Ρόδο 24/12/87
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Τσάρλεστον 1/2
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ἀργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	προς Αίγυπτο 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	δ. Παναμά 30/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	προς Κασσιούγκ 6/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	ε. Γκάλβεστον 29/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Γιβραλτάρ 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	υπέστειλε πανομαϊκή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	προς Πουέρτο Ρίκο 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	προς Βομβάη 7/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪ'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	α. Τερνέιφ 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Λος Σαλίνας 23/1
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	μετ. «Οίλο» (π.)
ΟΡΕΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντε ντε Νέους 7/2
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	επώληθη
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	δ. Ντόβερ 30/1
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734	ε. Λά Σπέζια 8/2
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Μπαντάρ «Αμπάς
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	προς Λάγος 3/2
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 15/1
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Κολούμπια Ρίβερ 9/2
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	προς «Εϊβονμαουθ 26/1
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ντόρ ες Σαλαμ 5/2
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	δ. Κων/πολη 29/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	προς Κωνσταντία 11/1
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	ε. Ότα 6/2
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	προς Φλάουινγκ 19/1
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Άλμερία 30/1
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	προς «Tagelus»
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Μάντε ντε Νέους 17/12
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	προς Τσάρλεστον 6/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Σγκαπούρη 20/1
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	ε. Τοίμπτα 23/1
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	επώληθη
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Πόρι ντε Μπούκ 5/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Σαγκούντο 12/1
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	προς Τουρκία 4/2
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	προς Πειραιά 8/12
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Σγκαπούρη 10/2
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	προς Καράτσι 31/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Όμισάγλ 6/2
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Πειραιά 4/2
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	προς Σούμπκ Μπαϊ 2/1
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	προς Σουέζ 5/12
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	προς Ήράκλειον 9/1
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	προς Πολωνία 8/2
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ (δ.)	77	125947	α. Φουτζέιρα 14/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Μανφρεντιόνα 3/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	προς Βηρυτιό 23/1

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Τερνέιφ 10/2
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Πειραιά 6/2
ΠΕΛΛΑ	79	10993	δ. Παναμά 6/2
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Μπαρ 6/2
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΪ'ΝΕΡ	70	1586	α. Πειραιά 6/2
ΠΕΛΦΑΛ'Ι'ΕΡ	82	2477	ε. Ικόνιο 31/1
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Πειραιά 26/10/87
ΠΕΤΡΑ	76	23149	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 4/12
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Σουέζ 29/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	προς Μέγαρο 10/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζένια 30/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Βρέμη 27/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζένιας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζένιας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζένιας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	προς «Αρζίου 15/1
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Νοβοροσίσκ 9/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Μπ. Άϊρες 6/2
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Σαν Λορέντζο 4/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	προς Σγκαπούρη 3/2
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	στο Ασσάμ 8/2
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπό
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	πρ. «Κάδα»
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	υπέστειλε πανομαϊκή
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	ε. Τέμα 10/2
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	προς Κασσιούγκ 25/1
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	προς ΗΠΑ 28/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Γιούρπορτ 12/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Κολούμπια Ρίβερ 7/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Δαμείτσια 3/2
ΠΟΠΗ	67	11002	προς Λαϊάκια 28/1
ΠΟΠΗ	71	5084	προς Μαϊνάζας 23/12
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Πουέρτο Κορίες 21/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	10691	α. Ν. Ορλεάνη 11/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	ε. Σ. Βίνσεντ 7/2
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	προς Πόρι ντε Μπούκ 11/2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Νιουάλα 30/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ε. Σαουθ Ράιτινγκ Πόιντ 15/1
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Άλβέρτ 7/1
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Πιομπό 9/2
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	α. Κουφον 24/1
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Κων/πολη 16/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	ε. Πόρι ντε Μπούκ 8/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	προς Μέγαρο 26/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 5/2
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΥΣ	77	5802	προς Λορέ 12/2
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Πόρι Χάρκουρι 29/1
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Σέιτε 17/1
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 19/12
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	προς Σουέζ 19/1
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	προς Πολωνία 3/2
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Ασσάμ 23/1
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	δ. Παναμά 31/1
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	προς Αίγυπτο 5/2
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	στη Σγκαπούρη 6/2
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Άλεξάνδρεια 13/1
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	προς Δ. Αφρική 23/1
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Βαλέντσια 4/2
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Σγκαπούρη 10/2
ΣΑΜΠΡ	64	35082	πρ. «Μπρίζ»
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Ν. Ορλεάνη 6/2
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Χόγκ Κόγκ 24/1
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Σίδνεϊ 10/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Αμβούργο 12/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	ε. Σειουμπάλ 2/2
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΣ	71	9084	προς Κεμπιδάου 20/1
ΣΑΝΡΑΪ'Ζ	75	1999	προς Πειραιά 19/1
ΣΑΞΕΣΟΡ ΙΙΙ	76	16993	προς Βαλέντσια 4/2
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Βομβάη 7/2
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί Λομπό
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	προς Λάγος 21/1
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	πρ. «Μαρίτσα Πατέρα»
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρ. «Polnord»
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	προς Τζακάρι 18/1
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 22/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12226	ε. Γιαζάι 31/1
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	ε. Κόρπους Κρίσι 28/1
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Θέουτα 23/12
ΣΗ ΤΡΙΜΠΛΟΥΤ	72	3018	προς Ντακάρ 11/1
ΣΗΓΚΑΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	προς Τούσας 27/1
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Γιοκοχάμα 27/1
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	προς Καράτσι 2/2
ΣΙΛΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Τόκυο 9/2
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	προς Γκάλαϊς 21/1
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Ρόιτερνταμ 14/2
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	προς Φιλαδέλφεια 10/2
ΣΙΛΒΕΡ ΗΥΚΛ	78	11272	στη Μαρίνα ντε Καράρα 10/2
ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	επώληθη, Πακιστάν
ΣΙΛΒΕΡ ΑΝΗΤΕΡ	84	16800	προς Βένισπις 31/1
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Μουμπά 10/2
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	υπέστειλε Όνδουριανή
ΣΙΘΝΟΣ	66	10663	ε. Σάντος 8/2
ΣΙΘΝΟΣ ΑΪ'ΑΛΑΝΤ	85	10511	προς Μαρακάιμπο 7/2
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	ε. Γκουαϊάμας 23/1
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	μετ. «Cassandros» (κ.)
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	πρ. «Liner»
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Κόρπους Κρίσι 31/1
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Νάντη 9/2
ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	προς Μπέιρα 26/1
ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847	πρ. «Αχιλλέι»
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	προς Β. Θάλασσα 10/1
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Βαλιμώρη 10/2

ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	ε. Χουάγκου 26/1	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	ε. Πουέρτο Κιρίες 2/2
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	ε. Μανιράς 11/1	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255	πρός Γιβραλτάρ 17/1
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	35835	ε. Ν. Όρλεάντ 5/2	ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	πρός Μιζουσίμα 2/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403	α. Γόνδο 6/1	ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	πρός Άλγερία 1/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).....	73	32510	πρός Ρόιτερνισμ 12/2	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	πρός Γκλάντιστον 25/1	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	πρός Σαγκανασέκι 26/1	ΦΕΥ'ΡΟΥΣ I.....	83	17217	δ. Π. Σαΐδα 10/2
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	πρός Κουκούρα 5/2	ΦΕΥ'ΡΟΥΣ II.....	84	19049	ε. Νιουκασλ 11/2
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584	ε. Ήσυχια 12/2	ΦΕΥ'ΡΟΥΣ III.....	84	19049	δ. Π. Σαΐδα 4/2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.).....	76	163810	πρός Γιάννου 6/1	ΦΕΥ'ΡΟΥΣ IV.....	84	19049	ε. Βανκούβερ 10/2
ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036	ε. Ν. Όρλεάντ 5/2	ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297	α. Μπόνουμ 4/2
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ.....	81	32292	πρός Πόρι Κέμπα 30/1	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	πρός Μομπάσα 12/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9.837	πρός Χιλιά 7/2	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. Ν. Όρλεάντ 7/2
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 10/2	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	ε. Μανίρε ντε Νιέους 5/2
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	86	32260	στο Λά Αμπεριάντ (άποθήκη)	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	αργεί Πειραιά
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525	ε. Χουάγκου 4/2	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	στο Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785	ε. Χουάγκου 4/2	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974	στο Άσντον 9/2
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	18707	πρός Ρίο Ταντίρο 26/1	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	ε. Μανιρά 1/2
ΤΑΥΡΟΣ.....	73	17646	μετ. «Lahesis» (κ.)	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	πρός Κορέα 22/1
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000	ε. Αλεξάνδρεια 12/1	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513	πρός Καραϊβί 1/2
ΤΖΕΤ II (δ.).....	62	1591	ε. Άμπου Νάμπι 1/2	ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	α. Πειραιά 5/2
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081	μεσογειακές μεταφορές	ΦΛΩΡΑ.....	81	8831	α. Π. Άρθρουρ 30/1
ΤΖΙΜΙΛΑΤΑ.....	71	16275	ε. Πορτίνιο 7/2	ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	στον Πειραιά
ΤΖΙΝΙ II.....	69	16229	πρός Τιάλια 2/2	ΦΟΙΝΕ (δ.).....	72	2895	αργεί Πειραιά
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.).....	63	9143	πρός Μοϊόμι 30/1	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.....	58	10340	αργεί Πειραιά
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	πρός Ροισιόκ 8/1	ΦΟΡΟΥΜ Α' Τ'ΛΑΝΤ.....	76	18933	πρός Κάρνιφ 4/2
ΤΖΩΡΤΣ Α.....	75	14786	πρός Άβαντα 5/2	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	ε. Ρινγκά 9/2
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ.....	77	11348	α. Νιουά 24/1	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	στον Πειραιά
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904	πρός Ποχάγκ 25/11/87	ΦΡΑΤΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	α. Βανκούβερ 1/2
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	α. Λούι Τέρμιναλ 25/1	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	στον Πειραιά
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281	στο Γκιζόν (άποθήκη)	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.).....	77	48938	πρός Χώρ Φακάν 3/12
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829	α. Πειραιά 3/2	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418	πρός Άλγερία 7/2
ΤΟΝΥ.....	62	6246	α. Πειραιά 10/2	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	πρός Πόριλαν 17/1
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211	ε. Άσσόμπ 31/1	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	πρός Κόλπο ΗΠΑ 12/1
ΤΟΘΟΤΗΣ.....	74	19166	πρός Ίντσόν 14/1	ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584	ε. Καγκογκάβα 6/2
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000	πρός Μπαγκόγκ 6/2	ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	πρός Σιγκαπούρη 29/2
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	84	17210	ε. Σίνεου 12/2	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	δ. Π. Σαΐδα 26/1
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210	ε. Ίντσόν 3/2	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	α. Πειραιά 9/2
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1.....	68	2760	πρός Ραβέννα 9/2	Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	πρός Μπ. Άμπας 10/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16500	α. Βαλτιμόρη 9/2	ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ.....	77	39366	πρός Νοβοροσκόκ 25/1
ΤΡΕΖΟΥΡ Α' Τ'ΛΑΝΤ.....	74	13639	πρός Λιβερπούλ 10/2	ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	πρός Σαλίνα Κρούζ 29/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580	επωλήθη, άλλοδαπούς	ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	69	8064	πρός Γιβραλτάρ 16/1
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	πρός Σιγκαπούρη 21/1	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	στον Πειραιά
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	πρός Λονδίνω 27/1	ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064	α. Πειραιά 21/1
ΤΥΧΗ.....	70	10886	α. Ρουέν 10/2	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	πρός Άμπιζόν 23/1
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858	ε. Π. Κομπέλλο 14/1	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527	πρός Βαλπαράϊζο 8/2
ΥΔΡΟΧΟΣ.....	75	19166	μετ. «Hercules» (κ.)	ΧΛΟΗ.....	82	36202	πρός Σακάτα 27/1
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	πρός Ήρακλείον 21/1	ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103	ε. Βαλτιμόρη 10/2
ΦΑΔΕΡ.....	77	17323	α. Λά Γκουέι 5/2	ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	πρός Μπελαγουάν 10/2
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503	ε. Ρας Τανούρα 9/2	ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403	ε. Σιγκαπούρη 10/2
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	ε. Πειραιά 6/2
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ.....	73	15162	πρός Βενεζουέλα 13/12	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	μεταφορές Περσικού

Προσφορά τών «Ναυτικών Χρονικών» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχών προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ενημέρωση τών ναυτικών μας γύρω από τά θέματα πού τούς άπασχολούν άμεσα αλλά και γιά τά γενικότερα θέματα και προβλήματα τής Ναυτιλίας, έχουν καθιερώσει μιά ειδική προσφορά γιά νά μπορέσουν όσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί άναγνώστες.

Ή ειδική προσφορά, ή όποία ίσχύει και γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεία τού Πειραιώς τών Έταιριών στά πλοία τών όποιών ύπηρετείτε δραχμές 4.500 (έναντι δρχ. 7.000 τής κανονικής ετήσιας συνδρομής).

— Γιά 24 τεύχη άποστελλόμενα ταχυδρομικώς σέ όποιοδήποτε σημείο τής Έλλάδος δραχμές 5.000 (έναντι δρχ. 7.000 τής κανονικής ετήσιας συνδρομής).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικών Χρονικών», μέ τήν ειδική τιμή τών Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο και ταχυδρομείστε το, άποστέλλοντας ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ή τραπεζική έπιταγή εις διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιώς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Ειδικότητα:.....

Διεύθυνση άποστολής τού τεύχους:.....

Στοιχεία πληρωμής:.....

Παρακαλώ ή συνδρομή νά άρχίσει από:.....

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΕΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = πανομοιό
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβανός

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

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

δ = δόθηκε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνοσηφόλο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	πρὸς Πειραιά 28/1
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Λας Πάλμας 27/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρὸς Ιαπωνία 16/1
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	πρὸς Σάντος 6/1
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	πρὸς Πειραιά 13/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Μπάρνι 6/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Χιουσόν 2/2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Χιουσόν 30/1
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Ν. Όρλεάνη 22/1
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Μανίλα 2/2
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Ακάμα 20/1
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Μπανόνα 28/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρὸς Ρίο Ιανέιρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	α. Κοράτσι 20/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	πρὸς Αὐγούστα 3/2
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	δ. Π. Σαϊό 11/2
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	πρ. «Αδελφότης»
ΑΕΛΛΩ	78	36548	πρὸς Άντεν 24/1
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρὸς Λουάντα 21/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	πρὸς Άλγέρι 31/1
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Ν. Χόβεν 5/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	δ. Σκώ 9/2
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	ε. Βομβόη 5/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	πρὸς Ίνδονησία 8/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Μπαχραϊν 5/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	πρὸς Χορμούζ 6/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Μανίρα 6/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Γιβραλτάρ 7/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Γιβραλτάρ 452
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	α. Ράντες 2/2
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	πρὸς Σαφάγκα 2/2
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8
ΑΙΤ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Σουέζ 11/2
ΑΙΤ'ΛΑ	72	16235	πρὸς Γιάνμπου 2/12
ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	πρὸς Κωνσταντίνα 20/1
ΑΙΤ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	δ. Ντόβερ 30/1
ΑΙΤ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Ν. Όρλεάνη 30/1
ΑΙΤ'ΡΗΣ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρὸς Μιχουσίμα 6/2
ΑΙΤ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	πρὸς Σιγκαπούρη 20/1
ΑΙΤ'ΣΜΠΕΡΚ (Όνδ.)	62	1133	πρὸς Σιγκαπούρη 20/1
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρὸς Νιγηρία 28/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	πρὸς Ίνδονησία 17/1
ΑΙΤ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	δ. Παναμά 3/2
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	πρὸς Τζέντα 10/2
ΑΚΟΝ	74	68596	πρὸς Κακογκάβα 29/12
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. Ν. Όρλεάνη 31/1
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868	μετ. «Όντάννα Η.» (κ.)
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Μπρέικ 31/1
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρὸς Ρότερνταμ 20/1
ΑΚΤΗ	77	14998	πρὸς Μεϊκό 20/1
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρὸς Καλλάο 2/2
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Φόκ 4/2
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στον Περισκό 8/2
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724	ε. Γδύνια 31/1
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρὸς Πόρτ Άρθουρ 2/1
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Σαγκάη 31/1
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρὸς Άμβούργο 3/2
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	δ. Γιβραλτάρ 10/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	πρὸς Λαύριο 2/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ε. Λε Χόβερ 9/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	πρὸς Μπαγκόγκ 3/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Ρας Τανούρα 9/2
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	πρὸς Τζέντα 2/2
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219	μετ. «Karterados II» (Όνδ.)
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	στη Βηρυτό 29/1
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Μπριντζπορτ 7/2
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	ε. Πειραιά 4/1
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Ρίο Γκράντε 6/2
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Άργεντινή 10/2
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	ε. Πειραιά 13/12
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511	διαγράφεται
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Βανκούβερ 4/2
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	ε. Όρισάνο 6/2
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	πρὸς Λιβύη 26/1
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	στο Ουλσάν
ΑΛΤΙΣ (μ.)	70	2601	υπέστειλε κυπριακή
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	πρὸς Ρότερνταμ 28/1
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	πρὸς Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/1
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρὸς Κωνσταντίνα 25/1
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Λάρνακα 7/2
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	πρὸς Αυστραλία 1/2
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. Χόγκ Κόγκ 6/2
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Αιελίον 11/2
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	ε. Ρότερνταμ 11/2
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	πρ. «Ευα Π.»
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περισκοί
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Μπελίζ Σίτι 21/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	μετ. «Binta» (π.)
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	α. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρὸς Τζέντα 11/2
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	πρ. «Patricia Trader»

ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	ε. Τσιτσούγκ 23/1
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σιγκαπούρη 7/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	δ. Μπρουνοπούτελ 8/2
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	πρὸς Μόχα 28/1
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Ουλσάν 26/12
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρὸς Καλαί 30/1
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	πρὸς Κόρπους Κρίσι 14/1
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Ταρραγκόνα 30/1
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	πρὸς Ρουμανία 30/1
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	α. Πειραιά 8/2
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	ε. Βομβόη 11/2
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	ε. Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάι 19/1
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	πρὸς Γκντάσκ 26/1
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Βενετία 9/2
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	δ. Γιβραλτάρ 3/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	δ. Μπρουνοπούτελ 2/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	στο Μπαντάρ Άμπας 7/1
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Σιγκαπούρη 16/12
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	στο Σουέζ
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Βομβόη 13/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	πρὸς Ρότερνταμ 28/1
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρὸς Βανκούβερ 6/2
ΑΪΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Ρίο Γκράντε 7/2
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	πρὸς Μανίλα 9/2
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρὸς Ιαπωνία 18/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	ε. Πειραιά 4/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	πρ. «Secil Argentina»
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Καέν 8/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβούργο 13/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	ε. Πειραιά 9/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	δ. Παναμά 25/1
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Σάο Φρανσίσκο 1/2
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	87	37640	νυπηγ. Ρίο Ιανέιρο
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Πειραιά 1/2
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Πειραιά 31/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Κάδιξ 2/2
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Χιουσόν 6/2
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 5/1
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003	στο Μπρεμερχάβεν 10/2
ΑΡΟΛΙΣ	82	32224	πρὸς Γιοκοχάμα 23/1
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	στην Άμβέρσα 13/2
ΑΡΩ (κ.)	70	11041	ε. Γάνδη 10/2
ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Νιούπορτ 11/2
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρὸς Χιουσόν 9/2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρὸς Λούπ Τέρμινα 23/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	δ. Π. Σαϊό 4/2
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	ε. Σάντος 9/2
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	ε. Λέγκχορν 27/1
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	ε. Άμβέρσα 9/2
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	πρ. «Ibn Dural»
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	πρ. «Μπάννερ»
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρὸς Κάμπος 25/11
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	αργεί Πειραιά
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	δ. Παναμά 4/2
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Σ. Ναζέρ 9/2
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	α. Νιόρμαν 25/1
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρ. «Άρτεμις»
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρὸς Ν. Όρλεάνη 7/2
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	πρὸς Βομβόη 17/1
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκοί
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Βομβόη 3/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	πρὸς Πόρτ Σουδάν 20/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	α. Βαλπαράϊζο 7/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III. (π.)	82	9282	πρὸς Άκαγιούιτα 22/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV. (π.)	82	9282	ε. Πειραιά 6/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9437	ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 6/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρὸς Ίταλία 7/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	πρὸς Γιοκοχάμα 16/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	πρὸς Κωνσταντίνα 27/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	ε. Ίντσόν 7/2
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρὸς Βανκούβερ 18/1
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.)	61	1354	πρὸς Σαχίν Ρεζάι 16/1
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Ν. Όρλεάνη 9/2
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρὸς Γιβραλτάρ 8/1
ΑΦΘΟΡΙΘΗ (κ.)	66	2335	ε. Άλγκεθίρας 20/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	πρὸς Κασσιούγκ 8/2
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	πρὸς Πόρτ Κέλαγκ 17/1
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	πρ. «Άγία Μαρίνα»
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	δ. Γιβραλτάρ 8/2
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	ε. Λεμεσό 11/2
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16623	στο Κούρε 12/2

BANNA (κ.)	68	16258	α. Ν. Όρλεάνη 21/11	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Κόρπους Κρίσι 18/1
BANYA H. (κ.)	73	18064	ε. Σιγκά 24/1	ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Μόγκλα 2/2
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Ρουέν 19/1	ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	πρόσ Γένοβα 26/1
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρόσ Ιαπωνία 8/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	πρόσ Ιαπωνία 22/1
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	πρόσ Ταϊβάν 4/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	α. Μπροντνίκ 11/2
ΒΕΒΕΪ (κ.)	71	9857	πρόσ Μπετζάγια 16/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965	α. Γκαλβελόν 20/1
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981	α. Ήσι Λόντον 135/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Σάλλομ Βόε 11/2
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. Όρλεάνη 24/1	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρόσ Μπουσάν 29/12
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	οιό Χάργκ Άιλαντ	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	πρόσ Σουρινάμ 26/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Πειραιά 31/1	ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Ροζόριο 3/2
ΒΙΚΓΟΡ (κ.)	76	11321	πρόσ Άκτινα 28/1	ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	οιό Πόρι Μωχ. Μπίν Καίμ 28/1
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρόσ Ν. Αμερική 20/1	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	ε. Π. Κομπέλλο 26/1
ΒΙΚΜΑΝ (κ.)	76	10801	α. Μπαλμπόα 2/2	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	α. Αμμούργο 13/2
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρόσ Τσάχ Μπαχάρ 12/1	ΕΛΠΙΣ	82	30564	πρόσ Κόρπους Κρίσι 8/2
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	α. Τρομπέτας 5/2	ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Μπρισμπαίν 9/2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (μ.)	65	15738	υπέστειλε ελληνική	ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	οιό Χορμούζ (άποθήκη)
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	πρόσ Βένιτοβις 9/1	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Σιγκαπούρη 9/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	οιό Χόγκ Κόγκ 13/2	ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	πρ. «Santow III»
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Σεβίλλη 28/1	ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	α. Λόρνακα 10/2
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρόσ Κόνακρου 31/12	ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	α. Σακά 6/2
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρόσ Λιβύη 30/12	ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355	ε. Βομβά 31/1
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	ε. Αμβέρσα 14/2	ΕΝΤΕΡΠΑΤΖ I (π.)	74	13687	δ. Παναμά 1/2
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	ε. Π. Κομπέλλο 22/1	ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	έπωληθη Έλληνες
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Λουσαβάνα 25/1	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρόσ Σιγκαπούρη 9/12
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρόσ Όδηο 22/1	ΕΠΙΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Ν. Υόρκη 4/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	πρ. «Great Ocean»	ΕΠΙΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	α. Χόγκ Κόγκ 2/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Γεραία 5/2	ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Σιγκαπούρη 24/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Π. Λά Κρούς 9/12	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.)	86	15952	α. Σιγκαπούρη 6/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	πρόσ Νιούπορτ 27/1	ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	μετ. «Coral» κ.
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023	πρόσ Βιτόρια 21/1	ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	ε. Πειραιά 8/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	δ. Κωνσταντή 21/1	ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Ν. Όρλεάνη 4/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	πρόσ Σιγκαπούρη 30/1	ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)	68	11434	πρόσ Μπερμπερά 23/1
ΓΙΟΥΝΑΪΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	69	13161	οιό Χορμούζ 26/1	ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Άλεξάνδρεια 8/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Ν. Όρλεάνη 6/2	ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	μετ. «Esperia» (π.7
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	ε. Τσιπαγκόγκ 24/1	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Μόγκλα 5/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Άβομαουβ 13/2	ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	πρόσ Τουρκία 8/2
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Γιβραλτάρ 6/2	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Ντάρμπαν 20/1
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	πρόσ Καγκοσίμα 4/2	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Φουτζέιρα 4/2
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Γιούροπορτ 7/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Λά Σπέζια 4/2
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Κόλουμπο 5/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	ε. Νάντη 9/2
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	πρόσ Μπαχραϊν 31/1	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	ε. Άλεξάνδρεια 6/1
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	πρόσ Λόρνακα 23/1	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρόσ Βιτόρια 14/1
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764	α. Χιούστον 21/1	ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Βαλτιμόρη 10/2
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πόρι ντε Μπούκ 9/2	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Μπαρ 7/2
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Σουέζ 10/2	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Σιγκαπούρη 6/2
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	πρόσ Χοντίντα 21/2	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	πρόσ Λουάντα 3/1
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	υψώσε Έλληνική	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Ρόττερνταμ 10/2
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Βενετία 10/2	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρόσ Κίνα 21/1
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρόσ Μίνα Καμπούς 14/1	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	πρ. «Mara»
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257	πρόσ Χορμούζ 12/1	ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρόσ Αρούμπα 3/2
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	ε. Κοτονου 6/2	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (π.)	76	20546	πρόσ Αίγυπτο 9/2
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Άλεξάνδρεια 4/2
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Φουτζέιρα 11/2	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Χουάγκου 6/1
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Άμβέρσα 3/2	ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	α. Βαλέττα 5/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148	οιό Σαλβαντόρ 8/2	ΖΑΡΑ Α. (κ.)	77	16366	ε. Λά Γκουέτ 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	δ. Παναμά 10/2	ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	α. Πειραιά 10/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Χιούστον 6/2	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	οιό Σεράγκα (άποθήκη)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ (π.)	77	1733	υψώσε ελληνική	ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρόσ Μπαντάρ Άμπας 1951
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	μετ. «Twins Beaty» (π.)	ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρόσ Χώρ Φακάν 2159
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Ν. Υόρκη 8/2	ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	οιό Σαφάγκια (άποθήκη)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. ΜπουενοςΑιρέν 20/1	ΖΕΥΣ II	68	48058	ε. Φόξ 10/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	έπωληθη Νορβηγούς	ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	77	18838	α. Χόγκ Κόγκ 10/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	ε. Κορώ Μπαίτ 31/12	ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Λός Άντζελες 4/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	πρόσ Γιοκοχάμα 21/1	ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Ν. Υόρκη 9/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Καράσι 1851	ΖΒΗ	79	16379	δ. Ντόβερ 12/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Μασσαλία 2/2	ΗΡΑ	79	16390	α. Λειψός 29/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531	δ. Παναμά 4/2	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Ριγιάκα 30/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	79	13005	α. Ν. Όρλεάνη 7/2	ΗΡΩ	76	17129	α. Ντάρμπαν 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Κόλουμπο 10/2	ΗΣΤ ΓΚΛΟΡΥ	68	10397	ε. Σιγκαπούρη 5/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	δ. Παναμά 6/2	ΗΣΤ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Κουονάν 28/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	δ. Παναμά 8/2	ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρόσ Άλγερία 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	α. Ν. Όρλεάνη 20/1	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Ρίο Ιανέιρο 2/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	πρόσ Χοντίντα 23/1	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Μπόχα Μπάλνακα 2/2
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	α. Πειραιά 6/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	πρόσ Κορέα 1/1
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	ε. Σάντος 2/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	οιό Βασόρα
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	πρόσ Ρίο Χάινα 22/1	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρόσ Κεμπέκ 28/1
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρόσ ΗΠΑ 27/1	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	ε. Ν. Όρλεάνη 4/2
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	πρόσ Κουβέιτ 16/1	ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Μομπίλ 10/2
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Φιλαδέλφεια 5/2	ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	πρ. «Ολυμπος»
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σάν Βινσέντ 14/1	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Βενετία 8/2
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	ε. Μασσαλία 10/2	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Πειραιά 1/2
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	πρόσ Γιοκοχάμα 27/1	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296	ε. Σιγκαπούρη 9/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Σαγκάι 2/2	(κ.)	75	65055	α. Ουμ Σάιντ 6/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Βανκούβερ 30/1	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	64	1579	πρόσ Άγκάδι 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Κερτίξ 7/2	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	73	31585	πρόσ Νοβοροσίσκ 19/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Φρέπορτ 24/1	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	68	16616	πρ. «Rhode Island»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	73	2219	πρόσ Ν. Όρλεάνη 11/2	ΘΕΟΝΙΚ	70	1467	πρόσ Ν. Αφρική 5/2
(δ.κ.)	70	56799	ε. Γιουροπόρτ 12/1	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	ε. Φιλαδέλφεια 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	πρόσ Πογκάι 2/12	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Πειραιά 1/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Ρός Τανούρα 28/1	ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρόσ Καουσιούγκ 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Σιγκαπούρη 29/12	ΙΒΑΝ (Ονδ.)	69	9333	ε. Αύγουστα 7/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Όμισα 852	ΙΛΙΔΑ (δ.κ.)	75	39995	ε. Οριστάνο 4/2
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Άλεξάνδρεια 27/1	ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρ. «Ocean Loy»
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	α. Σαντάν 8/2	ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Γκιζάν 22/1
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	ε. Χιούστον 2/2	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Σιγκά 10/1
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρόσ Σαγκάι 29/12	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.)	80	13026	πρόσ Μπαγκόγκ 20/1
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρόσ Μιζούρατα 24/11	ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρόσ Σιγκαπούρη 14/8
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Σιγκαπούρη 15/1	ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρόσ Χιούστον 9/2
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρ. «Cadmus»	ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066	α. Λός Πάλμας 1/2
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	πρόσ Πασιρ Γκουνιάνγκ 15/12	ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	δ. Ντόβερ 12/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΔΕΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	πρόσ Φορτάλεζα 27/1	ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	πρόσ Κωνσταντίνα 26/12
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρόσ Πόρτο Βέσμε 28/1	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρόσ Νιούορρε 21/1
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	εγκαταλείφθηκε	ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Σαόμπο 29/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	α. Αμμούργο 4/2
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	μεσογειακές μεταφορές	(Μ.)	76	16037	α. Νταβό 5/2
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	ε. Σιγκαπούρη 18/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	72	16018	α. Μανίλα 28/1
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Ν. Όρλεάνη 7/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	68	24801	α. Τζέντα 27/1
ΕΛΕΝΑ V (κ.)	73	20713	α. Φόξ 7/2	ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	73	53209	α. Τουμπάρδο 1/2
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Άλγκεθίρας 31/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (π.)			
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρόσ Ταϊβάν 16/1				
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Μαντρά Σαχίν Ρεζάι 24/1				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804					

ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	πρός Ν. Αφρική 6/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2986	πρός Πόρτι Σουδάν 24/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	πρός Ματάνζας 24/12
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/1
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Κάντα 11/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Φιλαδέλφεια 10/2

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	επιβλήθη διάλυση
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 6/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Μπαχραϊν 10/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Αμβούργο 16/1

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	ε. Σιγκαπούρη 26/1
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρός Σουέζ 24/12
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	ε. Ντουαρνέζ Μπαϊ 9/2
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754	α. Πειραιά 9/2
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	πρός Σιγκαπούρη 28/1
ΚΑΤΙΑ	71	4940	πρός Ντάρμπαρντ 29/1
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Ρόττερνταμ 18/1
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	πρός Σμύρνη 25/1
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΤΟΥ	71	9842	πρός Γιβραλτάρ 952
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Τσιταγκόνγκ 3/2
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Μαϊνάνζας 23/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	δ. Παναμά 29/1
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Πόρτι Κέλαγκ 22/1
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Θέουτα 21/1
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	επιβλήθη αλλοδαπούς
ΚΕΝ ΣΗ (π.)	74	9288	επιβλήθη αλλοδαπούς
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	α. Βανκούβερ 9/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	πρός Κολομβία 21/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.)	74	7557	ε. Αμβέρσα 13/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	ε. Πειραιά 10/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Χουάγκου 27/1
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	δ. Ντόβερ 28/1
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΟΗ (π.)	69	1572	πρός Κιούγκα 18/5
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	πρός Φουτζέιρα 26/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	πρός Ουλάσαν 7/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Μόγκα 9/11
ΚΛΕΙΟ (δ.κ.)	68	40626	α. Χάιφα 11/1
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Βοστώνη 12/1
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	ε. Παντζάγκ 19/1
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ (Μπχ.)	72	9824	επιβλήθη αλλοδαπούς
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Άνγκεν 25/1
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 17/1
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρός Βραζιλία 23/1
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	στον Περιοικό 2/2
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Ιαπωνία 4/2
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862	ε. Ουμ Σαϊνί 4/2
ΚΟΡΥ	77	33509	δ. Γιβραλτάρ 11/2
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Ν. Όρλεάνη 9/2
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σιλικάπ 1/2
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγκαρέϊ 10/2
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Νάπιερ 7/2
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Μπαντάρ Άμπας 17/1
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβάν.)	68	15809	ε. Σιγκαπούρη 31/1
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Λάγος 21/12
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Ντουάλα 19/1
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1559	πρός Λά Νουβέλα 2951
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Λειδός 752
ΚΥΜΟ (π.)	74	65685	ε. Τζουμπάι 9/2
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	ε. Κολόμπο 10/2
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443	ε. Μπορντ 2851
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΟ (κ.)	77	36411	πρός Γιβραλτάρ 29/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολη 25/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Ρόττερνταμ 18/12
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρός Ταρτούς 3/2

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Ματάνζας 23/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΣΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Νιγκόντα 752
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	πρός Ιαπωνία 1/1
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	δ. Παναμά 7/2
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	ε. Μπέντι 22/1
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρός Λουάντα 21/1
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	πρός Περιοικό 16/1
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	δ. Γιβραλτάρ 5/2
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Βομβάη 8/1
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	ε. Βηρυτό 1/2
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρός Βομβάη 24/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	πρός Μπαντάρ Άμπας 19/1
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	ε. Φουτζέιρα 23/1
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρός Φουτζέιρα 18/12
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Λάγος 21/1
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	α. Βαρκελώνη 5/2
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	ε. Μπέρτα 23/12
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	δ. Σουέζ 7/2
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Πόρτι Βέσμε 352
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 8/2
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	α. Ρουέν 6/2
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Γιβραλτάρ 14/1
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ 14/10
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρός Νικαράγουα 22/1
ΛΕΙΘΟΣ (μ.)	63	10617	ε. Κων/πολη 25/1
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	ε. Κουτούμπινα 31/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	δ. Σουέζ 2/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Μαπούτο 10/2
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ΕΤΑ Νιούπορτ 15/2
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Σάουντα 4/2
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Άσνιόν 10/1
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Άμπιζάν 5/1
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	πρός Κωνσταντίνα 30/1
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Μπάρ 3/2
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Ντάρ ες Σαλάμ 4/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	α. Βαρκελώνη 952
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Ντάρμπαν 19/1
ΛΗΤΟ II (π.)	72	6106	α. Πειραιά 6/2
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	α. Βομβάη 5/2
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	πρός Μπέρτα 11/1
ΛΙΜΠΕΕΛΑ (π.)	69	17872	α. Λονδίνο 12/2
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079	πρός Πόρτι Κέλαγκ 30/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	α. Χουάγκου 22/1

ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ρουέν 8/2
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	76	160420	ε. Μπαχραϊν 4/2
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547	διάλυση Πακιστάν
Μ. ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (μ.)	60	6448	στο Άιμαν 25/7/86
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	πρός Ινδιάν 25/1
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Τρομπέιρας 9/2
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Άκαμπα 27/12
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Άμβερσα 9/1
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρός Τρίπολη 5/1
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.)	68	35987	δ. Κων/πολη 21/1
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	ε. Μονρόβια 31/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	πρός Πειραιά 352
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	στο Μπαντάρ Άμπας 24/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Ρίο Ταντίρο 28/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Γιοκοχάμα 11/2
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 20/8
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Γιοκοχάμα 11/2
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρός Ματάνζας 26/1
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 4/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περιοικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Πλάμπερ Σάουντ 10/2
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	α. Πειραιά 22/8
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Ν. Όρλεάνη 1/2
ΜΑΡΙΑΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	πρός Λας Πάλμας 3/2
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός Νοβοροσίσκ 12/1
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Τζουμπάι 28/1
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	α. Ρας Σουκχέιρ 30/1
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167	επιβλήθη Έλληνες
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	πρός Ιαπωνία 8/2
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Γένεβα 9/2
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Πειραιά 8/2
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	62	10708	πρός Πασίρ Γκουινάγκ 23/1
ΜΑΡΠΕΣΣΑ (π.)	64	5916	μετ. «Μήλος Χ.» (ΚΕΩΛ.)
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Σάφι 2/2
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Λάγος 26/1
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Λας Άντζελες 8/2
ΜΑΤΣΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	δ. Παναμά 9/2
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. Σαγκάι 1/2
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Βαρκελώνη 10/2
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρός Σιγκαπούρη 3/2
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Μουσιούρε 8/2
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Γιοκοχάμα 10/2
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Χόγκ Κόγκ 11/2
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	στο Χορμούζ (άποθ. κτ.)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Δουνκέρκη 9/2
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Βαλτιμόρη 6/2
ΜΕΤΕΡΑ (δ.7.)	79	43857	α. Βενεζουέλα 30/1
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Σιγκαπούρη 8/2
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Κόπερ 8/2
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρ. «Corpleham Cross»
ΜΗΤΕΡΑ ΣΩΤΗΡΙΑ (κ.)	72	8372	προσάραξε Κορόννα 25/1
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	πρός Σαγκάι 11/1
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Ναγκόγια 5/2
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246	διάλυση Πακιστάν
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	πρός Καναδά 30/1
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	δ. Σουέζ 9/2
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Ν. Όρλεάνη 4/2
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρός Καμράτ 29/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	α. Χιούστον 29/1
ΜΗΝΟΜΕΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	ε. Στάντντρουπ 9/2
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρός Μπάνου 8/1
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περιοικό 3/7
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	πρός Όρν 25/12
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΟΥ	76	19633	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 30/12
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	δ. Παναμά 3/2
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Χάμπτον 4/2
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	πρός Κωνσταντίνα 30/1
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Μανφρεντόνια 9/2
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	πρός Άλεξάνδρεια 29/1
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	επιβλήθη Έλληνες
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Τάμπα 28/1
ΜΠΕΛΛΑΓΚΑΦ	68	9441	ε. Μπιζέρτα 1/2
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	αργεί Πειραιά
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	πρός Κίνα 1/1
ΜΠΙΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	πρός Τομπρούκ 25/1
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Σάντος 27/1
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.)	74	126413	ε. Φουτζέιρα 62
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	ε. Ουλάσαν 20/12
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Σιγκαπούρη 1/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Αιβ.)	73	31861	δ. Πόρτι Σαϊδ 6/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μ.)	65	5060	πρός Μάλτα 11/12
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	ε. Λειδός 8/2
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	πρ. Μέγαρο 2/2
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Ριγέκα 9/2
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506	πρ. Ν. Όρλεάνη 28/1
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Μπότγουντ 7/2

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	α. Μπωμόν 24/1
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	πρός Αυστραλία 4/2
ΝΑ'Ι'ΤΑ (κ.)	70	9069	πρός Μιζουράτα 28/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Μπαντάρ Σαχ Ρεζάϊ 22/1
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	ε. Ντεβονπορτ 5/2
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Καράτσι 29/12
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	πρ. «Marilyn L.»
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	πρός Γιβραλτάρ 12/2
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρ. «Νεότης»
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	α. Λειδός 7/1
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ε. Βομβάη 10/2
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	πρός Τραπεζούντα 24/1
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	δ. Σουέζ 22/1
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Ν. Όρλεάνη 29/1

ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Χιούστον 4/2	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Φουζιέρα 10/2
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Κουίντερο 28/1	ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	σ.δ. "Νοι Λόντιον 9/2
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6	ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρός Σιγκαπούρη 8/7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περιοικού	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	πρός Κοραϊβική 5/2
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Σιγκαπούρη 7/2	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Μομπιά 15/1
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	ε. Πειραιά 9/2	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Άμπιζάν 30/12
ΝΙΟΒΗ	75	65803	α. Χάμπτον 4/2	ΠΛΑΥΜΟΥ (κ.)	74	8825	πρός Λιβύη 18/1
ΝΙΟΥ ΦΕ'ΓΜ (κ.)	70	9907	πρός Τρίπολη 21/1	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Σειομπάλα 4/2
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Ρας Τανούρα 10/12	ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	ἀργεί Κίρωλο
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	πρός Σιγκαπούρη 17/12	ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	σ.δ. Χάρκ "Αίλανι
ΝΟΡΒΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρός Δ. Αφρική 16/1	ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893	πρός Σιγκαπούρη 22/1
ΝΟΡΜΑΝ (κ.)	78	12238	ε. Γιοκχόμα 11/2	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	σ.δ. Φουζιέρα 30/7
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	ε. Σιγκαπούρη 8/2	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Αλεξάνδρεια 6/1
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	πρός Καζαμπλάνκα 3/2	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	α. Λά Παλίκ 27/1
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	α. Σιγκαπούρη 11/1	ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Λά Σπέζα 2/2
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρός Φιλίππινες 1/2	ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρός Φιλαδέλφεια 29/1
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	δ. Παναμά 8/2	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Κπέμ 28/1
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	πρός Κασίμα 8/2	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	πρ. «Gesalina»
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	δ. Παναμά 5/2	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	πρός Ρίτσαρντ Μπαίρ 17/1
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 18/1	ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	σ.δ. Σιγκαπούρη 23/1
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	σ.δ. Αλεξάνδρεια 8/2
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρός Ρεσίφ 2/2	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	ε. Αμβούργο 30/1
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρός Φορταλέζα 1/2	ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. Βομβά 30/1
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρ. «Corina»	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ἀργεί Πειραιά
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Λέγκχορν 1/2	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σιγκαπούρη 7/2
ΞΙΠΟ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	πρός Λιβύη 26/1	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	πρός Βενεζουέλα 21/1
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Σιγκαπούρη 14/1	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	ε. Τοίμα 28/1
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	πρ. «Θερμαϊκός II»	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	87	40675	α. Πειραιά 28/1
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	πρός Λάγος 26/1	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	πρ. «Γιούνιον»
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	πρός Ταρτούς 25/1	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Τζαϊτίσσαν 9/2
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Βαλλέττα 31/1	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	α. Καλοκούτα 2/2
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Αμβέρσα 12/2	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Νιού Χάβεν 85/2
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρός Αλεξάνδρεια 30/1	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Μπαντίρ Αμπάς 15/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	ἀργεί Πειραιά	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Χουάβρα 3/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Ντάρμπαν 10/2	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός Φορτάνι 6/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ἀργεί Πειραιά	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	ε. Ασίονι 8/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Σαλλόμ Βόε 3/2	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Ντάρμπαν 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Τζουέμα 8/2	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	δ. Ντόβερ 12/2
ΟΛΥΜΠΙΚΝΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	ε. Σάουντα 4/2	ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701	πρός Κούβα 27/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Ν. Υόρκη 9/2	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Λάγος 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Ν. Υόρκη 8/2	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Ν. Ορλεάντ 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	δ. Ντόβερ 6/2	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Ν. Υόρκη 6/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	α. Βανκούβερ 8/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ἀργεί Πειραιά	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	πρός Κούβα 27/1
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	α. Λός Άντζελες 4/2	ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	ε. Πόρι νιέ Μπούκ 5/2
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	πρός Βερσακούς 23/1	ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	ε. Ν. Υόρκη 26/12
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	πρός Μπαντίρ Αμπάς 31/1	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	πρ. «TieHegagon»
ΟΝΥΞ (π.)	76	17959	α. Ντάρμπαν 3/2	ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ (δ.Κε.)	67	2838	δ. Σουέζ 5/2
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	α. Καρατάι 24/1	ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	πρός Φαλάκλαντς 8/1
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στο Τζιμπουτί	ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	ἀργεί Πειραιά
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Χούστον 8/2	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρός Αμβούργο 31/1
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	στο Ζήμπαγκ 11/2	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. Λάγος 2/1
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	πρ. «Παπανικόλας»	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	πρός Ρίο Τανέρο 18/1
ΟΡΑΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Βατούμ 8/2	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	δ. Ντόβερ 12/2
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Χιούστον 25/1	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	πρός Μπουόσερ 18/12	ΡΙΖΑΛ (π.)	77	39562	ε. Ν. Ορλεάντ 5/2
ΟΞΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	ε. Ακάρμα 27/12	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρός Ισπανία 26/1
ΟΞΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Τζέντα 1/2	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	πρός Θεσσαλονίκη 15/1
ΟΞΕΑΝ ΝΤΟΥΥΒ (κ.)	73	8734	ύψωση ελληνική	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	σ.δ. Φουζιέρα 9/2
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247	α. Χιούστον 19/1	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Ανκόνα 8/2
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (ἀποθήκη)	ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	πρός Γκιζάν 31/1
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. Κουίνγκντ 28/1	ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	πρός Ινδία 29/1
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρός Κιούγκ 8/5	ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Γουάνι Φερίαν 3/2
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	ε. Τοίμα 11/2	ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Λός Πάλμας 8/2
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	α. Φιλαδέλφεια 14/1	ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	μ.ε. «Pieros II» (Ονδ.)
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	δ. Παναμά 19/1	Σ.Β. ΕΕΙ (κ.)	68	13546	ε. Ν. Ορλεάντ 1/2
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	ε. Νάπολη 26/1	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Ν. Ορλεάντ 25/12
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182	στο Ντάρμπαν 5/2	Σ.Β. ΠΕΝΤΕ (κ.)	68	13553	ε. Παλιόθ, διάλυση
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	στο Χορμούζ 14/1	ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	σ.δ. Τζέντα (ἀποθήκη)
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	πρός Κωνσταντίνα 16/1	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	πρός Τρίπολη 8/1
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	δ. Ντόβερ 20/11	ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	ε. Τοίμα 10/2	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρός Οζάκο 19/1
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	πρός Τάραντα 30/1	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Λουδίνα 12/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Πόρτ Σαϊδ 5/2	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρός Γιβραλτάρ 20/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Πόρτ Σουβάν 17/1	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Σουέμα 6/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	πρός Αίγυπτο 4/2	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	δ. Γιβραλτάρ 3/2
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Ουμ Σαϊδ 27/1	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	πρός Γιβραλτάρ 5/2
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Ρότερνταμ 13/2	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Βαρκελώνη 8/2
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (Μηχ.)	80	30639	στη Μπάγια Μπλάνκα 15/2	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598	μ.ε. «Pascal» (μ.)
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. Γιοκτίτ 9/2	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	πρός Τένες 26/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	ε. Πουέρτο Καμπέλο 29/1	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρός Κωνσταντίνα 21/1
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	πρός Μαζατάν 30/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	ε. Ντόχα 4/2	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	στο Ουάσαν 11/2
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	πρός Αλγέρι 27/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506	ε. Κρήνη 4/187
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	ε. Σ. Νικόλας 10/2	ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Ασσόμ 352
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	ε. Λός Άντζελες 8/2	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	α. Αμβέρσα 20/12	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	α. Λατόκα 4/12
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Φρήπορ 1/2	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	στο Μαρινόλα 29/1
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περιοικού	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Σάρζα 6/2
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	πρός Κουβέιτ 6/2	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	δ. Ντόβερ 5/2
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	πρός Ιταλία 1/2	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)	69	8064	δ. Γιβραλτάρ 8/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	πρός Πόρτ Άρθουρ 20/1	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)	70	8064	ε. Λομέ 7/2
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρός Κορέα 7/1	ΣΑΝΤΕΡΑΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	α. Αλεξάνδρεια 26/1
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	δ. Π. Σαϊδ 11/2	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Βενετία 10/2
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρός Αυστραλία 2/2	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	ε. Αμβέρσα 13/2
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρ. «Southern Cross Traders»	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Κασσιόγκ 15/1
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	α. Ν. Ορλεάντ 4/2	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	ε. Ριγίκα 14/1
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Σουέζ 6/2	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Ν. Ορλεάντ 16/1
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Λίβερπουλ 31/1	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	α. Λούπ Τέρμινα 16/1
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Σουέζ 4/2	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μηχ.)	71	8349	πρ. «Αγία Θεσσαλονίκη»
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Γκιζάν 16/1	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	πρός Ρίτσαρντ Μπαίρ 1/1
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	ε. Παλέριο 4/2	ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Σήρνες 7/2
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	πρός Σουηδία 31/1	ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Μεβουρνη 3/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρός Σουέζ 1/1	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	ε. Λά Σπέζα 1/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	α. Σιγκαπούρη 2/2	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Πειραιά 8/2
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174	διάλυση Φορμάς	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Αμστερνταμ 952
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Μάνιρε νιέ Νέους 6/2	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΥΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σαϊδ 6/2
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	σ.δ. Περσική 18/1	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρός Πόρτ Κέλαγκ 31/1
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	δ. Παναμά 29/1	ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077	πρός Λά Γκουέρα 23/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	πρός Σέιτε 21/1	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	πρός Κωνσταντίνα 18/1
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	α. Πειραιά 5/2	ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μηχ.)	77	22377	πρός Κασσιόγκ 27/1
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρός Ίελο 11/1	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	πρός Μπαντίρ Αμπάς 11/12
				ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Σάντος 3/2
				ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Μπιζέρτα 6/2
				ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	πρός Χοντίντα 24/1
				ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Τάραντα 3/2

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρός Πειραιά 29/1
ΣΗ ΤΑ'ΓΓΕΡ (κ.)	73	13631	α. Μπαμνόνι 27/1
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	πρός Βομβάη 2/2
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Άλγκεθίρας 2/2
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	πρ. «Warschau»
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	πρός Μπεντζίγιο 19/1
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025	ε. Φόρ 9/2
ΣΗΕΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	ε. Κόρκ 9/2
ΣΗΕΠΛΟΡΕΣ (μ.)	76	30373	πρ. «Emma Johanna»
ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	α. Φουτζέιρα 5/2
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	σημαία Μάλτας
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Ντάρμπαν 3/2
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	ε. Άσταντ 31/1
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	πρός Τζέντα 29/1
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Βαλέντια 4/2
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στο Άσσάμπ
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	πρός Ταρτούς 3/1
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	πρός Νουαντίμπου 31/12
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	ε. Ντάρμπαν 11/2
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	δ. Κων/πολη 21/1
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ν. Όρλεάνη 20/1
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	πρός Μπαντάρ Άμπας 26/1
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Κων/πολη 28/1
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Ν. Όρλεάνη 28/1
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Νταμμάμ 17/1
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	ε. Φιουμπαίνιο 27/1
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΣΗΝΤΙΟΥΤ (μ.)	73	18025	πρός Μπαντάρ Άμπας 7/12
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	πρός Μπ. Άμπας 12/1
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.κ.)	74	18631	σημαία Μάλτας
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	ε. Κάντλα 26/1
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρ. «Dresden»
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρ. «Rambler»
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Λισαβόνα 18/1
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	στη Μελβούρνη 6/2
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619	σημαία Μάλτας
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Μπάχια Μπλάνκα 4/2
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Σουραμπάγια 17/1
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Σιγκαπούρη 95/2
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Νάντι 22/1
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρ. «Seacarrer»
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (μ.)	75	18794	πρός Άκαμα 5/2
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Ν. Αφρική 24/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Πιομπίνιο 85/2
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Περσού 30/1
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Ιράν 7/1
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	ε. Πειραιά 10/2
ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	δ. Ντόβερ 31/1
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Μαβίλα 5/2
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Ένσενάδα 31/1
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άμβέρσα 7/2
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	πρός Σάντι Τόμας ντε Κασίλα 27/12
ΣΙΜΠΟΥΜΙ	75	16849	πρ. «Bongavilla»
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Πόρτ Χέντλαντ 29/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρός Τζέντα 13/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	δ. Σουέζ 2/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	α. Άλεξάνδρεια 4/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	δ. Σουέζ 31/1
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	δ. Παναμά 5/2
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομνί
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Κόρπους Κρίσι 26/1
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Ιαπωνία 10/1
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	πρός Δουνκέρκη 13/2
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474	εγκαταλείφθηκε
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Φουτζέιρα 9/1
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Ρας Γκαρίμπ 24/1
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	δ. Παναμά 4/2
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Γκάλβεστον 28/1
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Χάισινγκ 8/2
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρός Νιούρεν 15/2
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	α. Γιβραλτάρ 11/2
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Δ. Αφρική 2/1
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581	πρός Μπαγκόγκ 9/2
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Βενετία 7/2
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Μπορντίν 20/1
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	δ. Παναμά 10/2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Ιράν 8/1
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Σάφι 28/1
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Ρότερνταμ 29/1
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός Ραβέννα 24/1
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Πειραιά 15/2
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Μπιλμπό 4/2
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Ν. Όρλεάνη 8/2
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	α. Φιλαδέλφεια 9/2
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Σιγκαπούρη 7/1
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	ε. Ρουέν 11/2
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011	ε. Ρουέν 11/2
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Βαλτιμόρη 6/2
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Π. Μωχ. Κασίμ 20/1
ΣΤΕΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	70	15265	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 9/1
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Φουτζέιρα 21/1
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	δ. Γιβραλτάρ 9/2
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρός Τρίπολη 28/1
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	δ. Παναμά 2/2
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρός Ντάρμπαν 8/2
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρός Ρένι 30/1
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρός Τάρτούς 31/12
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	α. Σιγκαπούρη 10/2
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Βανκούβερ 31/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Λά Γκουέιρα 31/12
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Ραγκούν 9/2
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	πρός Ισραήλ 4/2
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	α. Ασάκ 28/10/87
ΤΕΤΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	πρός Λιβύη 30/1
ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Γκάλβεστον 30/12
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεά.)	69	8812	πρός Ντάρ ες Σαλάμ 26/1
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΝ (κ.)	78	16329	
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	

ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρός Μομπάσα 9/1
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762	πρός Νοβοροσίμ 12/1
ΤΖΟΖΕΦΑ (μ.)	81	3375	ε. Μερσίν 24/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Καϊρά 18/1
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. Χόγκ Κόγκ 9/2
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	ε. Μόρεχενι Σίτι 4/2
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ' (κ.)	78	15660	πρός Κέη Τάουν 24/1
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	ε. Σαγκάι 26/1
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Βομβάη 9/2
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Ρεσιφ 29/1
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	α. Άμβέρσα 12/2
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	πρός Σιγκαπούρη 11/2
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρ. «Τοξίτες»
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεά.)	68	9627	πρός Ταρτούς 26/12
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρός Άλγέρι 7/1
ΤΡΑΝΣΚΕ'ΙΠ (κ.)	70	5538	ε. Ν. Όρλεάνη 2/2
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	δ. Ντόβερ 7/2
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	δ. Παναμά 3/2
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Ρίο Τανέιρο 20/1
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	δ. Σουέζ 6/2
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	ε. Παλάου Μπακόμ 5/2
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Παρανάγκουα 4/2
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρός Αϊμπιτο 8/2
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Περισκό 16/2/87
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	πρός Σιγκαπούρη 24/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Γιουροπόρτ 11/2
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρός Μεξικό 31/1
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Λας Πάλμας 22/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Σάντος 6/2
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Ντόβερ 5/2
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Ντάρ ες Σαλάμ 8/1
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 30/1
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Γάνδη 10/2
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	α. Ν. Όρλεάνη 23/1
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	πρός Λονδίνο 23/1
ΦΑ'ΙΤΕΡ (Μπχ.)	75	16421	ε. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	ε. Πενάγκ 8/2
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Τσιμπα 11/2
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	α. Καραϊο 30/12
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	στον Περισκό 5/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρός Μίνα Ραούσουνι 29/1
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	υπέστειλε ελληνική
ΦΕΞΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Κόλπο ΗΠΑ 20/1
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523	στο Γιαντάι 16/1
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	ε. Πειραιά 3/2
ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρός Αρούμπα 4/2
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7.)	67	54322	α. Κολόμπο 28/1
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Ντάρμπαν 27/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός Βεγγάζη 23/1
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Νάπολη 1/2
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	πρός Σεβίλη 1/2
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΖΑΝΤ (π.)	66	13870	πρός Μπεντζίγιο 7/1
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	ε. Ναγκόγια 6/2
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπεντζίγιο (άποψηκή)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	πρός Τάμπα 2/2
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	α. Κολούμπια Ρίβερ 5/2
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Βαρκελώνη 10/2
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	πρός Γάμπου 2/2
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	πρός Πόρτ Κέλαγκ 6/1
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	πρός Κωνσταντίνα 31/1
ΦΛΟΡΕΣ (μ.)	71	9048	ε. Κουνσάν 30/1
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Γιβραλτάρ 10/2
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκάγκ 30/7
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	πρός Σουέζ 4/2
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Γιβραλτάρ 11/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	δ. Π. Σαϊδ 6/2
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	ε. Βίλλα Κονστιτούσιον 3/2
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7.)	75	8332	ε. Νικίσι 5/2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	υπέστειλε ελληνική
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Βαρκελώνη 10/2
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ (κ.)	70	14095	μετ. «Alma» (Λ.)
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	α. Ρίο Τανέιρο 8/2
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	α. Βομβάη 8/2
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΦΡΟΙ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	επισκευές Πειραιά 12/10
ΦΡΟΙ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρός Μοντεβιδέο 28/12
ΦΡΟΙ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λας Πάλμας 26/1
ΦΡΟΙ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρός Ρότερνταμ 24/1
ΦΡΟΙ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Πειραιά 19/12
ΦΡΟΙ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Φάλκλαντς 30/12
ΦΡΟΙ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Λας Πάλμας 10/2
ΦΡΟΙ ΜΠΑΙΝ (κ.)	68	5519	μετ. «Frio Bahia» (κ.)
ΦΡΟΙ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	μετ. «Grio Venezuela» (κ.)
ΦΡΟΙ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Βαλπαράϊζο 752
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	πρός Διέπη 22/1
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Καζαμπλάνκα 4/2
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Γιοκοχάμα 10/1
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	πρός Γουλιμικτον 29/1
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Ρας Τανούρα 26/12
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	στο Ν. Μαγκολόρ 5/2
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	ε. Μονφαλκόνε 7/2
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρός Ντάρμπαν 21/1
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Λε Χάβρη 11/2
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	δ. Παναμά 28/1
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	ε. Βομβάη 29/1
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Λονδίνο 5/2
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Μομπάσα 9/1
ΧΑΡΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825	α. Πειραιά 4/2
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρ. «El Progresso»
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	ε. Φουτζέιρα 2/2
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρός Κίλκινκ 19/1
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	στο Πόρτ Άρθουρ 3/2
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Λέγκχορν 1/2
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΝ (Μπχ.)	77	11231	ε. Μπ. Σαχίνι Ρεζάι

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS
SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE