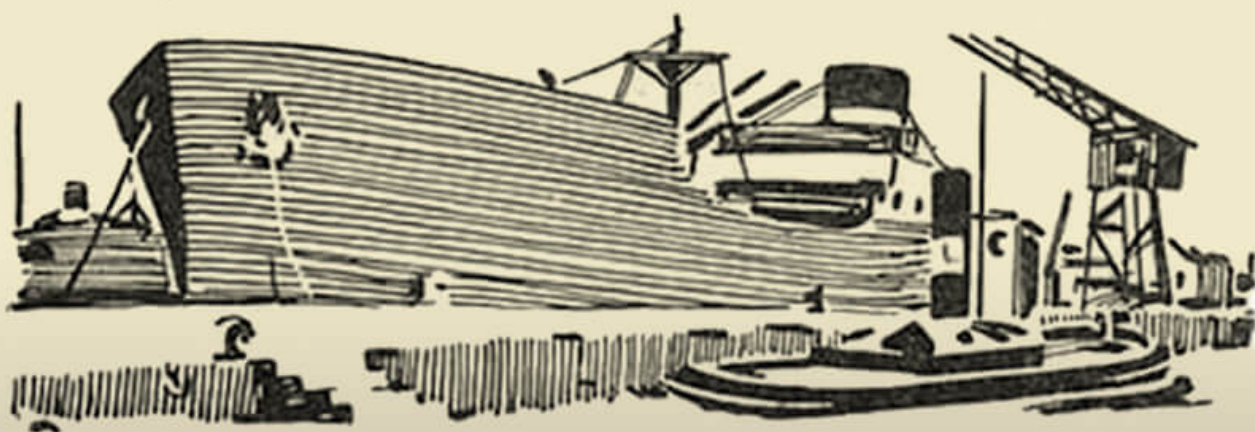


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1988

Αρ. Φύλλου 1270/1028

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1270/1028
1 ΜΑΪΟΥ 1988
ΔΡΧ. 200

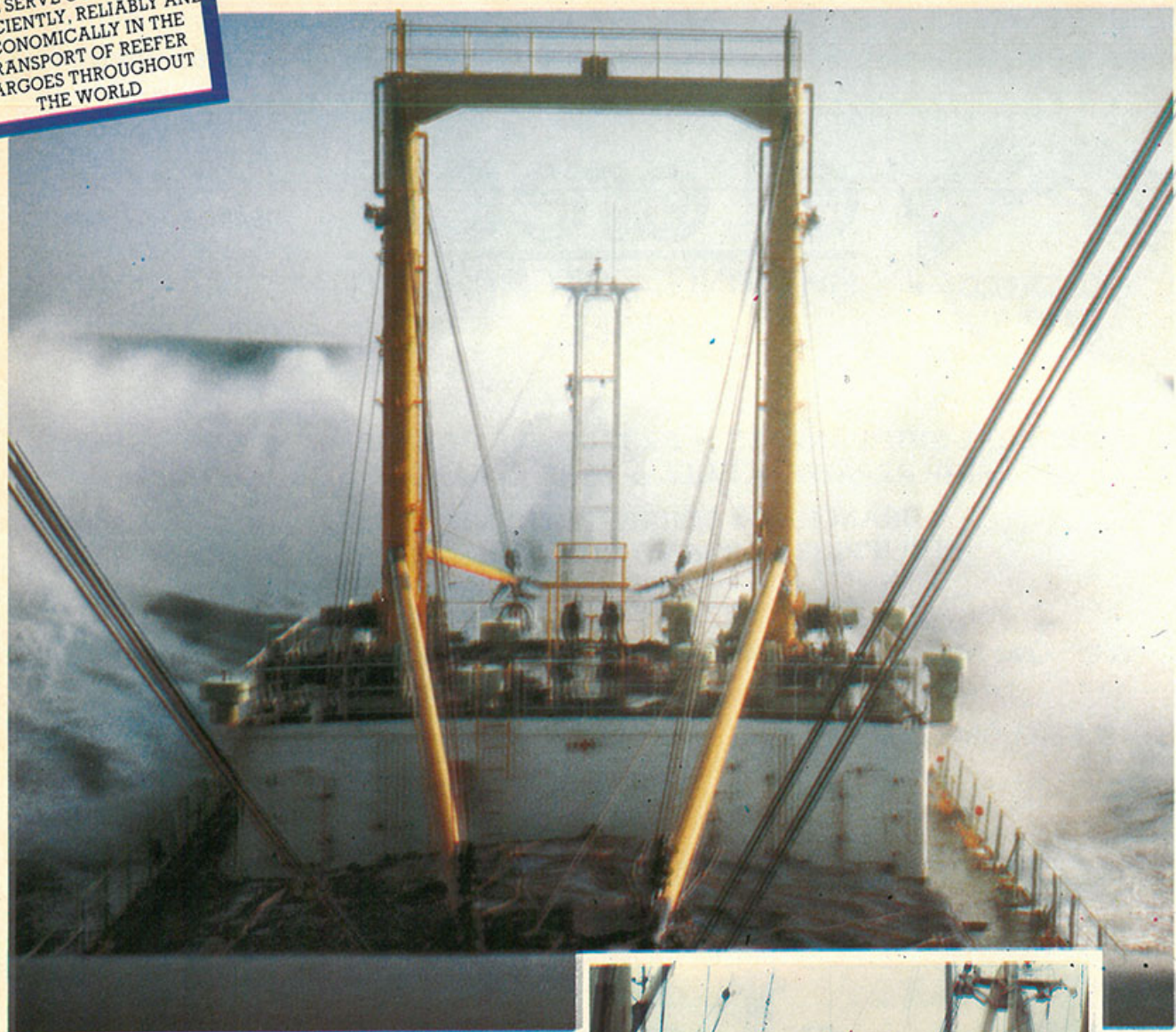


KΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
ΤΕΛΕΧ : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Σ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
 - FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
 - GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
 - PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
 - SALIMAR, MADRID, SPAIN
 - BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
 - NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
 - SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY
-

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, AKTİMIAULI 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 S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES (28) 265 804/265 808
265 812/265 816
TELEX 96490/96492 ITLM E
CABLES ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
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

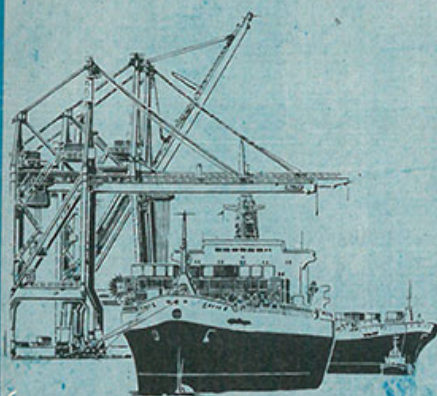
"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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 ΜΑΪΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1270/1028

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)
Εσωτερικού..... 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)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1270/1028, May 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** Όχι μόνον ληστές... αλλά καί παράνομοι!
Άρθρο του πλοιάρχου κ. Δημ. Παϊζη για τη
χρησιμοποίηση VHF από τὰ ναυτιλιακά γρα-
φεΐα.
- 15** Τό πρώτο μέρος του κειμένου της νέας
Συμβάσεως των ποντοπόρων πλοίων.
- 23** Η είσοδος των Ιαπώνων στην αγορά των
κρουαζιεροπλοίων.
- 27** Η Ναυτιλία της Δανίας καί τὰ προβλήματά
της.
- 28** Προβλήματα των Δεξαμενών στα Πρόντακτ
Κάρριερς.

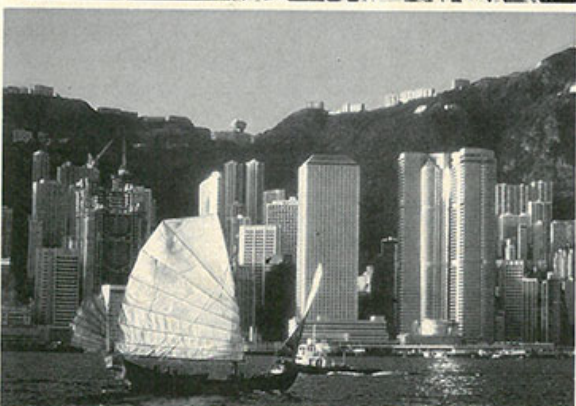
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
42 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
44 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
45 ENGLISH SUPPLEMENT
47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

....around the world



NEW YORK



HONG KONG



LONDON



CHINA
PIRAEUS



THE RECOGNIZED STANDARD
FOR QUALITY

CANAL TRANSITING SERVICES

- suex canal
- panama canal
- corinth canal
- bosporus straits

PORT OPERATION SERVICES

- egypt • egyptian
- turkey red sea ports
- greece • cyprus
- sudan • hong kong

CHINA PORT OPERATION SERVICE

- operators at all
sea and river ports
in the P.R.C.

FINANCING

- available for all
CANDIA's activities

BUNKERING

- egypt
- panama
- china (p.r.c.)
- hong kong
- greece

LEGAL SERVICES

- available to clients in
all areas of CANDIA's
activities

SALE & PURCHASE

- ship demolition

HONORARY CONSULATE
OF PORTUGAL IN PIRAEUS

FOR FULL DETAILS CONTACT
YOUR NEAREST CANDIA OFFICE



NEW YORK
HONG KONG
LONDON
SUEZ
PIRAEUS

CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
CANDIA COMPANY S.A.

Tlx. RCA 226106 CANY UR	Tel. (212) 466-1510
Tlx. 61715 CDIA HX	Tel. (5) 21-53-48
Tlx. 8951045 CANDIA G	Tel. (1) 323-1556
Tlx. 66106 CANDIA UN	Tel. (62) 20539
Tlx. 212125 CDIA GR	Tel. (1) 411-0011

Νέες προτάσεις

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων μπορεί να εξασφαλίσει στον τόπο διπλάσιο ποσό σε συνάλλαγμα από αυτό που αποδίδει ο τουρισμός και μάλιστα χωρίς την παραμικρή δαπάνη από την πλευρά του κράτους για την προσταγή του και επί πλέον να διπλασιάσει τον αριθμό των απασχολούμενων σήμερα στα πλοία Ελλήνων ναυτικών καθώς και των απασχολούμενων στην παραναυτιλιακή βιομηχανία και τις παραναυτιλιακές επιχειρήσεις και να καταστήσει τον Πειραιά διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Η αντίληψη αυτή διατυπώθηκε πρόσφατα σε ύψηλά ιστάμενο κυβερνητικό παράγοντα με τη διευκρίνιση ότι ο στόχος μπορεί να επιτευχθεί με την προσέλευση αφ' ενός στο εθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων που τελούν υπό ξένες σημαίες και την ταυτόχρονη προσέλευση στον Πειραιά αφ' ετέρου, ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Τραπεζών και χρηματοδοτικών οργανισμών καθώς και αντιπροσωπειών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών προς τη Ναυτιλία.

Για την προσέλευση των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο τονίστηκε ότι πρέπει να υπάρξουν ρυθμίσεις που θα καταστήσουν το υπό Ελληνική σημαία πλοίο ανταγωνιστικότερο και περισσότερο ευέλικτο, ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίζει σε κάθε περίπτωση τις δυσμενείς καταστάσεις της ναυλαγοράς, που προβλέπεται ότι θα είναι σύνθηρες φαινόμενο για αρκετά ακόμη χρόνια.

Οι κυριότερες από τις ρυθμίσεις αυτές είναι:

Πρώτο, προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διε-

θνείς συμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Δεύτερο, προσαρμογή της συνθέσεως των πλοίων στα κρατούντα διεθνώς και στα πλαίσια των ανταγωνιστών της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Τρίτο, ρύθμιση του θέματος της φορολογίας των πλοίων — σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», το θέμα των ρυθμίσεων αυτών συζητείται ήδη μεταξύ εκπροσώπων των υπουργείων Οικονομικών και Ναυτιλίας.

Τέταρτο, καθιέρωση του πληρώματος πολλαπλών καθηκόντων κατά τα κρατούντα διεθνώς.

Πέμπτο, κατάργηση της σημερινής μορφής της συλλογικής συμβάσεως με τον κυκεώνα των επιδομάτων, έξτρα αμοιβών κλπ. και αντικατάστασή της με σύμβαση που καθορίζει τον μηνιαίο μισθό για εργασία 40 ωρών και το ύψος της υπερωριακής αμοιβής και ρύθμιση του θέματος της αποζημιώσεως λόγω απολύσεως σύμφωνα με τις κρατούσες πλέον συνθήκες, και

Έκτο, διατήρηση του θεσμού των διμερών συμβάσεων και κάλυψη των θέσεων για τις οποίες δεν προσφέρονται Έλληνες ναυτικοί από άλλοδαπούς, με υποχρέωση καταβολής για κάθε έναν από αυτούς από τον πλοιοκτήτη ποσού 20 δολларίων μηνιαίως υπέρ των σχολών μετεκπαιδεύσεως των ναυτικών.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Πρωθιείται η προσπάθεια του εφοπλισμού για την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισάγεται στη χώρα. Ήδη, στα πλαίσια της σχετικής αποφάσεως που ελήφθη κατά την πρόσφατη κοινή σύνοδο των Διοικητικών Συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιττή, ο Πρόεδρος και οι Αντιπρόεδροι της Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ.κ. Στάθης Γουρδομικάλης, Σταύρος Νταϊφάς και Ιωάννης Γκούμας, συναντήθηκαν στις 22 'Απριλίου με τον Υποδιοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Ε. Παπαγεωργίου. Στη συνάντηση αυτή επισημάνθηκαν τα διάφορα σημεία των οποίων η αξιοποίηση θα επιτρέψει την επίτευξη του στόχου της αύξησης εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Έξ άλλου, στα πλαίσια της ίδιας προσπάθειας, η διοίκηση του Κομμιττή σε σχετική εγκύκλιο προς τα μέλη της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου υπογραμμίζει ότι η υλοποίηση της απόφασεως για την αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος χωρίς να επιβαρύνει την πλοιοκτησία αναμένεται ότι θα έχει ωφέλιμα αποτελέσματα για την ευοίωνη επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο εφοπλισμός με την προσδοκώμενη συμπαράσταση του υπουργείου Ναυτιλίας, καθώς και των συναρμοδίων υπουργείων. Η διοίκηση του Κομμιττή υπενθυμίζει την ανάλογη πρωτοβουλία που είχε αναληφθεί το 1979-1980 από τον άειμνηστο Άντώνη Χανδρή και καλεί τα μέλη να επαναλάβουν την προσπάθεια για να ενισχυθεί η αύξηση εισροής συναλλάγματος διευκρινίζοντας ότι τα έμβασματά που θα στέλλονται στην Ελλάδα πρέπει να χαρακτηρίζονται «ναυτιλιακό συνάλλαγμα» για να πιστώνεται στην Τράπεζα της Ελλάδος ή μερίδα του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισέρχεται στη χώρα. Τέλος, η διοίκηση του Κομμιττή ζητεί να ενημερώνεται για τα ποσά ναυτιλιακού συνα-

λλάγματος που θα αποστέλλονται στην Ελλάδα από τα μέλη του.

Στό μεταξύ από αρκετούς εφοπλιστές επισημαίνεται η ανάγκη να δοθεί ευρύτερη έκταση και μεγαλύτερη δημοσιότητα στο φαινόμενο της σημαντικότητας αύξησεως του εισρέοντος στη χώρα ναυτιλιακού συναλλάγματος που σημειώνεται τους τελευταίους μήνες — κανένας ως τώρα, υποστηρίζεται, ούτε η Πολιτεία, αλλά ούτε και ο εφοπλισμός, εξήγησαν το φαινόμενο αυτό

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

Με άφορμή όρισμένα διαβήματα προς τα «Ναυτικά Χρονικά» σχετικά με τον νέο οργανισμό του ΥΕΝ επαναλαμβάνουμε ότι εδώ που είχαν φθάσει τα πράγματα, η λύση που δόθηκε αποτελεί πραγματικά χρυσή τομή, γιατί απλούστατα αποκλείει τον κίνδυνο διαλύσεως του Υπουργείου. Καί εκείνο που χρειάζεται τώρα είναι να στρωθούν όλοι, οι εντός του Υπουργείου έννοοι, στη δουλειά για να επιτευχθεί ο στόχος της προσελεύσεως ΟΛΩΝ των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Με την ευκαιρία σημειώνουμε ότι στο Λιμενικό Σώμα υπάρχει ένα ουσιαστικότατο πρόβλημα με το οποίο ούδεις ασχολήθηκε: Πρόκειται για το πρόβλημα της εξελίξεως των αξιωματικών μέχρι του βαθμού του πλωτάρχη οι οποίοι όχι μόνον παραμένουν καθηλωμένοι πολύ περισσότερο από την προβλεπόμενη χρόνο, αλλά δεν βλέπουν ούτε να ανοίγει κάποια σχισμή για να δουν λίγο φως.

Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΟΜΜΙΤΤΗ

Τό Υπουργείο, σύμφωνα με σχετική δήλωση του υπουργού κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου, μελετά την πρόταση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου για τη σύναψη ειδικής συμφωνίας ασφαλίσεως ελληνόκτητων πλοίων στο ΝΑΤ.

Η πρόταση του Κομμιττή, η οποία υπεβλήθη, όπως αναφέρεται, στα πλαίσια της συνεχούς προσπάθειας του εφοπλισμού για την εξεύρεση λύσεων που θα συντελέσουν στην οικονομική ενίσχυση του ΝΑΤ σε συνδυασμό με την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, προβλέπει τα εξής:

Ελληνες πλοιοκτήτες με πλοία υπό ξένη σημαία μη συμβεβλημένα στο ΝΑΤ που ενδιαφέρονται για το σχέδιο αυτό, να υπογράφουν με το ΝΑΤ ειδική συμφωνία, για κάθε πλοίο τους που θα προβλέπει την υποχρέωσή τους, να καταβάλλουν κανονικά στο ΝΑΤ εισφορές για δέκα (10) τουλάχιστον ναυτικούς, εφόσον ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν στο πλοίο τυχάνει ίσος ή μικρότερος του αριθμού αυτού. Σε περίπτωση που υπηρετούν στο πλοίο πλέον των 10 Ελλήνων ναυτικών, θα καταβάλλονται οι εισφορές και των επί πλέον των 10, μέχρι και του αριθμού των πράγματι υπηρετούντων επί του πλοίου Ελλήνων ναυτικών.

Οι εισφορές που θα είναι το μίνιμουμ θα είναι εκείνες που ισχύουν για τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία (29%) και θα υπολογίζονται οι ανώτερες, που καταβάλλονται στο ΝΑΤ, περιλαμβανομένων του Πλοιάρχου, Υποπλοιάρχου, δύο Ανθυποπλοιάρχων, Α' Μηχανικού, Β' Μηχανικού, δύο Γ' Μηχανικών, Ναυκλήρου και Μαγειροκαμαρώτου.

Για τους ναυτικούς που θα υπηρετούν στα πλοία αυτά θα αναγνωρίζεται το σύνολο της υπηρεσίας τους τόσο για τη σύνταξη όσο και για τον υπολογισμό του απαιτούμενου χρόνου για προαγωγικά διπλώματα και πτυχία.

Τό Κομμιττή στην προς τό Υπουργείο πρόταση αναφέρει ότι σύμφωνα με όρισμένα στατιστικά στοιχεία, υπάρχουν περισσότερα από 1.300 ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν καμιά σχέση με το ΝΑΤ τα οποία απασχολούν κατά τό πλείστον άλλοεθνείς ναυτικούς και λίγους μόνον Έλληνες, κυρίως αξιωματικούς, δεδομένου ότι υπάρχει απροθυμία των Ελλήνων να ναυτο-

λογηθούν στα πλοία της κατηγορίας αυτής επειδή η ύπηρεσία τους δεν λαμβάνεται υπ' όψιν για τα προαγωγικά διπλώματα.

Ο Υπουργός κ. Γιαννόπουλος είπε σχετικά ότι η πρόταση του Κομμίτη παρουσιάζει και θετικά και αρνητικά σημεία, και ότι θα μελετηθεί με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και στα πλαίσια του εθνικού συμφέροντος, όπως δηλαδή, όμως, όπως δήλωσε, δεν θα είχε καμιά αντίρρηση για την έγγραφη στο NAT 1.000 πλοίων με βάση την πρόταση.

Στο μεταξύ αντιρρήσεις εκφράστηκαν από τις τρεις ναυτεργατικές ενώσεις που συμπλέουν, των Μηχανικών, των Ναυτών και των Θερμαστών, οι οποίες σε σχετική ανακοίνωσή τους αναφέρουν ότι η υιοθέτηση της προτάσεως θα αποτελέσει αντικίνητρο για την προσέλκυση στο εθνικό ναυόλογο των πλοίων με ξένες σημαίες και θα επιταχύνει τους ρυθμούς φυγής από την Έλληνική σημαία και ότι με την πρόταση αυτή ο έφοπλισμός θέλει να καθιερώσει την οργανική σύνθεση των δέκα ατόμων για το σύνολο των πλοίων.

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΟΥΔΕΤΕΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

Με αίσιοδοξία για μεγαλύτερη προστασία των πλοίων και των ναυτικών που ταξιδεύουν στην περιοχή του Περσο-Αραβικού Κόλπου, έγινε δεκτή από την ναυτιλιακή κοινή γνώμη, η προχθεσινή απόφαση της Αμερικανικής Κυβερνήσεως να παρέχει προστασία σε όλα τα πλοία που δέχονται τις επιδρομές των έμπολεμων στην περιοχή, ανεξαρτήτως αν τα πλοία αυτά φέρουν την Αμερικανική σημαία ή όχι.

Η απόφαση αυτή των Αμερικανών, που έρχεται να συμπληρώσει την επιδειχθείσα προ ολίγων ημερών δυναμική απάντησή τους κατά των Περσών με την ανατίναξη πλωτών πετρελαϊκών εγκαταστάσεων σε αν-

τίποινα ενός πληγέντος από νάρκη Αμερικανικού πολεμικού πλοίου, ελπίζεται να προβληματίσει σοβαρότατα τους Πέρσες και να αποτελέσει το πρώτο ουσιαστικό βήμα για τη κατάπαυση των επιθέσεων εναντίον ουδέτερων πλοίων και αθώων ναυτικών.

Η ΚΡΑΤΗΣΗ 4 ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΑΙΓΥΠΤΟ

Η επίμονη υποστήριξη από τον βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Παύλο Σαρλή της προσπάθειας για την απελευθέρωση τεσσάρων Έλλήνων ναυτικών που σαπίζουν από το 1983 στις αιγυπτιακές φυλακές αρχίζει να έχει αποτελέσματα. Ήδη, κατά τη συζήτηση του θέματος στη Βουλή στις 26 Απριλίου, έπαιτα από επερώτηση του κ. Σαρλή, ο υπουργός Δημόσιας Τάξης κ. Αντ. Δροσογιάννης δήλωσε ότι η Κυβέρνηση θα συνεχίσει τις προσπάθειες για την απελευθέρωση των τεσσάρων Έλλήνων ναυτικών και την επιστροφή τους στην Ελλάδα.

Πρόκειται για τους ναυτικούς Χαρ. Γεωργούλη, μάγειρο, Μιχ. Καρακωνσταντή και Δημ. Καρακωνσταντή, μηχανοδηγούς και Στ. Παπασταύρου, ναύτη, οι οποίοι ήταν μέλη του πληρώματος του λαθρεμπορικού πλοίου «Αλέξανδρος Γ.» το οποίο είχε συλληφθεί στην Αίγυπτο γιατί μετέφερε 208 κιλά ηρωίνης. Οι εν λόγω ναυτικοί ενώ αθώωθηκαν από την Έλληνική Δικαιοσύνη, καταδικάστηκαν στην Αίγυπτο σε ισόβια δεσμά και κυριολεκτικά σαπίζουν στις φρικτές αιγυπτιακές φυλακές.

Αναπτύσσοντας την επερώτησή του ο κ. Σαρλής ζήτησε να χυθεί πλήρης φως στην υπόθεση αυτή και διερωτήθηκε γιατί οι Αιγύπτιοι, αντί να πιάσουν τον πλοίαρχο του πλοίου και τους άλλους αξιωματικούς συνέλαβαν τα τέσσερα μέλη του κατώτερου πληρώματος. Επίσης ο κ. Σαρλής αναφερόμενος στο θέμα των ενεργειών για την απελευ-

θέρωση και επιστροφή στην Ελλάδα των τεσσάρων ναυτικών υπογράμμισε, ορθότατα, ότι παρόμοια προβλήματα δεν λύνονται με την αντιλλαγή αλληλογραφίας αλλά πρέπει στις όποιεςδήποτε συζητήσεις για διμερή θέματα με την Αίγυπτο να τεθεί το θέμα αυτό ως πρώτης προτεραιότητας και να υπογραμμισθεί ότι υπάρχει αμετάκλητο βούλευμα της Έλληνικής Δικαιοσύνης το οποίο θεωρεί αθώους τους τέσσερις Έλληνες ναυτικούς και συνεπώς δεν υπάρχει καμία δικαιολογία να μένουν αθώοι, ως άλλοι Γιάννηδες - Αγιάνηδες, στα κάτεργα μιας ξένης χώρας όταν είναι πλέον φανερό ότι δεν ήταν αυτοί που οργάνωσαν το λαθρεμπόριο των ναρκωτικών.

Πρέπει να αντιληφθεί η Κυβέρνηση, κατέληξε ο κ. Σαρλής, ότι το ζήτημα αυτό απαιτεί σοβαρά την ελληνική κοινή γνώμη και απασχολεί ακόμα πιο έντονα τη μεγάλη ελληνική ναυτική οικογένεια, αφού είναι ζήτημα που συζητείται καθημερινά στα ναυτεργατικά σωματεία τα οποία θεωρούν ότι η Έλληνική Πολιτεία δεν κάνει το χρέος της ώστε να διακοπεί αυτή η τερατώδης αδικία σε βάρος των τεσσάρων Έλλήνων ναυτικών.

Η ΔΗΛΩΣΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

Το Υπουργείο μελετά, σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, την επέκταση και την εφαρμογή σε όλα τα λιμάνια της χώρας της τυποποιημένης δηλώσεως πρακτορεύσεως πλοίων που καθιέρωσε το λιμεναρχείο Πειραιώς. Πολύ σωστά, όχι μόνο γιατί θα υπάρχει ενιαία αντιμετώπιση σε ολόκληρη τη χώρα, αλλά διότι με αυτή την τυποποιημένη δήλωση θα αποφεύγονται πλέον οι διαφορές και τα προβλήματα που προκαλούσαν οι αναφερόμενες αμφισβητήσεις καθώς και η απασχόληση των αρμοδίων υπηρεσιών που αναγκάζονταν να παρεμβαίνουν για να δίνονται λύσεις.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Ελλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει το μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού εμπορικού στόλου.

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

Διά πληροφορίας αποστείνετε 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

'Επιστροφή τῶν συντάξεων μετά από τὶς μηνύσεις

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν σήμερα μιά ιδιαίτερα σημαντική πληροφορία γιὰ τοὺς συνταξιούχους ναυτικούς μας οἱ ὁποῖοι ἀναγκάζονται νὰ συμπληρῶνουν τὴ γλίσχρα σύνταξη πού παίρνουν ἀπὸ τὸ NAT μὲ ἐργασία σὲ πλοῖα μὲ ξένες σημαίες πού δὲν ἔχουν καμμιά σχέση μὲ τὴν Ἑλληνική Πολιτεία, ἐργασία πού ἐγίνε ἀπόπειρα νὰ διακοπῇ μὲ τὸ πρόσχημα ὅτι ἔτσι θὰ ἐξασφαλιζόταν, ὅπως ὑποστήριζαν οἱ ἀνεγκέφαλοι, ἀπασχόληση στοὺς ἀνεργούς ναυτικούς μας. Οἱ παλικαράδες τοῦ NAT, ἐκεῖνοι δηλαδή πού τοὺς ἀπειλοῦσαν μὲ τὴ γνωστὴ προκλητικὴ τους ἐγκύκλιο μὲ φυλακίσεις καὶ στερήσεις τῶν συντάξεων τοὺς ἐάν τολμοῦσαν νὰ συνεχίζουν τὴν ἐργασία τους στὰ πλοῖα αὐτὰ σπεύδουν τώρα καὶ ἐπιστρέφουν ἔντρομοι τὶς συντάξεις σὲ ἐκείνους τῶν ὁποίων εἶχαν διακόψει τὴ συνταξιοδότηση.

Σύμφωνα μὲ σχετικὲς πληροφορίες πού μᾶς παρασχέθηκαν ἀπὸ γνωστὸ δικηγόρο τοῦ Πειραιῶς, ἡ ἐπιστροφή τῶν συντάξεων ἐγίνε μετὰ ἀπὸ γραπτὲς καταγγελίες καὶ διαμαρτυρίες πρὸς τὸν Ὑπουργὸ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ μηνύσεις ἐναντίον τοῦ προέδρου τοῦ NAT, τῶν ἀρμοδίων ὑπαλλήλων τῆς Διευθύνσεως Παροχῶν καὶ τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου πού κατατέθηκαν στὸν ἀρμόδιο εἰσαγγελεὰ γιὰ παράβαση καθήκοντος καὶ ἔκθεση (σὲ στερήσεις καὶ σὲ ἐνδεῖα). Μετὰ τὴν ὑποβολὴ τῶν μηνύσεων ὁ εἰσαγγελεὰς διέταξε ἀνακρίσεις καὶ μόλις οἱ ὑπεύθυνοι τοῦ NAT κλήθηκαν σὲ ἀπολογία ἔσπευσαν νὰ ἐπιστρέψουν στοὺς μηνυτὲς τὶς συντάξεις πού τοὺς εἶχαν παρακρατήσει, χωρὶς νὰ αἰτιολογήσουν τὴν ἐπαυρορήγηση τῶν συντάξεων, πράγμα πού σημαίνει (τὶ ἄλλο νὰ συμπεράνει κανεῖς;) ὅτι ἡ διακοπὴ τῆς συνταξιοδότησεως ἦταν παρὰ νόμον!

Ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω προκύπτουν τὰ ἑξῆς:

Πρῶτο, ὅτι οἱ συνταξιούχοι τῶν ὁποίων διακόπηκε ἡ συνταξιοδότηση ἐπειδὴ ἐργάζονταν ἢ ἐργάζονται σὲ πλοῖα μὲ ξένη σημαία πού δὲν ἔχουν καμμιά σχέση μὲ τὴν Ἑλληνική Πολιτεία πρέπει νὰ ὑποβάλουν ἀμέσως γραπτὲς καταγγελίες καὶ διαμαρτυρίες στὸν Ὑπουργὸ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ μηνύσεις ἐναντίον τοῦ προέδρου τοῦ NAT, τῶν ἀρμοδίων ὑπαλλήλων καὶ τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου — οἱ ἐνδεῖα φερόμενοι μποροῦν νὰ ζητήσουν περισσότερες πληροφορίες ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Δεύτερο, ὅτι ὅλα ἐκεῖνα πού περιεῖχε ἡ γνωστὴ προκλητικὴ ἐγκύκλιος καθὼς καὶ ἡ ὑπεύθυνος δὴλωση πού εἶχε σταλεῖ στοὺς συνταξιούχους τὸν Ἰανουάριο γιὰ νὰ τὴν συμπληρῶσουν καὶ νὰ τὴν ὑποβάλουν στὸ NAT ἦταν ἀέρας φρέσκος.

Τρίτο, τὰ προβλήματα — καὶ δὲν εἶναι μόνον αὐτὰ — πού προκλήθηκαν καὶ θὰ ἐξακολουθήσουν νὰ προκαλοῦνται μέχρις ὅτου ὑπάρξουν οἱ ἀναγκαῖες νομοθετικὲς παρεμβάσεις στὸ Νόμο 1711 ὀφείλονται ἀποκλειστικά στὸ γεγονός ὅτι ἀφῆθηκαν νὰ διατυπώνουν διατάξεις νόμων πού ἀφοροῦν τὴ Ναυτιλία καὶ τοὺς ναυτικούς μας ἄτομα πού δὲν εἶχαν ἀλλά οὔτε καὶ κατόρθωσαν νὰ ἀποκτήσουν κάποια σχέση μὲ τὴ Ναυτιλία, ἀλλὰ οὔτε καὶ ἔλαβαν ὑπ' ὄψη τὶς ὑποδείξεις ἐκείνων πού προέβλεπαν αὐτὰ πού γίνονται σήμερα.

Τέταρτο, οἱ τοῦ NAT θεωροῦν ὅτι τοὺς νόμους μποροῦν νὰ τοὺς ἐφαρμόζουν κατὰ τὸ δοκοῦν καὶ αὐτὸ πρέπει νὰ προσεγκύσει τὴν προσοχὴ τόσο τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὅσο καὶ τῶν ναυτικῶν μας, οἱ ὁποῖοι εἶναι συνήθως ἐκείνοι πού πληττοῦνται ἀπὸ αὐτὴ τὴν τακτικὴ καὶ οἱ ὁποῖοι εἶναι καιρὸς νὰ ἀξιώσουν ἀπὸ τοὺς καρεκλοκένταυρους ἐκπροσώπους τους νὰ ἀσχοληθοῦν καὶ μὲ τὸ NAT θυσιάζοντας ἐπιτέλους ἐκεῖνο τὸ περιβόητο 20% πού τοὺς ἔχει βουλώσει τὸ στόμα καὶ δὲν βγάζουν ἄχνα γιὰ ὅσα ἔχουν ἀπραχθεῖ καὶ πρόσφατα καὶ στὸ παρελθόν ἀπὸ τὸ NAT σὲ βάρος τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν.

• Ἀπρόοπτο τεχνικὸ κώλυμα δὲν μᾶς ἐπέτρεψε νὰ δημοσιεύσουμε στὸ τεῦχος αὐτὸ τὶς δύο ἐπιστολές, ἀπαντήσεις σὲ σχόλια γιὰ θέματα τοῦ NAT πού εἶχαμε λάβει ἀπὸ τὸν προϊστάμενο τοῦ Γραφείου Τύπου καὶ Δημοσίων Σχέσεων τοῦ YEN ὑποπλοίαρχο κ. Βασ. Κάντα. Ὑπενθυμίζουμε ὅτι οἱ ἐπιστολές αὐτές, πού ὅπως προκύπτει στηρίζονται σὲ γραπτὲς πληροφορίες πού ἔδωσε στὸ YEN ὁ πρόεδρος τοῦ NAT, ἀναφέρονται στὰ ταξίδια δύο προσώπων στὸ Βανκούβερ καὶ στὸν παραμερισμὸ καὶ τὴν ὑπηρεσιακὴ ἐξουδετέρωση ἑνὸς ἀρίστου ὑπαλλήλου. Μὲ δύο λόγια οἱ ἀπαντήσεις τοῦ συνταξιούχου τοῦ ΙΚΑ πού τοποθετήθηκε στὸ NAT γιὰ νὰ τὸ ἀναμορφώσει καὶ νὰ τὸ ἐκσυγχρονίσει περιορίζονται σὲ δύο καὶ ὄχι ἀπὸ τὰ οὐσιαστικότερα θέματα τοῦ NAT καὶ τῶν ἀσφαλισμένων του ἀλλὰ ταυτόχρονα καὶ τῆς Ναυτιλίας πού ἔχουν τεθεῖ ἐπανειλημμένα ἀπὸ τὶς στήλες αὐτῆς ἡ ἀκόμη καὶ μὲ ἐπιστολές ἀναγνωστῶν, δηλαδή ὑπάρχουν ἀπαντήσεις γιὰ ἐπὶ μέρους θέματα, ἐγὼ γιὰ τὰ οὐσιαστικὰ τηρεῖται σιγὴ ἰχθύος καὶ γι' αὐτὸ εὐθύνονται ἄλλοι καὶ ὄχι βεβαίως ὁ προϊστάμενος τοῦ Γραφείου Τύπου καὶ Δημοσίων Σχέσεων τοῦ YEN. Αὐτὰ γιὰ τὶς ἐπιστολές πού μὲ τὶς παρατηρήσεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θὰ δημοσιευθοῦν στὸ ἐπόμενο τεῦχος.

• Κάτι ἀκόμη σήμερα γιὰ τὸ NAT: Ζητήσαμε ἀπὸ τὴ Διευθύντρια τῆς ἀρμόδιας Διευθύνσεως τοῦ NAT νὰ μᾶς δώσει πληροφορίες γιὰ τὴν πορεία τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ναυτολογίων βάσει τῆς σχετικῆς προβλέψεως τοῦ Ν. 1711 ἀλλὰ ἀρνήθηκε καὶ μᾶς παρέπεμψε στὸν πρόεδρο τοῦ NAT, ὁ ὁποῖος, ὅπως μᾶς εἶπε, εἶναι ἀρμόδιος νὰ δίνει πληροφορίες βεβαίως μὲ τέτοια νοοτροπία πού ἐπικρατεῖ, ν' ἀσχολεῖται κοζὰμ πρόεδρος μὲ τὴν παροχὴ πληροφοριῶν

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τὴν 28ην Ἀπριλίου συνεδρίασεν ἡ μόνιμος «Διαιτητικὴ Ἐπιτροπὴ» προκειμένου νὰ καθορίσει τὰς μισθολογικὰς σχέσεις μεταξὺ ραδιοτηλεγραφητῶν τοῦ Ε.Ν. καὶ ἐφοπιστῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, κατόπιν προσφυγῆς τῶν πρώτων.

— Τὴν πρωΐαν τῆς 29ης Ἀπριλίου κατέπλευσεν εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα προερχόμενος ἐκ Λὸς Ἀντζελες, τὸ νεοαγορασθέν παρὰ τοῦ κ. Ἰω. Τόγια, ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιο «ΣΟΦΙΑ».

— Μὲ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ» εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὠκεανόν, δὲν ἐγράφη μόνον μία ἀκόμη σπαρακτικὴ τραγωδία, πού ἐστοίχισε τὴν ζωὴν εἰς τέσσαρας θαλασσοπόρους μας καὶ ἐκράτησεν ὑπὸ τὴν ἀγωνίαν τοῦ θανάτου τὰς ἐντρόμους ψυχὰς ἐτέρων 29 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, ἀλλὰ καὶ μία σελις ἡρωϊσμοῦ καὶ αὐτοθυσίας, ἡ ὁποία τιμᾷ τὸν Ἕλληνα ναυτιλλόμενον καὶ ἀπαξεῖ τὸν ἐξυψώνει εἰς τὴν συνείδησιν τῆς διεθνούς κοινῆς γνώμης, τὴν ὁποίαν τόσοσιν συνεκίνησεν τὸ δραματικὸ ναυάγιον τοῦ Ἑλληνικοῦ τούτου φορτηγοῦ.

— Τὸ α/π «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» ἐναυλώθη ἐκ Δουνάβεως 6.300 τόν. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν. Ρόττερταμ 16/9, ἐάν δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 17/3, ὀψιὸν Δανίαν 18/3, ἐνα λιμένα βάσιν μὲ 6 πέννας ἐξέτρα δι' ἕκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι πέντε τοιούτων, καντσέλο 30 Ἀπριλίου.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 177/1.5.1938)

γιὰ ἓνα θέμα ρουτίνας, δὲν μπορεῖ ἀσφαλῶς νὰ γίνε τὸ παραμικρὸ στὸ Ταμεῖο τῶν ναυτικῶν μας πού ἐξακολουθεῖ νὰ κλυδωνίζεται καὶ ἡ τύχη του εἶναι ἀβέβαιη — δυστυχῶς.

Ο ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Σύμφωνα μὲ ἀπόλυτα ἐξακριβωμένες πληροφορίες, ἡ ναυτιλιακὴ ἀρχὴ χώρας πού ἔχει δημιουργήσει νηολόγιο εὐκαιρίας ποιῆς, κατὰ τὴ διαδικασία τῆς νηολογήσεως, τοὺς πλοιοκτῆτες, μεταξὺ τῶν ὁποίων περιλαμβάνονται καὶ Ἕλληνες, νὰ χρησιμοποιοῦν τὶς ὑπηρεσίες τοῦ νηογνώμονος πού ἔχει ἰδρύ-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469

or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

Mr. Einar ANDRESEN - A.O.H. 834451

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226

σει για να τρυγάει από περισσότερες μεριές τους «πελάτες» της. Φαίνεται δε ότι ή μέθοδος αρχίζει να αποδίδει γιατί όρισμένοι κάμπονται («λέγε, λέγε τό κοπέλι...» κατά τή γνωστή παροιμία) και ενδίδουν.

Δέν αναφέρομε τά ανωτέρω για να πούμε ότι πρέπει να μιμηθούμε τους «νεοσύστατους». Ούτε άλλωστε θά ήταν δυνατόν ποτέ να υποδειξουμε κάτι παρόμοιο, να επιβάλει, δηλαδή, ή Πολιτεία, μέσω κάποιας αρχής, τή χρησιμοποίηση των υπηρεσιών του Έλληνικού Νηογνώμονα. Η Έλληνική Ναυτιλία που ανδρώθηκε σε συνθήκες ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού δέν ανέρχεται τόν προστατευτισμό με όποια μορφή και αν εκδηλώνεται.

Αυτά βέβαια δέν σημαίνουν ότι ή Έλληνική Ναυτιλία δέν πρέπει να χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του Έλληνικού Νηογνώμονα. Κάθε άλλο. Και από όσα έχουμε υπ' όψει μας, από τή χρησιμοποίηση των υπηρεσιών του θά έχει κέρδος ή ίδια ή Ναυτιλία. Κάθε εταιρία με μία απλή οικονομική και κοστολογική διερεύνηση θά είναι σε θέση να διαπιστώσει πόσα μπορεί να επιτύχει εάν, λόγω χάρη, παίρνει από τόν Έλληνικό Νηογνώμονα τά κυβερνητικά πιστοποιητικά της σημαίας κάθε πλοίου της.

Επί πλέον των ανωτέρω, θεωρούμε ότι, μετά τήν πρόοδο που έχει επιτελέσει ο Έλληνικός Νηογνώμονας τά τελευταία χρόνια και με τό πυκνό δίκτυο επιθεωρητών που διαθέτει πλέον σε όλόκληρο τόν κόσμο μπορεί ένας αριθμός ποντοπόρων πλοίων να αποκτήσει τήν κλάση του χωρίς αυτό να δημιουργήσει τό παραμικρό πρόβλημα — μία εταιρία που διαχειρίζεται, λόγω χάρη, δέκα πλοία να δώσει τήν κλάση του Έλληνικού Νηογνώμονα σε ένα ή δύο πλοία της, ακόμη και για να δοκιμάσει τό επίπεδο των υπηρεσιών του. Με τήν ευκαιρία αναφέρουμε ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που τά πλοία τους φέρουν τήν κλάση του Έλληνικού Νηογνώμονα από πολύν καιρό δέν αντιμετώπιζαν κανένα απολύτως πρόβλημα, και αυτό αποδεικνύει ότι δέν πρόκειται να αντιμετωπίσουν προβλήματα και οι άλλες εταιρίες που θά χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες του — αντιδράσεις ασφαλείας θά υπάρξουν από τήν πλευρά εκείνων που θά χάσουν, αλλά προβλήματα δέν μπορούν να δημιουργηθούν.

ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Ύστερα από τό ναυάγιο του «Herald of Free Enterprise», τό Βρετανικό Υπουργείο Μεταφορών έτοιμασε, σε συνεργασία με τούς ενδιαφερόμενους κλάδους, ένα καινούργιο κανονισμό ασφαλείας των όχηματων πλοίων, ο οποίος περιλαμβάνει τέσσερα κεφάλαια.

Τό πρώτο κεφάλαιο αφορά τις θύρες επιβίβασης και προβλέπει ειδικότερα: Φωτεινοί ένδεικτες τής καταστάσεως των θυρών, επίβλεψη με τηλεοπτικό σύστημα, έγγραφη στό ήμερολόγιο των πληροφοριών επιβίβασης, κλείσιμο πρό τής απάρσεως και μέχρι τήν άγκυροβολία. Τό δεύτερο μέρος αναφέρεται στους χειρισμούς φορτώσεως και προβλέπει άτομική κάρτα επιβίβασης, ένδειξεις βυθισμάτων και ευσταθείας, ύπολογισμό βάρους αυτοκινήτων και υπεύθυνον για τις επικίνδυνες καταστάσεις. Τό τρίτο επικεντρώνεται στην ευστάθεια και όμιλει για τήν εξακρίβωση των βαρών, τήν έννημέρωση του πλοίαρχου, τή στάθμη διαρκούσης τής φορτώσεως και έκφορτώσεως και για τήν επιθεώρηση των πρό του 1980 ναυπηγημένων

όχηματαγωγών. Τέλος τό τέταρτο κεφάλαιο ασχολείται με τήν εγκατάλειψη του πλοίου σε περίπτωση ανάγκης και αναφέρεται στον πρόσθετο φωτισμό ανάγκης, στους ένδεικτες σωστικών μέσων, στα άτομικά σωσίβια και στην παροχή βοήθειας διά των πλεωρικών θυρίδων.

Πρόθεση τής κυβερνήσεως είναι να επεκτείνει τήν εφαρμογή του κανονισμού και επί των ξένων όχηματων τά όποια εξυπηρετούν βρετανικούς λιμένες. Πρός τούτο βρεστανικά σε έπαφή με τις χώρες τής Βορ. Εύρώπης και με τόν IMO για τήν τροποποίηση τής διεθνούς συμβάσεως περί ασφαλείας τής ανθρώπινης ζωής έν θαλάσση. Πρέπει να σημειωθεί πάντως ότι μεταξύ των έφοπλιστικών κύκλων εξέδελώθησαν επιφυλάξεις ως προς τό κόστος των νέων μέτρων και τόν κίνδυνο του ξένου συναγωνισμού.

ΝΑ ΤΟΥΣ ΕΝΤΟΠΙΣΕΙ Ο ΟΤΕ

Άθροές καταγγελίες για άισχρά τηλεφωνήματα σε οικείους ναυτικών μας πού ταξιδεύουν έγιναν στα «Ναυτικά Χρονικά» μετά τή δημοσίευση σχετικού σχολίου στο τεύχος τής 1ης Απριλίου.

Από τις καταγγελίες αυτές προκύπτει και πάλι ότι οι άισχρολογούντες κάνουν τήν εμφάνισή τους όταν διαπιστώνουν ότι σταματούν οι έλεγχοι (και οι παρακολουθήσεις) που γίνονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΤΕ για τόν έντοπισμό αυτών των ύποκειμένων, τό γεγονός δε αυτό δείχνει τό δρόμο πού όφείλουν να ακολουθήσουν οι υπεύθυνοι αλλά και τήν κατεύθυνση προς τήν όποία πρέπει να στραφούν για τήν έξουδετέρωση του άποτροπιστικού φαινομένου πού δυσφημεί τόν Όργανισμό Τηλεπικοινωνιών και εξαγριώνει τις οικογένειες των ναυτικών μας. Έξ άλλου και οι οικείοι των ναυτικών μας μόλις δέχονται παρόμοια τηλεφωνήματα όφείλουν να άπευθύνονται άμέσως στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΤΕ και να καταγγέλουν ταυτόχρονα κάθε περιστατικό στον άρμόδιο είσαγγελέα, ώστε να υπάρξει και ή άπάντηση τής Δικαιοσύνης.

ΝΑ ΤΟΥΣ ΠΛΗΡΩΣΟΥΝ

Όμάδα ναυτικών κατήγγειλε στα «Ναυτικά Χρονικά» ότι ναυτιλιακή εταιρία άρνείται να έξοφλήσει τά ύπολοιπα των λογαριασμών τους, για τούς όποιους δέν υπάρχει καμία άμφισβήτηση, όπως άλλωστε καταφαίνεται και από τά «χαρτιά» πού μās έδειξαν, και τούς ώθει να τά διεκδικήσουν δικαστικώς, γεγονός πού θά έχει σαν συνέπεια τά μικροποσά πού δικαιούνται (100.000 - 200.000 δραχμές ο καθένας) να «φαγωθούν» στη δικαστική διεκδίκηση.

Θέλομε να έλπίζομε ότι αυτή ή μικρή «λεπτομέρεια» θά γίνει αντίληπτή και ότι τελικά οι ναυτικοί θά λάβουν εκείνα πού τούς όφείλονται χωρίς να άναγκασθούν να τά διεκδικήσουν δικαστικώς και χωρίς να δημιουργήσουν θόρυβο πού θά είναι πολύπλευρα ζημιόγόνος.

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Μιλώντας στα έγκαίνια του νέου τεχνικού έξοπλισμού των ναυτικών σχολών τής χώρας, ο Γάλλος Υπουργός Ναυτιλίας, τόνισε ότι σήμερα ή μόρφωση των αξιωματικών του έμπορικού ναυτικού όφείλει να επεκταθεί προς τομείς διδασκαλίας αναγκαίους για τή συμπλήρωση τής παραδοσιακής εκπαίδευ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η άρμόδια Έπιτροπή τής ΕΟΚ ύστερα από σοβαρές αντιθέσεις και με 11 ψήφους ύπέρ, μία κατά και τέσσερις άποχές, κατέληξε στην άπόφαση ότι όλοι οι πολίτες τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας πρέπει να μπορούν να άσκήσουν τό έκλογικό τους δικαίωμα στις εύρωεκλογές. Τό θέμα δημιουργήθηκε από σχετική αίτηση των κατοίκων του Γιβραλτάρ, οι όποιοι μολοντί ανήκουν στην Εύρωπαϊκή Κοινότητα είναι ζήτημα αν θά μπορέσουν να ψηφίσουν στις προσεχείς εκλογές για τήν ανάδειξη εύρωβουλευτών, λόγω τής βρετανικής αντιθέσεως, ή όποια υποστηρίζει ότι δικαίωμα ψήφου έχουν μόνο οι πολίτες πού ψηφίζουν για τήν ανάδειξη άντιπροσώπων στα έθνικά κοινοβούλια των κρατών - μελών, ενώ τό Γιβραλτάρ ως «ύπερπόντιο άνεξάρτητο έδαφος» δέν έχει δικαίωμα ψήφου στις έθνικές εκλογές τής Μ. Βρεταννίας.

Τό πρόβλημα γίνεται ακόμα περιπλοκότερο, δεδομένου ότι ή πράξη του 1976 περί των εκλογών τής Εύρωβουλής δέν μπορεί να τροποποιηθεί παρά μόνο με όμόφωνη άπόφαση του Εύρωπαϊκού Συμβουλίου. Μία δε τέτοια όμόφωνη άπόφαση είναι προς τό παρόν πολύ δύσκολο να ληφθεί δεδομένων των έθνικών διεκδικήσεων τής Ισπανίας επί του Γιβραλτάρ.

Μπορούμε να προσέθεσμε ότι ή άδικία είναι ακόμα μεγαλύτερη αν ληφθεί ύπόψη ότι οι άρμόδιοι τής ΕΟΚ συνυπολογίζουν στη ναυτιλιακή τής δύναμη και τή ναυτιλία του Γιβραλτάρ, τό όποιο, ως γνωστόν με τό νέο «προνομιούχο» νηολόγιο του σημείωσε μία από τις μεγαλύτερες αύξήσεις τής χρονιάς πλησιάζοντας τά 3 έκατ. τόνων.

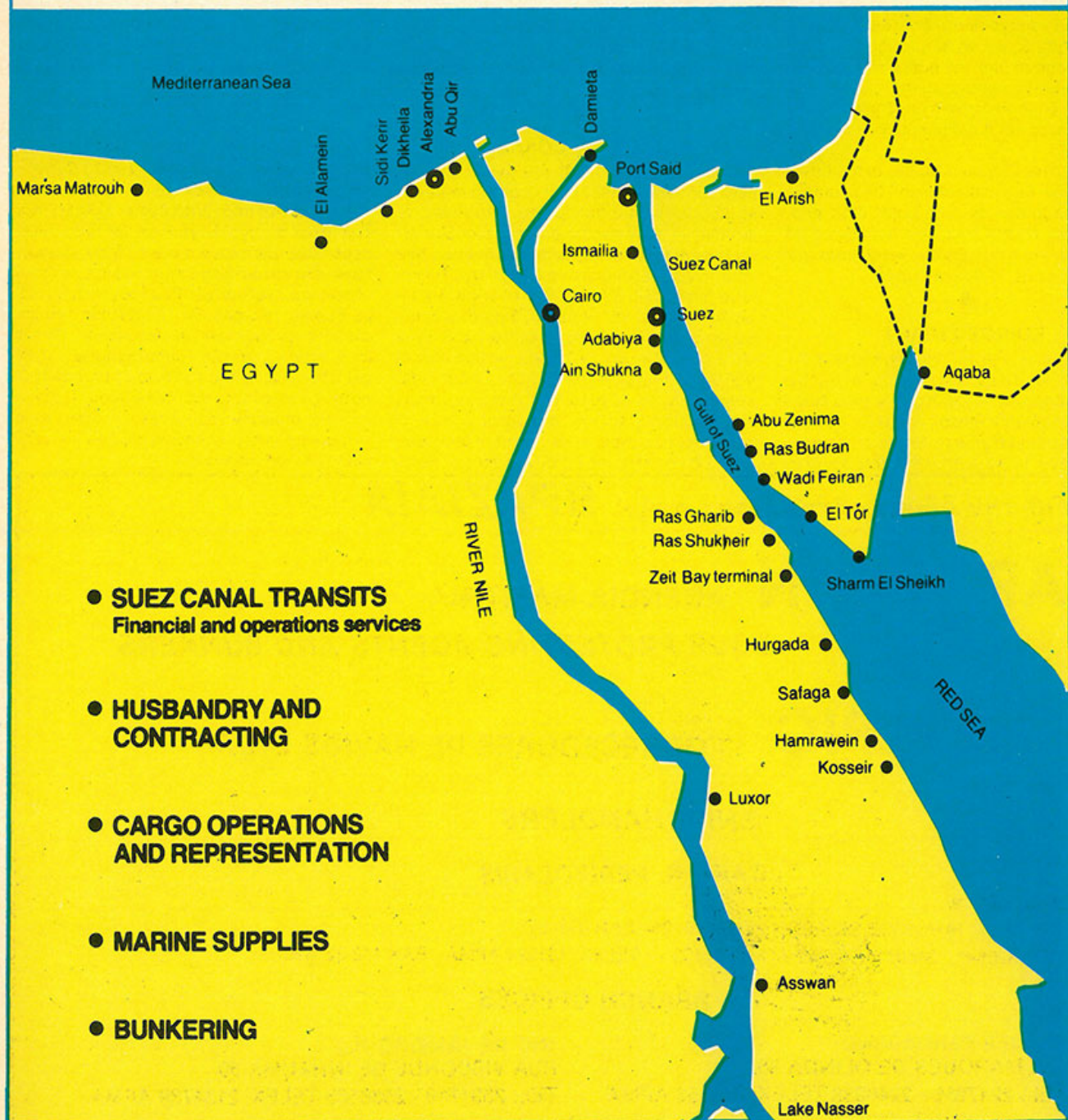
σεως πού περιοριζόταν κυρίως στην τεχνική τής ναυσιπλοΐας. Τέτοιοι τομείς είναι γενικώς ή οικονομία των θαλασσίων μεταφορών και ή έκμετάλλευση του πλοίου.

Ειδικότερα οι νέες μορφές τής ναυτικής παιδείας πρέπει να άποβλέπουν προς τήν έπίτευξη των τριών ακόλουθων στόχων: Πρώτον να προετοιμάσουν αξιωματικούς κατέχοντες όπωσδήποτε μία δεύτερη ξένη γλώσσα. Δεύτερον να θέσουν σταθερές βάσεις για τήν κατανόηση των προβλημάτων έκμετάλλευσως των πλοίων, τής διεθνούς ναυτιλίας, τής οργάνωσης των μεταφορών και του διεθνούς ναυτικού δικαίου. Και τρίτον να προετοιμάσουν τούς μέλλοντες αξιωματικούς για τή διοίκηση πολυεθνικών πληρωμάτων με τις άπαραίτητες ψυχολογικές, κοινωνιολογικές και πολιτιστικές προεκτάσεις.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

Πλοία και φορτία 623 έκατ. λιρών διασώθηκαν κατά τό 1986 από τις μεγάλες ναυαγωσωστικές εταιρίες του κόσμου. Άλλά οι 31 εταιρίες - μέλη τής International Salvage Union, οι όποιες έδρεύουν σε 21 χώρες, αντιμετώπιζουν συνεχώς δυσκολότερα οικονομικά προβλήματα. Η δράση των ναυαγωσωστικών συνέχισε τήν κάμψη της, δεδομένου

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

ότι πραγματοποιήσαν λιγότερες ναυαγιαίρεσεις και ρυμουλκήσεις, εκτός του Περσικού. Υπολογίζεται ότι το καθαρό εισόδημα των εταιρειών, μετά τις πρόσ τρίτους πληρωμές, αντιπροσωπεύει μόνο το 7,4% των διασωθείσων αξιών με συμβόλαιο no cure no pay και το 5,5% των περιπτώσεων Lloyds open form.

Ο συνολικός αριθμός των περιπτώσεων επιβαλάσας άρωγής ανήλθε σε 162. Από αυτές το 34% προσέφυγε σε διαιτησία. Κατά μέσο όρο οι ναυαγοσωστικές εταιρίες χρειάστηκαν 14 μήνες για να πληρωθούν. Η βραχύτερη άναμνη από την ημέρα που τελείωσαν οι εργασίες ναυαγιαίρεσης μέχρι την ημέρα που δημοσιεύτηκε η αποζημίωση LOF ήταν έξι μήνες και η πιο μακροχρόνια 32 μήνες.

Ειδικώς στον Περσικό Κόλπο στο διάστημα του 1986 διακανονίσθηκαν 10 περιπτώσεις επιβαλάσας άρωγής χωρίς διαιτησία. Η συνολική διασωθείσα αξία ανήλθε σε 98 εκατ. λιρών και η άμοιβή των ναυαγιαίρετών υπολογίζεται σε 17,6 εκατ. λιρών.

ΚΟΙΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Οι έξι χώρες - μέλη του Συμβουλίου Συνεργασίας του Περσικού Κόλπου, αντιμετώπιζουν σοβαρά τη συγκρότηση κοινού εμπορικού στόλου μεταφοράς χημικών προϊόντων. Το ζήτημα έθιγν στη διάρκεια της πρώτης συνόδου του Συμβουλίου που συνήλθε

τον Μάρτιο για να εξεταστεί το θέμα των εν γένει αγορών πετροχημικών προϊόντων.

Σημειωτέον το Συμβούλιο Συνεργασίας αποτελούν τα 'Ηνωμένα 'Αραβικά 'Εμιράτα, το Κατάρ, το 'Ομάν, το Μπαχρέιν, το Κουβέιτ και η Σαουδική 'Αραβία. Την προεδρεία κατέχει σήμερα η Σαουδική 'Αραβία, η οποία είναι η πρώτη εξαγωγική χώρα πετρελαίου στον κόσμο και διαθέτει τη μεγαλύτερη πετροχημική βιομηχανία από τις χώρες του Κόλπου. Στον τομέα αυτόν τα κράτη - μέλη έχουν διαθέσει αρκετά δισεκατομμύρια δολларίων και διαπραγματεύονται τώρα με την ΕΟΚ μία συμφωνία που θα τους εξασφαλίσει νέες προσβάσεις και διεξόδους.

ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΔΟΛΛΑΡΙΟ

Παρά τη στασιμότητα του όγκου των ξηρών φορτίων, το 1987 επέτρεψε μία σημαντική βελτίωση στις θαλάσσιες μεταφορές, όφελιμένη στον περιορισμό της εισόδου νέων μονάδων και στη μείωση αποδόσεως των ναυπηγείων, έτσι ώστε να δικαιολογείται κάποια αίσιοδοξία ύστερα από τη δύσκολη περίοδο του 1982-86. Η γενική διαπίστωση περιέχεται στην πρόσφατη έκθεση του γνωστού οίκου Drewry, ο οποίος πιστεύει ότι οι ναύλοι θα τηρηθούν σε επίπεδα τα οποία θα καλύπτουν το σύνολο των δαπανών, περιλαμβανομένης και της αποσβέσεως των επενδυθέντων κεφαλαίων. Υπό τον όρο φυσικά ότι ο έφοπλισμός θα συνεχίσει την τακτι-

κή του περιορισμού των εξόδων έκμεταλλεύσεως που εφάρμοσε τα τελευταία πέντε χρόνια.

Η τακτική αυτή που στηρίχθηκε κυρίως στον περιορισμό των εξόδων επανδρώσεως και τη χρησιμοποίηση των ξένων σημαίων, ήταν δυστυχώς η μόνη προσιτή στους έφοπλιστές που ήθελαν να επιβιώσουν. Στο μέλλον όμως θα παρουσιάσει περισσότερες δυσκολίες για λόγους κυρίως συναλλαγματικούς. Δεδομένου ότι το σύνηθες νόμισμα της ναυτιλίας είναι το δολλάριο, τόσο τα έξοδα όσο και τα έσοδά της, επηρεάζονται άμεσα από τις μεταβολές της ισοτιμίας του. Όταν οι ναύλοι είναι σε δολλάρια, άσχετα αν οι ναυτικοί προέρχονται από την 'Ινδία, την 'Ελλάδα ή τη Μ. Βρετανία. Έτσι στην πενταετία του 1980-85 με την υψηλή τιμή του δολλαρίου, οι ναυτικοί όφελθηκαν κατά 20-60% και οι έφοπλιστές δεν είχαν προβλήματα. Τώρα όμως τα πράγματα έχουν αλλάξει. Και ενώ, όταν η συναλλαγματική ισοτιμία συνέφερε τους ναυτικούς ή σιωπή ήταν χρυσός, τώρα που κατάσταση αντιστράφηκε, οι απαιτήσεις και αναταραχές θεωρούνται βέβαιες, με φυσικό επακόλουθο την αύξηση του κόστους επανδρώσεως σε δολλάρια. 'Εκτός αν η στρατηγική της ναυτολογίας στραφεί προς χώρες που το νόμισμά τους είναι υποτιμημένο έναντι του δολλαρίου. Πράγμα που θα σημάνει νέες ανακατατάξεις τόσο στη σύνθεση του πληρώματος όσο και στην επιλογή των νηολογίων.

Για την εξυπηρέτησή σας στην **BRAZILIA**

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.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η συνάντηση εκπροσώπων των Έπτά περισσότερο ανεπτυγμένων χωρών στην Ουάσιγκτον μεταξύ 12-14 Απριλίου δεν απέδωσε τίποτε το θεαματικό και περιορίστηκε στις συνηθισμένες εκκλήσεις για συναλλαγματική σταθερότητα.

Σε γενική θεώρηση οι τιμές του συναλλαγματικού συνεχίζουν να επηρεάζονται από τις αρνητικές συνθήκες της Αμερικανικής Οικονομίας (έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού, δείκτες κατασκευών νέων κατοικιών, δείκτες αποθεμάτων, δείκτες παραγγελιών, δείκτες πωλήσεως αυτοκινήτων κλπ.).

Τα χρηματιστήρια της Εύρωπης και της Ασίας παρουσίασαν αδικαιολόγητα σκαμπανεβάσματα, με εξαίρεση το χρηματιστήριο του Τόκιο που στις 14 Απριλίου έσπασε όλα τα ρεκόρ ξεπερνώντας τις 26769 μονάδες (δείκτης ΝΙΚΚΕΙ).

Τό Δολλάριο

Ο φόβος αύξησης του εμπορικού ελλείμματος των ΗΠΑ σε επίπεδο άνω των 120 δισεκ. δολλ. ετησίως, ή άνοδος των τιμών παραγωγού κατά 0.6 τόν Μάρτιο (έναντι 0.2 τόν Φεβρουάριο) καθώς και η επανεμφάνιση του πληθωρισμού (τιμές καταναλωτή 4.4%) σε ετήσια βάση) προκάλεσε νέες αρνητικές τάσεις για το δολλάριο και οδήγησε στην αύξηση των επιτοκίων.

Το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου είχε αρνητικές επιπτώσεις και στις τιμές του χρηματιστηρίου και ο δείκτης Dow Jones που από 1.976 μονάδες στις 1 Απριλίου, ξεπέρασε τις 2.107 μονάδες στις 14 Απριλίου, για να χάσει πάνω από 100 μονάδες όταν έγινε γνωστό το μέγεθος του ελλείμματος.

Παρά τις παρεμβάσεις των Κεντρικών Τραπεζών το δολλάριο σημείωσε νέες υποχωρήσεις έναντι του Γερμανικού μάρκου από 1.6920 σε 1.6540, έναντι του Ιαπωνικού γιέν από 126,28 σε 123,75 και έναντι της Λίρας από 1.8385 σε 1.9015.

Λίρα Αγγλίας

Η λίρα έφθασε στο υψηλότερο της επίπεδο των τελευταίων 6 ετών, στις 18 Απριλίου, όταν ξεπέρασε τα 1.90 δολλ. και τα 3.15 μάρκ.

Αξίζει να σημειωθεί η κατακόρυφη άνοδος των συναλλαγματικών αποθεμάτων της Μεγ. Βρετανίας που στις αρχές Απριλίου έφθασαν τα 44,6 δισεκ. δολλάρια, έναντι 27 δισεκ. πριν ένα χρόνο και αυτό παρά το έλλειμμα του λογαριασμού τρεχουσών συναλλαγών που το 1987 έφθασαν τις 1.5 δισεκ. λίρες και προβλέπεται να ανέλθουν στα 4 δισεκ. λίρες το 1988. Οι προβλέψεις αυτές στηρίζονται στην άνοδο της τιμής της λίρας και στις φθηνές εισαγωγές.

Πάντως η Τράπεζα της Αγγλίας δεν φαίνεται διατεθειμένη να επιτρέψει νέα μείωση των επιτοκίων, ύστερα από την μείωση που επήλθε στις 8 Απριλίου, η οποία έφερε το βασικό δανειοδοτικό επιτόκιο από 8 1/2 σε 8% (χαμηλότερο επίπεδο της δεκαετίας).

Ιαπωνικό Γιέν

Οι περισσότεροι δείκτες της Ιαπωνικής οικονομίας εξακολουθούν να παρουσιάζουν

πολύ ικανοποιητικές επιδόσεις, με την βιομηχανική παραγωγή σε συνεχή άνοδική πορεία με ρυθμό 12,5%. Οι προβλέψεις όμως για άνοδο του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος κατά 4% κατά το 1988 με γενικό δείκτη ανάπτυξης μεταξύ 2,8 και 5,5%.

Σύμφωνα με προβλέψεις του ΟΟΣΑ, το πλεόνασμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών θα ανέβει από τα 75 δισεκ. δολλάρια του 1987 σε 86 δισεκ. δολλάρια το 1988.

Πολύ ικανοποιητική η εξέλιξη των τιμών στο χρηματιστήριο του Τόκιο, όπου ο δείκτης αξιών έσπασε το ρεκόρ των 26646 μονάδων του Ιουνίου 1987, φθάνοντας τις 26769.

Γερμανικό μάρκο

Το Γερμανικό μάρκο από καιρό αντικατέστησε το δολλάριο σαν βάση μετρήσεως άνοδου ή πτώσεως της ισοτιμίας νομισμάτων και πολλοί πλέον μιλούν για την ισοτιμία του δολλαρίου και της λίρας Αγγλίας ως προς το μάρκο.

Τόν Απρίλιο, είδαμε το δολλάριο να πέφτει από 1.6935 μάρκα στις 13 Απριλίου (άνωτατο επίπεδο) στα 1.6615 μάρκα στις 14 Απριλίου (κατώτατο επίπεδο) μόλις έγινε γνωστό το εμπορικό έλλειμμα των ΗΠΑ για τον περασμένο Φεβρουάριο.

Αντίθετα η λίρα Αγγλίας συνέχισε την άνοδική της πορεία, από 3.1075 μάρκα στην αρχή του μηνός στα 3.1540 μάρκα στις 15 Απριλίου.

Παρά την άνοδο του μάρκου οι προβλέψεις του ΟΟΣΑ είναι ότι το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών το 1988 θα ξεπεράσει τα 44 δισεκ. δολλ., δηλαδή όσο και το 1987, ενώ για το 1989 θα μειωθεί στα 39 δισεκ. δολλάρια.

Η άνοδος της αξίας του μάρκου αρχίζει να επηρεάζει δυσμενώς τις γερμανικές εξαγωγές και η βιομηχανία όπως και στην Ιαπωνία προσπαθεί να διοχετεύσει μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής της στην εσωτερική αγορά.

Ο δείκτης τιμών του χρηματιστηρίου της Φραγκφούρτης έφθασε στις 1415 μονάδες στις 12 Απριλίου για να χάσει τις επόμενες ημέρες 27 μονάδες, μόλις έγινε γνωστό το εμπορικό έλλειμμα των ΗΠΑ.

Φράγκο Γαλλίας

Συνεχή βελτίωση παρουσιάζει η Γαλλική οικονομία καθώς το δημοσιονομικό έλλειμμα περιορίστηκε σε 2,4% το 1987 και ο πληθωρισμός έπεσε στα 2,4%.

Παράλληλα το άκαθαρστο εθνικό εισόδημα παρουσίασε ρυθμό 2,1% και η ανεργία περιορίστηκε στο 10% περίπου του εργατικού δυναμικού. Σημαντική είναι η αύξηση των επενδύσεων στη βιομηχανία από 2% το 1986 σε 6% το 1987, ενώ οι προβλέψεις για το φετινό χρόνο όμιλούν για άνοδο πλέον του 12%.

Οι προεδρικές εκλογές έφεραν μία προσωρινή ανάπαυλα στις ιδιωτικοποιήσεις των επιχειρήσεων, οι οποίες θα σταματήσουν αν έπαυε να προεδρεύει ο κ. Μιττεράν.

Ιταλική Λιρέττα

Κατά τα φαινόμενα ύστερα από το Γερμανικό και Ιαπωνικό οικονομικό θαύμα, σειρά έχει τώρα το Ιταλικό.

Παρά τις αλληπάλληλες αλλαγές κυβερνήσεων, η Ιταλική οικονομία παρδουσιάζει αξιοζήλευτα επιτεύγματα, καθώς το 1987 το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 3.1% έναντι 2.7% το 1986, ενώ ο πληθωρισμός μειώθηκε στα 4.6% έναντι 6.1% το 1986.

Ακόμη το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών περιορίστηκε σε 900 δισεκ. λιρέττες έναντι 3.700 δισεκ. το 1986. Αντίθετα η ανεργία παρουσίασε άνοδο στα 12% του εργατικού δυναμικού έναντι 11.1% το 1986 και το έλλειμμα του δημοσίου τομέα ξεπέρασε τις 113 τρισεκ. λιρέττες.

Η Δραχμή

Η δραχμή από την αρχή του έτους βρίσκεται σε σχετικώς υψηλά επίπεδα, με πολύ μικρές αποκλίσεις, τόν Απρίλιο, από τις ισοτιμίες του τέλους Μαρτίου.

Με εξαίρεση την λίρα Αγγλίας, που παρουσιάζει άνοδο κατά 2.3%, τα υπόλοιπα σκληρά νομίσματα υπερτιμήθηκαν μόλις κατά 0.5% ή λιγότερο. Ειδικά έναντι του Ελβετικού φράγκου η δραχμή παρουσιάζει άνοδο 0.1%.

Η απόκλιση έναντι του ECU κατά τόν τελευταίο μήνα είναι μόλις 0.5%, που σε ετήσια βάση φθάνει το 6%, γεγονός που εξηγεί την άθροισή εισροή κεφαλαίων προς δραχμοποίηση (επιτόκια δραχμής γύρω στα 19%, Ελβετικού φράγκου 2%, Γερμανικού μάρκου 3.5%).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές δολλαρίου

	31.12.87	27.3.88	26.4.88
Μάρκ. Γερμ.	1.5940	1.6685	1.6745
Φρ. Έλβ.	1.2875	1.3778	1.3850
Λίρ. Αγγλ.	1.8600	1.8430	1.8850
Φρ. Γαλλ.	5.3985	5.6825	5.6845
Λίρ. Ιταλ.	1177.0	1235.0	1244.0
Γιέν Ιαπ.	123.40	124.35	124.75

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων (25.4.88)

	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	7 1/16	7 1/4	7 1/2
Μάρκ. Γερμ.	3 5/16	3 3/8	3 1/2
Λίρ. Αγγλ.	8 1/8	8 3/8	8 3/4
Φρ. Έλβ.	2 3/16	2 1/4	2 3/8
Φρ. Γαλλ.	8 1/4	8 7/16	8 9/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμή - Τιμές FIXING (Τράπεζα Ελλάδος)

	28.3.88	25.4.88	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	133.375	134.320	- 0.7
Μάρκ. Γερμ.	80.058	80.280	- 0.2
Φρ. Γαλλ.	23.598	23.635	- 0.2
Φρ. Έλβ.	96.876	97.116	- 0.2
Λίρ. Αγγλ.	246.890	252.800	- 2.3
Λίρ. Ιταλ.	(100)	10.819	10.800
Γιέν Ιαπ.	(100)	107.286	107.830
ECU	165.870	166.760	- 0.5

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 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΑΤΑΣΘΑΛΙΕΣ ΣΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος αριθ. 1268/1026 της 1.4.88 του περιοδικού σας και κάτω από τον τίτλο «ΝΑ ΓΕΝΙΚΕΥΘΕΙ Η ΕΡΕΥΝΑ» αναφέρεσθε στις οικονομικές ατασθαλίες, που αποκαλύφθηκαν στην «Ενωσή μας».

Στό ίδιο αυτό δημοσίευμα εκθέτετε την πάγια τακτική σας, σύμφωνα με την οποία «τά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ δεν ασχολούνται με υποθέσεις που εκκρεμούν στη Δικαιοσύνη».

Ασφαλώς και με βρίσκει απόλυτα σύμφωνο η τακτική σας αυτή, όταν η απασχόληση των σελίδων σας μπορεί να οδηγήσει «σκανδαλογία».

Δυστυχώς, όμως, η ίδια αυτή τακτική μπορεί να οδηγήσει στην αποφυγή της σωστής και σε βάθος πληροφόρησης, που θα έχει σαν αναγκαίο αποτέλεσμα την έναπόθεση των πάντων στη Δικαιοσύνη και την αποφυγή του ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ. Πράγμα, που σε τελική ανάλυση σημαίνει ότι τις όποιες ήδη ατασθαλίες θεωρούμε και αντιμετωπίζουμε σαν μεμονωμένο γεγονός, ικανό να αποδοκιμαστεί δικαστικά και όχι σαν σύμπτωμα μιάς κοινωνικής σήψης που ανάγκη είναι να προκαλέσει τον κοινωνικό έλεγχο και την κοινωνική παρέμβαση για τη θεραπεία της.

Και μην ξεχνάμε ότι υπάρχει και η πληροφόρηση πάντα έτοιμη να δράσει κατασταλτικά, δηλαδή: με λίγα λόγια να προετοιμάσει τό «κουκούλωμα».

Έτσι, θεωρώ ότι είναι αναγκαία η σωστή και σε βάθος πληροφόρηση — προς Θεού όχι σκανδαλογία — και για όσα στην «Ενωσή μας» συνέβησαν, γιατί η καθαρή θά δοθεί όχι από την οποιαδήποτε απόφαση της Δικαιοσύνης αλλά από τους σωστά και απόλυτα πληροφορημένους Άσυρματιστές και γενικά ναυτεργάτες ικανούς να ασκήσουν τον κοινωνικό έλεγχο.

Για τό λόγο αυτό η «Ενωσή μας» είναι στή

διάθεσή σας να σας δώσει κάθε πληροφορία και «ντουκουμέντο» που θα σας δώσει τη δυνατότητα να ασκήσετε τό λειτουργημά σας σαν όργανο πληροφόρησης και άσκησης έλέγχου.

Πάντα στη διάθεσή σας
ΚΩΣΤΑΣ ΚΛΗΜΗΣ
Πρόεδρος ΠΕΡΡΑΕΝ

Πειραιάς, 12.4.1988

Σημ. Συντ.: Συμφωνούμε και έμεις με την αντίληψη του κ. Κλήμη ότι πρέπει να υπάρχει ο κοινωνικός έλεγχος και η κοινωνική παρέμβαση για τη θεραπεία των εντοπιζόμενων συμπτωμάτων κοινωνικής σήψης, αλλά επαναλαμβάνουμε ότι αυτός ο έλεγχος, κατά την αντίληψή μας, πρέπει να γίνεται αφού αποφανθείτετε τελεσίδικα η Δικαιοσύνη. Ασφαλώς ο κ. Κλήμη θα θεωρεί ότι η σε βάθος πληροφόρηση για όσα έχουν συμβεί στο σωματείο των Άσυρματιστών δεν μπορεί να προέλθει μόνο από τη μία πλευρά, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να άκουσθεί και η άλλη πλευρά ή και όσες άλλες πλευρές εμπλέκονται στην υπόθεση που έχει ανακύψει. Δηλαδή, με λίγα λόγια, θα πρέπει να διαθέσουμε πολύτιμο χώρο και πολύτιμο χρόνο σε μιά υπόθεση που εκκρεμεί ενώπιον της Δικαιοσύνης, ενώ έμάς μάς καίει και μάς απασχολεί νυχθημερόν, όπως θα έπρεπε να απασχολεί και όλους ανεξαιρέτως εκείνους που συνδέονται με όποιονδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία, τό καυτό πρόβλημα του επαναπατρισμού των πλοίων για τούς λόγους που έχουμε αναλύσει άπειρες φορές από τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών». Έτσι, επαναλαμβάνουμε, με τη συγκεκριμένη υπόθεση θα άσχοληθούμε μόνον όταν αποφανθείτετε τελεσίδικα η Δικαιοσύνη.

ΑΔΙΚΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟΝ Ν. 1711 ΖΗΤΟΥΝ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Τήν 4.11.1987 υποβάλαμε ένα υπόμνημα

στόν κύριο Έμπορικης Ναυτιλίας, με πρωτ. 2851 και στόν κύριο Γενικό Γραμματέα, με αριθ. πρωτ. 307.

Τό υπόμνημα αυτό είναι υπογεγραμμένο από 50 περίπου πλοίαρχους και μηχανικούς, με τό όποιο ζητούσαν, ως προς τό Νομό 1711, κυρίως:

α) Έ παραγ. 4 του άρθρου 2 να άφορά την ύπηρεσία των άλλων ταμείων που γίνεται από τη δημοσίευση του νόμου και μετά και διότι τό ΝΑΤ υπολογίζεται την ύπηρεσία άλλων Ταμείων που έγινε σε άνύποτο χρόνο, με αποτέλεσμα να περικόπτονται οι συντάξεις των δικαιούχων μέχρι 50% όπως αναλυτικά έχουν περιγράψει έκτεταμένα άλλοι αναγνώστες στις στήλες σας. Θίγονται δε κυρίως οι άνεργοι, λόγω της κρίσεως, από τό 1983 και έντεθεν.

β) Έ αναδρομική ισχύς του νόμου (άρθρο 3/Παρ. 7), να μην άφορά τις νέες αίτήσεις συνταξιοδότησης, μιά που οι διατάξεις του άρθρου 2 δεν αναφέρουν ισχύ.

Τά αίτήματα αυτά δεν είναι ξένα προς τό πνεύμα του Νόμου, αλλά δεν γίνονται δεκτά από τό ΝΑΤ, διότι έτσι κάποιου επιθυμούν, χωρίς βέβαια να έχουν και καμιά ευθύνη στην περίπτωση δικαστηριακής δικαίωσης των ένδιαφερομένων.

Δέν υποστηρίζουμε ότι η Διοίκηση (ΥΕΝ) όφείλει να δεχθεί χωρίς ένδελεχή έλεγχο τά αίτήματα αυτά. Δέν έχει όμως νομίζουμε, τό δικαίωμα να κωφεύει και να μην άπαντά στο υπόμνημα, στο όποιοδήποτε υπόμνημα, μιάς μερίδας πολιτών εύνομουμενης και δημοκρατικής χώρας, μετά πάροδο 5 1/2 καί πλέον μηνών από την υποβολή του υπομνήματος.

Έπειδή υποψιαζόμαστε ότι πιθανόν τό υπόμνημά μας αυτό έλαβε την άγρυπνη πρόσ τις άπύθμενες γραφειοκρατικές καλένδες και έτάφη σε κάποιο συρτάρι, έν άγνοία ίσως του κ. Έπουργού, καλούμε τόν κ. Έπουργό και σ' αυτό ζητούμε κ. Διευθυντά τη συμπάραστάσή σας, μέσω των στηλών του περιοδικού, να δώσει μιά όποιαδήποτε άπάντηση για να ρυθμίσουμε αναλόγως τις περαιτέρω ενέργειές μας.

Έλπίζουμε στην κατανόηση του κ. Έπουργού και στη δικαίωση των σχέσεων Κράτους - Πολιτών, που έξέχοντες κυβερνητικοί διατυμπανίζουν κατά καιρούς.

Εύχαριστούμε
ΟΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ

Πειραιάς, 15.4.1988

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

"Οχι μόνο ... Ληστές αλλά και παράνομοι!

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΪΖΗ

"Αν τὰ Ναυτιλιακά Γραφεία του Πειραικού Σίτυ θάθελαν νάναι «τόμπρα» καί ειλικρινή στη σύγχρονη θεότητα του ΟΤΕ, τόν κύριο Θεοφάνη Τόμπρα (κι δς μου συγχωρέσει τό λογοπαίγνιο) θάπρεπε νά τούλεγαν πώς παρανομούν άν τό γεγονός πού μās άπασχολεί σήμερα θά μπορούσε νά θεωρηθεί πώς συνιστά παρανομία.

Πολλά στοιχεία συνιστούν τήν παρανοϊκότητα της σύγχρονης Έλληνικής Ναυτιλιακής πραγματικότητας λές καί ό άλλοπροσαλισμός είναι βασικό της συστατικό. Κι αυτό πού μās άπασχολεί είναι ένα άπ' αυτά.

Οί αιθέρες του Πειραικού Σίτυ συναγωνίζονται σέ μόλυνση τὰ Πειραικά νερά γιατί κανείς δέν τροχονομεί σέ διαύλους αιθέρων καί σέ κανάλια ή κοίτες συχνοτήτων έπειδή κατά πού φαίνεται στά καθ' ήμās είναι εύκολότερη ή αλλαγή κοιτών ύπαρκτων καί άνυπάρκτων Άχελών.

Βέβαια μιλάμε σέ κάθε εύκαιρία μεγαλοστόμως, άδιαντρόπως καί μεγαλοσχημόνως γιά «Υποδομή» (Ναυτιλιακή) του Σίτυ μās, γιά πρόκληση του 2.000 ή τεχνολογικές προκλήσεις καί γιά «έρευνα».

Μιλώντας λοιπόν γιά «Ναυτιλιακή Υποδομή» προσωπικά τουλάχιστον συμπεραίνω πώς στην έννοια περικλείουμε καί τίς παντοειδείς καί ταχύτατα έξελισσόμενες τηλεπικοινωνίες. Shipping χωρίς τηλεπικοινωνία σημαίνει κάτι σάν ιστιοφόρο σιδηρόδρομο!

"Αν ή τηλεπικοινωνία είναι σήμερα βασικό στοιχείο καί συντελεστής πολιτισμού, ανάπτυξης, προόδου ή τεράστια συμβολή στά οικονομικά δεδομένα, ειδικότερα γιά τήν Ναυτιλία, ή επικοινωνία είναι σήμερα, ότι ή θάλασσα χάρις στην όποία ή Ναυτιλία ύπάρχει. Η Ναυτιλία επιβιώνει καί κινείται συνγωνιστικά άμεσα καί σωστά μόνο χάρις στην επικοινωνία. Όταν ύστερεί ή επικοινωνία είναι σάν νά στερεύουν οι θάλασσες.

Η ύποδομή λοιπόν του Πειραικού Σίτυ από πλευράς τηλεπικοινωνιών ύστερεί καί δέν παρακολουθεί ούτε καν τὰ «Άφρικανικά πρότυπα».

Τά δέντρα της Γραφειοκρατικής μας ζούγκλας δέν αφήνουν νά δούμε ή ν' άκούσουμε τί γίνεται γύρω σέ άλλα λιμάνια πού δέν έπαίρονται γιά τήν ύποδομή τους ή δέν φιλοδοξούν νά γίνουν ναυτιλιακά κέντρα.

Η Τηλεπικοινωνία σήμερα, Κύριοι κομογουρισμένοι, είναι ή γίνεται προσωπική ύπόθεση. Είναι άν θέλετε μιά άλυσίδα πού δένει όλους τούς άθρώπους του κυκλώματος, όλους τούς κρίκους μέ τὰ «κέντρα των έντολών» τους στο

βαθμό πού θά έπιτευχθεί ή ταχύτερη άμεσότερη καί σωστότερη μεταβίβαση καί μεταφορά /έκτέλεση των έντολών τους.

Ό κάθε περί τήν Ναυτιλία άρμόδιος (κρίκος) από τόν Water Clerk (ύπαλληλάκο του Πρακτορείου) μέχρι τόν Manager δέν άποκόπτεται ούτε λεπτό, όπου κι άν βρίσκεται από τήν «έπαφή του» μέσα στο δεδομένο σύστημα πού κινείται. Ένας τεχνολογικός όμφάλιος λώρος δένει σήμερα τούς πάντας μέ τό «κέντρο» ή τό «γραφείο» καί δέν μπορούν νά άποκοπούν. Είναι άν θέλετε τό όπλο/καταλύτης της έμπορικης ή επιχειρηματικής μάχης πού δίνεται κάθε ώρα του 24ώρου στά πεδία του Shipping (καί όχι βέβαια μόνο στο Shipping).

Σκοπός είναι ό κάθε άνθρωπος του Πειραικού Σίτυ νά μπορεί νά μιλάει μέ τό «Γραφείο του» ή τό πλοίο του (α) από τό αυτοκίνητο του πού βρίσκεται καθ' όδόν πρós τήν Πάχη (άφήστε τὰ τηλέφωνα των περιπτέρων του δρόμου, γιατί αυτά έξυπηρετούν σέ εργάσιμες ώρες τὰ αισθηματικά ραντεβού καί τή ... Γα στούννη) (β) από τή λάντζα πού τόν γυροφέρνει ανά τήν ράδα, άνεξέλεγκτα γιά νά συνεισπράξει πέντε φορές τό ίδιο δρομολόγιο από πέντε διαφορετικά κουτοναυτιλιακά Γραφεία (κι αυτό στο όνομα του έλληνικού τύπου έξυπηρετήσης πού άποτελεί καί παρθένο, εϊρήσθω έν παρρόδω, πεδίο δράσης των φοροπληχτικών λαβίδων) καί (γ) ΚΥΡΙΩΣ από τό πλοίο πρós τό Γραφείο καί άντιστρόφως (πού είχε τήν κακή τύχη νά πρέπει νά προσεγγίσει γιά δουλειά του σ' έλληνικό λιμάνι) π.χ. γιά νά είδοποιηθεί πλοίαρχος πλοίου πού βρίσκεται στην ράδα της Πύλου νά επικοινωνήσει μέ τό Γραφείο του ή τόν έκει πράκτορα νά γίνει ότι γινόταν επί Ναυάρχου Ίμπραήμ πασά. Θά σταλεί λέμβος αλλά όχι κωπήλατος (καί νομίζω πώς είναι καιρός νά τὰ έπαναφέρουμε).

Κι έδώ κύριοι ΠΡΟΣΕΞΤΕ γιατί συμβαίνει τό παρακάτω καταπληκτικό ίκανό νά προκαλέσει διανοητική καί άλλη ήμιπληγία.

Τά κότερα των άπανταχού μαρίνων καί πού άνήκουν (καί καλώς άνήκουν) σέ μεγαλομανάβηδες, σέ μεγαλοαεριτζήδες, σέ μεγαλογιατρούς, σέ μεγάλο καί μικροεφοπλιστές ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ μέ τίς εύλογίες του Κράτους ένα ή δύο VHF γιά πολλούς λόγους καί γιά τήν άσφάλεια τους, κυρίως, καί φυσικά.

Έκει, συζητούνται κυρίως από τίς Κυρίες τὰ πάντα, διαπράττονται τὰ πάντα καί δέν ύπάρχει θέμα «παρεμβολής» ή «χλησης» γιά λόγους Άσφαλείας πτήσεων ή άλλους λόγους ειδικής καί ιδιικής σας επινόησης.

Υπάρχει όμως θέμα μέ τὰ Ναυτιλιακά Γραφεία πού έξυπηρετούν τίς πιεστικές καί έκ των ούκ άνευ, άνάγκες των Γραφείων καί δέν έπιτρέπονται συνεννοήσεις πού μεταφράζονται σέ τεράστιο κόστος έκμετάλλευσης.

Σ' αυτό τό σημείο σταθήτε Κύριοι καί δέστε τό χάος καί τό χάσμα της λογικής σας καί δοξάστε έαυτούς καί άλλήλους σέ πυρρίχιο έθνικού τάμ-τάμ.

Οί μη αιθεροβάμονες της Τεχνολογίας άς ψάξουν τούς μολυσμένους έλληνικούς αιθέρες του Πειραικού Σίτυ κι άς άκούσουν τί συμβαίνει επί 24ώρου βάσεως.

Χιλιάδες καραβίσια προβλήματα βρίσκουν άμεση λύση μέσω αιθέρων μέ τό VHF πού ζει καί κινείται παράνομα με ταμφιεσμένο, αλλά δέν ξέρω ποιό καί πού είναι οι Μασκαράδες!!!

Είναι μήπως οι άνθρωποι του Shipping πού άγωνιούν νά λύσουν τὰ προβλήματα τους μέσω των VHF ή άλλων άπηγορευμένων συσκευών καί πού κυκλοφορούν μέ ψευδώνυμα ή οι άλλοι πού έχουν χάσει όραση καί άκοή γιατί ή ένόρασή τους σκεπάστηκε στο πούσι, πού έν τούτοις, άφθονεί στη χώρα του Ήλιου.

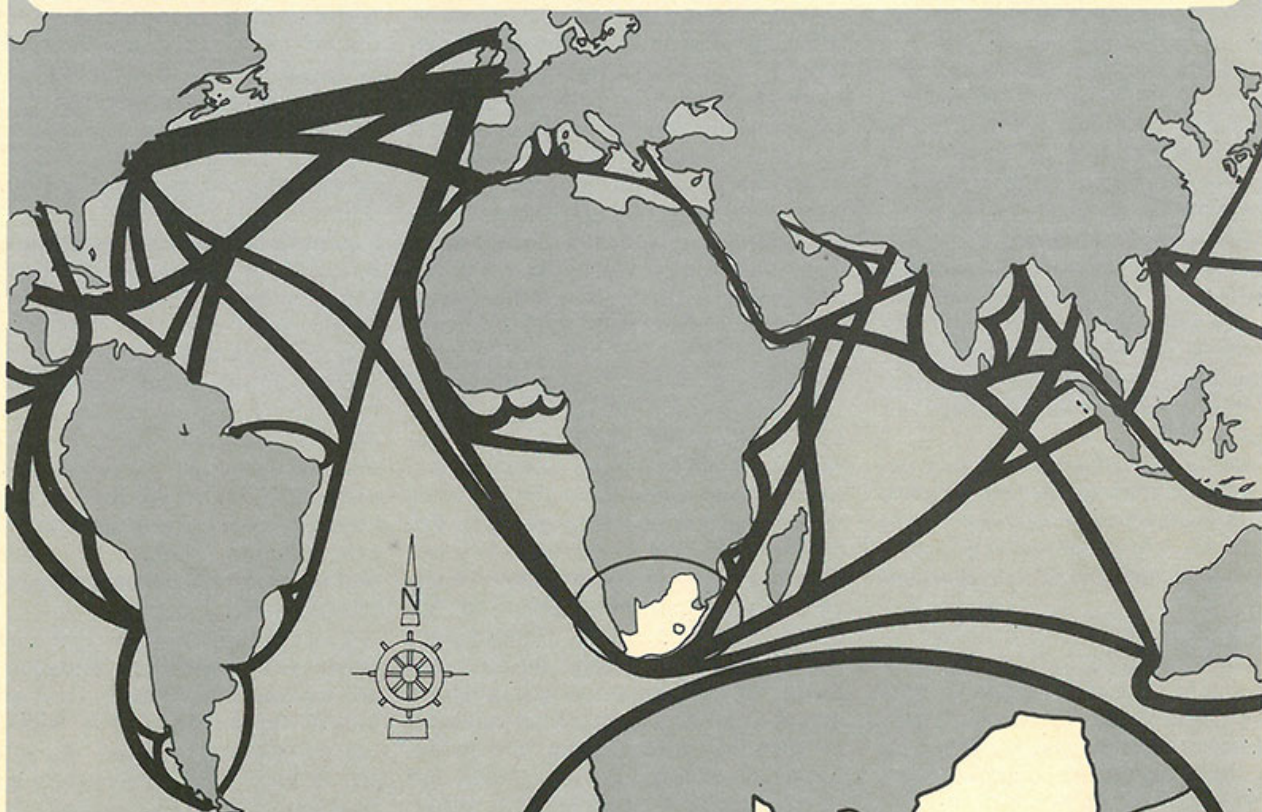
Τά φοβερά κουτιά των VHF των Γραφείων είναι παράνομα, άπηγορευμένα καί σχεδόν καταραμένα γιατί κάποιοι Μάγοι της φυλής τάχουν Ξορκισμένα μιά καί (σοβαρά μιλάμε) διακυβεύουν τίς πτήσεις, τήν Έθνική Άσφάλεια, διευκολύνουν τίς κάθε μορφής λαθρεμπορίες καί άρχαιοκαπηλίες κλπ., κλπ.

Πρόκειται ίσως γιά «δόγμα σκοταδικό» πού δέν έχει ταίρι στις έλεύθερες χώρες του κόσμου τούτου.

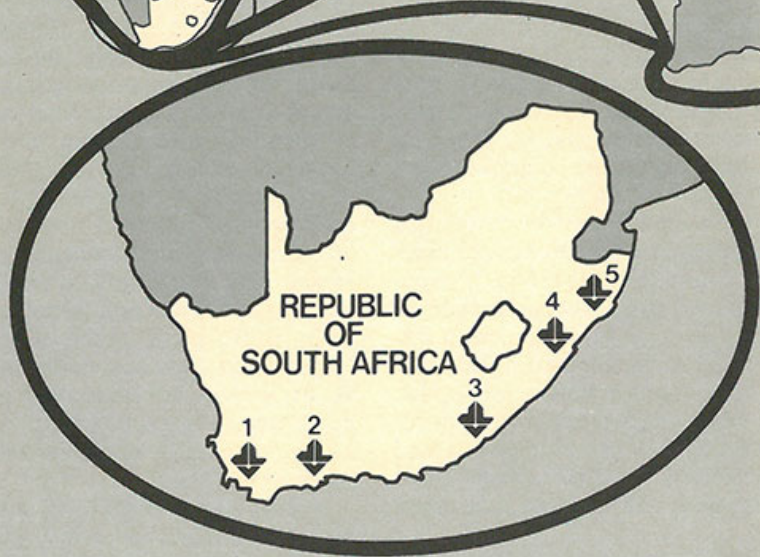
Ό ΟΤΕ χάνει έν όνόματι αυτού του δόγματος ένώ όλοι οι Έφοπλιστάι είναι παράνομοι καί πιστεύουμε πώς τό πράγμα θά γίνει άπλό (όπως παντού) άν ή Διοίκηση του ΟΤΕ άσχοληθεί μέ τήν «φάλαινα» του Shipping τόσο όσο άσχολείται μέ τούς «κοριούς» του. (Χωρίς αυτό νά σημαίνει πώς καί οι «άλλοι» πού καβάλησαν ή θά καταβαλήσουν τήν φορβάδα της έξουσίας δέν άσχολήθηκαν ή δέν θά άσχοληθούν μέ άλλα ... ζωΰφια!!).

Τό YEN καί ό Ύπουργός του πού τελευταία έχει άποδείξει ότι διαπνέεται από έπικοδομητικό, δημιουργικό καί ύψηλών συχνοτήτων πνεύμα άς σηκώσει τίς πεσμένες κεραίες του Σκάφους της Ναυτιλίας, γιατί πάντα οι σκοποί προηγούνται των σκοπιμοτήτων καί οι σκοποί της Ναυτιλίας καί του (Ξορκισμένου) έτους 2000 είναι καί «Τηλεπικοινωνιακοί» του εύρους καί των δυνατοτήτων της έποχής μας.

DORBYL GROUP SHIP REPAIR IN SOUTH AFRICA



**Rounding the
South African
coast, you'll
have access
to top quality
ship repair by
Dorbyl Group at
every port along
the way . . .**



1 Cape Town

Ocean Road
Table Bay Harbour
Far End Sturrock Docks
8001 CAPE TOWN
PO Box 2616
8000 CAPE TOWN
Telephone: 475170
Telex: 5-27981
Telegrams: "Dorlonsa"
Cape Town
Telefax: (021) 476038

2 Mossel Bay

Old Stewards & Lloyds
Building
Voorbaai
PO Box 535
MOSSSEL BAY 6500
Telephone: 5-8180
Telex: 5-20439
Telefax: (04441) 5178

3 East London

Military Road
1 Industrial Sites
West Bank
5201 EAST LONDON
PO Box 373
5200 EAST LONDON
Telephone: 46-3470
Telex: 25-0249
Telefax: (0431) 461317

4 Durban

1 Belfast Road, Bayhead
4001 DURBAN
PO Box 932
4000 DURBAN
Telephone: 25-1511
Telex: 6-28100/6-50073
Telegrams: "Dorbyl" Durban
Telefax: (031) 258812

5 Richards Bay

Eutectic Point, Alton
Industrial Township
3900 RICHARDS BAY
PO Box 82
3880 EMPANGENI
Telephone: 51241
Telex: 6-20984
Telefax: (0351) 51245



A member of the
Dorbyl Group
of Companies

Τό πλήρες κείμενο τῆς νέας συμβάσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων

Ἐπεγράφη καί ἐστάλη στό ΥΕΝ γιά ἐπικύρωση ἡ συλλογική σύμβαση τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων γιά τό 1988. Ἐπίσης ὑπεγράφη καί ἐστάλη στό Ὑπουργεῖο γιά ἐπικύρωση ἡ συλλογική σύμβαση τῶν πληρωμάτων τῶν μεσογειακῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων καί κρουαζιεροπλοίων, ἐνῶ ἀπό τό ΥΕΝ ἐπικυρώθηκε ἡδη ἡ συλλογική σύμβαση τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Ἡ συλλογική σύμβαση τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων γιά τό 1988 ἔχει ὡς ἑξῆς:

ΜΕΡΟΣ Α'

ΑΡΘΡΟ 1

1. Μισθολόγιο

α. Τό μισθολόγιο τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων πάνω ἀπό 4.500 τόνους d.w. καί οἱ ἀποδοχές κάθε εἵδους καθορίζονται ἀπό τήν 1η Ἰανουαρίου 1988 καί ἰσχύουν μέχρι τή 31 Δεκεμβρίου 1988 σέ δραχμές ὅπως ἀναφέρεται παρακάτω.

β. Ὁ ναυτικός ἔχει τό δικαίωμα, ἂν θέλει, νά πάρει στήν Ἑλλάδα τίς ἀποδοχές του κάθε εἶδους ἀπό τήν ἐφοπλιστική ἐπιχείρηση σέ δραχμές μέ ἐκχώρηση συναλλάγματος ἢ σέ ἐλεύθερο συνάλλαγμα. Παράλληλα διατηροῦνται ὅλες οἱ συναλλαγματικές διευκολύνσεις πού ἰσχύουν μέχρι σήμερα γιά τόν ναυτικό ἐκ μέρους τοῦ κράτους.

γ. Οἱ εἰσφορές στό ΝΑΤ ὑπολογίζονται σέ δραχμές καί καταβάλλονται σέ ἐλεύθερο συνάλλαγμα ἐπὶ Λονδίνου ἢ Νέας Ὑόρκης μέ τήν ἐπίσημη τιμή ἀγορᾶς ἀπό τήν Τράπεζα τῆς Ἑλλάδας κατά τήν ἡμέρα καταβολῆς.

ΠΑΡΑΡΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Ἐφ' ὅσον ἡ εἰδικότητα τοῦ ἠλεκτρολόγου προβλέπεται ἀπό τίς ἑγκριτικές Πράξεις νηολόγησης τῶν πλοίων καί μέ τή προϋπόθεση ὅτι ὁ ἠλεκτρολόγος ἔχει ἀδεια εἰδικότητας συντηρητῆ ἢ ἀνώτερη ἀπό αὐτή καί ἀκόμα, τρία χρόνια ὑπηρεσία στή θάλασσα σάν βοηθός ἠλεκτρολόγου ἢ ἠλεκτρολόγους.

2. Οἱ μισθοὶ πού σημειώνονται μέ ἀστερίσκο καταβάλλονται στοὺς κάτοχους πτυχίου ἢ ἀδειας ναυτικῆς ἱκανότητος ἢ σέ ὅσους ἔχουν ὑπηρεσία στήν θάλασσα πού τοὺς δίνει τό δικαίωμα γιά νά τά ἀποκτήσουν.

2. Πίνακας μισθολογίου

ΒΑΘΜΟΣ

ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ ΔΡΑΧΜΕΣ

Α. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ὑποπλοίαρχος.....	92.215
β. Ἀνθυποπλοίαρχος.....	80.205

Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανικός Α'.....	174.210
β. Μηχανικός Β'.....	92.215
γ. Μηχανικός Γ'.....	80.205

Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Ἀξιωματικός Α/Τ Α'.....	92.215
β. Ἀξιωματικός Α/Τ Β'.....	80.205

Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ (1).....

Ε. Κάτοχος πιστοποιητικοῦ ἱκανότητος γιά ἐκτέλεση βάρδιας στή γέφυρα.....	85.790
	80.205

ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ναύκληρος.....	68.470
β. Ξυλουργός.....	68.470
γ. Ναύτης*.....	64.125
δ. Ναύτης.....	46.760
ε. Δόκιμος Πλοίαρχος (ἀπόφοιτος Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	55.105
στ. Δόκιμος Πλοίαρχος.....	46.760
ζ. Ναυτόπαις.....	46.760
η. Κάτοχος πιστοποιητικοῦ ἱκανότητος γιά ἐκτέλεση βάρδιας στό Μηχανοστάσιο.....	80.205

Ζ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α'.....	78.975
β. Μηχανοδηγός Β'.....	70.045
γ. Ἀρχιθερμαστής.....	69.125
δ. Ἀντλιορός.....	69.125
ε. Λιπαντής*.....	68.470
στ. Λιπαντής.....	55.395
ζ. Δόκιμος Μηχανικός (ἀπόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	55.105
η. Δόκιμος Μηχανικός.....	46.760
θ. Ἀνθρακεύς.....	46.760
ι. Θερμαστής*.....	66.070
ια. Θερμαστής.....	46.760
ιβ. Καθαριστής (κάτοχος ἀδειας θερμαστή).....	66.070
ιγ. Καθαριστής*.....	46.760
ιδ. Καθαριστής.....	46.760

Η. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Δόκιμος Ἀσυρματιστής (ἀποφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	55.105
β. Δόκιμος Ἀσυρματιστής.....	46.760

Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος.....	71.450
β. Θαλαμηπόλος.....	68.470
γ. Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος ἀδειας).....	57.905
δ. Βοηθός θαλαμηπόλου (κάτοχος ἀδειας).....	57.905
ε. Βοηθός θαλαμηπόλου (χωρίς ἀδειας).....	46.760

3. Έπιδόματα**α. Έπιδόμα κατώτερου πληρώματος**

Στά μέλη του κατώτερου πληρώματος καταβάλλεται, επί πλέον του βασικού μισθού που αναφέρεται στη παράγραφο 1, μηνιαίο επίδομα (5.560) πέντε χιλιάδων πεντακοσίων εξήντα.

Τό επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται στους μη προσοντούχους ναυτικούς.

β. Έπιδόμα Κυριακών

αα. Για όλες τις Κυριακές που τό πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι καταβάλλεται επίδομα σε ποσοστό πού φθάνει τό είκοσι δύο τοίς εκατό (22%) τών μισθών πού καθορίζονται πιά πάνω σ' αυτό τό κεφάλαιο.

ββ. Τό επίδομα τούτου χορηγείται σέ όλα άνεξάρτως τά μέλη του πληρώματος, άνεξάρτητα από τό άν προσφέρεται ή όχι έκ μέρους τους κάποια ύπηρεσία. Όπωςδήποτε όμως, κάθε μέλος του πληρώματος, πού καλείται γι' αυτόν τόν σκοπό από τόν Πλοίαρχο, έχει υποχρέωση, κατά τις Κυριακές πού τό πλοίο παραμένει σέ λιμάνι ή ταξιδεύει, νά προσφέρει κάθε είδους ύπηρεσία μέχρι όκτώ ώρες, πού αναφέρεται στά καθήκοντα της ειδικότητάς του, πού όρίζονται από τόν Κανονισμό Έργασίας Φορτηγών πλοίων πάνω από 800 κ.ο.χ.

γγ. Έξ' ή σύμβαση ναυτολόγησης κάποιου μέλους του πληρώματος λυθεί γιά όποιοδήποτε λόγο πρίν περάσουν όλες οι Κυριακές πού πέφτουν στόν μήνα της απόλυσης, τότε αυτό τό επίδομα τών είκοσι δύο τοίς εκατό (22%) διαιρείται μέ τόν αριθμό όλων τών Κυριακών του μηνός και σ' αυτό τό μέλος του πληρώματος καταβάλλεται τό πηλίκο πού προκύπτει από τήν διαίρεση, πολλαπλασιασμένο μέ τόν αριθμό τών Κυριακών (σε λιμάνι και σε ταξίδι), κατά τις όποιες ό ναυτικός πού απολύεται προσέφερε τις ύπηρεσίες του πού αναφέρονται στη προηγούμενη παράγραφο.

γ. Έπιδόματα Άξιωματικών Άσυστάτων

αα. Για τήν συντήρηση τών ηλεκτρονικών ναυτιλιακών όργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα δραχμών (11.765) έντεκα χιλιάδων έπτακο-

σίων εξήντα πέντε στούς Άξιωματικούς Άσυστάτων, πού έχουν σχετικό πτυχίδ.

Γιά τήν ιδιωτική άνταπόκριση τών τηλεφωνημάτων του πληρώματος καταβάλλεται στόν Άσυστατιστή τό ποσό τών (9.345) δραχμών, έννέα χιλιάδων τριακοσίων σαράντα πέντε τόν μήνα, άνεξάρτητα από τόν πραγματικό αριθμό τών τηλεφωνημάτων πού γίνονται.

4. Διάρκεια ναυτολόγησης

Η διάρκεια ναυτολόγησης καθορίζεται σε έξι (6) μήνες γι' αυτούς πού ύπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και σε έπτά (7) μήνες γι' αυτούς πού ύπηρετούν σε πλοία ξερού φορτίου, άνεξάρτητα από τήν περιοχή πού βρίσκεται τό πλοίο.

5. Έρμηνευτική Δήλωση

Διευκρινίζεται από τά συμβαλλόμενα μέρη: α) ότι τό επάγγελμα του ναυτικού λόγω ιδιαιτεροτήτων του και τών ειδικών συνθηκών της ναυτικής έργασίας, έχει ληφθεί υπόψη από τούς εργοδότες, σάν ιδιόμορφο, βαρύ και άνθυγιεινό, και γι' αυτό τό λόγο έχουν καθιερωθεί μέσα από τις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Έργασίας ειδικοί όροι άμοιβής, μικρή διάρκεια ναυτολόγησης, ειδική άμοιβή γιά μεγάλη άδεια γιά κάθε μήνα έργασίας και άλλα, και συνεπώς έχουν δοθεί όλες οι οικονομικές ικανοποιήσεις στούς ναυτικούς γιά τήν πιά πάνω αίτία και καμμία άλλη οικονομική άπαίτηση τών ναυτικών δεν δημιουργείται γιά τήν ίδια αίτία ούτε θά δημιουργηθεί στή συνέχεια.

β. Ότι από τήν Πολιτεία έχουν θεσπισθεί ειδικές ασφαλιστικές διατάξεις, πού έχουν γίνει αποδεκτές και από τά συμβαλλόμενα μέρη, οι όποιες προβλέπουν όριο ήλικίας έξόδου από τό επάγγελμα του ναυτικού σε συνδυασμό μέ τόν χρόνο ασφάλισης του σε επίπεδα χαμηλότερα απ' αυτά πού ισχύουν γιά όσους άπασχολούνται σε έργασίες εξηράς και δηλώνεται και από τούς δύο συμβαλλομένους, ότι γιά τούς παραπάνω λόγους θά καταβληθούν κοινές προσπάθειες πρós τήν Πολιτεία γιά νά μήν αλλάξει τό όριο ήλικίας συνταξιοδότησης τών ναυτικών.

**ΑΡΘΡΟ 2
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ****1. Έπιδόμα Δεξαμενοπλοίων**

α. Ειδικά γιά τούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και πλοία τύπου ORE - BULK - OIL (O.B.O) καταβάλλεται επίδομα ίσο μέ τό δέκα τοίς εκατό (10%) του μισθού του προηγούμενου άρθρου, έφ' όσον τά πλοία αυτά χρησιμοποιούνται γιά τήν μεταφορά υγρών φορτίων.

β. Τό επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται έφ' όσον τό δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιείται γιά τήν μεταφορά υγρών, ξερών φορτίων πού δεν είναι εύφλεκτα. Στην περίπτωση αυτή ή διακοπή της καταβολής του επίδοματος αρχίζει μόλις έκδοθεί από τόν επιθεωρητή του νηογνώμονα (SURVEYOR) πιστοποιητικό γιά τήν καταλληλότητα του πλοίου γιά τήν φόρτωση ξερού ή άλλου φορτίου (όχι εύφλεκτου), και διαρκεί μέχρι τήν έναρξη φόρτωσης εύφλεκτου φορτίου.

γ. Τό επίδομα αυτό καταβάλλεται στούς ναυτικούς πού ύπηρετούν και σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) έφόσον αυτά, έκτός από τά άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή έκρηκτικά φορτία σε ποσότητα άνωτερη από ποσοστό 5% (πέντε τοίς εκατό) της χωρητικότητας του πλοίου (d.w.).

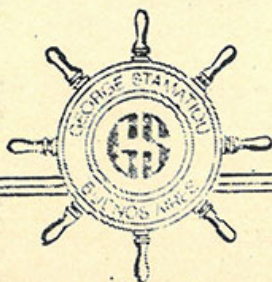
6. Στούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σε πλοία πού μεταφέρουν ύγραέρια καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο μέ τό είκοσι τοίς εκατό (20%) του μισθού του προηγούμενου άρθρου.

2. Καθαρισμός δεξαμενών δεξαμενοπλοίων

α. Για τόν καθαρισμό τών δεξαμενών τών δεξαμενοπλοίων καταβάλλονται κατά περίπτωση οι έξής άμοιβές:

αα. Για τό πλύσιμο τών δεξαμενών μέ μηχανήμα Butterworth και άν άκόμη άντί γιά νερό χρησιμοποιηθεί κάποια καυστική ουσία (π.χ. καυστική σόδα, εάν τά μέλη του πληρώματος δεν μπουν μέσα στις δεξαμενές και αυτή ή έργασία έκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες έργασίας, δεν καταβάλλεται ιδιαίτερη ά-

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

μοιβή. Έάν όμως εκτελείται σε μη εργάσιμες ώρες, καταβάλλεται ή συνηθισμένη άμοιβή.

ββ. Έάν τὰ μέλη του πληρώματος μπουν μέσα στις δεξαμενές για νά βγάλουν τὰ ιζήματα (κατακάθια) καί αὐτή ή εργασία εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας, καταβάλλεται άπλή ύπερωρία, εάν όμως εκτελείται σε μη έρ-

γάσιμες ώρες, διπλή ύπερωρία.

γγ. Για πλήρη καθαρισμό (GAS FREEING) τών δεξαμενών τών άντλιοστασιών, τών σωληνώσεων φορτίου καί τής σήραγγας άντλησης φορτίου ή καθαρισμού άπό ύπολείμματα άκάθαρτου πετρελαίου (dirty) για τήν μεταφορά καθαρού (clean) καταβάλλεται ή έξής άμοιβή:

Γιά πλοία μέχρι 22.000 τόννους	δρχ. 148.487
Γιά πλοία άπό 22.001 - 40.000 τόννους	δρχ. 197.982
Γιά πλοία άπό 40.001 - 60.000 τόννους	δρχ. 240.051
Γιά πλοία άπό 60.001 - 80.000 τόννους	δρχ. 284.599
Γιά πλοία άπό 80.001 - 110.000 τόννους	δρχ. 346.470
Γιά πλοία άπό 110.001 - 200.000 τόννους	δρχ. 371.218
Γιά πλοία άπό 200.001 τόννους καί πάνω	δρχ. 408.339

δδ. Τά παραπάνω ποσά αυξάνονται έπί πλέον σε ποσοστό 15% όταν πρόκειται για ειδικό καθαρισμό πετρελαίου (dirty), για φόρτωση σιτηρών.

εε. Για τόν καθαρισμό τών δεξαμενών τών δεξαμενοπλοίων άπό ξερό φορτίο για φόρτωση ύγρου φορτίου, τὰ ποσά πού αναφέρονται στην περίπτωση (γγ) καταβάλλονται μειωμένα κατά ποσοστό 55%.

στ. Διευκρινίζεται ότι στα ποσά πού καταβάλλονται στις προηγούμενες περιπτώσεις γγ - δδ- εε συμπεριλαμβάνεται καί ή άμοιβή για τό πλύσιμο τών δεξαμενών μέ μηχανήμα (Butterworth) καί τὰ μέλη του πληρώματος αναλαμβάνουν τήν ύποχρέωση νά καθαρίζουν αὐτούς τούς χώρους έντελώς ώστε νά είναι δυνατή ή έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού άπό τούς άρμόδιους έπιθεωρητές.

ζζ. Για τόν καθαρισμό τών δεξαμενών άπό ύπολείμματα ξερών φορτίων για τήν μεταφορά έπίσης παρόμοιων ξερών (σιτηρά), καταβάλλεται ή άμοιβή πού όρίζεται στό άρθρον 7 παρ. 1 (β) για τόν καθαρισμό τών κυτών τών συνηθισμένων φορτηγών πλοίων. (Οί τρεις δεξαμενές μία κεντρική καί δύο πλευρικές, θεωρούνται σάν ένα κύτος)

3. Σ' αὐτούς πού εργάζονται για τόν καθαρισμό τών δεξαμενών καί μπαίνουν μέσα σ' αὐτές προσφέρονται φόρμα καί παπούτσια πού χρησιμοποιούνται κατά τήν έκτέλεση αὐτῆς τῆς εργασίας καί πού άνήκουν στό πλοίο.

4. Για τή σύνδεση καί άποσύνδεση τών σωληνών παροχής φορτίου καταβάλλεται άμοιβή δραχμών (855) όκτακοσίων πενήντα πέντε για σωληνες διάμετρου 8 ίντσών καί δραχμών (1.730) χιλίων έπτακοσίων τριάντα για σωληνες μεγαλύτερης διάμετρου άπό 8 ίντσες.

5. Άντλιορός

Κατά τή διάρκεια τών φορτοεκφορτώσεων, ό άντλιορός βρίσκεται κάτω άπό τίς άμεσες διαταγές του άξιωματικού βάρδιας. Κατά τή διάρκεια του ταξιδιού, ό άντλιορός θά βρίσκεται κάτω άπό τίς διαταγές του Α' Μηχανικού καί θά φροντίζει άνάμεσα στά άλλα καθήκοντά του, καί για τή συντήρηση τών μηχανών καί τών μηχανημάτων του άντλιοστασίου.

ΑΡΘΡΟ 3 ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Οί ώρες εργασίας έχουν καθορισθεί καί παραμένουν στις σαράντα (40) τήν έβδομάδα, καί κατανέμονται ως έξής:

1. Προσωπικό καταστρώματος κατά τό ταξίδι

α. Οί ώρες εργασίας τών άντρών τῆς βάρδιας κατά τό ταξίδι όρίζονται σε σαράντα τήν έβδομάδα, δηλαδή όκτώ (8) ώρες κάθε μέρα άπό τή Δευτέρα μέχρι καί τήν Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο καί ή Κυριακή θεωρούνται σάν ήμέρες άργίας.

β. Έχοντας ύπ' όψη τήν άνάγκη νά συνεχίζονται κατά τό ταξίδι οί εργασίες όλες τίς ήμέρες τῆς έβδομάδας, τὰ μέλη του πληρώματος πού έχουν βάρδια είναι ύποχρεωμένα νά εκτελούν κατά τό ταξίδι τήν ύπηρεσία βάρδιας τό Σάββατο καί Κυριακή για ένα όκτάωρο.

γ. Οί ώρες εργασίας αὐτῶν πού ασχολούνται σε κάθε είδους εργασίες ήμέρας, όρίζονται σε σαράντα κάθε έβδομάδα, δηλαδή σε όκτώ (8) κάθε μέρα άπό τή Δευτέρα μέχρι καί τήν Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο καί ή Κυριακή

θεωρούνται σάν ήμέρες άργίας.

δ. Ό προσδιορισμός τών μελών του πληρώματος πού αποτελούν τίς βάρδιες, καθώς καί εκείνων πού όρίζονται για τίς εργασίες τῆς ήμέρας, είναι άπόλυτο δικαίωμα του Πλοίαρχου.

2. Προσωπικό μηχανοστασίου καί λεβητοστασίου κατά τό ταξίδι

α. Οί ώρες εργασίας τών άνδρών τῆς βάρδιας όρίζονται σε σαράντα (40) τήν έβδομάδα δηλαδή σε όκτώ (8) ώρες κάθε μέρα άπό τήν Δευτέρα μέχρι καί τήν Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο καί ή Κυριακή θεωρούνται σάν ήμέρες άργίας.

β. Έχοντας ύπ' όψη τήν άνάγκη νά συνεχίζονται κατά τό ταξίδι οί εργασίες όλες τίς ήμέρες τῆς έβδομάδας, τὰ μέλη του πληρώματος πού έχουν βάρδια είναι ύποχρεωμένα νά εκτελούν κατά τό ταξίδι τήν ύπηρεσία βάρδιας τό Σάββατο καί Κυριακή για ένα όκτάωρο.

γ. Οί ώρες εργασίας τών μελών του πληρώματος πού άπασχολούνται σε κάθε είδους εργασίες ήμέρας μηχανῆς καί λεβητοστασίου όρίζονται σε σαράντα (40) κάθε έβδομάδα, δηλαδή σε όκτώ (8) ώρες κάθε μέρα άπό τή Δευτέρα μέχρι καί τήν Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο καί ή Κυριακή θεωρούνται σάν ήμέρες άργίας.

δ. Ό προσδιορισμός τών μελών του πληρώματος του μηχανοστάσιου πού αποτελούν τίς βάρδιες, καθώς καί εκείνων πού όρίζονται για τίς εργασίες ήμέρας, άνήκει στον Α' Μηχανικό, ενώ ό Πλοίαρχος έχει τό δικαίωμα τελικής έγκρισης.

3. Προσωπικό καταστρώματος, μηχανοστάσιου, καί λεβητοστασίου στό λιμάνι.

α. Στο λιμάνι οί βάρδιες μπορεί νά διατηρηθούν έφ' όσον ό Πλοίαρχος κρίνει αὐτό αναγκαίο για λόγους ασφάλειας του πλοίου. Στη περίπτωση αὐτή ή εργασία του πληρώματος καθορίζεται άπό τίς διατάξεις περί εργασίας κατά τό ταξίδι.

β. Όταν οί βάρδιες διαλυθούν οί ώρες εργασίας όρίζονται σε σαράντα (40) τήν έβδομάδα, δηλαδή σε όκτώ (8) ώρες κάθε μέρα άπό τήν Δευτέρα μέχρι καί τήν Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο καί ή Κυριακή θεωρούνται σάν ήμέρες άργίας.

γ. Οί ώρες πού καθορίζονται σύμφωνα μέ τήν προηγούμενη παράγραφο κατανέμονται άπό τόν Πλοίαρχο συνήθως

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

ανάμεσα στις 8 το πρωί και στις 5 το απόγευμα, ενώ δίνεται ένα λογικό όριο για φαγητό. Έφ' όσον όμως συντρέχουν ειδικοί λόγοι, που οφείλονται σε κλιματολογικές συνθήκες, μπορεί οι ώρες να κατανέμονται από τον Πλοίαρχο ανάμεσα στις 6 το πρωί και τις 7 το απόγευμα.

δ. Στις περιπτώσεις που μετά την διάλυση τους οι βάρδιες διατηρούνται, ειδικά για το προσωπικό του λεβητοστάσιου ή και μηχανοστάσιου καταβάλλονται σ' αυτούς που υπηρετούν στις βάρδιες υπερωρίες για δύο (2) ώρες κατά τις ημέρες από Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, για τρεις (3) ώρες το Σάββατο και για τρεις (3) ώρες την Κυριακή.

ε. Σ' αυτούς που, εκτός από τους άντρες της βάρδιας του μηχανολεβητοστάσιου, παραμένουν μέσα στο πλοίο με εντολή του Πλοίαρχου, καταβάλλεται ή ίδια υπερωριακή αμοιβή, που καταβάλλεται για την ίδια αιτία και στο προσωπικό καταστρώματος.

Έννοείται ότι οι άντρες της βάρδιας θα εκτελούν και τις εργασίες του νυκτοφύλακα και θα διατηρούν τις φωτιές των λεβητών για τη λειτουργία των μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης του πλοίου, χωρίς άλλη αμοιβή και στη περίπτωση που το πλοίο παραμένει πλωγιοδετημένο στο λιμάνι, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωσή του.

στ. Εάν το πλοίο βρίσκεται «ἐπ' αγκύρα» και δεν εκτελεί φορτοεκφόρτωση, καταβάλλεται υπερωρία δύο (2) ωρών κατά τις ημέρες από τη Δευτέρα μέχρι και την Κυριακή.

ζ. Τα πιο πάνω ισχύουν και για το προσωπικό μηχανοστάσιου σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης.

4. Προσωπικό ασφάλειας

α. Στο λιμάνι, κατά το τέλος της εργασίας της ημέρας το 1/3 των αξιωματικών και το 1/4 του κατώτερου προσωπικού παραμένει εκ περιτροπής στο πλοίο για την ασφάλειά του, με βάση πίνακα που καταρτίζεται από τον Πλοίαρχο και γνωστοποιείται κατάλληλα στο πλήρωμα. Από αυτή την υποχρέωση δεν εξαιρείται κανένας εκτός από τον Α' Μηχανικό.

β. Στις περιπτώσεις που μετά τη διάλυση τους οι βάρδιες διατηρούνται, ει-

δικά για το προσωπικό καταστρώματος καταβάλλεται σ' αυτούς που υπηρετούν στη βάρδια υπερωρία για δύο (2) ώρες κατά τις ημέρες από Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή και για τρεις (3) ώρες το Σάββατο και τρεις (3) ώρες την Κυριακή.

γ. Προκειμένου για το προσωπικό του μηχανοστάσιου και λεβητοστάσιου, ο πίνακας που αναφέρεται στο εδάφιο (1) καταρτίζεται από τον Α' Μηχανικό και εγκρίνεται από τον Πλοίαρχο.

δ. Στην περίπτωση που ανατεθεί στον Αξιωματικό καταστρώματος, που παραμένει στο πλοίο για την ασφάλειά του, υπηρεσία πέραν από τη συνηθισμένη επίβλεψη για την ασφάλεια του πλοίου, στον δέ Αξιωματικό μηχανής πέραν από τη συνηθισμένη επίβλεψη της ομαλής λειτουργίας του μηχανοστάσιου, καταβάλλεται υπερωρία κατά τη διάρκεια αυτής της υπηρεσίας.

ε. Σαν συνηθισμένη επίβλεψη θεωρείται εκείνη που προβλέπεται για τους Αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής αντίστοιχα, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 127 και σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 129 του Κανονισμού Έργων σε φορτηγά πλοία, πάντα από 800 κοχ., που εγκρίθηκε με το Β.Δ. αριθ. 806/70.

5. Ξυλουργός

Οι ώρες εργασίας του Ξυλουργού είναι οι ίδιες με τις ώρες των υπόλοιπων αντρών καθημερινής εργασίας. Ο Ξυλουργός οφείλει να εκτελεί κάθε Ξυλουργική εργασία, που διατάσσεται από τον Πλοίαρχο, σε οποιοδήποτε διάστημα και χώρο του πλοίου καθώς και κάθε εργασία που προβλέπεται από τον Κανονισμό Έσωτερικής Υπηρεσίας ε-

αα. Στον μάγειρο κάθε μήνα και για 167 ώρες

ββ. Στον βοηθό μάγειρο κάθε μήνα και για 137 ώρες

γγ. Στον θαλαμηπόλο κάθε μήνα και για 167 ώρες

δδ. Στους βοηθούς θαλαμηπόλους κάθε μήνα και για 137 ώρες,

ε. Η εργασία κατανέμεται από τον Πλοίαρχο κατά την κρίση του ως εξής:

αα. Κατά το ταξίδι και στο λιμάνι - άγκυροβόλιο, έφ' όσον δεν διαλύονται οι βάρδιες ολόκληρου του πληρώματος, ανάμεσα στις 6 το πρωί και στις 8 το βράδυ.

ββ. Στο λιμάνι - άγκυροβόλιο, έφ' όσον διαλύονται οι βάρδιες ολόκληρου του πληρώματος έστω κι αν παραμένουν ειδικά οι βάρδιες μηχανολεβητοστασίου, από τις 6 το πρωί μέχρι

κτός από την αρχική τοποθέτηση των παραφραγμάτων.

6. Προσωπικό γενικών υπηρεσιών κατά το ταξίδι και στο λιμάνι

α. Οι ώρες εργασίας του προσωπικού γενικών υπηρεσιών κατά το ταξίδι και στο λιμάνι ορίζονται σε σαράντα (40) την εβδομάδα, δηλαδή σε οκτώ (8) ώρες κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι και Παρασκευή ενώ το Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται σαν ημέρες άργίας.

β. Έχοντας υπ' όψη την ανάγκη να συνεχίζονται κατά το ταξίδι και στο λιμάνι οι εργασίες όλες τις ημέρες της εβδομάδας, τα μέλη του πληρώματος των Γενικών Υπηρεσιών έχουν υποχρέωση να εκτελούν στο ταξίδι και στο λιμάνι την υπηρεσία τους το Σάββατο και Κυριακή για ένα οκτάωρο.

γ. Για όλες τις Κυριακές, άργιες κάθε μήνα που περνά σε ταξίδι ή στο λιμάνι το Προσωπικό των Γενικών Υπηρεσιών, καταβάλλεται ή πρόσθετη αμοιβή, που προβλέπεται από το άρθρο 3 αυτής της σύμβασης, υπό τύπο επιδόματος, που ορίζεται σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) πάνω στον μισθό ενέργειας που ορίζεται στο άρθρο 1 αυτής έδω της Συλλογικής Σύμβασης.

δ. Έχοντας υπ' όψη ότι, λόγω της φύσης της εργασίας που προσφέρει στο πλοίο το προσωπικό των Γενικών Υπηρεσιών, δεν είναι δυνατή ή εκτέλεση των καθηκόντων του μέσα στις ώρες εργασίας που ορίζονται πιο πάνω, χορηγείται, ανεξάρτητα από το επίδομα 22% κατά το ταξίδι και στο λιμάνι που καταβάλλεται σ' αυτό το προσωπικό και ή έδω υπερωριακή αμοιβή:

δρχ. 86.172

δρχ. 57.403

δρχ. 82.665

δρχ. 57.403

και τις 6 το βράδυ.

γγ. Στο λιμάνι - άγκυροβόλιο, έφ' όσον οι ώρες εργασίας του πληρώματος παρατείνονται πέραν από τις 5 το απόγευμα, λόγω κλιματολογικών συνθηκών, ανάμεσα στις 6 το πρωί και στις 8 το βράδυ.

στ. Για τον μάγειρο λόγω της εργασίας του, για την παρασκευή ψωμιού, οι ώρες εργασίας ορίζονται σ' όλες τις περιπτώσεις από τις 6 το πρωί μέχρι τις 6 το βράδυ, με μία ώρα διακοπή το μεση-

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 — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

μέρι.

ζ. Στόν θαλαμηπόλο, βοηθούς θαλαμηπόλου καί βοηθούς μάγειρου δίνεται κατά την κρίση του Πλοίαρχου μία ώρα διακοπή τὸ μεσημέρι.

η. Έννοείται ὅτι, μέσα στὶς ὥρες πού καθορίζονται μ' αὐτὰ τὸν τρόπο, τὸ προσωπικὸ τῶν Γενικῶν ὑπηρεσιῶν εἶναι ὑποχρεωμένο νά ἐκπληρώνει καθήκοντά του μέ τὴν ἐπιμέλεια πού πρέπει, ἐνῶ ἀποκλείεται ἡ παροχή ἐπὶ πλέον ὑπερωρῶν.

θ. Στόν μάγειρο καταβάλλεται συνεχῶς χωρὶς διακοπὴ ἐκτός ἀπὸ τὸν μισθό του καί εἰδικὸ ἐπίδομα ἀρτοποιήσεως δραχμῶν (7.835) ἐπτά χιλιάδων ὀκτακοσίων τριάντα πέντε τὸν μήνα, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει στὸ πλοῖο μηχανικὸ ζυμωτήριο, σέ ἀντίθετη περίπτωση τὸ ἐπίδομα αὐτὸ εἶναι δραχμές (9.145) ἐννέα χιλιάδων ἑκατὸ σαράντα πέντε τὸ μήνα.

Παρασκευὴ ψωμοῦ γίνεται μόνο στὸ ταξίδι. Σέ περίπτωση πού δὲν ὑπάρχει κατάλληλο ψωμί στὸ λιμάνι, ὁ μάγειρος ἔχει ὑποχρέωση νά παρασκευάζει ψωμί χωρὶς ἄλλη ἀμοιβή. Ἐπίσης εἶναι ὑποχρεωτική, χωρὶς ἄλλη ἀμοιβή, ἡ παρασκευὴ ψωμοῦ σέ περίπτωση πού τὸ πλοῖο, βρίσκεται «ἐπ' ἀγκύρα» (στή ράδα), καί δὲν ἐπικρινῶνται μέ τὴν ξηρὰ γιὰ τὴν προμήθεια ἄλλων ἐφοδίων καί ὑλικῶν. Τὸ ἐπίδομα αὐτὸ δὲν καταβάλλεται ἂν τὸ πλοῖο παραμένει στὸ λιμάνι, ἐκτός γιὰ λόγους φορτοεκφόρτωσης καί δὲν προασκευάζεται ψωμί σ' αὐτό.

ι. Δὲν καταβάλλεται πρόσθετη ἀμοιβή γιὰ τὴν παρασκευὴ ψωμοῦ καί παρασκευὴ φαγητοῦ γιὰ πρόσωπα πού βρίσκονται στὸ πλοῖο πέρα ἀπὸ τὴν σύνθεση τοῦ πληρώματος, ἐάν αὐτὰ τὰ πρόσωπα εἶναι ναυτικοί καί δὲν καταβάλλεται ναῦλος γιὰ τὴ μεταφορὰ τους.

ια. Ἐάν τὸ πλοῖο μεταφέρει ἐπιβάτες πού πλήρωσαν ναῦλο ἢ ἐπισκευαστικά συνεργεῖα ἢ παρὰν ἀπὸ τρία (3) συνολικὰ ἐνήλικα μέλη τῶν οἰκογενειῶν των ναυτολογημένων ναυτικῶν, κατάβάλλεται ἐκτακτὴ ἀμοιβή δραχμῶν (560) πεντακοσίων ἐξήντα τὴν ἡμέρα γιὰ κάθε ἐπιβάτη. Τὸ ποσὸ αὐτὸ μοιράζεται ἴσα στοὺς δύο κλάδους τῶν μάγειρων καί τῶν θαλαμηπόλων.

ιγ. Συμφωνεῖται ὁ βοηθὸς μάγειρου καί ὁ ἕνας βοηθὸς θαλαμηπόλου νά ἔχουν τὴ σχετικὴ ἀδεία, ὁ μὲν πρῶτος Γ' τάξης, ὁ δὲ δεύτερος ἀδεία θαλαμηπόλου.

ιδ. Ὁ καθαρισμὸς, ἡ συντήρηση καί ἡ ἀπόψηξη τῶν ηλεκτρικῶν ψυγείων τροφίμων γίνεται ἀπὸ τὸν θαλαμηπόλο καί

καταβάλλεται ἰδιαίτερη ἀμοιβή ἐκ δραχμῶν (8.825) ὀκτὼ χιλιάδων ὀκτακοσίων εἴκοσι πέντε, τὸ μήνα ἐφ' ὅσον ἐγίνε αὐτὴ ἡ ἐργασία. Ἡ ἰδιαίτερη αὐτὴ ἀμοιβή δὲν ἀποτελεῖ τακτικὸ μηνιαῖο ἐπίδομα τοῦ θαλαμηπόλου, ἀλλὰ καταβάλλεται κάθε φορὰ πού αὐτός, ἐκτός ἀπὸ τὴ συνηθισμένη ἐργασία καθαρισμοῦ καί συντήρησης τῶν ψυγείων τροφίμων, ἐκτελέσει μέ ἐγκρίση τοῦ Πλοίαρχου καί τὴν ἐργασία ἀπόψυξης τους.

7. Νυκτοφύλακες

α. Οἱ ὥρες ἐργασίας τῶν νυκτοφυλάκων εἶναι 12 συνεχεῖς, ἀπὸ τὶς 6 μ.μ. μέχρι τὶς 6 π.μ. τῆς ἐπόμενης ἡμέρας. Οἱ τέσσερις (4) ὥρες ἐργασίας τῶν νυκτοφυλάκων, ἐπὶ πλέον τῶν ὀκτῶ, κατὰ τὶς καθημερινές, οἱ ὀκτὼ (8) ὥρες τὸ Σάββατο καί οἱ τέσσερις (4) τῆς Κυριακῆ ὑπολογίζονται σάν ὑπερωρίες. Ἐπίσης κάθε ἐργασία τους πού ἐκτελέστηκε μέσα στὶς ὀκτὼ (8) προηγούμενες ἢ ὀκτὼ (8) ἐπόμενες ὥρες ἀπὸ τὴ βάρδια τους θεωρεῖται ὑπερωρία.

β. Ἐάν στὸ νυκτοφύλακα καταστρώματος ἀνατεθεῖ ἐργασία πού δὲν περιλαμβάνεται στὰ καθήκοντα νυκτοφύλακα, καταβάλλεται, ἐκτός τῶν πῶ πάνω ἀμοιβῶν, ὑπερωρία γιὰ τὶς ὥρες κατὰ τὶς ὁποῖες ἐκτέλεσε αὐτὴ τὴν ἐργασία.

γ. Στούς θερμοστές νυκτοφύλακες σέ πλοῖα πού χρησιμοποιοῦν γιὰ καύσιμη ὕλη γαιάνθρακες, ἐκτός ἀπὸ τὶς ὑπερωρίες γιὰ τὶς ἐργασίες τους πέραν ἀπὸ τὸ ὀκτάωρο, καταβάλλεται καί ἀμοιβή γιὰ τὴ διατήρηση τῆς φωτιᾶς τῶν καζανιῶν γιὰ τὴν παραγωγή τῆς ἀναγκαίας πίεσης τοῦ ἀτμοῦ γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῆς φορτοεκφόρτωσης μέ τὰ μηχανήματα τοῦ πλοῖου.

Ἡ ἀμοιβή αὐτὴ ὑπολογίζεται σάν ὑπερωρία, ἀλλὰ μόνο γιὰ τὶς μισὲς ὥρες πού ἐργάστηκαν τὰ μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης.

Ἐτσι, ἐάν τὰ μηχανήματα ἐργάστηκαν σ' ὅλο τὸ διάστημα τοῦ δωδεκάωρου τῆς βάρδιας τοῦ θερμοστῆ νυκτοφύλακα, αὐτὸς θά πάρει τὴν τετράωρη ὑπερωρία (διαφορὰ μεταξύ ὀκτῶ (8) καί δώδεκα (12) ὥρων) καί ἐπὶ πλέον ὑπερωρία γιὰ ἕξι (6) ὥρες, δηλαδὴ σύνολο δεκάωρη ὑπερωρία. Ἐάν τὰ μηχανήματα ἐργάστηκαν δέκα (10) μόνο ὥρες, θά πάρει τὴν τετράωρη ὑπερωρία καί ἐπὶ πλέον πεντάωρη, δηλαδὴ σύνολο ἐννέα (9) ὥρων ὑπερωρία καί οὕτω καθ' ἑξῆς.

8. Ἡμέρες ἀφίξης καί ἀναχώρησης.

α. Οἱ βάρδιες κατὰ τὸ ταξίδι μπορεῖ

κατὰ τὴν κρίση τοῦ Πλοίαρχου νά ἀρχίσουν 12 ὥρες πρὶν ἀπὸ τὴν ἀναχώρηση τοῦ πλοῖου καί νά τελειώσουν 12 ὥρες μετὰ τὴν ἀφίξη.

β. Κατὰ τὶς ἡμέρες Σάββατο καί Κυριακή, ὅτ' ἂν πλησιάζει ἡ ἀφίξη ἢ ἡ ἀναχώρηση τοῦ πλοῖου, ἐάν κατὰ τὴν κρίση τοῦ Πλοίαρχου οἱ βάρδιες καθορίζονται μέσα σέ δώδεκα (12) ὥρες πρὶν ἀπὸ τὴν ἀναχώρηση ἢ συνεχίζονται γιὰ δώδεκα (12) ὥρες μετὰ τὴν ἀφίξη, οἱ ἐργασίες πού ἐκτελοῦνται ἀπὸ τὸ πλήρωμα ρυθμίζονται ἀπὸ τὶς διατάξεις πού ἰσχύουν γιὰ ἐργασία κατὰ τὸ ταξίδι.

γ. Οἱ διατάξεις πού ἀφοροῦν τὶς πῶ πάνω ἡμέρες ἀφίξης καί ἀναχώρησης ἐφαρμόζονται τόσο γιὰ τὰ τελικὰ ὅσο καί γιὰ τὰ ἐνδιάμεσα λιμάνια.

δ. Γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν πῶ πάνω διατάξεων, ἡ ἀφίξη θεωρεῖται ὅτι ἐγίνε ἀπὸ τὴ στιγμή πού τὸ πλοῖο ἀγκυροβόλησε στὴ θέση τῆς φόρτωσης ἢ ἐκφόρτωσης, ἢ δὲ ἀναχώρηση θεωρεῖται ὅτι ἀρχισε ἀπὸ τὴ στιγμή πού τὸ πλοῖο, πού πρόκειται νά ἀναχωρήσει, ἀποσπαστὴκε ἀπὸ τὸ ἀγκυροβόλιο τῆς φόρτωσης ἢ ἐκφόρτωσης.

9. Ἐναρξη καί λήξη ἡμέρας

Κάθε ἡμέρα, συμπεριλαμβανομένων καί τῶν Κυριακῶν καί τῶν ἑορτῶν σέ λιμάνι, θεωρεῖται ὅτι ἀρχίζει ἀπὸ τὴν 00.01 ὥρα καί τελειώνει τὴν 24.00 ὥρα.

ΑΡΘΡΟ 4 ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΜΟΙΒΗ (ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ)

1. Ἐάν ὁ ναυτικός διαταχθεῖ νά ἐκτελέσει πρόσθετη ἐργασία, δηλαδὴ πέραν ἀπὸ τὶς κανονισμένες ὥρες, εἶναι ὑποχρεωμένος νά τὴν ἐκτελέσει, δὲν μπορεῖ ὅμως ἡ πρόσθετη αὐτὴ ἐργασία νά ξεπερνᾷ τὶς τέσσερις (4) ὥρες μέσα στὸ 24ωρο.

2. Γιὰ τὴν πρόσθετη αὐτὴ ἐργασία καταβάλλεται στὸ ναυτικὸ πού τὴν ἐκτέλεσε πρόσθετη ἀμοιβή (ὑπερωρία) ἢ ὁποῖα ὑπολογίζεται ὡς ἑξῆς:

Τὸ ποσὸ τοῦ μηνιαίου βασικοῦ μισθοῦ διαιρεῖται μέ τὶς ὥρες τῆς μηνιαίας ὑποχρεωτικῆς ἀπασχόλησης, οἱ ὁποῖες βρίσκονται μέ τὴν διαίρεση τῶν ἐβδομάδων τοῦ χρόνου διὰ δώδεκα μηνῶν καί μέ τὸν πολλαπλασιασμό τοῦ πηλίκου 4,33 πού προκύπτει ἀπ' αὐτὴ τὴ διαίρεση ἐπὶ τὶς ὥρες τῆς ἐβδομαδιαίας ὑποχρεωτικῆς ἀπασχόλησης πού ἰσχύει κά-

PHONES: 675.4321, 321.7588

TELEX: 87517

FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

θε φορά. Μέ βάση αυτόν τον υπολογισμό οι ώρες της μηνιαίας υποχρεωτικής απασχόλησης φθάνουν στις 173 (έκατόν εβδομήντα τρεις).

3. μετά το τέλος αυτής της πρόσθετης τετράωρης εργασίας απαγορεύεται άλλη πρόσθετη εργασία, εκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης που αφορά την ασφάλεια του πλοίου του φορτίου και των επιβαινόντων όποτε για την έκτακτη αυτή υπερωριακή εργασία καταβάλλεται η αμοιβή που υπάρχει στον παρακάτω πίνακα υπερωριών αυξημένη στο διπλάσιο.

4. Για την πρόσθετη εργασία στην οποία αναφέρονται οι προηγούμενες παρ. 1 και 2, η υπερωριακή αμοιβή του ναυτικού που προκύπτει από την εφαρμογή της παρ. 1 αυξάνεται επί πλέον κατά 25%, ενώ στις περιπτώσεις της παρ. 3 αυξάνεται στο διπλάσιο και διαμορφώνεται σύμφωνα με τον πίνακα που ακολουθεί.

5. Χρόνος περισσότερο από μισή ώρα υπολογίζεται σαν μία ολόκληρη ώρα χρόνος λιγότερος από μισή ώρα δεν λαμβάνεται υπόψη.

6. Στόν Α' Μηχανικό καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή 4,33 ήμερομισθίων τον μήνα για την πρόσθετη εργασία του κατά τα Σάββατα, που υπολογίζεται πάντοτε στο βασικό μισθό.

7. Για τους Αξιωματικούς Ασύρματου, το ποσό των υπερωριών κατά μήνα, τόσο για τα πλοία γραμμών όσο και για τα άλλα φορτηγά πλοία ορίζεται πάγια σε (150) ώρες το μήνα δηλαδή σε δραχμές (99.900) ενενήντα, εννέα χιλιάδες εννεακόσιες. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται και οι υπερωρίες των άργιων που αναγράφονται στο άρθρον 9 αυτής της Σύμβασης.

Στά πιά πάνω κατ' αποκοπήν αναφερόμενα ποσά δεν περιλαμβάνονται οι υπερωρίες που αντιστοιχούν στο από 22% επίδομα Κυριακών, καλύπτουν όμως κάθε υπερωριακή εργασία των Αξιωματικών Ασύρματου της ειδικότητάς τους.

ΑΡΘΡΟ 5

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΓΙΑ ΥΠΕΡΩΡΙΑ ΟΠΟΤΕΔΗΠΟΤΕ ΚΙ ΑΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ

Δέν καταβάλλεται υπερωρία και στους Αξιωματικούς και στο κατώτερο προσωπικό για τις επόμενες εργασίες, τις οποίες υποχρεώνονται να εκτελούν και πέραν από τις κανονισμένες ώρες εργασίας σε οποιαδήποτε ώρα κατ' μέρα της εβδομάδας, δηλαδή:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ

ΒΑΘΜΟΣ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	άπλή υπερωρία	προσαυξη/νη μέ 25%	διπλή υπερωρία
Α. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ			
α. Υποπλοίαρχος.....	533	666	1.066
β. Ανθυποπλοίαρχος.....	464	580	928
Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ			
α. Μηχανικός Β'.....	533	666	1.066
β. Μηχανικός Γ'.....	464	580	928
Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ			
α. Αξιωματικός Α/Τ Α'.....	533	666	1.066
β. Αξιωματικός Α/Τ Β'.....	464	580	928
Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ			
Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γέφυρας.....	496	620	992
ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ			
α. Ναύκληρος.....	396	495	792
β. Ξυλουργός.....	396	495	792
γ. Ναύτης*.....	371	464	742
δ. Ναύτης.....	270	338	540
ε. Δόκ. Πλοίαρχος (απόφ. ΑΔΣΕΝ).....	319	399	638
στ. Δόκ. Πλοίαρχος.....	270	338	540
ζ. Ναυόπαις.....	270	338	540
Ζ' Κάτοχος πιστοπ. ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας μηχανοστασίου.....	464	580	928
Η. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ			
α. Μηχανοδηγός Α'.....	457	571	914
β. Μηχανοδηγός Β'.....	405	506	810
γ. Αρχιθερμαστής.....	400	500	800
δ. Αντλιοφόρος.....	400	500	800
ε. Λιπαντής*.....	396	495	792
στ. Λιπαντής.....	320	400	640
ζ. Δόκιμος Μηχανικός (απόφ. ΑΔΣΕΝ).....	319	399	638
η. Δόκιμος Μηχανικός.....	270	338	540
θ. Ανθρακεύς.....	270	338	540
ι. Θερμαστής*.....	382	478	764
ια. Θερμαστής.....	270	338	540
ιβ. Καθαριστής (κάτοχος αδείας θερμαστή).....	382	478	764
ιγ. Καθαριστής*.....	270	338	540
ιδ. Καθαριστής.....	270	338	640
Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ:			
α. Δόκιμος Α/Τ (απόφ. ΑΔΣΕΝ).....	319	399	638
β. Δόκιμος Α/Τ.....	270	338	540
Ι. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ			
α. Μάγειρος.....	413	516	826
β. Θαλαμηπόλος.....	396	495	792
γ. Βοηθός Μάγειρου (κάτοχος αδειας).....	335	419	670
δ. Βοηθός θαλ/πόλου (κάτοχος αδειας).....	335	419	670
ε. Βοηθός θαλ/πόλου (χωρίς αδεια).....	270	338	540

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEON GR.
TELEPHONE: 41.25.271

1. Στις περιπτώσεις ανώτερης βίας, πού αφορά την ασφάλεια του πλοίου, των ανθρώπων πάνω σ' αυτό ή το φορτίο ή την ασφάλεια του πλοίου από πολεμικούς κινδύνους, καθώς επίσης κ' στις περιπτώσεις γυμνασίων βαρκών ή πυρκαϊάς ή εγκατάλειψης, όπως και στις περιπτώσεις παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή πρόσωπα σε κίνδυνο, όλα δέ αυτά σύμφωνα με την απόλυτη κρίση του Πλοιάρχου.

2. Για εργασία λόγω ανάγκης πού αφορά χειρισμούς αναχώρησης, άγκυροβολίας, όρμισης και ασφάλειας του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου.

ΑΡΘΡΟ 6

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΓΙΑ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΜΟΙΒΗ ΕΦ' ΟΣΩΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕΣΑ ΣΤΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΕΝΕΣ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Δεν καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή (υπερωρία) για τις παρακάτω εργασίες εφ' όσον αυτές γίνονται κατά τις ώρες βάρδιας ή κατά τις κανονισμένες ώρες εργασίας.

1. Άξιωματικοί Μηχανοστασίου.

α. Για τη μεταγύγιση πετρελαίου από δεξαμενή σε δεξαμενή και για το γέμισμα και άδειασμα του θαλάσσιου έρματος (σαβούρας).

β. Για τις συνθησιμένες εργασίες συντήρησης μηχανής και βοηθητικών μηχανημάτων.

2. Έργασίες Καταστροφώματος:

α. Για τό άνοιγμα και τό κλείσιμο τών κυτών.

β. Για τόν καθαρισμό από τη σκουριά τών έλασμάτων. Έφ' όσον αυτός γίνεται με ηλεκτρικό σφυρί ή αερόσφυρο, ή εργασία αυτή θά αναθέτουμε σε προσωπικό πού θά αλλάζει έτσι ώστε τό άνώ-

τατο χρονικό όριο για την ειδική αυτή εργασία νά μή ξεπερνά τό δώρο την ή-μέρα για κάθε μέλος του πληρώματος.

γ. Για την απόρριψη σκουπιδιών καταστροφώματος.

δ. Για τη λίπανση τών βαρούλκων.

ε. Για την εξασφάλιση αντικείμενων καταστροφώματος, όταν έρχεται θαλασσοταραχή.

στ. Για την εργασία όπτηρος.

ζ. Για τόν καθαρισμό ύδροσυλλεκτών άμπαριού (κουτί σεντινών).

η. Για τόν χρωματισμό διαμερισμάτων και κλειστών χώρων γενικά, δηλαδή κυτών, άποθηκών, διαμερίσματος τιμονιού, διαδρόμων κλπ., σ' όλο τό ύψος τους σε λιμάνι και σε ταξίδι εφ' όσον τό πλοίο δέν κλυδωνίζεται και εφ' όσον δέν πρόκειται για εκτέλεση εργασιών πού άπαγορεύονται από την παρ. 2 του άρθρου 8 αυτής της Σύμβασης.

θ. Για τόν έξωτερικό χρωματισμό του πλοίου σε λιμάνι.

3. Έργασίες μηχανολεβητοστάσιου:

α. Για τόν καθαρισμό τών φίλτρων και του θερμοδοχείου.

β. Για τό πέταγμα τών σταχτών κάθε βάρδιας μέσα στον χρόνο αυτής της βάρδιας.

γ. Για τόν καθαρισμό του δάπεδου του μηχανολεβητοστάσιου.

δ. Για τό πλύσιμο και τόν χρωματισμό του μηχανολεβητοστάσιου κατά την παραμονή σε λιμάνι, άφου ή εργασία αυτή δέν μπορεί νά άνατεθεί στον θερμομαστή βάρδιας ή μηχανοδηγό βάρδιας.

ε. Για τη διατήρηση της φωτιάς τών καζανιών.

στ. Για τό άδειασμα τών βαρελιών μηχανόλαδου στις δεξαμενές του πλοίου πού γίνεται σε λιμάνι μέν, εφ' όσον δέν διατηρούνται οι βάρδιες από όλόκληρο τό κατώτερο προσωπικό του μηχανολεβητοστασίου, κατά τό ταξίδι δέ μόνον ά-

πό τούς λιπαντές και καθαριστές.

ζ. Για την παραλαβή καύσιμων.

η. Για εργασίες ηλεκτρολογικές, υδραυλικές, μηχανών βαρκών και χειροκίνητων άντλιών, εφ' όσον δέν εκτελούνται κάτω από τό δάπεδο (πανιόλο) του μηχανολεβητοστάσιου και κάτω από τόν έσχαροειδή προφυλακτήρα (γραδελάδα) του άντλιοστάσιου.

θ. Για τη διατήρηση από τόν νυχτοφύλακα της φωτιάς τών καζανιών για τη λειτουργία τών μηχανημάτων φωτισμού, θέρμανσης και ψυγείου του πλοίου.

4. Γενικές εργασίες:

α. Για την παραλαβή τών υλικών μέ βαρούκο από την πλευρά του πλοίου (σόττο παλάγκο) την τοποθέτησή τους στο κατάστρωμα και, στή συνέχεια, τό μοίρασμα, τη μεταφορά και την τοποθέτησή τους στις άποθήκες του πλοίου κατά κλάδους.

β. Για την παράδοση με τόν ίδιο παραπάνω τρόπο τών άκάθαρτων ειδών ρουχισμού για πλύσιμο και παραλαβή τους.

γ. Για τό πλύσιμο και καθαρισμό τών διαμερισμάτων του πληρώματος, καθώς και για τόν χρόνο πού απαιτείται για την αλλαγή βάρδιας.

5. Γενικές παρατηρήσεις:

Άσχετα από τις παραπάνω εργασίες, πού αναφέρονται ένδεικτικά, όλο τό προσωπικό, όποιασδήποτε κατηγορίας, έχει υποχρέωση μέσα στις κανονισμένες ώρες εργασίας, χωρίς ιδιαίτερη άμοιβή, νά εκτελεί όλες τις εργασίες πού καθορίζονται από τόν Έσωτερικό Κανονισμό Έγερσίας στα Έμπορικά Πλοία και, γενικότερα, τών εργασιών πού ανήκουν στην ειδικότητα του ναυτικού.

(Τό Β' μέρος της νέας συμβάσεως θά δημοσιευθεί στο έπόμενο)

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 - 4138.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

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

ΟΙ ΙΑΠΩΝΕΣ ΕΙΣΕΡΧΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Σύμφωνα με πρόσφατες αποφάσεις οι Ιάπωνες καταπιάστηκαν σοβαρά με την υπόθεση της τουριστικής ναυτιλίας και ήδη δύο ιαπωνικές εταιρίες παρουσίασαν σχέδιά τους για τη ναυπήγηση ισάριθμων κρουαζιερόπλοιων τα οποία προγραμματίζονται να δρομολογηθούν το 1989.

Ο ετήσιος αριθμός επιβατών σε κρουαζιερόπλοια κάθε χρόνο κυμαίνεται περί τα 3 εκατομμύρια, από τους οποίους το 80% είναι Αμερικανοί και σήμερα 100 περίπου κρουαζιερόπλοια ταξιδεύουν τους ωκεανούς εκτελώντας διάφορες κρουαζιέρες. Μερικές από τις περισσότερες γνωστές και προσοδοφόρες περιοχές όπου δρᾷ η τουριστική ναυτιλία είναι η Καραϊβική Θάλασσα και η Μεσόγειος, όπου Ευρωπαίοι και Αμερικανοί τουρίστες απολαμβάνουν άνετες θαλασσινές εκδρομές διαρκείας από τρεις ημέρες έως ένα μήνα.

Συγχρόνως ο αριθμός των Ιαπώνων τουριστών που ταξιδεύουν στο εξωτερικό υπερβαίνει κατ' έτος τους 5 εκατομ. επιβάτες, τοποθετώντας έτσι την Ιαπωνία μεταξύ των αγορών που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη τουριστική ναυτιλία. Για παράδειγμα εάν μόνο ποσοστό 1% των Ιαπώνων τουριστών προτιμούσε να ταξιδεύσει διά θαλάσσης, ο αριθμός των πιθανών επιβατών θα έφτανε τους 50.000 κάθε χρόνο. Αύτος φυσικά είναι ο σημαντικότερος λόγος που τοποθετεί την Ιαπωνία στο στόχαστρο των περισσότερων ναυτιλιακών εταιριών και των οργανισμών τουρισμού. Το κύριο πρόβλημα με την Ιαπωνική τουριστική αγορά είναι η μικρή διάρκεια των διακοπών που επιτρέπεται να έχουν οι εργαζόμενοι αλλά οι ενδιαφερόμενες εταιρίες επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους στις λεγόμενες «εκδρομές για νεόπλουτους» που παρέχουν κρουαζιέρες έβδομαδιαίας διάρκειας, ειδικά σχεδιασμένες σύμφωνα με τον ιαπωνικό τρόπο ζωής. Αυτό σε συνδυασμό με το σύστημα αερομεταφοράς των τουριστών στο λιμάνι όπου θα επιβιβάζονται στο κρουαζιερόπλοιο, ελπίζεται ότι θα προσελκύσει το ενδιαφέρον του κοινού.

Τό κρουαζιερόπλοιο της Μισοούι

Τό κρουαζιερόπλοιο «Fuji Maru» είναι ένα πλοίο το οποίο θα κοστίσει περί τα 70 εκατομ. δολάρια θα έχει χωρητικότητα 23.500 τον. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 600 επιβατών. Τό πλοίο θα ναυπηγηθεί στα ναυπηγεία Κόμπε της Μισοουμπί με ημερομηνία παράδοσης τον Απρίλιο του 1989. Η εταιρία

πρόκειται να χρησιμοποιήσει τό πλοίο κυρίως για νεαρής ηλικίας επιβάτες και για την εκπαίδευση φοιτητών σε ναυτικά θέματα κατά την διάρκεια θαλάσσιων εκδρομών. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου πλοίου είναι ότι θα διαθέτει δύο μεγάλα τέντερς των 60 ατόμων που θα χρησιμοποιούνται για παράλληλες εκδρομές σε μικρά νησιά.

Τό «Fuji Maru» σχεδιάζεται για κρουαζιέρες στο ιαπωνικό αρχιπέλαγος και άλλες χώρες και θα διαθέτει άνετους χώρους, ή διακόμηση των οποίων ανατέθηκε μετά από καλλιτεχνικό διαγωνισμό ώστε να παρέχουν σύγχρονη και αρμονική ατμόσφαιρα.

Όλες οι καμπίνες των επιβατών έχουν εξωτερική θέα της θάλασσας, ενώ υπάρχουν τρία μεγέθη καμπινών επιβα-

τών με μέγεθος δωματίου από 18-25 τ.μ. και συνολικό μέγεθος καμπίνας 38 τ.μ. Τό πλοίο θα διαθέτει μεγάλους χώρους ενδιαιτήσεως, αίθουσα διαλέξεων των 600 θέσεων, βιβλιοθήκη, θέατρο, κλειστό γυμναστήριο, καταστήματα και κλινική.

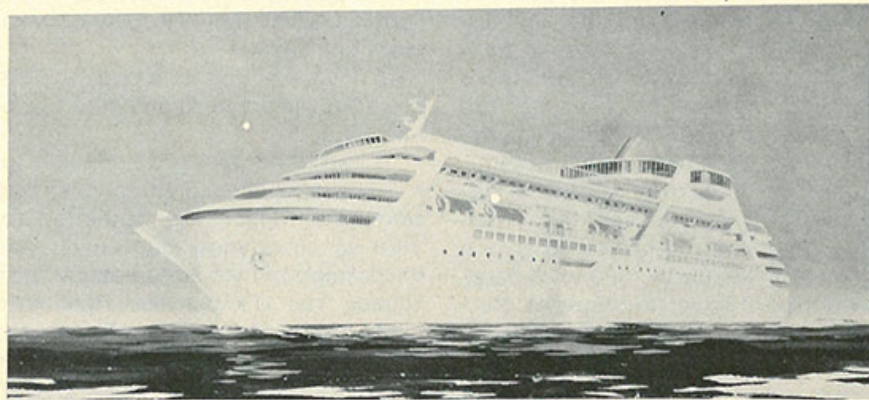
Τά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι:

Όλικό μήκος: 167,40 μ.

Πλάτος: 24 μ.

Βύθισμα: 6,50 μ.

Τό πλοίο θα εφοδιασθεί με δύο νηζελομηχανές κατασκευής της Μισοουμπί, με ισχύ 10.700 ίππων που θα προσδίδουν σ' αυτό ταχύτητα 21 κόμβων. Επίσης τό πλοίο θα εφοδιασθεί με σταθερωτήρες και σύστημα βιολογικού καθαρισμού των λυμάτων.



Τό δυναμικότητα 600 επιβατών «Fuji Maru», 23.500 τον. γκρός.

Τό πολυτελές μίνι - κρουαζιερόπλοιο της Σόβα Λάιν

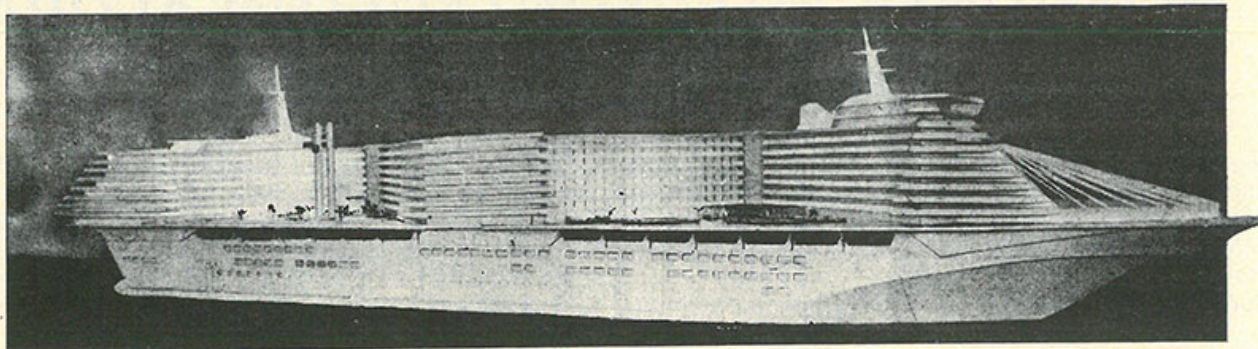
Πρόκειται για τό πρώτο μικρού μεγέθους πολυτελές κρουαζιερόπλοιο που ναυπηγείται στην Ιαπωνία, στα ναυπηγεία της Νίππον Κόκαν. Τό πλοίο θα έχει ικανότητα μεταφοράς 120 επιβατών και όλική χωρητικότητα 5.000 τον. γκρός και θα έχει την μορφή πολυτελούς γιούτ. Θα διαθέτει 60 καμπίνες για τους επιβάτες και πλήρωμα 60 ατόμων. Όλες οι καμπίνες θα είναι πολυτελούς κατασκευής ενώ έννέα θα διαθέτουν και βεράντες. Τό κρουαζιερόπλοιο θα διαθέτει ρεστωράν για 130 επιβάτες, ενώ τό εσωτερικό θά διακοσμηθεί από Ευρωπαϊούς ειδικούς. Από τα βασικά χαρακτηριστικά του νέου πλοίου είναι η ποικιλία αθλητικών χώρων, όπως τό ειδικό κατάστρωμα κολύμβησης, πίστα για τζόγκινγκ και γυμναστήριο. Η πισίνα θα είναι ειδικά κατασκευασμένη για την εκπαίδευση των επιβατών σε υποβρύχια κολύμβηση με καταδυτικές συσκευές και θα είναι εφοδιασμένη με θάλαμο αποσυμπίεσης.

Πηδάλιο δύο αξόνων θα παρέχει βελτιωμένη ευελιξία στο πλοίο ενώ η μεταφορά των επιβατών από και προς την ξηρά, σε μικρά λιμάνια, θα εξασφαλίζεται με ειδικές μικρές ακάτους. Καθώς τό πλοίο έχει σχεδιασθεί με στόχο νά πληρεί τους κανονισμούς δημόσιας υγείας της Αμερικανικής νομοθεσίας, θά είναι δυνατό νά πραγματοποιεί κρουαζιέρες και στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, στη Χαβάη, στα νησιά Γκουάμ και στα νησιά της Καραϊβικής.

Προοριζόμενο νά ονομασθεί «Oceanic Grace», τό πολυτελές μίνι - κρουαζιερόπλοιο της Σόβα Λάιν θά έχει όλικό μήκος 104 μ. και επιφάνεια χώρων ενδιαιτήσεως 900 τετρ. μέτρων.

Θά εφοδιασθεί με δύο μηχανές της Βάρτσιλα - τύπου VASA 16V22, προσδίδοντας στο σκάφος ταχύτητα 19 κόμβων και τό κόστος ναυπήγησής του υπολογίζεται νά φθάσει τό ποσό των 480 εκατ. γιέν.

Ἡ Βρεταννική ἀπάντηση: «Πλωτή Πολιτεία» 3.000 ἐπιβατῶν



Ὁ Ἰνδικῆς καταγωγῆς Βρεταννός ἐπιχειρηματίας καὶ ἐφοπλιστής κ. Ραβί Τίκκου ἀνακοίνωσε πρό ἡμερῶν στὸ Λονδῖνο τὰ σχέδιά του γιὰ τὴ ναυπήγηση τοῦ μεγαλύτερου κρουαζιεροπλοίου τοῦ κόσμου, χωρητικότητας 160.000 τόν. γκρός, τὸ ὁποῖο θὰ ἔχει 1.513 καμπίνες γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση 3.026 ἐπιβατῶν.

Ἀντὶ ἀξίας 260 ἐκατ. λιρῶν, τὰ ναυπηγεῖα «Χάρλαντ & Γούλφ» τοῦ Μπέλφαστ σχεδιάζουν γιὰ τὸν κ. Τίκκου τὸ «Μεγάλο Ὀγρειο», ὅπως προσωρινὰ ἔχει ὀνομασθεῖ τὸ σχέδιο κατασκευῆς ἐνός πολυτελέστατου κρουαζιεροπλοίου, διπλασίου σὲ μέγεθος τοῦ «Κούν Ἐλίζαμπεθ II» καὶ τοῦ μεγαλύτερου ἐπιβατηγοῦ πλοίου στὴν ἱστορία.

Ὅπως φαίνεται στὴν παρακάτω φωτογραφία, τὸ ἐντυπωσιακότερο στοιχεῖο τῆς γραμμῆς τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἡ διάταξη τῶν καμπινῶν, οἱ ὁποῖες θὰ εἶναι κτισμένες ὅπως τὰ πολυτελῆ ξενοδοχεῖα, μὲ πολλοὺς ὁρόφους. Τὸ κάθε

δωμάτι θὰ ἔχει μπαλκόνι, ἐνῶ ὅλα τὰ δωμάτια θὰ ἔχουν θέα στὴ θάλασσα. Τὸ ὕψος τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ὑπερδιπλάσιο τοῦ ὕψους τῶν σημερινῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων.

Θὰ διαθέτει ἀκόμα τερεν γιὰ τένις καὶ ὀκτῶ ἐστιατόρια. Ἐννοεῖται ὅτι θὰ ὑπάρχουν πολλὰ ἀσανσέρ γιὰ τὴ μετακίνηση τῶν ἐπιβατῶν ἀπὸ τὸν ἕνα ὄροφο στὸν ἄλλο, ἐνῶ σὲ κάθε χώρο διασκέδασης θὰ ὑπάρχει ὁροφὴ ἀπὸ γυαλί, γιὰ νὰ χρησιμοποιοῦνται οἱ χώροι ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ ἂν τὸ ἐπιτρέπουν οἱ καιρικές συν θήκες.

Τὸ πλοῖο θὰ διαθέτει ἀκόμα ἕνα μεγάλο καζίνο γιὰ ὅσους ἀγαποῦν τὰ τυχερά παιχνίδια.

Ἡ ἐπιχειρηματικὴ σταδιοδρομία τοῦ κ. Τίκκου ἀρχισε μὲ μία θαρραλέα ἀπόφαση στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1970 νὰ ναυπηγήσει δύο ὑπερμεγέθη πετρελαιοφόρα γιὰ λογαριασμόν τῆς εταιρίας του «Γκλόμπικ». Πρὶν κατασκευασθοῦν τὰ πλοῖα, ὁ Τίκκου εἶχε

φροντίσει νὰ τὰ χρονοναυλώσει σὲ ἱαπωνικές ἐταιρίες ἐξασφαλίζοντας τὸν ἑαυτόν του ἀπὸ τὶς συνέπειες τῶν δύο πετρελαϊκῶν κρίσεων τῆς δεκαετίας. Προβλέψας ἀργότερα ὀρθὰ τὴ μείωση τῆς ζητήσεως γιὰ τὰ πολὺ μεγάλα πετρελαιοφόρα, τὰ πούλησε καὶ συνέχισε τὶς ἐφοπλιστικές του δραστηριότητες μὲ μικρότερα πλοῖα τῆς τάξεως τῶν 80.000 τόννων.

Ἐνα ἀμφιλεγόμενο σχέδιο τοῦ κ. Τίκκου, τὸ ὁποῖο τελικὰ δὲν πραγματοποιήθηκε ἦταν ἡ κατασκευὴ τριῶν πετρελαιοφόρων ἐκτοπίσματος 600.000 τόννων, τὰ ὁποῖα θὰ ἐκινούντο μὲ πυρηνικὴ ἐνέργεια.

Ὁ 56ετής σήμερα Τίκκου, σπούδασε Μαθηματικά στὸ Πανεπιστήμιο τοῦ Παντζάμπ καὶ ὑπηρέτησε ἐπὶ ἑπτὰ χρόνια ὡς ἀξιωματικός τοῦ Ἰνδικοῦ Ναυτικοῦ πρὶν ἀποκτήσει τὴ Βρεταννικὴ ὑπηκοότητα καὶ περιουσία, πού ὑπολογίζεται σὲ 50 ἑκατομμύρια λίρες.

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 700.000.000
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: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
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

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ



Εκεί που όλοι... έρχονται και φεύγουν
αυτά τα καθίσματα μένουν πάντα άθικτα,
αναλώιωτα, όμορφα και λειτουργικά!

Η PRODUCTION ABEE με πείρα
και τεράστιες παραγωγικές δυνατότητες
υπογράφει για όλα τα καθίσματά της
αξεπέραστη ποιότητα, αντοχή, συνέπεια
στην παράδοση και φυσικά γραπτή εγγύηση.



Production

ΠΡΟΝΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ: ΒΙ.ΠΕ ΚΙΛΚΙΣ, ΤΗΛ: 0341/71597
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 51, ΤΗΛ: 269 335, FAX 031 284187
ΑΘΗΝΑ: ΥΜΗΤΤΟΥ 40, ΤΗΛ: 724 4948, 724 7096, TLX 410313 PROD GR.

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

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

‘Η Ναυτιλία τής Δανίας καί τὰ προβλήματά της

‘Η σημαία τής Δανίας μέ τό λευκό σταυρό στό κόκκινο φόντο, δέν είχε πολλές εύκαιρίες νά ἐμφανισθεῖ φέτος στούς ὠκεανούς, καθώς οἱ Δανοί πλοιοκτῆτες προτίμησαν νά ἔχουν τὰ πλοῖα τους ὑπό ξένες σημαίες. Πράγματι ἕνας σταθερός ἀριθμός πλοίων κάθε κατηγορίας ἐγκαταλείπει τό ἐθνικό νηολόγιο μέ ρυθμό ἑνός πλοίου τήν ἐβδομάδα, γιά νά καταφύγει στά χρώματα τῶν Μπαχάμες, τής Isle of Man ἢ ἄλλων χωρῶν. ‘Ετσι πού στό τέλος τοῦ ἔτους ὁ Δανικός στόλος εἶχε συρρικνωθεῖ κατά ἕνα περίπου ἑκατομμύριο τόννους.

‘Ὅστόσο ἡ ἀπώλεια αὐτή, γιά μιά ναυτιλία πού ξεκίνησε τόν χρόνο μέ περίπου 7 ἑκατ. τόν. d.w., θά εἶναι ἀσήμαντη ἐμπρός σέ ὅτι θά συμβεῖ ἂν ἡ Κυβέρνηση τής χώρας δέν μπορέσει νά δημιουργήσει ἐλκυστικούς ὁρους ὑπέρ τοῦ προτεινομένου Διεθνούς Δανικοῦ Νηολογίου, τοῦ πολυσυζητημένου DIS. Χωρίς ἱκανοποιητικά ἔσοδα οἱ Δανοί ἐφοπλισταί πολύ φοβοῦνται ὅτι θά ὀδηγηθοῦν πρός μαζική ἐξοδο σέ ἀναζήτηση φηνότερων νηολογίων. ‘Οχι βέβαια γιατί στεροῦνται πατριωτισμοῦ, ἀλλά γιατί μέσα στό σκληρό ἀγῶνα τής διεθνούς ἀνταγωνιστικῆς ἀγοράς, οἱ συναισθηματισμοί ὑποχωροῦν ἐμπρός στούς ἐμπορικούς ὑπολογισμούς πού ἐπιβάλλει ἡ ἀνάγκη τής ἐπαγγελματικῆς ἐπιβίωσης.

‘Η ‘Ενωση τῶν Δανῶν ‘Εφοπλιστῶν (DSA) πού ἀγωνίζεται ἐπίμονα νά πείσει τήν Κυβέρνηση γιά τὰ προβλήματα τής ναυτιλίας, στοχεύει πρός μιά οὐσιώδη μείωση τῶν τελῶν νηολογήσεως, μιά σημαντική ἀλλαγὴ τοῦ συστήματος φορολογίας τῶν ναυτικῶν καί σέ μιά μακρόχρονη πολιτική περιορισμοῦ τῶν ἐπιπέδων συνθέσεως τῶν πληρωμάτων. ‘Ὡς πρός τό νέο νηολόγιο (DIS) ἡ ‘Ενωση ἰσχυρίζεται ὅτι δέν εἶναι ἀνάγκη νά εἶναι ἀνοικτό γιά ὅλους, ὅπως συμβαίνει μέ τό ἀντίστοιχο Νορβηγικό, ἀλλά νά ὁργανωθεῖ μόνο γιά τόν Δανικό ἐφοπλισμό. Καί γιά νά θεμελιώσῃ τούς ἱσχυρισμούς της τονίζει τή φθίνουσα συνεισφορά τής ναυτιλίας στήν ἐθνική οἰκονομία καί τίς ἐπιπτώσεις πού ἔχει ἡ ἐγκατάλειψη τής ἐθνικῆς σημαίας μέ ρυθμό πού ἀπειλεῖ τή θέση τής ναυτιλίας ὡς τρίτης συναλλαγατοφόρου πηγῆς τής χώρας.

Τό 95% τῶν πλοίων τοῦ Δανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀσχολεῖται σ’ διεθνεῖς μεταφορές καί τὰ εἰσοδήματά του ἐπλήγησαν διπλά τόσο ἀπό τήν ἀλλαγὴ τής σημαίας ὅσο καί ἀπό τήν πτώση τής τι-

μῆς τοῦ δολλαρίου ἐναντί τής Δανικῆς κορώνας. ‘Ετσι τὰ κέρδη ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἔπεσαν ἀπό τὰ 22 δισεκ. κορωνῶν τοῦ 1985 στά 19 δισεκ. τό 1986 καί στά 15 δισεκ. τό 1987. Συγχρόνως τὰ πλοῖα πού ἐφυγαν ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο ἀπό τὰ πέντε τοῦ 1985 ἐφθασαν τὰ 30 τό 1986 καί τὰ 60 τό 1987. Σύμφωνα μέ τὰ στοιχεῖα τής ‘Ενώσεως, ἕνα πλοῖο μέ Δανική σημαία καί πλήρωμα 17 ἀνδρῶν κοστίζει περί τὰ 6-7 ἑκατ. κορωνῶν ἑτησίως, ἐνῶ τό ἴδιο πλοῖο μέ σημαία τής Isle of Man δέν ξεπερνάει τὰ 3 ἑκατ. κορωνῶν.

‘Η ἀλλαγὴ τής σημαίας σήμερα εἶναι τόσο γενική ὥστε σχεδόν νά μὴν ὑπάρχει μεγάλος ἐφοπλιστής πού νά μὴ διατηρεῖ ἕνα μῆμα τοῦ στόλου του ὑπὸ ξένη σημαία: ‘Η ἐταιρία Kosan Tankers μετέφερε πρόσφατα 13 ὑγραεριοφόρα στό νηολόγιο τής Σιγκαπούρης, πράγμα πού τῆς ἐπέφερε οἰκονομία ὑπολογιζόμενι γύρω στά 30 ἑκατ. κορωνῶν, ἀλλά φυσικά μέ ἀπώλεια 65 περίπου θέσεων ναυτικῶν, ἀξιωματικῶν καί πληρωμάτων, πού ἀντικαστάθηκαν μέ ναυτικούς τής Σιγκαπούρης. ‘Ο μεγαλύτερος Δανός ἐφοπλιστής, ὁ πασίγνωστος A.P. Moller πούλησε ὀρισμένα πλοῖα του σέ θυγατρική του ἐταιρεία, τήν Maersk-τοῦ Λονδίνου, ἐνῶ ἀρκετά ἄλλα πλοῖα του τελοῦν ὑπὸ ξένες σημαίες, κυρίως τής Σιγκαπούρης. ‘Ο ἐφοπλιστής Loritzen πού κατέχει τόν δεύτερο σέ παγκόσμια κλίμακα στόλο πλοίων - ψυγείων διατηρεῖ τὰ περισσότερα πλοῖα του στίς Μπαχάμες, τὰ δέ πληρώματά του στρατολογεῖ ἀπό τήν ‘Ασία.

‘Ὅπως ὑπολογίζει ἡ DSA, τὰ ὑπὸ ξένη σημαία Δανικῶν συμφερόντων πλοῖα ἀνέρχονται περίπου σέ 200. ‘Ὡς κύρια αἰτία θεωρεῖ τό ὑψηλό κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑπὸ ἐθνική σημαία πλοίου. Σ’ αὐτό συμβάλουν τὰ βαρύνοντα ἐξοδα ἐπανδρώσεως πού συμβαδίζουν μέ τόν ὑψηλό ρυθμό τῆς φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος. ‘Η ‘Ενωση ὑπέδειξε στήν Κυβέρνηση ὅτι οἱ ναυτικοί πρέπει νά ἐξαιρεθοῦν ἀπό τό φόρο εἰσοδήματος, ὅπως γίνεται μέ ὀρισμένες ἄλλες ὁμάδες Δανῶν πού ἐργάζονται στό ἐξωτερικό, πράγμα πού θά ἐλαφρώσει τό κόστος ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων χωρίς νά ζημιώσῃ τούς ναυτικούς οἱ ὁποῖοι θά ἐξακολουθήσουν νά ἔχουν τό ἴδιο καθαρό εἰσόδημα. ‘Η σημαντικὴ μείωση τοῦ κόστους ἐπανδρώσεως εἶναι ἀπαραίτητη γιά νά γίνουν συναγωνιστικά τὰ παλιότερα πλοῖα, ἐνῶ γιά τὰ νεώτερα εἶναι ἀναγκαῖα ἡ μείωση τῆς συνθέσεως τῶν

πληρωμάτων σύμφωνα μέ τίς σύγχρονες τεχνολογικές προόδους. Θεωρεῖται πολύ πιθανό ὅτι σέ λίγα χρόνια θά καταστεί δυνατή ἡ κίνηση ἑνός μεγάλου πλοίου μόνο μέ 10 ἄνδρες, ἐνῶ τὰ σχέδια γιά πλοῖα ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν 5-10.000 τόννων ἐπανδρωμένα μέ ἑξαμελές πλήρωμα, προωθοῦνται ἤδη μέ κυβερνητικὴ ἐγκριση. Οἱ προτάσεις καί προοπτικὲς αὐτές θ’ ἀντιμετωπίσουν ἀσφαλῶς τίς ἀντιθέσεις τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων. Δέν πρέπει ὅμως νά λησμονοῦν ὅτι ἡ σημερινή διαρροή πρός τίς ξένες σημαίες ἔχει σάν ἐπακόλουθο νά χαθοῦν ἤδη περί τίς 2.000 θέσεις Δανῶν ναυτικῶν καί προβλέπεται, ἂν ἡ κατάσταση δέν ἀλλάξῃ, νά χαθοῦν πολὺ περισσότερες.

..Πρὸς τό παρόν ἡ Δανικὴ κυβέρνηση στάθηκε ἐπιφυλακτικὴ στίς ἐφοπλιστικές πιέσεις, ἀλλὰ ἐν ὅψει τῶν ἀπαισιόδοξων προβλέψεων γιά τό μέλλον τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας δέν ἔχει ἄλλη ἐκλογὴ παρά νά καθίσει καί νά τούς ἀκούσει προσεκτικά. ‘Ὅπως δὴλῶσε ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ‘Ενώσεως τῶν ‘Εφοπλιστῶν, ὁ θάνατος τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας δέν μπορεῖ παρά νά ἔχει πολὺ εὐρύτερες καί ὀδυνηρές ἐπιπτώσεις. ‘Εάν δέν γίνῃ κάτι ἀμέσως, ἡ Δανικὴ σημαία θά ἐξαφανισθεῖ τελειῶς ἀπὸ τίς διεθνεῖς μεταφορές μέσα σέ λίγα χρόνια. Καί ἂν ἡ ναυτιλία ἐξαφανισθεῖ, θά χαθεῖς ἐπίσης καί ἡ ἐθνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία μαζί μέ ὅλες τίς ἄλλες παραναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις. Παράλληλα ἂν δέν ρυθμισθεῖ ἱκανοποιητικά τό φορολογικὸ σύστημα τῶν ναυτικῶν θά λείψουν καί οἱ Δανοὶ ναυτικοί.

Παρά τίς ἀπαισιόδοξες αὐτές προβλέψεις, φαίνεται πὼς ὑπάρχουν σοβαροὶ λόγοι νά πιστεύει κανεὶς ὅτι τελικά οἱ ἐφοπλιστικὲς ἀπαιτήσεις θά ἱκανοποιηθοῦν. ‘Υπάρχει ἡ γενικὴ ἐντύπωση ὅτι ἡ Βουλὴ ἔχει πεισθεῖ ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουν συμφέρον καί θέλουν νά κρατήσουν τήν ἐθνικὴ ναυτιλία καί ἐπομένως θά φροντίσῃ νά διατηρήσῃ τήν ἐθνικὴ σημαία ἡ ὁποία ἀποτελεῖ τήν προϋπόθεση τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας. Καί ἴσως σήμερα ὁ μόνος τρόπος διατηρήσεως εἶναι ἡ δημιουργία τοῦ Διεθνούς Δανικοῦ Νηολογίου (DIS) τό ὁποῖο ἐπιτρέποντας τὴ διπλὴ νηολόγηση θά συνδέσῃ τόν ἐθνικὸ ἐφοπλισμὸ μέ τὴ χώρα του καί θά ἐξασφαλίσῃ τὴ διατήρηση καί ἀπασχόληση τῶν Δανῶν ναυτικῶν καί κυρίως τῶν ἀξιωματικῶν.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΠΡΟΝΤΑΚΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Τοῦ πλοιάρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Ἀνταποκρινόμενοι στίς πολλές ἐρωτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων ἀναφορικά μέ τή καταλληλότητα χρωματισμῶν τῶν εἰδικῶν δεξαμενῶν πού προορίζονται γιά διαφορετικούς τύπους φορτίων, στά πλοῖα μεταφοράς παραγῶγων τοῦ πετρελαίου καί λόγω τῶν καταστρεπτικῶν συνεπειῶν φορτώσεως φορτίων σέ δεξαμενές χρωματισμένες μέ ἀκατάλληλα χρώματα, οἱ παρακάτω ὑποδείξεις κρίνονται οὐσιαστικές γιά τήν ἀσφαλῆ λειτουργία τους.

Σύμφωνα μέ τίς ἐξελίξεις στήν ἀγορά τῶν πετρελαιοφόρων τά τελευταῖα χρόνια, τά δεξαμενόπλοια διακρίνονται πλέον σέ ἔξι διαφορετικούς τύπους ἀνάλογα μέ τό φορτίο πού μεταφέρουν, ὡς ἑξῆς:

- Μεταφοράς Crude oil.
- Μεταφοράς καθαρῶν φορτίων (Clean Products).
- Μεταφοράς ἀκαθάρτων φορτίων (Black Products).
- Μεταφοράς πετροχημικῶν.
- Μεταφοράς χημικῶν προϊόντων - φορτίων.
- Ὑγραριοφόρα.

Μέ σκοπό νά συμμορφωθοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι operators μέ τοὺς αὐστηροὺς κανονισμούς τοῦ IMO καί τῶν Νηογνῶμων, ἐξεδόθησαν εἰδικοί κανονισμοί γιά τή μεταφορά ἀργοῦ, ὑγροποιημένων ἀερίων καί εἰδικοί σχεδιασμοί γιά τά πλοῖα μεταφοράς χημικῶν προϊόντων.

Ὅπως δὴποτε, ὑπάρχει διάκριση μεταξὺ τῶν μοντέρνων πρὸντακτ κάρριερς, τῶν δεξαμενοπλοίων μεταφοράς πετροχημικῶν καί τῶν πλοίων μεταφοράς χημικῶν προϊόντων καθὼς ὅλα αὐτά δυνατόν νά ἔχουν ἐπικαλυμμένες δε-

ξαμενές καί νά ἀπασχολοῦνται στή μεταφορά εὐρέως φάσματος ὑγρῶν φορτίων, συχνά ὑπὸ τή μορφή πολλαπλῶν φορτίων.

Πολλά τέτοια πλοῖα, εἶναι ἱκανά νά μεταφέρουν πολὺἀριθμα χημικά καί τοξικά προϊόντα, καθὼς ἐπίσης διάφορα σπορέλαια, ἐλαιόλαδα, λίπη, κρασιά καί προϊόντα ἢ ὑποπροϊόντα ἀργοῦ πετρελαίου.

Ὁ σχεδιασμός τους ἀντανακλᾷ ἀλλαγές στά πρότυπα τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ὑγρῶν φορτίων καί αὐτά τά σύγχρονα σκάφη προτιμῶνται ἀπὸ τοὺς ναυλωτές.

Πρόσφατα ζητεῖται μέ αὐξανόμενο ρυθμό ἡ μεταφορά διάφορων εἰδῶν ὑγρῶν φορτίων σέ μικρές ἀποστολές, μέ χρονικά βραχεῖες κυκλοφορίες σέ ὁρισμένα λιμάνια, καθιστώντας ἀναγκαῖες καί τίς δύο λειτουργίες, δηλαδή ἐκφορτώσεις καί ταυτόχρονες φορτώσεις φορτίων.

Τέτοια εὐστροφία χειρισμῶν φορτίων ἔχει ἐπιτευχθεῖ χάρις στό σχεδιασμό διαχωρισμένων δεξαμενῶν φορτίων, καί ἀπὸ τό σχεδιασμό καί διακανονισμό γραμμῶν φορτώσεων/ ἐκφορτώσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου, καί ἐπίσης ἀπὸ τή χρήση ἱκανοῦ καί κατάλληλου συστήματος πλύσεως τῶν δεξαμενῶν φορτίων.

Οἱ κύριοι τύποι συστημάτων ἐπικαλύψεων δεξαμενῶν πού προτιμῶνται ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες πρὸντακτ κάρριερς καί τά σχετικά πλεονεκτήματα καί μειονεκτήματα ἐκάστου, σκιαγραφοῦνται παρακάτω:

COAL TAR EPOXY

Τό κύριο πλεονέκτημα αὐτοῦ τοῦ τύ-

που εἶναι ἡ ἀντίστασή του ἐνάντια στη σκουριά, σέ συσχετισμό καί παραλληλισμό μέ τίς ἐσωτερικές κατασκευές τῶν δεξαμενῶν.

Εἶναι ἓνα μίγμα χρωμάτων πού ἀποτελεῖται ἀπὸ περίπου 60% κάρβουνο, κατράμι καί πίσσα, καί 40% ἐποξικό ρετινί, τά ὅποια μαζί, συνδυάζουν τό ἀδιάβροχο καί ἀδιαπέραστο τῆς πίσσας μέ τή σκληρότητα καί τήν ἀντίσταση στά ὀξέα καί στό θαλασσινὸ νερό τοῦ ἐποξικοῦ ρετινίου.

Αὐτός ὁ τύπος τοῦ μίγματος πρὸς ἐπάλειψη τῶν διαφραγμάτων τῶν δεξαμενῶν, ἐφαρμόζεται στίς δεξαμενές φορτίων καί εἶναι κατάλληλο γιά ἀλλεπάλληλες ἐναλλαγές φορτίων ἀργοῦ ἢ μαύρων προϊόντων ἀργοῦ καί θαλάσσιου ἔρματος. Ἡ ἐμπειρία κατέληξε ὅτι, ἀκάλυπτα τοιχώματα δεξαμενῶν σέ πλοῖα πού μεταφέρουν τέτοια φορτία, τείνουν νά σκουριάσουν κυρίως στίς ἐπάνω ἐπιφάνειες τῆς δεξαμενῆς.

Ἐπικαλύψεις μέ ἀλλοίματα τύπου Coal tar epoxy εἶναι ὡς ἐκ τούτου συνήθως περιορισμένες σέ αὐτές τίς περιοχές, δηλαδή ἐφαρμόζονται μόνο στίς ἐπάνω ἐπιφάνειες τῶν δεξαμενῶν, πού ἐκτείνονται 1-2 μέτρα κάτω ἀπὸ τό κατάστρωμα. Τό ὑπόλοιπο τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιφανειῶν τῶν δεξαμενῶν συνήθως ἀφήνεται ἀκάλυπτο/ἀβαφο γιά οικονομικούς λόγους. Αὐτός ὁ τύπος ἐπικαλύψεως τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιφανειῶν τῶν δεξαμενῶν, **δὲν συνιστᾶται** γιά χρήση σέ δεξαμενές φορτίων πού δέχονται ραφινὰ ἢ καθαρά προϊόντα, διότι ἡ πίσσα πού ἐμπεριέχεται μέσα στό ὅλο μίγμα συχνά διαχέεται, μέ ἀποτέλεσμα τὸν ἀποχρωματισμὸ τέτοιων φορτίων.

Λόγω τῆς καλῆς ἀντίστασης στό νερό

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

καί στή προστασία έναντι στή σκουριά, ποιότητες αὐτοῦ τοῦ τύπου τῶν ἐπαλήψεων συνήθως ἐφαρμόζονται σέ ἐσωτερικές ἐπιφάνειες χώρων μὴ μεταφοράς καθαρῶν φορτίων, ὅπως εἶναι οἱ δεξαμενές ἀργοῦ πετρελαίου, καθαρῶν μόνιμου ἔρματος στὰ cofferdams καί στίς δεξαμενές fore καί afterpeak.

ΕΡΟΧΥ ΚΑΙ ΠΟΛΥΟΥΡΕΘΑΝΗ

Τά ἀλλοίματα τύπου εροxy διὰ χρωματισμούς δεξαμενῶν, (μερικές φορές ἀναφέρονται σάν «γνήσιο Εροxy») μέ σκοπό νά διαφοροποιηθοῦν ἀπό τὰ Coal tar Εροxy καί ἐπίσης παρόμοια συστήματα μίγμάτων πολυουρεθάνης ἀντιπροσωπεύουν τό πλέον κοινό τύπο ἐπαλήψεων διαφραγμάτων δεξαμενῶν πού χρησιμοποιοῦνται στὰ πρόντακτ κάρριερς. Συνήθως ἀποτελοῦνται ἀπό δύο συνθετικά ρητινώδη προϊόντα, τά ὁποῖα ἀνακατεῦνται μέ χημική δράση γιά νά σχηματίσουν σκληρό προστατευτικό ἐπικάλυμμα, τό λεγόμενο μίγμα εροxy.

Παρέχουν ἐξαιρετική ἀντίσταση στό θαλασσινό νερό, στὰ περισσότερα σπορέλαια, στὰ προϊόντα πετρελαίου καί στὰ διάφορα χημικά.

Περιορισμοὶ συσχετιζόμενοι μέ τά φορτία, θερμοκρασίες καί διάρκεια μεταφοράς ἀναφέρονται κωδικοποιημένοι σέ ἐγχειρίδια πού ἐκδίδονται ἀπό τίς βιομηχανίες παραγωγῆς τους.

Τά μίγματα εροxy καί πολυουρεθάνης, ἀπαιτεῖται νά εἶναι πλήρως ὥριμα, δηλαδή ἀπαιτεῖται μία περίοδος τριῶν μηνῶν ἀπό τήν ἀρχική τους ἐφαρμογή,

προτοῦ φορτωθοῦν στίς δεξαμενές φορτία, ἐνῶ τήν ἴδια περίοδο πρέπει νά ἀποφεύγεται ἡ μεταφορά φορτίων ἰσχυροῦ διαλυτικοῦ χαρακτήρα.

Ἀκόμη καί μετά τή πλήρη ὥριμανση τους οἱ ἐπικαλύψεις εροxy καί πολυουρεθάνης ἀνθίστανται σέ πολύ λίγα ἀμινοειδή φορτία. Ἐπιπροσθέτως οἱ ἐπικαλύψεις εροxy δέν εἶναι ἀνθεκτικές στὰ λάδια τά προερχόμενα ἀπό σφάγια ζῶα, ἢ σέ λίπη τά ὁποῖα ἔχουν ὑψηλές τιμές ὀξέων, ἀν καί αὐτοὶ οἱ περιορισμοὶ δέν ὑπάρχουν συνήθως γιά τά μίγματα πολυουρεθάνης.

Ἀντιθέτως, τά μίγματα πολυουρεθάνης δέν εἶναι ἀνθεκτικά σέ ἰσχυρά καυστικά ἀλκαλικά, τά ὁποῖα δυνατόν νά φορτωθοῦν σέ δεξαμενές ἐπικαλυμένες μέ μίγματα εροxy.

Σάν ἀποτέλεσμα τῆς γενικά καλῆς τους ποιότητος σέ ἀντίσταση στὰ ὀξέα, ἀμφότερα αὐτά τά συστήματα ἐπικαλύψεων παρέχουν τό ἐπιπρόσθετο πλεονέκτημα προστασίας ἐναντίον στή σκουριά στίς ἐσωτερικές κατασκευές τῶν δεξαμενῶν. Ἡ φινιρισμένη ἐπιφάνεια τῶν λαμαρινῶν, μετά τήν ἐπικάλυψη τῶν δύο αὐτῶν συστημάτων, εἶναι ἀπαλή καί ἀπαστράπτουσα καί τέτοιες ἐπικαλύψεις ἐπιφανειῶν καλλιστεροῦν τήν ἀποτελεσματικότητα τοῦ συστήματος καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν τοῦ πλοίου, μέ ἀποτέλεσμα νά ἔχουν ἐλάττωση τοῦ χρόνου πού ἀπαιτεῖται γιά πλύσιμο καί τοῦ κινδύνου ἀνάμιξης δύο διαφορετικῶν φορτίων.

Μεταξύ τῶν δύο, τά μίγματα πολυουρεθάνης ἔχουν καλλίτερη στιλπνότητα καί συνοχή ἀπό τά ἐποξικά μίγματα. Λό-

γω τοῦ ὑψηλοῦ κόστους αὐτῶν τῶν χημικῶν προϊόντων καί τῶν ἀπαιτουμένων μεθόδων ἐφαρμογῆς - ἐπάλειψις πού ἀπαιτοῦν ὀρεκτό χρόνο, συνηθίζεται ἡ περιοδική ἐπιθεώρηση τῶν ἐπικαλύψεων τά ὁποῖα στή διάρκεια τῆς ζωῆς τους μπορεῖ νά παρουσιάσουν προοδευτικό σπάσιμο καί κατάρρευση ἀπό:

— Μηχανική ζημιά, ἀπό ἐργαλεῖα, μηχανάκια πλυσίματος δεξαμενῶν κλπ.

— Κακή ἐφαρμογή σέ αἰχμηρές γωνίες, σκάλες, πλατφόρμες, σέ διαμήκεις καί ἐγκάρσιες ἐνισχύσεις τῶν σιδηροκατασκευῶν, κλπ.

— Ἀπό τήν ἐπίδραση σκληρῶν φορτίων.

Παρόμοια ἀποτελέσματα μποροῦν νά προκληθοῦν ἀπό τή κατ' ἐξακολουθήση ἐναλλαγή μεταφοράς διυλισμένων φορτίων, ὅπως ἡ ἐθανόλη καί θαλασσινοῦ ἔρματος, ἢ δέ ἡ ζωὴ τῶν μίγμάτων αὐτῶν εἶναι συνήθως πέντε χρόνια.

ΜΙΓΜΑΤΑ ZINC SILICATE

Τά μίγματα αὐτά παρέχουν διαρκή στέρεη ἀντίσταση στή σκουριά. Εἶναι ἱκανά νά ἀντέχουν σέ ἰσχυρότερα χημικά διαλυτικά καί ὑπερτεροῦν τῶν χρωμάτων εροxy ἢ πολυουρεθάνης.

Ὁ χημικός τύπος κατασκευῆς τῶν χρωμάτων zinc silicate ἔχει χαμηλό σημείο ἀνάφλεξης (flash point) καί ὡς ἐκ τούτου ἡ ἐφαρμογή τους δέν συνιστᾶται σέ ἐσωτερικές περιοχές, ὅπως εἶναι οἱ δεξαμενές φορτίων ὑγρῶν καυσίμων.

Ἀν καί τά προϊόντα zinc silicate ἀντέχουν σέ ἓνα εὐρύ φάσμα ἐλαίων καί χημικῶν φορτίων, συμπεριλαμβανομέ-



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)
Telephone: 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)
Telephone: 2341381/2345018
Cables: HELLENSHIP/BANGKOK

νων κατουσίαν καί πρακτικῶς ὅλων τῶν τύπων οὐδετέρων ὀργανικῶν διαλυτικῶν ὑγρῶν, οἱ κατασκευαστές συμβουλεύουν τὰ ἑξῆς:

— τὰ μίγματα zinc silicate δέν εἶναι κατάλληλα γιά τή μεταφορά ἰσχυρῶν ὀξέων ἢ ἀλκαλικῶν φορτίων καί εἶναι περιορισμένα σέ φάσμα ὀξύτητος καί ἀλκαλικῶν. Μέ βάση αὐτό, τὰ ὀξέα καί λίπη πού περιέχονται σέ μερικά σπορέλαια καί σέ λίπη ὅπως εἶναι τὰ ἀλλοίματα τύπου Tallow, λάρδο καί λάδια καρύδας, κατά τή διάρκεια τοῦ ταξιδιοῦ καί μέ τήν ἀνοδο τῆς θερμοκρασίας καί ὑγρασίας οἱ τιμές τῶν ὀξέων αὐξάνονται. Ὡς ἐκ τούτου ὑπάρχει ἡ πιθανότης διαβρωσῆς τους ἀπό τέτοια φορτία.

— Τὰ μίγματα zinc silicate δέν συνιστῶνται ἀπό τούς κατασκευαστές γιά τή μεταφορά καυσίμων ἀεροπλάνων, διότι αὐτά τὰ φορτία δυνατόν νά ἀπορροφήσουν ψευδάργυρο ἀπό τίς χημικές αὐτές συνθέσεις.

Ἐπίσης δέν συνιστῶνται γιά τή μεταφορά βρωσίμων ἐλαίων γιά κατανάλωση ἀπό τούς ἀνθρώπους ἢ ἀπό ζῶα, διότι τὰ ἐλαία αὐτά πιθανόν νά ἀπορροφήσουν ψευδάργυρο μέ ἀποτέλεσμα τή δηλητηρίαση ζώων ὀργανισμῶν.

— Εἶναι ἀκατάλληλα γιά τή μεταφορά χλωριούχων συνθέσεων ὑψηλῆς ὑγρασίας, διότι τὰ ὑγροχλωριούχα ὀξέα πού μποροῦν νά σχηματισθοῦν θά ρυπάνουν τίς ἐπικαλύψεις.

— Ἀν καί τὰ χρώματα zinc silicates μποροῦν νά ἀνθίστανται σέ ἀλλεπάλληλες ἀναβυθίσεις καί καταβυθίσεις μέσα στά φορτία (φορτώσεις/ἐκφορτώσεις), καθώς καί στό θαλασσινό νερό, συνεχῆς καταβυθίσεις θά ἐλλατώσουν τή

τελική ζωή τῶν χρωμάτων αὐτῶν.

ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΑΝΟΞΕΙΔΩΤΟ ΧΑΛΥΒΑ

Ὁ πλέον κατάλληλος, ἀλλά καί ὁ πλέον ἀκριβός τύπος κατασκευῆς τῶν δεξαμενῶν, εἶναι ἀπό ἀνοξειδωτο χάλυβα, πού ἐφαρμόζεται ἐπάνω ἀπό τίς λαμαρίνες εἴτε σάν ἐπικάλυμμα, εἴτε σάν μόνη ὕλη κατασκευῆς τῶν δεξαμενῶν.

Εὐνοεῖται ἀπό πλοιοκτῆτες πού ἀπασχολοῦν πλοῖα στή μεταφορά χημικῶν ὑψηλῶν βαθμῶν, ἢ σκληρῶν προϊόντων ἀργοῦ πετρελαίου, ὅπως εἶναι τὰ ὀξέα, τὰ ὁποῖα κακοποιοῦν τούς ἄλλους τύπους σκληρῶν χρωμάτων.

Ὁ ἀνοξειδωτος χάλυβας δέν ὑπόκειται στίς διαβρώσεις πού προκαλοῦνται στίς ἄλλες ἐπικαλύψεις πού ἀναφέραμε καί ὡς ἐκ τούτου ἀντιπροσωπεύει τό πλέον στέρεο καί διαρκή τύπο κατασκευῆς διαφραγμάτων τῶν δεξαμενῶν.

Ἀνθίσταται ἐπίσης στίς ζημιές πού προκαλοῦν τὰ σκληρά ὑγρά φορτία συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων νιτρικοῦ ὀξέος, σουλφουρικῶν καί φωσφορικῶν ὀξέων, ἀλλά δέν εἶναι ἀνθεκτικός στή σκουριά ἀπό τό θαλασσινό νερό, ἢ ἀπό ἄλλα ὑγρά πού περιέχουν ἀλάτι. Κατόπιν αὐτοῦ, δεξαμενές κατασκευασμένες ἀπό ἀνοξειδωτο χάλυβα δέν μποροῦν νά χρησιμοποιηθοῦν γιά σκοπούς ἐρματισμοῦ μέ θαλασσινό νερό.

Πλύσιμο δεξαμενῶν χρησιμοποιώντας θαλασσινό νερό, πρέπει νά εἶναι σέ πολύ περιορισμένη ἔκταση καί διάρκεια, καί πρέπει πάντα νά ἀκολουθεῖ παραπεταμένο ξέπλυμα μέ γλυκό νερό, ἐ-

τσι πού νά βεβαιωθοῦμε ὅτι ὅλα τὰ χλωριούχα ἄλατα ἀπομακρύνθηκαν ἀπό τίς ἐπιφάνειες τῶν δεξαμενῶν καί τῶν κυκλωμάτων τῶν γραμμῶν φορτίων.

Ἀπαιτοῦνται περιοδικές ἐπιθεωρήσεις καί συντηρήσεις τῶν δεξαμενῶν ἀνοξειδωτοῦ χάλυβα γιά νά βεβαιωθοῦμε ὅτι οἱ δεξαμενές καί οἱ γραμμές διατηροῦν τή ποιότητα ἀντιστάσεως στά ὀξέα.

ΘΕΡΜΑΝΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΑ (HEATING COILS)

Ἐκτός ἀπό τίς ἐπικαλύψεις - ἐπιχρίσεις - ἐπαλίψεις τῶν δεξαμενῶν μέ ἰσχυρές χημικές συνθέσεις πού προαναφέραμε, οἱ εἰδικοί χημικοί παραλήπτες τῶν φορτίων καί ἀσφαλιστές γνωρίζουν περιπτώσεις ὅπου τὰ θερμαντικά σώματα εἶναι ὑποπτα πρόκλησης μόλυνσης τοῦ φορτίου.

Αὐτές οἱ περιπτώσεις ἐνέχονται στή μεταφορά καυσίμων ἀεροπλάνων (Aviation Gasoline) σέ δεξαμενές καί οἱ ὁποῖες ἔχουν θερμαντικά σώματα κατασκευασμένα ἀπό μίγμα μετάλλων μέ βάση τό χαλκό.

Προφανῶς, οἱ ἀεροπορικές ἐταιρίες καί οἱ βιομηχανίες πετρελαίου, ἔχουν ὑποπτευθεῖ γιά ἄρκετό χρόνο τώρα ὅτι ἡ ἐπαφή μέ τό χαλκό μπορεῖ νά ὑποβαθμίσει τὰ καύσιμα καί νά δημιουργήσει ἐταις σημαντικές ζημιές. Ὁ κίνδυνος τέτοιας μόλυνσης εἶναι μεγαλύτερος σέ μεγάλης χρονικῆς διάρκειας ταξίδια καί ἰδίως σέ θερμά κλίματα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

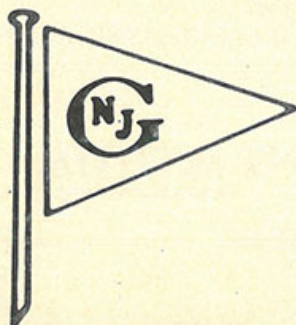
41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ

Αύξηση της χωρητικότητας

Ο πόλεμος στον Περσικό με τις εκατέρωθεν επιθέσεις των έμπολέμων έναντι των ουδέτερων εμπορικών πλοίων, ευνόει τελικά την αύξηση της χωρητικότητας του νηολογίου των Βερμούδων. Με την αποστολή στον Περσικό της ειδικής δύναμης του Βρετανικού Ναυτικού που έχει σκοπό την προστασία των πλοίων που φέρουν σημαία της Κοινοπλειτείας πολλοί πλοιοκτήτες επανανολόγησαν τα πλοία τους στο νηολόγιο των Βερμούδων.

Συγχρόνως, η πρόσφατη μείωση των τελών εγγραφής στο νηολόγιο συνέτεινε στην έντυπωσιακή αύξηση της χωρητικότητας σε νέο επίπεδο ρεκόρ άνω των 3 εκατ. τον. γκρόν μετά την εγγραφή οκτώ μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Επίσης, σύμφωνα με πληροφορίες, πολύ σύντομα τέσσερα από τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια της Εκχοπ πρόκειται να μεταφερθούν από το νηολόγιο των Μπαχάμας στο Νηολόγιο των Βερμούδων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά Trading Houses

Οι πασίγνωστοι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι της Ιαπωνίας, η Μιτσουμπίσι και η Μιτσουσί, είναι οι πρώτοι εξαγωγείς πλοίων κατά τη διετία 1986-87 με ποσοστό που ξεπερνά το μισό του συνόλου των εξαγωγών πλοίων της χώρας.

Σύμφωνα με δημοσίευμα Ιαπωνικής έφημερίδας, το 1986 και 1987 εξήχθησαν 60 πλοία από τους έξι μεγάλους εμπορικούς οίκους της Ιαπωνίας. Από αυτά τα 26 εξήχθησαν από την Μιτσουμπίσι και τα 14 από

την Μιτσουσί. Εξάλλου οι έξι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι χρησιμοποίησαν ως μεσολαβητές και χρηματοδότησαν την κατασκευή 25 πλοίων σε Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία.

Ειδικότερα η Μιτσουμπίσι παρήγγειλε 15 πλοία σε Ιαπωνικά ναυπηγεία για λογαριασμό Όλλανδικού έφοπλιστικού οίκου και μεσολάβησε για την πώληση 11 άλλων πλοίων. Από την πλευρά της η Μιτσουσί επέξετεινε τις σχέσεις της με δύο ναυπηγεία της Κορέας ενώ εξ άλλου μέσα στο 1987 παρήγγειλε 10 πλοία για δικό της λογαριασμό και ήδη διαπραγματεύεται νέα παραγγελία.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Έλεγχος ασφαλείας

Του λοιπού ο πύργος έλέγχου της ασφαλείας των στενών του Γιβραλτάρ θα στεγάζεται στον λιμένα της Ταρίφα. Έγκαινα γίνεται το νέο έργο ο γεν. διευθυντής Εμπορικής Ναυτιλίας δήλωσε ότι η νέα αυτή υποδομή εντάσσει οριστικά την Ισπανία στο ευρωπαϊκό σύστημα ασφαλείας και ναυαγιαρρέσεων.

Παρόμοιο σύστημα θα εγκατασταθεί αφενός στην άκρη του ακρωτηρίου Φινιστέρο και αφετέρου στην άκρη του ακρωτηρίου Γκάτα στην επαρχία της Αλμέρια. Με αυτό τον τρόπο θα καλυφθούν τα σημαντικότερα στρατηγικά σημεία των Ισπανικών ακτών από άποψη ασφαλείας της ναυτιλίας.

Σημειώνεται ότι κατά το 1987 η υπηρεσία θαλάσσιας κινήσεως του λιμένος Ταρίφα χειρίσθηκε τις κινήσεις επτά κατά μέσον όρο πλοίων την ώρα. Εξάλλου στο διάστημα του έτους πέρασαν από το στενό του Γιβραλτάρ 65.000 πλοία.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέα μελέτη πλοήγησης με τη βοήθεια δορυφόρων

Ο Διεθνής Όργανισμός Ναυτιλιακών Δορυφόρων (Inmarsat) ανέθεσε με σύμβαση στη βρετανική εταιρία STC Technology Company το έργο αφορά τη μελέτη μεθόδων χρησιμοποίησης των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών για να προσφέρουν περισσότερους τύπους υπηρεσιών πλοήγησης. Ο Inmarsat που αποτελεί συνεταιριστική οργάνωση στην οποία συμμετέχουν 54 χώρες, προσφέρει σήμερα υπηρεσίες κινητής τηλεπικοινωνίας σε παγκόσμια κλίμακα για 7.000 πλοία περίπου και σύντομα πρόκειται να καθιερωθεί παρόμοιες υπηρεσίες για αεροσκάφη και για χρήστες που θα κινούνται στην ξηρά. Ο οργανισμός εκμεταλλεύεται σύστημα που αποτελείται από οκτώ δορυφόρους που παραμένουν στην ίδια θέση σε σχέση με τη γη. Εκτός από το ρόλο που παίζουν στις τηλεπικοινωνίες, οι δορυφόροι αυτοί μπορούν να χρησιμοποιούνται για να εντοπίσουν και να αναφέρουν τη θέση ενός κινούμενου μεταφορικού μέσου - πλοίου ή οχήματος - χάρη στα νέα ελαφριά τερματικά που αναπτύσσονται. Η παραπάνω μελέτη θα εξετάσει τους τρόπους με τους οποίους είναι δυνατό να επιτευχθεί αυτός ο αντικειμενικός σκοπός μέσα στα πλαίσια του Inmarsat. Η μελέτη θα γίνει σε δύο φάσεις. Κατά την πρώτη φάση η μελέτη απαιτείται να προσδιορίσει έναν αριθμό προαιρετικών μεθόδων με τις οποίες ο Inmarsat θα μπορέσει να προσφέρει και υπηρεσίες πλοήγησης. Οι μέθοδοι αυτές θα μπορούσαν να είναι παθητικές, κατά τις οποίες ένα κινούμενο μέσο θα μπορεί να καθορίσει το στίγμα του κάνοντας μετρήσεις στα δορυφορικά σήματα που λαμβάνει, ή ενεργητικές, κατά τις οποίες ο χρήστης δέχεται τέτοια σήματα αλλά ταυτόχρονα εκπέμπει και ένα σήμα ο ίδιος για να το δεχτεί κάποιο κέντρο που θα το μετρήσει και θα καθορίσει τη θέση του. Επίσης υπάρχουν δυνατότητες για υβριδικές (δηλαδή μικτές) μεθόδους κατά τις οποίες το κινητό μέσο κάνει όλες τις μετρήσεις αλλά οι υπολογισμοί που χρειάζονται για τον καθορισμό του στίγματος γίνονται στο κέντρο.

Η πλοηγική υπηρεσία

Κατά τη δήλωση του Υπουργού Μεταφορών, από της 1ης Οκτωβρίου η πλοήγηση θα τεθεί υπό την ευθύνη του κάθε λιμένος.

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) 775-0070

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

Αυτό επιτάσσει ο νέος νόμος περί πλοηγώσεως του 1987 σε εκτέλεση του οποίου η αρμόδια Έπιτροπή έπεξεργάζεται τους σχετικούς κανονισμούς.

Μέ το νέο σύστημα οι ύφιστάμενοι πλοηγικοί οργανισμοί θα χάσουν τα προνόμια τους και η πλοήγηση θα καταστεί ύπηρεσία του λιμένος όπως είναι η ασφάλεια. Έτσι η όλη υπόθεση της πλοηγώσεως θα γίνει εύκολωτερη και απλούστερη, ενώ παράλληλα αναμένεται ότι θα επιφέρει αύξηση της αποδοτικότητας της πλοηγικής ύπηρεσίας προσαρμοσμένης στους κανονισμούς ασφαλείας. Στους περισσότερους λιμένες της χώρας η ύποχρηση πλοηγώσεως θα περιορισθεί στα όρια της λιμενικής δικαιοδοσίας και επομένως θα μειωθεί σημαντικά.

Στό λόγο του προς τα μέλη της Βρετανικής Όμοσπονδίας Λιμένων ο Έπουργός Μεταφορών, ζήτησε να εκμεταλλευθούν αυτή τη μοναδική εύκαιρία που παρέχει ο νέος νόμος ώστε και το κόστος της πλοηγώσεως να ελαττωθεί και εν η γένει πλοηγική ύπηρεσία να αναμορφωθεί.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Περικόπτονται οι έπιχορηγήσεις

Παρά την γενική τάση στην Εύρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα για αύξηση της κρατικής ύποστήριξης προς τα ναυπηγεία, με τη μορφή έπιχορηγήσεων, η Κυβέρνηση της Νορβηγίας ανέφερε πρόσφατα ότι επιζητεί την μείωση της εξάρτησης των ναυπηγείων από την κρατική έπιχορήγηση και την αύξη-

ση των δυνατοτήτων να αντιμετώπιζουν τον διεθνή ανταγωνισμό. Έδη ένα από τα μέτρα που είχαν ληφθεί για την ύποστήριξη των ναυπηγείων αποσύρθηκε. Συγκεκριμένα, δέν θα ισχύει πλέον η έπιστροφή του φόρου, ύψους 6% της αξίας του συμβολαίου που είχε σκοπό να καλύψει το κόστος της είσγαγωγής σιδήρου και άλλων αναγκαίων υλικών για τις ναυπηγήσεις.

Συγχρόνως το Κοινοβούλιο της χώρας άπερριψε την πρόταση μείωσης του βασικού έπιτοκίου των μακροπρόθεσμων δανείων για την έπιχορήγηση των πλοίων. Κατά το 1987 η Νορβηγική κυβέρνηση δαπάνησε σύμφωνα με το παραπάνω σχήμα, ποσά ύψους 97 εκατ. δολλαρίων, ενώ για το 1988 το Κοινοβούλιο ένέκρινε ποσό ύψους 93 εκατ. δολλαρίων.

Τό τρίτο σκέλος των κρατικών έπιχορηγήσεων αναφέρεται στην μείωση του έπιτοκίου των μακροπρόθεσμων δανείων για την κατασκευή κινητών εξεδρών γεωτρήσεων, τό όποιο σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ πρέπει να είναι μεταξύ 7-9,8%, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης του άγοραστού.

Η συνεχής κρατική έπιχορήγηση προς τα Νορβηγικά ναυπηγεία έφτασε τα 119 εκατ. δολλ. κατά τό 1987 και μειώθηκε στα 106 εκατ. δολλ. τό 1988. Η συνεχής μείωση των έπιχορηγήσεων προς την ναυπηγική βιομηχανία έχει έπιφέρει σημαντική ύποχώρηση στον άριθμό και την παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων την τελευταία δεκαετία. Έτσι ενώ τό 1976 ύπήρχαν στην χώρα 82 μονάδες που ναυπήγησαν χωρητικότητα 727.000 τον. γκρός, τό 1986 ύπήρχαν 35 μονάδες με συνολική παραγωγή 190.000 τον.

γκρός. Συγχρόνως τό άπασχολούμενο προσωπικό μειώθηκε από 20.000 σε 4.000 εργαζόμενους.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Έ εισαγωγή νέων πλοίων

Η Κυβέρνηση της Νοτ. Κορέας άπεφάσισε να έπιτρέψει την εισαγωγή νεότευκτων πλοίων παντός τύπου από της 1 Άπριλίου. Μέχρι τώρα έπιτρέπονταν η άγορά μόνο πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων, πετρελαιοφόρων και βυθοκόρων, τό όποια δέν ναυπηγούνται στη χώρα. Έπομένως με τη νέα άπόφαση θα έπιτραπεί η εισαγωγή πλοίων ψυγείων, φορτηγών, μπάλκ κάρριερς, πλοίων μεταφοράς κοντέινερς, έπιβατικών και άλιευτικών.

Δεδομένου ότι τα Κορεατικά ναυπηγεία έπιτυγχάνουν τις παραγγελίες τους μέσω των περιορισμένων κυβερνητικών προγραμμάτων, ύπήρχε μεγάλος ανταγωνισμός μεταξύ των έφοπλιστών που ήθελαν να άγοράσουν πλοία, τό όποιος αναμένεται ότι θα άπαλυνθεί με τη νέα κυβερνητική άπόφαση. Πάντως λόγω της συναγωνιστικότητας των Κορεατικών ναυπηγείων, η παρακίνηση των ντόπιων έφοπλιστών προς τα ξένα πλοία, δέν φαίνεται να είναι μεγάλη. Άλλωστε και όσοι τό άποφασίσουν θα πρέπει να πληρούν όρισμένες προϋποθέσεις όπως η έπίτευξη μακροχρόνιας ναυλωσεως και η άντικατάσταση των μη άποδοτικών πλοίων με νεότευκτα. Δέν πρέπει τέλος να λησμονείται ότι η άγορά μεταχειρισμένων πλοίων εξακολουθεί να άπαγορεύεται.

Κατά τις δηλώσεις άρμοδίων Νοτιοκορεατικών άρχών, η άποφασισθείσα άποδέσμευση στην άγορά ξένων πλοίων έγινε για να περιορισθεί τό έμπορικό πλεόνασμα της χώρας τό όποιο με τις ΗΠΑ έφθασε τό 1987 τα 9,8 δισεκ. δολλάρια. Σημειώνεται τέλος ότι η έλευθερία άγοράς ξένων πλοίων θα ισχύει για όλες τις εξαγωγικές χώρες, εκτός άπό την Άπωλία η όποία θα έπωφεληθεί του νέου μέτρου από του Άπριλίου του 1989.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Έψώνουν την Άστερόεσσα

Η προστασία από έχθρικές ένέργειες που ύποτίθεται ότι παρέχει τό Άμερικανικό Ναυτικό στα έμπορικά πλοία που φέρουν την σημαία των ΗΠΑ, προσελκύει περισσότερες ναυτιλιακές έταιρίες να ύψώσουν στα πλοία τους που δρομολογούνται στον Περσικό, την άμερικανική σημαία.

Πρόσφατα η μεγάλη ναυτιλιακή έταιρία «Wallenius» που είδικεύεται στις μεταφορές αυτοκινήτων και μεγάλων όχημάτων άποφάσισε να νηολογήσει δύο σκάφη της στο άμερικανικό νηολόγιο. Τα δύο πλοία θα διαχειρίζεται μία θυγατρική της έταιρία με βάση την Ν. Υόρκη, η όποία και θα τα έπαναχρονοναυλώσει στην «Wallenius».

Η έταιρία «Wallenius» παρέχει κυκλική διαδρομή που συνδέει την Εύρώπη και Άπωλία μέσω των ΗΠΑ και της Μέσης Άνατολής, χρησιμοποιώντας σκάφη μεταφοράς αυτοκινήτων και μεγάλων όχημάτων. Ο στόλος της έταιρίας περιλαμβάνει 27 πλοία τό περισσότερα από τό όποια είναι ναυλωμένα από τρίτες έταιρίες.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Τριήμερο συνέδριο γιά τις μεταφορές

Τριήμερη συνεδρίαση θα πραγματοποιηθεί στην Αθήνα από 1 έως 3 Ιουνίου 1988 η Έπιτροπή Μεταφορών του Εύρωκοινοβουλίου κατόπιν προτάσεως του προέδρου της κ. Γ.Ν. Αναστασάπουλου.

Κατά την εδω παραμονή τους τα μέλη της επιτροπής θα συναντηθούν με Έλληνες ύπουργούς και άλλους παράγοντες στον τομέα των μεταφορών.

Η συνεδρίαση της Έπιτροπής Μεταφορών στην Ελλάδα αποβλέπει στην καλύτερη ενημέρωση των μελών της, αφ' ενός μόνον επί των ελληνικών προβλημάτων και αναγκών ως προς τις μεταφορές, αφ' ετέρου δέ επί των απόψεων της ελληνικής κυβερνήσεως που θα αναλάβει από τον Ιούνιο την προ-

εδρία του Συμβουλίου των Ύπουργών.

Στις συνεδριάσεις της Έπιτροπής Μεταφορών στις οποίες έχουν κληθεί γιά ανταλλαγή απόψεων οι ύπουργοί Μεταφορών και Έμπορικής Ναυτιλίας, ο πρόεδρος της Ο. Αεροπορίας, ο πρόεδρος του ΟΛΠ, ο γενικός διευθυντής του ΟΣΕ, ο πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, οι πρόεδροι των Ένώσεων Έλλήνων Έφοπλιστών και Έφοπλιστών έπιβατηγών πλοίων και ο γενικός γραμματέας της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, ενώ θα μετασχει και ο αρμόδιος γιά τις μεταφορές έπίτροπος κ. Στάνλεϊ Κλίντον Ντέιβις, ο οποίος στό περιθώριο της συνεδρίασης θα συναντηθεί με τους Έλληνες ύπουργούς.

των προσπάθειών τους προς παροχή της καλύτερης δυνατής προστασίας σέ όλα τα ούδέτερα πλοία και επανέλαβαν την θέλησή τους νά αποδεχθούν οιαδήποτε βοήθεια που θα προσφερθεί γιά όλα τα ούδέτερα πλοία ανεξαρτήτως έθνικότητας.

Συνέδριο της BIMCO στή Βιέννη

Ο Αύστριακής κατάγωγης Δρ. Χέλμουτ Σόχμεν, πρόεδρος του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού BIMCO, πρόκειται νά διευθύνει τις ανοιξιάτικες συνεδριάσεις των Έκτελεστικών Έπιτροπών του οργανισμού που θα πραγματοποιηθούν στή Βιέννη, από 18-20 Μαΐου.

Τόν Δρα Σόχμεν, ο οποίος είναι πρόεδρος της γνωστής ναυτιλιακής εταιρίας World Wide Shipping του Χόγκ Κόγκ, θα συνδράμουν ο έπόμενος πρόεδρος της BIMCO κ. Γιώρ-

γος Π. Λιβανός και ο αντιπρόεδρος, Anatoliy F. Lugovtsov, πρόεδρος και γενικός διευθυντής της Anglo Soviet Shipping του Λονδίνου. Στις συνεδριάσεις της Βιέννης θα συμμετάσχουν 60 αντιπρόσωποι ναυτιλιακών εταιριών από 20 χώρες.

Σήμερα η BIMCO αριθμεί 2.800 μέλη από 103 χώρες, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρίες που συμμετέχουν στον οργανισμό καλύπτουν τό 50% του παγκόσμιου έμπορικού στόλου. Μεταξύ των θεμάτων που θα συζητηθούν στό Συνέδριο της Βιέννης θα είναι και οι αύξανόμενες επιθέσεις εναντίον ούδετέρων πλοίων στό διεθνή ύδατα του Περσικού.

Ο νέος πρόεδρος του Ο.Λ. Θεσσαλονίκης

Ο Ύπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος ουδευόμενος από τό Γενικό Γραμματέα του YEN κ. Βασίλη Παπαδόπουλο, μετέβη στις 16 Απριλίου στή Θεσσαλονίκη, προκειμένου νά εγκαταστήσει τό νέο πρόεδρο του Δ.Σ. του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννη Κοσκοσίδη και τό γενικό διευθυντή του Οργανισμού κ. Παναγ. Μάμαλη.

Η πρόληψη της ρυπάνσεως σέ ναυτικά άτυχήματα

Από τή Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του YEN καταρτίστηκε μόνη έγκύκλιος που αναφέρεται στό μέτρα τά οποία πρέπει νά λαμβάνονται από τις άρμόδιες άρχές γιά τήν πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας, σέ περιπτώσεις ναυτικών άτυχημάτων.

Στήν έγκύκλιο περιγράφονται μέθοδοι και τεχνικές, οι οποίες πέρα από τόν προληπτικό χαρακτήρα, μπορούν νά χρησιμοποιηθούν, κάτω από όρισμένες προϋποθέσεις, και γιά τήν απάντηση πετρελαιοειδών από δεξαμενές φορτίου πετρελαιοφόρων.

Παράλληλα θα πραγματοποιηθεί ειδικό ταχύρρυθμο εκπαιδευτικό σεμινάριο γιά τήν λεπτομερέστερη ενημέρωση των ατόδου των της Μονάδας Πολλαπλής Χρησιμότητας του Λιμενικού Σώματος, πάνω στις μεθόδους και τεχνικές που είναι δυνατόν νά εφαρμόζονται σέ παρόμοιες περιπτώσεις.

Ηδη άρχισε ή κατάρτιση του προγράμματος του σεμιναρίου, του οποίου οι εργασίες θα διεξαχθούν στις εγκαταστάσεις της Μονάδας Πολλαπλής Χρησιμότητας (Άγιος Κοσμάς) και έκτός από τους ατόδουτες θα τό παρακολουθήσει και προσωπικό διαφόρων λιμενικών άρχών της Άττικής.

Συνάντηση Νορβηγών και Έλλήνων Έφοπλιστών στον Πειραιά

Έκπρόσωποι της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Ένώσεως Νορβηγών Έφοπλιστών συναντήθηκαν στό γραφείο της ΕΕΕ στις 27 Απριλίου και ανταλλάξαν απόψεις γιά θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Τών δύο αντιπροσωπειών έπικεφαλής ήταν ο κ. Στάθης Γουρδομυχάλης, πρόεδρος της ΕΕΕ και ο κ. Rolf Westfal Larsen αντιπρόεδρος της Ένώσεως των Νορβηγών Έφοπλιστών.

Οι δύο Ένώσεις που εκπροσωπούν δύο από τά μεγαλύτερα έθνικά ναυτιλιακά συμφέροντα στην περιοχή του Περσοαραβικού Κόλπου εξέφρασαν μεγάλη ανησυχία γιά τις συνεχιζόμενες επιθέσεις έμπορικών πλοίων σέ διεθνή ύδατα στον Περσοαραβικό Κόλπο κατά τήν μεταφορά φορτίων μεταξύ ούδετέρων χωρών. Αύτές οι επιθέσεις — κατά τις οποίες μεγάλος αριθμός ναυτικών έχασε τή ζωή του ή τραυματίστηκε σοβαρά — συνιστούν μία κατάφωρη παραβίαση του διεθνούς δικαίου και του δικαιώματος έλευθέρου και άβλαβούς διελεύσεως των πλοίων ούδετέρων χωρών. Οι δύο Ένώσεις τόνισαν τήν ζωτική σημασία του Περσοαραβικού Κόλπου γιά τήν προμήθεια ενέργειας προς όφελος της διεθνούς κοινότητας και τόν άπαραίτητο ρόλο της διεθνούς ναυτιλίας γιά τήν μεταφορά της. Αμφότερες οι Ένώσεις επανέλαβαν τήν πλήρη ύποστήριξη τους στις προσπάθειες των Ηνωμένων Έθνών προς ειρηνική διευθέτηση της διαφοράς και προς τερματισμό των επιθέσεων κατά των ούδετέρων πλοίων. Έπιπροσθέτως, κάλεσαν τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο (ICS), τήν INTEPTANKO και άλλους διεθνείς οργανισμούς νά καταβάλλουν κάθε προσπάθεια προς παύση των έχθροπραξιών.

Οι δύο ένώσεις διερεύνησαν περαιτέρω δυνατότητες άποτελεσματικού συντονισμού

ΦΙΛΟΙ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Η γνωστή σας φίρμα Αύτοκινήτων DOUCAR TAX FREE CARS σάς στέλνει τούς χαιρετισμούς της μέσω του περιοδικού και σάς ενημεώνει, γιά τήν αγορά του αύτοκινήτου σας, στην Άμβέρσα. Έπίσης ούκοσκευές: ψυγεία, ήλεκτρονικά, κουζίνες, VIDEO T.V. και ότι άλλο χρειάζεσθε

DOUCAR TAX FREE CARS

VERVERSUI 9 ANTWERP - BELGIUM

TEL.: 00323-2253188 (after 15:00)

AOH.: 0032-14587021 (after 21:00)

600 εταιρίες από 44 χώρες συμμετέχουν έφ'ετος στα Ποσειδώνια

Μέχρι τώρα σχεδόν 600 εταιρίες από 44 χώρες έχουν επικυρώσει τη συμμετοχή τους στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 88, τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση που θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά από 6 έως 11 Ιουνίου.

Υπάρχουν 16 έθνικά περίπτερα, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η Κύπρος, ενώ η Γαλλία και η Ιταλία επανέρχονται μετά από απουσία τεσσάρων χρόνων στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ με έντυπωσιακή παρουσία. Σημαντική είναι επίσης η συμμετοχή της Ιαπωνίας, της Μεγάλης Βρετανίας, των ΗΠΑ, των Κάτω Χωρών και της Δυτικής Γερμανίας. Βεβαίως δεν λείπουν οι σταθερές συμμετοχές της Σοβιετικής Ένωσης και της Γιουγκοσλαβίας.

Μέχρι στιγμής, στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 88 συμμετέχουν 115 Έλληνικές εταιρίες — 77 από αυτές εκθέτουν με άτομικό περίπτερο — και εκτείνονται σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από τις ναυπηγήσεις και τις ναυπηγοεπισκευές μέχρι τα ηλεκτρονικά, καλύπτοντας τομείς όπως ναυτιλιακό εξοπλισμό, θαλάσσιες μεταφορές, τράπεζες, χρηματοδοτικούς οίκους, ασφαλιστι-

κούς οργανισμούς, εταιρίες τηλεπικοινωνιών και ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

Την πρώτη θέση μεταξύ των εθνικών περιπτέρων σε συμμετοχή εταιριών κατέχουν οι ΗΠΑ με 52 εταιρίες, εκ των οποίων οι 27 περιλαμβάνονται στο εθνικό περίπτερο. Αντιπροσωπεύονται επίσης 51 βρετανικές εταιρίες — οι 24 από τις οποίες μέσα στο εθνικό τους περίπτερο. Άλλες έντυπωσιακές συμμετοχές παρουσιάζουν η Δυτική Γερμανία με 41 εταιρίες, η Ιταλία με 37, η Ολλανδία με 30 και το Βέλγιο με 28.

Συμμετέχουν επίσης 65 Σκανδιναβικές εταιρίες: 19 από τη Δανία, 18 από τη Νορβηγία, 16 από τη Σουηδία και 12 από την Φινλανδία, ενώ η Ιαπωνία αντιπροσωπεύεται από 22 εταιρίες στις οποίες συγκαταλέγονται τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας και 21 εταιρίες συνιστούν την παρουσία της Γαλλίας. Το εθνικό περίπτερο της Σιγκαπούρης περιλαμβάνει 18 εταιρίες, ενώ τόσο η Ισπανία όσο και η Τουρκία συμμετέχουν με 16 εταιρίες ή κάθε μία. Τέλος, στο περίπτερο της Σοβιετικής Ένωσης εκθέτουν 12 εται-

Αγοραπωλησίες

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ιωάννης Ζαφειράκης» 32.680 τόν. d.w., 18.620 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, εξοπλισμένο με τέσσερις γερανούς των 25 τόν., έναντι τιμής περί των 9,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες φέρεται πωληθέν το μπάλκ κάρριερ «Muskiz» 38.931 τόν. d.w., 23.625 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 8 εκατ. δολλαρίων, με παράδοση ως έχει χωρίς δεξαμενισμό.

— Σε Νορβηγούς περιήλθε το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σπίθα» 39.722 τόν. d.w., 27.880 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 7,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα με έδρα στις ΗΠΑ επωλήθη το υπό σημαία Μόλτας μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Β» 42.148 τόν. d.w., 26.424 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε συμφέροντα με έδρα στις ΗΠΑ επωλήθη το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Νήσος Σέριφος» 83.258 τόν. d.w., 44.699 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 9,25 εκατ. δολλαρίων.

— Σε μη κατονομαζόμενους αγοραστές επωλήθη το υπό λιβερτιανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Γουάιντρουπ» 34.200 τόν. d.w., 19.654 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Άπω Ανατολής επωλήθη το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Αργώ Γιούνιον» 54.562 τόν. d.w., 31.279 τόν. γκρός, ιταλικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Σκανδιναυούς επωλήθη το ελληνικό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ιάσων» 125.457 τόν. d.w., 64.739 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 12 εκατ. δολλαρίων.

— Νορβηγοί είναι οι αγοραστές του υπό σημαία Λιβερτίας μικτού πλοίου «Νιόβη» 122.000 τόν. d.w., 65.803 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 15,5 εκατ. δολλαρίων.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το διαρρευσαν δεκαπενθήμερο εξήγηθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω έπτά πλοίων:

— «Γαλήνη», φορτηγό, πρ. «Landing» υπό σημαία Άγ. Βικεντίου, 1.584 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1958, που ανήκει στην εταιρία «Eterna Maritime Inc.» (κ. Πέτρος Βεντούρης).

— «Αφρικαν Γκλόρυ», φορτηγό, πρ. «St. Paul River» υπό κυπριακή σημαία, 6.096 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Transocean Carriers Company Limited» (κ. Εύαγ. Αγαλόπουλος).

— «Τοσκάνα», μπάλκερ, πρ. «Bulkvoltri» υπό ιταλική σημαία, 36.204 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία

«Brunswick Navigation Company Limited» (κ. Απόστ. Φραντζής).

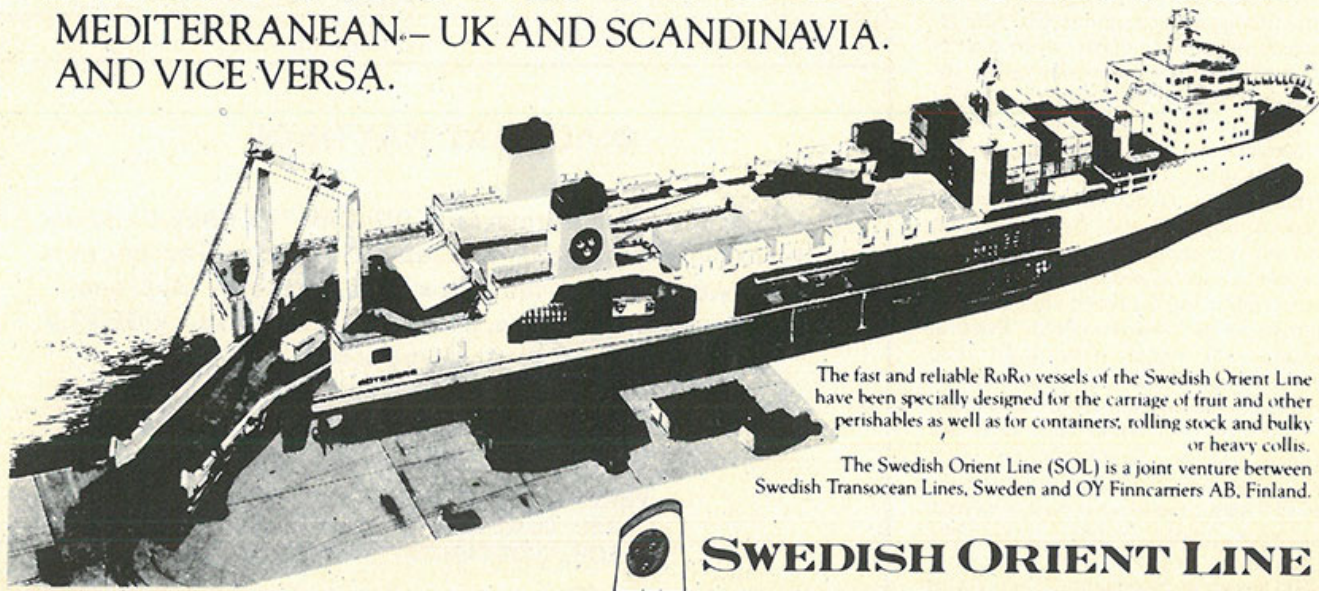
— «Αλφα Σή», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Brisbane Sea» υπό λιβερτιανή σημαία, 35.450 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «Millport Maritime Ltd.» (κ. Κοσμάς Ρούσσης).

— «Νατάσσα 2», φορτηγό, πρ. «Κορονέτ» υπό σημαία Μπαχάμας, 9.862 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Square Ltd.» (κ. Παναγ. Καλής).

— «Αριέλ», φορτηγό, που υπέστειλε σημαία Μπαχάμας, 7.571 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970 (κ. Άλεξ. Πούλμαν).

— «Παλλάς», φορτηγό, που υπέστειλε σημαία Μπαχάμας, 7.890 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971 (κ. Άλεξ. Πούλμαν).

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 cargo.

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



SWEDISH ORIENT LINE

— "Ελληνες αγόρασαν το μικτό πλοίο «Probo Briff» 48.576 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1985, έναντι τιμής περί των 23 εκατ. δολларίων.

— Επίσης σε "Ελληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Charmic» 21.510 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής 2,3 εκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Σε Ίνδους διαλυτές έπωλήθη το πλοίο ρόλλ όν, ρόλλ όφ «Πρέσιους» 5.324 τόν. γκρός, 3.800 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1948, αντί δολ. 194,50 ανά τόννο βάρους.

Η αύξηση των εισφορών υπέρ του Τ.Π.Α.Ε.Ν.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Έθνικης Οικονομίας, Οικονομικών και Ναυτιλίας έγκρίθηκε η αύξηση από 1 Ίανουαρίου 1988 κατά 17% της μηνιαίας εισφοράς προς το Ταμείο Προνοίας Άξιωματικών Ε.Ν., ή όποια από 7.151 έγινε πλέον 8.366 δραχμές, ποσό τό όποιο πρέπει να ύπολογίζεται κατά την έξόφληση των ναυτολογίων.

Η έφαρμογή του Γενικού Λογιστικού Σχεδίου

Τό ύπουργείο Έθνικης Οικονομίας με τό ύπ' αριθ. 771/29.188 παρέχει διευκρινίσεις για τις ναυτιλιακές εταιρίες που έφαρμόζουν ή θα έφαρμόσουν τό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο.

Οί άπαλλαγές για εισαγωγές αυτοκινήτων και ειδών

Με την ύπ' αριθ. Δ 358/πολ. 9/28.3.88 έγκύκλιο του ύπουργείου Οικονομικών κοινοποιήθηκε στις Τελωνειακές Άρχές ή ύπ' αριθ. Δ 246/1.3.88 απόφαση του Άναπληρωτού Υπουργού Οικονομικών κ. Γ. Πέτσου σχετικά με τις δασμολογικές άπαλλαγές που παρέχονται στα Έλληνικά πληρώματα έμπορικών πλοίων γραμμών έξωτερικού κατά την εισαγωγή αυτοκινήτου Ι.Χ. και ειδών οικιακής και παράλληλα δόθηκαν οδηγίες και διευκρινίσεις για την έφαρμογή της ύπουργικής άποφάσεως.

Διαμαρτυρία των ναυτικών πρακτόρων για τόν ΦΠΑ

Τό Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Άττικής - Πειραιώς με τηλεγράφημά του προς τό Ύπουργείο Οικονομικών ζητεί έκ νέου διευκρινίσεις σχετικά με τόν Φ.Π.Α. που άφορά τις συναλλαγές του κλάδου των ναυτικών πρακτόρων με τά πλοία. Στο τηλεγράφημα

Άπλούστευση των διαδικασιών έλέγχου και έπιθεωρήσεως πλοίων

Άπό τό ΥΕΝ στάλθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα με τό όποιο άπλουστεύονται οι διαδικασίες έλέγχου, έπιθεωρήσεως και έφοδιασμού των έμπορικών πλοίων με πιστοποιητικά άξιοπλοίας και εύθυγραμμίζονται με τις αντίστοιχες της Διεθνούς Σύμβαςης «περί άσφαλείας της ανθρώπινης ζωής έν θαλάσση», που κυρώθηκε και από την Έλλάδα και έφαρμόζονται στα πλοία διεθνών πλόων.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. επιτρέπεται ή διενέργεια έπιθεωρήσεως του έξωτερικού της γάστρας των έπιβατηγών πλοίων κάθε δεύτερο χρόνο στη θάλασσα, αντί της έπιθεωρήσεως κάθε 12 μήνες στην ξηρά και έφ' όσον από την προηγούμενη έπιθεωρήσεως των έλασμάτων της γάστρας προκύπτει ότι δέν κρίνεται αναγκαία ή έκ νέου άνέλκυση του πλοίου στην ξηρά.

τονίζονται και τά εξής:

Διαμαρτυρόμεθα γιατί ένώ σάς έχουμε άποστείλει τά επανειλημένα έγγραφα μας και ένώ έχουν περάσει από την έφαρμογή του ΦΠΑ 16 μήνες, τά έρωτήματα μένουν άπανάντητα και δημιουργούν σωρεία προβλημάτων μεταξύ των συναλλασσομένων (Ναυτικών Πρακτόρων — πλειοκτητών — έφορίας). Τά μέλη του Σωματείου μας, δικαίως ζητούν έπίσημη ένημέρωση σχετικά με τόν ΦΠΑ και όχι έφαρμογή του, κατά κρίση.

Η προστασία της ύγείας των ναυτικών

Στις 25 και 26 Άπριλίου πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο, ή πρώτη σύνοδος της Έπιτροπής MAC-NET (Κέντρο παροχής ιατρικών συμβουλών στα πλοία) της ΕΟΚ, ή όποια άσχολήθηκε με την όριστική κατάρτιση ενός κανονισμού φαρμακείων των πλοίων, στα πλαίσια των άπαιτήσεων και της Διεθνούς Σύμβαςης για την ύγιεινή και προστασία των μελών πληρώματος πλοίων, που ύπέγραψε πρόσφατα και ή Έλλάδα. Στα πλαίσια ύλοποιήσεως του προγράμματος άναφορικά με την προστασία της ύγείας των ναυτικών της ΕΟΚ δημιουργήθηκαν και λειτουργούν ήδη τά σύγχρονα κέντρα παροχής ιατρικών συμβουλών στους ναυιλλομένους στην Έλλάδα, την Ίταλία, ή Γαλλία και την Ίσπανία.

Η Κοινότητα, για την έξασφάλιση μεγαλύτερης προστασίας της ανθρώπινης ζωής

Όσον άφορά τά φορτηγά πλοία που έκτελούν πλόες έξωτερικού διπλασιάζεται ό χρόνος έπιθεωρήσεως, με παράλληλη αύξηση της ισχύος του πρωτοκόλλου γενικής έπιθεωρήσεως.

Επίσης τροποποιούνται οι διατάξεις, που άφορούν στην έπιθεώρηση των έλικοφόρων άξόνων και των μηχανοηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων των πλοίων.

Άκόμα προβλέπονται τά σχέδια, οι μελέτες και τά στοιχεία που άπαιτείται να ύποβάλλονται στην Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων προκειμένου να έκδοθούν, για πρώτη φορά, τά πιστοποιητικά άξιοπλοίας έπιβατηγού πλοίου.

Τέλος αύξάνονται οι κόροι όλικής χωρητικότητας, που προβλέπονται από τό άρθρο 3, παρ. β του Β.Δ. 542/68 ως όριο για την ύποχρεωτική ένταξη των έπιβατηγών πλοίων σε κλάση νηογνώμονα, από 1.000 σε 1.500.

στη θάλασσα, άρχίζει τόν Όκτώβριο ένα νέο πρόγραμμα συνεργασίας Κέντρων Έρευνας και Διάσωσης και Κέντρων παροχής Ίατρικών Συμβουλών στους ναυιλλομένους, σύμφωνα με τά πρότυπα που ήδη άκολουθεί ή Έλλάδα.

Τό θέμα της παραμονής των άσυρματιστών στα πλοία

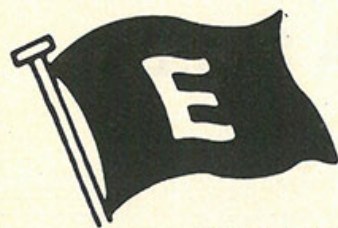
Πενήντα και πλέον άσυρματιστές με τηλεγράφημά τους προς ή διοίκηση της Πανελληνίας Ένωσης Ραδιοτηλεγραφικών και Ραδιοηλεκτρονικών Άξιωματικών Ε.Ν. άναφέρουν ότι ή στάση όρισμένων μελών του Ι.Μ.Ο. και τό ζήτημα της παραμονής του άσυρματιστού στο πλοίο προκαλεί βαθύτατη άνησυχία στον κλάδο και ζητούν να συγκληθεί τό συντομότερο δυνατόν γεν. συνέλευση της ΠΕΡΡΑΕΝ με συγκεκριμένες προτάσεις για παρατέρα ένημέρωση και κινητοποίηση των Άσυρματιστών. Επίσης ζητούν να άπαιτήσει ή διοίκηση σύγκληση της Έκτελεστικής Έπιτροπής της Π.Ν.Ο. και άμεση δραστηριοποίηση της για τό παραπάνω θέμα.

Τό τηλεγράφημα ύπογράφουν οι άσυρματιστές: Κωσταία Γ., Παπασαράντος Π., Μαρτάκης Ν., Κολαίτης Δ., Πατσούρης Χ., Μητρόπουλος Δ., Σουλιώτης Δ., Θεοφιλάτος Χ., Παναγιωτόπουλος Π., Ραυτόγιουλος Σ., Κανάρης Ν., Άντωνιάδης Γ., Καρπούζης Τ., Κεραμόπουλος Μ., Κοψίδας Β., Βαρβαρίγος Π., Τζεντουλάκης Ι., Κουτουφάρης Ν., Σωτηρόπουλος Α., Γαλιατσάτος Χ., Ρίγος Π., Σπη-

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

Ελάχιστα τά παροπλισμένα

Κατά τό διάστημα μεταξύ 10 Φεβρουαρίου και 29 'Απριλίου 1988, ή άργούσα χωρητικότητας αύξηθηκε έλαφρά κατά 163.508 τον. γκρός αλλά παράλληλα ό αριθμός των παροπλισμένων πλοίων στά άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 7 μονάδες.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στίς 29 'Απριλίου σέ 52, συνολικής χωρητικότητας 1.965.734 τον. γκρός, έναντι 59, συνολικής χωρητικότητας 1.802.226 τον. γκρός στίς 10 Φεβρουαρίου.

Από αυτά 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.718.370 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 29 πλοία συνολικής χωρητικότητας 175.621 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 10 πλοία συνολικής χωρητικότητας 71.743 τον. γκρός ήταν επιβατηγά.

Εξάλλου από τά πλοία αυτά 41 συνολικής χωρητικότητας 1.847.959 τον. γκρός (12 δεξαμενόπλοια, 1.662.984 τον. γκρός, 21 φορτηγά, 143.364 τον. γκρός και 8 επιβατηγά, 41.611 τον. γκρός) ήταν μέ έλληνική σημαία και 11 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 117.775 τον. γκρός (1 δεξαμενόπλοιο, 55.386 τον. γκρός, 8 φορτηγά, 32.257 τον. γκρός και 2 επιβατηγά, 30.132 τον. γκρός) ήταν μέ ξένες σημαίες.

Οί απόπλοι

Μεταξύ 12 Φεβρουαρίου και 29 'Απριλίου 1988 απέπλευσαν τά έξης πλοία (έντός πα-

ρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία απόπλου):

● 'Ελευσίνα, θέση Β': τά φορτηγά «Φλάγκ Αντριέν» (18.3.88) και «Φόρ Φλάγκ II» (14.2.88) και τά δεξαμενόπλοια «Βορράς» (19.3.88), «'Ολύμπικ 'Αρμουρ II» (17.3.88), «'Ολύμπικ Μπάνερ» (20.4.88) και «'Εόλη» (9.3.88).

● 'Ελευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «Μπράβο Τζώρτζ» (10.2.88), «'Αγ. Μαρίνα» (26.2.88), «Ρήτζεντ Μούν» (24.2.88), «Μπίλλ» (26.1.88) και «Ρηνιώ» (25.2.88) και τά επιβατηγά «Κασταλία» (7.3.88), «'Εγνατία» (3.3.88), «Κύπρος Στάρ» (12.4.88), «Κορφού Ντάϊμοντ» (3.3.88) και «Μεντιτεράνιαν Σκάυ» (29.2.88).

Οί παροπλισμοί

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στά κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξης πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία παροπλισμού):

● 'Ελευσίνα, θέση Β': τό φορτηγό «Πετρόλα 40» (8.3.88) και τά δεξαμενόπλοια «Κίγκ 'Αλεξάντερ» (12.2.88) και «Παρθενών» (30.3.88).

● 'Ελευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «Καρρίμπιαν Κάρριερ» (9.3.88), «Βίκτορ V» (9.3.88) και «'Αράντες» (22.4.88), τό δεξαμενόπλοιο «Ρόμυ» (6.4.88) και τό επιβατηγό «Σίφνος» (13.4.88).

● 'Αλιβέρι: τό δεξαμενόπλοιο «Δέλτα Φλάγκ» (2.2.88).

σης Ν., Βαγιάνος Γ., 'Ελευθερίου Χ., 'Εμμανουηλίδης Ι., Κουκουράβας Α., Γλένης Ξενοφών, Δούκης Ν., Τσαρδακάς Κ., Μάζης Γ., Κοεμτζής Α., Πετρόπουλος Δ., Νικολαΐδης Σ., Πουπαλός Μ., 'Αποστολόπουλος Σ., Συναπίδης Δ., Νάκος Α., Κοντοκάνης Α. και Γιαννακίδης Ν.

Οί αποφάσεις τής 'Επιτροπής 'Ασφαλείας του IMO

Σειρά προτάσεων και μέτρων γιά τή ναυτική ασφάλεια υιοθετήθηκαν από τήν αρμόδια επιτροπή του IMO πού συνήλθε στο Λονδίνο από 11-22 'Απριλίου.

Ειδικότερα υιοθετήθηκαν προτάσεις τεχνικών όργάνων του IMO πού άφορούν:

● Τό παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας, μέ τό όποιο βελτιώνονται οι τηλεπικοινωνίες των πλοίων (αυτοματοποιημένες και μακράς έμβέλειας).

● Τήν έναρμόνιση των χρονικών διαστημάτων επιθεωρήσεων και ισχύος των πιστοποιητικών ασφαλείας των πλοίων μέ τήν όποία άποφεύγονται πολλαπλές επιθεωρήσεις των σκαφών.

'Εξ άλλου, μετά από πρόταση τής 'Αγγλίας, υιοθετήθηκαν τά έξης πρόσθετα μέτρα γιά τήν ασφάλεια των επιβατηγών όχηματων πλοίων:

— 'Ενδείκτες κλεισίματος και ασφάλισης καταπελτών και άλλων άνοιγμάτων, καθώς και διαρροής νερού άπ' αυτά.

— 'Επιτήρηση των άνοιγμάτων και χώρου όχημάτων μέ κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης ή περιπολίες.

— Συμπληρωματικός αυτόνομος φωτισμός ασφαλείας στους διαδρόμους χώρων ένδιαίτησης επιβατών, ώστε υπό όποιεσδήποτε συνθήκες κλίσης, οι επιβάτες νά μπορούν νά καθοδηγούνται πρós τις έξόδους διαφυγής.

Από τά παραπάνω μέτρα άλλα θά άρχίσουν γά έφαρμόζονται διεθνώς από τις 22 'Οκτωβρίου 1989 στά νέα και υπάρχοντα πλοία, και άλλα, σταδιακά, μέχρι τις 22 'Οκτωβρίου 1992.

'Η άποζημίωση λόγω ρυπάνσεως μέ πετρελαιοειδή

Τό YEN άνακοίνωσε ότι από 9-12 Μαΐου θά βρίσκεται στήν 'Ελλάδα ό διευθυντής του Διεθνούς Κεφαλαίου 'Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από πετρελαιοειδή κ. Jacobson, ό όποιος θά συναντηθεί μέ εκπροσώπους των έμπλεκόμενων στο σύστημα ασφάλισης φορέων (Δημοσίου, ασφαλιστών, πλοιοκτητών) και θά έχει συνομιλίες γιά θέματα πού άπορρέουν από τή διεθνή σύμβαση «FUND 1971»

λιωτόπουλος Σ., Καστανιάς Σ., Δούλιας Χ., Τσέρτος Κ., Καρμύρης Α., 'Αγρίμης Π., Ζαχαράτος Γ., Μιχαηλίδης Ε., Λιβανίδης Α., Τσίκπνος Ι., Κοκτοΐδης Σ., Βασταρδής Α, Μπάνος Σ., Διονυσόπουλος Π., Καμπάσης Γ., Ζαρούσης Ν., Βαγιάνος Γ., 'Ελευθερίου Χ., 'Εμμανουηλίδης Ι., Κουκουράβας Α., Γλένης Ξενοφών, Δούκης Ν., Τσαρδακάς Κ., Μάζης Γ., Κοεμτζής Α., Πετρόπουλος Δ., Νικολαΐδης Σ., Πουπαλός Μ., 'Αποστολόπουλος Σ., Συναπίδης Δ., Νάκος Α., Κοντοκάνης Α. και Γιαννακίδης Ν.

Τό θέμα τής παραμονής των άσυρματιστών στά πλοία

Πενήντα και πλέον άσυρματιστές μέ τηλεγράφημά τους πρós τή διοίκηση τής Πανελληνίας 'Ενωσης Ραδιοηλεγραφετών και Ραδιοηλεκτρονικών 'Αξιωματικών Ε.Ν. άναφέρουν ότι ή στάση όρισμένων μελών του Ι.Μ.Ο. και τό ζήτημα τής παραμονής του άσυρματιστού στο πλοίο προκαλεί βαθύτατη

άνησυχία στον κλάδο και ζητούν νά συγκληθεί τό συντομότερο δυνατόν γεν. συνέλευση τής ΠΕΡΡΑΕΝ μέ συγκεκριμένες προτάσεις γιά παραπέρα ένημέρωση και κινητοποίηση των 'Ασυρματιστών. 'Επίσης ζητούν νά άπαιτήσει ή διοίκηση σύγκληση τής 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής τής Π.Ν.Ο. και άμεση δραστηριοποίησή της γιά τό παραπάνω θέμα.

Τό τηλεγράφημα ύπογράφουν οι άσυρματιστές: Κωσταία Γ., Παπασαράντος Π., Μαρτάκης Ν., Κολαΐτης Δ., Πατσούρη Χ., Μητρόπουλος Δ., Σουλιώτης Δ., Θεοφιλάτος Χ., Παναγιωτόπουλος Π., Ραυτόπουλος Σ., Κανάρης Ν., 'Αντωνιάδης Γ., Καρπούζης Τ., Κεραμόπουλος Μ., Κοψίδας Β., Βαρβαρίγος Π., Τζεντουλάκης Ι., Κουτουφάρης Ν., Σωτηρόπουλος Α., Γαλιατσάτος Χ., Ρίγος Π., Σπηλιωτόπουλος Σ., Καστανιάς Σ., Δούλιας Χ., Τσέρτος Κ., Καρμύρης Α., 'Αγρίμης Π., Ζαχαράτος Γ., Μιχαηλίδης Ε., Λιβανίδης Α., Τσίκπνος Ι., Κοκτοΐδης Σ., Βασταρδής Α, Μπάνος Σ., Διονυσόπουλος Π., Καμπάσης Γ., Ζαρού-

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

τήν οποία κύρωσε και η χώρα μας και αφορά στην ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου 'Αποζημίωσης Ζημιών από πετρελαιοειδή.

Η διεθνής σύμβαση προβλέπει την καταβολή εισφορών από τους ιδιοκτήτες φορτίων πετρελαίου που μεταφέρονται δια θαλάσσης στις χώρες - μέλη της σύμβασης και την παροχή αποζημιώσεων στους ζημιωθέντες σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή.

Ο κ. Jacobson θα δώσει διάλεξη στις 10 Μαΐου και ώρα 6.30 μ.μ., στην αίθουσα του 'Εμπορικού και Βιομηχανικού 'Επιμελητηρίου Πειραιώς και θα αναφερθεί στο καθεστώς καταβολής αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ζημιών που προκαλούνται στη θάλασσα από ρύπανση με πετρελαιοειδή.

'Η 'Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ

Στό Παρίσι πραγματοποιήθηκε από 25-27 'Απριλίου η σύνοδος της 'Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του 'Οργανισμού, η οποία ασχολήθηκε με θέματα γενικότερης ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών - μελών του 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και 'Ανάπτυξης και τρίτων χωρών.

'Απογραφή των άλιευτικών σκαφών

Γενική απογραφή των άλιευτικών σκαφών κάθε κατηγορίας θα γίνει από την 'Εθνική Στατιστική 'Υπηρεσία σύμφωνα με κοινή απόφαση των υπουργών Γεωργίας και Ναυτιλίας και των ύφυπουργών 'Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

Από την εφαρμογή αναμένεται να προέλθουν πολύτιμα στοιχεία για τη σύνθεση του άλιευτικού μίας στόλου, τον εξοπλισμό του, το είδος των χρησιμοποιούμενων άλιευτικών εργαλείων καθώς και στοιχεία για την σύνθεση των πληρωμάτων.

Τα παραπάνω στοιχεία θα χρησιμοποιηθούν και για τη κατάρτιση του μητρώου άλιευτικών σκαφών.

'Υπουργική ευαρέσκεια

Ο 'Υπουργός κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος εξέφρασε την ευαρέσκειά του προς το διευθυντή της Διευθύνσεως 'Ακτοπλοίας, τούς λιμενάρχες Πειραιώς και Ραφήνας και το προσωπικό των αντίστοιχων υπηρεσιών για τη συμβολή τους στην ομαλή και χωρίς παράπονα διακίνηση των επιβατών κατά τις ημέρες του Πάσχα, από τα λιμάνια Πειραιώς και Ραφήνας.

'Ομιλία του Γεν. Γραμματέα του YEN για Ναυτιλία και ΕΟΚ

Ο γεν. γραμματέας του YEN κ. Β. Παπαδόπουλος θα μιλήσει με θέμα: «'Εναρμόνιση της πολιτικής της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας προς την ΕΟΚ», στην αίθουσα διαλέξεων του Δικηγορικού Συλλόγου 'Αθηνών ('Ακαδημίας 60), την 'Ερχόμενη Τετάρτη 4 Μαΐου και ώρα 7 μ.μ.

Την διάλεξη, η οποία 'Εντάσσεται σε πρόγραμμα ειδικών διαλέξεων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, διοργανώνει η 'Ενωση 'Ελλήνων Νομικών Ευρωπαϊκής Συνεργασίας.

Πρόστιμο για υπερφόρτωση

Το λιμεναρχείο 'Ελευσίνας επέβαλε πρόστιμο 50.000 δραχ. σε πλοίαρχο 'Ελληνικού

Διευρύνονται οι 'Εργασίες κατά τη διέλευση πλοίων τράνζιτ

Διευρύνονται — όρθότατα — με σχετική 'Εγκύκλιο του YEN οι 'Εργασίες που μπορούν να γίνονται στις περιπτώσεις διελεύσεως πλοίων τράνζιτ από 'Ελληνικά λιμάνια. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη νέα 'Εγκύκλιο επιτρέπεται η διέλευση οποιουδήποτε πλοίου προέρχεται από λιμάνι του 'Εξωτερικού (και σε 'Ορισμένες περιπτώσεις από λιμάνι του 'Εσωτερικού) και προορίζεται για λιμάνι του 'Εξωτερικού για τη διενέργεια κάθε 'Εργασίας που αναφέρεται σε θέματα:

α) 'Αντικατάσταση μελών πληρώματος και αποσεπίμβασης επίσκεπτών συγγενών.
β) Παραλαβής τροφοεφοδίων, καυσίμων και λιπαντικών.

γ) 'Υφαλοκαθαρισμού (σε περιοχές που επιτρέπεται).

δ) Παράδοσης πετρελαιοειδών καταλοίπων, σε αναγνωρισμένες εύκολες υποδοχής.

ε) Παράδοσης, παραλαβής μηχανημάτων για επιθεώρηση.

στ) 'Επιθεώρηση ηλεκτρονικών και λοιπών οργάνων, από 'Ολιγομελές συνεργείο.

ζ) Δειγματοληψίας φορτίου.

η) Διενέργειας Gas Freeing.

'Επίσης, επιτρέπεται διέλευση πλοίων 'Εξωτερικού, χωρίς τις διατυπώσεις κατάπλου

απόπλου, αλλά με τις διατυπώσεις της τράνζιτ διέλευσης και στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1) 'Όταν το πλοίο προοριζόμενο για λιμάνι του 'Εξωτερικού, καταπλέει στο λιμάνι από λιμάνια του 'Εσωτερικού, για την πραγματοποίηση μιάς ή περισσότερων από τις αναφερόμενες στην προηγούμενη παράγραφο πράξεις 'Εφόσον:

• Δέν έχουν περάσει περισσότερες από 24 ώρες από τον απόπλου του πλοίου από το προηγούμενο λιμάνι, στο οποίο έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες χορήγησης απόπλου για λιμάνι του 'Εξωτερικού.

• Δέν έχουν μεσολαβήσει από τον απόπλου του πλοίου από το προηγούμενο λιμάνι γεγονότα (ναυτικό ατύχημα, τραυματισμός κλπ.), που να 'Επιβάλλουν τη διενέργεια οποιασδήποτε προανακρατικής πράξης και τον 'Επανελέγχο της σύνθεσης του πληρώματος και των ναυτιλιακών 'Εγγράφων.

2) 'Όταν το πλοίο, προοριζόμενο για λιμάνι του 'Εσωτερικού, καταπλέει στο λιμάνι, από λιμάνι του 'Εξωτερικού για να πραγματοποιήσει μιά ή περισσότερες από τις προαναφερόμενες πράξεις, πλην της αντικατάστασης μελών πληρώματος.

φορτηγού γιατί είχε φορτώσει 48 τόννους περισσότερους από το επιτρεπόμενο φορτίο.

Νέα φυλλάδια

Από τις 'Αρμόδιες 'Υπηρεσίες του 'Υπουργείου Ναυτιλίας 'Εκδόθηκαν τον Μάρτιο 386 νέα ναυτικά φυλλάδια.

'Απαγόρευση εισόδου στα λιμάνια της 'Αϊτής

Σύμφωνα με πληροφορίες του YEN, η κυβέρνηση της 'Αϊτής με απόφασή της από 18.2.88 'Απαγόρευσε την είσοδο στα λιμάνια, τα χωρικά ύδατα και την αποκλειστική οικονομική της ζώνη πλοίων τα οποία μεταφέρουν οποιουδήποτε είδους 'Απορρίμματα τα οποία θα μπορούσαν να ρυπάνουν το περιβάλλον και να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των κατοίκων.

Ρύπανση στον Μαλιακό

Ρύπανση με λιπαντέλαιο προκάλεσε σε 'Επιφάνεια 3.900 τετρ. μέτρων του Μαλιακού

Κόλπου το υπό σημαία 'Ηνωμένων 'Αραβικών 'Εμιράτων μότορσιπ «Dabiyan». Η ρύπανση καταπολεμήθηκε από όργανα του 'Οπολιμεναρχείου Στυλίδας, ενώ σε βάρος του πλοίαρχου βεβαιώθηκε παράβαση.

Συνεργασία 'Ελληνικού Νηογνώμονα και Τ.Ε.Ε.

Τεχνική μελέτη που θα υποβληθεί στη γραμματεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Οργανισμού (IMO), για την 'Υποεπιτροπή 'Ευστάθειας Γραμμών Φορτώσεως και 'Ασφάλειας 'Αλιευτικών Σκαφών, καταρτίζουν το Ναυτικό 'Επιμελητήριο της 'Ελλάδος και ο 'Ελληνικός Νηογνώμονας, στα πλαίσια των προσπαθειών τους προβολής της χώρας μας στους διεθνείς οργανισμούς και ειδικότερα στον IMO.

Η μελέτη αυτή είναι η δεύτερη που 'Εκπονείται με τη συνεργασία του ΝΕΕ και του ΕΝ, από την ίδια ομάδα 'Εργασίας, που την αποτελούν οι κ.κ. Κ. Παπαγιαννούλης, ειδικός σύμβουλος του ΝΕΕ και Μ. Σακελαρίδης, 'Επιθεωρητής του Ε.Ν.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ
STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24
2000 Antwerpen
Teleph: 00323 - 2317168
or 2317473
Home: 00323 - 2396523

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
κ. Παν. Σωτηρίου (Chief Eng.)
Ήτοταρ 50, 2ος όρος
Τηλέφ.: 4117838
Τελωνειακές πληροφορίες:
κ. Νίκος Τζαβέλλας - τηλέφ.: 4119239

Τό γαμήλιο δῶρο τοῦ Ἰδρύματος Ἰωάννου Διαμ. Πατέρα σέ κόρες ναυτικῶν

Σέ εἰδική τελετὴ πού πραγματοποιήθηκε τὴν περασμένη Δευτέρα 25 Ἀπριλίου, σὶδ Δημοτικὸ Θέατρο Πειραιᾶ, 117 νιόπαντρες θυγατέρες ναυτικῶν ἀπὸ ὅλη τὴ χώρα, μοιράστηκαν τὸ γαμήλιο δῶρο τοῦ Ἰδρύματος Ἰωάννου Διαμαντῆ Πατέρα, πού ἐφέτος ἀνῆρξε σὲ 18.720.000 δρχ.

Τὰ γαμήλια δῶρα, σὲ ἐπιταγές (160.000 δρχ. ἡ κάθε μία) ἐπέδωσε ὁ κ. Διαμαντῆς Πατέρας, ἐνῶ προηγήθηκαν εἰσήγηση ἀπὸ τὸν κ. Κ. Βλάχο, ὁμιλίες τοῦ κ. Κ. Ἀλαντόπουλου

καὶ τοῦ Μητροπολίτη Πειραιῶς κ. Καλλίνικου, πού ἀναφέρθηκαν σὶδ θεσμό καὶ τὸν «Καπετάνιο τῆς Ἀγάπης», ὅπως ἀποκάλεσαν τὸν Ἰωάννη Διαμαντῆ Πατέρα.

Σημειώνεται ὅτι ὁ θεσμός αὐτὸς λειτουργεῖ ἐδῶ καὶ 16 χρόνια ἀπὸ τοὺς τόκους τοῦ Ἰδρύματος Προικοδοτήσεως Ι.Δ. Πατέρα καὶ μοιράζει 20 περίπου ἑκατ. δρχ. τὸ χρόνο, σὲ 120 περίπου νιόπαντρες κόρες ναυτικῶν, ὀρφανές ἀπὸ πατέρα.

Θαυμασμός ξένων γιά τὸ Ναυτικὸ Μουσεῖο Αἰγαίου

Τὸ Ναυτικὸ Μουσεῖο τοῦ Αἰγαίου πού ἱδρύσθη στὴ Μύκονο ὁ κ. Γεώργιος Δρακόπουλος προκαλεῖ τὸν θαυμασμό τῶν ξένων ἐπισκεπτῶν.

Αὐτὸν τὸν θαυμασμό ἐκφράζει σὲ ἐπιστολὴ τοῦ ἱδρύσαντος κ. Γεώργ. Δρακόπουλου ὁ κ. Jean Pierre F. Diels ἀπὸ τῆς Ἑνωμένης Πολιτείας.

Στὴν ἐπιστολὴ τοῦ ὁ κ. Jean Pierre F. Diels ἀναφέρει συγκεκριμένα τὰ ἑξῆς:

«Ἀγαπητὲ κ. Δρακόπουλε,

Ἀπὸ τὸν περασμένο Μάιο ἤθελα νὰ σὰς γράψω ἕνα γράμμα γιά νὰ σὰς εὐχαριστήσω γιά τὸ ὑπέρτατο Μουσεῖο πού ἱδρύσατε στὴ Μύκονο. Ἄν καὶ περνοῦσα ἀπ' ἐξω γιά πολλὰ χρόνια, πέρυσι μῆκα μέσα γιά πρώτη φορά. Ἡ οἰκογένειά μου καὶ ἐγὼ εἶχαμε πραγματικὰ χάσει κάτι πού εἶναι θαυμάσιο καὶ συγχρόνως πολύτιμο.

Μέσα ἀπὸ τὸ Μουσεῖο καὶ τὸ ἐξοχο βιβλίό του, μπόρεσα νὰ διδάξω στοὺς δύο μικρούς μου γιούς (5 καὶ 7 χρόνων) τὴν ἱστορία τῆς Μεσογείου, τῆς Ἑλλάδας καὶ τῆς ἰδιας τῆς ναυτιλίας. Ἐχῶ δεῖ πολλά ναυτικὰ μουσεῖα, ἀλλὰ κανένα δὲν δίνει τὴν αἴσθηση τῆς θάλασσας καὶ τῆς ἱστορίας τῆς τόσο καλὰ ὅσο τὸ δικό σας, ἔστω κι ἂν μερικὰ εἶναι ἴσως μεγαλύτερα ἢ ἔχουν περισσότερα μοντέλα.

Ἀκριβῶς τὴν περασμένη ἐβδομάδα ὁ ἐπτάχρονος γιός μου μερῶς τί ἦταν μιά τριήρης καὶ ἀναφερθήκαμε σὶδ βιβλίο σας γιά νὰ βροῦμε μιά πλοῦσια καὶ πλήρῃ ἐπεξηγήση καὶ γιά νὰ θυμηθοῦμε τῆς θαυμάσιες στιγμές πού περάσαμε μέσα σὶδ μουσεῖο σας. Προσβλέπουμε ὅλοι μας σὶδ πολὺ περισσότερες ἐπισκέψεις καὶ σὶδ μεγαλύτερη κατανόηση τοῦ χώρου τοῦ Αἰγαίου.

Εἰλικρινὰ δικός σας
JEAN PIERRE F. DIELS

Τὸ βραβεῖο H.C. Shephard γιά τὴν Ἀσφάλεια τῆς Ναυσιπλοίας
Τὸ ἐτήσιο βραβεῖο γιά τὴν Ναυτικὴ Ἀσφάλεια

λεῖα ἀπονέμεται πρὸς τιμὴ τοῦ τέως Ἀντιναύαρχου Shephard ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸ Νηογνώμονα (ABS), σὲ ἐνδειξη ἀναγνώρισης ἐξαιρετικῶν ὑπηρεσιῶν γιά τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἀσφάλειας σὶδ ἐμπορικὸ ναυτικὸ ἢ γιά συμμετοχὴ σὶδ δραστηριότητες σχετιζόμενες μετ' τὴ ναυτικὴ ἀσφάλεια.

Γιά τὸ 1987 τὸ βραβεῖο Shephard ἀπονέμθηκε σὶδ κ. Bruno J. Augenti, ἱδρυτὴ καὶ μέχρι πρότινος Πρόεδρο τοῦ Marine Index Bureau γιά τὴ συνεισφορά του σὶδν προώθηση τῆς Ναυτικῆς Ἀσφάλειας σὶδν δημόσιο καὶ ἰδιωτικὸ τομέα, ἀπὸ τὸ 1928. Ὁ Marine Index Bureau ἱδρύθηκε ἀπὸ τὸν κ. Augenti τὸ 1937 μετ' σκοπὸ τὴν διαμόρφωση προγραμμάτων ναυτικῆς ἀσφάλειας καὶ πρόληψης ἀτυχημάτων τοῦ πληρώματος. Ὁ κ. Augenti ὑπηρέτησε τὴν Ναυτιλία ὡς σύμβουλος τῆς Ἀμερικανικῆς Προεδρικῆς Ἐπιτροπῆς γιά τὴν Ἑργασιακὴ Ἀσφάλεια, ὡς μέλος τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβουλίου Ἀσφάλειας, ὡς ἀντιπρόσωπος τῶν ΗΠΑ σὶδν Διεθνῶς Ναυτικῆς Ὄργανισμὸ IMCO. Ἐχει ἐπίσης τιμηθεῖ μετ' τὸ Ναυτικὸ Βραβεῖο τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβουλίου Ἀσφαλείας.

Συμπόσιο σὶς ΗΠΑ ἀπὸ τὸ «Ἰδρυμα τοῦ Αἰγαίου»

Συμπόσιο μετ' θέμα: «Ἡ ἐξωτερικὴ πολιτικὴ τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν σὶδ σχέση μετ' τὴν Ἑλλάδα, τὴν Τουρκία καὶ τὴν Κύπρο, ἡ ἐπικράτηση τοῦ Διεθνούς Δικαίου καὶ τὰ Ἀμερικανικὰ ἐνδιαφέροντα», πραγματοποιήθηκε σὶδ Πανεπιστήμιο τῆς πόλεως Κολόμπους τοῦ Ὁχάϊο τῶν ΗΠΑ σὶς 29 καὶ 30 Ἀπριλίου. Τὸ Συμπόσιο διοργάνωσε τὸ «Ἰδρυμα Αἰγαίου» καὶ τὸ Ἑλληνο-Ἀμερικανικὸ Ἰνστιτούτο τῆς Οὐάσιγκτον, σὶδ συνεργασία μετ' τὴ Νομικὴ Σχολὴ καὶ τὸ Τμήμα Νεολληνικῶν Σπουδῶν τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Πολιτείας τοῦ Ὁχάϊο. Οἱ ἐργασίες τοῦ Συμποσίου ἀρχισαν μετ' μήνυμα πού ἀπηύθυνε πρὸς τοὺς μετέχοντας σὶδ αὐτὸ, ὁ ὑπουργὸς Ἐξωτερικῶν κ. Κάρλος Παπούλιας καὶ μετ' προσφώνηση τοῦ προέδρου τοῦ «Ἰδρύματος τοῦ Αἰγαίου» ἐφοπλιστῆ κ. Μίνωα Κυριακοῦ.

Στὸ Συμπόσιο ἔλαβαν μέρος ὡς εἰσηγητὲς οἱ κ.κ. Ἀλξ Φίλων, σύμβουλος τῆς Ἑλληνικῆς

κῆς Πρεσβείας σὶδν Οὐάσιγκτον, Ντεβλόν Μπόλς, ἀναλυτὴς στρατηγικῶν θεμάτων, Μπρούς Κούνιχολμ, καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Ντιούκ, Τσάρλς Μακάκιλ, ἀξιωματοῦχος ἐ.α. τῶν Ἐξωτερικῶν Ὑπηρεσιῶν τῶν ΗΠΑ, Ι. Κοζήρης, καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς πολιτείας τοῦ Ὁχάϊο, Βάν Κουφουδάκης, καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Ἰνδιάννα καὶ Εὐγένιος Ρωσσίδης, νομικὸς τ. ὑφυπουργὸς τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως.

Συζητεῖται πάλι ἡ πρόταση γιά τὸ καμποτάζ

Τὴν Τρίτη 3 Μαΐου θὰ συζητηθεῖ σὶς Βρυξέλλες ἡ Ὁμάδα Ἑργασίας Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ Συμβουλίου τῆς ΕΟΚ ἡ ὁποία θὰ ἀσχοληθεῖ μετ' τὴ Βρετανικὴ πρόταση γιά τὴν ἀπελευθέρωση τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ θὰ συζητηθεῖ τὰ συμπληρωματικὰ μέτρα πού μελετᾷ ἡ ΕΟΚ γιά τὴν ὁλοκλήρωση τῆς κοινοτικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ἐξαίρεται ἡ συμβολὴ τοῦ θαλάμου Ἐπιχειρήσεων

Τῆς εὐχαριστίας πρὸς τὸν Ὑπουργὸ Ναυτιλίας, τὸ Γενικὸ Γραμματεῖα καὶ τὸν Ἀρχηγὸ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἐξέφρασε μετ' ἐπιστολὴ τῆς ἡ εταιρία «Ἀθηναϊκὰ Κόττερα» γιά τὴν ἀμεση καὶ θετικὴ συνδρομὴ τῶν ἀνδρῶν τοῦ θαλάμου Ἐπιχειρήσεων τοῦ YEN σὶδ θαλαμηγὸ τῆς εταιρίας πού λόγω δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν εἶχε ζητήσει βοήθεια.

«Γιά μιά ἀκόμα φορά — ἀναφέρει σὶδν ἐπιστολὴ τῆς ἡ εταιρία — φάνηκε ἡ θετικὴ συμβολὴ καὶ ἐτοιμότητα τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος πού στελεχώνουν τὸ θάλαμο Ἐπιχειρήσεων γιά τοὺς ναυτικούς μας καὶ τὴ Ναυτιλία, γενικότερα».

Τεχνικὴ μελέτη ἀπὸ τὸ Ναυτικὸ Ἐπιμελητήριον καὶ τὸν Ἑλληνικὸ Νηογνώμονα

Τὸ Ναυτικὸ Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος καὶ ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων συνεχίζοντας τῆς προσπάθειές τους προβολῆς τῆς Ἑλλάδας στοὺς διεθνῆς Ὄργανισμούς καὶ εἰδικότερα σὶδν Διεθνή Ναυτιλιακὸ Ὄργανισμὸ (IMO) καταρτίζουν τεχνικὴ μελέτη πού θὰ ὑποβληθεῖ σὶδ Γραμματεῖα τοῦ IMO γιά τὴν Ὑποεπιτροπὴ Εὐσταθείας, Γραμμῶν Φόρτωσης καὶ Ἀσφάλειας Ἀλιευτικῶν Σκαφῶν.

Ἡ μελέτη αὐτὴ εἶναι ἡ δευτέρη πού ἐκπονεῖται μετ' τὴ συνεργασία NEE καὶ EN ἀπὸ τὴν ἰδία Ὁμάδα Ἑργασίας, πού τὴν ἀποτελοῦν οἱ κ.κ. Κ. Παπαγιαννοῦλης εἰδικὸς σύμβουλος NEE καὶ Μ. Σακελλαρίδης ἐπιθεωρητὴς EN.

Ἀρχαιρεσίες στοὺς ναυπηγούς

Ἀρχαιρεσίες γιά τὴν ἀνάδειξη νέας διοικήσεως καὶ νέας ἐξελεγκτικῆς ἐπιτροπῆς σὶδ

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.
2, AFENTOUYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.

Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Μ.Ε. θά διενεργηθούν την ερχόμενη Κυριακή στις 8 Μαΐου από 8 π.μ. έως 8 μ.μ. στα γραφεία του Συλλόγου στον Πειραιά.

Δικαίωμα ψήφου έχουν όλα τα ταμειακά εντάξει τακτικά και έκτακτα μέλη του Συλλόγου. Η ταμειακή τακτοποίηση μπορεί να γίνει και κατά την ημέρα των αρχαιρεσιών.

Ναυπηγικές δραστηριότητες στό Πέραμα

Από τα ναυπηγεία «Drakya» ΕΠΕ Περάματος, κατελήφθη το άλιευτικό «Νικόλαος Π.» το οποίο ναυπηγήθηκε για λογαριασμό της ναυτιλιακής εταιρίας «ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ Κ.» με έδρα τον Βόλο και εκπρόσωπο τον κ. Άλικο Παραδείση. Το σκάφος κόστισε 73 εκατ. δρχ. και υπήχθη στον αναπτυξιακό νόμο 1262/82. Στα ίδια ναυπηγεία συνεχίζεται η ναυπήγηση του διδύμου αλιευτικού, ολοκληρώνεται η μετασκευή του όχημα-γωγού «Νικολόπης» και συζητείται η ναυπήγηση δύο όχημα-γωγών ανοιχτής θαλάσσης βάσει του Ν. 1262/82.

Η ενημέρωση σε θέματα πληροφοριακής

Στα πλαίσια του προγράμματος ενημέρωσης στελεχών του υπουργείου Ναυτιλίας σε θέματα πληροφορικής θα συμμετάσχει στο συνέδριο που διοργανώνει στο Λονδίνο από 4-7 Μαΐου, το Olympia Conference Centre ο υποπλοίαρχος κ. Κριμιτζής.

Η παρουσίαση υποψηφίων υπαξιωματικών Λ.Σ.

Τό ΥΕΝ ανακοίνωσε ότι οι ιδιώτες υποψήφιοι δόκιμοι αξιωματικοί θα παρουσιαστούν στη Σχολή Λιμενοφυλάκων (τέρμα Οικονόμου και Ξανθοπουλίδου, Χατζηκυριάκειο, Πειραιάς), ώρα 08.00 και στις ημερομηνίες: 16 Μαΐου όσων τὰ επώνυμα αρχίζουν από Α-Γ, 17 Μαΐου από Δ-Ι, 18 Μαΐου από Κ, 19 Μαΐου από Λ-Μ και 20 Μαΐου από Ν-Ω.

Οι υποψήφιοι που δεν έχουν εφοδιασθεί με δελτίο συμμετοχής στις εξετάσεις έπειδή έστειλαν τὰ δικαιολογητικά συμμετοχής τους στο διαγωνισμό ταχυδρομικά ή μέσω

των λιμενικών αρχών, μπορούν να τὸ παραλαμβάνουν από τις 2 μέχρι και 13 Μαΐου 1988 από τὸ Γραφείο Ἐπικοινωνίας καὶ Πληροφόρησης Πολιτῶν τοῦ ΥΕΝ, Γρηγορίου Λαμπράκη 150 - Πειραιάς.

Ἡ νέα διοίκηση τοῦ «Στέφενσον»

Συγκροτήθηκε σὲ σώμα τὸ νέο διοικητικό συμβούλιο τῆς Πανελληνίας Ἐνώσεως Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανῶν Ε.Ν. «Ο ΣΤΕΦΕΝΣΟΝ» ὡς ἀκολουθῶς: Πρόεδρος Παν. Τζωρτζάτος, ἀντιπρόεδρος Ἰωάν. Μανουσogiαννάκης, γενικός γραμματέας Ἄνδρ. Μαυρέας, ταμίας Σωτ. Μαργιώλης καὶ διοικητικοὶ σύμβουλοι Νικ. Σκούρας, Ἀλέξ. Πούλος, Παν. Σαμπατάκος, Ἰωάν. Λούκος, Κων. Ἰωάννου, Γεώργ. Σμαραδῆς, Ἰωάν. Ἀγγελάκης, Πασχ. Μπαμπασιδης, Ἐλευθ. Ἐκίζογλου, Χαρ. Βαρζακάκος καὶ Γεώργ. Μαυρομμάτης.

Ἀρχαιρεσίες στὴ Λέσχη Ἀρχιμηχανικῶν

Ἀρχαιρεσίες γιὰ τὴν ἐκλογή νέας διοικήσεως θά γίνουν στὴ Λέσχη Ἀρχιμηχανικῶν Ε.Ν. Οἱ ὑποψηφιστὲς γιὰ τὸ Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει νὰ ὑποβληθοῦν ἐγγράφως στὴ Γραμματεία τῆς Λέσχης μέχρι τῆς 17ῆς Μαΐου 1988. Ἡ ἐφορευτικὴ ἐπιτροπὴ δὲ πού νὰ διενεργήσει τῆς ἀρχαιρεσίες ἀποτελεῖται ἀπὸ τοὺς κ.κ. Ε. Μαθιό, πρόεδρο, Ε. Ζούππα, γραμματέα, Ι. Τριανταφυλλίδη, Ε. Καρύδα, Σ. Ἡλιάσκο καὶ κ. Μπαγούδα, μέλη.

Πρόστιμο

Τὸ λιμεναρχεῖο Καβάλας ἐπέβαλε πρόστιμο 214.240 δρχ. στοὺς ὑπεύθυνους τοῦ ἐπιβατηγῶν - ὀχημα-γωγῶν «Θάσος II», διότι μετέφερε ὑπεράριθμους ἐπιβάτες.

Θάνατος ναυτικοῦ

Σὲ νοσοκομεῖο τοῦ Νοβοροσίσκ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως πέθανε στίς 17 Ἀπριλίου ὁ Α' μηχανικός τοῦ φορτηγῶν «Ἀνάφη» Ἰωάννης Καληδόνης, 50 ἐτῶν, ἀπὸ τὸν Πειραιά.

Ὅπως ἀνέφερε στὸ ΥΕΝ ὁ πλοίαρχος τοῦ

σκάφους Γεώργ. Δημακαράκος, ὁ Καληδόνης ἐπέσε ἀπὸ πλατφόρμα τοῦ πλοίου, ἀπὸ ὕψος ἑξὶ μέτρων περίπου ἐνῶ ἐκτελοῦσε, μαζί με ἄλλους τρεῖς συναδέλφους τοῦ ἐργασίας συντήρησης τῆς κύριας μηχανῆς, τραυματίσθηκε θανάσιμα, καὶ ὑπέκυψε στὸ νοσοκομεῖο ὅπου εἶχε μεταφερθεῖ.

14.100 δρχ. τὸ ἐπίδομα προβληματικῶν παιδιῶν

Μὲ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Εὐάγ. Γιαννινοῦλου καθορίστηκε ἀπὸ 1ῆς Ἰανουαρίου 1988 σὲ 14.100 δρχ. τὸ μῆνα τὸ ἐπίδομα κατ' οἶκον ἐνδιαίτησης καὶ περίθαλψης πού παρέχει ὁ Οἶκος Ναυτῆ στὰ προβληματικὰ παιδιά τῶν ἀσφαλισμένων ναυτικῶν. Τὸ ἐπίδομα αὐτὸ τὸ 1987 ἦταν 10.920 δρχ. τὸ μῆνα.

Κλεμμένες σχεδίες σὲ συνεργεῖο ἐπιθεωρήσεως

Δύο πνευστὲς σωσίβιες σχεδίες, πού εἶχαν κλαπεί ἀπὸ θαλαμηγούς πού ἦταν ἐλλιμενισμένες στὴ Μαρίνα Ἀλίου καὶ κατὰσχέθηκαν βρέθηκαν ἀπὸ ὄργανα τῆς Ἀσφαλείας τοῦ λιμεναρχείου Πειραιῶς στὸ συνεργεῖο ἐπιθεώρησης πνευστῶν σχεδίων (Lift Rafts) τοῦ Σπ. Γουδέλη, ἐπὶ Κερασίνοι.

Ἀπὸ σκάφη πού ἦταν ἐλλιμενισμένα στὴν ἴδια Μαρίνα εἶχαν κλαπεί ἄλλες δύο σχεδίες.

Νέα Διεύθυνση

Ἡ εταιρία Τ. J. Giavridis Marine Services, τὴν ὁποία διευθύνει ὁ κ. Τ. Γαβριδῆς καὶ ἀντιπροσωπεύει πολλὰ γνωστὰ ναυπηγοεπισκευαστικὰ ἐπιχειρήσεις τοῦ ἐξωτερικοῦ, μεταφέρθηκε σὲ νέα γραφεῖα, στὸν 7ο ὁροφο τοῦ μεγάρου στὴν ὁδὸ Σκουζέ 14.

Ἰσχύουν τὰ γνωστὰ τηλέφωνα: 4516195 - 4182432, τέλεξ: 213207 καὶ τέλεφαξ: 4180340.

Ὁ καπτάν Γιάννης Ψαρρᾶς ἱδρυσε ταξιδιωτικὸ γραφεῖο

Ὁ πρῶν πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Πλοίαρχων καπτάν Γιάννης Ψαρρᾶς ἱδρυσε στὸν Πειραιά, σὲ συνεργασία με τὸν κ. Γιώργο Βέργο, ταξιδιωτικὸ γραφεῖο τὸ ὁποῖο ἀναλαμβάνει τὴν ἐκδοσὴ εἰσιτηρίων γιὰ ὅλο

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 27 'Απριλίου. Τιμές σε δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο, εκτός αν άλλως σημειώνεται. Πηγή Kristensons Petroleum, Νέα 'Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	87,70/89	93,75/95	179/180
Νέας 'Υόρκης	81/85	84/88	165/170
Φιλαδέλφειας	82/84	85/87	165/170
Βαλτιμόρης	82/83	85/86	165/170
Νόρφολκ	82/85	85/88	165/170
Σαβάννας	83/84	86/87	170/171
Τσάκονβιλ	83/84	86/87	167,75/169
Π. 'Εβεργκλέιτς	86/88	94/96	170/171
Τάμπας	82/86	84,50/89	154/157
Μόμπιλ	80/85	82/87	160/162
Νέας 'Ορλεάνης	78/81	79/82,75	160/161
Μπωμόντ/Π. 'Αρθουρ	82/83	83/84	161/162
Χιούστον	78,50/81	79,50/82	160/161
Κόρπους Κρίστι	85/86	88/89	160/161
Λός 'Αντζελες	83/86	86/89	165/175
Σάν Φραντζίσκο	84/84,50	86/87	65/170
Σιάττλ	81/87	85/91	170/175
Μόντρεαλ	88,50/90	90/92	172/176
Βανκούβερ	91/92	93/94	185/186
'Αγ. Ευσταθίου	89/91	94/96	186/189
Φρήπορτ	83/84	85/86	175/176
Κιουρασάο	94	100	166
Τρίνταντ	96/97	100/101	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	89/90	94/95	173/176
Σαίντ Κρουά	13,75	13,85	24,10
Βενεζουέλας	12,78	13,03	23,17
Βραζιλίας	88	91	270MTD
Ρόττερταμ	87/89	89/91	146/149MTD
'Αμβέρσας	86/88	90/92	147/150MTD
'Αμβούργου	87/89	90/91	153/156MTD
Γαλλίας	88/90	95/97	164/166MTD
'Ισπανίας	95/96	100/101	174/176
Θέουας	94/95	97/99	158/163
Γένοβας	94/95	99/100	173/175MTD
Αύγουστας	88/89	92/93	167/168MTD
Πειραιώς	90/93	94/99	160/165MTD
Σουέζ Κανάλ	94/96	94/96	178/180MTD
Τζέντας	—	86/92,75	157,50
Νταμμά	—	83,50/90	147/153,50MTD
Ράς Τανούρα	—	90	153,50MTD
Φουτζείρας	90/91	90/91	163/164MTD
Κουβέιτ	86/87	91/92	155
Ντακάρ	96/100	96/100	162/165
Ντάρμπα	—	70/80	190/195
Τζιμπουτί	—	95/96	168/170
Σιγκαπούρης	89/90	93/94	159/161
Κορέας	91/93	93/95	170/173

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

τόν κόσμο.

Τό ταξιδιωτικό γραφείο τών κ.κ. Ψαρρά και Βέργου με την επωνυμία TRIM TRAVEL AGENCY εγκαταστάθηκε στο ισόγειο του μεγάρου της οδού Μπουμπουλίνας 3, τηλέφωνα 413.3779, 411.0897 και 411.5173 και τέλεξ 213299 MATM GR. "Όπως μάς είπαν οι κ.κ. Ψαρράς και Βέργος, τό γραφείο τους έχει ιδιαίτερη ειδίκευση στά ταξίδια και στον τουρισμό της 'Απω 'Ανατολής και είναι, τουλάχιστον μέχρι αυτή τή στιγμή, τό μοναδικό ταξιδιωτικό γραφείο στον Πειραιά που μπορεί νά εξυπηρετήσει πλήρως εκείνους που θά θελήσουν νά παρακολουθήσουν τούς 'Ολυμπιακούς 'Αγώνες της Σεούλ τό φθινόπωρο. 'Επίσης οι κ.κ. Ψαρράς και Βέργος υπογράμμισαν ότι τό γραφείο τους εξυπηρετεί και τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις για τίς μετακινήσεις πληρωμάτων τους, θεωρείται δέ βέβαιο ότι ή εύρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια θά ενισχύει τήν νέα προσπάθεια του Καπετάν Γιάννη.

'Ανακαινίζονται τά πρατήρια της ΕΚΟ

'Η εταιρία πετρελαιοειδών ΕΚΟ προχωρεί στον εκσυγχρονισμό και τήν ανακαίνιση του δικτύου πρατηρίων της.

Οί παραπάνω ενέργειες στά πλαίσια μιάς γενικότερης προσπάθειας για τήν καλύτερη εξυπηρέτηση του αυτοκινητιστικού κοινού της χώρας και τήν παραπέρα εδραίωση της φήμης και του κύρους της εταιρίας στην αγορά.

Ειδικότερα στη Θεσσαλονίκη ή ΕΚΟ προχώρησε στη ριζική ανακαίνιση του πρατηρίου της στην οδό Μοναστηρίου για υποδειγματική εξυπηρέτηση τών πελατών της. Συγκεκριμένα τοποθετήθηκαν σύγχρονες ηλεκτρονικές αντλίες, βελτιώθηκε ή διάταξη τών χώρων του πρατηρίου για γρήγορη εξυπηρέτηση τών αυτοκινητιστών και εγκαταστάθηκε μηχανικός εξοπλισμός τελευταίας τεχνολογίας για τήν πλήρη και έγγυσημένη συντήρηση τών αυτοκινήτων.

Τά έπίσημα έγκαινία του ανακαινισμένου πρατηρίου έγιναν πρόσφατα με τήν παρουσία τοπικών άρχών, της διεύθυνσης της ΕΚΟ και σημαντικού αριθμού πελατών και συνεργατών.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

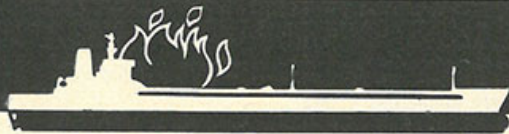
ΦΟΡΤΩΣΗ- ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

'Η Διεθνής Ναυτική 'Ενωση, στά πλαίσια της «Βιβλιοθήκης ναυτιλιακών εκδόσεων» για τά μέλη της, κυκλοφόρησε πρόσφατα έναν χρήσιμο οδηγό για τήν φόρτωση και εκφόρτωση επικινδύνων φορτίων στο λιμάνι του Πειραιά.

TO OIL

Δύο τρικάρτα κλίπερς του περασμένου αιώνα παρουσιάζει τό εξώφυλλο της γνωστής έκδοσης της Μότορ 'Οйл ('Ελλάς) Α.Ε., που κυκλοφόρησε για τήν περίοδο 'Οκτώβριος - Νοέμβριος - Δεκέμβριος 1987. Μεταξύ τών περιεχομένων σημειώσαμε τήν αρχαιολογική έρευνα της πυραμίδας του Χέοπος, τήν ιστορική ανάλυση τών επιπτώσεων της Ναυμαχίας του Ναυαρίνου και άρθρα για τήν παγκόσμια αγορά πετρελαίου, τήν πληροφορική, τίς πηγές ένεργειας και τήν ποιότητα της βενζίνης.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Κυπριακή	9.284	1972	Κατά τό ταξίδι Άλεξάνδρεια γιά Καλλάο στίς 18/4, υπέστη βλάβη στό πηδάλιο καί κατέπλευσε στό Κριστοπόλ γιά έπισκευές.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙΙ	Παναμαϊκή	9.282	1982	Προσέκρουσε σέ άποβάθρα στήν Άμβέρσα, στίς 23/4 καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΓΚΙΚΑΣ	Έλληνική	10.991	1980	Ύπέστη βλάβη τής κυρίας μηχανής στίς 16/1 στό Πουρτό Καμπέλλο. Αναλήφθηκαν έπισκευές στο φλάσσιγκ τόν Άπρίλιο.
ΚΑΛΥΝ	Κυπριακή	11.430	1969	Συγκρούστηκε στή Τσιταγκόγκ στίς 18/4 μέ τό μπάλκερ «Σεραφεΐμ» καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΚΕΪΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	Λιβεριανή	9.842	1971	Ύπέστη βλάβη στή μηχανή, στήν Άμβέρσα στίς 12/4.
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ	Κυπριακή	9.206	1981	Ύπέστη βλάβη τής κυρίας μηχανής στόν Κόλπο τής Ταϊλάνδης, στίς 20/4 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	Μπαχάμας	16.822	1975	Κατά τό ταξίδι Ιαπωνία γιά Καναδά υπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή στίς 13/4. Αναλήφθηκαν έπισκευές στό Βανκούβερ.
ΔΥΣΤΟΣ	Έλληνική	3.847	1972	Ανέφερε βλάβη, στήν κυρία μηχανή στόν Σκαρμαγκά στίς 19/4.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Έλληνική	30.193	1971	Κατά τό ταξίδι Ιντσόν γιά Αύστραλία υπέστη βλάβη σέ βοηθητική μηχανή στίς 20/3. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στήν Σιγκαπούρη.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΪΝΤ	Κυπριακή	13.858	1971	Έβλήθη από Ιρακινές κανονιοφόρους στό Στενά Όρμούζ, στίς 18/4 καί υπέστη πυρκαϊά.
ΣΕΡΑΦΕΙΜ	Παναμαϊκή	14.889	1979	Άγκυροβολημένο στή Τσιταγκόγκ στίς 18/4 συγκρούστηκε μέ τά πλοία «Καλύν», «Susan», «Khalilsons» καί «Oranus».
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	Παναμαϊκή	37.310	1970	Προσάραξε στή Διώρυγα του Παναμά στίς 22/3 καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός καί μόνιμες έπισκευές στό Άμβούργο.
ΦΡΑΝΤΣΙΠ	Κυπριακή	12.077	1970	Ανέφερε ζημιές από πυρκαϊά πού υπέστη στό μηχανοστάσιο στίς 24/3.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΘΡ	Κυπριακή	18.251	1975	Κατά τό ταξίδι Άμστερνταμ γιά Ν. Ύόρκη, μέ φορτίο βενζίνης, υπέστη έκρηξη καί πυρκαϊά στίς 22/4 καί βυθίστηκε άνοικτά τής Νιουφάουντλαντ μέ τήν άπώλεια όλου του πληρώματος καί πέντε έπιβατών.
ΞΕΝΟΦΩΝ	Έλληνική	992	1971	Κατά τόν απόπλου από τό Όράν στίς 7/4, συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Djurdjurea» καί υπέστη έλαφρές έλασματοουργικές ζημιές.
ΜΙΚΤΑ:				
ΖΑΡΝΑΤΑ	Λιβεριανή	69.338	1977	Ύπέστη άπώλεια τής άγκυρας καί άλυσίδας στό Πόντα ντά Μαδέϊρα, στίς 19/4.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ	Παναμαϊκή	53.209	1973	Προσέκρουσε σέ πάγους κατά τόν απόπλου από Σέβεν Άϊλάντ στίς 12/3 καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΜΠΑΤΗΣ	Έλληνική	78.373	1973	Κατά τό ταξίδι Τουμπάρσκι γιά Ιαπωνία υπέστη βλάβη τής μηχανής στίς 5/3. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στήν Γουακαγιάμα.
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	Λιβεριανή	48.501	1970	Κατά τόν απόπλου από Ρόττερταμ στίς 9/4 προκάλεσε ζημιές σέ άποβάθρα καί σέ δύο ποταμόπλοια.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Γιά να ακριβολογήσουμε, όλοι οι δείκτες της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου παρουσιάζουν συνεχή όσο και έντυπωσιακή κάθοδο κατά τη διάρκεια του δεύτερου δεκαπενθημέρου του 'Απριλίου. 'Υπεύθυνη ή πτώση της ζήτησης για σιτηρά, ιδίως στα πάναμαξ και μεγαλύτερα πλοία. Χαρακτηριστική ή απουσία των μεγάλων έμπορικων οίκων σιτηρών καθώς και των 'Ιαπωνών που διατείνονται ότι βρίσκουν τις τιμές του 'Αμερικανικού σίτου πολύ υψηλές και αφήνουν να έννοηθει προσεχής στροφή προς τον 'Αργεντινό σίτο.

'Από τα δολ. 25.75 για τα σιτηρά σε πάναμαξ (52.000 τόννοι) από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία στις αρχές της περιόδου, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές σημειώσαμε τα δολ. 21.90 χωρίς να αποκλείουμε και κάποιο καλύτερο αριθμό που απλώς δεν περιήλθε σε γνώση μας. 'Από την ίδια περιοχή για Κόντινεντ, τα δολ. 12 δεν παρουσίασαν αξιόλογη μεταβολή αφού ουδεμία χαρακτηριστική ναύλωση εγνώσθη κατά τις λίγες τελευταίες ημέρες. 'Ο Βόρειος Ειρηνικός, όμως, από δολ. 15.25 κατήλθε στα δολ. 12.05 ενώ παρόμοια πτώση παρουσίασαν και μερικοί άλλοι χαρακτηριστικοί ναύλοι.

'Ο,τι συνέβη όμως στα πάναμαξ και μεγαλύτερα πλοία ουδόλως αντικατοπτρίζει τη γενική κατάσταση που, σε πολλά μεγέθη, έδειξε σημεία σταθερότητας, παρέχοντας σχετική άνεση στην πλοιοκτησία που, σε πολλές περιπτώσεις, επέτυχε ναύλους (και μισθώματα) μη υπολείποντα πολύ των προσφάτων υψηλών επιπέδων.

Με δεδομένο ότι τα σιτηρά αποτελούν σήμερα την ψυχή της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, οι λοιποί τομείς της αγοράς, αν και στάθηκαν σε απόλυτως «κόσμια» μέτρα, δεν μπορούσαν να συγκρατήσουν την πτώση των δεικτών.

'Η άκρως έπιτυχής, από άποψη τακτικής, ναυλωτική δραστηριότητα των Σοβιετικών, που κατόρθωσαν να εξασφαλίσουν σημαντικό αριθμό πλοίων χωρίς θόρυβο και χωρίς γενικές επιπτώσεις στην ισορροπία της αγοράς αλλά και σε αυτόν ακόμα τον τομέα των έντυψεων ή χαρακτηριστική παρελκυστική τακτική του οίκου σιτηρών και των 'Ιαπωνών εισαγωγών ή δυσπραγία στην 'Απω 'Ανατολή, επιτεινόμενη από κάποια προβλήματα τιμών του 'Αυστραλιανού άνθρακος ή μονίμως υπάρχουσα (αυτό πρέπει να τονίσουμε) ανισορροπία προσφοράς και (μέσης) ζήτησης, που συχνά, θέλουμε να λησμονούμε όλα αυτά συνέβησαν στην αναφανείσα πώση που, εν τούτοις, δεν μπορεί να θεωρηθεί a priori γνήσια και διαρκείας — τουλάχιστον σήμερα!...

'Όπως και αν ναυλωθούν πλοία στους Σοβιετικούς, εν τέλει θα λείψουν από την αγορά. Οι μεγάλοι σιταράδες και οι 'Ιάπωνες πρέπει κάποια στιγμή, είτε από Κόλπο ΗΠΑ είτε από 'Αργεντινή, να βγούν και πάλι στην αγορά. 'Η τιμολόγηση του άνθρακος στην 'Αυστραλία φαίνεται να οδηγείται προς διευθέτηση με άμεση αύξηση της ζήτησης. 'Από τόν κόσμο των ναυπηγέσεων, τα νέα είναι μάλλον ενθαρρυντικά. Λίγα πλοία παραγ-

γέλλονται. 'Ισως το επερχόμενο θέρος να παίξει κάποιο ρόλο στις παρούσες εξελίξεις. Τίποτε όμως δεν αποκλείει (αντίθετα, φαίνεται πολύ πιθανό) ή ναυλαγορά να κρατηθεί στα σημερινά, ακόμη υψηλά επίπεδα (ας θυμηθούμε τι ήταν ένα χρόνο πριν!) και, εν τινι μέτρω, να ανακάμψει.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Ο,τι αναφέρθηκε ήδη ισχύει προκειμένου και περί των χρονοναυλώσεων. 'Ας άρκεσθούμε, λοιπόν, εδώ στην επισήμανση ορισμένων χαρακτηριστικών μισθωμάτων:

— 131.500 τον. d.w., από Κόντινεντ για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 18.500.

— 168.000 τον. d.w., από 'Ιαπωνία για 'Ανατολή, μέσω 'Αυστραλίας, δολ. 19.300.

— 63.000 τον. d.w., από 'Ιαπωνία, κυκλικό Β. Ειρηνικού, δολ. 9.500.

— 68.500 τον. d.w., από Κίνα, κυκλικό 'Αυστραλίας, δολ. 13.250.

— 58.000 τον. d.w., από Κόντινεντ για Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 13.500.

Σε μικρότερα πλοία (handymax ή handy) είχαμε μερικά πολύ καλά μισθώματα:

— 41.000 τον. d.w., από Μεσόγειο για 'Απω 'Ανατολή, μέσω Βραζιλίας, δολ. 11.500.

— 37.000 τον. d.w., από Κόντινεντ, κυκλικό 'Ατλαντικού, δολ. 10.325.

— 39.000 τον. d.w., κυκλικό Ειρηνικού, δολ. 10.650.

— 29.500 τον. d.w., από Β. 'Ισπανία για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 10.750.

— 19.800 τον. d.w., από Κόντινεντ, κυκλικό Ν. 'Αμερικής, δολ. 8.250.

— 16.300 τον. d.w., από Κόντινεντ, κυκλικό Καραϊβικής, δολ. 7.600.

— 15.800 τον. d.w., από Κόντινεντ για 'Ινδία, δολ. 7.500.

'Αξίζει να σημειωθεί εν προκειμένω η διατήρηση της έμπιστοσύνης της πλοιοκτησίας για ένα καλύτερο (άμεσο) μέλλον, πράγμα που ασφαλώς συμβάλλει στην αποφυγή λαθών που θα μπορούσαν να είναι μοιραία βραχυπροθέσμως. 'Ασφαλώς, ο Μάιος θα μάς

δώσει ευκαιρίες να διαπιστώσουμε πού πάμε...

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέσα σε βαρεία, ή, εν πάση περιπτώσει, άβέβαιη ατμόσφαιρα κινήθηκε ή ναυλαγορά του πετρελαίου κατά το δεύτερο δεκαπενήμερο του 'Απριλίου. 'Η κρατούσα πολεμική ένταση στον 'Ιερισκό, άφ' ενός, και ή άβέβαιη εξέλιξη των τιμών, άφ' έτέρου, ήσαν οι βασικές αιτίες.

Μετά από κάποια άναζωπύρωση της ζήτησης για πολύ μεγάλα πλοία περί τις αρχές της περιόδου, κατά τη διάρκεια της οποίας πληρώθηκαν μέχρι WS 39 και WS 40 για Δυτικές και 'Ανατολικές όψεις, αντίστοιχα, άκολούθησε άνάπαυλα που, αν δεν όδηγησε σε γενική πώση, έσήμαινε πώση των επιπέδων που κυμαίνονταν στα μέσα του WS 30...

Με έξαρσεις ή Μεσόγειος, όπου προς στιγμήν σημειώθηκε άνοδική τάση. Μιά «λογική» σχέση προσφοράς - ζήτησης κράτησε μία άσθενή ισορροπία με πιθανότητα διακυμάνσεως ανά πάσα στιγμή. Οι 80.000 τόννοι για Κόντινεντ κλείνονταν στα WS 82 περίπου και οι 130.000 τόννοι στα WS 60, με περίπου 2-3 μονάδες premium για όψιόν Μεσόγειο.

Συγκρατημένη ή Δυτική 'Αφρική, δεν παρέσχε ιδιαίτερη άφορμή σχολιασμού. 'Ενα VLCC για Κόλπο ΗΠΑ κλείνονταν στα WS 38 ενώ ή συνήθης ποσότητα των 120/130.000 τόννων στα WS 52-53.

Χωρίς «ίστορία» και ή Βόρειος Θάλασσα με τους 75.000 τόννους για τοπική μεταφορά στα WS 70 περίπου.

Στη Καραϊβική, αριθμός φορτίων μέσου μεγέθους κλείνονταν σε ναύλους ρουτίνας, με WS 110-115 για τους 50.000 τόννους και WS 85/95 για 80.000 τόννους, άμφότερα για τοπική (Κόλπο ή 'Ατλαντικό) μεταφορά.

Κάποια βελτίωση της ζήτησης για καθαρά φορτία σημειώθηκε, ιδίως από τον Περσικό.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΛΛΕΓΚΡΕ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τον. κώκ πετρελαίου 'Ιαπωνία, δολ. 22 φίο, 15.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 12-30.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Καλιφόρνια 15.000 τον. λιπάσματα χύδην 'Ανατολ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 42 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-30.

ΑΕΛΛΩ: Σαίν Λόρενς 46-49.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 24,50 φίο, 18 ημέρες, 'Απριλίου 22-27.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ: Χάμπτον Ρόντς 90.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 8,50 φίο, 2 1/2 1/2 ημέρες Μαΐου 1-10.

ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. σιτηρά Πολωνία, δολ. 23 φίο, 6.000/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 2-11.

ΑΚΡΩΝ: 'Αμερ. Κόλπο 87.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 1.000.000 κατ' άποκοπή φίο, 12 ημέρες, τέλη 'Απριλίου.

ΤΖΩΝ Κ.: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκ-

φόρτωση, Μαΐου 6-15.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τον. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 1.250.000 κατ' άποκοπή φίο, 28 ημέρες, Μαΐου 3-10.

ΣΗΧΑΠΠΥ: 'Αμερ. Κόλπο 22.000 τον. δημητριακά Βορ. Γαλλία, δολ. 17 φίο, 9 ημέρες, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 5.

ΒΟΜΑΡ: 'Αμερ. Κόλπο 23.650 τον. γεννήματα Λά Γκουάιρα Μαράκάμπο, δολ. 18,25 φίο, 4 ημέρες, 'Απριλίου 25-30.

ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 22,75 φίο, με διαδοχικά λιμάνια, 11 ημέρες, Μάιο / 'Ιούνιο.

ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 25 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Απριλίου.

ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ: Βραζιλία 25.000 τον. γεννήματα 'Ισπανική Μεσόγειο δολ. 22,625 φίο, 5.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΤΑΜΟΣ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 12,50 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο.

ΖΑΝΝΗΣ: Βραζιλία 32.000 τον. σιτηρά Λισαβόνα/ Ολλανδία, δολ. 21 φίο, 12 ημέρες, 'Απριλίου 27 - Μαΐου 10.

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ: Σακραμέντο 18.500 τον. ρύζι χύδην Μερσίνα, δολ. 36,85 φίο, 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 3-8.

ΜΑΙΡΗ: 'Αμερ. Κόλπο 35.000 τον. γεννήματα Κωνσταντζα, δολ. 23 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. 'Απριλίου 25-28.

ΑΔΑΜΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 60.000 τον. περίπου κώκ πετρελαίου Κόντινεντ, δολ. 12 φίο, 20.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 5-10.

ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ: Μισισσιππί 24.000 τον. σιτηρά 'Αμπουκίρ, δολ. 618.500 κατ' άποκοπή φίο, 16 ημέρες, 'Απριλίου 27 - Μαΐου 1.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ.: Μεγάλες Λίμνες 16.000 τον. γεννήματα Νορβηγία, δολ. 26,75 φίο, 8 ημέρες, Μαΐου 1-13.

ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 30.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 30 φίο, 5 ημέρες / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 24-30.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: Ντουλούθ Σουπήριον με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς 25.500 τον. σιτηρά Τυνησία, δολ. 32 καί δολ. 25 φίο αντίστοιχα, 5 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 29 - Μαΐου 7.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα 'Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 12,75 φίο, 5 ημέρες / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Γκόα 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 10 φίο, 15.000/ 15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 10.

ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ: Δομινικανική Δημοκρατία 7.800 τον. περίου ξάχαρη 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 12,75 φίο, όψιν Σαβάννα δολ. 14,75, όψιν Βαλτιμόρη δολ. 17,75 φίο, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 20-3.

ΝΟΡΘΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ: 'Ακαμπα 16.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 20,50, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Απριλίου 19-29.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ III: 'Αμβέρσα 9.850. τον. άλευρα σέ σάκκου Λιβύη, δολ. 32,50 φίο, 2.500/500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 140.000 τον. γαιάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 8,75 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐο.

ΜΗΛΟΣ I: 'Ακαμπα 9.900 τον. λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 19,80 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, τέλη 'Απριλίου.

ΑΛΚΜΑΝ: 'Αμβέρσα 4-5.000 σιδηρόβεργες Καλκούτα, δολ. 64,50 λάινερ τέρας, μέχρι 'Απριλίου 30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΑΩΣΕΙΣ

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.500 τον. d.w. του

1984, παράδοση στόν πιλότο Χιλή, Μαΐου 1-10, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ / 'Αμβούργο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΤΖΩΡΤΣ Λ.: 27.418 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: 27.540 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σικάγο Μαΐου 2-10, ταξίδι με έπαναπαράδοση Σκώ, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΣΠΕΤΣΑΙ: 57.800 τον. d.w. του 1969, παράδοση στόν πιλότο Γκέντ 'Απριλίου 22-23, ταξίδι με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 1-5, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο δολ. 9.650 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Μ.: 41.000 τον. d.w. του 1979, παράδοση Βανκούβερ Μαΐου 1-10, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία συμπεριλ. Μαλαισία, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΛΕΝΑ V.: 38.046 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βορ. Ειρηνικό άμεση, έπαναπαράδοση Φιλιππίνες, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΣΠΕΡΙΑ: 37.150 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Υμουίντεν τέλη 'Απριλίου, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 10,325 την ημέρα.

ΕΥΤΥΧΗΣ Μ.: 36.443 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ουσάντ 'Απριλίου 25 - Μαΐου 5, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση 'Ιταλία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΙΝΑΚΟΣ: 50.947 τον. d.w. του 1973, παράδοση στόν πιλότο Ρόττερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση 'Ιταλία, δολ. 11.300 την ημέρα.

ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ: 15.737 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπουσάν Μαΐου 1-7, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: 29.466 τον. d.w. του 1981, παράδοση Τόρρες 'Απριλίου 27 - Μαΐου 5, ταξίδι μέσω Αυστραλίας/ Νοτ. Κορέας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 91.000 για πλού υπό έρμα.

ΤΕΡΝ: 34.365 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ντάρμπαν 'Απριλίου 25 - Μαΐου 2, έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 10.600 την ημέρα, πλέον δολ. 30.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΑΞΕΞΕΣΟΡ II: 30.242 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΚΡΙΣΣΑ 20.698 τον. d.w. του 1979, παράδοση Ποχάγκ τέλη 'Απριλίου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ: 21.727 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Απριλίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΑΝΝΑ Λ.: 18.500 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Απριλίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΑΝΝΑ Λ.: 18.500 τον. d.w. του 1979, παράδοση Δουκέρκη τέλη 'Απριλίου, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Καράτσι, δολ. 7.700 την ημέρα.

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ: 26.200 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βανκούβερ Μαΐου 9-15, έπαναπαράδοση Δυτική άκτή Μεξικού, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 115.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ: 37.428 τον. d.w. του 1979, παράδοση Γιβραλτάρ 'Απριλίου 10, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτής Νοτίου 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΡΟΣΑ: 30.200 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Σκώ με δυτική κατεύθυνση 'Απριλίου 10-26, κυκλικό ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΦΑΡΟ: 36.763 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο 'Απριλίου 20-25, ταξίδι με έπαναπαράδοση Δυτική άκτή ΗΠΑ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΝΙΟΒΗ: 122.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμβούργο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Τουρκία, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.: 27.100 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βανκούβερ 'Απριλίου 20-24, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτής Μεξικού με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.150 την ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ 1: 19.922 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 5-15, κυκλικό ταξίδι μέσω Νοτιοανατολικής 'Αφρικής, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΣΑΝΡΑ'ΙΖ: 20.930 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απρίλιο, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού ΗΠΑ με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Μαλαισία, δολ. 5.850 την ημέρα.

ΤΕΛΑΜΩΝ: 17.985 τον. d.w. του 1978, παράδοση Λέγγερν 'Απριλίου 20 τό άργότερο, έπαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 7.450 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ: 51.120 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ρεκαλάδα 'Απριλίου 26, έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 11.250 την ημέρα, πλέον δολ. 240.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ: 15.200 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη 'Απριλίου 22 τό άργότερο, έπαναπαράδοση 'Ανατολ. 'Αφρική, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σιγκαπούρη Μαΐου 12, ταξίδια 4-6 μηνών, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Καραϊβική 50.000 τον. Βορ. Χαττέας, WS 115, 'Απριλίου 28.

ΦΙΝΕΣ Λ.: Καραϊβική 38.000 τον. Σάν Χοσέ, WS 125, άμεση.

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

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Γιαπού 80.000 τον. μέρος φορτίου Νάπολη, WS 107,5, 'Απριλίου 30.
ΣΗΦΑΛΚΟΝ: Κάιο ντέ Άρκα 65.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο WS 117,5, 'Απριλίου 29.
ΦΟΡΤΙΟΥΝ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 72.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 109, 'Απριλίου 30.
ΒΕΝΟΥΣ V: Λά Σαλινά 67.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 115, 'Απριλίου 28.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΥ: Σκίντα 25.000 τον. νάφθας Μεσόγειο, WS 167,5 'Απριλίου.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Βόρειο Θάλασσα 80.000 τον. μέρος φορτίου Γαλλία, WS 87,5, Μαΐου 1.
ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Σαλλόμ Βόε 82.000 τον. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 75, Μαΐου 2.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 53.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 110, 'Απριλίου 28.
ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ 1: Έλευσίνα 27.000 τον. νάφθας Μεσόγειο, WS 155, 'Απριλίου 20.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου Η/Β Κόντινεντ WS 76,25, όψιόν Μεσόγειο WS 73,25, 'Απριλίου 28.
ΠΑΡΙΣ II: Λιβύη 65.000 τον. μέρος Μεσόγειο, WS 122,5, 'Απριλίου 23.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Βόρειο Θάλασσα 80.000 τον. μέρος φορτίου Φώλεϋ, WS 70, 'Απριλίου 25.
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Περισκό Κόλπο 80.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 135, 'Απριλίου.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Δυτ. Άφρική 105.000 τον. ΗΠΑ WS 56,25, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 52,5, 'Απριλίου.
ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Μπετζιά 75.000 τον. μέρος φορτίου Νάπολη, WS 98, 'Απριλίου 26.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 35, 'Απριλίου.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: Άρζου 44.000 τον. Νουαντρίμπου, WS 170, 'Απριλίου 19.
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II: Σκίντα 50.000 τον. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 102,5, άμεση.
ΚΡΗΤΗ: Γέμπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 104, 'Απριλίου.
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ: Ζάβια 30.000 τον. μέρος φορτίου Ιμμιγχαμ, WS 152, 'Απριλίου 20.
ΣΚΥΩΝ: Δυτική άκτή ΗΠΑ 100.000 τον. μέρος φορτίου Ταϊβάν, δολ. 625.000 κατ' άποκοπή, 'Απριλίου 16.
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Βενεζουέλα 30.000 τον. καθαρά Ά-

κτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 152,5, 'Απριλίου.
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Αλιόγκα 50.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 160, 'Απριλίου.
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 125.000 τον. Ιαπωνία, δολ. 1.200.000 κατ' άποκοπή, 'Απριλίου 27.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Άμουαύ Μπαίη 85.500 τον. μέρος φορτίου Ρότερνταμ, WS 51, 'Απριλίου 25.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Γέμπο 26.000 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 155, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 135, άμεση.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δτ. Άφρική 120.000 τον. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 52,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 50, 'Απριλίου 25.
ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 50, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 55, όψιόν Γαλλία/Ρότερνταμ WS 57,5, Μαΐου 2.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII: Σιντί Κερίρ 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS 62,5, 'Απριλίου 30.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: Ρας Λανούφ 45.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 145, 'Απριλίου.

Οι αγοραπωλησίες

Παρά τη θεαματική πτώση των δεικτών της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου και τη σχετική καχεξία στον τομέα μεταφοράς πετρελαίου, οι αξίες των πλοίων όλων των τύπων κρατήθηκαν σχετικά ψηλά αν και, πρέπει να ομολογηθεί, αριθμός αγοραστών στάθηκε με κάποια άμηχανία έμπρός στο φαινόμενο. Η αντίληψη ότι η παρούσα πτωτική τάση θα δώσει σύντομα τη θέση της σε μία νέα ανάκαμψη και η κοινή πλέον διαπίστωση ότι η αντικατάσταση των ύπαρχουσών μονάδων με νέες παραγγελίες ή αγορές μονάδων μικρής ηλικίας θα αποδειχθούν δαπανηρή υπόθεση ίσως είναι η κύρια αίτια των τεκταινομένων.

Γεγονός είναι ότι σημαντικός αριθμός πλοίων άλλαξε χέρια κατά τη διάρκεια του δεκαπενθημέρου (ή λίγο ένωρίτερα) και ό παρακάτω πίνακας των σχετικών πράξεων είναι έν προκειμένου άρκετά εύγλωττος.

Δεξαμενόπλοια:

Σε όλα τά μεγέθη και σε τιμές που μπορούν να χαρακτηρισθούν ύψηλές αναφέρονται οι τελευταίες πωλήσεις:

— T/T SEAWISE GIANT (564.700/76) δολ. 30.000.000 στίς ΗΠΑ.

— M/T ΙΑΣΟΝ (125.457/75) δολ. 12.000.000 σε Σκανδιναβούς.

— M/T STENA PACIFICA (132.478/77) δολ. 12.250.000 στήν Ίνδονησία.

— M/T NISSOS SERIFOS (83.258/74) δολ. 9.300.000.

— M/T CHIKUMAGAWA MARU (58.000/82) δολ. 13.500.000.

— M/T ESSO PORTLAND (50.100/78) δολ. 10.400.000.

— M/T AQUARIUS (32.541/72) δολ. 5.650.000.

Μικτά & Ειδικά Πλοία:

— M/V NIOBE (OBO) 122.000/75, δολ. 15.500.000 σε Νορβηγούς.

— M/V PROBO BRITT (OBO) (48.576/85), δολ. 23.000.000 σε Έλληνες.

Πλοία χύδην φορτίου:

Μακρός ό κατάλογος και ή εύθνη βρίσκεται στους Κινέζους που ύπήρξαν εξααιρετικά δραστήριοι, με τους Έλληνες να ακολουθούν. Άς άπαριθμήσουμε όμως πρώτα την Κινέζικη... συγκομιδή:

— M/V KAMARA (66.383/77) δολ. 11.500.000.

— M/V ARNICA (64.059/76) δολ. 11.400.000.

— M/V SPRAY TANAQ (60.950/75) δολ. 11.000.000.

— M/V ARGO UNION (54.562/73) δολ. 7.250.000.

— M/V AIGIANNIS (50.300/77) δολ. 10.200.000.

— M/V GENERAL DUQUE (35.223/75) δολ. 6.750.000.

— M/V WINEDROP (34.203/73) δολ. 4.850.000.

— M/V CASTOR (34.196/73) δολ. 4.700.000.

— M/V SIGANTO A.S. (26.900/73) δολ. 5.000.000.

Στίς λοιπές πράξεις της περιόδου διακρίναμε:

— M/V VALCOURT (61.775/82) δολ. 15.000.000 στήν Ιαπωνία.

— M/V TAIRU (42.239/84) δολ. 14.000.000.

— M/V ON DING (34.281/66) δολ. 2.100.000 σε Πακιστανούς.

— M/V BIDASOA (33.894/77) δολ. 7.500.000.

— M/V EGLANTINE (31.100/68) δολ. 2.600.000 σε Έλληνες.

— M/V HANDY KING (27.032/77) δολ. 7.100.000 σε Νορβηγούς.

— M/V CAPE ANTIBES (24.100/72) δολ. 3.100.000 σε Έλληνες.

— M/V CHARNIC (21.510/71) δολ. 2.300.000 σε Έλληνες.

— M/V TARGA (18.700/81) δολ. 6.200.000.

Πλοία Γενικού Φορτίου

Συγκρατημένο τό ένδιφέρον, απέληξε σε περιορισμένο αριθμό πράξεων, μερικές των οποίων αναφέρονται και σε παλαιότερο χρόνο:

— M/S EASTERN HERO (26.600/77) δολ. 5.700.000.

— M/S BUAKE/BONDOKOU/BONOUA, δολ. 4.000.000 έκαστο σε Έλληνες.

— M/S JAN /JASMINE I (10.880/76) δολ. 2.500.000 έκαστον.

Οι πωλήσεις της Canadian Pacific:

Ειδική αξίζει μνεία στήν πρόσφατη (προκαταρκτική, όπως λέγεται) συμφωνία βάσει της όποιας ή CANADIAN PACIFIC μεταβιβάζει την κυριότητα 19 πλοίων της (13 χύδην φορτίου και έξι δεξαμενόπλοια) αντί συνολικού ποσού περίου δολ. 15.000.000.

Τά έν λόγω πλοία είναι:

Ξηρού φορτίου:

M/V HAMILTON PROGRES 22.170/78

M/V CARLETON PROGRESS 22.164/78
 M/V VICTUS 28.317/77
 M/V KAMPLOOPS PROGRESS 28.317/76
 M/V FORT YALE 28.317/77
 M/V FORT FRONTENAC 63.880/84
 M/V QUEBEC 60.847/77
 M/V FORT DUFFERIN 63.880/83
 M/V FORT PROVIDENCE 64.584/82
 M/V FORT RESOLUTION 64.413
 M/V FORT NELSON 35.974/75
 M/V FORT CALGARY 35.974/76
 M/V FORT NANAIMO 35.974/75

Δεξαμενόπλοια:

M/T FORT EDMONTON 31.275/75
 M/T FOR KIPP 31.275/75
 M/T FORT COULOGNE 31.275/76
 M/T G.A. WALKER 30.607/73
 M/T W.A. MATHER 30.607/73
 M/T FORT MACLEOD 31.276/74

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Υπάρχουν κάποιες εξελίξεις στον τομέα των διαλύσεων που αξίζουν ιδιαίτερης μνείας. Ο περιορισμός των διαλυτικών κλινών στο Kaohsiung. Η πλήρης σχεδόν άπουσία Κίνας και Νότιας Κορέας από την αγορά. Η παροχή άδείας στους ιδιώτες διαλυτές στήν Ίνδια να κάνουν αγορές άνεξαρτητως με μόνη την τελική έγκριση του MSTC. Και, τέλος, ή χρονική προσέγγιση στήν έναρξη των έποχιακών άνέμων (μουσώνων) στον Ίνδικό που θα φέρει τη συνήθη διακοπή της δραστηριότητας.

Αριθμός πράξεων είναι χαρακτηριστικός της αγοράς. Άς σημειώσουμε (βάρος έντός παρενθέσεων σε τόννους):

Ταϊβάν:

— MS AGIA MARINA (7.265) δολ. 225.
 — MS TASSU (7.033) δολ. 223.
 — MS BRADEVERETT (5.602) δολ. 216
 — MS KARIN (5.484) δολ. 224/50.

Ίνδια:

— MS VITTO (5.600) δολ. 217/50
 — MS MILOS (4.823) δολ. 224.
 — MS A. ALAMDAR (3.855) δολ. 205.

Πακιστάν:

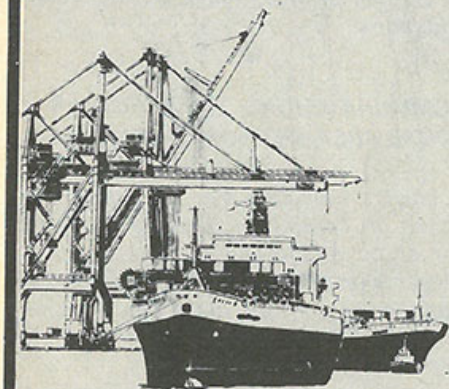
— MS ISLAND TRANSPORTER (4.272) δολ. 189 (με ζημιές).
 — MS NAVASHINO (1.753) δολ. 181.

Ίσπανία:

— MS MITERA SOTIRIA (5.342) δολ. 78 (με ζημιές)

Τό μοναδικό δεξαμενόπλοιο που άνεφέρθη, τό M/T NIAGARA (10.465), άφορά σε «ως έστι» παράδοση στήν Ιταλία και, ως έκ τούτου, ή τιμή των δολ. 181 δέν είναι χαρακτηριστική.

NAFTIKA CHRONIKA



VOTING RIGHTS

The appropriate ECC committed, after strong objections, has resolved, by eleven votes for, one vote against and four abstentions, that all ECC citizens should be able to exercise their right to vote in Euroelections. The matter cropped up following a demand by the citizens of Gibraltar who, although they belong to the European Community, may not be able to vote at the next election of Eurodeputies because of the British contention that the only citizens entitled to vote for Eurodeputies are those who vote for their national deputies at home. The citizens of Gibraltar, as members of an "independent overseas territory", do not have the right to vote in Britain's national elections.

The problem becomes even more complicated since the act of 1967, concerning Euroelections, can only be modified by a unanimous decision of the European Council and such a unanimous decision would be difficult to obtain at present in view of Spain's claim on Gibraltar.

The injustice is even greater if one takes into account that the fact in counting the EC merchant fleet, Gibraltar-flag ships are included and since the introduction of the new "privileged" registry, the Gibraltar flag has marked a significant increase in tonnage and now totals 3 million grt.

WORLD'S LEADING SHIPPING ORGANISATION MEETS IN VIENNA

Austrian born Dr. Helmut Sohmen — President of BIMCO, the world's leading and largest shipping organisation — is to head the Spring meetings of the association's Executive and Documentary Committees to be held at the Intercontinental Hotel, Vienna, between 18-20 May.

Dr. Sohmen, who is chairman of World - Wide Shipping Agency in Hong Kong, will be assisted at the meetings by president designate George P. Livanos, and vice president Anatoliy F. Lugovtsov, chairman of Anglo - Soviet Shipping Company in London.

About 60 representatives of shipping companies from over 20 countries will attend the Vienna meetings.

The Baltic and International Maritime Council with headquarters in Copenhagen, has shipowner and shipbroker members in 103 countries throughout the world. Protection and indemnity

clubs, defence associations, and national associations of shipowners and shipbrokers are also members.

BIMCO currently has about 2,800 members, and shipowners members account for 50 per cent of the world's merchant fleet.

The Executive Committee will be discussing a wide range of subjects of vital importance to the international shipping community, including the increasing number of attacks on merchant ships in international waters in the Gulf Area.

BIMCO is an acknowledged centre for the development of fair and balanced documents for the transportation of goods by sea. Within this context, the Documentary Committee will be discussing a number of new charterparties and other documents for future presentation to the industry.

NEW MIDDLE EAST PIPELINES THREATEN TANKER TRADE

Oil pipeline projects now under construction or consideration in the Middle East region may significantly reduce ocean oil transportation demand in future years, the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) announced recently.

The construction of pipelines linking the Middle East oilfields to the Mediterranean and Red Sea will have a considerable influence on the tanker trade to the West, concludes an INTERTANKO study.

Global demand for ocean transport of crude and products totalled 5,905 billion ton miles in 1987, with the Middle East accounting for over fifty per cent of this figure.

Two new crude oil transportation pipelines are now under construction in the Middle East, while a further seven are under consideration. The two schemes under construction consist of an Iraqi pipeline to Yanbu in Saudi Arabia and an Iranian pipeline to Taheri/Jask. These pipelines represent a reduction in tanker demand of 136 billion ton miles

per year, the equivalent of some 46 VLCC cargoes from Ras Tanura to Rotterdam.

The most significant construction proposal is an Iran Turkey project, now awaiting a final decision by the respective governments. This 1,860 k.m. pipeline would carry one million barrels daily to Ceyhan on the Mediterranean. The cost of the pipeline is put at USD 4 billion.

This scheme would have a major impact on tank shipping demand. The report concludes that export of 1 mbd from Ceyhan to Rotterdam and Fos — instead of Kharg — Rotterdam via Cape and Kharg Fos via Suez — would reduce tanker demand by about 279 billion tons miles per year, or 4.7 per cent of present demand.

The construction of the Iraqi Petroleum scheme is also significant. This is a 778 k.m. pipeline from the Basrah area to Yanbu, on the Red Sea. For completion in 1990, it will lift Iraq's capacity to export from the Saudi Arabian terminal from 0.5 mbd to 1.6 mbd.

A COMMON FLEET

The six member countries of the Persian Gulf Cooperation Council are seriously thinking of forming a common fleet for the transport of chemical products. The matter was discussed during the first meeting of the Council in March which was called to examine the subject of the purchase of chemical products in general.

It is to be noted that the Council is composed of the United Arab Emirates, Qatar, Bahrain, Kuwait and Saudi Arabia. It is presided over at present by Saudi Arabia which is the world's leading oil exporter and possesses the largest petrochemicals industry in all the Gulf states. These states have already invested heavily in this sector and are now negotiating with the EEC for an agreement which will afford them new

outlets for their production.

SALVAGE VESSELS

Ships and cargoes valued at 623 million pounds were rescued in 1986 by the world's large salvage firms. But the 31 member companies of the International Salvage Union, with head offices in 21 countries, are having to cope with more and more financial problems. Salvaging activity has been declining everywhere except in the Persian Gulf. It is estimated that the new revenue of the companies, after the settlement of debts to third parties, amount to only 7.4% of the salvaged values with no curru - no pay contracts and only 5.5% with Lloyds open form contracts.

The total number of salvage operations was 162. Of these, 34% went to arbitration and on an average, it took 14 months and the longest 32 months to settle.

In 1986 in the Persian Gulf there were only 10 salvage cases without arbitration. The total salvaged value was 98 million pounds and salvage fees worked out at 17.6 million pounds.

MODERN TRAINING

Speaking at the inauguration of the new technical equipment in the country's merchant navy schools, the French Minister of Mercantile Marine pointed out that today's merchant navy officers need to be trained in many more fields than before, when all they had to be proficient in was seamanship and navigation. For instance, today, they should know something about the economics of sea transport and ship management. Also, they should know at least one second foreign language and have a basis for understanding the problems of ship management, world shipping, transport organization and international maritime law. They should also be prepared for commanding multiracial crews with all their psychological, sociological and cultural ramifications.

RUNNING COSTS AND THE DOLLAR

In spite of little change in the volume of dry cargoes transported in 1987, there was a marked improvement in freight rates brought about by the small number of new ships entering the market and a reduced output from the shipyards. This has given rise to an optimistic outlook after the gloom that prevailed from 1982-86. Such is the gist of the Drewry report which considers that rates will be maintained at levels which should cover running costs and the amortization of invested capital. On condition, of course, that owners will con-

tinue their tactic of limiting running costs which they have been applying for the past five years.

This tactic has been based mainly on reduced crew costs and the use of foreign flags which has been, unfortunately, the only resort of those owners who wished to survive. In the future, however, they will probably have to face currency problems in view of the decline in dollar parity.

When freight is paid on dollars, the owners usually pay their crews in dollars too, regardless of the crew's country of origin. Thus, from 1980 to 1987 when the dollar was high, the crews were happy and the owners had no problems. Now, however, things have changed. With the dollar losing ground, it is expected that the crews will be demanding higher wages and this will mean higher running costs for the owners. Unless they resort to crews deriving from countries where the national currency is devalued in dollar terms and if they do this, then it will mean a restructuring of crew complements and a new choice of flag.

SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS

From now on the safety of navigation control tower for the Straits of Gibraltar will function from the port of Tarifa. Inaugurating the new tower, the Director - General of Mercantile Marine declared that with this new development, Spain has become integrated into the European safety and salvage system.

A similar system will be installed on the tip of Cape Finisterre in France and on the tip of Cape Gata in the province of Almeria. This will cover the most important strategic areas of the Spanish coastline with regard to the safety of navigation.

It is to be noted that in 1987, the sea traffic control service at Tarifa handled the movement of six ships per hour on an average while a total of 65,000 ships transited the Straits of Gibraltar during the year.

INMARSAT MOVES FOR FOURTH INMARSAT-2 SATELLITE

INMARSAT is moving towards the purchase and launch of an additional INMARSAT-2 satellite.

The INMARSAT Council, meeting in London in March authorized the ordering of a fourth INMARSAT-2 satellite from British Aerospace. It also authorized final negotiations with McDonnell Douglas for a Delta-2 launch, scheduled for May - June 1990.

INMARSAT is the 54 members country cooperative organization that op-

erates a global system of satellites for mobile communications. Almost 7,000 ships now use the INMARSAT system for direct dial telephone, telex, facsimile and data communications, and a similar range of services will be available for aircraft in the near future. INMARSAT is also examining the possibilities of offering services for land mobile applications.

COMMUNICATIONS FIRST FOR LR - LOCAL AREA NETWORKS COME INTO RULE

Lloyd's Register, has adopted new Rules on control engineering systems for ships and mobile offshore units. They make LR the first classification society to incorporate in its Rules the high-tech principal features of local area networks (LANs).

Until very recently, control equipment was positioned around a ship in 'areas of automation', with little communication between each area and no overall coordination.

However, modern technology now makes use of distributed control and monitoring, with the possibility of interconnecting various systems to form and integrated control system. This means that the full potential of each area can be realised and the ship's operational efficiency improved, with a huge reduction in cabling costs.

As essential element in such control configurations is the LAN which handles communications between the systems, and LR has incorporated the main features in its Rules.

The Rules now cover such aspects as redundancy on the network, provision of a suitable protocol to ensure the integrity of data flowing on network, monitoring the usage of the network, the occurrence of faults, and other parameters

BRUNO J. AUGENTI RECEIVES SHEPHEARD AWARD FOR MERCHANT MARINE SAFETY

Bruno J. Augenti, founder and recently retired Chairman of the Marine Index Bureau, and promoter of the cause of Merchant Marine Safety in both the public and the private sectors since 1928, has been awarded the 1987 Halert C. Shephard Award for Achievement in Merchant Marine Safety. This Award is given annually for a single outstanding contribution to merchant marine safety, or for constructive participation in activities with maritime safety over a period of time.

The Shephard Award was established in 1976 by the American Institute of Merchant Shipping (AIMS) in honor of the late Rear Admiral Shephard.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'TA TREINTER (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 9/10
AGAMEMNON	83	13800	προς Κολόμπο 12/3
AGAPH	69	10006	προς Σιγκαπούρη 9/3
AGGELIKH	65	8374	α. Βαλέντια 22/3
AGIA GALINH	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
AGIA EYΘYMI	69	9099	ε. Βομβάη 9/3
AGIA MARINA	66	12374	α. Πειραιά 27/2
AGIA ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. Κολόμπο 22/3
AGIASOΦIA	85	24500	προς Ίνδονησία 19/3
AGIASOΣ	82	36000	προς Άλγερια 22/3
AGIOS ANΔPEAS	77	10815	προς Κίνα 23/3
AGIOS ΓEPACIMOΣ	70	8978	μεσογειακές μεταφορές
AGIOS MAKAPIOΣ	68	25003	α. Ν. Όρλεάνη 16/3
AGIOS MATΘAIOΣ	72	5580	προς Άλγερη 7/1
AGIOS ΦANOTYPIOΣ	69	14029	α. Χιούστον 10/3
ADPATIKH (δ.)	63	30648	προς Σάο Σεμπασιάν 16/1
AETOS	72	3065	προς Πειραιά 21/3
ANΓIANNI	77	30427	δ. Παναμά 10/3
AΘHNAI	67	9443	ε. Μπ. Άιρες 18/3
AΘΛON	79	10428	προς Γιοκοχάμα 9/3
A'IBAI	70	8898	δ. Π. Σαϊδ 19/3
AIGION	77	14274	α. Φουτζέιρα 10/2
AIKATEPINH	64	5931	άρχει Χαλκίδα
A'I'ANT MARINER	74	16006	προς Κορέα 9/3
A'I'ANT SKA'Y	76	11084	προς Μπουεναβεντούρα 21/3
A'I'ANT SKIPER	84	16800	α. Νιόρμπαν 6/3
A'I'ANT TZEM	85	16800	προς Βομβάη 28/2
AIOIAN KAPPIEP	68	16715	μετ. «Marina Mistral» (Μηχ.)

A'I'PHNS EMEPANT	77	9083	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
A'I'PHNS ΣΑΦΑ'I'P	77	10153	προς Μερσίνη 9/3
AITZIAN ΓΟΥ'INT	83	20960	ε. Βανκούβερ 21/3
AITZIAN ΛΑ'I'ON	77	38484	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000	προς Νοβοροσίσκ 14/3
AITQAOΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
AKMH	77	16080	ε. Ντουμπάι 15/3
AKOYAPIOYΣ (δ.)	72	19869	α. Μόντρεαλ 19/2
AKPITAZ	78	13889	ε. Μπέλλα Κούλα 23/3
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά
AKPOΠOΛIΣ	72	13638	προς Ίαπωνία 4/3
AKTAIA	75	23785	ε. Σουραμπάνγια 29/2
ALBOPADA	77	5868	άρχει Πειραιά
ALEEANΔPA	74	10058	ε. Βενετία 22/3
ALEEANΔPEIA	75	22575	προς Βανκούβερ 14/3
ALEEANΔPEIA	81	14641	πρ Πενάγκ 15/3
ALEEANΔPOΣ II	77	1598	α. Μπρέμεν 22/3
ALEEANΔPOΣ III	77	1584	προς Μπρέμεν 14/3
ALEEANTEP	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ALEEION XOOPY	68	9084	στο Μπαντάρ Άμπας
ALΘAIA	74	23757	προς Κόπερ 4/3
AIKPA TP	83	15857	προς Τουρκία 26/3
AIINE	63	10383	ε. Θεσσαλονίκη 7/3
AIINTA	73	23218	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 23/12
AIKAIOS	77	11213	ε. Μπαντάρ Άμπας 16/3
AIKIMOΣ	85	24700	προς Ίράν 9/2
AIKMAN	77	14530	α. Χιούστον 17/3
AIKMHNH	79	10996	ε. Βαρκελώνη 19/3
AIKYONIS	73	13631	προς Σιγκαπούρη 14/3
AIKYONIS (δ.)	87	17612	προς Γιάνμπου 22/12
AIKYON	73	8224	άρχει Πειραιά
AIAMA	80	11584	α. Μπουσάν 1/3
AIAMP	69	10373	α. Άμβέρσα 20/3
AIAMI SKA'Y	74	22246	προς Σιγκαπούρη 25/2
AIAMP	69	4796	ε. Βενετία 22/3
AIAMPERTA	84	17882	α. Χάλιφα 19/3
AIONHCOΣ (δ.)	72	17355	προς Κόρπους Κρίστι 15/3
AIΣ CTPEHΓKΘ	86	12963	μετ. «Κρήτη Άμπερ» (ε.)
AIITIS	79	11000	επωλήθη άλλοδαπούς
AIΦA TZOYΠITEP	85	14400	στο Σάντος 23/3
AIΦA TΣAΛΛENTZ	85	10511	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 19/3
AIΦA ΦE'IΘ	84	22000	δ. Παναμά 14/3
AIΦA ΦΛE'I'M	82	32320	α. Ναγκόγια 17/3

AMAZONIA	77	9328	ε. Μαντράς 20/3
AMAZON	79	10966	επωλήθη άλλοδαπούς
AMAPANTOΣ	80	10996	προς Μαρακάιμπο 19/3
AMAPYΛIΣ	83	13600	προς Κάρντιφ 20/3
AMEOYCT	78	13889	προς Χούμπλντ Μπαϊ 18/3
AMILLA	72	13631	προς Ν. Αμερική 13/9
AMOPGOΣ	83	34000	προς Γιοκοχάμα 2/3
AMOTPITH	78	10995	α. Χαμάκ 23/3
AMΦION	78	11173	ε. Ρίο Τανέιρο 14/3
ANAGΓEΛA AΠOΛMO	79	10996	α. Σιγκαπούρη 11/3
ANAGΓEΛA APΓKONOT	81	36061	προς Μπ. Άιρες 353
ANAGΓEΛA APHΣ	80	10996	δ. Παναμά 22/3
ANAGΓEΛA ATΛAΣ	84	10000	προς Γένοβα 24/3
ANAGΓEΛA BIKTOPY	79	10996	προς Νταλιάν 13/3
ANAGΓEΛA ΓKΛOPY	74	13633	α. Σέμπου 9/3
ANAGΓEΛA ΓKPEHTHΣ (δ.)	81	41390	α. Φος 18/3
ANAGΓEΛA ΓΟΥ'INTOM	74	13348	ε. Σάο Φραντίσκο 16/3
ANAGΓEΛA ENTHBOP	78	13889	ε. Βαλέντια 17/3
ANAGΓEΛA EEPPEΣ	82	29487	προς Άργεντινή 11/3
ANAGΓEΛA HΓKΛ	83	20432	προς Άμβέρσα 8/3
ANAGΓEΛA INTEΛAITZENΣ	82	24655	α. Άμστερνταμ 21/3
ANAGΓEΛA ANHTEP	85	14400	α. Χόγκ Κόγκ 11/3

ANAGΓEΛA AIMΠEPY	76	13633	α. Τζακάρτα 4/3
ANAGΓEΛA MA'I'T	78	13889	α. Βαλέντια 16/3
ANAGΓEΛA NTIGKNITY	84	24643	α. Μπουλόν 25/2
ANAGΓEΛA ΠAOYEP	82	19343	προς Ίαπωνία 8/3
ANAGΓEΛA ΠIT'Σ	74	13631	προς Ναοσέτσου 23/3
ANAGΓEΛA ΠPOCΠEPITY	76	13633	προς Άμβούργο 22/3
ANAGΓEΛA ΣAΞEΣ	84	24643	προς Γιβραλτάρ 19/3
ANAGΓEΛA SKA'Y	79	10993	προς Μάουντ Μαγκάνουι 2/3
ANAGΓEΛA CΠIPIT	78	13889	ε. Σκουώμις 23/3
ANAGΓEΛA TPAT'OMΦ	76	13633	α. Άμστερνταμ 3/3
ANAGΓEΛA TΣAMPION	71	9229	προς Καλλό 1153
ANAGΓEΛA ΦINTEITY	79	13883	πρ Νάπολη 23/3
ANAGΓEΛA ΦOPTIOTOYH	74	13633	δ. Ντόβερ 7/3
ANAGΓEΛA XAΠΠINEΣ	73	13631	ε. Σιγκαπούρη 17/3
ANAGΓEΛA XAPMOHY	68	12348	α. Λορέντ 3/3
ANAGΓEΛA XONOP	76	13633	προς Κούβα 1/3
ANAGΓEΛA XOOPY	74	13633	δ. Σουέζ 13/3
ANAGΓEΛA XOPAI'ZON	77	15378	προς Βενεζουέλα 23/2
ANAMELI	77	14584	α. Ν. Γουέστμινστερ 28/2
ANACTAZIA	80	15688	προς Πόρτ Κέλαγκ 19/3
ANACTAZIC (δ.)	75	69222	προς Κόλπο ΗΠΑ 11/3
ANAFH	85	34400	προς ΕΣΣΔ 21/3
ANAPOTHTH	71	18634	προς Άλγερια 6/3
ANAPOMAXH	69	40316	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ANAPOMEΔA (δ.)	84	38500	α. Χιούστον 12/3
ANAPOC	85	34500	προς Ταϊβάν 9/3
ANAPOC A'I'ANT	83	10520	ε. Μ. Μαγκάνουι 12/3
ANAPOC APIC (μ.)	72	119505	προς Κουαγκυάγκ 21/1
ANAPOC ATΛAΣ (μ.)	72	119505	προς Βραζιλία 6/3
ANAPOC ΓEΩPΓIOC (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
ANAPOC MEATEMI	73	32781	προς Γιοκοχάμα 17/2
ANAPOC OKEAANIA	77	20676	προς Ούμπε 21/2

ANEMOC	76	8376	ε. Βενετία 24/3
ANEMONH	79	10996	ε. Μπιλμπάο 24/3
ANΘIΠH A	76	16646	α. Λειζόρες 24/3
ANΘOC	79	11000	δ. Σουέζ 22/2
ANIMAP	72	10527	προς Λουάντα 7/11
ANNA	79	12214	ε. Μπαργκουίλα 4/3
ANNOYLA	71	9826	ε. Κάρτσι 21/3
ANBENTCIOYPI	54	5383	άρχει Πειραιά
ANTEINA	77	16356	α. Λός Άντζελες 1/3
ANTZAIK ΓKPEHΣ	71	30193	ε. Μπακνόλι 21/3
ANTZAIK ΠAOYEP	87	25169	α. Σιγκάγκ 16/3
ANTZAIK ΠPOTEKTOP	77	34130	προς Κασσιούγκ 5/3
ANTZAIK CΠIPIT	84	36353	ε. Κολούμπια ρίβερ 22/3
ANTZAIK ΦAIΘ	84	36353	προς Άργεντινή 22/3
ANTZAIK XOOPY	85	25300	προς Ντάρμπαν 2/3
ANTZELAMP	72	6666	προς Φάκλαντ 23/2
ANTZOYΛETTA	78	24941	προς Ταϊβάν 15/3
ANTIOPIH	78	10996	α. Μπρισμπαίν 22/3
ANTIOXEIA	72	11931	μετ. «Αντίο» (π.7)
ANTIPAPOC (δ.)	86	18000	προς Περαικό 20/3
ANTIPOLIC (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 23/3
ANTPIA	72	19276	α. Τενερίφη 22/3
AZICOC (δ.)	79	19463	προς Ρίο Τανέιρο 9/3
AOYOPPA ΠEPA	76	6051	προς Κούβα 1/3
APEE	73	16397	προς Σιγκαπούρη 10/3
APHAIOTHTH	75	35716	ε. Ν. Όρλεάνη 13/3
APHOIA	75	34409	δ. Κων/πολη 7/3
APOLLONIA XII	66	1506	α. Καντίνιεβο 20/3
APAMPΕΛΛA	82	13800	ε. Μονφαλκόνε 20/3
APAN	80	10428	ε. Άμβέρσα 24/3
APΓO ΓIOPYHION	73	31279	προς Κολούμπια ρίβερ 22/3
APΓO EEPΛOPEP	78	20328	προς Ίράν 2/2

ARETH	73	13631	προς Κασσιούγκ 28/2
AREOYCZA II	72	20239	δ. Σουέζ 15/3
ARHΣ	71	15119	επωλήθη Έλληνες
ARIAΔNH	68	45678	στον Περαικό 5/3
ARIANA	73	23134	ε. Σιγκαπούρη 19/3
APICTOTEΛHΣ	85	13600	προς Ίαπωνία 22/3
ARIQN	73	13633	α. Βομβάη 11/2
APK AIOOOC	76	10801	προς Μομπάσα 4/3
APK MINOC	76	5999	α. Άμβούργο 12/3
APK OΔYCCYEYΣ	76	10494	προς Ίαπωνία 23/3
APKAΔI	83	4097	προς Πειραιά 2/3
APKAΔIA	84	20494	ε. Λός Άντζελες 13/3
APKAZ	88	36309	υπό ναυπήγηση
APMENICTHTH	81	16300	α. Άμβέρσα 13/3
APMONIA	73	23144	προς Κίνα 29/2
APMPΕΛΛA	75	22575	ε. Σαλβαντόρ 18/3
APTEMIΣ	87	36648	προς Ίαπωνία 16/3
APTEMIΣ	87	36648	προς Άρούμπα 8/2
ΓAPOYΦAΛΛIΔH (δ.)	77	66259	προς Κολούμπια Ρίβερ 23/2
APXATTEAOΣ	84	22172	προς Βομβάη 11/1
APXATTEAOΣ	76	30149	προς Ταϊβάν 9/3
APXHΓETHΣ	76	19633	α. Γκιζάν 28/2
APXIMHΔHΣ	84	25063	ναυπηγ. 'Αϊδί
APXIMHΔHΣ	85	13600	προς Νουαντίμπο 9/3
AZHMINA	66	35001	προς Άκαμπα 15/3
AZKONA	81	30500	α. Ν. Όρλεάνη 19/2
AZEE'Y	70	13363	α. Μελίλη 9/3
AZEPICOC (δ.)	85	45065	ε. Πόρτ Λίνκολν 21/3
AZTEPIE	81	34447	ε. Λάγος 1/3
AZTHP	74	13633	

ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΥΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΕ'Ι'Α (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑ		
ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΟΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΕΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΕΛΟΣ	70	8625
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498

α. Φιλαδέλφεια 21/3		
μετ. «Αργοναυτής» (ε.)		
πρός Σμύρνη 23/3		
α. Φουτζέιρα 28/2		
πρός Λονδίνο 18/3		
α. Παρντίτι 17/3		
πρός Καναδά 6/3		
επωλήθη Έλληνες		
αργεί Πειραιά		
α. Άμπιτζάν 29/1		
πρός Μπ. Άμπας 19/3		
δ. Γιβραλτάρ 22/3		
ε. Άντοφαγκάστα 23/3		
ε. Κόρπους Κρίστι 18/2		

στην Καλούτα		
ε. Πειραιά 16/3		
α. Άμβέρσα 25/3		
α. Πειραιά 21/3		
α. Ρότερνταμ 19/3		
πρός Σιγκαπούρη 15/3		
πρός Βομβήν 18/3		
πρός Ν. Άμερική 13/3		
πρός Γισού 6/3		
πρός Β. Θάλασσα 23/3		
α. Πόρτ Άρθρου 4/		
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/2		
πρός Βεγγάζη 21/3		
πρός Ντουμπάι 17/2		
πρός Τρίπολη 12/3		
αργεί Πειραιά		
ε. Χόγκ Κόγκ 18/3		
ε. Μπράς 12/3		
στό Άϊζιέρ 28/11/87		
αργεί Πειραιά		
α. Ντάρ ες Σαλάμ 16/3		
αργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 22/3		

ε. Σιλικάπ 8/3		
πρός Ταϊβάν 1/3		
πρός Κορέα 22/2		
μεταφορές Φουτζέιρας		
πρός Λάος 27/2		
ε. Καράτι 8/3		
α. Λισαβόνα 15/3		
α. Γιβραλτάρ 23/3		
πρός Ν. Όρλεάνη 20/3		
πρός Χόγκ Κόγκ 17/3		
πρός Μπαντάρ Άμπας 12/2		
ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 9/2		
ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 27/2		
α. Ν. Όρλεάνη 22/3		
ε. Κορούνα 19/3		
ε. Άλεξάνδρεια 16/3		
α. Ρας Γκαρίμ 21/3		
ε. Σουέζ 22/3		

α. Λισαβόνα 4/3		
μετ. «Ντόρα» (ε.)		
ε. Άμβέρσα 23/3		
α. Ν. Όρλεάνη 3/3		
πρός Γιβραλτάρ 11/3		
ε. Άγαδάρ 26/2		
α. Ν. Όρλεάνη 5/3		
πρός Αϊτή 15/3		
πρός Μαρακάμπο 26/2		
πρός Τύνιδα 19/3		
α. Ν. Όρλεάνη 11/2		
α. Ν. Όρλεάνη 15/3		
ε. Χιούστον 21/3		
ε. Π. Καμπέλλο 23/2		
στη Βερακρούζ 22/3		
α. Ρουέν 15/3		
πρός Αϊτή 15/3		
στην Άκαμπα (αποθήκη)		
ε. Σέτε 19/3		
ε. Σάντος 16/3		
ε. Ρότερνταμ 17/3		
ε. Χουάγκου 9/3		
αργεί Πειραιά		
πρός Ταϊμπα 6/3		
ε. Μπουσάν 25/2		
ε. Μπουσάν 7/3		
α. Άμβέρσα 12/3		
δ. Γιβραλτάρ 23/3		
πρός Αίγυπτο 14/2		
α. Λίβερπουλ 25/3		
ε. Ικόνιο 18/3		
πρός Μπ. Άϊρες 22/3		
α. Σιγκάγκ 9/3		
πρός Αυστραλία 7/3		
ε. Ίντσον 16/3		
πρός Γιβραλτάρ 16/3		
πρός Μαυρίκιο 17/3		
πρός Σιγκαπούρη 17/3		
πρός Γιβραλτάρ 17/3		
πρός Άμπιτζάν 13/3		

α. Π. Σαϊδ 5/3		
πρός Φρημάντλ 21/3		
μετ. «Χώκ» (κ.)		
μεσογειοακές μεταφορές		
ε. Χάντερστον 27/3		
α. Πόρτ ντε Μπουκ 16/3		
ε. Ριγκά 13/3		
ε. Χιούστον 7/3		
πρός Ν. Όρλεάνη 18/3		
πρός Ρόμπερτς Μπάνκ 26/2		
πρ. «Αϊνίς Μπάιτικ»		

ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΣ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'ΙΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΑ	64	4986
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΡΕΙΣ	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	79	13941
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΜΕΛΑΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	82	30041

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568

επωλήθη Έλληνες		
στό Σουέζ 13/2		
πρός Όδησσό 20/2		
ε. Φουτζέιρα 27/3		
μεσογειοακές μεταφορές		
ε. Λάρνακα 21/3		
ε. Χέου Πόιντ 15/3		
πρός Μεσόνειο 19/2		
ε. Χέου Πόιντ 15/3		

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Νορβωροσίκ 19/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	στό Χάλιφα 18/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Ούμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρ. «Cuzco II»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Μαλαισία 17/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. Πειραιά 17/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επιβλήθη 'Ελληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. 'Ιντσόν 14/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	πρός Περσικό 25/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρός Τουρκία 26/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	πρός Λομπό 18/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός 'Ακωμπα 4/3
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212	μετ. «Όσσαν 'Εξπρές» (ε.)
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Γένοβα 14/3
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	μετ. «Χόλκιν Μάας» (ε.)
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μηχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Μασσαλία 24/3
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	πρός Ν. 'Αμερική 19/3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Λορέντ 22/3
ΚΑΡΥΛΙΣ	70	16040	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Κων/πολη 11/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός 'Αλγερία 17/3
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Γέλα 20/3

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. 'Αμβούργο 17/3
ΚΕΪ'Π ΣΑΝ	73	62311	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 19/1
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	α. Δρέπανον 22/2
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Πόρτ Κέλαγκ 1/3
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρός Τζακάρτα 1/3
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	πρός 'Αμποντ Πόιντ 13/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Εύρωπη 16/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	πρός Λούπ Τέρμιναλ 4/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ	68	22836	ε. Μοντεβιδέο 15/3
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΙΕΡ	71	14764	μετ. «Amos» (π.)
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	πρός Σιγκαπούρη 16/3
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Σιγκαπούρη 4/3
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Ρότερνταμ 16/3
ΚΟΥΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	α. Γιούροπορτ 9/3
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Βαλτιμόρη 8/3
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	πρός Τρίπολη 5/2
ΚΡΑΤΙΛΛΟΣ	76	6598	πρός Δουνκέρκη 24/3
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	πρός 'Αλγερία 17/3
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	ε. Φουτζέιρα 12/3
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Τζουμπάιλ 16/3
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	πρός 'Αμβούργο 13/3
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Τουάπσε 18/3
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ ντέ Μπουκ 9/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Ν. Καληδονία 13/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	προς Ντάρμαν 5/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Κεϋχάν 15/3
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	πρός Ντόρντρεχτ 20/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	επισκευές Πειραιά 19/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	πρός Γιβραλτάρ 6/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. 'Αμβέρσα 19/3
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Μπουρκάς 9/3
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	πρός Λομ 8/3
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός 'Ελλάδα 1/3
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Ντάρ ες Σαλάμ 16/3
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	ε. Τομασίνια 27/2
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός ΗΠΑ 25/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός 'Ορενόκο 18/3
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Ρινιέκα 5/3
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	πρός Φέλιξτσου 23/3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Φός 24/3
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Λιβύη 15/2
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	πρός Καγκοσίμα 6/3
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Ράς Τανούρα 14/2
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ράς Τανούρα 22/3
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασόκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	δ. Γιβραλτάρ 20/3
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρός Καβάλλα 16/2
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Καέν 25/3
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	δ. Μπουρμπουτέλ 19/3
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Κίνα 22/2
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	πρός Καμάρ 31/1
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	πρός Γιβραλτάρ 12/3
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Μπαμόνι 19/3
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ε. Βανκούβερ 18/3
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Κολούμπια ρίβερ 16/3

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Πειραιά 23/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Γκιζόν 10/3
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. 'Ινβεργκόρντον 21/3
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Ταϊβάν 10/3
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρός Νουαντίνου 22/2
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Ντάρμαν 2053
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Λέ Χόβρη 23/3
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	μετ. «Α'Ιλάντικ Μπαϊν» (μ. 7
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Κεϋχάν 15/3
ΛΕΩΝ	76	11049	α. Σογκά 14/3
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Δουνκέρκη 23/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	σπή Φοριαλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Πειραιά 25/3
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 23/2
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	πρός Φουτζέιρα 14/1
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Μπαρμπάρν'ος 18/3
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Γκάλβεςτον 7/3
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Βαλτιμόρη 20/3
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Σουέζ 16/3
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	δ. Παναμά 18/3
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 8/3
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Τέμα 1/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άρχει Βαζούρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρός Ευξείνο 5/3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Ναοσίμα 5/3
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρός Ουάσαν 23/2
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/3

ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	πρ. Μεσσορία
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	α. Ρότερνταμ 17/3
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Νάμπο 4/2
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	δ. Δαρδανέλλια 19/3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ρίτ ανέιρο 5/3
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός 'Αλγερία 24/2
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Δουνκέρκη 19/3
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Είλα 17/3
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	δ. Γιβραλτάρ 19/3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Κασσιούγκ 25/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	ε. Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	ε. Λέγκχορν 24/3
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Τρίπολη 15/2
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. 'Ιντσόν 16/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Πασαγκούλα 5/3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Μαρινάλ 3/3
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρός 'Αμβέρσα 24/3
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Μαντράς 7/3
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	α. Λέγκχορν 6/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Γκόσχαμ 11/3
ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Ρότερνταμ 23/3
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Φουτζέιρα 15/2
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρός Σάφι 22/3
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	μετ. «Μανώλης» (κ. 7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Βομβάλη 14/3
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Λός Αντζελες 28/2
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Τσιταγκόγκ 16/3
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	δ. Σουέζ 25/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Λός Πάλμας 29/2
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» ('Ονδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Σίδνεϋ 23/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	πρός Σιγκαπούρη 27/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	α. Φώλεϋ 16/3
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/3
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρός Σάντος 26/3
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Σάο Σαυέστο 7/3
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	δ. Κων/πολη 17/3
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/3
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κασσιούγκ 20/3
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Παρανάγουα 10/3
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Μπ. 'Αίρες 23/3
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Νικόσια 21/3
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	πρός 'Ιαπωνία 11/3
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρός Ταρτούς 18/2
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Κόλπο ΗΠΑ 19/3
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρ. «Πέταλον»
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΙΕΡ	62	14483	πρός 'Αλεξάνδρεια 2053
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΙΕΡ	62	11940	α. Πόρτ Κανάβεραλ 14/3
ΜΕΡΑΚΑΝΣ	75	28082	πρός Κορέα 23/3
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σαφάκια 17/3
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Μόγκλα 16/3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Μομπίλ 16/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Κόρπους Κρίστι 7/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Χιούστον 14/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	πρός ΗΠΑ 14/3
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	δ. Παναμά 23/3
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Χάμπτον 17/3
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Αντίγκουα 8/3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Νουαντίνου 19/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Χιούστον 4/3
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Ταμπίκο 2/3
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/3
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζόν 30/9/87
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ντεμεράρα 18/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Κίγκστον 16/3
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/3
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ντεμεράρα 10/3
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Πόρτ 'Εσκούβελ 19/3
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Σαφάκια 22/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ραβέννα 4/3
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός 'Αργεντινή 18/3
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός 'Αγκόλα 6/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	πρός Μπόννου 21/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/3
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	πρός Τζουμπάιλ 4/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Κίνα 5/3
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Ν. 'Αφρική 11/3
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Σαμπίτι 19/3
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Κολούμπια 5/3
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 23/3
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	πρός Βενεζουέλα 23/2
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Κασίμα 21/2
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Δουνκέρκη 5/3
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	ε. Ρότερνταμ 21/3
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Σαλλόμ Βόε 26/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Σουέζ 13/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	στό Τζουμπάιλ 17/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Π. καμπέλλο 20/2
ΜΠΡΗΜ	85	25227	δ. Δαρδανέλλια 12/3
ΜΠΡΙΤΙΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	πρός Κασσιούγκ 18/3

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	ε. Ν. Όρλεάνη 20/3
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σάντος 20/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	πρός Ράς Γκαρίμπ 23/3
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	α. Χάτσινοχ 12/3
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Ντάρμαν 19/3
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός χω Φακάν 26/2
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Σιγκαντίγκ 5/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ρόττερνταμ 22/3
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	πρός Αρούμπα 15/3
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Τενερίφη 22/3
ΝΕΝΑ	74	39866	πρός Κόλπο ΗΠΑ 1/3
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός Τόκιο 29/2
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρός Εύρωπη 18/3
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Έλ Χάκκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Πειραιά 21/3
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Ίμμιγκχαμ 24/3
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Κων/πολη 14/3
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689	ε. Κεϋνάν 18/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Τεργέστη 20/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρός Λισσαβώνα 22/3
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	ε. Βενετία 23/3
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	α. Φός 18/3
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	πρός Ρόττερνταμ 21/3
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Μανίλα 12/3
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Γκάλβεστον 10/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. Αφρική 21/2
ΝΙΚΥ	73	14667	ε. Ίμμιγκχαμ 23/3
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Δουνκέρκη 24/3
ΝΙΝΗ	75	16629	στό Ντάρμαν 24/3
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Σακάνιτε 16/3
ΝΟΡΘ ΧΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	ε. Χιούστον 4/3
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός Σεπτεμβρίου 28/2
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Λίβερπουλ 25/3
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	πρός Άνναμπα 23/2
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 12/2
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Πολωνία 24/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	στό Σάφι 26/3
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Φουτζέιρα 27/2
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	στή Νάντη 19/3
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	δ. Παναμά 18/3
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	δ. Γιβραλτάρ 25/3
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Χοντίντα 5/3
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	πρός Πειραιά 2/3
ΟΒΕΛΙΞ (δ.)	77	31715	α. Παλάου Μπακόμ 21/3
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Τέμα 18/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ε. Ρίο Ίανέιρο 12/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	ε. Άκαμπα 12/2
ΟΙΝ' ΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	86	24253	α. Βανκούβερ 15/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Φιλιππίνες 7/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	πρός Ίαπωνία 3/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚ	86	35600	α. Ούμπε 10/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός Ίαπωνία 13/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	πρός Κρήτη 24/12/87
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Φάλμουθ 15/3
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	17880	ἀργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός Γένοβα 26/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Κόμπε 19/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	ε. Κασσιούγκ 7/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	δ. Έλσινόρη 16/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. Σκώ 5/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. Μπρέιξ 10/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	πρός Ν. Ύορκη 8/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	δ. Π. Σαϊδ 16/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪ'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	α. Φός 15/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Λέικ Τσάρλς 4/12
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	μετ. «Όλιο» (π.)
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντέ Ντέους 7/2
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Κασσιούγκ 7/3
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	ε. Κοατζακόβσκι 7/3
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734	δ. Γιβραλτάρ 14/3
ΟΥΑΝΤΕΡΣ (δ.)	70	17485	στό Μπαντάρ Άμπας
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Πόρτ Χάρκουρι 9/3
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 15/1
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρός Βανκούβερ 11/3
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Άβονμαουθ 14/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Γκρήνοκ 1/3
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	ε. Μανφρεντόνια 10/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Ίαπωνία 16/3
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	πρός Φός 8/3
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Πόρτ Κάρτιερ 21/3
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	πρός Καναδά 16/3
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	ε. Γιούροπορτ 25/3
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Σαιν Τζών 5/3
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	δ. Παναμά 15/3
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Σιγκαπούρη 23/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	α. Μπάνμπουρι 12/3
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	μετ. «Danil L.» (Α.)
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Χάιφα 19/3
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Χιούστον 12/3
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Πειραιά 17/3
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 21/3
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Τζέντα 5/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Καράτσι 4/3
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Γιβραλτάρ 3/3
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γιβραλτάρ 23/3
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80222	α. Σιγκαπούρη 11/3
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	μετ. «Ντίγκνιτυ» (ε.)
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 15/3
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	δ. Σουέζ 15/3
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρός Γαλλία 14/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Γιβραλτάρ 12/3
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Πειραιά 22/3

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Κουβέιτ 21/3
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Λεμεσό 3/3
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Χιλή 22/3
ΠΕΛΛΑ	71	1594	πρός Τσιότζια 23/3
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΪ'ΝΕΡ	70	1586	ε. Ραβέννα 22/3
ΠΕΛΦΛΑΪ'ΕΡ	82	2477	α. Ραβέννα 21/3
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Τόκυο 16/3
ΠΕΤΡΑ	76	22149	ε. Ναγκόγια 24/3
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Ροζάριο 10/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 19/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 15/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	α. Γιβραλτάρ 24/3
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Γκάλβεστον 9/3
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	δ. Παναμά 19/3
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Μπελέμ 20/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. Μπελέμ 11/3
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Άσάμπ 22/2
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπό
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	δ. Κων/πολη 14/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	ε. Ίκονιο 14/3
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	ε. Τέμα 8/3
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Παναμά 17/3
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Πόρτ Σαϊδ 23/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Νάρβικ 2/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Άλεξάνδρεια 16/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Βόλο 26/3
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Τζέντα 27/2
ΠΟΠΗ	71	5084	προς Παραμαρίμπο 4/3
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	προς Μπέρκεν 14/3
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Μομπίλ 5/3
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	ε. Δομίνικα 21/3
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Άρζιου 17/3
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Θέουτα 20/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Πειραιά 22/3
ΠΡΑΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τάραντα 13/2
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Πόρτο Βέσμε 9/3
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Γιοκοχάμα 17/3
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Ίκονιο 18/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΓΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	α. Τής 12/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 21/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	πρός Νιγηρία 20/3
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Σάφι 2/3
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Πειραιά 17/3
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Πειραιά 4/3
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 18/2
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	α. Μπάνμπουρι 3/3
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Ούμπε 7/3
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	α. Σάουθεντ Άνκοράτζ 18/3
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	πρός Νταβό 27/2
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	α. Βαλέντσια 22/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Κορέα 12/2
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Χιούστον 15/3
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρός Μάλτα 25/2
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Ντουάλα 13/3
ΣΑΜΠΡ	64	35082	διάλυση Ταϊβάν
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Νοβοροσίσκ 11/3
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Μιχόρα 25/3
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Χέυ Πόιντ 10/3
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	δ. Σουέζ 2/53
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	πρός Σετουμπάλ 19/2
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	πρός Σούπερ 25/2
ΣΑΝΡΑΪ'Ζ	75	1999	πρός Άμπιτζάν 24/3
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Σαβόνα 7/3
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Βομβάη 7/2
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	διαγράφεται
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Μπάρι 22/3
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	πρ. «Μαρίτσα Πατέρα»
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Πειραιά 13/3
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Κοκούρα 18/3
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 2/3
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Πειραιά 1/3
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Πόρτ Σουδάν 2/3
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Ναμίμπ 23/12
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρός Μονρόβια 4/3
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	α. Λομέ 17/3
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Γκέραλνττον 16/3
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Ντάρμαν 17/3
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΕ	76	11866	α. Σιγκαπούρη 26/2
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	δ. Σουέζ 21/3
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Λίβερπουλ 13/3
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	πρός Μπιάου 25/3
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Ντάρμαν 17/3
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Βαλέντσια 14/3
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Άλγέρι 22/3
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Βαλέντσια 22/3
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	85	10511	α. Ρόττερνταμ 25/3
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	ε. Γκίζον 11/3
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	α. Άμπερσα 17/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	δ. Ντόβερ 25/3
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός Κωνσταντίνα 14/3
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Σουαίμα 13/2
ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847	ε. Μπαρράιν 25/2
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Β. Θάλασσα 9/3
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	ε. Ίμμιγκχαμ 24/3
ΣΤΑΔΙΩΝ	77		πρός ΗΠΑ 17/3

ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	πρός Σιγκαπούρη 18/2
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	35835	πρός Γιοκοχάμα 1/3
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403	α. Λισαβώνα 18/3
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).....	73	32510	δ. Σουέζ 13/3
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	α. Τενερίφη 21/3

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	ε. Σακανσέκι 7/3
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	α. Κολάμπο 19/3
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	ε. Πειραιά 15/3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.).....	76	163810	στών Περισκό 24/3
ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036	ε. Τάμπα 8/3
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ.....	81	32292	πρός Κορέα 18/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9.837	ε. Αγ. Βικέντιο 9/3
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	πρός Μεξικό 5/3
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	32260	στή Λά Λιμπερνάντ (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785	ε. Χιούστον 4/2
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	18707	ε. Σαλβαδόρ 17/3
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000	ε. Κοατζόδοκ 1/3
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).....	62	1591	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 26/3
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΜΙΛΙΑ.....	71	16275	α. Λά Σπέζια 2/3
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.....	69	16229	ε. Πειραιά 18/3
ΤΖΟΎ.....	76	10801	ρ. «Βίκμαν»
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.7.).....	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 19/3
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	ε. Λόγος 2/3
ΤΖΩΡΤΖ Α.....	75	14786	πρός Άβανά 5/2
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348	πρός Βηρυτό 17/3
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904	α. Βανκούβερ 14/3
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	πρός ΗΠΑ 25/2
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829	ε. Φός 24/3
ΤΟΝΥ.....	62	6246	πρός Δακάρ 2/3
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211	πρός Ν. Όρλεάνη 16/3
ΤΟΘΟΤΗΣ.....	74	19166	πρός ΗΠΑ 8/3
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000	ε. Σάν Νικόλας 14/3
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	84	17210	ε. Σάν Φραντσκο 16/3
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210	α. Βανκούβερ 7/3
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.....	68	2760	πρός Ραβέννα 22/3
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ.....	81	16500	πρός Ν. Όρλεάνη 17/3
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ.....	74	13639	δ. Παναμά 22/3
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	ε. Σαγκάη 10/3
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	α. Άμβέρσα 16/3

ΤΥΧΗ.....	70	10886	πρός Άλεξανδρούπολη 2/3
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858	ΕΤΑ Πόρτο Καμπέλλο 16/3
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166	μετ. «Hercules» (κ.)
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	πρός Ήράκλειο 6/3
ΦΑΔΕΡ.....	77	17323	πρός Άλγερία 26/2
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503	πρός Κόλλο ΗΠΑ 2/3
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.....	73	15162	ε. Ν. Όρλεάνη 22/3

ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	ε. Πόρτ Άρθουρ 20/3
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255	πρός Περισκό 24/2
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	ε. Λά Πλάτα 12/3
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	ε. Τάμπα 22/3
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΎΡΟΥΣ Ι.....	83	17217	ε. Τής Μπαϊ 26/3
ΦΕΎΡΟΥΣ ΙΙ.....	84	19049	πρός Γκλάντισον 6/3
ΦΕΎΡΟΥΣ ΙΙΙ.....	84	19049	ε. Έμιδεν 13/3
ΦΕΎΡΟΥΣ ΙV.....	84	19049	πρός Μιζουσίμα 10/3
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	76	22297	πρός Ρόττερταμ 21/3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	πρός Πόρτ Κέλαγκ 2052
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	ε. Μίνα Σαούνι 11/3
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	πρός Πουέρτο Λά Κρούζ 4/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	ε. Σάντος 22/3
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	άργει Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΛΙΑΜΣ.....	62	19974	στήν Ν. Ύορκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	α. Άμστερνταμ 17/3
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	δ. Σουέζ 21/3
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513	α. Είλσι 17/3
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	ε. Νιούρμπαν 8/3
ΦΛΩΡΑ.....	81	8831	πρός Πειραιά 21/3
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	πρός Λόγος 15/3
ΦΟΙΝΙΣ (δ.).....	72	2895	στών Πειραιά
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340	άργει Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ.....	76	18933	ε. Βαλτιμόρη 19/3
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	ε. Χάμπτον 2053
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	στών Περισκό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	α. Βισακαπατάμ 14/3
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	στό Χώρ άλ Ζουμπαίρ
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.).....	77	48938	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	δ. Γκάλβεστον 12/3
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418	πρός Άλγερία 13/2
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	πρός Βραζιλία 12/3
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	άναμένει Κόλλο ΗΠΑ 29/2
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584	ε. Ν. Όρλεάνη 2153
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	ε. Βομβάη 1053
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	πρός Νοβοροσίσκ 14/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	πρός Όδησσό 18/3
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	πρός Μπ. Άμπας 10/1
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ.....	77	39366	ε. Γκάλβεστον 13/3
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Σαλίνα Κρούζ 13/3
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ.....	69	8064	πρός Βαλπαράϊζο 21/3
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	άργει Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064	πρός Σάρζα 19/3
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ.....	72	6671	α. Μοντεβιδέο 11/3
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	ε. Βαλτιμόρη 17/3
ΧΛΟΗ.....	82	36202	α. Μπρισμαίν 5/3
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103	πρός Τζέντο 23/3
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	πρός Μπελαγουάν 17/3
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14483	πρός Ν. Ύορκη 20/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	α. Βαλτιμόρη 14/3
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	μεταφορές Περισκό

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιᾶ εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 4.500 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 5.000 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μέ τήν εἰδική τιμῇ τών Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοταρά 77, 185 35 Πειραιᾶς.

Ὄνοματεπώνυμο:.....

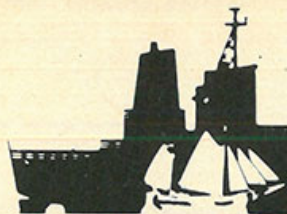
Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = δειλός
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετενομήθηκε σε ...
* = άνοσηφόλο στο ΜΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	ε. Κων/πολη 8/3
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Μπ. 'Αμπάς 28/2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Σακάι 5/3
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	πρὸς Νατάλ 23/2
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	πρὸς Τουμπάρδο 27/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρὸς Κοατζακούλας 23/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	πρὸς Βενεζουέλα 4/3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρὸς Κίνα 16/2
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ρίο Χάινα 22/2
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΣΑ (π.)	72	14777	πρὸς Μάρκο 4/3
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Ρόττερταμ 12/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρὸς Σάντος 10/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρὸς Ρίο 'Ιανέιρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Μόντρεαλ 6/3
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/3
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρὸς 'Ιμμιγκχαμ 10/3
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	α. Γκάδρεστον 4/3
ΑΕΛΛΩ	78	36548	δ. Γιβραλτάρ 29/2
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρὸς Λουάντα 21/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	πρὸς Μανφρεντίνια 9/3
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακός μεταφορέας
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Πόρτ 'ντ Μπουκ 9/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	πρὸς Γιβραλτάρ 28/2
ΑΘΗΝΙΑΝ			α. Βομβάη 28/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	πρὸς Τσιταγκόγκ 1/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	σπ. Βομβάη 23/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	80	18495	πρὸς Περσικό 2/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18509	πρὸς Κάντλα 9/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	85	18350	πρὸς Περσικό 6/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	80	17485	α. Μπάρ 7/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	πρὸς Τύνιδα 9/3
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	πρ. «Blue Diamond»
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	πρὸς Ρίο 'Ιανέιρο 4/3
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	α. Φουτζέρα 16/8/87
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	πρὸς Τζέντα 4/3
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	α. Χιούστον 3/3
ΑΙ'ΛΑΣ	72	16235	πρὸς Λάγος 6/3
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	ε. Μπαγκνολί 1/3
ΑΙ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	ε. 'Αμστερνταμ 5/3
ΑΙ'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Σηάτιλ 8/3
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	α. Βανκούβερ 14/2
ΑΙ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	ἀργεί Πειραιά
ΑΙ'ΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	62	1133	πρὸς Νιγηρία 28/1
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρὸς Ρίτσαρντς Μπαϊν 9/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	ε. 'Ασνόνι 12/3
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	σπ. Νταμμάμ 9/3
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	πρὸς Ουλσάν 22/2
ΑΚΟΝ	74	68596	πρὸς Γιβραλτάρ 9/3
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/3
ΑΚΡΟΝ	72	62701	πρὸς Συρία 5/3
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρὸς Τσάρλεστον 10/2
ΑΚΤΗ	77	14998	πρὸς Σάλβερν 17/2
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρὸς Σιγκαπούρη 25/2
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	σπ. Περσικό 8/12/87
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	πρὸς Μπουρκας 29/2
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 19/2
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	ε. Σαγκάι 31/1
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Γδύνια 14/2
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρὸς 'Οράν 24/2
ΑΛΕΣ ΠΑ (κ.)	72	10237	ε. Λαύριο 3/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	πρὸς Καρθαγόνα 12/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ὕψωσε ελληνική
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	πρὸς Ουλσάν 10/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			α. Τζέντα 15/2
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	μετ. «Karteradow II» ('Ονδ.)
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	ε. Ρουέν 7/3
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/3
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	μετ. «'Ακουαρίους» (μ.)
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. 'Αγκρα ντὸς Ρέις 19/2
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	πρὸς Ν. Κορέα 3/3
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Πειραιά 13/12
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρὸς 'Αμβούργο 26/2
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	α. 'Οριστάνο 10/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	μετ. «'Αλμπα» (ε.)
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	σπ. Ουλσάν 19/12
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	ἐπιωλήθη άλλοδαπούς
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρ. «Cypress»
ΑΛΤΙΣ (μ.)	70	2601	α. 'Αμβούργ 1752
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	ε. Γουκαμάτσου 6/3
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	δ. Κων/πολη 1/3
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Πειραιά 17/2
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρὸς Σαβάννα 20/2
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	πρὸς Καναδά 10/3
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	πρὸς Ν. Πάμουθ 6/3
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	ε. Κεμπέκ 29/2
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	πρὸς Χάρ Φακάν 23/2
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	μεταφορές Περσικού
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	α. Γκάδρεστον 19/2
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μετ. «Binta» (π.)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Χιούστον 8/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	πρὸς Νταμμάμ 6/3
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	

ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. 'Ησι Λόντιον 20/2
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	α. Βανκούβερ 9/3
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακός μεταφορέας
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	πρὸς Αίγυπτο 3/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρὸς Τάραντα 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρὸς Δομινικανή Δημοκρατία
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Τζέντα 10/2
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Μπρίτζπορτ 1/3
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρὸς Ραβέννα 2/3
ΑΝΙΤΟ (φ.λ.)	80	30507	δ. Παναμά 5/3
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Βόλο 18/2
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Δαμιέττα 5/3
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/3
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Σέτε 7/3
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	ε. Βομβάη 24/2
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	πρὸς Σιγκαπούρη 2/3
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Χάλιφα 7/3
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	σπ. Πύλο 9/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	πρὸς 'Ιταλία 8/3
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ N. (κ.)	86	22273	πρὸς Βικτώρια 3/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Σαρά 13/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	σπ. Μπ. 'Αμπάς 7/1
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρὸς Βικτώρια 1/3
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	σπ. Σουέζ
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Της 8/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/3
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρὸς Φιλιππίνες 26/2
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	πρὸς Σιγκαπούρη 7/3
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Ναγκόγια 10/3
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρὸς 'Ιαπωνία 18/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	α. Πειραιά 7/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Μπάρ 7/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Καέν 8/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. 'Αμβέρσα 12/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872	πρὸς Γιβραλτάρ 21/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρὸς Τζέντα 8/3
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρὸς Παρανάγουα 8/3
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	87	37640	ναυπηγ. Ρίο 'Ιανέιρο
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. 'Ικόνιο 23/2
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Πειραιά 31/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ἐπισκευές Κάδιξ 2/2
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	πρὸς Γιοκοχάμα 14/2
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρὸς Κριστομπάλ 3/3
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003	ἐπιωλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Κόμπε 26/2
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρὸς Ντάρμπαν 22/2
ΑΡΓΥ (κ.)	70	11041	ε. 'Αμβέρσα 12/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Πειραιά 2752
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρὸς Χιούστον 7/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρὸς Λούις Τέρμιναλ 23/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρὸς Γκάλατς 24/2
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρὸς 'Αμβούργο 25/2
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	ε. Λέγκχορν 8/3
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	πρὸς Μανουέτο 4/3
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	πρὸς 'Ιαπωνία 10/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	σπ. Τζέντα 3/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρὸς Ρίο 'Ιανέιρο 2/3
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	δ. Παναμά 4/2
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Τέμα 15/3
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρὸς Βεγγάζη 9/3
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Μονκαντίσου 9/2
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/2
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16343	ε. Βομβάη 26/2
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.)	68	14993	μεταφορές Περσικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρὸς Ζημπραγκ 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	63	1804	ε. Τεργεστή 28/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	α. Ρεϊνιόν 5/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783	δ. Παναμά 27/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	πρὸς 'Αμβούργο 13/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρὸς 'Αλεξανδρουπόλη 20/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437	πρὸς Μπαγκόγκ 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Ρουέν 5/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	α. Γιοκοχάμα 4/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	πρ. «Λενταλάντικ»
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	α. Χιούστον 10/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	ε. Ναγκόγια 9/3
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Τζουμπάιλ 7/3
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	δ. Παναμά 19/2
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	πρὸς Μαλαισία 17/2
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	πρὸς Καλλάο 14/2
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρὸς Κωνσταντίνα 29/1
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	πρὸς Γιβραλτάρ 8/3
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	διάλυση Ταιβάν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	3444	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/2
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	ε. Τζακάρα 29/1

ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	πρός Μπιεζάγια 7/3 *
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	στον Πειραιά 1/3
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (π.)	85	16623	ύψωσε κυπριακή
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Ν. Όρλεάνη 21/11
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	πρός Μαπούτο 21/2
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	ε. Άλεξάνδρεια 23/2 *
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) *	76	65917	δ. Καυμάν Μπράκ 19/2
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	επιβλήθη Έλληνες
ΒΕΒΕ'Υ' (κ.)	71	9857	ε. Ρουέν 7/3
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	πρός Καράτι 9/3
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κόρπους Κρίστι 6/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Κάργκ Άϊλαντ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	δ. Κωνίπολη 7/3
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρός Ν. Αμερική 20/1
ΒΙΚΜΑΝ (κ.)	76	10801	πρός Παπεστέ 27/2
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρός Τσάχ Μπαχάρ 12/1
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654	α. Τσαγκουαράμα 7/3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (μ.)	65	15738	α. Φιλαδέλφεια 9/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	πρός Μπελαγουάν 2/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	στο Χόγκ Κόγκ 8/3
ΒΟΜΑΡ	71	15759	πρός Λά Γκουέρα 21/2
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρός Κονακρύ 31/12
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 23/2
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	α. Νάπολη 1/3
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Ν. Όρλεάνη 29/2
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρός Τουμπάρδο 2/3
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρός Όδησσό 3/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Πόρτ Άλμπερνι 5/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Πειραιά 5/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Ν. Όρλεάνη 21/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	πρός Βενετία 26/2
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023	μετ. «Τζών Α.» (κ.)
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	πρός Κίνα 17/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	ε. Βομβάη 11/2
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρός Άγαδιρ 4/3
ΓΙΟΥΝΑ'Ι'ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	69	13161	στο Χορμούζ 26/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821	α. Ν. Όρλεάνη 29/2
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	ε. Τσιταγκόγκ 24/1
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Χάλιφα 25/2
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Κούβα 1/3
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	πρός Βανκούβερ 19/2
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	πρός Πόρτ Όκχα 18/2
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	πρ. «Marksman»
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΝ (δ.π.)	77	3999	πρός Σιγκαπούρη 5/3
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	πρός Πόρτ ντέ Μπουκ 7/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764	ε. Άλεξάνδρεια 3/3
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	πρός Σκίνα 10/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Ρας Σουκχέιρ 6/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	πρός Χοντίντα 21/2
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρός Ίνδονησία 9/3
ΓΚΑΖ ΦΑΡΣΕΤ (δ.π.)	87	8903	πρ. «Pladje»
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρός Χοντίντα 27/1
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μπχ.)	68	81257	ε. Φουτζέιρα 2/3
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	ε. Κονοου 6/2
ΓΚΑΛΤΑ'Ι'ΝΤ.	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Φουτζέιρα 3/3
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	πρός Βαλπαράϊζο 28/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148	μετ. «Anem» (π.)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	α. Δαμιάτ 4/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Κόρπους Κρίστι 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	μετ. «Twins Beauty» (π.)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	πρός Λάζαρο Καρντιένιας 2752
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	δ. Παναμά 4/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Σάν Αντόνιο 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Ναοσίμα 21/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Λέ Χόβερ 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	πρός Άλγέρι 1952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531	α. Δαμιάτ 2/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	α. Ν. Όρλεάνη 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (π.)	72	12959	α. Ταγγέρη 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.)	83	24843	πρός Αίγυπτο 15/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΥΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Μπράουναβιλ 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531	ε. Άλεξάνδρεια 1/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Χιούστον 7/3
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	πρός Κωνσταντίνα 3/3
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	πρός Ντακάρ 14/2
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	ε. Νικόσια 2/3
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	δ. Παναμά 1/3
ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Χιούστον 23/2
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 1053
ΓΟΥΕΤΣΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Σάντος 1/3
ΓΟΥΕΤΣΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	πρός Χάλιφα 25/2
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	πρός Καζαμπλάνκα 5/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥ'ΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	πρός Γιοκοχάμα 27/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Κορέα 1/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Σιγκαπούρη 10/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρός Περισκό 18/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	πρός Μαϊάμι 1/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.) *	70	56799	α. Ν. Όρλεάνη 5/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Ρότερνταμ 18/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρός Ρότερνταμ 4/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Ρας Τανούρα 2851
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.) *	79	126260	α. Σιγκαπούρη 29/12
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Φός 28/2
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	πρός Κόλπο ΗΠΑ 17/2
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	στη Βενεζουέλα 25/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Ταϊβάν 20/2
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρός Σαγκάη 29/12
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρός Μιζουράτα 24/11
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρός Έλσι 7/3
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	πρός Βραζιλία 28/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	πρός Παρί Γκουντάγκ 15/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Πειραιά 18/2
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	πρός Ν. Όρλεάνη 8/3 *
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	έγκαταλείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Βανκούβερ 2/3
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΗΝΗ Λ.Β. (δ.π.)	76	4993	πρ. «Tenko»

ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	πρός Τζακάρτα 6/3
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρός Τζέντα 6/3
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	πρός Κεϋχάν 26/2
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Τζέντα 2/3
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρός Βανκούβερ 7/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρός Μανίλα 17/2
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Άναβίρ 13/2
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	α. Κολόμπο 6/3
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634	α. Φιομπιάνο 4/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	στό Παρί Γκουντάγκ 1/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Κόρπους Κρίστι 1/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Φός 6/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Τενερίφ 23/2
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρός Γιοκοχάμα 17/2
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	πρός Π. Νουάρ 29/2
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρός Ίβαν 3/2
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	ε. Γκνιτάνο 453
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	ε. Π. Καμπέλλο 26/1
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	πρός Χοσούμα 25/2
ΕΛΠΙΣ	82	30564	πρός Κόρπους Κρίστι 8/2
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	πρός Τζακάρτα 2952
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Γουακαμάτσου 9/3
ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	α. Ναγκόγια 4/3
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	ε. Βηρυττό 10/3
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	ε. Λός Άντζελες 2/3
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355	επιβλήθη Ίταλούς
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ 1 (π.)	74	13687	ε. Γκουαγιακούιλ 2/3
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	επιβλήθη Έλληνες
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Αμβέρσα 11/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Πιομπιό 8/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	ε. Σαγκάη 22/2
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	πρός Περισκό 4/3
ΕΡΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)*	86	15952	πρός Ίνδια 4/2
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	πρός Ίσραήλ 2952
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούιλ 21/2
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	πρός Δ. Αφρική 29/2
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	α. Άλεξάνδρεια 8/2
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	πρ. «Εσπεράνσα»
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρός Μουρμυγκάο 8/3
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	πρός Ν. Υόρκη 5/3
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Μαπούτο 22/2
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Φουτζέιρα 4/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	πρός Μήλο 3/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	πρός Φός 9/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	πρός Ναγκόγια 3/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρός Όρν 21/1
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875	δ. Παναμά 4/3
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Τάμα 20/2
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρός Κάρντιφ 12/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Ν. Όρλεάνη 25/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Αμβέρσα 10/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός Κάρντιφ 27/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	πρός Μαυρίκι 22/2
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ύψωσε Έλληνική
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Δαμιάτ 8/3
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	πρός Κόλπο ΗΠΑ 23/2
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρός Πειραιά 10/3
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	δ. Σκω 2/3
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366	α. Χιούστον 1053
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	πρός Φώλεϋ 28/2
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάνκα (αποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρός Μπ. Άμπας 19/1
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρός Χάρ Φακάν 21/9
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σεμάνκα (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Πειραιά 8/3
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Κουϊγκάντο 18/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Πειραιά 8/3
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Σεβάννα 10/3
ΖΗΝΗ*	79	16379	α. Βαλτιμόρη 1/3
ΖΗΝΗ*	79	16390	α. Ν. Όρλεάνη 14/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Π. Σαίτ 9/3
ΗΡΩ	76	17129	α. Ντάρμπαν 11/2
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	α. Σιγκαπούρη 4/3
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	πρός Ίαπωνία 26/2
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Αμβέρσα 12/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Σιγκαπούρη 4/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρός Μπαντάρ Άμπας 2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	πρός Κορέα 7/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στη Βασώρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Βαλτιμόρη 4/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Γιουρπορί 5/3
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρός Παναμά 4/3
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	α. Λεμεσός 4/3
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Ν. Όρλεάνη 1/3
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Γιβραλτάρ 2952
ΘΕΙΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	α. Ντάρμπαν 7/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Ουμ Σαίτ 6/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρός Σαλέρνο 10/3
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	πρός Άργεντινή 20/2
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	ε. Βομβάη 7/3
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	πρός Σόγια 17/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Νιούπορ 7/3
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρός Πειραιά 8/3
ΙΒΑΝ (Όνδ.)	69	9333	πρός Ταϊτσούγκ 12/2
ΙΔΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	ε. Γένοβα 8/3
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρός Τρίπολη 25/2
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Άλγέρι 13/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Γκιζάν 11/2
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.)	80	13026	πρός Ν. Κορέα 25/2
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρός Τζακάρτα 19/2
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρός Σιγκαπούρη 14/8
ΚΑΛΙΟΠΗ ΙΙ (Λ.)*	83	17066	πρός Κολομβία Ρίβερ 6/3
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	πρός Ίνδια 26/2
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρός Άκαμα 25/2
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	πρός Όδησσό 9/3
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρός Κίνα 13/2
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ' (Μ.)	67	16098	δ. Σουέζ 2/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	δ. Π. Σαίτ 11/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018	ε. Λιανουγκάγκ 21/2
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	ε. Τζέντα 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (π.)	73	53209	επιβλήθη δολοφονία

ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	στή Μασσαλία 10/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Άντεν 18/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Ν. Όρλεάνη 9/3
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	ε. Μπρίντσι 18/2
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Σιγκαπούρη 3/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Ρότερνταμ 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 6/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Μπαχράιν 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Σιγκάγκ 28/2
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	προς Ταϊτόουγκ 12/2
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	προς Κεηπιδούν 24512
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	προς Γιάννου 12/3
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	πρ. «Κάτωρ»
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	προς Βέλγιο 4/3
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Τζουμπάιλ 5/3
ΚΑΤΙΑ	71	4940	προς Λός Πάλας 3/3
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	προς Ρότερνταμ 18/1
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Ρουέν 27/2
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΤΟΥ	71	9842	προς Άκαμπα 3/3
ΚΕΙ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	προς Πόρτ Κέλαγκ 29/2
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χιούστνι 6/3
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Ραβέννα 4/3
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Χουάγκου 15/2
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	προς Ρεσίφ 3/3
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	προς Βομβάη 14/2
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	προς Καλαμάτα 12/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	προς Βεγγάζη 25/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	ε. Πειραιά 10/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Χουάγκου 27/1
ΚΙΜΩΛΟΣ-III (π.)	66	6995	α. Πειραιά 3/3
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	προς Κιούγκα 18/5
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	προς Φουτζέιρα 26/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	προς Σιγκαπούρη 29/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Μόχα 9/11
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	69	40626	α. Πόρτ ντε Μπουκ 10/3
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Βοστώνη 12/1
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	ε. Ντάρμπαϊν 3/3
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	ε. Κισαράδου 5/3
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς ΗΠΑ 6/3
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	πρ. «Ερνη»
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Π (δ.κ.)	74	112825	στόν Περσικό 25/2
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Χέυ Πόιντ 29/2
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862	α. Ντάρ ες Σαλάμ 10/3
ΚΟΥΡΥ	77	33509	α. Χιούστνι 3/3
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Καλλάο 14/2
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	προς Μπαλικάπα 1/2
ΚΟΓΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπόταν Μπαϊ 8/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Ν. Πλούμου 1/3
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Φουτζέιρα 29/2
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)	68	15809	προς Νταμάμ 12/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Λειζόες 8/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Λός Πάλας 4/3
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	προς Σκίβτα 20/2
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Λισαβόνα 4/3
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Ρός Τανούρα 27/2
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	προς Τρινκομάλη 8/3
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443	προς Βεγγάζη 21/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ (κ.)	77	36411	α. Σαντάνα 8/3
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρ. «Θεοδώρητος»
ΚΥΡΝΙΚΟΣ (δ.κ.)	67	41922	πρ. «Chevron Frankfurt»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Ν. Όρλεάνη 3/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Ρότερνταμ 18/12
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	προς Ταρτούς 16/2
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	προς Μαγκόγκ 15/2
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Ρότσεστερ 2/3
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	α. Καχογκάβα 4/3
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13186	προς Βενεζουέλα 7/2
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	προς Ταρτούς 6/3
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	προς Λουάντα 21/1
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	προς Δ. Άφρική 17/2
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	προς Άμπιτζάν 22/2
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	προς Άκαμπα 3/3
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	προς ΗΠΑ 24/2
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Βομβάη 4/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	προς Μπαντάρ Άμπας 19/1
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	ε. Σεπετιμα 5/3
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	προς Φουτζέιρα 18/12
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Μονρόβια 1/3
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	9980	προς Ιταλία 1/3
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	προς Μαπούτο 24/1
ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.)	75	12416	προς Λάγος 4/3
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Σπλίτ 16/2
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 8/2
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	μετ. «Lucija» (Λ.7)
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	ε. Γιουροπόρτ 12/3
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118665	στό Χορμούζ
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	προς Π. Σαντίνο 15/2
ΛΕΙΘΕΟΣ (μ.)	63	10617	προς Κωνσταντία 1/3
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Δαρδανέλλια 8/3
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	προς Μπ. Άμπας 2/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	προς Μαπούτο 10/2
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	προς Κίνα 9/3
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	α. Δεμεράρα 7/3
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Λέ Χάβρη 2/3
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	προς Κουβα 16/2
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	ε. Λέγκχορν 1/3
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	προς Θεσσαλονίκη 5/2
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Ντάρ ες Σαλάμ 17/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	α. Φός 27/2
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Ντάρμπαϊν 19/2
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	προς Βαλέντσια 9/3
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	προς Ινδία 23/2
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	ε. Ντάρμπαϊν 9/3
ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.)	69	17872	α. Γκλασκώβη 10/3
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079	προς Σουέζ 2/3
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Κόμπε 5/3
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Σπλίτ 4/3
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	76	160420	α. Μπαχράιν 7/3
Μ. ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (μ.)	60	6448	διάλυση Γκαντάνι

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34725	προς ΗΠΑ 24/2
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	προς Ματάνζας 23/2
ΜΑΙΡΟΥΛΑΙ (κ.)	76	8731	α. Π. Μωχ. Μπν Κασίμ 4/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	α. Άμβέρσα 28/2
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	α. Ραβέννα 23/2
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	δ. Κων/πολη 21/1
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	ε. Σέτε 27/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	δ. Κων/πολη 1/3
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Ντάρμπαϊν 25/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Άγκρα ντ'ος Ρέις 19/2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Γιοκοχάμα 17/2
ΜΑΡΙΑ (Ονδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 20/8
ΜΑΡΙΑ ΦΑΛ.	77	20502	προς Βανκούβερ 14/2
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. Λίβερπουλ 11/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 4/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Κούς Μπαϊ 22/2
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	ε. Πειραιά 22/8
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	προς Άρούμπα 8/3
ΜΑΡΙΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	εγκαταλείφθηκε 11/3
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Ν. Όρλεάνη 4/3
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	προς Κίνα 10/2
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83166	α. Ρός Σουκχέρ 30/1
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167	μετ. «Σέν Τζόν» (ε.)
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΗΤΗ (π.)	74	13687	ε. ΜΠαγκόγκ Μπαϊ 11/2
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	προς Λάγος 19/2
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Βαρκελώνη 8/3
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	16229	α. Ντάρμπαϊν 24/2
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	69	10708	στό Ν. Μαγκάδρ 27/2
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	74	20715	α. Ν. Όρλεάνη 25/2
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	73	15498	α. Άμβούργο 12/3
ΜΑΤΩΙΔΑΚΙ (κ.)	79	10991	ε. Φόινες 1053
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	76	21372	προς Ν. Όρλεάνη 1/3
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	71	16623	προς Σουέζ 5/3
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	75	1558	α. Βαλέττα 10/3
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (ΦΑΛ.)	77	60655	προς Κασίμα 22/2
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	67	21141	α. Βανκούβερ 5/3
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	81	32723	προς Τσιμα 8/3
ΜΕΡΙΤ (π.)	76	9872	προς Λίβερπουλ 5/3
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	στό Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	69	35284	α. Μπουχάναν 24/2
ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.κ.)	70	10490	ε. Ν. Όρλεάνη 24/2
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Άρούμπα 4/3
ΜΗΛΟΣ (π.)	79	43857	προς Ντουμπάϊ 1/3
ΜΗΛΟΣ Χ. (Κε.)	66	10715	προς Άλεξάνδρεια 3/3
ΜΗΛΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	64	5916	πρ. «Μαρτσεσα»
ΜΗΤΕΡΑ ΣΩΤΗΡΙΑ (κ.)	74	12376	προς Λονδίνο 25/2
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	72	8372	ολική απώλεια
ΜΙΑΝΤΟΣ	75	12498	α. Κουίχουαγκνίτο 24/2
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	82	32506	δ. Παναμά 7/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	73	36330	προς Γιοσσό 4/3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Χόνγκ Κόνγκ 7/3
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	προς Όρν 6/3
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	προς Νοβοροσκόβ 22/2
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	προς Ν. Κορέα 2/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Μπόννυ 17/2
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	προς Όρν 3/7
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	προς Όρν 25/12
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	ε. Κομά Μπαϊ 353
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	δ. Παναμά 352
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	προς Καναδά 7/2
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	α. Άλεξάνδρεια 4/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	προς Άλγερία 9/2
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	προς Κίνα 8/3
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	επαλήθευ 'Ελληνες
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	προς Τούρκο 17/2
ΜΠΕΛΛΑΓΚΑΛΦ	68	9441	προς Κονακρύ 5/2
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κε.)	67	11407	αργεί Πειραιά
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	προς Κίνα 1/1
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Γιβραλτάρ 6/3
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	προς Μπαντάρ Άμπας 25/2
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	προς Γαλλία 20/2
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	δ. Παναμά 6/3
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	προς Μομπάσα 15/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	α. Θέουτα 1/3
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μ.)	65	5060	μετ. «Άλτιν» (π.)
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρ. «Beau Songe»
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Κολόμπο 9/3
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στό Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	δ. Γιβραλτάρ 5/3
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Ριγίεκα 7/3
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	προς Άταμνία 25/2
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	προς Άλεξάνδρεια 4/3

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ(π).	74	10250	μετ. «Exploitas» (κ.) •
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	προς Ιαπωνία 23/3
ΝΑ'Ι'Α (κ.).	70	9069	προς Μιζουσίμα 28/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ.	72	18723	προς Κίνα 2/3
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ(κ.).	80	10982	προς Ν. Ζηλανδία 16/2
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.).	70	16224	ε. Ν. Ορλεάνη 7/3
ΝΕΒΑΔΑ (κ.).	68	14569	ε. Τζουμπάιλ 6/3
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).	74	39018	προς Περσικό 28/2
ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082	ε. Μπιζέρτα 21/2
ΝΕΟΔΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	στό Μπαντάρ Άμπας
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.).	70	9247	προς Σιγκαπούρη 29/2
ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.).	71	6738	πρ. «Urcitrus»
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ).	63	5955	προς Άβόνα 15/2
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.).	73	9842	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΝΙΚΑΣ (Όνδ.)	73	20328	προς Γκρενίκ 29/1
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	προς Μισισσιππί 26/2
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	ε. Χόνγκ Κόνγκ 3/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.).	75	61000	πρς Δ. Άφρική 24/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.).	69	1473	ε. Σαβόνα 10/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.).	68	2213	ε. Καστελαμάρε ντί Στάμπια 27/2
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843	προς Τζακάρτα 23/2
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.).	88	16112	προς Ρουέν 5/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).	89	5997	ε. Ότοιο Ρίος Μπαϊν 7/3
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	62	29700	δ. Παναμά 1/3
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6/87

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περισκοί	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	1365	πρός Καραϊβική 24/2
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Ν. Μαγκαλόρ 17/2	ΠΛΑΤΩΝ	77	9	ε. Τάραντα 22/2
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	πρός Κίνα 28/2	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	253	πρός Νουαντίμπου 7/2
ΝΙΟΒΗ	75	65803	πρός ΗΠΑ 28/2	ΠΛΟΥΜΟΥ (κ.)	74	825	πρός 'Ελ Ταμπλάζο 27/2
ΝΙΟΥ ΦΕΪ'Μ (κ.)	70	9907	ε. Πειραιά 28/2	ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/2
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	ε. Φόλμουθ Μπαϊν 10/3	ΠΟΛΙΔΙΟΥΣ (κ.)	49	2879	ἀργεί Κίμωλο
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	ε. Βομβή 29/2	ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στον Περισκοί
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62352	πρός Σ. Ευστάθιο 29/2	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	πρός Σιγκαπούρη 22/1
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρ. «Express»	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87
ΝΟΡΜΑΝ (κ.)	78	12238	ἐπιπλήθη άλλοδαπου	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	α. Μπαρέττα 5/3
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	πρός Πόρτ Κέλαγκ 10/3	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	ὕψωση ἐλληνική
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	ε. Βενετία 9/3	ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 7/3
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	πρός Σαϊταχίπ 11/1	ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Φιλαδέλφεια 7/3
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	79	16432	πρός Φιλίππινες 1/2	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Βομβή 5/3
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΦ (κ.)	75	35764	ε. Τσιμπότε 14/2	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	δ. Παναμά 9/3
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	α. Κασίμα 8/3	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/3
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Σάν Βισέντε 29/2	ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	διόλωση Ταϊβάν
ΝΤΟΛΕΣ (δ.κ.)	73	113778	πρός Ραζόριο 8/3	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρός Βιτόρια 27/2
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	στο Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)	ΠΡΑΪ'Μ (κ.)	70	10469	πρός Σουρία 19/2
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρός Φορτάλεζα 23/2	ΠΡΑΪ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός ΗΠΑ 15/2
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρός Σάο Σεμπαστιάν 26/2	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ἀργεί Πειραιά
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	ε. 'Αμβούργο 4/3	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	στη Γάνδη 7/3
ΞΙΠΟ'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	ε. Καρντένιο 2/3	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 1/3
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Πόρτ ντέ Μπουκ 8/3	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	ε. Μαντράς 7/3
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	ε. Σιγκαπούρη 14/1	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	87	40675	ε. Καζαμπλάνκα 6/3
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	α. 'Ηστ Λόντον 19/2	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	πρός Πειραιά 5/3
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	α. Λάγος 22/2	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Αϊγυπτό 23/2
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	πρός Κουβέιτ 3/3	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ ΛΑΪΤ (Μ.β.)	66	2969	α. Σιγκαπούρη 16/2
ΟΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	α. Μασσαλία 23/2	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρός Σκίνα 2/3
ΟΔΥΜΠΚ (κ.)	69	4229	πρός Μόκα 5/3	ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 15/12
ΟΔΥΜΠΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	πρός 'Αλεξάνδρεια 29/2	ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Τόρρε 'Ανουαζιάτα 9/3
ΟΔΥΜΠΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ἀργεί Πειραιά	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	87	25000	πρός 'Ιαπωνία 8/3
ΟΔΥΜΠΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 10/2	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	ε. 'Αστανό 8/2
ΟΔΥΜΠΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ἀργεί Πειραιά	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	ε. Νουακτσότ 29/52
ΟΔΥΜΠΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Κόλπο ΗΠΑ 3/2	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	πρός Μαϊάμι 1/3
ΟΔΥΜΠΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	πρός Ρότερνταμ 8/2	ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701	πρός Κούβα 1/3
ΟΔΥΜΠΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	ὕψωση ἐλληνική	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	πρός Βαλτιμόρη 25/2
ΟΔΥΜΠΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Ν. 'Υόρκη 9/2	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	πρός Κολομβία 19/2
ΟΔΥΜΠΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	πρός Σάλλομ Βόε 8/2	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρός Γιβραλτάρ 6/2
ΟΔΥΜΠΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	πρός Κασσιούγκ 28/2	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	πρός Τύνιδα 23/2
ΟΔΥΜΠΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	μεσογειοακές μεταφορές	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΙΙΙ (κ.)	80	16074	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/2
ΟΔΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	ἀργεί Πειραιά	ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677	πρός Βόλο 19/2
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	πρός 'Αγγλία 10/3	ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	πρός 'Ελλάδα 24/2
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪ'ΝΤ (κ.)	71	13858	στη Βερακρούζ 20/2	ΡΑΦΟΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	πρ. «Rio Cinsel»
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	πρός Μπ. 'Αμπάς 31/1	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	πρός Κούβα 13/12
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	πρ. «Ακρίτας»	ΡΕΪ'ΝΜΠΟΣ (δ.Κεϋ)	67	2838	ε. Πειραιά 23/11/87
ΟΡΑΤ'ΟΝ	73	18958	πρός Κακογκάβα 1/3	ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	πρός Λισσαβόνα 9/3
ΟΡΕΦΚΑ (Λιβ.)	75	6617	πρός Βαλέντια 22/2	ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	ἀργεί Πειραιά
ΟΡΕΜΠΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Ρότερνταμ 4/2	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Βρέμη 8/3
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	πρός Βενεζουέλα 29/2	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. Γκαέτα 3/3
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	πρός 'Ασάμπ 8/3	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	α. Μοντεβιδέο 5/3
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Πειραιά 15/2	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	πρός Βεγγάζη 4/3
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪ'Σ (κ.)	60	11434	α. Γκάλβεστον 6/3	ΡΙΒΕΡ ΤΑΪ'Ν (κ.)	71	9646	πρός 'Εζμερλκ 3/3
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪ'Κ (κ.)	76	12443	ε. Μπαγιόν 27/2	ΡΙΖΑΛ (π.)	77	39562	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/2
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪ'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	α. Φουτζέιρα 25/2	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	77	10409	ε. Γιβραλτάρ 8/3
ΟΣΕΑΝ ΝΑΪ'Τ (κ.)	72	9709	στην 'Ακρόπη (ἀποθήκη)	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	πρός Μπαγκλαντές 1/3
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	ε. Πειραιά 2/3	ΡΟΔΟΧΗ (δ.π.)	71	17805	στο Τζέμπελ 'Αλι 10/3
ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	ε. Πειραιά 2/3	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Βενετία 20/2
ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ.	84	13852	πρός Νορβογορσίακ 10/2	ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	α. Γκιζάν 2/2
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	στο Χορμούζ (ἀποθήκη)	ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	ε. Παριτί 29/52
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	ε. 'Εβερ 8/3	ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. 'Αιν Σούκνα 4/3
ΟΧΑΪ'Ο (δ.π.)	72	55878	πρός Κιούγκα 8/5/87	ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	ε. Πειραιά 8/3
ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	ε. Βομβή 4/3	ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» (Ον.)
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑΪ'Ζ (Βρ.)	67	19541	ε. Τερνέστη 9/3	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/2
ΠΑΛΜ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182	δ. Παναμά 19/1	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	πρός Ν. 'Υόρκη 2/3
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	α. Νάπολι 22/2	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (ἀποθήκη)
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	διόλωση Πακιστάν	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	πρός Λιβύη 8/1
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	στο Χορμούζ 14/1	ΣΑΪ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	πρός Λας Πάλμας 25/2	ΣΑΪΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρός Μιχάρα 25/2
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	δ. Ντόβερ 20/11	ΣΑΪΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Μασούτο 2/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Βανκούβερ 9/3	ΣΑΪΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Μπιζέρι 29/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Κωνσταντίνα 4/3	ΣΑΪΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Σαγκάη 27/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Λέ Χάβρη 25/2	ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	πρός Ρας Λανούφ 28/2
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	πρός Εύρωπη 8/3	ΣΑΪΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (μ.)	76	21619	πρός Αιγύπτο 24/2
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Καρντένιο 1/3	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	α. Βενετία 3/3
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπχ.)	80	30639	α. Σιγκαπούρη 28/2	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	α. Βαλάντια 20/2
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. 'Αμβούργο 12/3	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	ὕψωση σπη. Μπαχάμας	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	ἐπισκευές Ουλσάν 11/2
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	δ. Γ. Σαϊδ 9/3	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Ουλσάν 24/2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/3	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506	πρός Θέουτα 4/3
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	πρός Δ. 'Αφρική 7/3	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	μεσογειοακές μεταφορές
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Ντόχα 9/2	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	πρός Ν. Κορέα 4/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	πρός 'Αλεξάνδρεια 7/3	ΣΑΝΡΑΪ'Ζ (κ.)	71	13575	ἐπιπλήθη
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	πρός Σιγκαπούρη 5/3	ΣΑΝΡΑΪ'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	δ. Πειραιά 5/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/3	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	δ. Π. Σαϊδ 11/3
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	α. Χόγκ Κόγκ 4/3	ΣΑΝΤΕΪ'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	ε. Λέ Χάβρη 4/3
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Πόρτλαντ 15/2	ΣΑΝΤΕΪ'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	πρός Έννοβα 3/3
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	μεταφορές Περισκοί	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρός Βόλο 26/2
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	πρ. «Σάμος Φαίθη»	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Νόρβελ 9/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	ε. 'Αντεν 23/2	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪ'ΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Σιγκαπούρη 10/3
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρός Μονρόβια 25/2	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	πρός Λάγος 15/2
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	πρός Μπαλμπόα 26/2	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Πειραιά 4/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρός Κορέα 7/3	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	α. Λούι Τέρμιναλ 16/1
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	ε. Ρότερνταμ 29/2	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	πρός Π. Χάρκουρι 21/2
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	πρός Ρουμανία 27/2	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	α. Μπρουνσβίλ 28/2
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	α. Φουτζέιρα 8/3	ΣΕΪ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	πρός Μπαγκλαντές 9/3
ΠΕΡΙΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Τάραντα 5/3	ΣΕΪΡΗΝΑ (π.)	77	16267	πρ. Μαλασία 2/3
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	πρός Κουβέιτ 12/3	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	πρός 'Αλγέρι 19/52
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. 'Αμβούργο 10/3	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρός 'Ορν 26/2
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	δ. Π. Σαϊδ 3/3	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	πρός Σαϊρά 9/2
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 2/2	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρός Σουέιμα 28/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)	72	16205	α. Παλέρνο 26/2	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14899	ε. Βανκούβερ 10/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	πρός Σουηδία 31/1	ΣΕΡΒΙΝΙΑ ΙΙ (κ.)	78	10077	ε. Σαβόνα 7/3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	πρός Ν. Κορέα 14/2	ΣΗ ΒΙΚΤΟΥΡ	69	43456	δ. Σουέζ 17/2
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Μανίλα 26/2	ΣΗ ΓΟΥΪ'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	πρός Κόμπε 15/2
ΠΙΪ'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. Σάντος 8/3	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 11/12
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	στη Σιγκαπούρη 24/2	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	πρός 'Αμβούργο 9/3
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	πρός Σιγκαπούρη 29/2	ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. 'Αμβούργο 5/3
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Πειραιά 7/3	ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Λά Πλάτα 5/3
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. 'Αρμουέλλες 14/2	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	πρός Σιμπενίτ 27/2
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	πρός Φουτζέιρα 7/3	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρός Ραβέννα 4/3
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	10555	στο 'Ηστ Λόντον 16/2	ΣΗ ΤΑΪ'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	α. Πειραιά 9/3

ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	ε. Καλκούτα 6/3
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	α. Χόγκ Κόγκ 22/2
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	πρός Θέουτα 7/3
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Άλγκεθίρας 47/2
ΣΗΓΚΡΕΪΣ (δ.μ.)	77	40553	α. Φός 7/3
ΣΗΓΟΥ'ΝΤ (δ.μ.)	78	28025	πρός Όδησσό 2/3
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Τερνέσι 9/3
ΣΗΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 18/1
ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	πρός Ταρτούς 14/2
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Ρότερνταμ 5/3
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	ε. Ασνίονι 10/3
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	πρό Πόρι Σουδάν 17/2
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Βηρυτό 18/2
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στό Άσσάμπ
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	πρός Ταρτούς 3/1
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	πρός Γιβραλτάρ 15/2
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρός Χιούστον 4/3
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	α. Γκάλβεστον 19/2
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	πρός Ρότερνταμ 29/2
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	στό Μπαντάρ Άμπάς 2/3
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Χιούστον 8/3
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Άλεξάνδρεια 3/3
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	πρός Πειραιά 4/3
ΣΗΜΠΡΕΪΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	πρός Γιβραλτάρ 29/2
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Χιούστον 8/3
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (κ.)	73	18025	πρός Πειραιά 10/3
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	δ. Σουέζ 12/1
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	πρός Τσάχ Μπαχάρ 9/2
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρός Μπ. Άμπάς 29/2
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Μάρσα έλ Μπρέγκα 5/3
ΣΗΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Γουέλλιγκτον 4/3
ΣΗΡΟΒΕΡ (Κ.)	79	14592	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	πρός Καλλάο 4/2
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Ρότερνταμ 8/3
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Λουσίνα 4/3
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός Άλγκεθίρας 29/2
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Μπολώνια 23/2
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Άκαμπα 5/2
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	στη Βομβάη
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	πρός Έλλάδα 28/2
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Ρότερνταμ 1/3
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Ματράνι 13/2
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Ίρναν 7/1
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Ασνίονι 7/3
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	α. Σιγκαπούρη 3/3
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Σιγκαπούρη 28/2
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Σαλίνα Κρούζ 15/2
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Τέμα 8/3
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρός Κουβα 10/2
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Χόγκ Κόγκ 6/3
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρός Σιγκαπούρη 6/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Κασσιούγκ 27/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	ε. Πειραιά 6/3
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Τζένια 5/3
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	πρός Αλγυπία 25/2
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑΪ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	πρός Κόρπους Κρίσι 23/2
ΣΚΑΪ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Καλλάο 16/2
ΣΚΑΪ'ΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	α. Γ'δύνα 9/3
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474	εγκαταλείφθηκε
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Ντόρμαν 17/2
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ε. Σιγκαπούρη 4/3
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	δ. Παναμά 3/3
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρός Νοβοροσίσκ 19/2
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Χέυ Πόιντ 6/3
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρός Νιούρες 15/2
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	ε. Πειραιά 23/2
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 1/3
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Σιγκαπούρη 9/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Άλγκεθίρας 20/2
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρός Άβάνα 25/2
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	πρός Μπουσάν 20/2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χάρ Φάκον 15/2
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Χιούστον 29/2
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	ε. Πειραιά 9/3
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός ΗΠΑ 9/3
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Τρίπολη 9/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	δ. Σουέζ 1/3
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	ε. Βαλτιμόρη 6/3
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	α. Ν. Όρλεάνη 21/2
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Κασσιούγκ 16/2
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	πρός Πειραιά 8/3
ΣΤΑΡ ΡΕΪ' (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμούζ 25/9/87
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	πρ. «Reefer Duku»
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός Καναδά 5/3
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Ίαπωνία 28/2
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στό Χορμούζ 4/12
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265	πρός Πόρι Κέλαγκ 2/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 9/1
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	πρός Φουτζέιρα 21/1
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	α. Ρουέν 2/3
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρός Τρίπολη 28/1
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Ν. Όρλεάνη 20/2
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρός Κορέα 2/3
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρός Σάν Φραντίζκο 25/2
TAMA II (Ον.)	73	6254	ε. Λά Παλς 10/3
TARΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Υμουίνεν 3/3
TAPΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρός Ίαπωνία 26/2
TAPΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν (κ.)	73	19420	α. Βανκούβερ 31/1
ΤΕΛΑΜΩΝ*	78	11781	πρός Μαρακάμπο 21/1
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρ. «Fray»
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	πρός Κουϊγκνίδο 28/2
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Ασνίονι 4/3
ΤΖΕΪ'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Ασνίονι 28/10/87
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋλ.)	69	8812	πρός Λιβύην 30/1
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Ν. Όρλεάνη 26/2
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Άμβέρσα 12/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρός Ν'άρ ές Σαλαάμ 26/1
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρός Μορόνι 21/1

ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762	ε. Ν. Όρλεάνη 29/2
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	33375	ε. Μερσίνη 24/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Καϊόρ 18/1
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρός Τσιγούαν 9/2
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	ε. Άλεξάνδρεια 25/2
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	ε. Άμβέρσα 8/3
ΤΖΩΡΤΣ Δ. (κ.)	75	12376	α. Σαγκάη 4/2
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Πόρι Σαϊδ 8/3
ΤΖΩΡΤΣ Ν. (π.)	69	5406	πρός Φιλαδέλφεια 2/3
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	πρός Λιβύη 12/2
ΤΙΤΑΝ	76	15356	πρός Μπουσάν 4/3
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	στό Μοντεβιδέο 12/3
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋλ.)	68	9627	ε. Σαντάντερ 29/2
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ν. Όρλεάνη 6/3
ΤΡΑΝΣΚΕΪ'Π (κ.)	70	5538	ε. Λέικ Τσάρλς 23/2
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΑΙΝ (κ.)	71	4881	δ. Νόρβερ 7/2
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	ε. Βαλπαράϊζο 6/3
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Ρίο ντεϊνέρο 20/1
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Άσσάμπ 4/3
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	ε. Σιγκαπούρη 8/3
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Β. Όρια 10/2
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρός Αιγυπία 22/2
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρ. Περσικό 16/2/87
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Σάν Φραντίζκο 15/2
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Χιούστον 10/3
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Μπαντάρ Άμπάς 24/2
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	πρός Κιππίδου 2/3
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπαντάρ Άμπάς 16/2
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Ν'άρ ές Σαλαάμ 8/1
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζένια 29/2
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Βενετία 10/3
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	α. Ν. Όρλεάνη 23/1
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Λά Γκουέι 8/3

ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	ε. Άμβέρσα 12/3
ΦΑΪ'ΤΕΡ (Μπχ.)	75	16421	δ. Παναμά 25/2
ΦΑΝΕΛ (κ.)	75	5595	πρ. «Freedom»
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Άργεντινή 11/2
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρός Φουτζέιρα 20/2
ΦΕΪ'Θ	70	15216	πρός Πόρι Τόρρες 29/2
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	στόν Περσικό 5/10/87
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρός Ίταλία 24/2
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	67	25000	α. Γιοκοχάμα 7/3
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Κόλπο ΗΠΑ 20/1
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	στό Γιαντί 16/1
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	επωλήθη Έλληνες
ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρός Άρούμπα 19/2
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΘΕΝ (δ.κ.7)	67	54322	α. Ριγίεκα 5/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Ντόρμαν 27/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Τύνιδα 6/3
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Νάπολη 7/3
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	πρός Ίταλία 5/3
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Βόλο 18/2
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Βανκούβερ 8/3
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπεϊζάνια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	πρός Ραβέννα 12/2
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	στό Τσιγκαγκό 11/3
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	πρός Γαλλία 6/3
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	πρός Σιγκαπούρη 6/3
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	ε. Ρουαίης 9/3
ΦΛΕΪ'Μ (κ.)	72	16398	πρός Πουέρτο Καρμελό 24/2
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	ε. Μπαγκόγκ 26/2
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Φιλαδέλφεια 1/3
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκαγκ 30/7
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ε. Άμβέρσα 9/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός Βερμπακ 4/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	ε. Βομβάη 3/3
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	πρός Σιγκαπούρη 23/2
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332	πρός Ταϊβάν 1/3
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Τοίμα 5/3
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	πρός Κέπιδου 1/3
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ (κ.)	70	14095	μετ. «Αίμα» (Λ.)
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρός Σαλβαντόρ 6/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	πρός Σουέζ 8/2
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρός Ίντσόν 13/2
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	έπισκευές Πειραιά 12/10
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρός Μοντεβιδέο 28/12/87
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λας Πάλμας 27/2
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρός Φώκλαντς 5/3
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρός Άμπιζάν 26/2
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Φώκλαντς 30/5/2
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	πρός Φώκλαντς 10/2
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	μετ. «Frio Bahia» (κ.)
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	πρός Βαλπαράϊζο 11/3
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	ε. Αμστερνταμ 7/3

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Ίντσόν 19/2
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Ίνδονησία 5/3
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	πρός Γιοσού 9/2
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Ρός Τανούρα 18/2
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	δ. Π. Σαϊδ 8/3
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343	πρός Νιουάδα 25/2
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Χέυ Πόιντ 27/2
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	πρός Καλλάο 5/3
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Βαλένσια 2/3
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	πρός Σουέζ 9/1
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρός Καρσάρ 5/2
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	πρός Πουέρτο Ρίκο 9/3
ΧΑΡΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825	ε. Νάνι 4/3
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Ντόρμαν 1/3
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Άλεξάνδρεια 3/3
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρός Μαϊάμι 16/2
ΧΟΜΠΙΤ (π.)	71	15922	πρός Σαγκάη 28/2
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Ρότερνταμ 3/3
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	ε. Ρίο Τανέιρο 9/3
ΧΟΥΝΤΑ Γ. (κ.)	74	5062	επώληση άλλοδασιούς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	πρός Βενγκάη 9/1
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598	δ. Παναμά 28/2
ΨΑΘΙ (κ)*	54	1596	πρ. «Κασκιδός»
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Σουαρινάμια 31/1

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



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, TELÉX: 21 2708 NFI GR
PLANT PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR CABLE: NAFSI PIRAEUS - GREECE

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU 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