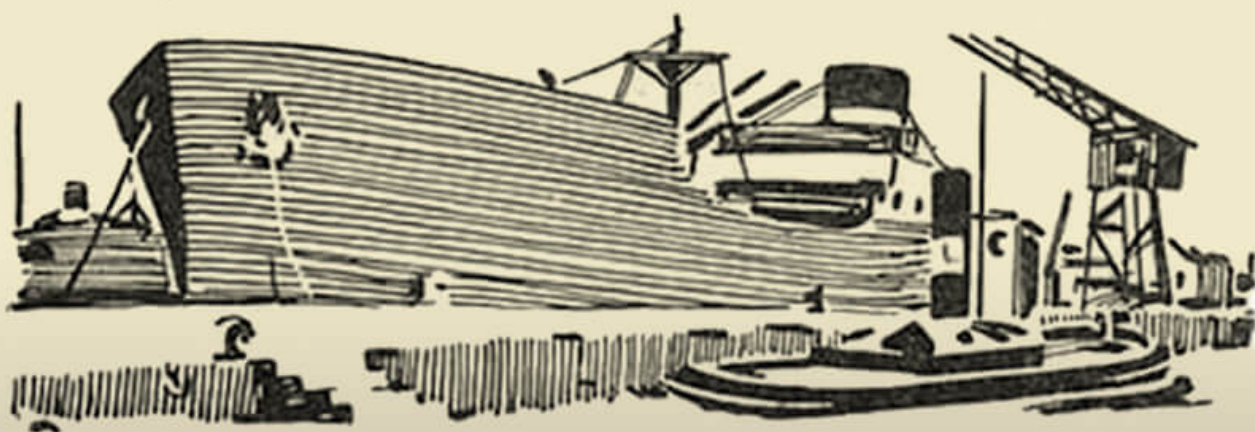


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1988

Αρ. Φύλλου 1274/1032

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIΘ. ΦΥΛ 1274/1032
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

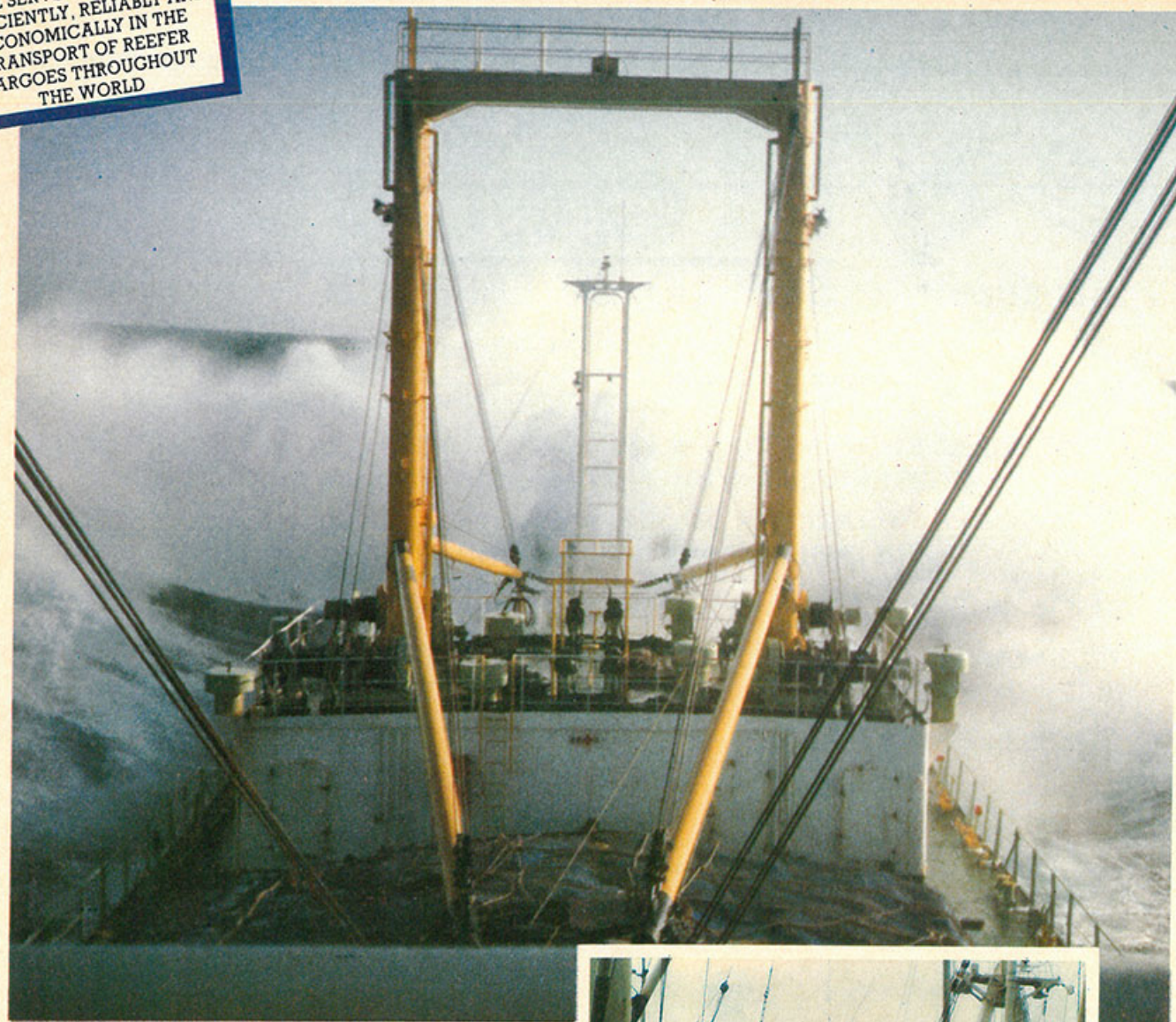
60 χρόνια πείρα και παράδοση



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

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



Call us

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

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI GR-185 38 PIRAEUS/GREECE PHONES 418-2551/7
TELEX: 21-3876/21-1690 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



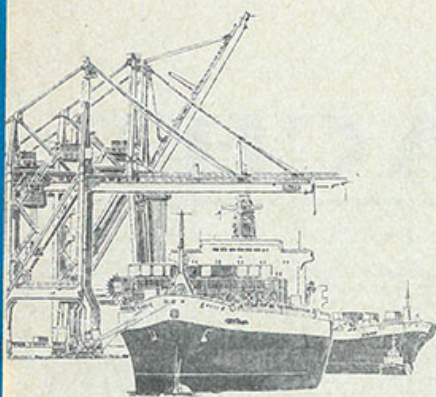
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"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 ΙΟΥΛΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1274/1032

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΙΣΤΑΣ: Δημ. Χ. Τσαπράλης
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1274/1032, July 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

- 15** Τό 5% πρέπει νά καταβληθεῖ ἀμέσως
στούς συνταξιούχους Πλοιάρχους καί Μηχανικούς Α'
Ἄρθρο τοῦ κ. Γ. Μ. Ἀμπουσελάμ.
- 17** Ναυτιλία: Πρεσβευτής καλῆς θέλησης καί
συνεργασίας τῶν λαῶν. Οἱ ἀπόψεις τοῦ κ. Γιώργου
Π. Λιβανοῦ, ἐπομένου προέδρου τῆς BIMCO.
- 21** P and I Clubs. Οἱ παρεχόμενες ὑπηρεσίες.
- 23** Ἡ Ναυτική Ἑκπαίδευση στήν Ἑλλάδα.
Ἄρθρο τοῦ κ. Γεωργίου Μαργογιάννη.
- 26** Δορυφορική Ναυσιπλοΐα.
Μελλοντικές ἐξελίξεις καί ἐφαρμογές.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11** ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 29** ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 31** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 42** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 44** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 46** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 47** ENGLISH SUPPLEMENT
- 51** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία και 'Εμπιστοσύνη

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

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

(Απάντηση στα παράπονα του Υπουργού)

Ο Υπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος, καί κατ' ἐπέκταση καί ἡ ἴδια ἡ Κυβέρνηση, πρέπει νά ἀντιληφθοῦν ὅτι ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν πλοίων δέν μπορεῖ νά ἐπιτευχθεῖ οὔτε μέ τίς ἐκκλήσεις, ἀλλά οὔτε καί μέ τίς φραστικές διακηρύξεις στίς ὁποῖες καταφεύγει τελευταῖα ὁ Υπουργός, ὅπως ἔκανε καί κατά τήν τελετή τῆς ὑψώσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας στό νέο ἐπιβατηγό - ὀχηματογῶγ «Ιόνιαν Γκάλαξ» τῆς εταιρίας «Στρίντζης Λαῖν», στή διάρκεια τῆς ὁποίας ἐξέφρασε τό παράπονο ὅτι ἐνῶ δέν ὑπάρχει ναυτιλιακή κρίση δέν βλέπει ἐγγραφή πλοίων στό ἐλληνικό νηολόγιο καί ἀπηύθυνε — γιά μιά ἀκόμη φορά — ἐκκλήση πρὸς τοὺς Ἕλληνες ἐφοπλιστές νά φέρουν τὰ πλοία τους στήν Ἑλληνική σημαία, ἡ ὁποία ὅπως ὑποστήριξε, λανθασμένα, βεβαίως, καί ἰσχύ καί κύρος διαθέτει.

Ὅπως ἔχουν ὑπογραμμίσει ἐπανειλημμένα οἱ στήλες αὐτῆς πού τὰ τελευταῖα δύστυχα χρόνια ἀγωνίσθηκαν μέ πάθος καί πείσμα γιά νά ἀναστρέψουν τό ρεῦμα τῆς φυγῆς καί γιά τόν ἐπαναπατρισμό τῶν πλοίων, γιά τή διάσωση, κατ' ἀρχήν, — γιατί ὁ κίνδυνος τοῦ ὀριστικοῦ καταποντισμοῦ δέν ἔχει ἐκλείψει ἀκόμη — τῇ διατήρησιν καί τῇ ἐν. νέου ἀνδρω-ση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου στήν ἀμέσως ἐπόμενη φάση χρειάζονται συγκεκριμένα μέτρα, πρωτίστως ὅμως χρειάζε-

ται νά ξεκαθαρισθεῖ μέ ἀπόλυτο τρόπο ὅτι ἡ Ἑλληνική Πολιτεία θέλει πραγματικά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία.

Διότι αὐτό, ἡ νεφελώδης κατάσταση πού ἐπικρατεῖ ἐν σχέσιν μέ ἐκεῖνα πού θέλει ἡ Ἑλληνική Πολιτεία, εἶναι τό κυρίαρχο πρόβλημα πού συντηρεῖ τίς ἀναστολές καί ἐμποδίζει τήν πλήρη ἀποκατάσταση τῆς ἐμπιστοσύνης καί τῇ λήψῃ τῶν ἐπιβαλλομένων μέτρων καί γιά τήν περαιτέρω ἐνίσχυση καί βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ὑπὸ Ἑλληνική σημαία πλοίου, καί γιά τό πλήρες ξεκαθάρισμα τῶν ὁρων τοῦ παιχνιδιοῦ γιά νά μὴν ὑπάρχουν αἰφνιδισμοί ἀπό καμμία πλευρά, καί γιά τήν πλήρη προστασία τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τήν Ἑλληνική Πολιτεία, πού εἶναι ἐκ τῶν ὧν οὐκ ἄνευ, γιά νά ἀρχίσει ἡ ἐπιστροφή τῶν πλοίων.

Ἐν κατακλείδι καί γιά νά βοηθήσουμε τόν Υπουργό καί τήν Κυβέρνηση θά ἐπαναλάβουμε αὐτό πού ἔχομε ὑπογραμμίσει καί ἄλλοτε ἀπὸ αὐτήν ἐδῶ τήν ἐπαλξή: Ἡ ὑπαρξή τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου δέν ἐξαρτᾶται ἀπὸ τί θέλουν ἢ τί δέν θέλουν ἡ Ἐνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί οἱ ναυτεργατικές ἐνώσεις, ἀλλά ἀπὸ τό τί θέλει ἡ Ἑλληνική Πολιτεία. Καί αὐτό, ἐπαναλαμβάνομε, πρέπει νά ξεκαθαρισθεῖ χωρίς ἄλλη καθυστέρηση.

ΤΟ ΚΥΡΟΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (1)

Αὐτή ἡ ὑπόθεση τοῦ ὑποκινηθέντος ἀπὸ τήν Ἑλλάδα καί συγκεκριμένα ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ μπουκοτάζ σέ βόρος τῶν ὑπὸ Ἑλληνική σημαία πλοίων σέ ὀρισμένα αὐστραλιανὰ λιμάνια ἔχει καί ἄλλες προεκτάσεις, πέρα ἀπὸ ἐκεῖνες πού ἐπισημάνανε στό προηγούμενο τεύχος.

Οἱ κυριότερες ἀπὸ τίς προεκτάσεις αὐτές εἶναι:

Πρῶτο, ὅτι ἡ Ἑλληνική Πολιτεία δέν εἶναι σέ θέση νά ἐξασφαλίσει τήν παραμικρή ὑποστήριξη στά ἐλληνικά πλοία πού ταλαιπωροῦνται — καί ταυτόχρονα ζημιώνουν — ἀπὸ παρόμοιες ἐνέργειες καί μάλιστα χωρίς νά εὐθύνονται.

Δεύτερο, ὅτι ἡ Ἑλληνική σημαία, παρά τὰ ὅσα ὑποστηρίζει ὁ κ. Γιαννόπουλος, δέν ἔχει τό παραμικρὸ κύρος ἀλλά οὔτε καί ἰσχύ.

Τρίτο, ὅτι τὰ κίνητρα τῶν ἐκ τοῦ Πειραιῶς ὑποκινητῶν τοῦ μπουκοτάζ δέν ἦταν ἡ ἀσκηση πιέσεως γιά τήν ἀπελευθέρωση φυλακισμένων συνδικαλιστῶν, ὅπως ὑποστήριζαν, ἀλλά ἡ ἐκδίκαση καί ἐνδεχομένως καί ἄλλα πού δέν εἶναι δυνατόν νά ἐντοπισθοῦν αὐτῇ τῇ στιγμῇ!

Τὰ ἀνωτέρω ἀποδεικνύονται κατὰ τὸν ἐναργέστερο τρόπο ἀπὸ τήν περίπτωση τοῦ πάναμαξ «Οἰνούσσιαν Στρένγκθ» τό ὁποῖο ὑπέστη μπουκοτάζ στό αὐστραλιανὸ λιμάνι Πόρτ Κέμπλα καί κατὰ τήν ἀφίξή του καί κατὰ τήν ἀναχώρησή του ἀπὸ τὰ πληρώματα πού ἐπανδρῶνουν τὰ πυροσβεστικά πλοία καί τίς πιλοτίνες τοῦ ἐν λόγω λιμένος!

(Ὅπως προκύπτει ἀπὸ σχετικὸ τηλεγράφημα τῆς Ε.Ε.Ε. πρὸς τὸ ΥΕΝ μέ τό ὁποῖο ἐζητεῖτο ἡ παρέμβασή του, μπουκοτάζ σέ αὐστραλιανὰ λιμάνια εἶχε ἐκδηλωθεῖ καί ἐναντίον τῶν πλοίων «Ἀναγγελ Ἀπόλλο», «Ἀναγγελ Ντίγκνιτ» καί «Ἀντζέλικ Χόουπ» — καί τὰ τρία ἐπίσης μέ Ἑλληνική σημαία — πού διαχειρίζονται οἱ εταιρίες «Anangel Shipping Enterprises» καί «Diamlemos Shipping», ἐνῶ κατ' ἄλλες πληροφορίες μπουκο-

τάζ ἔχει ἐκδηλωθεῖ σέ αὐστραλιανὰ λιμάνια καί κατὰ τῶν πλοίων «Κάπταιν Τζῶρτζ Τσαγκάρης», «Ἀνδρομάχη», καί «Ἐλπίς»).

Τό «Οἰνούσσιαν Στρένγκθ», νεότευκτο καί ἐπανδρωμένο ἐκατὸ τοῖς ἐκατὸ μέ Ἕλληνες ναυτικούς, ὅπως καί τὰ ὑπόλοιπα ἐννέα πλοία τῆς εταιρίας «Εἰρλοία Shipping» πού τὰ διαχειρίζεται, κατέπλευσε στίς 17 Ἰουνίου σὲ ἐν λόγω αὐστραλιανὸ λιμάνι γιά νά φορτώσει κάρβουνο προοριζόμενο γιά τήν Αὐστραλία, ἀλλά λόγω τοῦ 24ώρου μπουκοτάζ πού κηρύχθηκε ἐναντίον του ἀπὸ τὰ πληρώματα τῶν πυροσβεστικῶν πλοίων καί τῶν πιλοτίνων ἔχασε τὴ σειρά του μέ ἀποτέλεσμα νά παραμείνει Off Hire ἐπὶ τρεῖς ἡμέρες καί ἐν συνεχείᾳ ὑπέστη καί ἄλλο 24ωρο μπουκοτάζ μετὰ τήν ὁλοκλήρωση τῆς φορτώσεως στίς 22 Ἰουνίου, ὅποτε ἐξαναγκάσθηκε νά ἐγκαταλείψει τήν προβλήτα φορτώσεως καί ὁδηγήθηκε σέ προβλήτα ἀναμονῆς, φυσικὰ μέ δικά του ἐξόδα!

Ἐπὶ τοῦ προκειμένου σημειώνονται τὰ ἐξῆς:

Πρῶτο, ὅτι τό μπουκοτάζ ἦταν ἐντελῶς ἀδικαιολόγητο δεδομένου ὅτι καί ὁ ἑνας ναυτικός πού εἶχε κρατηθεῖ μετὰ τήν καταδίκη του ἀπὸ δικαστήριό τῆς Χίου εἶχε ἀποφυλακισθεῖ στίς 6 Ἰουνίου.

Δεύτερο, ὅτι τὰ «αὐστραλιανὰ συνδικάτα» πού ἐκδηλώνουν τὴ «συμπαράστασή» τους στοὺς δικούς μας Καπαδόκηδες τῶν Ἑνώσεων ΠΕΜΕΝ, ΠΕΝΕΝ, καί «Στέφενσων» εἶναι τό «Συνδικάτο κατωτέρων πληρωμάτων καί ρυμουλκῶν»!

Τρίτο, ὅτι τό Υπουργεῖο οὐσιαστικὰ ἀγνόησε τό θέμα γιατί, κατὰ τὴ δική μας ἐκτίμηση, ἦταν ἀπασχολημένο μέ τό ΤΕΡΑΣΤΙΟ θέμα τῆς συλλήψεως κάποιου Παλαιστίνιου στό αὐτοκίνητο τοῦ ὁποῖου βρέθηκαν ἐκρηκτικές ὕλες καί ἐκρηκτικοὶ μηχανισμοί!

Τέταρτο, ὅτι κατὰ τὸν ἴδιο παρανομαστή ἀλλὰ προφανῶς ἀπὸ ἄλλους λόγους ἀγνόησε τό θέμα καί ἡ διοίκηση τῆς ΠΝΟ.

Κατὰ τὴ δική μας ἀντίληψη, τό πρόβλημα πού εἶχε ἀνακύψει θά μπορούσε νά ἀντιμετωπισθεῖ ἄμεσα ἀπὸ τό Υπουργεῖο, τό ὁποῖο

ἦταν σέ θέση νά ὑποχρέωσει τοὺς Καπαδόκηδες τῶν Ἑνώσεων ΠΕΠΕΝ, ΠΕΝΕΝ καί «Στέφενσων» ἀλλά καί τήν ἡγεσία τῆς ΠΝΟ νά ζητήσουν μέ τηλεφώνημα ἢ τηλεγράφημα μέσα ἀπὸ τό Υπουργεῖο ἀπὸ τοὺς Αὐστραλοὺς Καπαδόκηδες τήν διακοπὴ τοῦ μπουκοτάζ πού εἶχαν ὑποκινήσει οἱ τρεῖς Ἑνώσεις.

Κατὰ τὴ δική μας ἀντίληψη ἀκόμη χρειάζεται νά δημιουργηθεῖ στό ΥΕΝ θέση μονίμου ὑφυπουργοῦ ὁ ὁποῖος νά ἀσχολεῖται ἀποκλειστικὰ μέ τήν ἀντιμετώπιση παρόμοιων προβλημάτων ὅποτε καί θά μπορούμε νά μιλάμε γιά κύρος καί ἰσχύ τῆς σημαίας μας.

● Ὁ Υπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος δῆλωσε τὴν Τετάρτη στοὺς δημοσιογράφους ὅτι γιά τό θέμα τοῦ μπουκοτάζ ἐναντίον ἐλληνικῶν πλοίων σέ αὐστραλιανὰ λιμάνια εἶχε συναντηθεῖ προηγουμένως μέ τὸν πρεσβευτὴ τῆς Αὐστραλίας στήν Ἀθήνα. Ὅπως εἶπε ὁ κ. Γιαννόπουλος, ἔκρινε σκόπιμη τὴν πραγματοποίηση τῆς συναντήσεως προκειμένου νά ἐνημερωθεῖ τό ὑπουργεῖο ἀπὸ τό ἐπίσημο αὐστραλιανὸ κράτος γιά τοὺς λόγους πού ἐπέβαλαν τίς ἐνέργειες αὐτές ἐκ μέρους τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν τῆς Αὐστραλίας. Τέτοιες πράξεις παρεμπόδισης τῆς ἐλευθέρου διακίνησης τῶν πλοίων, κατέληξε ὁ κ. Γιαννόπουλος, δέν συμβαδίζουν μέ τίς ἀριστες σχέσεις πού διατηροῦν οἱ δύο χώρες καί γι' αὐτό ζήτησε τὴ φιλικὴ παρέμβαση τοῦ Αὐστραλοῦ πρεσβευτῆ πρὸς τὴν κυβέρνηση τῆς χώρας του. Ὁ Αὐστραλὸς πρεσβευτὴς κατέληξε ὁ κ. Γιαννόπουλος, ὑποσχέθηκε νά μεταφέρει τό ζήτημα αὐτό στήν κυβέρνησή του.

ΤΟ ΚΥΡΟΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (2)

Τό κύρος τῆς σημαίας μας δέν τό γράφουν στά παλιά τους τὰ παπούτσια μόνον τό αὐστραλιανὸ συνδικάτο κατωτέρων πληρωμάτων τῶν ρυμουλκῶν πού ἐπανδρῶνουν τὰ πυροσβεστικά πλοία καί τίς πιλοτίνες σέ διάφορα αὐστραλιανὰ λιμάνια ἀλλά καί χώρες μέ τίς ὁποῖες ἔχομε ὑπογράψει σχετι-

κές διμερείς συμφωνίες, όπως είναι λόγω χώρας ή Τυνησία, ή όποια, όπως καταγγέλει η Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων, εξαιρεί τα ελληνικά πλοία από λιμάνια της χώρας αυτής.

Τό θέμα ανέκυψε από τη μεταφορά φορτίου λαμαρινών από λιμάνι της Τυνησίας στην Έλευσίνα, μεταφορά από την οποία αποκλείστηκαν πλοία με σημαίες της Ελλάδας, του Παναμά, της Αργεντινής, της Βραζιλίας, του Λιβάνου, της Λιβερίας κλπ. Και όπως πολύ σωστά επισημαίνει η Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων προς τό ΥΕΝ, τέτοιες απαγορεύσεις δεν ταυτίζονται καθόλου με τό πνεύμα και τό περιεχόμενο της συμφωνίας που έχει υπογραφεί μεταξύ Ελλάδας και Τυνησίας για οικονομική, τεχνική και μορφωτική συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών, ή όποια έχει κυρωθεί και με νόμο.

ΑΠΟ ΠΟΥ ΚΑΙ ΩΣ ΠΟΥ «ΘΕΤΙΚΗ»;

Διαφωνούμε ριζικά με την αντίληψη που εκφράζεται στην ανακοίνωση του Κομμιτέη για τη γενική συνέλευση των μελών του (λόκληρο τό κείμενο δημοσιεύεται σε άλλες σελίδες) αναφορικά με τη στάση της ΠΝΟ ή όποια χαρακτηρίζεται «θετική».

Δυστυχώς, ή στάση της ΠΝΟ στά γενικάτερα προβλήματα της Έλληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της, στους όποιους έμεις περιλαμβάνομε και τούς ναυτικούς, κάθε άλλο παρά θετική είναι.

Η κρίση αυτή δεν είναι αυθαίρετη, στηρίζεται σε γεγονότα, τελευταίο από τό όποια αποτελεί τό μπούκοτάζ έναντιόν του πλοίου «Οινούσιαν Στρένγκθ» σε αυστραλιανό λιμάνι.

Η διαχειρίστρια εταιρία, μαζί με την παρέμβαση του ΥΕΝ και της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, ζήτησε και τη συμπαράσταση της ΠΝΟ για την αντιμετώπιση του σοβαρού προβλήματος που είχε δημιουργηθεί στο πλοίο.

Η διοίκηση της ΠΝΟ δεν απάντησε καθόλου στο πρώτο με ήμερομηνία 20 Ιουνίου, αλλά ούτε και σε δεύτερο τέλεξ που της στάλη από τη διαχειρίστρια εταιρία στις

10.38 της 22ας Ιουνίου και με τό όποιο εξητείτο μία απάντηση. Η ΠΝΟ απάντησε τελικά (ουσιαστικά υποχρεώθηκε νά απαντήσει) στο τρίτο τέλεξ της διαχειρίστριας εταιρίας που της είχε σταλεί στις 14.19 της 22ας Ιουνίου (άπευθυνόταν όνομαστικά στον γεν. γραμματέα και είχε κοινοποιηθεί επίσης στην ΠΕΜΕΝ και στην ΠΕΝΕΝ) και υπογράμμιζε τό εξής:

«Έν συνέχεια του τέλεξ που σας στείλαμε σήμεραν ώρα 10.38 σας γνωστοποιούμε ότι: τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας μας γνωστοποίησε επίσημως στις 12.30 σήμεραν ότι ούδείς Έλλην ναυτικός κρατείται σε Έλληνικές φυλακές για συνδικαλιστικές δραστηριότητες αιτιολογία την όποιαν έχουν επικαλεσθεί οι διοικήσεις των σωματείων της δυνάμεως σας ΠΕΜΕΝ - ΠΕΝΕΝ - ΣΤΕΦΕΝ-ΣΩΝ για νά υποκινήσουν τό μπούκοτάζ των αυστραλιανών συνδικάτων έναντιόν των υπό Έλληνική σημαία πλοίων που καταπλέουν σε αυστραλιανό λιμάνι.

Από ύπουργείον Έμπορικης Ναυτιλίας μας γνωστοποιήθηκε επίσημως ότι ένας Έλληνας ναυτικός που είχε φυλακισθεί στις φυλακές Χίου έχει αποφυλακισθεί από 6.6.88.

Κατόπιν αυτών ζητούμε παρέμβαση της Διοικήσεως της Π.Ν.Ο. προς τό αυστραλιανό συνδικάτο για την άμεση διακοπή του μπούκοτάζ σε βάρος του πλοίου μας.

Υπογραμμίζουμε ότι και τό δέκα πλοία τό όποια διαχειρίζεται ή εταιρία μας είναι νεότευκτα, φέρουν την Έλληνική σημαία και είναι επανδρωμένα εκατό τοίς εκατό με Έλληνες ναυτικούς. Τίποτε άλλο. ΕΥΠΛΟΙΑ ΑΝΕ»

Στό τέλεξ αυτό ή ΠΝΟ απάντησε την επομένη 23 Ιουνίου με τέλεξ που κοινοποιούσαν ταυτόχρονα στο γραφείο του Υπουργού Ναυτιλίας και στη Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας του ΥΕΝ, από τό όποιο επιβεβαιώνεται κατά τόν άψευδέστερο τρόπο ότι ή στάση της ΠΝΟ κάθε άλλο παρά θετική είναι στα προβλήματα της Έλληνικής Ναυτιλίας, των Έλληνικών πλοίων και των Έλλήνων ναυτικών:

«Αναφερόμενοι στα telex 5523 5533 5536 με τό όποια ζητάτε τη παρέμβασή μας για την άρση του μπούκοτάζ του αυστραλιανού

συνδικάτου κατωτέρων πληρωμάτων και ρυμουλκών σε βάρος του άνω πλοίου σας σας γνωρίζουμε ότι τό εκτελεστικό όργανο της ΠΝΟ δεν ζήτησε παρέμβαση κανενός σωματείου της Αυστραλίας για μπούκοτάζ κατά της Έλληνικής Σημαίας. Επί τούτοις σας πληροφορούμεν ότι τό Σωματείο της Αυστραλίας στο όποιον αναφέρθηκε δεν άνήκει στη δύναμη της ΔΟΜ στην όποιαν έμεις άνήκουμε και αποτελούμε μέλος της».

Τίποτε άλλο και άλλως για νά μήν δημιουργούνται πεπλανημένες έντυπώσεις.

ΤΟ ΠΟΛΥΠΑΘΟ ΝΙΕΝ

Στην επιφάνεια πάλι τό θέμα του πολύπαθου Νοσηλευτικού Ίδρύματος Έμπορικού Ναυτικού, του γνωστού στους ανθρώπους της Ναυτιλίας ως ΝΙΕΝ και παλαιότερα ως ΝΙΕΘ (Νοσηλευτικό Ίδρυμα Έργατών Θαλάσσης).

Τό θέμα του ΝΙΕΝ τό έφερε στην επιφάνεια ο Υπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος, ό όποιος επισκέφθηκε τό κτίριο του νοσοκομείου στα Μελίσσια και διαπίστωσε την κακή κατάσταση στην όποια έχει περιέλθει λόγω της εγκαταλειψέως του επί σειρά έτών, είπε όμως ότι μπορεί νά επισκευασθεί αν συμφωνήσει και τό ύπουργείο Υγείας και Πρόνοιας ώστε τό νοσοκομείο νά τεθεί εκ νέου σε λειτουργία.

Υπενθυμίζουμε ότι επί ύπουργίας Κασιφάρα είχε ύπογραφεί ειδική σύμβαση με τό ύπουργείο Υγείας ή όποια προέβλεπε τη δημιουργία νοσηλευτικής μονάδας δυνάμεως 250 κλινών, από τις όποιες οι 150 θά διετίθεντο για τη νοσηλεία ναυτικών, τελικά όμως τό ύπουργείο Υγείας έκρινε τη σύμβαση αυτή άσύμφορη και ύπαναχώρησε με άποτέλεσμα νά ρημάξει κυριολεκτικά.

Ο κ. Γιαννόπουλος δήλωσε ότι ύπάρχει πρόθεση νά επαναλειτοουργήσει τό ΝΙΕΝ και για τό λόγο αυτό πρόκειται νά συναντηθεί με τόν Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας κ. Ιωάννη Φλώρο ώστε νά ληφθούν όσο τό δυνατόν ταχύτερα οι σχετικές αποφάσεις.

Έμεις που έχουμε παρακολουθήσει επί πολλά χρόνια την πορεία και την ιστορία του πολύπαθου ΝΙΕΝ συμβουλευόμε τόν κ. Γιαννόπουλο νά ρίξει και κάποια ματιά προς τό πίσω και νά διαβάσει μερικά πράγματα για εκείνο που είχε αποκληθεί ή καταβόθρα του ΝΙΕΝ».

ΠΑΝΤΟΤΕ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ

Και μετά τόν τελευταίο άνασχηματισμό της Κυβερνήσεως, τό ΥΕΝ παρέμεινε τελευταίο στη σειρά των ύπουργείων — τό γεγονός ότι έπονται δύο άνευ χαρτοφυλακίου ύπουργοί δεν αλλάζει την ουσία — και ή αναφορά γίνεται για νά επισημανθεί για μία άκόμη φορά ότι ή Έλληνική Πολιτεία ή δεν έχει άντιληφθεί τη σημασία της Ναυτιλίας για τη χώρα ή δεν θέλει νά άντιληφθεί αυτή τη σημασία.

Για του λόγου τό άσφαλές δημοσιεύουμε τη σειρά των ύπουργείων χωρίς νά αναφέρουμε όνόματα ύπουργών τό όποια άλλωστε δεν μας ενδιαφέρουν. Έχουμε, λοιπόν, και λέμε: Μετά τούς δύο αντιπροέδρους την πρωτιά κατέχει τό ύπουργείο Παιδείας και άκολουθούν τό ύπουργείο Έξωτερικών, Έσωτερικών, Άμύνης, Έθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Γεωργίας, Έργασίας, Υγείας — Πρόνοιας, Παιδείας, Πολιτισμού, Δημο-



CARS IMPORT
TAX FREE CARS

**Για Ναυτικούς εξόφληση με την παράδοση
υπεύθυνα & σίγουρα**

- καινούργια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα
- παράδοση σε 10 μέρες • δωρεάν εκτελωνισμός
- χαμηλό κόστος μεταφοράς

Κολοκοτρώνη 74-76 Πειραιάς • Τηλ: 412.6319 - 411.9833
TLX: 223193 EUGE GR

σίας Τάξεως, Βορείου 'Ελλάδος, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας - Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας, 'Εμπορίου, Μεταφορών - 'Επικοινωνιών και, τελευταίο πάντοτε στη σειρά, 'Εμπορικής Ναυτιλίας!

ΔΕΝ ΞΕΧΝΟΥΜΕ

'Υπενθυμίζουμε στον Νομικό Σύμβουλο του ΥΕΝ ότι μās όφείλει μία απάντηση αναφορικά με τη γνωμοδότησή του βάσει της οποίας εξακολουθεί νά παραμένει στη θέση του ό προϊστάμενος της νομικής υπηρεσίας του ΝΑΤ, παρά τό γεγονός ότι είναι μόνιμος υπάλληλος — όπως λέγεται είναι ό μοναδικός δικηγόρος σε ολόκληρη την επικράτεια που είναι μόνιμος υπάλληλος — και κατά συνέπεια υπάγεται στις διατάξεις οι όποιες αφορούν όλους τους μόνιμους υπαλλήλους του Δημοσίου και των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου. Περιμένουμε, λοιπόν, τις διευκρινίσεις του.

ΣΚΛΗΡΑ ΜΕΤΡΑ

'Εχουν απόλυτο δίκαιο ό βουλευτής κ. Παύλος Σαρλής και ό Δήμαρχος Πειραιώς κ. 'Ανδρ. 'Ανδριανόπουλος που ζήτησαν τη λήψη σκληρών μέτρων κατά της Αιγύπτου για νά επιτευχθεί ή αποφυλάκιση των τεσσάρων 'Ελλήνων ναυτικών που κρατούνται από τό 1983 στις μεσαιωνικές φυλακές της Τούρα παρά τό γεγονός ότι έχουν άθωωθεί από τά ελληνικά δικαστήρια. Καί ό κ. Σαρλής και ό κ. 'Ανδριανόπουλος πρότειναν συγκεκριμένα νά άπελαθούν Αιγύπτιοι από την 'Ελλάδα και ταυτόχρονα νά μήν παραχωρείται βίζα σε Αιγυπτίους και επίσης νά κηρυχθεί μπουκοτάζ σε αιγυπτιακά πλοία που θά καταπλεύσουν σε ελληνικά λιμάνια. Είναι ή μοναδική γλώσσα που θά λάβουν υπόψη τους οι Αιγύπτιοι, αλλιώς οι τέσσερις ναυτικούς μας θά εξακολουθήσουν νά σαπίζουν και νά άργοπεθαίνουν στις αιγυπτιακές φυλακές.

ΝΕΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΤΟ ΝΑΤ

'Ο πρόεδρος του ΝΑΤ υπέστη καρδιακό έπεισόδιο και νοσηλεύεται σε νοσοκομείο των 'Αθηνών. 'Επειτα από αυτό αναμένεται ότι θά τοποθετηθεί νέο πρόσωπο στη θέση του προέδρου του ΝΑΤ, προσωρινά δέ καθήκοντα προέδρου άσκει ό πρόεδρος των Ταμείων Προνοίας κ. Καραδημήτρης.

Κατά μία πληροφορία, ή όποια δέν έγινε δυνατό νά διασταυρωθεί, όρισμένοι στο ΝΑΤ είχαν προσπαθήσει, για λόγους που δέν είναι κατανοητοί, νά μήν γνωσθεί ευρύτερα ή ασθένεια του προέδρου του Ταμείου, ή προσπάθεια όμως αυτή λέγεται ότι εγκαταλείφθηκε γιατί διαπιστώθηκε ότι εκ των πραγμάτων ήταν άδύνατη ή άπόκρυψη περιστατικού επί μακρόν.

ΝΕΑ ΔΙΩΣΗ

'Ο εισαγγελέας Πλημμελειοδικών 'Αθηνών κ. 'Ελευθ. Μωυσιάδης, μετά την ολοκλήρωση της συμπληρωματικής έρευνας που είχε διαταχθεί, άσκησε νέα συμπληρωματική δίωξη σε βαθμό κακουργήματος έναντιόν του πρώην διοικητή της ΕΤΒΑ κ. Κ. Σοφούλη και των συνεργατών του Εύαγ. Ζαφείρη, προέδρου του Δ.Σ. της ναυτιλιακής εταιρίας «'Ελληνοκυπριακές Μεσογειακές Γραμμές Α.Ε.», θυγατρικής της «'Ελληνικής 'Ακτοπλοίας», Χρ. Πίκη, ύποδιευθυντή της ΕΤΒΑ και αντιπροέδρου της «Ε.Α.», Θράσου Φυλακτού, μέλους του Δ.Σ. της «Ε.Α.» και διευθυνόντος συμβούλου της εταιρίας «'Ελληνοκυπριακές Μεσογειακές Γραμμές» και Διον. Μελησσινού και Φωτ. Σταματόπουλου, μελών του Δ.Σ. της «Ε.Α.». 'Η δίωξη άσκήθηκε για «άπιστία σχετική με την ύπηρεσία και συναυτουργία και συνέργεια σε βάρος του Δημοσίου και σε βαθμό κακουργήματος καθόσον υπερβαίνει τά 5 εκατομμύρια δρχ.» και ή υπόθεση αφορά τη ναύλωση δύο πλοίων, ξεκίνησε δέ μετά από μήνυση που είχαν καταθέσει οι βουλευτές της Ν.Δ. κ.κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάννης, Γ. Μισαηλίδης και 'Αρ. Παυλίδης — ή συνέχεια στο άκροατήριο...

ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΕΠΑΝΕΛΕΓΧΟΣ

Είναι απόλυτο δίκαιο τό αίτημα του Σωματείου 'Ιδιοκτητών 'Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών για τόν επανέλεγχο της ελληνικότητας των συμφερόντων όλων των σκαφών άναψυχής που φέρουν την 'Ελληνική σημαία, διότι έτσι θά σταματήσουν και οι φήμες ότι όρισμένοι μεμονωμένοι ιδιοκτήτες αλλά και εταιρίες επαγγελματικών τουριστικών σκαφών με 'Ελληνική σημαία εκπροσωπούν ξένα συμφέροντα. Καί είναι εξ ίσου όρθή ή έπισημάνση του Σωματείου ότι ή έκκαθάριση του θέματος είναι έπιβεβλημένη, γιατί αν ή παρουσία ξένων συμφερόντων μ' αυτόν τόν τρόπο συνεχισθεί, δέν έχει νόημα ό άγώνας που γίνεται από την Πολιτεία για τη διαφύλαξη του προνομίου των έσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών για τους 'Ελληνες πολίτες και την άπόκρουση των βλέψεων των έταίρων μας στην ΕΟΚ εν όψει μάλιστα του 1992.

Τόν λόγο έχει τό 'Υπουργείο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΟΣΕΑΝΙΚ

Λόγω λάθους που σημειώθηκε στη μεταφορική ικανότητα σε δύο από τά έξι δεξαμενόπλοια της εταιρίας «Αιητζιάν Όσεάνικ», που περιλαμβάνονταν στο άφιέρωμα των «Ν.Χ.» της 1ης 'Ιουνίου για την ελληνόκτητη δύναμη των δεξαμενοπλοίων, κρίνουμε σκό-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κατόπιν ληφθείσης απόφασως των ασφαλιστών του Λονδίνου, από της 7ης 'Ιουνίου εισήχθη εις τό τιμολόγιον κινδύνων πολέμου ή λεγομένη «διάκρισις σημάτων» (flags distinction) συμφώνως τη όποία οι ασφαλιστοί δέχονται την κάλυψιν κινδύνων πολέμου επί έμπορευμάτων φορτωνομένων με άτμόπλοια διαπλέοντα την Μεσόγειον, μόνον έφ' όσον φέρουν σημαίαν 'Αγγλικήν, Γαλλικήν, 'Ιταλικήν, Γερμανικήν, 'Ολλανδικήν, 'Ιαπωνικήν, 'Ην. Πολιτειών, Πορτογαλικήν, Δανικήν, Σουηδικήν, Νορβηγικήν, Βελγικήν και Πολωνικήν. Διά μεταφοράς ένεργουμένης με άτμόπλοια των λοιπών σημαίων οι ασφαλιστοί είναι έλεύθεροι νά δέχονται ή μή τούς κινδύνους πολέμου με άσφάλιστρα της άρεσκείας των. Τό μέτρον τούτο καταφανώς στρέφεται και πάλιν κατά της ελληνικής σημαίας κυρίως.

— Εις τό τέλος του δευτέρου τριμήνου του έτους ή δύναμις της άτμήρους ναυτιλίας μας άπετελείτο από 600 σκάφη 1.892.607 τόν. γκρός. 'Η δέ ξένη χωρητικότητα εις την ιδιοκτησίαν της όποίας μετέχουν και ελληνικά κεφάλαια περιελάμβανεν 85 σκάφη 283.026 τόν. γκρός.

— Προεκηρύχθη υπό του 'Υφυπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας διαγωνισμός προς κατάταξιν μαθητών (15 εις την α' τάξιν και έξι εις την Β' εις την Σχολήν 'Εμπορικής Ναυτιλίας της 'Υδρας.

— Εκ των ναυπηγείων «Doxford» του Σόντερλαντ καθειλκύσθη την 25 'Ιουνίου τό νέον φορτηγόν «Θεμώνη» 10.000 τόν. d.w. της άτμόπλοιας «Κάσος Α.Ε.».

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 181/1.7.1938)

πιμο νά επαναλάβομε παρακάτω την ακριβή χωρητικότητα των πλοίων της.

«Αιητζιάν Σή» 114.036 τόν. d.w., «Αιητζιάν Σάν» 123.705, «Κένταυρος» 81.252, «Νικόλαος» 127.670, «Πεντέλη» 114.014 και «Πολυξένη Κ.» 123.507. Συνολική χωρητικότης 684.184 τόν. d.w.

ΠΕΡΕΣΤΡΟΊΚΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του Διευθυντού του Σοβιετικού 'Υπουργείου 'Εμπ. Ναυτιλίας, ή «περεστρόικα» σημαίνει για τη ναυτιλία μία βαθύτατη αλλαγή, μία επαναστατική πορεία και μία διαφορετική προσέγγιση. Τό

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

παλιό σύστημα απέδειξε κατάλληλο για την εποχή του πολέμου, παραβλέποντας και' ανάγκη τους κανόνες της προσφοράς και' ζητήσεως, του συναγωνισμού, της αγοράς και' των σχέσεων προμηθευτού και' πελάτου. Σήμερα όμως πρέπει να λείψει από την οικονομία κάθε παλιά διοικητική και' συγκεντρωτική μέθοδος και' να δημιουργηθεί μία καινούργια αντίληψη μάλιστα. Η σοβιετική ναυτιλία που άσχολεται σήμερα 400.000 άτομα ξαναβρίσκει τις τρεις βασικές της δραστηριότητες: τις ναυτικές επιχειρήσεις, τα λιμάνια και' τα ναυπηγεία.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες αποκτούν την οικονομική τους ανεξαρτησία. Δεν θα είναι υποχρεωμένες πια να περνούν από το 'Υπουργείο 'Εξωτερικών 'Υποθέσεων για να έρθουν σε επαφή με τους φορτωτές. Το 'Υπουργείο Ναυτιλίας περιορίζει σημαντικά την παρέμβασή του στις εταιρίες και' μειώνει το προσωπικό του κατά 35%, ενώ παράλληλα απαλλάσσεται από την υποχρεωτική συνεργασία με άλλα 'Υπουργεία για όρισμένες υποθέσεις όπως π.χ. η ίδρυση μικτών επιχειρήσεων.

Τα λιμάνια επίσης αποκτούν ανεξαρτησία και' ατομικότητα. Κάθε λιμάνι διοικείται από εκπροσώπους όλων των συναφών κλάδων υπό την προεδρία του προέδρου ναυτικής εταιρίας. Η διαχείρισή του γενικά και' ειδικότερα ο εξοπλισμός, η υποδομή, τα νέα έργα, η άσασχόληση του εργατικού δυναμικού κ.λ.π. θα άσκειται με τους κανόνες των εμπορικών επιχειρήσεων.

Η Σοβιετική Ένωση δεν διαθέτει στην ούσια ναυπηγεία, αλλά μεγάλα επισκευαστικά κέντρα που μπορούν να ναυπηγούν και' μικρά βοηθητικά σκάφη. Κάθε τέτοιο επισκευαστικό κέντρο αποτελεί τώρα αυτόματη μονάδα στο έσωτερικό των λιμανιών και' υπάγεται στους ίδιους με αυτά κανόνες διαχειριστικής αυτονομίας.

ΓΙΑ ΠΟΙΑ ΠΛΟΙΑ;

Κατ' έντολή του 'Υπουργού της Ναυτιλίας καταρτίσθηκε στη Γαλλία ειδική μελέτη για το μέλλον και' τις προοπτικές της ναυτικής εκπαίδευσης. Η μελέτη έπρεπε βασικά να' απαντήσει στα ακόλουθα καίρια ερωτήματα: θα εκπαιδεύουμε ακόμα αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού; Και' εάν ναι για ποιά πλοία και' για ποιά επάγγελα;

Η μελέτη άφου διεπίστωσε τις πραγματικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία, εκφράζει την άποψη ότι η ναυτική εκπαίδευση χρειάζεται παρ' όλα αυτά να συνεχίσει το έργο της. Τόσο για τις υπάρχουσες και' τις δημιουργητέσμενες ναυτικές ανάγκες της χώρας όσο και' για την άσασχόληση στις ξένες ναυτιλίες. Μία τέτοια εκπαίδευση δεν μπορεί να παρασχεθεί στα πανεπιστήμια αλλά μόνο σε ειδική ναυτική σχολή. Στη σχολή αυτή ο σπουδαστής εκτός από τις καθαρώς ναυτικές γνώσεις που απαιτούν τριετείς τουλάχιστον σπουδές θα πρέπει να γίνεται τελείως κάτοχος της αγγλικής και' πλήρως ένημερος της διεθνοποίησης της ναυτικής σταδιοδρομίας ή όποια διέρχεται κατ' ανάγκη από την πλήρη γνώση του «Shipping» υπ' όλες του τις μορφές καθώς και' από τις ανθρώπινες σχέσεις στη σύγχρονη διοίκηση. Παράλληλα η εκπαίδευση πρέπει να παρέχει όπωσδήποτε όλη την αναγκαία μορφωτική υποδομή για διεξόδους προς συναφείς σταδιοδρομίες και' κυρίως προς τους άλλους κλάδους των μεταφορών, προς τους ναυτικούς μηχανικούς κ.λ.π. Η ιδιαίτερη έμφαση αποδίδεται στην ανάγκη της διδασκαλίας της παιδαγωγικής τόσο προς τους σπουδαστές όσο και' προς το καθηγητικό προσωπικό, του οποίου τα προσόντα και' τα προγράμματα θα πρέπει να εξετασθούν ιδιαίτερω.

Τελικά η μελέτη 'υπολογίζει τις ανάγκες σε περίπου 125 σπουδαστές το χρόνο, για την εκπαίδευση των οποίων διερωτάται αν χρειάζεται να διατηρηθούν οι τρεις ναυτικές σχολές της χώρας (Χάβρη, Νάντη, Μασσαλία) ή αν συνιστάται να παραμείνουν οι δύο ή και' μόνον η μία.

ΣΑΡΑΝΤΑ ΔΥΟ ΧΡΟΝΙΑ

Τα δημοσιευμένα κατά καιρούς από τους διεθνείς οργανισμούς στατιστικά στοιχεία για την παραγωγή και' την κατανάλωση του πετρελαίου παρουσιάζουν άσφαλώς πολλές ατέλειες, αλλά επιτρέπουν πάντως την εξαγωγή όρισμένων συμπερασμάτων ως προς τη συγκριτική θέση των διαφόρων χωρών, την εξάρτηση των μόν από τις δέ και' τις πιθανές πιέσεις των παραγωγών.

Η πρώτη διαπίστωση είναι ότι η συνολική παραγωγή του 1987 έφθασε τα 2.912 εκατ. τόννους, η συνολική κατανάλωση τα 2.902 έ-

κατ. τον. και' τα συνολικά γνωστά αποθέματα 'υπολογίζονται σε 121,056 εκατ. τόννους. Οι χώρες του ΟΠΕΚ οι όποιες πρό δεκαετίας κάλυπταν το 50% της παγκόσμιας παραγωγής, το 1987 αντιπροσώπευαν μόνο το 32%. ενώ η παγκόσμια παραγωγή σημείωσε έλαφρά κάμψη. Αντίθετα οι χώρες αυτές διαθέτουν τα μεγαλύτερα γνωστά αποθέματα πετρελαίου, που φθάνουν σε ποσοστό 75,6% του συνόλου, έξ ών το 63,7% μόνον η Μέση Ανατολή. Πράγμα που σημαίνει ότι πάρα πολλές χώρες και' ιδιαίτερα η Εύρωπη, θα συνεχίσουν να εξαρτώνται από τη θερμή αυτή περιοχή του πλανήτη μας. Εκτός βέβαια αν αποφασίσουν να περιορίσουν σημαντικά το μερίδιο του πετρελαίου στα ένεργειακά τους προγράμματα.

Από τις μεγάλες παραγωγικές χώρες, οι ΗΠΑ και' η ΕΣΣΔ δεν θα είναι μακροπρόθεσμα άπαλλαγμένες από παρόμοια προβλήματα. Ιδιαίτερα μάλιστα στις ΗΠΑ θα είναι όξύτερα, δεδομένου ότι η διαφορά παραγωγής — κατανάλωσης είναι ήδη άρνητική, ενώ της ΕΣΣΔ είναι, και' προβλέπεται να παραμείνει, θετική.

Σάν συμπέρασμα προκύπτει ότι με το σημερινό ρυθμό παραγωγής — κατανάλωσης και' με τα γνωστά αποθέματα, δεν απομένουν στον κόσμο παρά 42 χρόνια παραγωγής. Θεωρείται βέβαια όμως ότι ως τότε θα έχουν ανακαλυφθεί νέες πηγές ένεργειας, δαπανηρότερης ίσως έκμεταλλεύσεως, και' το πετρέλαιο θα περιορισθεί σε δευτερεύουσες χρήσεις.

ΠΡΟΧΩΡΕΙ Η ΔΙΩΡΥΓΑ

Προχωρούν κανονικά τα έργα της διώρυγας της Μάγχης, της πασίγνωστης πιά Eurotunnel. Ηδη το πρώτο ειδικό έκσκαπτικό μηχανήμα εργάζεται επί τόπου, ενώ ένα δεύτερο τέτοιο συγκρότημα έφθασε στη Μάγχη τον περασμένο μήνα. Ο δεύτερος αυτός έκσκαφεύς είναι 300 τόννων και' κατασκευάσθηκε στην Ιαπωνία από την Μιτσουμπίσι ειδικά για τη διάνοιξη της Eurotunnel. Κατήλαθε ήδη σε βάθος 50 μέτρων στο φρέαρ του Sangatte από όπου θα ξεκινήσει την έκσκαφή της υποθαλάσσιας διώρυγας επί της ευρωπαϊκής άκτης. Έχει διάμετρο 5,70 μέτρων και' προορίζεται για τη διάνοιξη της «διώρυγας 'υπηρεσίας» επί μήκους 3,2 χμ. από της παραλίας μέχρι του τέρμινα.

Niva Shipping Ltd.

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

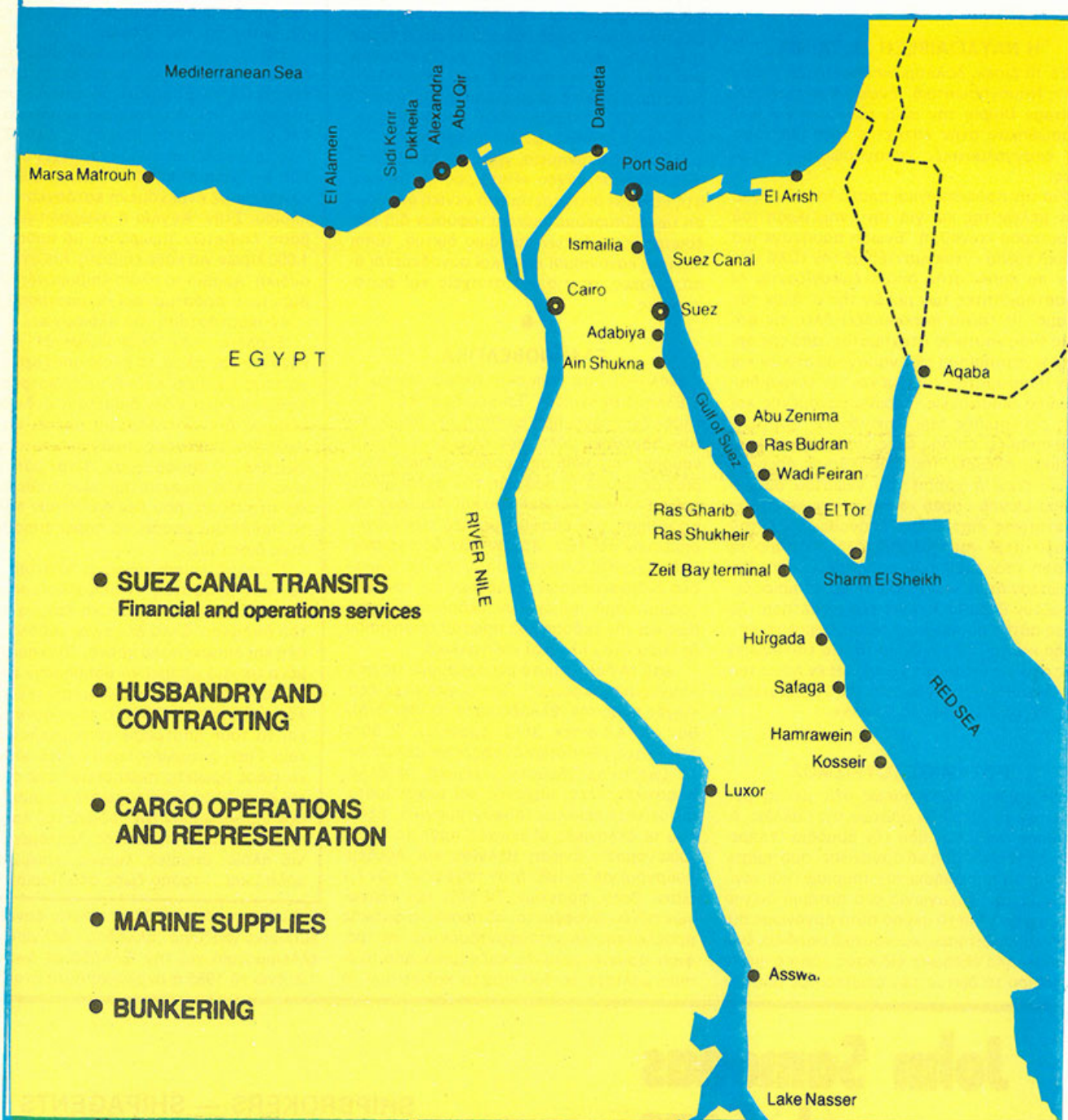


86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX: 21 1066, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX: 41 71 951
CABLES: "NIVAFREIGHTH"



Sole Agents for
MITSUI LINES KOGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

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
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
FAX: PIRAEUS: (1) 411-1118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 34186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
PORT SAID: (66) 26114

Ο νέος έκκαφεύς θα τεθεί σε λειτουργία τον προσεχή μήνα μετά τη συναρμολόγηση των διαφόρων τμημάτων και εξαρτημάτων του, ώστε να τελειώσει το έργο του μέχρι την άνοιξη του 1989.

Από την αντίπερα όχθη του στενού, ο πρώτος βρετανικός έκκαφεύς εργάζεται ήδη έντατικά και έχει διανοίξει πλέον του 1,2 χμ. από την πλευρά του Κέντ με κατεύθυνση προς τη Γαλλία.

Η ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗ ΣΕ ΤΑΙΝΙΑ

Σε 10 δισεκ. δολларίων υπολογίζει η Διεθνής Ναυαγοσωστική Ένωση (International Salvage Union) την αξία των φορτίων που διασώθηκαν στην έπταετία 1980-1987 από τις επαγγελματικές ναυαγοσωστικές εταιρίες.

Για την προώθηση και προβολή του έργου των μελών της και για την ενημέρωση του ευρύτερου κοινού, η Ένωση παρήγαγε μία ειδική ταινία - ντοκυμαντέρ με τον τίτλο «No pay no cure» στην οποία εμφανίζονται οι δραστηριότητες των μελών της στον κόσμο. Η ταινία παρουσιάζει όλες τις φάσεις ενός ναυτικού ατυχήματος, από την αρχική κινητοποίηση των ναυαγοσωστικών και των πληρωμάτων τους μέχρι την τελική διαδικασία διασώσεως, περιλαμβανομένης και της αποκομιδής των επικινδύνων φορτίων. Παρουσιάζει επίσης όλες τις εμπορικές και νομικές πλευρές της επιβαλίσιας άρρωγης, όπως είναι η χρήση του γνωστού συμβολαίου Lloyds - open - form, οι εργασίες της διαιτητικής επιτροπής, η αναθεώρηση του νόμου περί ναυαγιαίρεσης που πήρε τη μορφή νέας διεθνούς συμβάσεως κλπ. Σημειώνεται ότι οι ναυαγοσωστικές εταιρίες εκφράζουν θερμή ευχή για την υιοθέτηση της νέας αυτής συμβάσεως σε διπλωματικό επίπεδο και την εν συνεχεία ταχεία επικύρωσή της από τις διάφορες χώρες. Η εν λόγω ταινία διατίθεται στα γραφεία της Γραμματείας της Salvage Union στο Λονδίνο.

ΠΟΤΑΜΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η κάμψη της κινήσεως στις μεταφορές δια των εσωτερικών υδάτων της Γαλλίας, οδήγησε από έτών ήδη την αρμόδια Υπηρεσία στην απόφαση να οργανώσει συστηματικά και να προωθήσει τον τουρισμό και γενικότερα την ψυχαγωγία στο ποτάμιο δίκτυο της χώρας. Για το σκοπό αυτό οργάνωσε συνέδρια, συζητήσεις και ναυτικά σαλόνια, ενώ παράλληλα εξέδωσε ειδικούς χάρτες για ολόκληρο το δίκτυο των εσωτερικών υδάτων

Γαλλίας και Βελγίου.

Πρόσφατα κυκλοφόρησε μία σειρά εκδόσεων για την ενημέρωση των ενδιαφερομένων επί των συνθηκών ναυσιπλοΐας στους ποταμούς και τις διώρυγες. Επί πλέον εγυαίται για τη χρηματοδότηση των σκαφών αναψυχής και αθλητισμού και συντρέπει ποικιλοτρόπως όσους επενδύουν σε επιχειρήσεις και μέσα ποτάμιου τουρισμού.

Τό ειδικό τεύχος «Ποτάμιος τουρισμός στη Γαλλία» παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για τους ισχύοντες κανονισμούς διοικήσεως, τελωνείων, ασφαλείας, άδειων, όριων ταχύτητας κ.λ.π. Επίσης ενδιαφέροντα στοιχεία για τις ναυτικές και τουριστικές δραστηριότητες στα εσωτερικά ύδατα με οδηγούς των ποταμών οδών και διωρύγων, με πίνακες αξιοθέατων των διαφόρων περιοχών (ιστορικά, μνημεία, γραφικότητες) κ.λ.π. Εξάλλου το τεύχος «Ποτάμιες μεταφορές στη Γαλλία» αναφέρεται στη γενική οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών δια των εσωτερικών υδάτων (ποτάμιο δίκτυο, τύποι πλοίων, κανονισμοί κλπ.) και συνοδεύεται από πίνακες, στατιστικά στοιχεία και φωτογραφίες.

ΕΛΛΗΝΟΒΕΛΓΙΚΑ

Μολονότι σε νηπιακή ακόμα ηλικία ο «Έλληνο-Βελγικός Έπιχειρηματικός Κύκλος» έχει κάνει ήδη αισθητή την παρουσία του. Ίδρύθηκε μόλις πρό εξαμήνου τον Ιανουάριο του 1988 υπό μορφή άστικής εταιρίας με σκοπό τη σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ Έλλαδος και Βελγίου και ιδιαίτερα την προώθηση των επαφών μεταξύ των επιχειρηματιών και των Αρχών των δύο χωρών. Ήδη έχει στο ένεργητικό του την οργάνωση δύο ενδιαφερουσών διαλέξεων και τον προγραμματισμό παρομοίων εκδηλώσεων, καθώς και την έκδοση του πρώτου τριμηνιαίου δελτίου στα ελληνικά και γαλλικά.

Από το δελτίο αυτό μεταφέρουμε τις ακόλουθες πληροφορίες: «Ότι οι βελγικές εξαγωγές προς την Ελλάδα κατά το 1987 ανήλθαν σε 14,8 δισεκ. βελγ. φράγκων. Τό 80% των εξαγωγών αυτών αναφέρεται σε προϊόντα ζωικής προελεύσεως, χημικά, μέταλλα, πλαστικές ύλες, μηχανές και μηχανήματα, αυτοκίνητα και κλωστοϋφαντουργικά. Εξάλλου οι ελληνικές εξαγωγές προς το UEBL (Οικονομική Ένωση Βελγίου και Λουξεμβούργου) για τό 1987 ήταν τό ύψους των 7,1 δισεκ. βελγ. φράγκων. Τό 87% των εξαγωγών αυτών αναφέρεται σε προϊόντα φυτικής προελεύσεως κλωστοϋφαντουργικά, σε τρόφιμα, όρυκτα, μέταλλα και χημικά, από τά όποια μάλιστα τά δύο πρώτα καλύπτουν τό

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Συνεχίζοντας τό περί λαθρεπιβατών θέμα του προηγούμενου σχολίου, τό σχετικό άρθρο αναφέρεται στις όδυνήρες επιπτώσεις επί του πλοίου:

Εάν οι λαθρεπιβάτες δέν αποκαλυφθούν διαρκούντος του πλοΐου, τό πλοίο ένδέχεται νά βαρυνθεί μέ την ύπόνοια της συνεργίας στη λαθραία μεταφορά, ή όποία συνεπάγεται βαριές ποινές. Στη Γαλλία άπειλείται φυλάκιση μέχρι δύο έτών και χρηματική ποινή μέχρι 200.000 φράγκων μέ ένδεχόμενη κατάσχεση του πλοΐου. Στην Άγγλία ή άνώμαλη αποβίβαση έπιβατών τιμωρείται μέ πρόστιμο 1.000 λιρών για κάθε έπιβάτη. Καί στη Σαουδική Άραβία τό πλοίο έπιβαρύνεται μέ βαρύτατο πρόστιμο και σε ύποτροπή μέ ... άντικατάσταση του πλοιάρχου.

Εξάλλου εάν αποκαλυφθούν διαρκούντος του πλοΐου, τό πλοίο ύποχρεούται νά τους έπιτηρεί και νά τους διατρέφει. Καθώς τά πλοία δέν διαθέτουν φυλακές, κάποιος από τό πλήρωμα πρέπει νά άσχοληθεί μαζί τους, πράγμα που συνήθως όλοι τό άποφεύγουν. Όταν μάλιστα είναι πολλοί γίνονται συνήθως έπιθετικοί και στα πλοία, που δέν διαθέτουν όπλα, τό πρόβλημα μπορεί νά πάρει άπρόβλεπτες διαστάσεις.

Τί μπορεί λοιπόν νά κάνει τό πλοίο για νά τους άποφύγει; Η άσφαλέστερη μέθοδος είναι ή έξονυχιστική έρευνα πρό του άπόπλου, αλλά δέν είναι καθόλου άπλή και άπαιτεί πολύ χρόνο. Τά εκπαιδευμένα σκυλιά μπορεί νά βοηθήσουν αλλά δημιουργούν άλλα προβλήματα. Ενώ τέλος και ή προσπάθεια νά τους συνεισεί και νά τους άποτρέψει είναι μάλλον μάταιη. Γιατί οι περισσότεροι τό θεωρούν ένα είδος ήρωικής περιπέτειας ενώ άρκετοί είναι τόσο έμπειροι ώστε θά μπορούσαν νά εκδώσουν τον «όδηγό του λαθρεπιβάτου» μέ έκπληκτικές λεπτομέρειες για πλοία, σημαίες, λιμάνια, κρυψώνες, κόλπα και ... τρόπο ζωής στο Παρίσι.

50% του συνόλου. Όπως γίνεται φανερό τό έμπορικό ίσοζύγιο Έλλάδος - Βελγίου είναι έλλειμματικό για την Ελλάδα σε αναλογία 1:2, ενώ τό 1985 ή αναλογία αυτή ήταν 1:3.

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minories,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.G.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Γενικά

Όπως και οι προηγούμενες συναντήσεις των έπτά μεγάλων έτσι και η τελευταία στο Τorónton, στις 19/20/21 Ιουνίου που άναμε-νόταν από όλα τα χρηματιστήρια και τις χρη-ματαγορές, δέν απέφερε τίποτα τό συγκε-κρίμενο.

Τό κοινό ανακοινωθέν παραμένει σέ γενι-κόττες όπως: ή έπιβεβλημένη μείωση τών δημοσίων δαπανών σέ χώρες μέ μεγάλα έ-ξωτερικά έλλείμματα, οι άρνητικές έπιπτώ-σεις στην άνάπτυξη τών οικονομίων διεθνώς από υπερβολικές άποσταθεροποιητικές δια-κυμάνσεις, τά μέτρα πού πρέπει νά ληφθούν γιά νά βοηθηθούν τά υπερχρεωμένα κράτη της Λατινικής Αμερικής ως και τά υπό άνά-πτυξη φτωχά κράτη της Αφρικής και της Α-σίας.

Στήν συνάντηση τών Κεντρικών Τραπε-ζών στην Βασιλεία πού είχε προηγηθεί (11 και 12 Ιουνίου) είχαν συμφωνηθεί τά έπει-γονται θέματα πού έπρεπε νά συζητηθούν στο Τorónton. Σ' αυτή τήν συνάντηση, μία γνώμη φαίνεται νά επικράτησε, ότι τό δολ-λάριο πρέπει νά κινείται στις ζώνες πού δια-κυμάνθηκε τελευταίως, χωρίς όμως νά ύ-πάρχει αντίθεση γιά μία άνοδο. Αυτό ύπηρε-τό έναυσμα μιάς κατακόρυφης άνόδου του δολλαρίου (22/23 Ιουνίου) πού ξεπέρασε τά 1.80 μάρκα και τά 130 γιέν στις 24 Ιουνίου.

Ανησυχίες γιά μία άναζωπύρωση του πληθωρισμού και φόβοι αύξησης τών έπι-τοκίων, προκάλεσαν κλυδωνισμούς στά χρη-ματιστήρια.

Τόσο ή Δ. Γερμανία όσο και ή Ιαπωνία και Αγγλία προτιμούν ένα ισχυρό νόμισμα πού θά συγκρατήσει τόν πληθωρισμό. Έφ' όσον γίνει αυτό, θα χρειασθούν και οι ΗΠΑ ν' αύ-ξήσουν τά έπιτόκια γιά νά κρατήσουν τό δολλάριο, στά σημερινά του έπίπεδα. Οι κ.κ. Πέλ και Λούσερ της Bundesbank και της Κεν-τρικής Τράπεζας της Έλβετίας, είχαν περιο-ρίσει τά έπιτόκια μετά τό Κράχ του Οκτω-βρίου του 1987 γιά ν' άποφύγουν τήν ύφεση.

Στήν Κοινή Αγορά, από 1.1.1992 προβλέ-πεται νά γενικευθεί τό κοινό νόμισμα, τό ECU, ενώ από 1.1.1997 προβλέπεται ν' άντι-καταστήσει τά έθνικά νομίσματα στις 12 χώ-ρες της Κοινότητας. Όνειρο θερμής νυκτός ή πραγματικότητας, θά τό δούμε!

Τό Δολλάριο ΗΠΑ

Γιά δεύτερη φορά οι προβλέψεις σχετικά μέ τό έξωτερικό έμποριο τών ΗΠΑ έπεσαν έ-ξω. Έτσι ύστερα από τό έλλειμμα του Μαρ-τίου τών 9.75 δισ. δολλ. είχαμε τή νέα έκκλη-ξη του Απριλίου, μ' ένα έλλειμμα της τάξε-ως τών 9.9. δισεκ. δολλ. (πρόβλεψη 11 μέ 12 δισεκ.).

Τόν Μάρτιο οι εξαγωγές έφθασαν σέ νέο ρεκόρ, ξεπερνώντας τά 29 δισεκ. δολλ. (+

23%) ενώ οι εισαγωγές παρουσίασαν μικρή άνοδο, φθάνοντας τά 38,7, δισεκ. δολλ. (+ 3.5%). Οι Αμερικανικές άρχές θά προτιμού-σαν μία λιγότερο θεαματική άνοδο τών έξα-γωγών (άποφυγή υπερθέρμανσης της οίκο-νομίας) άφού τά έργοστάσια εργάζονται ήδη στον ύψηλότερο ρυθμό τών τελευταίων ό-κτώ έτών (82.7% της δυναμικότητός των) και άντ' αυτού μείωση τών εισαγωγών. Έτσι τά άποτελέσματα του Απριλίου, εξαγωγές 26.2 δισεκ. δολλ. (-2.5%) και εισαγωγές 36.1 δι-σεκ. δολλ. (-6.4%) ήταν πιά εύπρόσδεκτα ά-πό αυτά του Μαρτίου.

Τό μικρότερο από τό άναμενόμενο έλλει-μα έστειλε τό δολλάριο στις 15 Ιουνίου στά ύψη, από 1.719 μάρκα στά 1.753 μάρκα, ενώ τό Χρηματιστήριο Ν. Υόρκης έπιασε 2.134 μονάδες (τό ύψηλότερο έπίπεδο από τό Κράχ του Οκτωβρίου 1987) έναντι 1.956 μονά-δες τέλος Μαΐου 1988 (άνοδος 178 μονά-δων). Η εύφορία αυτή δέν διήρκεσε πολύ καθώς οι φόβοι άνόδου τών έπιτοκίων (άπο-φυγή υπερθέρμανσης και άναζωπύρωσης του πληθωρισμού) σέ μία έβδομάδα, ξανάφε-ραν τόν δείκτη Dow Jones κάτω από τις 2.080 μονάδες.

Στις 22 Ιουνίου, μετά τό ανακοινωθέν τών 7, από τό όποιο φαινόταν ότι δέν είναι αντί-θετοι μέ μία άνοδο του δολλαρίου, τό άμερι-κανικό νόμισμα σημείωσε ισχυρή άνοδο φθάνοντας τά 178.15 μάρκα και τά 128.90 γιέν, ενώ ό δείκτης Dow Jones ξεπερνούσε τις 2.142 μονάδες. Τις έπόμενες ήμέρες ή ά-νοδος συνεχίστηκε και στις 24 Ιουνίου τό δολλάριο έκλεισε στά 1.814 Γερμ. μάρκα και 130.40 γιέν, ενώ άνέβαινε έναντι της Αγγλι-κής λίρας στά 1.7265 δολλ. (πρό 2 μηνών, ή λίρα είχε ξεπεράσει τά 1.90 δολλ.).

Άλλα θετικά στοιχεία πού άφορούν τήν ά-μερικανική οικονομία, είναι:

— Η άνεργία παρουσιάζει μικρή άνοδο. Τόν Μάιο 5.6% (έναντι 5.4% τόν Απρίλιο) πού γιά τις Δυτικοευρωπαϊκές οικονομίες εί-ναι άπιαστο όνειρο.

— Η άνοδος του Α.Ε.Π. κατά 3.9% τό πρώτο τρίμηνο έναντι άρχικής έκτίμησης 2.3%.

— Τό έλλειμμα του κρατικού προϋπολογι-σμού τό πρώτο έξάμηνο έπεσε στά 18.9 δι-σεκ. δολλ. έναντι 123.2 δισεκ. δολλ. τό προη-γούμενο έτος.

— Ο πληθωρισμός κυμαίνεται στά 4.5% σέ έτήσια βάση, μέ προοπτικές 4.7% γιά τό 1989.

Μάρκο Γερμανίας

Παρά τις έπιτεύξεις της Γερμανικής Οίκο-νομίας, στο τόμα του πληθωρισμού (0.2% τό 1987) και του έμπορικού ισοζυγίου (πλεό-νασμα 63 δισεκ. δολλ.), τό Γερμανικό μάρκο, από τήν άρχή του έτους παρουσιάζει μεγάλη άδυναμία, τόσο έναντι της λίρας, όσο και του

δολλαρίου και του γιέν χάνοντας από τήν άρχή του έτους 3% της άξίας του. Χωρίς τήν παρέμβαση της Bundesbank πού πούλησε δολλάρια, ή πώση έναντι του γιέν και του δολλαρίου θά ήταν ακόμη πιά έντονη. Γι' αυ-τό ύστερα από έπίμονες φήμες ή Bunde-sbank στις 21 Ιουνίου αύξησε τό έπιτόκιο έ-πανεξαγοράς κρατικών χρεωγράφων από 3.25% σέ 3.5%.

Έν τώ μεταξύ στο χρηματιστήριο της Φραγκφούρτης, οι μετοχές παρουσίασαν σκαπανευάσματα και ό δείκτης της Commer-sbank από 1.363 μονάδες στις 4 Ιουνίου, έ-φθασε στις 1441.5 μονάδες στις 15, γιά νά ξεναπέσει στις 1406.6 μονάδες στις 17 και νά ξεαναβεί στις 1442.2 στις 21 Ιουνίου. Τέ-τοιες βίαιες κινήσεις ήτανε άγνωστες τό πα-ρελθόν στην Φραγκφούρτη.

Τό Γερμανικό μάρκο άφού άνέβηκε έναντι της λίρας στά 3.09 (2.6.88) παρουσίασε συνε-χή κάμψη, φθάνοντας τά 2.1440 (21.6.88) στην λίρα, ενώ άπέναντι στο δολλάριο έφθα-σε στο άνώτατο σημείο του μηνός στις 9 Ιουνίου, 1.7140 στο δολλ. γιά νά πέσει στις 22 Ιουνίου στά 1.785.

Γιέν Ιαπωνίας

Παρά τήν άνοδο του γιέν, τό πλεόνασμα του ισοζυγίου του έξωτερικού έμπορίου γιά τό οικονομικό έτος Μάρτιος 1987/Μάρτιος 1988, ξεπέρασε τά 76 δισεκ. δολλάρια, μέ-νοντας πίσω από τό ρεκόρ τών 89.7 δισεκ. δολλ. πού έπιτεύχθηκε στην αντίστοιχη πε-ρίοδο του 1986/87.

Τόν Μάιο τό έξαγωγικό πλεόνασμα μειώ-θηκε σέ 5.05 δισεκ. δολλ. έναντι 6.42 δισεκ. δολλ. τόν Μάιο 1987.

Όσον άφορά άλλα στατιστικά μεγέθη:

— Η οικονομική άνάπτυξη γιά τό πρώτο τρίμηνο έφθασε τό φανταστικό έπίπεδο τών 2.7% πού ισοδυναμεί μέ 11.3% σέ έτήσια βά-ση (ύψηλότερη άνοδος τών τελευταίων 10 έ-τών).

— Άνεργία από τις χαμηλότερες στον κό-σμο, μέ πλήρη αξιοποίηση του έργατικού δυ-ναμικού.

— Έπενδύσεις στο έξωτερικό σέ ύψος ρε-κόρ 4.5 δισεκ. δολλ. στην Μεγ. Βρετανία, 2.3 δισεκ. στην Όλλανδία (13.2 δισεκ. στο σύνολο τών χωρών της ΕΟΚ).

Κατά τήν υπό άνασκόπηση περίοδο τό γιέν κινήθηκε σταθερά έναντι του δολλα-ρίου, ξεκινώντας στά 125 γιέν γιά νά πλησιά-σει τά 129 στις 22 Ιουνίου και νά πέσει άκό-μη περισσότερο στις 24 Ιουνίου (130.40). Ο δείκτης μετοχών του Τόκιο Νικέι από 278.20 άρχές Ιουνίου έσπασε όλα τά προηγούμενα ρεκόρ φθάνοντας τις 283.42 μονάδες στις 17 Ιουνίου γιά νά ξεναπέσει στις 278.61 μονά-δες στις 22 του ίδιου μηνά.

Η Λίρα Αγγλίας

Τόν Μάιο, ή Λίρα Αγγλίας είχε άποσπάσει τόν ενδιαφέρον τών διεθνών χρηματαγο-ρών, αλλά ή άνοδος του δολλαρίου τόν Ιου-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

νιο, μετατόπισε το ενδιαφέρον προς το δολ-
λάριο.

Η διαμάχη μεταξύ Θάτσερ/Λώζον εληξε
μέ την αποδοχή μείωσης στις 25 Μαΐου του
βασικού επιτοκίου από 8% σε 7,5% κι εστει-
λε την λίρα από 3,19 μάρκα στα 3,17 για
να συνεχιστεί η πτώση τόσο εναντίον του δολ-
λαρίου όσο και του μάρκου φθάνοντας στις
24 Ιουνίου στα 1.7265 δολλ.

Τουναντίον οι τιμές στο χρηματιστήριο
του Λονδίνου ύστερα από αρκετά σκαμπανε-
βάσματα ανέβηκαν σταθερά και ο δείκτης Fi-
nancial Times από 1784,4 στην αρχή του μή-
να, ξεπέρασε στις 21 Ιουνίου τις 1.879 μονά-
δες κερδίζοντας έτσι 100 μονάδες.

Η τιμή της λίρας κλονίστηκε όταν ανακοι-
νώθηκε στις 25 Ιουνίου, η σημαντική αυξη-
ση του ελλείμματος στο ισοζύγιο τρεχου-
σών συναλλαγών το πρώτο τρίμηνο του
1985, η δε παραγωγή πετρελαίου τον Απρί-
λιο ξεπέρασε τα 2,5 δισεκ. βαρέλια την ήμε-
ρα (έκτο κατά σειρά μήνα), κι έτσι η απόφαση
των υπουργών Πειραιά του ΟΠΕΚ στις
14 Ιουνίου να συνεχισθούν η ποσοσιώσεις
της παραγωγής στα 15,06 εκατ. βαρέλια την
ήμερα μέχρι τέλος του έτους είχε ευεργετι-
κό αντίκτυπο στην Βρετανική πετρελαιοπα-
ραγωγή.

Το Γαλλικό Φράγκο

Το αποτέλεσμα των βουλευτικών εκλογών
ήταν ότι χειρότερο για την Γαλλική οικονο-
μία, μη δίνοντας την απόλυτη πλειοψηφία σε
κανένα από τα κόμματα.

Είαι ύστερα από δύο έτων συμβίωση με-
ταξύ Σοσιαλιστή Προέδρου και συντηρητι-
κού Πρωθυπουργού και την επανεκλογή του
κ. Μιτεράν ως Προέδρου, έχουμε μία αδύνα-
τη σοσιαλιστική πλειοψηφία στη Βουλή, που
πρέπει να συνεργαστεί είτε με το κοινοπολι-
τικό κόμμα είτε με την κεντροδεξιά. Αυτό

βέβαια είχε αρνητικό αντίκτυπο τόσο στο
φράγκο όσο και στο χρηματιστήριο. Καί το
μην φράγκο άρχισε τον Ιούνιο στα 5,841 το
δολλάριο για να ανέβει στα 5,778 στις 7 Ιου-
νίου και από τότε με αλλεπάλληλες πτώσεις
να ξεπεράσει (για πρώτη φορά ύστερα από 3
χρόνια) τα 6 φράγκα το δολλάριο στις 22
Ιουνίου.

Ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών
G.A.G. στο Παρίσι που είχε πέσει στις 325,2
μονάδες στο τέλος Μαΐου, πριν τις προεδρι-
κες εκλογές, ανέβηκε στις 353,6 μονάδες
στις 14 Ιουνίου, για να ξαναπέσει κάτω από
τις 342 μονάδες στις 17 Ιουνίου, δηλαδή με-
τά τα διφορούμενα αποτελέσματα των Βου-
λευτικών εκλογών.

Η δραχμή

Τον Ιούνιο, η δραχμή συνέχισε την έλα-
φρα διολίσθηση της που την εφευε από την
αρχή του χρόνου σε μία μικρή κάμψη έναντι
του ECU (1,4%) και έναντι του Γερμ. μάρκου
(0,5%). Τουναντίον παρουσιάζει ανοδο εναν-
τι του Έλβετικού φράγκου που ξεπερνάει το
1,8%.

Η πτώση της δραχμής έναντι του δολλα-
ρίου και της λίρας, η τανάπαλιν, η ανοδος
του δολλαρίου και της λίρας είναι διεθνής
και είναι άσχετη με την τιμή της δραχμής.

Οι λόγοι της σταθερότητας της ισοτιμίας
της δραχμής, όταν στην Ελλάδα ο πληθωρι-
σμός κινείται μεταξύ 14% και 15% σε ετήσια
βάση, (μέσος όρος για τις χώρες του ΟΟΣΑ
3%-4%) είναι η πολιτική της Τράπεζας της
Ελλάδος που συγκρατεί έτσι την ανοδο του
τιμαριθμού και άφ' άφ' έτέρου επιθυμεί μία
γρηγορότερη δραχμοποίηση των καταθέσε-
ων σε συνάλλαγμα διατηρώντας υψηλά τα
δραχμικά επιτόκια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τον Ιούνιο, η διο-
λίσθηση της δραχμής έναντι του ECU περιο-

ρίσθηκε σε 0,1%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές δολλαρίου — Ν. Υόρκης

	27.5.88	25.6.88	Διαφ. %
Λίρ. Άγγλ.	1.8560	1.7265	+ 7,5
Μάρ. Γερμ.	1.7165	1.8140	+ 5,7
Φρ. Έλβ.	1.4345	1.5030	+ 4,8
Φρ. Γαλλ.	5.7735	6.1080	+ 5,8
Γιέν Ιαπ	124.85	130.40	+ 4,4

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων

Μήνες	1	3	6
Δολλ.	7 3/4	7 7/8	ΗΠΑ
Μάρ. Γερμ.	4 1/8	4 1/4	4 7/16
Λίρ. Άγγλ.	9	9 1/2	9 7/8
Φρ. Έλβ.	3 3/16	3 7/16	3 1/2
Φρ. Γαλλ.	7 1/4	7 7/16	7 5/8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμή — Τιμές Fixing Τράπεζα Ελλάδος

	31.5.88	25.6.88	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	137.400	143.395	- 4,2
Μάρ. Γερμ.	79.620	79.970	- 0,4
Φρ. Έλβ.	95.466	96.478	- 0,1
Λίρα Άγγλ.	253.470	250.560	+ 1,1
Φρ. Γαλλ.	23.696	23.753	- 0,2
Λίρ. Ιαπ.	(100)	10.744	10.779
Γιέν Ιαπων.	(100)	110.070	110.690
ECU	166.015	166.205	- 0,1

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 δολλάρια.**

Για πληροφορία αποστείνετε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνο 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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η εξαγορά υπηρεσίας στο NAT

Από τις φιλόξενες στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» θέλω να θέσω το θέμα της ασφάλισης των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία μη συμβεβλημένα με το NAT.

Η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών σε ξένα πλοία υπάρχει ανέκαθεν και η ασφάλισή τους στο NAT είναι επίσης θέμα αρκετών δεκαετιών και τα δύο αυτά αλληλένδετα θέματα μερικές φορές βρίσκονται σε έξαρση, όπως το 1978 που ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έφτασε στο σημείο να απογορεύσει παντελώς το δικαίωμα της εξαγοράς της υπηρεσίας από το NAT, ειδικά δε στους πλοιάρχους απαγόρευσε ακόμη και τη ναυτολόγησή τους σε τέτοια πλοία.

Από την εποχή εκείνη ο συντάκτης του κειμένου αυτού, μαζί με άλλους λίγους επαγγελματίες και αγωνιστές πλοιάρχους, που αποτελούσαμε το κλαδικό πλοίαρχων της ΠΑΣΚΕΝ, σηκώσαμε τη σημαία της Ασφάλισης των ναυτικών των ανωτέρω πλοίων. Και μάλιστα το πρώτο ενημερωτικό δελτίο της ΠΑΣΚΕΝ (Κλαδικό πλοίαρχων) βγήκε με σημαία αυτό το θέμα. Μέχρι που κατορθώσαμε στα μέσα του 1981 να επιτραπεί τουλάχιστον στους πλοιάρχους Α' να εξαγοράζουν την υπηρεσία τους σε ξένα πλοία.

Μετά ήρθε η κρίση του 1982 και ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας το 1983 επέτρεψε την εξαγορά υπηρεσίας από όλους τους ναυτικούς.

Αυτά ως προς την ιστορία. Το σημερινό θέμα, δημιουργήθηκε, γιατί τότε και ο Γ.Γ. του YEN κ. Σαραντίτης και ο τοποθετηθείς τότε πρόεδρος του NAT ο κ. Δασκαλάκης έκαναν λάθος και παρέσυραν τον κ. Κατσιφά-

ρα, παρά τις παραστάσεις μου, να υιοθετήσει τις ίδιες προϋποθέσεις και αναλογίες εξαγοράς υπηρεσίας, που υπήρχαν και πριν το 1980 που ήταν και είναι άδικες, αντικειμενικές, άνισες και γι' αυτό αντισυνταγματικές, που τελικά λειτουργούν εναντίον των συμφερόντων και του NAT και των ναυτικών.

Και γι' αυτό να μιλήσουμε πιο συγκεκριμένα: Ένώ σήμερα στα μέλη Ελληνική σημαία πλοία για κάθε ναυτικό πληρώνονται στο NAT 20% των συμβατικών αποδοχών του, για τον ναυτικό των συμβεβλημένων πληρώνονται 29% και για τον ναυτικό των μη συμβεβλημένων απαιτούνται 36% σύν την επιδότηση του Κ.Ν.Ε.

Εμφατικά αναφέρω ότι για τον υπογράφωντα αυτό το 36% σημαίνει κοντά 150.000 δρχ. το μήνα. Και το ερώτημα που ανακύπτει είναι αν θα βρεθούν αρκετοί που θα τα δίνουν, όταν ξέρουν ότι για συναδέλφους τους πλοιάρχους απαιτούνται τα μισά, ή για υπηρεσία στο ΙΚΑ και στο ΤΕΒΕ πληρώνονται 15.000 δρχ. το μήνα.

Δέν είναι όμως μόνον αυτά αλλά και τα έξοδα άκατανόητα, όπως:

1. Άνεξάρτητα αν το πλοίο είναι 1.000 ή 150.000 τόννων, οι ασφαλιστικές εισφορές είναι ίδιες, με βάση τις εισφορές των πιο μεγάλων πλοίων. Έτσι φτάνουμε στο σημείο να βρίσκουμε δουλειά σε μικρά πλοία ξένων σημαιών και τα έξοδά μας να είναι μικρότερα των απαιτούμενων ασφαλιστικών εισφορών. Αυτά ούτε οι Τούρκοι φοροεισπράκτορες δέν τα έκαναν στο έθνος την εποχή της Τουρκοκρατίας.

2. Η εξαγοραζόμενη υπηρεσία από τους ναυτικούς δέν αναγνωρίζεται για απόκτηση

προαγωγικού διπλώματος, με την σκέψη, ότι έτσι θα αναγκάσουν τους έφοπλιστές να υψώσουν την Ελληνική σημαία. Ουδέν αφέλεστερον. Άπλούστατα, κρατάμε όμηρους τους νέους και δυναμικούς αξιωματικούς με αφέλεις και ίσως δονκιχωτικές και τυχοδιωκτικές σκέψεις. Οι έφοπλιστές είναι και έξυπνοι και ικανοί και σκληροί επαγγελματίες και δέν πτοούνται με τέτοιες προσκοπικές και έρασιτεχνικές τακτικές.

Οι άδικες, αντικειμενικές, άνισες και αντισυνταγματικές αυτές διατάξεις δημιουργούν έχθρότητα και αποστροφή προς το NAT προς ζημία του ίδιου του NAT, των ναυτικών και της εθνικής οικονομίας.

Και αν η κυβέρνηση μελετήσει σοβαρά και απολύτως τεχνοκρατικά το θέμα αυτό μπορεί να φτάσει σε όρισμα συμπεράσματα, όπως και μεις φτάσαμε στα πιο κάτω εμπειρικά συμπεράσματα.

Α. Υπάρχουν 1.000 — 1.500 Έλληνόκτητα και ξένα έντελως πλοία που χρησιμοποιούν αριθμό Έλλήνων ναυτικών χωρίς να έχουν Ελληνική σημαία ή να είναι συμβεβλημένα με το NAT.

Β. Άς πάρουμε λοιπόν μέσον όρον ότι 1.250 τέτοια πλοία χρησιμοποιούν όκτώ Έλληνες ναυτικούς, τότε αυτό σημαίνει περίπου $1.250 \times 8 = 10.000$ θέσεις και μάλιστα ύψηλόμισθες.

Γ. Οι 10.000 θέσεις μας κάνουν $10.000 \times 12 = 120.000$ μηνιάτικα.

Δ. Αν από τα 120.000 μηνιάτικα απορροφήσουμε τα 2/3 για εξαγορά μας κάνουν 80.000 που μπορούν να αποδώσουν στα ασφαλιστικά ταμεία περίπου όκτώ δισεκατομμύρια δραχμές τη στιγμή που ο φειτός προϋπολογισμός του NAT παρουσιάζει έξοδα μόνο 13 δισεκ. δραχμές.

Ε. Εμπειρικά νομίζω, ότι το NAT δέν εισπράττει από τέτοια εξαγορά ούτε το δέκατον.

Όλα τα υπόλοιπα χρήματα που διώχνει το NAT γίνονται είτε VIDEO είτε ένσημα του ΙΚΑ και του ΤΕΒΕ προς 15.000 δρχ. το μήνα. Πιστεύω ότι και ο πιο άπλοικός άνθρωπος αντιλαμβάνεσθε εύκολα αυτό το φαινόμενο. Και τώρα οι προτάσεις μας για άποκατάσταση της ισότητας και της δικαιοσύνης μά

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

και για αναστροφή του πνεύματος έχθροτητας προς το ΝΑΤ, που θεωρούμε ότι τώρα όχι μόνο μάς εκμεταλλεύεται αλλά και μάς κλέβει.

Για να προσελκύσουμε επί τέλους αυτά τα έσοδα του ΝΑΤ που τα διώχνουμε με τη μυωπική μας τακτική προτείνουμε:

1. Να γίνουν όλες οι εισφορές στο ίδιο ποσοστό κατά μέγεθος και κατηγορία πλοίου ανεξάρτητα αν είναι συμβεβλημένο ή όχι.

2. Φυσικά οι εισφορές και στα μη συμβεβλημένα να είναι ανάλογες του μεγέθους του πλοίου ως εύκολως έξυπακούεται.

3. Η εξαγοραζόμενη στα μη συμβεβλημένα υπηρεσία να υπολογίζεται για απόκτηση παραγωγικού διπλώματος.

4. Ό κάθε ναυτικός που άναχωρεί για ναυτολόγηση σε μη συμβεβλημένο να έχει τα ίδια δικαιώματα με το ναυτικό της Έλληνικής σημαίας, αν καταβάλει μία προκαταβολή έναντι της εξαγοράς και εφόσον το σύστημα αυτό μπορεί να λειτουργήσει χωρίς παρενέργειες.

Αξίζει, λοιπόν, τον κόπο να δοθεί δίκαιο στους ποντοπλόους ανασφάλιστους, που αποτελούμε τη ραχοκοκαλιά της ναυτιλίας μας, αποδίδοντας και στο ΝΑΤ και στην εθνική οικονομία την αίμοδοσία αυτών των εσόδων, που μάλιστα μπορεί να εισπραχθεί, αν μεθοδευθεί σωστά, σε σκληρό και ανέξοδο συνάλλαγμα.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΑΡΟΣ
Πλοίαρχος

Ν. Έρυθραία, 23 Ιουνίου 1988

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σε προηγούμενα δημοσιεύματά μου στα αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά» έχω αναφερθεί σε μερικά καυτά θέματα, τα οποία εν μέρει μερικά αρχίζουν να υλοποιούνται.

1. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ των εν ενεργεία και συνταξιούχων αξιωματικών Ε.Ν. Να τροποποιηθεί ο νόμος 1249 άρθρο 4 παραγρ. 3 της 5/4/82. Σχετικά σήμερα αναφέρω αποδοχές ανθυποπλοίαρχου διμηνίας Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου 382.048, υπαξιωματικού αποδοχές διά το ίδιο χρονικό διάστημα 401.222, ο μέν αξιωματικός φορολογήθηκε με 0,6% και 4,95% ο δέ υπαξιωματικός με 0,6%, αυτό είναι καθαρή αδικία και πρέπει να τό εξετάσουν οι αρμόδιοι φορείς. Πάντως από 1/5

τό άφορολόγητο των αξιωματικών αυξήθηκε σε 9.000 δρχ., κάτι είναι και αυτό.

2. Τό επίμαχο 80% των συντάξεων πλοιαρχών και Α' μηχανικών: Πόσοι αγώνες έχουν γίνει, όλο ύποσχέσεις αποτέλεσμα μηδέν. Και ποιος από τους εργαζομένους της στεριάς δεν παίρνει ως σύνταξη τό 80% του μισθού του, αφαιρώ τό βαρύ και άνθυγιεινό επάγγελμα.

3. Τήν σχέση προξενικών — λιμενικών αρχών — με πλοίαρχο και πλοίο. Δεν θά αναφερθώ σε προηγούμενα έτη, όμως τώρα τελευταία μετά χαράς διαπιστώνω τήν καλή συνεργασία — κατανόηση των άνωτέρω και των υπαλλήλων κατά τίς πρόσφατες επισκέψεις μου ή τούτων επί του πλοίου. ΕΤΣΙ πάμε ΜΠΡΟΣΤΑ.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΤΟΝ κ. ΥΠΟΥΡΓΟ Ε.Ν. ΝΑ ΠΡΟΣΕΞΕΙ ΤΑ ΚΑΤΩΤΕΡΩ:

— Δημιουργία Bunkeringfree Port/Ports, με όχι πολλά έξοδα προβλήτες κ.λ.π. Υπάρχουν άσφαλή άγκυροβόλια, μασούνες μόνον για καύσιμα και ύδροφόρες, όμως πιστεύω ότι τό Έλληνικό δαιμόνιο και τό ιδιωτικό επιχειρηματικό πνεύμα θά διαπρέψει και σε αυτόν τόν τομέα. Πρόχειρα αναφέρω τό άγκυροβόλιο της Καρύστου, άνετο — άσφαλές μπορεί κάλλιστα, να έξελιχθεί σε μεγάλο λιμάνι άνεφοδιασμού διά τά πλοία Μαύρης Θάλασσας — Ευρώπης — Μεσογείου χωρίς μεγάλη παρέκκλιση της πορείας τους. Η ράδα του Πειραιά δεν είναι άρκετή, αλλά ούτε άσφαλής σε κακοκαιρία.

— Τήν άμεσο έλευθεροκοινωνία του πλοίου και ιδίως του Έλληνικού με τήν άφιξη του στο λιμάνι — ράδα και όχι να περιμένουμε πότε θά ξημερώσει. Δεν μπορεί χρονοναυλωμένο πλοίο να περιμένει, τά έξοδα άπωλείας χρόνου πολλά. Τήν καθιέρωση τηλεγραφικώς «Free Pratique», τόσα κράτη έχουν θεσπίσει αυτόν τόν θεσμό, γιατί όχι και έμείς άφού είμαστε ναυτική χώρα. Τήν άμεση έξυπνότητα όλων των Έλληνικών πλοίων που παρεκκλίνοντας από τήν πορεία τους προσεγγίζουν σε Έλληνικό λιμάνι διά τρόφιμα — ύλικά — έπισκευές κ.λ.π. Προσφάτως γνωστό πλοίο προήγγισε στην Σύρα για έπισκευή, έπειδή ήταν περασμένες 19.00 ώρα δεν έλευθεροκοινώνησε και ούτε επέτρεψαν τήν επιβίβαση των συγγενών των: οι κύριοι αυτοί ρώτησαν πόσο καιρό είχαν να συναντηθούν, πόσο συνάλλαγμα άφησε στην Ελλάδα και στο νησί τό πλοίο; Υπάρχει ώρARIO διά αυτούς που άπαγορεύεται να δούν τους δικούς τους;

— Τήν συνεχή προώθηση των Έλληνικών προϊόντων (τροφίμων — ύλικών) διά μέσου

των τροφοδοτών (Έλλήνων και ξένων) στα πλοία και σε τίμές χαμηλότερες των ξένων.

Τέλος σε πολλές δηλώσεις τόσον ο κ. Πρωθυπουργός, όσον και ο κ. Υ.Ε.Ν. έχουν αναφερθεί με αγάπη και ενδιαφέρον προς τήν Έμπορική Ναυτιλία και τούς ναυτικούς γενικά, τούς παρακαλούμε ως τό ύλοποιήσουν όσο μπορούν, παντού μοιράζονται δάνεια — αυξήσεις κ.λ.π. ως δοθεί και στούς ναυτικούς εν ενεργεία και μη κάτι.

Ας μην ξεχνάμε ότι ή Ελλάδα είχε άκμάζουσα Έμπορική Ναυτιλία ενώ κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα άλλα κράτη τίποτα και τώρα πάμε για τό αντίθετο.

Μετά τιμής
Δ.Ι. ΚΑΡΑΠΙΠΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 21 Ιουνίου 1988

ΟΤΑΝ Η ΕΡΓΟΔΟΣΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ

Κύριε Διευθυντή,

Στίς άρχές του χρόνου στήν περιοχή του Κουβέϊτ πάνω στο πλοίο «ΚΙΡΚΗ» της εταιρίας Μαυρακάκη «ΜΙΑΥΜΑΡ», ο νεαρός ναύτης Γιάννης Άσπροκουτελάκης, τραυματίστηκε σοβαρά από κάβο που κόπηκε. Συνηθισμένο δυστυχώς περιστατικό! τουλάχιστον για μάς τούς ναυτικούς. Όχι όμως πολύ συνηθισμένη ή τόσο ανυπόκριτη και άμεριστη συμπαράσταση της πλοιοκτητίας εταιρίας, για τό μικρό κρητικόπουλο.

Σάν θεός του και ήθικά υπεύθυνος για τό άτυχο αυτό μπάρκο του νέου και ζώντας τό πρόβλημά του, αλλά και τήν όλη συγκινητική παρουσία του έργοδότη του μέχρι και σήμερα, που ο άνηψιός μου βρίσκεται στο στάδιο της άποθεραπείας του, αίσθάνομαι τήν ανάγκη, σάν ελάχιστο χρέος να εκφράσω δημόσια τίς ευχαριστίες μου και όλης της οικογενείας μας προς τήν πλοιοκτήτρια εταιρία Μαυρακάκη «ΜΙΑΥΜΑΡ» και να τήν συγχαρώ για τήν «Ανθρώπινη» παρουσία της, σ' ένα τόσο, εύαίσθητο χώρο που τόσο πολύ είναι άπαραίτητος ο έξανθρωπισμός της εργασίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΟΣΟΠΟΥΛΟΣ
Μηχανικός Ε.Ν.
Καλυψούς 45, Πειραιάς

23 Ιουνίου 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

Τό 5% πρέπει νά καταβληθεῖ ἀμέσως

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ

Γιά πρώτη φορά ἀπό τόν Αὐγουστο τοῦ 1981, πού αὐξήθηκαν τότε οἱ συντάξεις τῶν συνταξιούχων Πλοιάρχων καί Μηχανικῶν Α' κατὰ 14%, σάν πρώτη δόση καθιέρωσης τοῦ 80% σέ τρία χρόνια, τό Διοικητικό Συμβούλιο τοῦ NAT στίς 14.3.88 σέ συζήτηση γιά τό πολυθρύλητο 80% ἀποφάσισε κατὰ πλειοψηφία τὰ ἑξῆς:

Αύξηση 5% στίς συντάξεις τῶν Πλοιάρχων καί Μηχανικῶν Α' τώρα καί ἐφ' ὅσον ἐπιχορηγηθεῖ μελλοντικά τό Ταμεῖο νά ἐπανεξετασθεῖ τό θέμα!

Ὁ μόνος πού μειώθηκε ἦταν ὁ πρόεδρος NAT, ὁ ὁποῖος ἀρνήθηκε τήν ἱκανοποίηση τοῦ πολύχρονου αἰτήματός μας, λόγω τῶν οικονομικῶν τοῦ Ταμεῖου καί τῆς εἰσοδηματικῆς πολιτικῆς τῆς Κυβέρνησης.

Ὁ πρόεδρος τοῦ NAT σάν πολιτικό πρόσωπο πού εἶναι ἔλαβε ἀρνητική θέση, ἐκτελώντας ἐντολές προϊσταμένων τοῦ οικονομικῶν ὑπουργῶν, παρά τό ὅτι ὀφείλε νά γνωρίζει καλλίτερα ἀπό κάθε ἄλλον τό πόσο δίκαιο εἶναι τό αἶτημά μας, τό τί ἔχομε προσφέρει καί τό τί συνεχίζουν νά προσφέρουν οἱ ἐν ἐνεργείᾳ συνάδελφοί μας στό NAT. Γιά τοὺς λόγους αὐτοὺς ὁ πρόεδρος τοῦ NAT ἔπρεπε νά ψήφιζε θαρραλέα ὑπέρ τῆς δικαίωσής μας καί ὄχι κατὰ.

Ὅμως, χρόνια τώρα, ὅταν γίνεται λόγος γιά δικαίωση τοῦ αἰτήματός μας, ἀκούγεται σέ ὑψηλό τόνο τό γνωστό τροπάριο τῶν οἰκτρῶν οικονομικῶν τοῦ NAT (οὐδεμία εὐθύνη ἔχουν οἱ πραγματικοὶ ναυτικοί) καί τῆς εἰσοδηματικῆς πολιτικῆς τῆς Κυβέρνησης τὰ δύο τελευταῖα χρόνια.

Εἶναι ἡ τροχοπέδη μὴ δικαίωσης πού λειτουργεῖ ἀποκλειστικά γιά τοὺς Πλοιάρχους καί Μηχανικούς Α' λές καί ἐμεῖς σάν πολῖτες δέν ἔχομε τὰ ἴδια δικαιώματα μέ τοὺς ἄλλους, λές καί ἐμεῖς εἴμαστε ὑπὸ τὴν χώρας τὰμ-τὰμ, λές καί ἐμεῖς δέν ἔχομε προσφέρει ἀπολύτως

τίποτα μετὰ τόσα πολλὰ χρόνια πραγματικῆς θαλάσσιας ὑπηρεσίας στήν Πατρίδα, στήν Ἑθνικὴ Οἰκονομία στή Ναυτιλία, στό NAT!

Τό κωμικοτραγικὸ τῆς ὑπόθεσης ὅμως εἶναι ὅτι σέ ἄλλους μέ μηδενικὴ ἢ ἐλάχιστη προσφορά στήν Ναυτιλία καί στό NAT, δόθηκαν καί δίνονται παροχές πολλῶν ἑκατομμυρίων δραχμῶν, χωρὶς ν' ἀκουσθεῖ καν ψίθυρος ψαλμοῦ ἀπὸ τό τροπάριο τῶν οικονομικῶν NAT καί τῆς εἰσοδηματικῆς πολιτικῆς τῆς Κυβέρνησης.

Σάν δικαιολογία πιπιλᾶνε τὴν γνωστὴ καραμέλα ὅτι ἡ Βουλὴ τῶν Ἑλλήνων ψήφισε τοὺς νόμους καί περὶ κοινωνικῆς πολιτικῆς τῆς Πολιτείας, πού ρήμαξαν τό ταμεῖο στό παρελθόν καί τώρα.

Πιστεύω ὅμως ὅτι πρῶτα ἀπ' ὅλα πρέπει νά δικαιώνονται αὐτοὶ πού πραγματικά πρόσφεραν, στήριξαν καί στηρίζουν τό ἀνάπηρο τώρα Ταμεῖο καί μετὰ ν' ἀκολουθοῦν οἱ ἄλλοι μέ ἐπιχορηγήσεις τοῦ κρατικοῦ κορβανά.

Ἀσφαλῶς ἡ συνταξιοδότηση θά ἦταν σωστὴ ἂν τό ὕψος τῆς σύνταξης τοῦ καθενὸς ἦταν ἀνάλογο τῶν εἰσφορῶν τοῦ στό ταμεῖο. Δυστυχῶς, γιά γνωστὸς λόγους, εἶναι ὄνειρο ἀπατηλό, γιά νά μὴ χρησιμοποιήσω τὴν ἄλλη λέξη, πού ὑπάρχει σέ ἄλλο μου κείμενο.

Αὐτὰ πρέπει νά εἰσηγοῦνται ἐνημερώνοντας σωστά καί ἀντικειμενικά τοὺς Ὑπουργοὺς Ναυτιλίας, Ἑθνικῆς Οἰκονομίας καί Οἰκονομικῶν, οἱ ὑπηρεσιακοὶ παράγοντες τοῦ YEN (Πρόνοια), τοῦ NAT καί οἱ τεχνοκράτες σύμβουλοι Ὑπουργῶν καί Ὁργανισμῶν.

Τώρα, ὀφείλουν νά κάνουν γνωστὸ στοὺς ἀναφερόμενους Ὑπουργοὺς, ὅτι τό ἀποφασισθέν ἀπὸ τό Διοικητικό Συμβούλιο NAT 5%, δέν εἶναι αὐξηση πού δέν ἐπιτρέπει ἡ εἰσοδηματικὴ πολιτικὴ, ἀλλὰ ἀρχὴ ἀποκατάστασης (δικαίωσης) πού διακόπηκε μετὰ τό 1981 τῆς μεγαλύτερης συνταξιοδοτικῆς ἀδικίας ὅλων

τῶν ἐποχῶν στὸν πλανήτη μας! Ἄν ἡ σύνταξή μας ἦταν τό 80% τοῦ σέ ἰσχύ συμβατικοῦ μισθοῦ τῶν ἐνεργῶν συνάδελφων μας, τότε ναί, τό 5% θά ἦταν αὐξηση.

Ἡ ἐπιβάρυνση τοῦ Ταμεῖου εἶναι 350 ἑκατομμύρια τὸν χρόνο, σταγόνα σέ ὠκεανό, ψίχουλα σέ σχέση μέ τὰ δισεκατομμύρια πού ἔχουν διατεθεῖ σέ παροχές ἀναδρομικῆς μάλιστα τοῦ NAT.

Δέν χρειάζονται μελέτες καί κόντρα μελέτες τοῦ τεχνικοῦ συμβούλου τοῦ YEN, οὔτε χρειάζεται νά εἶναι κανεῖς οἰκονομικὸς ἐγκέφαλος τοῦ ΟΟΣΑ γιά νά ὑπολογίσει τό 5%. Εἶναι κουκιά μετρημένα πού ἂν τό πάρουνε αὐτοὶ πού πραγματικά τό δικαιοῦνται θά εἶναι κατὰ 25 μέ 30% λιγότερα.

Ἀπὸ μελέτες ἔχομε χορτάσει, μπουχτήσαμε ἀρκετὰ χρόνια τώρα! Δέν δικαιολογεῖται καμμιά καθυστέρηση, καμμιά ἀναβολὴ στήν καταβολὴ τοῦ ἀποφασισθέντος 5%. Νά δοθεῖ ἀμέσως τώρα καί νά θεσμοθετηθεῖ τό συντομότερο δυνατόν ἡ σταδιακὴ ὑλοποίηση τοῦ 80% σέ τρεῖς τό πολύ ἐτήσιες δόσεις.

Σύμφωνα μέ παλιὰ ὑπόσχεση τῆς Κυβέρνησης, τό NAT νά ἐνταχθεῖ τό 1989 στὸν κρατικὸ προϋπολογισμό γιά νά σταματήσουν ἐπιτέλους τὰ χωρὶς δυνατότητα ἐξόφλησης δάνεια, καί ν' ἀποκατασταθοῦν πολὺχρονοι συνταξιοδοτικὲς ἀδικίες.

Ἐμεῖς, χρόνια τώρα, δέν ζητᾶμε τίποτα παραπάνω ἀπὸ τὰ σέ σκληρὸ συνάλλαγμα λεφτὰ μας (εἰσφορές) τὰ ποτισμένα μέ πάρα πολλές θυσίες, εὐθύνες, αἶμα καί ἀρμύρα.

Θά ἦταν ἀκρῶς διαφωτιστικὸ τό ἀποτέλεσμα μιᾶς μελέτης τοῦ τεχνικοῦ συμβούλου τοῦ YEN ὡς πρὸς τὴν σύνταξη πού θά παίρναμε Πλοῖαρχοι καί Μηχανικοὶ Α' (πραγματικοί, ὄχι «πέτοινοι») ἂν οἱ καταβληθείσης ἀσφαλιστικῆς εἰσφορῆς μας ἀντὶ τοῦ NAT «πήγαιναν» σέ κάποιον Ἀσφαλιστικὸ Ὁργανισμό,



EMBRICOS 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

έλληνικό ή ξένο.

Καί θά είμαστε ευγνώμονες αν είχαμε μία τέτοια μελέτη πού θά βούλωνε οριστικά τά στόματα ήλίθιων επικριτών του αιτήματός μας καί πού θά έκανε πολλούς άλλους ν' άλλοιθωρήσουν!

"Όλοι γνωρίζουν τό ύψος των εισφορών μας πρό τό ΝΑΤ πρό του 1980, μετά καί τώρα γιά τά μέ "Ελληνική σημαία, τά συμβεβλημένα καί τά ελληνόκτητα ανασφάλιστα πλοία, όπως γνωρίζουν πολύ καλά τίς συντάξεις πού παίρνουμε, άσχετα αν πολλοί ποιοούν την νήσα!!! "Όμως ή άπαράδεκτη αυτή συνταξιοδοτική μεταχείριση πού συνεχίζεται έδώ καί πολλά χρόνια σέ βάρος των βασιικών αίμοδοτών του ταμείου επιδρά άρνητικά στην καταπολέμηση της άνεργίας των ένεργών συναδέλφων (ό νοών νοείτο), στην "Εθνική Οικονομία καί στά έσοδα του ΝΑΤ.

"Αντίθετα, ξένοι άσφαλιστικοί "Όργανισμοί ή άσφαλιστικές εταιρίες θησαυρίζουν μέ την άθρόα άσφάλιση σ' αυτούς "Ελλήνων ναυτικών πού ύπηρετούν στα πολλά ανασφάλιστα αλλά καί "Ελληνικά καί συμβεβλημένα πλοία. Τόχω ξαναγράψει, θά είναι έπιεικώς ήλίθιος ό Πλοίαρχος ή ό Μηχανικός Α' πού θέλει ν' άσφαλισθεί στό ΝΑΤ καταβάλλοντας είσφορές 143.000 δρχ. μηνιαίως, γιά νά πάρει σύνταξη τό 60% του συμβατικού του μισθοϋ!

Τό φάρμακο θεραπείας της θλιβερης γιά την οικονομία μας καί τό ΝΑΤ κατάστασης είναι τό γνωστό καί δραστικό 80% πού δέν τό ύλοποιούν γιά λόγους πού μόνο στ' "Ανοικτά Χαρτιά ΕΤ 1 θά τους κάνουμε γνωστούς ("Αμήν καί πότε).

Προτιμούν τό Κάλμα ντό Μπραζίλ όπως λένε στην πανέμορφη Νοτιοαμερικανική χώρα της σάμπας, του καφέ καί του Πελέ πού οί ναυτικοί της έπαιρναν σύνταξη τόν μισθό (100%) των ένεργών συναδέλφων τους. Αυτό πρίν τριάντα χρόνια μέ τή Ναυτιλία της σέ βρεφική ήλικία.

"Εμείς βέβαια είμαστε παραδοσιακή ναυτική χώρα μέ υπεραιωνόβια Ναυτιλία χιλιάδων πλοίων καί ναυτεργατικό δυναμικό τό καλλίτερο στόν κόσμο (άναφέρομαι στην εποχή πού τά πληρώματα ήταν 100% "Ελληνικά).

Αυτά! NO COMMENTS! (χωρίς σχόλια).

Ευχόμεθα νά συνεχισθεί ή πολύτιμη συμπαράσταση πού ύπηρεξέ στον δίκαιο άγώνα μας ύλοποίησης του 80%. Οί ένεργειες είδικά των ΠΕΠΕΝ καί ΠΕΜΕΝ πρέπει νά γίνουν περισσότερο δυναμικές καί ούσιαστικές καί όχι μόνο φραστικές. Στά αιτήματα των εργαζομένων στην ξηρά πού άπεργούν γιά την επίλυση τους πρωτεύουσα θέση έχει τό συνταξιοδοτικό.

"Ετσι πρέπει ν' αντιμετωπισθεί από την ΠΝΟ καί τ' άδελφά σωματεία ΠΕΠΕΝ καί ΠΕΜΕΝ αυτό τό τόσο σοβαρό καυτό θέμα πού άφορά άμεσα όλους γενικά συνταξιούχους καί έν ένεργεια ναυτικούς.

"Άλλοι τρόποι καί ένεργειες άντιμετώπισης του είναι άπλως σαπουνόφουσκες. "Εμείς θάμαστε μαζί σας μία γροθιά!

Μέ την εύκαιρία αυτή θέλω νά συστήσω στους λίγους συναδέλφους πού θεωρούν τους έαυτούς των προνομιούχους λόγω τραπεζικών καταθέσεων ή έ-

πειδή κατέχουν θέση "Αρχιπλοίαρχου ή "Αρχιμηχανικού ή είναι μαγαζάτορες ή κτηματίες καί πιστεύουν ότι δέν είναι άνάγκη νά έγγραφούν μέλη στίς ΠΕΣΠΕΝ καί ΠΕΣΜΕΝ (κέφι τους καί καπέλο τους) νά βουλώνουν τό στόμα τους καί νά μή κάνουν είρωνικές ήλίθιες κριτικές γιά άγώνες πού μοναδικό σκοπό έχουν την συνταξιοδοτική δικαίωση. "Εμείς την σύνταξη την έχουμε άνάγκη, ζούμε μ' αυτή. Αυτοί, αν δέν την έχουν άνάγκη ή την χρησιμοποιούν οί κυρίες τους γιά κούμ κάν νά την έπιστρέψουν στό ΝΑΤ, καί νά πλένουν τό στόμα τους πρίν τ' άνοιξουν γιά νά κριτικάρουν συναδέλφους πού αναλώνουν πολύτιμο χρόνο της προσωπικής τους ζωής, χωρίς σέντσι άπολαυής γιά τά κοινά.

Μέ την εύκαιρία καλώ όλους τούς συναδέλφους νά έγγραφούν στίς "Ενώσεις, ή μηνιαία συνδρομή δέν φτάνει την αξία ενός πακέττου τσιγάρα, είναι καθήκον, όπως καθήκον είναι νά έλθουν στίς "Ενώσεις οί συνάδελφοι πού γιά διάφορους λόγους (πιθανόν άπογοητευθεί) έχουν καιρό νά φανούν.

Τέλος, εύχόμεθα ό "Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος ν' άσχοληθεί προσωπικά μέ τό θέμα του 5% ώστε νά μάς καταβληθεί τό συντομότερο δυνατόν.

Τό έλπίζουμε λόγω της ντομπροσύνης του. "Ιδωμεν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ

Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.
Σύμβουλος ΠΕΣΠΕΝ



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Πρεσβευτής καλής θέλησης καί συνεργασίας τών λαών

Τού κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Π. ΛΙΒΑΝΟΥ

Τό άρθρο πού ακολουθεί αποτελεί μία ελεύθερη μετάφραση τής ομιλίας τού κ. Γιώργου Π. Λιβανού, επομένου προέδρου τής BIMCO, πρὸς τοὺς συνέδρους τοῦ φετεινοῦ φόρουμ τών «Ποσειδωνίων».

Τό Παγκόσμιο Ἐμπόριο, χωρίς ἀμφιβολία, εἶναι ἡ γέφυρα καί ὁ διεθνὴς σύνδεσμος μεταξύ διαφορετικῶν πολιτικῶν συστημάτων καί πολιτισμῶν. Τό ἴδιο τὸ ἔμπόριο εἶναι μία δύναμη καλῆς θέλησης. Εἶναι αὐτὸ πού παρέχει οικονομική εὐημερία καί ἀνθρώπινη ἀλληλοκατανόηση καί στὶς περιοχές ἐκεῖνες πού εὐτυχοῦν νά ἔχουν θαλάσσιο ἔμπόριο, εἶναι κομιστὴς τοῦ ἴδιου τοῦ πολιτισμοῦ.

Ἀνὰ τοὺς αἰῶνες τὸ ἔμπόριο εἶναι συνδεδεμένο μὲ τὴ ναυτιλία, ἀπὸ τὴν ἀπλούστερη ἀρχική μορφή του μέχρι τὴν σημερινή μὲ τίς καθορισμένες ὑπηρεσίες καί τὴν ἐγγενῆ εὐελιξία πού παρέχει ἡ ναυτιλιακὴ βιομηχανία στὶς κοινωνίες ὅλου τοῦ κόσμου. Ἡ ἀλληλοεξάρτηση δημιουργήθηκε μεταξύ διαφόρων περιοχῶν — νότου καί βορρᾶ — ἀνατολῆς καί δύσης — μεταξύ αὐτῶν πού διαθέτουν καὶ αὐτῶν πού δὲν διαθέτουν προϊόντα βασιζόμενη ἀποκλειστικά στὸ ἔμπόριο. Οἱ διαθέσιμες στατιστικὲς δείχνουν νά ἐπιβεβαιώσουν αὐτὴ τὴν ὑπόθεση καί γιὰ νά ἀναφέρουμε μίαν ἢ δύο ἀπὸ αὐτές θά ἦταν ἀξιο λόγου νά σημειώσουμε ὅτι τὸ 1960 ἡ ἀναλογία τῶν διακινουμένων ἀγαθῶν ὡς πρὸς τὸ παγκόσμιο GNP ἦταν 2% ἐνῶ τὸ 1986 αὐτὸ τὸ ποσοστὸ πῆδησε στὸ 13% περίπου. Ἡ ἀνάγκη τῆς ἀνθρωπότητας γιὰ διεθνὲς ἔμπόριο ἐπαπλάσιασθηκε μέσα σὲ 26 χρόνια μόνον. Τὸ θαλασσινὸ ἔμπόριο τὸ 1986 περιλάμβανε ὄχι λιγότερους ἀπὸ 3.385 ἐκατ. τόννους καί 13.765 δισεκατομμύρια τὸννομῖλια! Οἱ σημερινές αἰσιόδοξες προβλέψεις ἀναμένουν μίαν πρόσθετη αὐξηση 2-3% τὸ 1988.

Ἀς συγκεντρωθοῦμε στὸ ρόλο τῆς ναυτιλίας στὴ διαμόρφωση τῆς ζωῆς καί εἰδικά στὴν ἀναγκαιότητα νά ἐπιτρέψουμε στὶς φυσικὲς δυνάμεις τῆς ἀγορᾶς νά ἀναλάβουν τὸν κινητήριο ρόλο τους.

Στὴν ἀρχὴ ὁ ἄνθρωπος ἦταν κυνηγός καί τροφολέκτης ἀλλὰ καθὼς οἱ κοινωνότητες ἀναπτύσσονταν γρήγορα στράφηκε πρὸς τίς ἀναγκαῖες δραστηριότητες τοῦ ἐμπορίου καί τῶν ἀνταλλαγῶν. Ὑποθέτω πὼς ἡ πρώτη ἀνταλλαγὴ θά ἦταν αὐτὴ τῆς συζύγου μὲ ἓνα σκοτωμένο βουβάλι. Ὅλα ἐξαρτῶνται ἀνὰ ὅτις ἀξίες εἶναι φυσικὲς ἢ ρεαλιστικὲς.



Ἀλλὰ σοβαρά, ἀν κάποιος παραδεχθεῖ ὅτι τὸ ἔμπόριο καί οἱ ἀνταλλαγές ἦταν μέρος τῆς ἀνάπτυξης τοῦ ἀνθρώπου, ὁποιοσδήποτε σίγουρα θά συμφωνεῖ ὅτι ἡ μεταφορὰ τῶν ἀγαθῶν αὐτῶν θά γίνονταν γρηγορότερα διὰ θαλάσσης. Ἀλλωστε ἡ ναυτιλία ἔχει μεγαλύτερη ἱστορία ἀπὸ τὸν τροχό. Σχεδὸν θά στοιχημάτιζα ὅτι τὸ πρῶτο ἔμπόριο ἐγένετο μὲ πλωτοὺς κορμούς πού μετέφεραν ἐμπορεύματα ἀπὸ τὴν μία παραλιακὴ κοινότητα στὴν ἄλλη. Ἡ ὁμορφία σ' αὐτὴ τὴν φανταστικὴ ἀλλὰ καθορισμένη ἐμπορικὴ πράξη εἶναι ἡ ἀνυπαρξία κατὰ τὴν ἐποχὴ ἐκεῖνη, κανόνων, κυβερνήσεων, κρατικῶν ἢ λιμενικῶν ἐλέγχων. Ἡ γέννηση σίγουρα τῆς ἐλεύθερης ἐπιχειρήσεως. Τὸ μαγικὸ ἀλλὰ φυσιολογικὸ σύστημα ἐπιτυχίας τῆς ἀνθρώπινης δραστηριότητος.

Αἰσθάνομαι σίγουρος ὅτι καί τὸ ἔμπόριο καί οἱ μεταφορές δὲν εἶναι ἀπλὰ ἐκδηλώσεις μιᾶς συνειδητῆς οικονομικῆς δραστηριότητος ἀλλὰ «ἐνστικτώδεις», μέρος τῆς κληρονομίας μας γιὰ ἐπιβίωση. Ἡ ἀρχικὴ ἐμπορικὴ πράξη ἦταν μοναδικὴ ἀλλὰ ἐξελίχθηκε γρήγορα σὲ μίαν σειρά ἐμπορικῶν πράξεων καί ὁ ἔμπορος ἐγένετο μεταφορέας πού μετέφερε τὰ ἐμπορεύματά του γιὰ νά τὰ πωλήσει μὲ κέρδος στὸν ἐπόμενο προορισμό. Αὐτὴ ἡ θεμελιώδης δυναμικὴ καί ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότητα ἔφερε τὴν εὐημερία μὲ τὴν μορφή ὑλικῶν ἀγαθῶν καὶ ἀνέσεων καί δυνάμωσε τὴν ἀλληλοκατανόηση διαφορετικῶν πολιτισμῶν καί παραδόσεων. Μεγάλοι πολιτισμοὶ ἀναπτύχθηκαν μὲ εὐημερία πού καλλιιεργήθηκα πάνω στὰ κύματα τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐμπορίου: Φοίνικες, Ἀχαιοί, Κρήτες, Ρωμαῖοι, Ἰσπανοί, Γενοβέζοι, Ἀγγλοὶ κλπ. Οἱ μεγάλες αὐτοκρατορίες ἐ-

ζησαν, ἐπιβίωσαν, ἀναπτύχθηκαν καί πέθαναν βασιζόμενες στὰ πλοῖα καί στὸ θαλασσινὸ ἔμπόριο. Παραδοσιακὰ ὑπάρχει ἀναγνώριση τῶν ἀμοιβαίων ἐνεργημάτων τοῦ χωρὶς περιορισμοὺς ἐμπορίου.

Ἀκόμα καί σὲ ἐποχές πολέμου τὸ ἔμπόριο συνεχιζόταν, παράδειγμα, δὲν ὑπῆρξε ἔλλειψη καλοῦ γαλλικοῦ κονιάκ στὴν Ἀγγλία κατὰ τοὺς πολέμους τοῦ Ναπολέοντα, ἐνῶ ἡ καταστροφὴ τοῦ τσαγιοῦ τῆς Βοστώνης ἀρχισε μίαν ἐπανάσταση πού δημιούργησε ἓνα νέο ἔθνος ἀλλὰ τὸ βρετανικὸ τσάι ἦταν διαθέσιμο γιὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς στρατιῶτες, τοὺς Γιάνκηδες ἐπαναστάτες ὅταν ἀναπαύονταν.

Ἡ ρομαντικότης τοῦ ἐμπορίου καί τῆς ναυτιλίας εἶναι ἀκόμα καί σήμερον ἀπὸ τίς κύριες αἰτίες γιὰ νά ἀσχοληθεῖ κανεὶς μὲ αὐτά. Ὅπωςδήποτε ὁποῖος ἀσχολήθηκε τὰ τελευταῖα χρόνια μὲ τὸ ναυτιλιακὸ ἔμπόριο κατὰ τὴ μακρόχρονη κρίση δύσκολα μπορεῖ νά ἰσχυρισθεῖ ὅτι ἡ αἰτία προσέλευσής του ἦταν τὸ κέρδος καί τίποτα ἄλλο. Αὐτὸς ὁ συναισθηματικὸς δεσμός μὲ τὴν ναυτιλία ἔχει προσελκύσει ρομαντικούς καί φωτισμένους ἀνθρώπους δημιουργώντας μίον μοναδικὴ ἀδελφότητα πού διάπερνά σχεδὸν ὅλα τὰ πολιτικὰ καί φυσικὰ σύνορα.

Ὁ κοινὸς συντελεστής μπορεῖ νά δεῖχθεῖ σὲ ἓνα ὄργανισμὸ ὅπως ἡ BIMCO πού ἀποτελεῖται ἀπὸ μέλη πού δρῶν σὲ 104 χώρες. Εἶμαι πολὺ περήφανος καί τὸ θεωρῶ ὄχι μόνον προνόμιον ἀλλὰ καί πρόκληση νά εἶμαι ὁ ἐπόμενος πρόεδρος τῆς BIMCO, ἐνός μὴ πολιτικοῦ ὁργανισμοῦ στὴν ὑπηρεσία τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας. Ἡ ναυτιλία εἶναι ἓνα θεμέλιο πάνω στὸ ὁποῖο μπορεῖ νά θε-

μελιωθεί ή παγκόσμια ειρήνη και άλλη-λοκατανόηση και ή BIMCO μέ τον άπο-τελεσματικό όργανισμό της είναι από τούς κύριους ύποστηρικτές αυτού τού σκοπού. "Ας σημειωθεί ότι από τίς λιγότερες γνωστές ύπηρεσίες πού παρέχει ή BIMCO στά μέλη της είναι ή είσπραξη μέ διαπραγμάτευση περίπου 10.000 δολλαρίων ήμερησίως από κατοπληρω-τές. Τί περιμένετε λοιπόν όσοι δέν είστε μέλη;

Πρέπει νά πώ ότι στον τομέα τού έμ-πορίου είμαστε ανταγωνιστές. Μοιρα-ζόμαστε κοινά προβλήματα, κοινές προσδοκίες και προκλήσεις. Θά μπο-ρούσαμε νά πούμε ότι «είμαστε όλοι στην ίδια βάρκα» και γι' αυτούς πού εί-ναι συνηθισμένοι στην γλώσσα των κομπούτες θά έλεγα ότι είμαστε «φιλι-κοί πρὸς τόν χρήστη».

"Ίσως τό κοινότερο έμπόδιο στην οι-κονομική ανάπτυξη και συνεπώς ευημε-ρία είναι τά άφύσικα έμπόδια στό έμπό-ριο. Τέτοια έμπόδια μπορούν νά είναι τό άκραιο έμπάργκο ή ό άποκλεισμός σέ καιρό πολέμου ή άκόμα και νόμιμες με-θόδοι, φόροι διάκρισης και προστατευ-τικά μέτρα. Τίς περισσότερες φορές τέ-τοια μέτρα έχουν αίτια πολιτικές άνάγ-κες και έτσι εξυπηρετούν μόνο τόν άν-ταγωνισμό και τήν λήψη άντιμέτρων.

Βήμα πρὸς βήμα αυτό κλιμακώνεται και μέτὸν καιρό οδηγεί σέ μία γενική άν-τιπαράθεση και άναγκαστικά σέ μία ύ-στερική ψυχολογία έμπορικού πολέμου πού δυσκολεύει τή θέση τού καθενός. "Όταν ή λογική απομακρύνεται οί σπα-τάλες, τό μίσος και ή άσχημη συμπερι-φορά γίνονται καθημερινές έκδηλώ-σεις. "Ακόμα περισσότερο όταν όρθώ-νονται τέτοια έμπόδια, γίνεται δυσκο-λότερη ή εξέλιξη των διακρίσεων, των κακών συνηθειών και ή άποκλιμάκωση αὐτῶν των μέτρων. Θά μπορούσα νά ύ-περβάλλω και νά πώ ότι αυτή ή κατά-σταση μπορεί νά οδηγήσει σέ ολοκλη-ρωτική σύρραξη αλλά θά άρκεστώ νά πώ ότι τά έμπόδια στό έμπόριο και στην ναυτιλία είναι άνάθεμα γιά τήν ειρήνη.

Δυστυχώς σήμερα υπάρχουν πολλά παραδείγματα τέτοιων έμποδίων σέ πολλά σχήματα και μεταμφιέσεις. Γενι-

κά είναι γνωστά σάν μέτρα προστατευ-τισμού. Είναι πρὸς τό συμφέρον μας νά στείλουμε ένα μήνυμα στίς κυβερνή-σεις μας νά άντιταχθούν σ' αυτά τά μέ-τρα. Είναι καταπιεστικά και μακροχρό-νια, άναποτελεσματικά και άντιπαραγω-γικά και είναι άναγκαίο γιά τό διεθνές συμφέρον και τήν ειρήνη νά στείλουμε στίς πατρίδες μας ένα καθαρό μήνυμα ώστε οί κυβερνητικές άρχές μας νά άν-τιταχθούν σ' αυτά τά μέτρα.

"Όλοι γνωρίζουμε γιά τήν νέα έμ-πορική νομοθεσία πού εφαρμόζει τό μεγα-λύτερο έμπορικό έθνος. "Αναφέρομαι στην άναθεώρηση τού φορολογικού κώ-δικα των ΗΠΑ. Αυτό είναι ένα παράδειγ-μα μέτρων άντιποίνων και ένα παρά-δειγμα τάσης πρὸς τόν προστατευτι-σμό. "Ο ίδιος ό νόμος τείνει νά προκαλεί συγχύσεις στην παρούσα διατύπωση του. Οί άρχές των ΗΠΑ άνακοίνωσαν ό-δηγίες έπεξήγησης πού ήταν τόσο ύ-περβολικές όπως τό νά προσπαθείς νά σκοτώσεις ένα κονούπι μέ κανόνι. "Η καταχώρηση των πληροφοριών και οί έ-πιθεωρήσεις θά κοστίσουν στην πραγ-ματικότητα περισσότερο από τά έσοδα πού θά είσπραχθούν από τήν εφαρμογή τής Πράξης. Σάν πρώτη αντίδραση μπο-ρούμε νά σημειώσουμε ότι ή Πράξη έχει τόσο διαστρεβλωθεί από τήν άρχική σύλληψη της ώστε νά προσπαθεί νά προχωρήσει πέρα από άπλά μέτρα προ-στατευτισμού και νά καλύψει άλλους τομείς, όπως ή ευθύνη των έταιριών και ή προστασία τού περιβάλλοντος που δυστυχώς, τολμώ νά προβλέψω, ότι δέν θά ώφεληθούν ούτε τόν "Αμερικανικό Λαό, ούτε τήν ναυτιλία, τό περιβάλλον και τό ίδιο τό έμπόριο. Σέ άντίθεση οί διαπραγματεύσεις γιά έλεύθερο έμπό-ριο μεταξύ ΗΠΑ/Καναδά άν και έχουν μικρότερες έπιπτώσεις στην ναυτιλία είναι θετικές.

Σέ μία έποχή πού ή χώρα μέ τούς πε-ρισσότερους κανονισμούς — οί "Ηνω-μένες Πολιτείες τής "Αμερικής — πρα-κτικά έξαλείφει τούς κανονισμούς στίς μεταφορές και επιβάλλει άλλαγές στίς σιδηροδρομικές και άεροπορικές γραμ-μές είναι παράδοξο νά βλέπει κανείς τήν Εύρωπαϊκή κοινότητα νά άναπτύσ-

σει τό δικό της δίκτυο κανονισμών. Συμ-φωνώ μέ τήν άναγκαιότητα ενός γενι-κού δικτύου κανονισμών πού θά έφαρ-μόζονται σέ όλη τήν Κοινότητα, και θά έξασφαλίζουν ότι τά πρότυπα άνταγω-νιστικότητας έχουν ίση ύποστήριξη. Οί άρχές τής Συνθήκης τής Ρώμης γιά τόν έλεύθερο άνταγωνισμό θά πρέπει πάν-τα νά είναι τό φῶς πού θά καθοδηγεί τίς διαπραγματεύσεις.

Οί θαλάσσιες γραμμές πρέπει πάντα νά μένουν έλεύθερες από παράλογες πράξεις, κανονισμούς και μέτρα προ-στατευτισμού. "Ενα έλεύθερο σύστημα θαλασσιών μεταφορών έξασφαλίζει ύ-γιη και δίκαιο άνταγωνισμό. Αὐτός ό στόχος θά έξασφαλίσει άποτελεσματι-κή έξυπηρέτηση γιά τόν χρήστη και τόν καταναλωτή. Οί κανονισμοί τού έμ-πορίου πρέπει νά κρατηθούν σέ ένα άναγ-καίο μίνιμουμ, οδηγώντας στην φυσική εξέλιξη των δυνάμεων τής έλεύθερης άγοράς.

"Ενα δεύτερο έμπόδιο, λιγότερο φα-νερό αλλά έπίσης άποτελεσματικό είναι ή πληθώρα κανονισμών στην ναυτιλια-κή βιομηχανία πού έχουν τήν τάση νά ύ-πονομεύουν τήν βασική οικονομία τής βιομηχανίας μας. Σάν μία ύπεύθυνη και έπαγγελματική τάξη, άναγνωρίζουμε σίγουρα τήν άνάγκη γιά κανονισμούς σχετικά μέ τήν ασφάλεια ή τήν προστα-σία τού ευαίσθητου περιβάλλοντος από τήν έντονη βιομηχανική δραστηριότη-τα.

Καθώς ή ναυτιλιακή βιομηχανία έχει ύποστεί τήν όρμη τής πρόσφατης τάσης γιά περισσότερους κανονισμούς, είμα-στε άντιμέτωποι μέ μία σειρά κανονι-σμών σχετικά μέ τήν κατασκευή, τόν χειρισμό, τήν επάνδρωση κλπ. μερικές φορές μέ πολλά παραρτήματα συνδε-μένα και μέ άποτέλεσμα τήν πλήρη σύγ-χυση. "Ενα τέτοιο παράδειγμα είναι ή ΜΑΡΡΟΛ όπου οί κανονισμοί επέβαλαν τήν συμμόρφωση στά πλοία πρίν άκόμα δημιουργηθούν έπαρκείς έγκαταστά-σεις ύποδοχής των λυμάτων στην ξη-ρά.

Γιά νά μήν παρεξηγηθώ θά ύπογραμ-μίσω ότι ύποστηρίζω τήν έργασία τού κύριου σώματος πού άσχολεϊται μέ τήν

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

διεθνή νομοθεσία της ναυτιλίας, δηλαδή του IMO. Είναι μία τρομακτική, θετική μορφή της ναυτιλίας σήμερα. Παρόλα αυτά πρέπει να πιέσουμε τις κυβερνήσεις μας να καλύτερέσουν το κλίμα των κανονισμών λαμβάνοντας υπόψη τους τις δυσκολίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και τα οικονομικά εμπόδια που αντιμετωπίζουμε. Οι κυβερνήσεις μας ως μας αφήσουν αρκετό χρόνο για να αφομοιώσουμε τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των νέων κανονισμών και να πληροφορηθούμε τους νομοθέτες μέσα από την πείρα μας για τα πραγματικά πλεονεκτήματα προς την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Οι κυβερνήσεις και τα διεθνή νομοθετικά σώματα πρέπει να εξετάσουν την αποτελεσματικότητα των σημερινών κανονισμών πριν την δημιουργία καινούργιων. Οι συνθήκες αλλάζουν και μπορεί να είναι περισσότερο σωστή ή παραγραφή των παλαιών κανονισμών που έχουν πλέον ξεπεραστεί από τα πράγματα πριν την εφαρμογή καινούργιων.

Υπάρχει μία τάση να σχεδιάζονται οι κανονισμοί με βάση το χειρότερο σενάριο που θα μπορούσε να συμβεί. Με άλλα λόγια, οι κανονισμοί σχεδιάζονται να αντιμετωπίσουν καταστροφικά γεγονότα, σαν να πρόκειται μόνο να ικανοποιήσουν την κοινή γνώμη και τις πιέσεις του τύπου. Μία περισσότερο προσχεδιασμένη προσέγγιση στο θέμα αυτό θα ήταν μία επιθυμητή βοήθεια με μικρό κόστος.

Το τελευταίο σχόλιο μου απευθύνεται στο ίδιο θέμα από διαφορετική σκοπιά. Αναφέρεται στις φυσιολογικές φιλοδοξίες των αναπτυσσόμενων χωρών για να δημιουργήσουν τους δικούς τους εμπορικούς στόλους. Καταλαβαίνουμε την πρόκληση σε τέτοιες περιπτώσεις να καταφύγουν σε μέτρα προστατευτισμού γιατί είναι η ανθρώπινη φύση να είμαστε κύριοι της τύχης μας και να επιδιώκουμε την ανεξαρτησία μας. Όμως, υπάρχουν καλύτερα μέσα για την επιτυχία αυτών των σκοπών. Όπως ανέφερε ο Πρόεδρος της BIMCO, κ. Χέλμουτ Σόχμεν, στην ετήσια αναφορά του, ένα αναπτυσσόμενο έθνος πρώτα θα πρέπει να εξασφαλίσει την επιτυχία μίας εμπορικής επιχείρησης και μετά να αναζητήσει έναν εμπορικό συνεργάτη από ένα ναυτιλιακό έθνος. Αν η συμφωνία γίνει στη βάση της ίσης διαμοίρασης των κινδύνων και των κερδών, η σχέση αυτή θα πρέπει να είναι υγιής και αποδοτική για όλους τους συμμετέχοντες.

Είμαι σίγουρος ότι με αυτή την φιλοσοφία δεν πρόκειται να υπάρξει έλλειψη ενδιαφερομένων για τέτοιες μικτές επιχειρήσεις ή για την οικονομική τους χρηματοδότηση.

Υποστηρίζω ότι ο ανταγωνισμός είναι υγιής όσο είναι δίκαιος. Ο ανταγωνισμός όμως απαιτεί την διεθνή ανάπτυξη και στην τεχνολογία και στην ποιότητα

των προϊόντων. Είναι πιθανώς, ο καταλύτης για την αποτελεσματική ανάπτυξη. Ζούμε σε ένα ραγδαία μεταβαλλόμενο κόσμο που γίνεται περισσότερο απαιτητικός από το κάθε άτομο. Η ταχύτητα της διακίνησης των πληροφοριών αυξάνεται και μαζί της η απαίτηση για γρήγορη λήψη των σημαντικών αποφάσεων. Στόν ναυτιλιακό τομέα, όσο περισσότερο σύγχρονος ο στόλος τόσο εξελιγμένη είναι η τεχνολογία των τηλεπικοινωνιών και η ροή των πληροφοριών και μεγαλύτερη η ανάγκη για εκπαιδευμένη διοίκηση και προσωπικό.

Καταλαβαίνω το δίλημμα που αντιμετωπίζουν τα αναπτυσσόμενα έθνη. Ο ανταγωνισμός φαίνεται αθέμιτος από την δική τους σκοπιά, όταν βλέπουν τα σύγχρονα πλοία που χρησιμοποιούν οι καθιερωμένοι πλοιοκτήτες, αλλά αυτό που δεν φαίνεται άμεσως είναι η τεχνολογία των εγκαταστάσεων της ξηράς που είναι αναγκαία για να χρησιμοποιηθούν τέτοια πλοία. Η μηχανή — της θάλασσας και της ξηράς — πρέπει να αλληλοεπιδρά.

Η εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας έχει αποτέλεσμα χιονοστιβάδας. Οι περισσότεροι από οδς είχατε παρόμοια εμπειρία όταν εφαρμόσατε την απόφαση να αυτοματοποιήσετε τα γραφεία σας ή να βελτιώσετε τις εν πλώ εργασίες των πλοίων με την εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας. Ξαφνικά όλα τα επιμέρους τμήματα της επιχείρησής σας απαιτούν την τελευταία τεχνολογία για να επιτύχουν τον ύψελότερο βαθμό αλληλεπιδράσης και αποτελεσματικότητας. Η τεχνολογία είναι πιθανώς η ακριβότερη έρωμένη που είχε ποτέ ο άνθρωπος — αλλά σ' αυτή την περίπτωση δεν είναι καθόλου πολυτέλεια!!

Η τεχνολογική ανάπτυξη στο δυτικό κόσμο έχει επιταχυνθεί με γρήγορο βήμα και πρέπει όλοι να καταλάβουμε ότι το χάσμα μεταξύ αναπτυσσόμενων και αναπτυσσόμενων εθνών θα μεγαλώσει προς ζημία όλων των εθνών, εκτός αν φτάσουμε σε μία σταδιακή ισοότητα στον τεχνολογικό τομέα. Η ναυτιλία πρέπει να είναι ένας προοδευτικός διανοούμενος που θα αναπτύσσει την αλληλοκατανόηση και μία αποδεκτή πλατφόρμα για την μεταφορά αυτής της τεχνολογικής εμπειρίας.

Ο στόχος μας πρέπει να είναι η συνεργασία, όχι η αντιπαράθεση.

Υπάρχουν αρκετές ευκαιρίες για την ίδρυση κοινών επιχειρήσεων μεταξύ παραδοσιακών και αναπτυσσόμενων ναυτιλιακών εθνών που θα εξασφάλιζαν την αναγκαία μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας. Στην BIMCO προάγουμε αυτή τη φόρμουλα: ΕΜΠΕΙΡΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ — ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ — ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ.

Εμμένω στην αντίληψη ότι το ναυτιλιακό εμπόριο είναι πρωταρχικά μία πράξη καλής θέλησης. Μεταφέρει μαζί του τα χαρακτηριστικά των πολιτισμών, των εθίμων και της ανθρώπινης συμπεριφοράς και συνεργασίας για την δημιουργία μίας καλύτερης αλληλοκατανόησης μεταξύ των λαών. Η ναυτιλία είναι επίσης ένας σημαντικός παράγοντας στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού, πολλά πλοία είναι επανδρωμένα από πολυεθνή πληρώματα που συνεισφέρουν σημαντικά στην παγκόσμια ευημερία.

Οι έμποροι πρέπει να γνωρίζουν και να σέβονται τους γείτονές τους ώστε η ειρήνη και η ευημερία να μας παρέχουν μία καλύτερη ζωή.

Η ναυτιλία απαιτεί την ειρηνική συνύπαρξη αν πρόκειται να είναι ο κομιστής μίας καλύτερης ζωής για όλους και θα μπορέσει να αναπτυχθεί μόνο σε μία αδέσμευτη αγορά.

Ας συνδυάσουμε τις προσπάθειές μας όλοι έμεις οι έμποροι, ναυτικοί, συνάδελφοι και ανταγωνιστές. Ας προσπαθήσουμε όλοι να πείσουμε τις κυβερνήσεις μας.

— Νά προβληματιστούν σωστά και να υιοθετήσουν τους ελάχιστους ρεαλιστικούς κανονισμούς στον χώρο της Ναυτιλίας, τους οποίους να κάνουν περισσότερο αποδεκτούς.

— Νά αποδεχθούν μία πολιτική λογικού διαμοιρασμού του εμπορίου και να αντιταχθούν σε κάθε πολιτική που είναι βασισμένη μόνο στο γόητρο, και βεβαίως να απορρίψουν κάθε μορφή

— προστατευτισμού με κάθε κόστος και υπό οποιονδήποτε μανδύα.

Σε όλους εύχομαι κάθε επιτυχία για να προάγουμε την αλληλοκατανόηση και την καλή θέληση, επιτυχία στις εμπορικές συμφωνίες, επιτυχία στην ναυτιλία. Αν είσσε στην ναυτιλία — την έχετε κερδίσει με την σκληρή δουλειά σας.

Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ

ΜΕΓΑΛΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΚΤΗΜΑ
100 ΣΤΡΕΜ. ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΥΡΩΝ ΕΥΒΟΙΑΣ
(ΝΙΜΠΟΡΙΟ)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Τηλ. 3608834 - 4178989



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία
σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286
ΤΕΛΕΞ 213464, 241564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELPERSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

ΟΙ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

ΟΙ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ (P AND I CLUBS)

Η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχουν τα Clubs στους πλοιοκτήτες, μολοντί ως ένα βαθμό είναι συμπληρωματική της ασφάλισης πλοίων, έχει αποκτήσει δική της υπόσταση και δική της σημασία. Σήμερα η κάλυψη των Clubs έχει επεκταθεί σε εύρύ κύκλο κινδύνων που ονομάζονται «κλάσεις κινδύνων» και περιλαμβάνουν: την κλάση I, P & I, την «κλάση II, κίνδυνοι πολέμου» και την «κλάση III, FDD» (freight, demurrage, defence). Κάθε μέλος που εισέρχεται στο Club μπορεί να επιλέξει την κλάση ή τις κλάσεις που θέλει.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι διάφορες κλάσεις κινδύνων των Clubs είναι οικονομικά ανεξάρτητες, ή μία δεν επιδοτεί την άλλη. Έτσι μία κακή χρονιά στην «κλάση ναύλου» ή την «κλάση απεργίας» δεν συμψηφίζεται με μία αποδοτική χρονιά της «κλάσεως κινδύνων πολέμου». Λέγεται ότι το P (προστασία) αναφέρεται σε ευθύνες οφειλόμενες στην πλοιοκτησία, ενώ το I (αποζημίωση) αναφέρεται στην εκμετάλλευση του πλοίου. Στην πράξη όμως οι δύο αυτές έννοιες έχουν εννοποιηθεί σε μία μοναδική κλάση.

Ο πίνακας των κινδύνων που καλύπτουν σήμερα τα Clubs έχει ως ακολούθως: Κίνδυνοι συγκρούσεως για δαπάνες τυχαίες και απρόβλεπτες οφειλόμενες σε σύγκρουση με κάθε άλλο πλοίο (running down clause, ρήτρα συγκρούσεως), αποζημίωση θανάτου, τραυματισμού ή ασθενείας επιβαινόντων του πλοίου, ζημιές και βλάβες σε εγκαταστάσεις μόνιμες ή επιπλέουσες, λιμένες, δεξαμενές, προκυμαίες και προβλήτες, ζημιές σε άλλο πλοίο εκτός συγκρούσεως, δαπάνες και έξοδα αναστάσεως, κουφισμού, ανέλκυσεως, καταστροφής, σημάσεως ναυαγίου, μι-

σθοί λόγω αργίας εκ ναυαγίου, δαπάνες αντικαταστάσεως πληρωμάτων, έξοδα παλιννοστήσεως πληρωμάτων, απώλειες συνεπεία ναυτικού ατυχήματος, δαπάνες διασώσεως κινδυνευόντων. Έξοδα και δαπάνες λιμένων και αλλαγής πορείας προς αποβίβαση επιβατών ή περίθαλψη ασθενών ή τραυματιών του πλοίου. Στή ναυαγίαρση, για το τμήμα που δεν καλύπτει η ασφάλεια του πλοίου ή ο ιδιοκτήτης του πλοίου. Ευθύνη για τη ρύπανση με πετρελαιοειδή και έξοδα καθαρισμού. Ευθύνη εκ της ρυμουλκικής συμβάσεως οι όροι της οποίας έχουν γίνει αποδεκτοί από το Club. Δαπάνες καθάρσεως και απολυμάνσεως του σκάφους. Πρόστιμα λόγω παραβάσεων τελωνειακών κανονισμών, μεταναστεύσεως, απάτης, ρυπάνσεως. Ευθύνη για απώλειες και ζημιές φορτίου εφόσον η μεταφορά πραγματοποιείται με ναυλοσύμφωνο κατά τους κανόνες Χάγης - Βίσμπυ ως προς την ευθύνη.

Συνεισφορά σε κοινή άβαρία ή ναυαγίαρση επιφέρουσα διακοπή του συμβολαίου μεταφοράς. Έξοδα καθαρισμού ρυπάνσεως.

Ός προς το φορτίο ή παρεχόμενη από το Club κάλυψη περιλαμβάνει την αποζημίωση των μελών του για ευθύνες προερχόμενες από: απώλειες, ελλείμματα, ζημιές ως και κάθε άλλη ευθύνη λόγω καταγγελίας της συμβάσεως εκ μέρους μέλους του Club ή μέλους του πληρώματός του. Κάλυψη των υποχρεώσεων φορτώσεως, χειρισμού, στοιβασίας, μεταφοράς, φυλάξεως, επιμελείας, εκφορτώσεως και παραδόσεως του φορτίου ως και ανικανότητας προς πλούν του ασφαλισμένου πλοίου. Συμπληρωματικές δαπάνες εκφορτώσεως ή παρακαταθέσεως βλαμένου φορτίου.

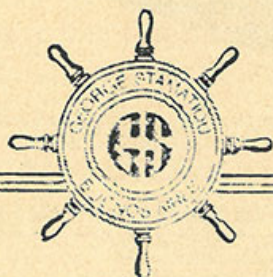
Ευθύνες εκ της φορτωτικής, της καλύψεως αυτής υποκείμενης σε όρισμένες περιοριστικές ρήτρες. Της καλύψεως αυτής εξαιρούνται οι περιπτώσεις φορτωτικών με έσφαλμένους όρους, φορτωτικών πρό ή μεταχρονολογημένων ως και εκφορτώσεως σε λιμένα διάφορο του προβλεπόμενου στο ναυλοσύμφωνο ή δολίας διαρρήξεως του ναυλοσύμφωνου.

Τό P + I Club είναι κάτι περισσότερο από ασφάλεια. Γιατί εκτός από τις ανωτέρω καλύψεις κινδύνων, προσφέρει ένα χώρο όπου οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν από κοινού τις δυσκολίες τους, όπου μπορούν να βρουν οικονομικές και άλλες βοήθειες και όπου μπορούν να διακανονίσουν διάφορες υποθέσεις τους. Στη διάθεση των μελών τελεί μία ολόκληρη υπηρεσία χειρισμού και ρυθμίσεως απαιτήσεων ή οποια προϋποθέτει νομικές συμβουλές για όλα τα θέματα και όλες τις περιπτώσεις της μεταφοράς, όπως είναι η διατύπωση φορτωτικών και ναυλοσυμφώνων και η δημοσίευση πολύτιμων δελτίων πληροφοριών. Περιλαμβάνει επίσης την εξυπηρέτηση των μελών στον τομέα της προλήψεως απωλειών και ζημιών, την ενημέρωσή τους για τις μεταβολές της παγκόσμιας ναυτικής νομοθεσίας και άκόμα την εξασφάλιση παντοειδούς βοήθειας σε παγκόσμιο επίπεδο ως και την παροχή έγγραφων διαφόρων μορφών.

Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα που προσφέρουν τα Clubs είναι η μοναδική στο είδος της υπηρεσία των Managers. Σε περίπτωση μεγάλων απαιτήσεων και δικών, αυτοί αναλαμβάνουν τις διαπραγματεύσεις και τους διακανονισμούς έχοντας στη διάθεσή τους ένα πολυάριθμο και εξειδικευμένο προσωπικό. Στά περισσότερα Clubs η εξουσί-

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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



GEORGE STAMATIOU

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:
PERU 1182/88
BUENOS AIRES

των Managers είναι πολύ έκτεταμένη όσον αφορά τον χειρισμό των υποθέσεων έξ ατυχημάτων και τη λήψη των αποφάσεων. Έλέγχουν και διευθύνουν τον διακανονισμό των απαιτήσεων και τις νόμιμες διαδικασίες που συνεπάγεται κάθε απώλεια, ζημία ή ευθύνη για την οποία το μέλος είναι ασφαλισμένο. Απαιτούν από τα μέλη τους να πάρουν κάθε αναγκαίο μέτρο σχετικό με τον χειρισμό των απαιτήσεων ή ακόμα να προβούν σε συμβιβασμό ή διακανονισμό της απαίτησεως. Χωρίς φυσικά ή παρέμβαση αυτή να σημαίνει ότι αναδέχονται οποιαδήποτε ευθύνη από την έκβαση της δίκης.

Ένα άλλο είδος εξυπηρέτησεως είναι η παρεχόμενη από τους «ανταποκριτές» του Club. Πράγματι τα περισσότερα Clubs διαθέτουν ένα παγκόσμιο δίκτυο εταιριών που λειτουργούν ως τεχνικοί σύμβουλοι και είναι γνωστοί ως αντιπρόσωποι ή ανταποκριτές, οι οποίες παρέχουν στα μέλη του Club συμβουλές και ειδικές γνώσεις στις χώρες που διαμένουν τα μέλη. Μερικά Clubs διαθέτουν 400 και πλέον τέτοιους ανταποκριτές σ' όλο τον κόσμο. Μολονότι συχνά αποκαλούνται «πράκτορες» του Club δεν είναι πράγματι πράκτορες του και δεν δεσμεύουν το Club. Γι' αυτό και δεν έχουν δικαίωμα να προβαίνουν σε διακανονισμούς απαιτήσεων ή σε δικαστική επίλυσή τους. Η συνθησέτερη υπηρεσία που προσφέρουν συνίσταται στη διεξαγωγή έρευνών και στην υπόδειξη διακανονιστικών άβαριών. Διατηρούν όμως καλές σχέσεις με όλες τις υπηρεσίες που μπορούν να βοηθήσουν ή να εξυπηρετήσουν τα μέλη του Club στον λιμένα που έδρεύουν, όπως είναι

οι Διευθύνσεις των λιμένων, τα Λιμεναρχεία, οι Τελωνειακές Αρχές, η Αστυνομία, η Πλοηγική Υπηρεσία, οι εταιρίες φορτηγίων, ρυμουλκών, παρακαταθκών κ.λ.π. Τα Clubs πάντως επιστούν την προσοχή των μελών τους στη σημασία που έχει το να γνωρίζουν οι πλοίαρχοι τους «ανταποκριτές» του Club στα ξένα λιμάνια προς αποφυγή δυσάρεστων συνεπειών. Γιατί ο πλοίαρχος που αγνοεί το όνομα του Club στο οποίο ανήκει ο πλοιοκτήτης του ή ακόμα που αγνοεί ότι ο ναυλωτής έχει πολύ συχνά συμφέροντα αντίθετα με τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη, ενδέχεται να δώσει πληροφορίες στον αντιπρόσωπο του ναυλωτή και όχι του Club στο οποίο ανήκει ο πλοιοκτήτης του.

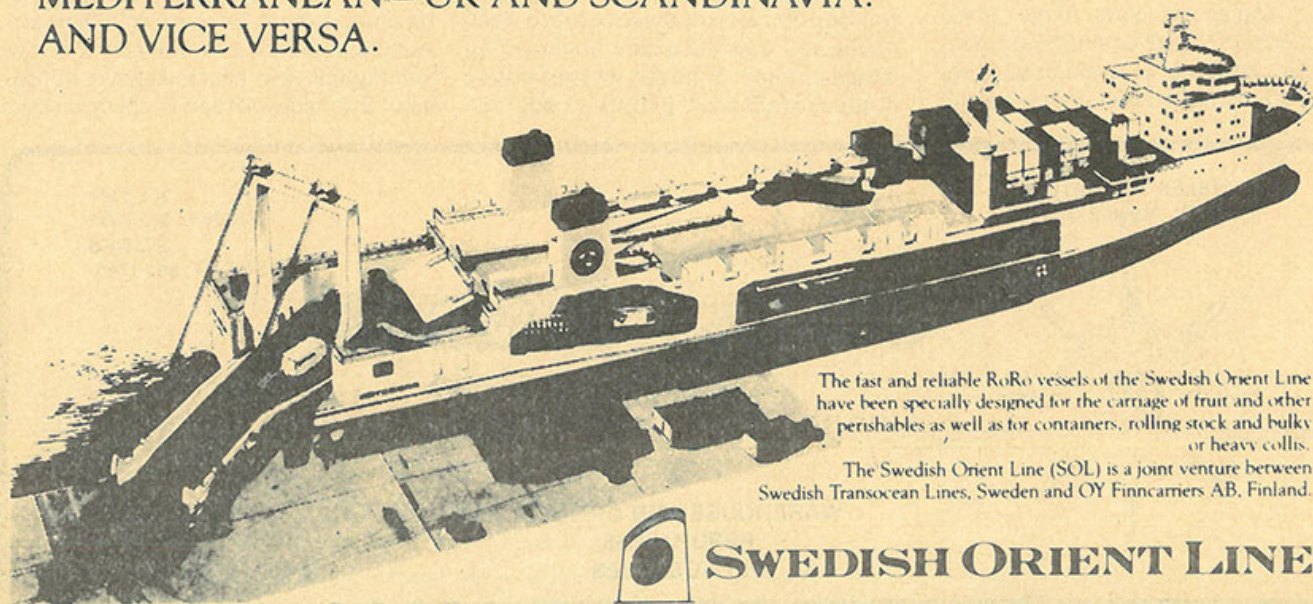
Τέλος ένας σημαντικός τομέας υπηρεσιών που παρέχει το P + I Club στα μέλη του είναι η βοήθεια για την αποδέσμευση του πλοίου σε περίπτωση απαγορεύσεως απόπλου λόγω απαιτήσεων επί του φορτίου. Η βοήθεια αυτή αναφέρεται συνήθως ως «έγγυηση» μολονότι είναι απλώς μία επιστολή δεσμεύσεως του Club ή οποία τεχνικώς δεν αποτελεί έγγυηση. Αυτό συμβαίνει όταν μέσα στη διαδικασία του ναυτικού θεσμού κατασχέσεως των πλοίων, επιβάλλεται η κατάθεση έγγυσεως στο δικαστήριο. Η από το Club κατάθεση τέτοιας έγγυσεως δεν αφορά κυρίως το δικαστήριο δεδομένου ότι ο διακανονισμός αυτός αποτελεί θέμα ιδιωτικής συμφωνίας μεταξύ του Club και του επισημούντος. Και σημαίνει ότι στην περίπτωση που ο επισπεύδων δέχεται ν' αποδεσμεύσει το πλοίο, το Club αναλαμβάνει τη νομική υποχρέωση να υποβάλει την υπόθεση στη δικαστική δικαιο-

δοσία και να καταβάλει το ποσό που αντιστοιχεί στην απαίτηση. Τα Clubs φυσικά επιβάλλουν πολλούς περιορισμούς σ' αυτή τη διαδικασία ώστε ν' αποφεύγονται οι εις βάρος του καταχρήσεις. Σε όρισμένες περιπτώσεις οι δανειστές αρνούνται να δεχθούν τις επιστολές του Club σε αντάλλαγμα αποδεσμεύσεως του πλοίου. Τότε το Club ενδέχεται να φροντίσει ώστε να δοθεί τραπεζική έγγυηση. Πάντως αν αμφιβάλλει ως προς την ευθύνη του για όρισμένες απαιτήσεις, μπορεί να ζητήσει από τα μέλη του τραπεζική άντεγγυηση. Μία άλλη μορφή έγγυσεως που προσφέρουν τα Clubs είναι η λεγόμενη «έγγυηση παραλήπτου». Όταν ένα πλοίο φθάνει στο λιμάνι με βλαμένο φορτίο ο αποστολέας μπορεί να αρνηθεί την παράδοση μέρους ή όλου του φορτίου. Τότε ο μεταφορέας αναγκάζεται να αποταθεί στα τοπικά δικαστήρια, τα οποία θ' αποφασίσουν αν ο αποστολέας δικαιούται πράγματι να αρνηθεί την παράδοση ή αν ο μεταφορέας δικαιούται να τα αποθέσει από το πλοίο. Στην πράξη ο παραλήπτης του φορτίου το παραλαμβάνει υπό τον όρο ότι η απαίτησή του κατά του μεταφορέως θα εξασφαλισθεί με μία έγγυηση. Στην περίπτωση αυτή, αν η απαίτηση επί του φορτίου έμπίπτει στην κάλυψη που παρέχει το Club στον πλοιοκτήτη - μεταφορέα, τότε το Club μπορεί να χορηγήσει έγγυητική επιστολή με την οποία προστατεύει τόσο τα κατά το ναυλοσύμφωνο συμφέροντα του μεταφορέως όσο και το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του κατά το εφαρμοστέο δίκαιο.

Ε.Σ.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

‘Η Ναυτική ‘Εκπαίδευση στήν ‘Ελλάδα

Του κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, γεν. διευθυντού ΙΝΜΕΡ και μέλους της ΠΕΠΕΝ

‘Η Ναυτική ‘Εκπαίδευση σήμερα στην ‘Ελλάδα κατά τό 90% εύρίσκεται υπό τήν άμεση έποπτεία καί διοίκηση του ΥΕΝ.

‘Αναλογιζόμενοι τήν συνεχή έφαρμογή των ραγδαίων Τεχνολογικών εξέλιξεων στο χώρο της Ναυτιλίας όπως: FGMDS, INMARSAT, Remote Control Management, Seaboard Management, ή πολύπλευρη μορφή των Νέων Διεθνών Συμβάσεων, οι πολλαπλές απαιτήσεις των Τοπικών Νομοθεσιών ανά τήν ύδρoγειο, ή ραγδαία εξέλιξη των φορτωτικών έγγραφων, ζημιές των φορτίων καί ο σκληρός ανταγωνισμός από τις άναπτυγμένες καί άναπτυσσόμενες Ναυτιλιακές χώρες κ.ά.

Γιατί όμως δέν είναι τό επίπεδο αυτό πού θά έπρεπε;

Ξεκινώντας από τόν τρόπο εισαγωγής των Σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ μέχρι καί του τρόπου άπόκτησης του καταληκτικού - προαγωγικού διπλώματος πλοίαρχου. Δέν παρατηρείται άρκετή προσέλευση άφενός των Σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ για νά ύπάρχει δυνατότητα έπιλογής καί άφετέρου ο άριθμός των Σπουδαστών πού προσέρχεται, είναι στο σύνολο χαμηλού επιπέδου. ‘Εδω έντοπίζεται τό σοβαρότερο πρόβλημα πού για μένα είναι πρόβλημα ΚΙΝΗΤΡΩΝ (έργοδοσίας καί πολιτείας) καί ή εύθύνη του Συνδικαλιστικού φορέα πού πρέπει νά άσκήσει μεγάλη πίεση προς άμφότερα τά μέλη για τήν δημιουργία κινήτρων μέ σκοπό τήν προσέλευση ΝΕΩΝ στο Ναυτικό ‘Επάγγελμα.

ΚΙΝΗΤΡΑ:

α) ‘Εξασφάλιση θέσης εργασίας

Πώς έπιτυγχάνεται; Μέ τήν ένταξη του Δοκίμου άξιωματικού καταστρώματος στην οργανική σύνθεση των πλοίων από 10.000 d.w.t. καί πάνω.

β) ‘Εξασφάλιση όρων ψυχαγωγίας καί διαβίωσης στα πλοία αναλόγων καί καλύτερων εκείνων του βιοτικού καί πολιτιστικού επιπέδου του λαού μας στη στεριά.

γ) Νά υίοθετηθεί κάποια οικονομική ένίσχυση κατά τήν διάρκεια των σπουδών πού θά άποτελέσει άναμφίβολα δέλεαρ για πολλούς Νέους καί σε συνδυασμό μέ τήν ισοτιμία του διπλώματος μέ τίτλο Σπουδών της στεριάς θά λειτουργήσει θετικά.

Γιά νά δημιουργηθούν τά παραπάνω καί νά σταματήσει ή ροή των νέων προς τις ΑΔΣΕΝ αυτών πού άπέτυχαν στις Πανελλαδικές εξέτασεις μέ σκοπό τήν

έξασφάλιση άναβολής στράτευσης ή για άλλες σκοπιμότητες θά πρέπει νά αλλάξει τό όλο θεσμικό πλαίσιο πού ισχύει σήμερα.

ΠΡΟΤΕΙΝΩ: 1) τήν δυνατότητα έφαρμογής στις ΑΔΣΕΝ του Συστήματος της ‘Εναλλασσόμενης ‘Εκπαίδευσης Σχολής - πλοίου, ώστε ή παρεχόμενη εκπαίδευση νά έχει έντονότερο ναυτικό χαρακτήρα καί οι ίδιοι οι Σπουδαστές θά προβληματίζονται μέ τό περιβάλλον του πλοίου καί θά κριθεί ή περαιτέρω παραμονή τους καί συνέχιση του ναυτικού επαγγέλματος. ‘Ετσι θά μειωθούν τά σημερινά άδικαιολόγητα μεγάλα ποσοστά άποχής μετά τήν λήψη του πτυχίου από τις ΑΔΣΕΝ.

‘Επίσης φαίνεται βέβαιο ότι θά ύπάρξει εύχέρεια άφομοίωσης των μαθημάτων κατά τήν φοίτησή τους στην Σχολή καί θά άποκτήσουν νοοτροπία του πλοίου καί επαγγελματική συνείδηση, στοιχεία άπαραίτητα για τήν συνειδητή άυτοπειθαρχία.

‘Η έναλλασσόμενη εκπαίδευση μπορεί νά ύλοποιηθεί μέ τήν προϋπόθεση ότι στην οργανική σύνθεση των έμπορικών πλοίων νά συμπεριλαμβάνεται καί ή ειδικότητα του ‘εκπαιδευμένου Δοκίμου πλοίαρχου. Γιατί κατά κανόνα οι άξιωματικοί των πλοίων άδιαφορούν για τους Δοκίμους.

‘Ετσι θά εξασφαλίζεται ή σταδιοδρομία των Νέων στο Ναυτικό έπάγγελμα καί θά πιάνουν τόπο τά τεράστια ποσά πού διατίθενται για τήν Ναυτική ‘Εκπαίδευση από τήν Πολιτεία καί τόν ‘Εφοπλισμό.

2) Καθορισμός εισαγωγής των Σπουδαστών μέ άντικειμενικά κριτήρια των μελλοντικών άναγκών της έθνικής μας Ναυτιλίας, ώστε νά καθορίζεται ο άριθμός των εισαγομένων κάθε χρόνο καί νά είναι σε συνάρτηση των άπαιτήσεων της ναυτιλίας για κάποια μεγάλη περίοδο, μέ βάση πενταετή προγραμματισμό καί πρόβλεψη προσαύξησης λαμβάνοντας ύπόψη τό σημαντικό ποσοστό διαρροής Σπουδαστών από τό έπάγγελμα.

Θέσπιση νέων Κανονισμών ‘Εσωτερικής ‘Υπηρεσίας καί Νέων Κανονισμών ‘Εκπαίδευσης των Σχολών. ‘Ενα έσωτερικό Κανονισμό πού θά προετοιμάζει ψυχολογικά τόν Νέο για τό ναυτικό έ-

πάγγελμα πού αυτός επέλεξε καί νά θεσπίζει κανόνες άυτοπειθαρχίας καί άλληλοσεβασμού, άπαραίτητες για τήν άνθρώπινη διαβίωσή του πάνω στο πλοίο. Κανόνες εκπαίδευσης πού θά καθορίζουν τό βασικό γνωστικό πεδίο του επαγγέλματος.

Τήν ποιοτική βελτίωση του διδακτικού προσωπικού μέ έπιμορφώσεις καί έξειδικεύσεις για νά διδάσκουν συγκεκριμένα μαθήματα καί νά βελτιώνουν τις γνώσεις τους. Νά πλαισιώνονται άπό ‘Ανώτατα Στελέχη ναυτιλιακών εταιριών, έκμεταλλευόμενοι τις γνώσεις καί πείρα.

5) Τήν άμεση βελτίωση των άποδοχών του ‘Εκπαιδευτικού προσωπικού γιατί βρίσκεται σε άπαράδεκτο χαμηλό επίπεδο.

6) Τόν πλήρη Τεχνικοϋλικό έξοπλισμό των Σχολών.

7) Τήν βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των Σπουδαστών.

8) Στα ΚΕΣΕΝ πρέπει νά καταβάλλεται μεγαλύτερη προσπάθεια για τήν έπιμόρφωση των ύποψηφίων πλοίαρχων Α & Β λόγω της διαφορετικής τους προέλευσης καί τήν έπιμόρφωση πέρα των δοθέντων γνώσεων των ΑΔΣΕΝ ή σε προηγούμενα διπλώματα. Τά μαθήματα π.χ. Ναυτιλία - Ευστάθεια - ΔΚΑΣ πού έχουν ξαναδιδασθεί νά μήν έπαναλαμβάνονται γιατί κουράζεται τό μεγαλύτερο ποσοστό των Σπουδαστών.

Πάντως μπορούμε νά λέμε ότι είμαστε από τις πρώτες χώρες πού λειτουργήσαν τά άπαραίτητα Σχολεία ειδίκευσης σε θέματα πού καθορίζονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις STCW 78 - SOLAS 74/83 καί MARPOL 73/78.

9) Τήν ίδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Νά ένταθούν οι πιέσεις του συνδικαλιστικού φορέα προς τήν Πολιτεία για τήν δημιουργία «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ» στην πόλη του Πειραιά πού θεωρείται από τά μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα της ‘Υδρογείου. Μέ σκοπό τήν αναβάθμιση του επιπέδου των πλοίαρχων Α' τάξης όχι μόνο στους τομείς Διοίκησης ‘Επιχειρήσεων, αλλά καί στους τομείς χρηματοδότησης, ασφάλισεων, μηχανοργάνωσης, Financial Management καί άλλους τομείς.

JOHN A. ZANNIS

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

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

Recognized as efficient by the British
Accreditation Council for Independent
Further and Higher Education

Member of the London Chamber of
Commerce and Industry

Recognized by the Chartered Institute
of Transport (Diploma in International
Trade & Distribution)

THE LONDON SCHOOL OF FOREIGN TRADE

Principal: W P Capstick MA BSc (Econ) FCIS FRSA FBIM ACP DipEd
Member of the Association for Recognised English Language Teaching
Establishments in Britain

THE SCHOOL OFFERS FULL TIME COURSES LEADING TO THE AWARD OF:-

- * **Certificate in English:** one Term commencing April, September and January. British Council validated.
- * **Intensive English Courses:** commencing July, August and September. British Council validated.
- * **Business with English as a Foreign Language:** one term starting April, September and January.
- * **Certificate in Business Organisation and Administration:** commencing April, July and January
- * **Diploma in Business Administration and Management:** six months starting April and January.
- * **Diploma and Certificate in Shipping:** One academic year commencing September.
- * **Diploma in Business Studies:** One academic year commencing September.
- * **Diploma in International Trade and Distribution:** Six months commencing September or January. Award of the Diploma will exempt students from the examinations required for Associate Membership of the Chartered Institute of Transport.

Further particulars from: **The Academic Registrar**
London School of Foreign Trade
(at Morley College)
61 Westminster Bridge Road
London SE1 7HT

Telephone: **London (01) 928 6810**
Telex: **888 941 LCCI G Attn. L.S.F.T.**

The School is a charity registered with the Department of Education and Science.
Recognised by the British Accreditation Council. Help with obtaining
accommodation can be given.



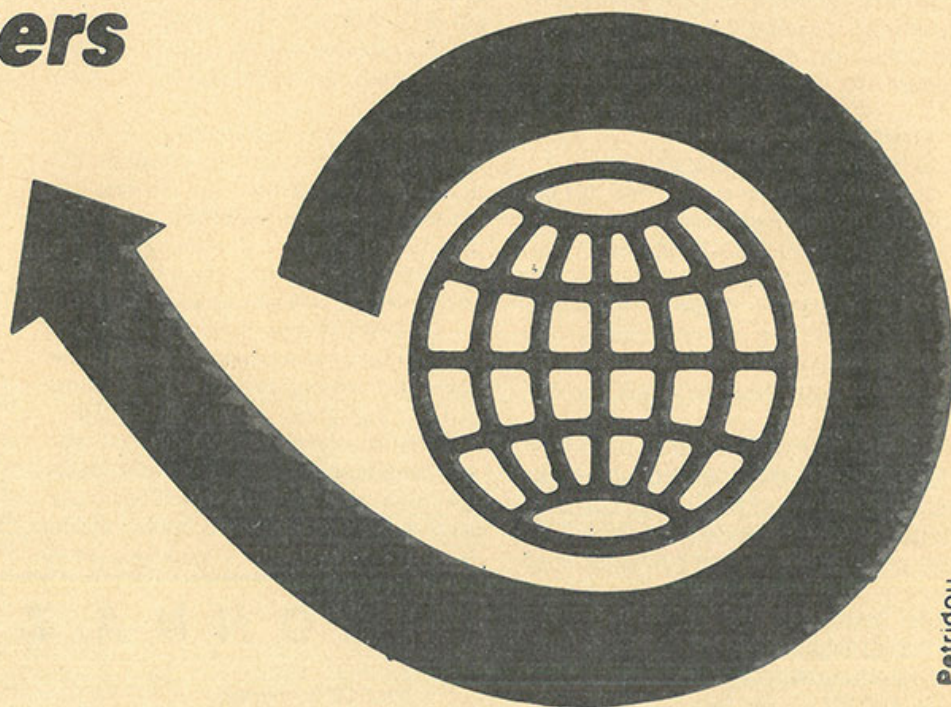
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou



ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 24, 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΕΛΕΞ: 211862 TUGS GR

PIRAEUS TUGS M.C.

ΤΗΛΕΦ.: 4111113 - 16

24, BOUBOULINAS ST. PIRAEUS 18535 TELEX: 211862 TUGS GR
PHONE: 4111113 - 16

Δορυφορική Ναυσιπλοΐα

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

Του πλοιάρχου κ. ΜΙΧΑΛΗ ΦΡΑΓΚΙΑ

Ήδη συμπληρώθηκαν είκοσι χρόνια από την εφαρμογή της Διαστημικής Έπιστήμης στην Διεθνή Έμπορική Ναυτιλία, μέσω του Δορυφορικού Συστήματος Ναυσιπλοΐας του Αμερικανικού Ναυτικού, γνωστού σαν NNSS (Navy Navigation Satellite System), ως Satnav ή ακόμα με την επωνυμία Transit System. Ήταν μία σημαντική στιγμή για τους Ναυτίλους που είχαν πλέον στην διάθεσή τους ένα σύστημα υψηλού βαθμού ακρίβειας, ανεξάρτητο καιρικών συνθηκών και θέσης.

Κάνοντας μία μικρή ιστορική αναδρομή βλέπουμε, ότι πίσω στα 1958 ήταν ήδη σε εξέλιξη έρευνες από ομάδες επιστημόνων στις Ήνωμένες Πολιτείες, που αναζητούσαν ένα σύστημα ακριβέστατου και αξιοπίστου προσδιορισμού στίγματος, απαραίτητο για την επιτυχία του προγράμματος ατομικών υποβρυχίων Porais/ Posidon. Στο έργο στήριξε η Εφαρμοσμένη Φυσική του Πανεπιστημίου Τζών Χόπκινς της Καλιφόρνιας, δύο Έπιστήμονες (Dr. William Guier και Dr. G. Wiefenbech), παρατηρώντας τον πρώτο Σοβιετικό δορυφόρο Sputnik 1 και υποτυπώνοντας τα σήματά του, ανακάλυψαν χαρακτηριστικά του φαινομένου Doppler. Αυτό έδινε την δυνατότητα να υποτυπωθεί ακριβώς η τροχιά του δορυφόρου. Λίγο αργότερα αποδείχθηκε ότι, εφόσον γνωρίζουμε ακριβώς τη θέση του δορυφόρου πάνω στην τροχιά του, ή διαφορά συχνότητας Doppler μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να βρούμε την θέση ενός δέκτη στην επιφάνεια της γης. Από εκεί και πέρα ήταν θέμα χρόνου η πραγματοποίηση του πρώτου άστερισμού τεχνητών δορυφόρων ναυσιπλοΐας. Τό SATNAV ολοκληρώθηκε και χρησιμοποιήθηκε στα 1964 από το Αμερικανικό Ναυτικό και στην συνέχεια τό 1967 αφέθηκε ελεύθερη η χρήση του για έμπορικούς σκοπούς. Στην αρχή οι συσκευές δορυφορικής ναυσιπλοΐας ήταν ογκώδεις και πανάκριβες. Με την πάροδο όμως του χρόνου εξελίχθηκαν στίς σημερινές συσκευές που είναι προχωρημένης τεχνολογίας, μικρές σε μέγεθος και που εκτός από την θέση του πλοίου, δίνουν ακόμα πολλές πληροφορίες, ανάλογα με τις προδιαγραφές και τό κόστος κάθε συσκευής. Ακόμα σε συνδυασμό με επίγεια συστήματα όπως Omega, Loran C και Decca, δίνεται ή δυνατότητα επίλυσης στον Ναυτιλλόμενο.

Τό πρώτο λοιπόν δορυφορικό σύστημα εξυπηρέτησε και θά εξακολουθήσει για μερικά ακόμα χρόνια να προσφέρει τίς πολύτιμες υπηρεσίες του στους Ναυτικούς όλου του κόσμου. Η ακρίβεια όμως που θεωρήθηκε αρκετή στίς δεκαετίες του 70 και 80, δέν είναι πιά αποδεκτή με την εφαρμογή και αλματώδη εξάπλωση ολοκληρωμένων συστημάτων ναυσιπλοΐας (Integrated Navigation Systems), που απαιτούν στίγματα μεγαλύτερης ακρίβειας, πιστότητας και συνέχειας σε 24ωρη βάση.

Τό παρόν δορυφορικό σύστημα έχει τίς ατέλειές του. Κάτω από όμαλές συνθήκες ο χρόνος, (ανάλογα με τό Γεωγραφικό Πλάτος του Πλοίου), ανάμεσα σε δύο Fix είναι 30 - 90 λεπτά. Τό χρονικό αυτό διάστημα μπορεί να αυξηθεί αν δύο δορυφόροι ανατελλούν χρονικά κοντά στον όρίζοντα του παρατηρητή, ή τά ύψη είναι εκτός όρίων κλπ.

Ανάμεσα σ' αυτό τό διάστημα, ή θέση του πλοίου υπολογίζεται είτε με άναμέτρηση, είτε με ένα από τά Ύπερβολικά Συστήματα Ναυσιπλοΐας (Omega, Loran C, Decca). Από αυτά πάλι μόνο τό Omega είναι παγκόσμιας κάλυψης αλλά όχι και μεγάλης ακρίβειας.

Έχοντας όλα αυτά υπόψη οι έρευνήτες μελετούν έδω και αρκετό καιρό συστήματα ναυσιπλοΐας, που ανταποκρίνονται στίς ύψηλές προδιαγραφές της προηγμένης τεχνολογίας στα πλοία και θά αποτελούν βασική προϋπόθεση για την επιτυχία και αξιοποίηση στο έπακρο αυτών των συστημάτων, που άποσκοπούν:

— Νά αυξήσουν σε μεγάλο βαθμό την ασφάλεια ναυσιπλοΐας.
— Νά πετύχουν την οικονομικότερη εκμετάλλευση του πλοίου του μέλλοντος.

τος.

Είναι άναμφισβήτητο ότι τό μέλλον άνήκει άποκλειστικά στούς δορυφόρους.

Δύο δορυφορικά συστήματα βρίσκονται σε εξέλιξη, ή σε έρευνητικό στάδιο.

— Τό Global Positioning System, άνήκει στην κατηγορία Παθητικών Συστημάτων, όπου ένας δέκτης άποκωδικοποιεί συνεχή σήματα που εκπέμπονται από δορυφόρο, για να υπολογίσει την άπόστασή του από τό δορυφόρο - πομπό.

— Ύπηρεσία Ράδιο - προσδιορισμού Στίγματος (RDSS — Radio Determination System), που θά χρησιμοποιεί τούς Γεωστατικούς Δορυφόρους του INMARSAT. Τό RDSS του διεθνούς αυτού όργανισμού πειραματίζεται άνάμεσα σε Παθητικό ή Ένεργητικό σύστημα ή ακόμα και συνδυασμό των δύο. Σε ένα Ένεργητικό δορυφορικό σύστημα ο παρατηρητής στέλνει και λαβαίνει σήματα πρός και από τόν δορυφόρο. Η άπόσταση υπολογίζεται από τόν χρόνο που κάνει τό σήμα να διανύσει τό διάστημα μεταξύ Πλοίου - Δορυφόρου.

GPS

Ο Τεχνητός Άστερισμός του Παγκόσμιου Συστήματος Στίγματος (Navstar Global Positioning System), άναπτύσσεται από τό Ύπουργείο Άμυνας των Ήνωμένων Πολιτειών με σκοπό να αντικαταστήσει σύντομα τό παρών δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας. Σκοπεύει να συμπληρώσει τά κενά του και να περιορίσει στο έλάχιστο τίς ατέλειες. Η μεγάλη διαφορά είναι ότι τό νέο σύστημα θά παρέχει στίγματα μεγαλύτερης ακρίβειας συνεχώς, εκμηδενίζοντας τόν παράγοντα άναμέτρηση. Τό GPS θά παρέχει παγκόσμια κάλυψη, σε άδιάκοπη χρονική βάση, θά είναι ανεξάρτητο καιρικών συνθηκών και θά μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην επιφάνεια της θάλασσας, για χειραίους έπιστημονικούς σκοπούς και στον άέρα για τίς άνάγκες της άεροναυσιπλοΐας.

Τό σύστημα βασίζεται σε άστερισμό

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOUYI STR.
PIRAEUS

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

δορυφόρων πολιτικής τροχιάς που θα μεταδίδουν ψηφιακά κωδικοποιημένα, μενάλου εύρους/φάσματος, σήματα γνωστά σαν Pseudo Random Code ή Pseudo Noise. Ειδικοί δέκτες θα χρησιμοποιούν αυτά τα σήματα για να υπολογίσουν την θέση τους. Αναλυτικότερα:

"Ένα χρονικά ακριβέστατο σήμα μεγάλου εύρους θα εκπέμπεται συνεχώς από τον δορυφόρο. Ο ειδικά προγραμματισμένος δέκτης θα αναγνωρίζει το σήμα και θα συγχρονίζεται με αυτό. Λόγω του ότι τα χαρακτηριστικά ενός ήχου του σήματος αλλάζουν με γνωστό τρόπο καθώς μεταδίδονται μέσω του διαστήματος, ο συγχρονιζόμενος με το σήμα μπορεί να υπολογίσει με ακρίβεια την απόστασή του από τον δορυφόρο. Σήματα από τρεις δορυφόρους θα επιτρέπουν να υπολογίζεται ακριβώς η θέση δέκτη πάνω στην επιφάνεια της θάλασσας, ενώ από τέσσερις δορυφόρους θα προσδιορίζονται θέσεις τριών διαστάσεων. Λόγω της συχνότητας και της συνέχειας των στιγμάτων, εκτός από τις γεωγραφικές συντεταγμένες θα υπολογίζεται και η ταχύτητα των πλοίων ως προς τον βυθό.

Το κυριότερο πλεονέκτημα του GPS είναι η ακρίβειά του. Οι προδιαγραφές προβλέπουν την έκπομπή δύο διαφορετικών κωδικοποιημένων σημάτων προσφέροντας ανάλογους βαθμούς ακρίβειας. Ο κώδικας -P- (Precision) προορίζεται αποκλειστικά για στρατιωτική

χρήση των δυνάμεων των Η.Π.Α. και θα μπορεί να δώσει στίγματα ακρίβειας μέχρι 10 μέτρα. Ο κώδικας -CA- (Coarse Acquisition) είναι σχεδιασμένος για τις πολιτικές υπηρεσίες και δημόσια χρήση. Θα προσφέρει ακρίβεια της τάξης των 100 μέτρων. Το GPS βρίσκεται σε στάδιο δοκιμών. Υπολογίζεται ότι θα χρειασθούν 18-24 δορυφόροι για να καλυφθεί επαρκώς η γη. Για την ώρα όκτώ δορυφόροι του συστήματος περιστρέφονται σε πολικές τροχιές. Αυτοί αποτελούν το λεγόμενο Block 1 πειραματικών πρωτοτύπων. Ο πλήρης άστερισμός προβλεπόταν να συμπληρωθεί το 1991. Η καταστροφή όμως του διαστημικού λεωφορείου Challenger και λίγο αργότερα η αποτυχία εκτόξευσης μη επανδρωμένου οχήματος, έχουν επηρεάσει αισθητά την ολοκλήρωση του προγράμματος. Κάποια χρονική στιγμή γύρω στα 1995 φαίνεται πιο πιθανή για την πραγματοποίηση των στόχων του GPS.

Ο μέσος όρος ζωής των δορυφόρων θα είναι έξι χρόνια και φυσικά οι Ηνωμένες Πολιτείες θα έχουν την πλήρη ευθύνη για το σύστημα.

Πριν εξετάσουμε τις εξελίξεις γύρω από το δεύτερο εναλλακτικό δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας, η εφαρμογή του οποίου έρευνάται από τον INMARSAT, το GPS φαίνεται ότι θα είναι το κυριότερο ναυτιλιακό σύστημα του μέλλοντος. Πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι

παρόμοιο σύστημα αναπτύσσεται στην Σοβιετική Ένωση με την επωνυμία GLONASS. Άκόμα δεν είναι γνωστό αν η ΕΣΣΔ θα δώσει το δικό της σύστημα για δημόσια χρήση. Τελευταία Σοβιετικοί επίσημοι άφησαν να εννοηθεί ότι δεν θα επιτραπεί η χρήση του Glonass, αλλά όμως επιδοκίμαζουν την εφαρμογή ενός διεθνούς δορυφορικού συστήματος ναυσιπλοΐας υπό την αιγίδα του INMARSAT ή άλλου οργανισμού.

Υπάρχει όμως ένα μεγάλο πρόβλημα. Τόσο το GPS όσο και το Glonass είναι συστήματα πλήρως ελεγχόμενα από τις στρατιωτικές υπηρεσίες των δύο υπερδυνάμεων. Είναι αυτονόητο ότι η πρόσβαση σ' αυτά θα διακοπεί άμεσα με την έναρξη τυχόν έχθροπραξιών. Τέτοια εξάρτηση θεωρείται απαράδεκτη. Το δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας του μέλλοντος πρέπει να είναι ανεξάρτητο, εγγυημένο για την συνεχή λειτουργία του και πρέπει να διευθύνεται από διεθνή πολιτικό οργανισμό. Ο INMARSAT έχει προθυμοποιηθεί να βοηθήσει στον σχηματισμό και την διοικητική οργάνωση ενός τέτοιου οργανισμού.

Όπως κάθε σύστημα έτσι και το GPS έχει τα τρωτά του σημεία. Για να καλυφθεί ολόκληρη η γη θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 18 δορυφόροι σε τροχιά. Έτσι κάθε σημείο της γης να έχει πρόσβαση σε τρεις δορυφόρους.

Είναι προφανές ότι θα δίνεται προτεραιότητα σε περιοχές στρατιωτικού ή

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 750.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LOUGI 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 SPECIALIZED 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) 5490.1 Telex:

Cables MEDOV

Telefax: (010) 562050

{ 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

άλλου ενδιαφέροντος των ΗΠΑ. Ίσως να υπάρχουν «τρύπες» στο Νότιο Ήμισφαίριο, όπου οι παρατηρητές, για μικρά χρονικά διαστήματα κάθε μέρα, δεν θα έχουν αρκετούς δορυφόρους για την απαιτούμενη συνέχεια στιγμάτων. Ένα άλλο λοιπόν σύστημα θα πρέπει να αναπτυχθεί παράλληλα με το GPS με σκοπό όχι να το ανταγωνισθεί, αλλά να το συμπληρώσει και να προσφέρει την ασφάλεια δύο ανεξάρτητων εναλλακτικών συστημάτων ναυσιπλοΐας.

Το GPS μπορεί να μην έχει ακόμα ολοκληρωθεί αλλά μία και υπάρχουν ήδη στο εμπόριο δορυφορικές συσκευές με πρόσβαση στο νέο σύστημα, δίνεται η δυνατότητα στους ενδιαφερομένους να χρησιμοποιήσουν τους υπάρχοντες δορυφόρους. Ανάλογα με την θέση του ναυτιλλόμενου πάνω στην γη, διατίθενται προγράμματα που περιέχουν τις διαβάσεις των δορυφόρων του GPS. Σ' αυτές τις περιόδους μπορεί να υπολογισθεί ακριβώς η θέση και φυσικά η ταχύτητα του πλοίου ως προς τον βυθό. Άρκετες εταιρίες έχουν παρουσιάσει μοντέλα με προδιαγραφές του GPS. Τα περισσότερα από αυτά είναι συνδυασμός δύο ή τριών συσκευών ναυσιπλοΐας. Π.χ. το παρών δορυφορικό σύστημα με το GPS ή GPS/TRANSIT σε συνδυασμό με OMEGA, LORAN C ή DECCA. Μερικές πάλι από τις νέες συσκευές TRANSIT έχουν την δυνατότητα να μετατραπούν σε GPS με την προσθήκη ειδικού κυκλώματος.

Στά περισσότερα από τα Όλοκληρωμένα Συστήματα Ναυσιπλοΐας, οι κατασκευαστές έχουν δώσει την δυνατότητα της επιλογής του πιο εύνοϊκού συστήματος ναυσιπλοΐας μεταξύ των TRANSIT, GPS, OMEGA κλπ. Ο υπολογιστής του συστήματος υιοθετεί το σύστημα που επέλεξε σαν καλύτερο και το χρησιμοποιεί για στίγματα μέχρι να εκλείψουν οι συνθήκες ακριβείας. Δηλαδή ο Υπολογιστής θα αξιοποιεί πάντοτε το ακριβέστερο για την περιοχή σύστημα ναυσιπλοΐας.

RDSS του IMARSAT

Πρίν από λίγο καιρό ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Όργανισμός (INMARSAT), ανακοίνωσε ότι έρευνά τις δυνατότητες παροχής στίγματος στα πλοία με την μέθοδο ραδιο-προσδιορισμού. Στά πλαίσια αυτού του προγράμματος ο INMARSAT έκανε προτάσεις στις μεγάλες εταιρίες κατασκευής δορυφορικών συσκευών, να ερευνήσουν αυτή τη δυνατότητα. Η πρόταση και το πρόγραμμα εξετάζουν τα υπέρ και κατά

των δύο συστημάτων (PASSIVE — ACTIVE), ή συνδυασμό των δύο.

Τα παθητικά δορυφορικά συστήματα εκ πρώτης όψεως φαίνονται οικονομικότερα χρησιμοποιώντας απλούστερης τεχνολογίας δορυφόρους. Από την άλλη πλευρά ένα ενεργητικό σύστημα χρειάζεται λιγώτερους δορυφόρους. Όποιοδήποτε όμως σύστημα που θα βασίζεται σε γεωστατικούς δορυφόρους παρουσιάζει κάποια προβλήματα. Ένα μέρος των έρευνών αφορά την επίλυση των.

Ένας δέκτης μπορεί να υπολογίσει την απόστασή του από δορυφόρο-πομπή με την προϋπόθεση ότι η θέση του δορυφόρου είναι γνωστή. Οι γεωστατικοί όμως δορυφόροι παρ' όλο που θεωρούνται στάσιμοι, στην πραγματικότητα αιωρούνται πάνω από σταθερό σημείο του Ήμισφαιριού, σε μία έλικοειδή κίνηση.

Για την κίνηση αυτή πρέπει να υπολογισθεί αντισταθμιστική διόρθωση, πράγμα που είναι δυνατό με την αντιπαράβολή σε δορυφόρο-μοντέλο.

Η μέθοδος RDSS με γεωστατικούς δορυφόρους προβλέπεται να δίνει στίγματα με ακρίβεια της τάξης 50-100 μέτρων. Θα είναι όμως λιγώτερο ακριβές κοντά στον Ήμισφαιρικό και στις Πολικές Περιοχές.

Ο INMARSAT στο πρόγραμμά του για το RDSS θα κάνει διάφορες δοκιμές που θα έχουν σχέση τόσο με το παθητικό, όσο και με το Ενεργητικό σύστημα. Όρισμένες δοκιμές έχουν ήδη αρχίσει και αφορούν πειραματικά σήματα προς τους νέους δορυφορικούς σταθμούς επικοινωνίας STANDARD C. Τό να περιληφθεί «πακέτο» RDSS μέσα στον STANDARD C είναι κάτι εύκολο. Άλλες δοκιμές περιλαμβάνουν την έκπομπή παρόμοιου με το CPS σήματος PSEUDO NOISE (1023 MEGABITS/S), από τους γεωστατικούς δορυφόρους και λήψη από τον SEES STANDARD C. Τό πείραμα αποσκοπεί στην διερεύνηση της δυνατότητας συνύπαρξης τέτοιου σήματος, στο ίδιο μήκος κύματος με τα σήματα για επικοινωνία, χωρίς να προκύπτουν παρεμβολές. Τέλος δοκιμές που αφορούν ενεργητικό σύστημα ραδιο-έντοπισμού, όπου ο ενδιαφερόμενος πρέπει να ζητήσει πληροφορίες για την θέση του, από τον Κεντρικό Υπολογιστή, μέσω του δορυφορικού του σταθμού.

Ο δορυφορικός σταθμός επικοινωνίας STANDARD C προσφέρεται για να συμπεριλάβει σήματα RDSS παράλληλα με τις λειτουργίες του για επικοινωνία. Άκόμα θα έχει την δυνατότητα λή-

ψης ειδικού καταλόγου με τους διαθέσιμους δορυφόρους του GRS για όποιαδήποτε περιοχή σε δεδομένο χρονικό διάστημα. Ένα μεγάλο πλεονέκτημα του STANDARD C είναι το χαμηλό του κόστος (γύρω στα 5.000 δολάρια, που θα τον κάνει πολύ προσιτό).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι γεγονός ότι αυτή την στιγμή δεν υπάρχει ναυτιλιακό σύστημα που να δίνει, όχι μόνο ακριβές αλλά και συνεχώς ανανεωνόμενο στίγμα. Τό GPS υπόσχεται να το πετύχει γύρω στο 1995 όταν θα έχει συμπληρωθεί ο άστερισμός με το ελάχιστο των 18 δορυφόρων. Μεγάλο μειονέκτημα για το GPS είναι η εξάρτησή του από τις Ήνωμένες Πολιτείες. Τό παρόμοιο GLONASS εξαρτάται από τη Σοβιετική Ένωση που δεν φαίνεται άλλωστε διατεθειμένη να το παραχωρήσει για γενικότερη χρήση. Τό RDSS που θα βασίζεται στους γεωστατικούς δορυφόρους του INMARSAT είναι ακόμα σε στάδιο έρευνας, σχεδιασμού και δοκιμών, ψάχνοντας να βρεί ταυτότητα και προσανατολισμό. Αν πετύχει η αξιολόγηση αυτή προσπάθεια τότε στο μέλλον θα υπάρχει ένα ακόμα, ανάλογης αξίας με το GPS σύστημα ναυσιπλοΐας, που όχι μόνο θα το συμπληρώνει όταν χρειάζεται, αλλά θα είναι ανεξάρτητο μία και θα ανήκει στην διεθνή κοινότητα.

Η έκτεταμένη χρήση της πληροφορικής και των μεθόδων COMPACT έχουν ήδη δώσει καρπούς με την παρουσία Όλοκληρωμένων Προγραμμάτων Επιχειρησιακού Έλέγχου στα πλοία. Τμήμα αυτών των Προγραμμάτων είναι η Όλοκληρωμένη Ναυσιπλοΐα (INTEGRATED NAVIGATION). Η χρήση αυτών των μεθόδων αναμένεται να εξαπλωθεί στα επόμενα χρόνια.

Η εγκατάσταση τεχνολογίας ύψηλου επιπέδου και η μελλοντική εφαρμογή του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) θα αποτελέσουν βασικούς παράγοντες και τα γερά θεμέλια που θα κάνουν τό πλοίο ασφαλέστερο και ικανό να επιβιώσει στα χρόνια που έρχονται.

Άλήθεια, αισθανόμαστε δέος αν αναλογισθούμε ότι πέρασαν χιλιάδες χρόνια από τότε που οι πρώτοι άνθρωποι άφησαν δειλά την στεριά και ανοίχτηκαν στα πέλαγα με πρωτόγονα πλεούμενα. Μετά μάτια στραμμένα στον ουρανό έψαχναν να βρουν τα άστρια-σημάδια. Τους οδηγούσαν πού τους εξασφάλιζαν το «νόστιμο ήμαρ». Οι σημερινοί ναυτικοί εξακολουθούν και οι αύριανοί θα εξακολουθούν να βασίζονται σ' αυτά. Ανάμεσα όμως στα άστρια του σύμπαντος υπάρχουν πιά και τα δημιουργήματα του ανθρώπου. Άόρατα περιστρέφονται γύρω ή μαζί με την γη δίνοντας έλπίδες για ένα καλύτερο αύριο.

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

ΜΙΧΑΛΗΣ Μ. ΦΡΑΓΚΙΑΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Sea WayBill και Electrodoc

ΝΕΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Του δικηγόρου, κ. ΠΑΝΟΥ ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗ

Όπως είναι ίσως ήδη γνωστό στους τακτικούς αναγνώστες των «Ν.Χ.», από πενταετίας περίπου έρευνάται από το Comité Maritime International (C.M.I.) ή δυνατότης καθιέρωσης ενιαίων κανόνων που θα διέπουν την γνωστή από ώριμα χρόνια στην πράξη Sea Way-Bill, δηλαδή τό έγγραφο που χρησιμοποιείται αντί της φορτωτικής για φορτία που δεν προορίζονται κατ' αρχήν να αλλάξουν παραλήπτη διαρκούς της μεταφοράς. Κύρια χαρακτηριστικά του εγγράφου αυτού: δεν είναι διαπραγματεύσιμο (non-negotiable), δηλαδή δεν μεταβιβάζεται με όπισθογράφηση όπως ή συνήθης εις διαταγή φορτωτική, επίσης δεν αποτελεί αυτό καθ' αυτό τίτλο (Document of Title) για την παραλαβή του φορτίου και την άσκηση των σχετικών με αυτό δικαιωμάτων (για ζημίες, έλλείμματα κλπ.), όπως ή φορτωτική. Απλώς είναι αποδεκτικό της συμβάσεως μεταφοράς και ο παραλήπτης που αναφέρεται σ' αυτό οφείλει ν' αποδείξει, αν του ζητηθεί, την ιδιότητά του αυτή για να παραλάβει τό φορτίο. Δεν αρκεί δηλαδή να προσκομίσει την Sea Way-Bill και να νομιμοποιηθεί για την παραλαβή του φορτίου όπως στην περίπτωση της φορτωτικής. Με τόν τρόπο αυτό επιτυγχάνονται δύο τινά, πρώτο αποφεύγεται ή συχνά παρατηρούμενη στην

πράξη καθυστέρηση στην παραλαβή του φορτίου λόγω μή έγκαιρου άφιξεως εις χείρας του παραλήπτη της αντίστοιχης φορτωτικής, και δεύτερο περιορίζεται ή δυνατότης άπάτης εις βάρος του άληθούς δικαιούχου του φορτίου, και του πλοίου, όπως όχι σπάνια συνέβη στην πράξη με τό να περιέλθει ή φορτωτική, και βάσει αυτής τό φορτίο, σέ μή δικαιούμενα πρόσωπα.

Αρχικώς τό θέμα συνεζητήθη στή Συνάντηση του C.M.I της Βενετίας τόν Μάιο 1983, κατόπιν ύποδείξεων από διάφορες έθνικές ενώσεις ναυτικού δικαίου, και αποφασίσθηκε έν συνεχεία ή σύσταση πενταμελούς επιτροπής για την έρευνα του θέματος και ύποβολή σχεδίου κανόνων προς μελέτη και συζήτηση σέ μέλλουσα διεθνή διάσκεψη του C.M.I. Πράγματι ή επιτροπή αυτή έξεπόνησε σχέδιο κανόνων τό όποιο ήλθε προς εξέταση ένώπιον όμάδος εργασίας της Διεθνούς Διασκέψεως του C.M.I. στή Λισσαβώνα τόν Μάιο του 1985, όπου κατόπιν διεξοδικών συζητήσεων και διατυπώσεως διαφόρων παρατηρήσεων έκ μέρους των μετεχόντων συνέδρων, μετάξυ των όποίων και μέλη της Έλληνικής Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου, διαπιστώθηκε ότι τό θέμα δεν ήταν άκόμη ώριμο για την διατύπωση σχεδίου διεθνούς συμβάσεως ή διε-

θνών κανόνων.

Έν όψει αυτού διατυπώθηκε τότε ή σύσταση προς τό Έκτελεστικό Γραφείο του C.M.I. νά όρίσει διεθνή ύποεπιτροπή για περαιτέρω μελέτη του προβλήματος και προβεί σέ σχετική είσήγηση, είτε για την καθιέρωση όμοιομόρφων κανόνων λειτουργίας του προτεινόμενου μηχανισμού διακινήσεως και παραλαβής φορτίου διά της Sea WayBill, είτε για τή σύναψη σχετικής διεθνούς συμβάσεως. Η διεθνής αυτή ύποεπιτροπή πράγματι συνεστήθη, υπό την Προεδρία του Άγγλου δικαστού Σέρ Άντονι Λόυντ, και έχει μέχρι στιγμής έκπονήσει τό δεύτερο βελτιωμένο σχέδιο της των κανόνων αυτών, τό όποιο (όπως και τό πρώτο σχέδιο) έκκυκλοφόρησε στίς διάφορες έθνικές ενώσεις Ναυτικού Δικαίου για τίς σχετικές παρατηρήσεις και προτάσεις τους, ήδη δέ αναμένεται ή διατύπωση ενός τρίτου σχεδίου τό όποιο θα ύποβληθεί τελικώς στην προσεχή Διεθνή Διάσκεψη του C.M.I. που έχει προγραμματισθεί νά γίνει στο Παρίσι τό 1990. Σχετικά σχόλια και παρατηρήσεις επί του τελευταίου αυτού σχεδίου ύποβάλλει ήδη και ή Έλληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου άφού συνεκρότησε για τόν σκοπό αυτό επιτροπή μελέτης αποτελουμένη έκ των δικηγόρων κ.κ. Π. Μαυρογιάννη, Ν. Σκορίνη, Ν. Γερασίμου και του Προέδρου Πρωτοδικών κ. Ι. Κοροτζή.

Όπως μπορεί νά αντιληφθεί κανείς από τή φύση του προβλήματος και την εργασία που έχει γίνει μέχρι σήμερα, τό θέμα παρουσιάζει άρκετές δυσχέρειες. Υπό την πίεση όμως των άναγκών της ζωής οφείλει ή διεθνής νομική κοινότητα νά προσφέρει λύσεις που νά έξυπηρετούν τίς ανάγκες αυτές, τόσο μάλλον καθόσον ό νέος αυτός μηχανισμός της Sea WayBill έχει ήδη έμφανισθεί στην πράξη, χρησιμοποιούμενος ύπό διάφορες μορφές και είναι ήδη έπιτακτική ή ανάγκη της νομικής καλύψεως του για την έξυπνρήτηση και την ασφάλεια των συναλλαγών. Αντίστοιχος όρος στην Έλληνική για τό έγγραφο ή τό θεσμό αυτό δεν έχει άκόμη καθιερωθεί. Δοκιμαστικά έχει χρησιμοποιηθεί από την Ένωση Ν. Δικαίου ό όρος «Θαλάσσιο Άγwgιαστήριο», κατά τάς περί άγωγιάτου διατάξεις του Έμπορικού Νόμου,

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

άλλα φαίνεται ότι ο όρος είναι αναχρονιστικός και ήδη βρισκόμαστε σε αναζήτηση άλλου όρου, σχετικώς δε έχουν προταθεί οι όροι Σημείωμα ή Δελτίο Θαλασσίας Μεταφοράς.

Στά πλαίσια της προσπάθειας αυτής, για την εξεύρεση άλλων τρόπων καλύψεως των θαλασσιών μεταφορών που θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες, άρχισε ήδη να ωριμάζει και η ιδέα αντικατάστασης της φορτωτικής, αλλά και του έγγραφου γενικώς στη σύμβαση θαλασσίας μεταφοράς, με άλλα πιο επαναστατικά μέσα, και συγκεκριμένως με συστήματα ηλεκτρονικής επικοινωνίας μεταξύ των μερών, όπως έχει ήδη προταθεί και υπάρχει επίσης έτοιμο άλλο σχέδιο κανόνων του C.M.I.

Στην εισήγησή της η υποεπιτροπή του C.M.I. τονίζει ότι εν όψει της ήδη διαδεδομένης και συνεχώς επεκτεινόμενης πρακτικής της χρησιμοποίησης στις συναλλαγές των ηλεκτρονικών μέσων, και δη των ηλεκτρονικών έγκεφάλων, με συστήματα μεταδόσεως και αποταμιεύσεως πληροφοριών, ακόμη δε και πάσης φύσεως τίτλων, ενδείκνυται η καθιέρωση ενός συστήματος με το οποίο τα οιαδήποτε φορτία θα δύνανται να μεταφέρονται βάσει ηλεκτρονικώς διαβιβαζομένων δηλώσεων, και αντίστοιχως καταρτιζομένων συμφωνιών με τους απαραίτητους όρους που θα διέπουν τη μεταφορά και θα εξασφαλίζουν τα δικαιώματα των μερών. Ως

πρόσθετο επιχείρημα υπέρ της απόψεως αυτής τονίζεται ότι οι παραδοσιακές φορτωτικές, καθώς και γενικά οι συμφωνίες, εγίνοντο εγγράφως γιατί άλλος ασφαλής τρόπος δεν υπήρχε για την κάλυψη της συγκεκριμένης ανάγκης, ενώ σήμερα με τα επιτεύγματα της τεχνολογίας όλοι οι απαραίτητοι όροι και δηλώσεις σχετικώς με μία συμφωνία μπορεί εξίσου καλώς και με μεγαλύτερη ταχύτητα να διατυπωθούν και να διαβιβαστούν όπου δεί με ηλεκτρονικά μέσα, εξυπηρετούμενων τοιούτοτρόπως πιο αποτελεσματικά των σημερινών αναγκών στις συναλλαγές. Σε αντίκρουση δε των αμφιβολιών για το ασφαλές ενός παρομοίου τρόπου συνάψεως των συμβάσεων τονίζεται στην εισήγηση ότι το ασφαλές και αυθεντικό των γινομένων κατ' αυτόν τον τρόπο δηλώσεων και συμφωνιών μπορεί να εξασφαλιστεί με τη χρησιμοποίηση στις σχετικές συνεννοήσεις διαφόρων κωδικών, όπως η χρησιμοποίηση οκταψηφίου παραστάσεως αριθμών και γραμμάτων (Alphanumeric Code), όπου έχει υπολογιστεί ότι η περίπτωση προσβάσεως ή υποκλοπής από τρίτους είναι μία στις 2,821,109,907,455. Πέραν δε αυτών υπάρχουν και τα συστήματα έπαληθεύσεως που χρησιμοποιούν οι τράπεζες και διασφαλίζουν απολύτως τις σχετικές συνεννοήσεις και συμφωνίες από την παρέμβαση τρίτων.

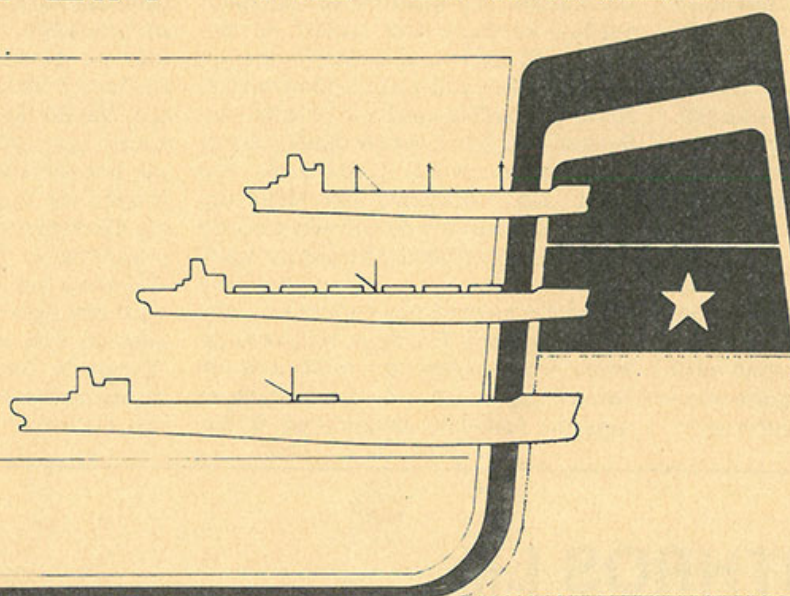
Με βάση τα ανωτέρω, διατυπώνεται η

σκέψη στην εισήγηση ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί μία τράπεζα ή οργανισμός τηλεπικοινωνιών, ο οποίος να δεχθεί να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες, και να χρησιμοποιηθεί για την αποταμίευση και μετάδοση των σχετικών ηλεκτρονικών πληροφοριών και δηλώσεων, με τις οποίες θα καταρτισθεί ή λεγόμενη «ηλεκτρονική σύμβαση». Η τράπεζα αυτή ή ο οργανισμός αποκαλείται στο σχέδιο κανόνων Databank (τράπεζα στοιχείων ή δεδομένων), η οποία θα προγραμματίζει ώστε να αποφεύγεται η μεταβολή της ούτως ειπείν φορτωτικής και η πρόσβαση σ' αυτή οποιουδήποτε προσώπου εκτός εκείνου το οποίο δηλώνεται ότι είναι εξουσιοδοτημένο με μία δεδομένη στιγμή να κάμει χρήση της «φορτωτικής» αυτής. Με το σύστημα αυτό προβλέπεται ακόμη και η μεταβίβαση της τοιαύτης «φορτωτικής», ή οποία στο σχέδιο των κανόνων αποκαλείται Electrodos, δηλαδή ηλεκτρονικό έγγραφο.

Βέβαια το νέο αυτό σύστημα βρίσκεται στο αρχικό στάδιο μελέτης και ήδη υπάρχουν εισηγήσεις από έθνικές ενώσεις όπως όπως συνεχισθούν οι συσκέψεις με νομικούς και ειδικούς των ηλεκτρονικών συστημάτων και πληροφορικής, ώστε το θέμα να έλθει σε προσεχή διεθνή διάσκεψη του C.M.I. προς απόφαση.

ΠΑΝΟΣ Δ. ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ
Δικηγόρος

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Δίκτυο Ήλεκτρονικής Άνταλλα- γής Στοιχείων

Η Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) της Μασσαλίας επένδυσε περισσότερα από 2 εκατ. δολάρια σε ένα περιεκτικό σύστημα κομπιούτερ που παρέχει βελτιωμένο έλεγχο διευθύνσεως και αύξημένη λειτουργική απόδοση των ναυτιλιακών υπηρεσιών της κοντινής.

Περιλαμβάνει ταχεία παραλαβή/διανομή πληροφοριών και τεκμηρίωσης με την χρησιμοποίηση τεχνολογίας Ήλεκτρονικής Άνταλλαγής Στοιχείων (EDI) με την τελευταία εύκολα για Φορτωτικές και Δηλωτικές Έγγραφες που βγαίνει «ζωντανή» αυτόν τον μήνα.

Η αρχιτεκτονική της επεξεργασίας στοιχείων βασίζεται σε ένα κομπιούτερ IBM που συνδέεται με περισσότερα από 30 τερματικά προσωπικών κομπιούτερς και VDU στα κεντρικά γραφεία της CMA στην Μασσαλία. Αλλά 30 τερματικά PC βρίσκονται στα γραφεία της CMA και πρακτόρων της σε όλο τον κόσμο, που καλύπτουν Ευρώπη, Μέση Ανατολή, Άπω Ανατολή και τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Χρησιμοποιώντας στάνταρτς EDIFACT, το σύστημα ηλεκτρονικής ανταλλαγής στοιχείων της CMA αναπτύχθηκε αρχικά για να μεταδίδει κλεισίματα κοντινής και αναφορές προσεγγίσεως σε λιμάνια στην Μασσαλία και βρίσκεται σε λειτουργία από το τέλος του 1987. Από αυτόν τον μήνα, επεκτάθηκε για να χειρίζεται την μεταφορά Φορτωτικών και Δηλωτικών Έγγραφων μεταξύ Έντολως και πρακτόρων, με αποτέλεσμα ταχείας, αυτοματοποιημένη παράδοση αυτών των έγγραφων.

ΔΑΝΙΑ

Αυξάνει ο στόλος του Μόλλερ

Η έφοπλιστική εταιρία Naviera Maersk E-sparan, που αποτελεί θυγατρική εταιρία στην Ισπανία του γνωστού συγκροτήματος Μόλλερ αγόρασε τρία μεγάλα πετρελαιοφόρα των 150.200 τόν. d.w.

Πρόκειται για τα τάνκερς «Gerona», ναυπηγήσεως 1976, «Lerida», ναυπηγήσεως 1977 και «Valencia», επίσης του 1977, τα οποία του έπαιρσε η Εθνική Εταιρία Πετρελαίου της Ισπανίας (CESPA). Τα πλοία θα εξακολουθήσουν να φέρουν την ισπανική σημαία. Ως γνωστό τα άλλα πλοία του συγκροτήματος Μόλλερ φέρουν σημαίες Δανίας, Μ. Βρετανίας, Σιγκαπούρης, Όλλαν-

δίας, Μπαχάμας, Παναμά και Λιβερίας.

Η ισπανική εταιρία CEPESA μετά την παραπάνω πώληση προέβη στη ναύλωση των τριών πετρελαιοφόρων για επτά χρόνια. Η εταιρία αυτή διαχειρίζεται δύο ακόμα ΟΒΟ των 75-80.000 τόν. d.w. υπό παναμαϊκή σημαία.

Με την ευκαιρία αναφέρουμε ότι κυκλοφόρησε πρόσφατα ένα καινούριο βιβλίο το οποίο περιγράφει την ιστορία του Δανού μεγαλοεφοπλιστή Α.Ρ. Moller ο οποίος έχει πολλά προσφέρει στον τοπο του. Το βιβλίο, αντί για άλλο τίτλο έχει την φράση: «Δέν θα είχαμε υποστεί καμιά ζημία αν τα μέτρα είχαν ληφθεί εγκαίρως», η οποία αποτελεί περικοπή επιστολής που ο Μόλλερ είχε στείλει στο γιο του στη Ν. Υόρκη το 1946.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό δεύτερο νηολόγιο

Τό νομοσχέδιο για τη σύσταση ενός δεύτερου νηολογίου κατετέθη ήδη στη Βουλή και ύστερα από την πρώτη ανάγνωση παραπέμφθηκε στις αρμόδιες επιτροπές για συμπληρωματική εξέταση. Υπολογίζεται ότι τό νομοσχέδιο θα ψηφισθεί πριν από τις θερινές διακοπές.

Γιά τους εφοπλιστές τό δεύτερο νηολόγιο ελπίζεται ότι θα μειώσει τό κόστος επανδρώσεως αλλά δέν πρόκειται να καταστήσει τη σημαία ανταγωνιστική. Χρειάζονται πολλά άλλα μέτρα ώστε να ανακοπεί η τάση φυγής από τό εθνικό νηολόγιο και να γίνει αποδοτική ή υπό την εθνική σημαία εκμετάλλευση.

Από την πλευρά τους τό δύο ναυτεργατικά συνδικάτα κατηγορούν τό νομοσχέδιο ως αντισυνταγματικό, εφόσον θα επιτρέπει την πρόσληψη άλλοδαπων ναυτικών με μι-

σθολόγιο του τόπου της καταγωγής τους, τό οποίο είναι σημαντικά κατώτερο από τό ισχύον γιά τούς Γερμανούς ναυτικούς. Θίγεται δηλαδή ή αρχή της ίσης αμοιβής γιά ίση εργασία. Παράλληλα κατηγορούν ότι θα χάσουν την εργασία τους περί τις 17.000 Γερμανοί ναυτικοί που θα αντικαταθούν με χαμηλόμισθους ξένους.

Τά περί αντισυνταγματικότητας του νομοσχεδίου, αποκρούσει ή Ένωση των Εφοπλιστών, υποστηρίζοντας ότι τό νέο νηολόγιο δέν κάνει τίποτε άλλο παρά να συμπληρώνει τό κανονικό εθνικό νηολόγιο.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Επέκταση του στόλου της Μισοούι

Η κορυφαία ναυτιλιακή εταιρία της Ιαπωνίας, ή Μισοούι, σχεδιάζει την επέκταση του στόλου της με στόχο τά 100 πλοία. Ήδη μία θυγατρική εταιρία της με την επωνυμία Τόγιο ανέλαβε την εκμετάλλευση των 50 πλοίων που διαθέτει ο στόλος της Μισοούι, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται μπάλκερς των 26.000 - 33.000 τόν. d.w., δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων των 29.000 - 40.000 τόνων και ένα πλοίο ψυγείο. Πιστεύεται ότι ή νέα θυγατρική εταιρία θα επικεντρώσει τις νέες παραγγελίες της σε δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου γιά να εκμεταλλευθεί μία αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης στην αγορά της Ιαπωνίας.

Τά περισσότερα από τό πλοία της Μισοούι είναι χρονοναυλωμένα σε τρίτους γιά μικρό χρονικό διάστημα, ώστε να αποφεύγονται ζημιές από τις διακυμάνσεις της αγοράς. Τά πλοία είναι νηολογημένα σε ξένα νηολόγια, είναι επανδρωμένα με Νοτιοκορεατικά πληρώματα και δρομολογούνται στην αγορά σπότ γιά κορυφαίες εταιρίες της Ιαπωνίας και της Ευρώπης.

Με την δημιουργία της θυγατρικής αυτής εταιρίας ή Μισοούι σχεδιάζει: την προσέλκυση πεπειραμένου προσωπικού, την αύξηση της ταχύτητας της λήψεως αποφάσεων καθώς και την αύξηση των ευκαιριών συνάψεως συμβολαίων ναυλώσεων με μεγάλες εταιρίες.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Εάν υπήρχε τό Τούννελ

Τό μισό σχεδόν των βρεταννικών επιχειρήσεων που δέν κάνουν σήμερα εξαγωγές

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.)
Νοταρά 50, 2ος όρος
Τηλέφ.: 4117838
Τελωνειακές πληροφορίες:
κ. Νίκος Τζαβάλλας - τηλέφ.: 4119239

θα μπορούσαν να είναι εξαγωγικές αν υπήρχε η διώρυγα της Μάγχης. Αυτό είναι το συμπέρασμα μελέτης, που συνετάγη με τη συνεργασία της Eurotunnel και των Βρετανικών Σιδηροδρόμων. Προκύπτει δε από τις απαντήσεις 486 επιχειρήσεων του βιομηχανικού τομέα που έμπορεύονται με Δυτικοευρωπαϊκές χώρες. Άλλα και οι ήδη εξαγωγικές επιχειρήσεις πιστεύουν ότι το τούνελ θα βελτιώσει τις εξαγωγές και από άποψη κόστους και από άποψη χρόνου, επιτρέποντας την ταχύτερη ανταπόκριση στις ανάγκες της αγοράς.

Εξίσου σημαντικές όφελεις θα επιφέρει η διώρυγα και στη σιδηροδρομική κίνηση, δεδομένου ότι το 57% των επιχειρήσεων που ερωτήθηκαν δήλωσαν ότι προτιμούν το σιδηρόδρομο από την οδική μεταφορά. Καμία από τις επιχειρήσεις που ρωτήθηκαν δεν έδειξε να ενδιαφέρεται για μεταφορά της εδρας της μετά το άνοιγμα της διώρυγας. Έξάλλου περισσότερες από τις μισές πιστεύουν ότι η αύξηση των εξαγωγών θα είναι σημαντικότερη τα πέντε προσεχή χρόνια.

Ένα άλλο σημείο που τονίζεται είναι η ανάγκη επεξεργασίας ενός συγκεκριμένου βρετανικού σχεδίου για τη σιδηροδρομική σύνδεση μέσω της διώρυγας. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να συνδεθεί με το δλο Βρετανικό δίκτυο και θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί κατά ένα μέρος από το Κράτος και κατά το άλλο από ιδιωτικά κεφάλαια με πρωτοβουλία της Eurotunnel.

Σύστημα παρακολούθησης καυσίμων

Ένα νέο σύστημα παρακολούθησης των καυσίμων που βασίζεται σε μικροεπεξεργαστή και απευθύνεται στους φορείς εκμετάλλευσης μεταφορικών μέσων προσφέρεται από Βρετανική εταιρία. Πρόκειται για το σύστημα «EM2500» της εταιρίας Monitronix Services που αφορά μία αυτόνομη μονάδα που είναι σε θέση να ελέγχει μέχρι και 8000 αντλίες καυσίμων ταυτόχρονα και να συνδεθεί υπό μορφή δικτύου με οποιονδήποτε αριθμό σταθμών όχημάτων ανεξάρτητα από την απόστασή τους. Πλήρη στοιχεία που αφορούν την ημερομηνία, χρόνο και ποσότητα καυσίμων που διοχετεύονται στο κάθε όχημα του στόλου μπορούν να αποθηκευθούν στη μνήμη και να καταχωρηθούν από ένω-

ματωμένο θερμογραφικό εκτυπωτή που επίσης χρησιμοποιείται για την εκτύπωση πολλών και διαφόρων στοιχείων επίτηρησης.

ΝΙΓΗΡΙΑ

Άγορά ύγραεριοφόρων

Με μία συμφωνία ύψους 100 εκατομ. δολαρίων, η Σέλλ αγόρασε από Σουηδικά συμφέροντα δύο ύγραεριοφόρα δεξαμενόπλοια μεταφορικής ικανότητας 133.000 κυβικών μέτρων ύγραποιημένου φυσικού αερίου. Τα δύο σκάφη, «LNG 59» και «LNG 564», θα δρομολογηθούν από την Σέλλ για λογαριασμό των εταιριών που συμμετέχουν στην εκμετάλλευση του νέου μεγάλου κοιτάσματος φυσικού αερίου της Νιγηρίας.

Τα δύο ύγραεριοφόρα είχαν ναυπηγηθεί το 1980, για να δημιουργήσουν απασχόληση στα ναυπηγεία Κόκουμς και δεν είχαν δρομολογηθεί μέχρι την αγορά τους από την Σουηδική ναυτιλιακή εταιρία Zenit Shipping. Η ναυπήγηση του κάθε πλοίου είχε κοστίσει τότε περί τα 120 εκατ. δολάρια.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Άλλαγές μετόχων στην Star Shipping

Ο έφοπλιστής Φρέντ Όλσεν επώλησε πρόσφατα το μερίδιο των μετοχών του της Star Shipping στις εταιρίες Westfal-Larsen και A/S Billabong της Βρέμης. Το μερίδιο του Νορβηγού έφοπλιστή, αντιπροσώπευε το 30% των μετοχών της Star Shipping, με αποτέλεσμα οι δύο εταιρίες να κατέχουν τώρα από 50% των μετοχών της Star. Ο στόλος της Star περιλαμβάνει 50 πλοία που περιλαμβάνουν μπάκ κάρριερς συμβατικά, καθώς και σκάφη με δυνατότητα μεταφοράς κοντέινερς. Η εταιρία εξειδικεύεται σε σκάφη μεγέθους μέχρι 45.000 τόν. d.w. και είναι ο μεγαλύτερος μεταφορέας δασικών προϊόντων στις γραμμές μεταξύ Βορείου Αμερικής, Ιαπωνίας και Εύρωπης. Το 1987 μετέφερε συνολικό φορτίο 800000 τόνων, από τα οποία 3,6 εκατ. τόν. εκάλυψαν δασικά προϊόντα, ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα διακινήθηκαν και 90.000 κοντέινερς.

ΠΑΚΙΣΤΑΝ

Ανάπτυξη του έφοπλισμού

Η κυβέρνηση του Πακιστάν επανέλαβε τις προθέσεις της για την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας και την ανανέωση του εμπορικού στόλου. Οι αρμόδιες υπηρεσίες προγραμματίζουν την αύξηση της συμμετοχής του εθνικού τοννάζ στις εξωτερικές μεταφορές από το 18% στο 33%.

Τη συμμετοχή αυτή θα εξασφαλίσει η Εθνική Ναυτιλιακή Εταιρία του Πακιστάν (PNSC) στα πλαίσια του έβδομου πενταετούς προγράμματος το οποίο αρχίζει από σήμερα. Προς το σκοπό αυτό η εταιρία προτίθεται να αγοράσει (ή να ναυπηγήσει) τέσσερα πλοία - κοντέινερς των 1.200 - 1.400 EVP και ένδεκα κάρριερς και ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς ελαίου. Ηδη η εταιρία διαθέτει 24 δικά της πλοία καθώς και έναν αριθμό ναυλωμένων σκαφών.

Παράλληλα η Κυβέρνηση ενθαρρύνει την ανάπτυξη της ιδιωτικής ναυτιλιακής πρωτοβουλίας. Από την πλευρά της η Master Mariner Society που συγκεντρώνει τους κυριώτερους έφοπλιστές και τους εμποροπλοιοάρχους, θεωρεί αναγκαία τη σύσταση ενός ανωνύμου νηολογίου που θα προσελκύει πολλά ξένα πλοία. Συγχρόνως κατηγορεί τα ναυτεργατικά συνδικάτα τα οποία έχουν δημιουργήσει την κακή φήμη του Πακιστανού ναυτικού.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Ναυπηγικές παραγγελίες

Τό γνωστό Φινλανδικό ναυπηγείο της Rauma Repola ανέλαβε να ναυπηγήσει για λογαριασμό της Φινλανδικής έφοπλιστικής εταιρίας Delfin Cruises ένα τουλιδύναμο κρουαζιερόπλοιο για τις περιοχές της Καραϊβικής, της Μεσογείου, της Άπω Ανατολής, του Αμαζονίου ή του Ατλαντικού.

Τό σκάφος θα είναι 5.700 τόν. γκρός και θα μεταφέρει 300 επιβάτες. Οι διαστάσεις του θα είναι 108 μ. μήκος και 15,4 πλάτος, ή δε ταχύτητά του θα φθάσει τους 17 κόμβους. Κάθε καμπίνα του θα διαθέτει χώρο 12 κ.μ. τηλεόραση, ψυγείο, κλιματισμό και λουτρό. Για περιπτώσεις μεγάλων οικογενειών προβλέπεται η δυνατότητα επικοινωνίας καμινιών, ενώ παράλληλα θα υπάρχουν αρκετές σουίτες. Η αίθουσα εστιατορίου θα μπορεί να δεχθεί συγχρόνως τό σύνολο των επιβατών. Προβλέπεται τέλος αίθουσα συνεδρίων, κυλικεία, νάιτ - κλάμπ, πιναία και σάουνας, κομμωτήριο, αίθουσα τυχερών παιχνιδιών, σουπερ μάρκετ, μπουτίκ και μία κλινική.

Η εκμετάλλευση του πλοίου θα αρχίσει τό θέρος του 1989 για ημερήσιες κρουαζιέρες με δύο διανυκτερεύσεις στο Τουρκία και στη Στοκχόλμη ή στο Σουηδικό νησί Γκότλαντ. Σημειώνεται ότι τό μεταξύ Φινλανδίας και Σουηδίας νησιά είναι πολύ της μόδας τό καλοκαίρι, τό δε μεγάλα έπιβατηγά πλοία συγκεντρώνουν μέχρι και 2.500 έπιβάτες σε μία μεταφορά σε ένα σύνολο επτά εκατομμυρίων έπιβατών ετησίως.

Στό τέλος του Απριλίου τό καρνέ των παραγγελιών της Rauma - Repola περιελάμβανε τρία μεγάλα άλιευτικά πλοία - εργοστάσια για 500 άτομα για λογαριασμό της Σοβιετικής Ένωσης.

International TAGAROPULOS, S.A.

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL**

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama
Phones: 45-0127, 45-0128
24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



‘Η Ελλάδα ζητεί την άρση των τουρκικών μέτρων σέ βάρος των ελληνικών πλοίων

Κατά τη διάρκεια των συνομιλιών της οικονομικής επιτροπής Ελλάδος — Τουρκίας που διεξήχθησαν τόσο στην Άγκυρα όσο και στην Αθήνα κατά την επίσκεψη του Τούρκου Πρωθυπουργού κ. Τουρκοούτ Όζάλ, συζητήθηκαν και ναυτιλιακά θέματα που ενδιαφέρουν ιδιαίτερα την Ελλάδα.

Συγκεκριμένα, από ελληνικής πλευράς τέθηκαν τα εξής θέματα:

- Αποφυγή διπλής φορολογίας ναυτιλιακών και αεροπορικών κερδών: Τό θέμα αυτό είχε τεθεί από Ελληνικής πλευράς κατά τη συνάντηση της Άγκυρας. Από ελληνικής πλευράς επεδόθη αντίσχεδιο κειμένου για την προώθηση ρύθμισης, που υπό τον όρο της αμοιβαιότητας θα απαλλάσσει από την φορολογία τό εισόδημα εταιριών που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία και αεροπλοΐα.

Τό σχέδιο αυτό λαμβάνει υπόψη του και καλύπτει τις ιδιομορφίες του θεσμικού πλαισίου των ελληνικών πλοιοκτητριών εταιριών.

Τό ελληνικό αντίσχεδιο θα μελετηθεί από την τουρκική πλευρά και θα υπάρξουν οι αναγκαίες διαβουλεύσεις για την προώθηση του θέματος.

- Σύναψη ναυτιλιακής συμφωνίας: Τό θέμα

αυτό είχε τεθεί από ελληνικής πλευράς κατά τη συνάντηση της Άγκυρας και είχε επιδοθεί και συγκεκριμένο σχέδιο συμφωνίας. Η τουρκική πλευρά μελετά, όπως δήλωσε, θετικά τό ελληνικό σχέδιο και θα γνωρίσει τις απόψεις της.

Στή σύνοδο της Οικονομικής Επιτροπής επανειλήθη τό θέμα από ελληνικής πλευράς και έπαιρναν ότι ή προώθηση και δημιουργία του θεσμικού πλαισίου αποτελεί προϋπόθεση για την εδραίωση του κλίματος εμπιστοσύνης που θα επιτρέψει την ανάπτυξη της διμερούς συνεργασίας στον τομέα της ναυτιλίας.

- Άρση μέτρων διάκρισης κατά πλοίων υπό ελληνική σημαία: Τόσο στην συνάντηση της Άγκυρας όσο και κατά τις συνομιλίες της τουρκικής αντιπροσωπείας που συνόδευε τον Τούρκο πρωθυπουργό κατά την επίσκεψή του στην Ελλάδα, τέθηκε τό θέμα της άρσης τουρκικών μέτρων που έχουν σαν αποτέλεσμα τον αποκλεισμό πλοίων υπό Ελληνική σημαία από τις μεταφορές ορισμένων φορτίων χύδην προς την Τουρκία. Τό θέμα τέθηκε επίσης και σέ επίπεδο ολομέλειας υπό την προεδρία των δύο Πρωθυπουργών αλλά από τουρκικής πλευράς δέν υπήρξε καμία αντίδραση.

‘Η γενική συνέλευση των μελών του Κομμίτη

Στίς 21 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε στό Λονδίνο ή γενική συνέλευση των μελών της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας παρουσία μεγάλου αριθμού εκπροσώπων Γραφείων - μελών του Κομμίτη, σέ σχετική δέ ανακοίνωση αναφέρονται τά εξής:

Ο Πρόεδρος, κ. Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας, ανέπτυξε τά πεπραγμένα του Κομμίτη κατά τό διάστημα της χρονικής περιόδου Μαΐου 1987 - Ιουνίου 1988.

Μεταξύ των άλλων, ανέφερε:

Στή θέση της Ελληνόκτητου και Ελληνικής Ναυτιλίας, στην ανάκαμψη της ναυλαγοράς, στίς προσπάθειες που καταβάλλει τό

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου, στίς σχέσεις με την ναυτεργασία.

- Στήν ανάγκη συντόμου εφαρμογής των Sandwich Courses, και γενικά στην ναυτική μας εκπαίδευση, και στην σκοπιμότητα αναμορφώσεως των Κανονισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας στίς Ναυτικές μας Σχολές.

- Στήν αύξηση του εισερχομένου στή χώρα μας ναυτιλιακού συναλλάγματος, ίσως με έλαφρά πριμοδότηση του ναυτεργατικού συναλλάγματος, για νά έλθει στό τόπο μας, από τις ξένες τράπεζες που είναι κατατιθεμένες.

- Στήν ανάγκη σθεναράς στάσεως στην διαμόρφωση μιάς υγιούς ναυτιλιακής πολιτικής στην ΕΟΚ, σύμφωνα με τις αρχές ενός εντίμου και ελεύθερου συναγωνισμού.

Στήν ανακοίνωση επίσης αναφέρονται τά εξής:

- Η Γενική Συνέλευση με ικανοποίηση διαπιστώνει την θετική στάση της ΠΝΟ, και τη βελτίωση των σχέσεων που παρατηρείται με τον Έφοπλισμό, πράγμα που δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την εξασφάλιση θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών στα Έλληνικά και Ελληνόκτητα πλοία.

- Η Γενική Συνέλευση με την ευκαιρία αυτή συγχαίρει την ΠΝΟ, που για τούς επί 50ετία και πλέον αγώνες της, υπέρ των Ελλήνων ναυτικών, τιμάται από τον Υπουργό Ε.Ν. κ. Ε. Γιαννόπουλο, με πρόταση άπονομής ναυτικού μεταλλίου, αλλά ταυτόχρονα θλίβεται γιατί παρόμοιο μέταλλιο προσφέρεται και σέ πρόσωπο που συνέβαλε στή διάσπαση της κατά την διάρκεια του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου και μετέπειτα και στή δημιουργία τρομακτικών προβλημάτων στην άνωτονόμνη ναυτιλία μας.

- Ο Πρόεδρος κ. Χατζηπατέρας συνεχάρη τον παρόντα στην Γενική συνέλευση κ. Γ. Παπαδάκη, για την μεγάλη οικογενειακή δωρεά ενός πλήρως εξοπλισμένου ρυμουλκού, για τις ανάγκες του Λιμενικού Σώματος. Με αυτή την ευκαιρία επρότεινε την αναβίωση παλαιού όνειρου του έφοπλισμού, όπως προσφέρει μία Life Boat στον έθελοντικό Άγγλικό Όργανισμό, που οι άνδρες του σώζουν εκατοντάδες ψυχές στή θάλασσα, με κίνδυνο της ζωής του. Η πρόταση υιοθετήθηκε για περαιτέρω μελέτη και ύλοποίηση.

- Τέλος ή Γενική Συνέλευση εξέφρασε την ευαρέσκειά της, προς τον άποχωρούντα εκ της Διευθύνσεως του Κομμίτη Ναύαρχο κ. Δ. Βασιλειάδη και έχαιρέτησε την ανάληψη της Διευθύνσεως από τον Υποναύαρχο Λ.Σ. (έ.ά.) κ. Π. Κοσμάτο.

‘Η προσφορά των εταιριών του Ν. 814/78

Σύμφωνα με τά στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας οι 598 ναυτιλιακές εταιρίες του νόμου 814/78, που κατέθεσαν στην άρμόδια ύπηρεσία του ΥΕΝ προκύπτει ότι:

- Εισήγαγαν και δραχμοποίησαν τό 1987 συνάλλαγμα ύψους 759.497.568 δολλαρίων, έναντι 605.799.609 δολλαρίων που είχαν εισαγάγει 585 ναυτιλιακές εταιρίες τό 1986, ήτοι σημειώθηκε αύξηση του εισαχθέντος συναλλάγματος κατά 25% περίπου.

- Δαπάνησαν για ή λειτουργία των γραφείων τους στην Ελλάδα 104.082.327 δολλάρια, έναντι 91.245.332 δολλαρίων του 1986 (αύξηση 27,8%).

- Απασχόλησαν 6.627 υπαλλήλους από τούς όποιους 6.103 Έλληνες και 523 ξένοι, έναντι 6.468 υπαλλήλων του 1986.

- Διαχειρίστηκαν οι 454 εταιρίες 2.684

PHONES: 675.4321, 321.7588

TELEX: 87517

FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Μέτρα του US Coast Guard για τη χρήση οινόπνευματος / ναρκωτικών στα πλοία

Το International Shipping Federation γνωστοποίησε στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ότι το U.S. Coast Guard Authorization Act 1984 όριζε ότι θα καθιερωθούν μέτρα για τον προσδιορισμό ενός ατόμου που βρίσκεται υπό την επήρεια οινόπνευματων ή ναρκωτικών ουσιών εν ώρα υπηρεσίας επί του πλοίου. Ο νόμος αυτός τροποποίησε το Title 46 of the United States Code ως εξής: «Ένα άτομο υπό την επήρεια οινόπνευματος ή ναρκωτικού εν ώρα υπηρεσίας επί του πλοίου υπόκειται σε ποινή για άστικό παράπτωμα ανέρχόμενη μέχρι του ποσού των 1.000 δολλαρίων ή σε πρόστιμο ανέρχόμενο μέχρι του ποσού των 5.000 δολλαρίων ή σε φυλάκιση μέχρι ενός έτους ή αμφότερα». Οι ανωτέρω διατάξεις αφορούν αμερικανικά πλοία ή πλοία υπό ξένη σημαία πλέοντα στα αμερικανικά ύδατα.

Κατ' εφαρμογήν των ανωτέρω, το United States Coast Guard εξέδωσε τον τελικό κανόνα του τίτλου 33 του Code of Federal Regulations Part 95 (τό οποίο είναι τμήμα του subchapter F) με ισχύ από 13.1.1988, τα κύρια σημεία του οποίου είναι τα εξής:

1. **Σκοπός (purpose):** Νά όρισει μέτρα για τον προσδιορισμό της μέθης (έξ οινόπνευματων ή ναρκωτικών) όπως απαιτείται από το Title 46 του USC 2302.

2. **Εφαρμογή (Applicability):** Αφορά τα εμπορικά πλοία ξένης σημαίας πλέοντα σε αμερικανικά ύδατα και τα αμερικανικά εμπορικά πλοία πλέοντα σε αμερικανικά ή διεθνή ύδατα.

3. **Ναυτικός Έργοδότης (Maritime Employer):** Θεωρείται ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής, ναυλωτής, πράκτωρ, πλοίαρχος ή πρόσωπο επικεφαλής του πλοίου.

4. **Ισχύοντες κανόνες για εμπορικά πλοία (operating Rules for Commercial Vessels):** Τα πληρώματα, οι πλοηγοί και όσοι εκτελούν νυχτερινή υπηρεσία απαγορεύεται:

α) Νά καταναλίσκουν οινόπνευμα εντός διαστήματος τεσσάρων ωρών προ της έκτελεσεως των προγραμματισμένων καθηκόντων.

β) Νά βρίσκονται υπό την επήρεια μέθης έξ οινόπνευματος ή ναρκωτικών οποιαδήποτε ώρα επί του πλοίου.

γ) Νά καταναλίσκουν οποιαδήποτε οινόπνευματων ή ναρκωτική ουσία εν ώρα βάρδιας ή υπηρεσίας (έκτός από ουσίες παρεχόμενες νομίμως κατόπιν ιατρικής συνταγής ή καί ανευ συνταγής, οι οποίες δεν προκαλούν μέθη).

5. **Επίπεδο μέθης (Intoxication Standards):** Υπό την επήρεια οινόπνευματος ή ναρκωτικού θεωρείται ένα άτομο με 0.4% ποσότητα οινόπνευματος στο αίμα του ή όταν έχει αντιδράσεις που φανερώνουν την επίδραση της οινόπνευματων ή ναρκωτικής ουσίας.

6. **Μεθυστική ουσία** — έννοείται το οινόπνευμα ή οποιοδήποτε ναρκωτικό.

7. **Ευθύνη του πλοίου εξ αγωγών:** Αγωγές στρεφόμενες κατά του πλοίου βάσει του τίτλου 46 U.S.C. ύψους 2.302 δολλαρίων για ποινές προβλεπόμενες υπό του παρόντος κανονισμού.

Οι πλοιοκτήτες, διαχειριστές και πλοίαρχοι υποχρεούνται να εμποδίζουν οποιοδήποτε άτομο βρίσκεται υπό την επήρεια μέθης έξ οινόπνευματος ή ναρκωτικού να εκτελέσει βάρδια ή την υπηρεσία του. Ως επίσης πρέπει να προσδιορίζουν εάν έχει γίνει χρήση οινόπνευματος ή ναρκωτικών ουσιών.

Λόγω της πολύ εύρεας έρμηνείας που δίδεται υπό του US Coast Guard στον όρο «intoxication» καθώς και στον «marine employer» συνιστάται η αυστηρή συμμόρφωση των πλοίων με τους όρους του τίτλου 33. Φερ' ειπείν, το όριο 0.4% που μνημονεύεται στον τίτλο 33 εύκολως συμπληρώνεται και δι' άπλης καταναλώσεως μύρας.

πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από 1.000 τον. γκρό, ενώ οι υπόλοιπες 144 εταιρίες ασχολήθηκαν με άλλες ναυτιλιακές εργασίες, εκτός από τη διαχείριση πλοίων.

Αναβολή του σεμιναρίου της BIMCO

Η BIMCO αναγκάστηκε να αναβάλει το Σεμινάριο σε Τομείς Πρακτικών Έφαρμογών, το οποίο επρόκειτο να λάβει χώρα την Τετάρτη 22 Ιουνίου στην Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.

Το Σεμινάριο θα γίνει τελικά, την Δευτέρα 11 Ιουλίου στο Auditorium της εταιρίας CERES στην Ακτή Μιαούλη 69 στον Πειραιά. Τα δελτία εγγραφής που υπήρχαν στις αρχικές προσκλήσεις, θα ισχύσουν τώρα για την καινούργια ήμερομηνία.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλος θα είναι το τιμώμενο πρόσωπο στο γεύμα που θα ακολουθήσει.

Η αναβολή συνέβη κατόπιν ξαφνικής ασθένειας του βασικού ομιλητή του σεμιναρίου του κ. Ryszard Kotlinski.

Παρ' όλη την αναβολή της ήμερομηνίας η BIMCO έληψε σε μεγάλη προσέλευση συμμετασχόντων.

Τά μέτρα για τη Ναυτική Έκπαίδευση

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση του YEN, άρχισε ο κύκλος των επαφών του Υπουργού κ. Εύα. Γιαννόπουλου με τους φορείς της Ναυτικής Έκπαίδευσης, προκειμένου να διαμορφωθούν οι τελικές αποφάσεις του Υπουργείου για τα μέτρα αναμόρφωσης και αναβάθμισης του επιπέδου της παρεχόμενης ναυτικής παιδείας.

Ήδη, ο Υπουργός συναντήθηκε με το Κεντρικό Συμβούλιο της Έθνικής Σπουδαστικής Ένωσης Συλλόγων Σχολών Έμπορικου Ναυτικού. Στη συνάντηση συζητήθηκαν τα προβλήματα που απασχολούν τη Ναυτική Έκπαίδευση και ακούστηκαν οι απόψεις των σπουδαστών για την αναβάθμιση των σπουδών.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του YEN, θα ακολουθήσει σειρά τέτοιων επαφών ώστε μέσα από την εξάντληση του διαλόγου και της ενημέρωσης, να διαμορφωθούν και εξαγγελθούν τα απαιτούμενα μέτρα που θα οδηγήσουν σε μία σύγχρονη και αναβαθμισμένη εκπαίδευση των αξιωματικών του Έμπορικου μας Ναυτικού, για να μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας.

Αγοραπωλησίες

— Σε Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθησαν τα υπό ελληνική σημαία πρόντακτ κάρριερς «Ταύρος» 32.389 τον. d.w. 18.708 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, και «Βέγκα» 32.907 τον. d.w., 18.643 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1978, έναντι συνολικής τιμής περί των 21,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Νορβηγούς και όχι σε Έλληνες (όπως είχαμε αναφέρει στο προηγούμενο τεύχος μας) έπωλήθη το μικτό πλοίο «Sauda» 110.000 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 15 εκατ. δολλαρίων.

— Σε άγνωστους αγοραστές περιήλθε το ελληνικό φορτηγό πλοίο «Σίλβερ Άθηνς» 15.166 τον. d.w., 9.947 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1973.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μικρού δεξαμενοπλοίου «Save» 6.451 τον. d.w.,



*για ναυτικούς
και ομογενείς*

p.v.b.a. AUTOTRANSIT p.k.

κλείνετε το
αυτοκίνητο σας πριν τον
ερχομό σας στην πατρίδα!

TAX FREE CARS

- Σας προσφέρουμε τις χαμηλότερες τιμές αγοράς αυτοκινήτου στην Ευρώπη.
- Εκδίδουμε προσωρινές πινακίδες Transit.
- Σας παραδίδουμε το αυτοκίνητό σας σε 7-10 ημέρες απ' την ήμερομηνία παραγγελίας του.
- Εξωφλείτε το αυτοκίνητό σας, με την παράδοσή του στην Ελλάδα.

Γραφεία Πειραιώς:
Capt. NICOLAOS DOULAKIS
Γούναρη 2, 6ος όρ Τηλ. 4173932, 4129034
τηλ. οικίας: 5739724, 5723336
telex: 213981 GIAS GR.

LANGE ZAVEL STRAAT 75-77 2008 ANTWERPEN BELGIUM
PHONE: 0032-3/271.10.30, 235.84.72

4.467 τον. γκρόρ, σουηδικής ναυπηγήσεως 1962, έναντι τιμής 850.000 δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό υπό γιουγκοσλαβική σημαία μπάλκ κάρριερ «Milin» 26.958 τον. d.w. ναυπηγηθέν στην Ισπανία τό 1973, έναντι τιμής περί τών 3.5 έκ. δολларίων.

— Σέ μή κατανομαζόμενους πλοιοκτήτες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Οδηγήτρια» 22.058 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής πού υπερβαίνει τά 4 έκ. δολларία.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τής Φορμόζας αγόρασαν τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Στίλκον» 103.176 τον. γκρόρ, 35.200 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 219 ανά τόννο, χωρίς πιστοποιητικό gas free μέ παράδοση «ως έχει» στό Ντουμπάι.

— Στό Μπαγκλαντές έπωλήθη γιά διάλυση τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Αδριατική» 30.648 τον. γκρόρ, 13.180 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1963, αντί δολ. 255 ανά τόννο μέ μερικό gas free.

Διευκρίνιση

Διευκρινίζεται ότι τό όνομα του πλοίου πού είχε αναφερθεί στη στήλη τών νηολογήσεων του προηγούμενου τεύχους δέν είναι «Ολύμπικ Γκλόρυ» αλλά «Ολύμπικ Γκλόου» 29.710 τον. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1980.

Τά θέματα τής Έλληνικής Ναυτιλίας

Η Συντονιστική Έπιτροπή Προωθήσεως τής Έλληνικής Οικονομίας θά διοργανώσει στις 5 και 6 Σεπτεμβρίου στό Εύγενίδειο Ίδρυμα ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την αιγίδα του Υπουργού Ναυτιλίας στην οποία θά συζητηθούν τά θέματα πού ενδιαφέρουν στην Έλληνική Ναυτιλία.

U.S./Mid-Distillates Tax

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών γνωστοποίησε στά μέλη ότι στις 22 Δεκεμβρίου 1987 τό Άμερικανικό Κογκρέσσο υιοθέτησε τό Mid-Distillates Tax ως τμήμα του γενικότερου U.S. Tax Reduction Act. Βάσει αυτού από 1.4.1988 επιβάλλεται φόρος γιά ντήζελ καύσιμο πετρέλαιο σέ βάρος τών αγοραστών, είτε συμπληρώνουν, είτε όχι, τις προϋποθέσεις γιά απαλλαγές από τό καθεστώς φόρου. Στην περίπτωση αγοράς γιά «τροφοδοσία πλοίου» ο φόρος θά καταβάλλεται άμέσως κατά τή συναλλαγή και έν συνεχεία, ο πλοιοκτήτης δύναται, κατόπιν αίτησεως, νά ζητήσει πίστωση ή έπιστροφή του φόρου. Διά τής υποβολής τής ειδικής έντύπου δηλώσεως μή Άμερικανός φορολογούμενος πλοιοκτήτης δύναται νά ζητήσει έπιστροφή τών φόρων πού έχουν καταβληθεί γιά αγοράς καυσίμων. Μολοντί ή χρήση καυσίμων ντήζελ από πλοία υπόκειται στην εξαίρεση πού προβλέπεται στην section 4093 (c) του Internal Revenue Code ως «χρήση άλλη από τήν καύσιμη ύλη γιά αυτοκίνητο», τό IRS notice 88-30 καθιστά σαφές ότι πωλήσεις καυσίμου ύλης γιά πλοία δέν εξαίρονται κατ' αρχήν και συνεπώς, πλοία ξένων συμφερόντων πρέπει νά καταβάλλουν τόν φόρο αυτό και, έν συνεχεία, νά υποβάλλονται από τούς πλοιοκτήτες ανά τετράμηνο αίτήσεις έπιστροφής τών χρημάτων τους μέ τήν συμπλήρωση δήλωσης του IRS 843. Οι φόρμες αυτές πρέπει νά υποβληθούν πρό τής τελευταίας ήμέρας του πρώτου τετραμήνου μετά

Νέα δωρεά τών Άδελφών Παπαδάκη στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας

Σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας και συσκευές τηλεειδοποιήσεως, δώρισαν στό YEN, οι άδελφοί Γιώργος και Νίκος Παπαδάκης. Γιά τή νέα αυτή δωρεά, (ή πρώτη είναι τό ναυαγοσωστικό «Αντώνιος Γ. Παπαδάκης») ο ύπουργός Ναυτιλίας, εξέφρασε τις εύχαριστίες του.

Συγκεκριμένα, μέ έπιστολή τους πρός τόν ύπουργό κ. Εύάγ. Γιαννόπουλο, οι άδελφοί Γιώργος και Νίκος Παπαδάκης, γνωστοποίησαν ότι δωρίζουν στό YEN:

• Ένα πλήρες σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας (έπίγειος σταθμός πλοίου/ IN-MARSAT) πού θά εγκατασταθεί στό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του YEN, μέ τό όποιο θά επιτυγχάνεται συνεχής και άδιάκοπη τηλεφωνική και τηλετυπική επικοινωνία μέ τά έμπορικά πλοία και τά άλλα Κέντρα Διάσωσης, σέ οποιοδήποτε σημείο τής ύδρογειού και έν βρίσκονται, χωρίς νά μεσολαβούν Παράκτιοι Σταθμοί.

Μέ τόν έξοπλισμό αυτό θά επιτευχθεί σημαντική βελτίωση του επιπέδου τών παρεχομένων υπηρεσιών σέ περιπτώσεις κινδύνου

στη θάλασσα.

• Τρεις συσκευές τηλεειδοποιήσεως οι όποιες θά εγκατασταθούν στό δωρηθέν πριν από ένα χρόνο περίπου από τούς ίδιους πλοιοκτήτες στό YEN, υπερσύγχρονο ναυαγοσωστικό «Αντώνιος Γ. Παπαδάκης».

Μέ τις συσκευές αυτές καθίσταται εύχερέστερη και συντομότερη ή άνεύρεση του κυβερνήτη και τών μελών του πληρώματος του ναυαγοσωστικού σέ περιπτώσεις έκτάκτων περιστατικών.

Έξάλλου, μέ άλλη έπιστολή τους, οι Άδελφοί Παπαδάκη, γνωστοποιούν ότι αναλαμβάνουν νά καλύψουν τό έξοδα τριών άξιωματικών του Λ.Σ. πού υπηρετούν στό ναυαγοσωστικό «Αντώνιος Γ. Παπαδάκης» και στό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, οι όποιοι θά παρακολουθήσουν, επί δύο εβδομάδες στην Άγγλία εκπαίδευση σέ θέματα έρευνας και διάσωσης.

Μέ έπιστολή του, ο κ. ύπουργός, εύχαρίστηκε τούς άδελφούς Παπαδάκη, γιά τή νέα αυτή χειρονομία τους πού τιμά γενικότερα τόν έφοπιστικό κόσμο.

10 χρόνια «Λίνκ Μαριτάιμ»



Μέ τήν εύκαιρία τής συμπληρώσεως 10 χρόνων δραστηριότητας στον χώρο τών ναυλομεσιτικών έργασιών και τών αγοραπωλησιών πλοίων, ή γνωστή εταιρία «Λίνκ Μαριτάιμ Έντερπράιζες» παρέθεσε δεξίωση στό Χίλτον τής Άθήνας, ή όποία συνέπεσε μέ τά φετεινά «Ποσειδώνια».

Στή φωτογραφία οι διευθυντές τής «Λίνκ» κ.κ. Π. Γκούμας και Μ. Κοκκίνης υποδέχονται τούς πολυπληθείς συνεργάτες και φίλους τής εταιρίας πού παραβρέθηκαν στην γιορταστική τους εκδήλωση.

Your supplier in ROTTERDAM

JOHN A. ZANNIS
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 ναυτιλιακή κοινότητα πρέπει να βοηθήσει τό ειδικό σχολείο «ΑΡΓΩ»

Στις 20 Ιουνίου, σε ειδική εκδήλωση που έγινε στις εγκαταστάσεις του σχολείου «ΑΡΓΩ» που έχει ιδρύσει στο Νέο Φάληρο το Σωματείο Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών, τα παιδιά παρουσίασαν τη δουλειά τους στα εργαστήρια και το πρόγραμμα των τάξεών τους.

Όπως έχουν σημειώσει και στο παρελθόν τα «Ναυτικά Χρονικά», το άπασχολησιοθεραπευτικό κέντρο «Αργώ», ιδρύθηκε το 1986 για την εξυπηρέτηση των 520 ειδικών παιδιών των ναυτικών. Στις εγκαταστάσεις του, στο Ν. Φάληρο, λειτουργούν βαθμίδες για παιδιά 5-15 χρόνων, ενώ στο Κέντρο Έπαγγελματικής Κατάρτισης λειτουργούν τμήματα βιβλιοδεσίας ξυλουργικής, κηροποιίας και γενικής χειροτεχνίας, για έφηβους και νέους 15-25 χρόνων. Το ειδικό αυτό κέντρο, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, λειτουργεί με το έλβετικό εκπαιδευτικό σύστημα «Rolf Steiner».

Επίσης, στις εγκαταστάσεις του σχολείου, στο Ν. Φάληρο, λειτουργούν τμήματα προεπαγγελματικής κατάρτισης για έφηβους και νέους και των δύο φύλων, με μέτρια νοητική καθυστέρηση και άπασχολησιοθεραπευτικά τμήματα για έφηβους και νέους με βαρεία νοητική καθυστέρηση.

Τό προσωπικό του άπασχολησιοθεραπευτικού κέντρου «Αργώ» και του Κέντρου Έπαγγελματικής κατάρτισης ειδικών από-

μων αποτελείται από εμπειρους και ειδικευμένους παιδαγωγούς, κοινωνικούς λειτουργούς, ψυχολόγους, εκπαιδευτές, τεχνικούς και διοικητικούς υπαλλήλους, φυσιοθεραπευτριά, λογοθεραπευτριά και άλλους ειδικούς συνεργάτες.

Με την ευκαιρία ανακοινώθηκε ότι στόχος του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών, είναι να υπάρξει συνέχεια του έργου, με την ίδρυση προστατευομένων εργαστηρίων και μόνιμης στέγης φιλοξενίας των ειδικών ατόμων, όταν η οικογένειά τους δεν θα μπορεί ή δεν θα υπάρχει να τα φροντίζει.

Τό υπουργείο Γεωργίας έχει παραχωρήσει στο Σωματείο έκταση 15 στρεμμάτων στην περιοχή Λαγονησίου, όπου προγραμματίζεται να κτισθεί τό «χωριό», τό οποίο θά λειτουργήσει με ευρωπαϊκά πρότυπα και θά απομακρύνει τά παιδιά από τήν άπειρή του ασύλου.

Μέρος τής ναυτικής οικογένειας έχει συμπαράσθει με δωρεές στο έργο του Σωματείου, αλλά οι ανάγκες είναι μεγάλες και ή εξασφάλιση σταθερών πόρων είναι άπαραίτητη, έπισημαίνουν οι εκπρόσωποι του Σωματείου, τό οποίο άπευθύνεται προς κάθε φιλόανθρωπο, προκειμένου να βοηθήσουν αυτή τήν προσπάθεια που οι Έλληνες γονείς έθελοντικά ξεκίνησαν, μέσα στο χώρο τής ναυτικής οικογένειας.

τό πέρας του τετραμήνου κατά τό οποίο είχαν καταβληθεί οι φόροι, δηλώσεις δέ θά πρέπει να άποστέλλονται στην έξής διεύθυνση:

Internal Revenue Service
Philadelphia, Pennsylvania 19255 U.S.A.

Οί συμβάσεις

Δημοσιεύθηκαν στην Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 374 Β/9.6.88) άποφάσεις του ύπουργού Ναυτιλίας με τίς όποιες κυρώνονται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας των πληρωμάτων των ποντοπόρων φορτηγών πλοίων 4.500 τόν. d.w., και άνω και των πλοίαρχων των φορτηγών πλοίων 4.500 τόν. d.w. καί κάτω.

Επίσης, δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 369 Β/9.6.88) άποφάση του ύπουργού Ναυτιλίας με τήν όποία κυρώνεται ή συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων των έπιβατηγών μεσογειακών και τουριστικών Ε/Γ πλοίων.

Οί εισφορές προς τό NAT

Μέ άποφάση του Έπουργού Ναυτιλίας υιοθετήθηκε γνωμοδότηση τό νομικού συμβούλου του ΥΕΝ, σύμφωνα με τήν όποία, οι εισφορές των έπαγγελματικών τουριστικών σκαφών, προς τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο, πρέπει να ύπολογίζονται επί των μισθών (καί έπιδρομάτων) που προβλέπονται από τήν έκάστοτε ισχύουσα συλλογική σύμβαση, άνεξάρτητα από τή χωρητικότητα των έν λόγω πλοίων.

Τό Δ.Σ. του GENE

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο του Γραφείου Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας για τά έτη 1988-89 συγκροτήθηκε ως άκολουθως:

— Πρόεδρος ό πλοίαρχος Α.Σ. Ν. Τζελέπης με άναπληρωτή του τόν Πλοίαρχο Α.Σ. Ά. Καλούδη.

— Έκπρόσωπος Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος, ό κ. Άλεξανδράτος, με άναπληρωτή του τόν κ. Κ. Λαδογιάννη.

— Έκπρόσωπος Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, ό κ. Ν. Περήφανος, με άναπληρωτή του τόν κ. Ά. Μαυρέα.

‘Ο όργανισμός του ΟΛΠ

Υπογράφηκε από τούς άρμόδιους Έ.Υ. υπουργούς Προεδρίας τής Κυβερνήσεως, Οικονομικών και Έμπορικης Ναυτιλίας σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος, που άφορά τήν όργάνωση των ύπηρεσιών του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Ήδη τό σχέδιο Π.Δ. προωθήθηκε στο Συμβούλιο τής Έπικρατείας, προκειμένου να γνωμοδοτήσει σχετικά και στη συνέχεια θά σταλεί από τό ΥΕΝ προς ύπογραφή από τόν Πρόεδρο τής Δημοκρατίας και δημοσίευση στην Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως.

‘Η προσαρμογή των άλιευτικών στούς κανονισμούς τής ΕΟΚ

Τό Έπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας με έγκυκλίο του προς όλες τίς λιμενικές άρχές τής χώρας δίδει οδηγίες για τήν ύλοποίηση των κανονισμών τής ΕΟΚ (1381 και 1382/20.5.87) που άφορούν τά χαρακτηριστικά των άλιευτικών σκαφών και τήν έπιθεώρησή τους.

Μέχρι τήν όριστική ρύθμιση των άπαιτήσεων των άρθρων 1 και 2 του 1381 Κανονισμού τής ΕΟΚ, οι λιμενικές άρχές θά έκδόσουν άπόφαση σύμφωνα με τήν όποία:

- Όλα τά ύπό έλληνική σημαία άλιευτικά

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

σκάφη πρέπει να έχουν γραμμένο ευδιάκριτο το όνομα και τα στοιχεία νηολογίου - λεμβολογίου τους στις δύο παρειές της πλώρης τους, όσο το δυνατόν πιο ψηλά από την ισάλο γραμμή.

Επίσης πρέπει να έχουν ευδιάκριτα γραμμένα τα στοιχεία νηολογίου - λεμβολογίου τους στην όροφή του υπερκατασκευάσματος, με εξαίρεση τα σκάφη παράκτιας αλιείας, δηλαδή δίχτυα - παραγάδια.

Για σκάφη μήκους από 10-17 μέτρων το ύψος των γραμμάτων και αριθμών πρέπει να είναι τουλάχιστον 25 εκατ. και το πάχος τουλάχιστον 4 εκατ. Για μεγαλύτερου μήκους σκάφη τα γράμματα και οι αριθμοί πρέπει να είναι διαστάσεων 45 εκατ. και 6 εκατ. αντίστοιχα.

● Από την 1η Ιανουαρίου 1990 τα χρώματα των στοιχείων θα πρέπει να είναι άσπρα ή μαύρα, ανάλογα με ότι χρώμα έρχεται σε αντίθεση με το χρώμα της επιφάνειας στην οποία θα εμφανίζονται.

● Οι βάρκες που βρίσκονται πάνω στα ύπο ελληνική σημαία αλιευτικά πρέπει να έχουν γραμμένα και ανεξίτηλα τα στοιχεία νηολογίου - λεμβολογίου του σκάφους στο οποίο ανήκουν. Το ίδιο και οι σημαδοφόρες και άλλα παρόμοια επιπλέοντα αντικείμενα σήμανσης και αλιευτικών εργαλείων.

Ο κ. Σπ. Μαρινάκης πρόεδρος της Δ.Ν.Ε.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, συγκροτήθηκε σε σώμα για την προεχρή τριετία, ως ακολούθως: Πρόεδρος Σπ. Μαρινάκης, αντιπρόεδρος Νικ. Τραυλός, γενικός γραμματέας Άνδρ. Δίκαιος, ταμίας Άλεξ. Μπέζης και μέλη Ν. Τελειώνης, Δημ. Γιαννόπουλος, Γεώργ. Π. Καλλιόης, Ήλ. Κοντός και Γ. Φραγκόπουλος.

Ο κ. Σπύρος Μαρινάκης, με μακροχρόνια θητεία στη ναυτιλία και γνώστης των ναυτιλιακών θεμάτων, κατέχει από το 1972 τη θέση του διευθυντού της ναυτιλιακής εταιρίας «Πρόδρομος Λαίνης» και είναι πρόεδρος του τμήματος πλοίων συμβατικού φορτίου της Διεθνούς Κόνφερανς «LEVCN» από το 1982 και μέλος του διοικητικού συμβουλίου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος.

Επιτροπή τεχνικών θεμάτων στην ΠΕΜΕΝ

Επιτροπή για τη μελέτη και προώθηση τεχνικών θεμάτων του κλάδου συγκρότησε η ΠΕΜΕΝ, με σκοπό την ενημέρωση των μελών της.



Η ιστορία του Φάρου ξεκινάει το 1887, όταν το αγγλικό πλοίο «Volta», που προερχόταν από το Λονδίνο με κατεύθυνση τη Σύρα, με φορτίο τηλεγραφικών καλωδίων, έχασε τον προσανατολισμό του και, μετά από πρόσκρουση στις απότομες βραχώδεις ακτές, στα Βόρεια της Μυκόνου, βυθίστηκε παρασύροντας στο βυθό 11 μέλη του πληρώματός του.

Το τραγικό αυτό ναυάγιο έγινε αφορμή να αποφασιστεί από την τότε Κυβέρνηση Τρικούπη, η κατασκευή ενός μεγάλου Φάρου, στο ακρωτήριο Άρμενιστής της Μυκόνου.

Λόγω της γεωγραφικής θέσης της Μυκόνου που βρίσκεται περίπου στο κέντρο («όμφαλό») του Αιγαίου, εποπτεύοντας τους θαλασσινούς δρόμους που συνδέουν την Μεσόγειο με την Μαύρη Θάλασσα, έπρεπε να βρεθεί το κατάλληλο μηχανήμα για να δώσει την φωτιστική έμβελεια που χρειαζόταν. Τελικά διαλέχθηκε ένα Γαλλικό μηχανήμα, κατασκευής Sautter Lemonnier που είχε εκτεθεί και βραβευθεί στην Διεθνή Έκθεση των Παρισίων. Έτσι από το 1890 μέχρι το 1983, για έναν αιώνα περίπου, το Κεντρικό Αιγαίο φωτιζόταν οδικό από τον Φάρο του Άρμενιστή, δίνοντας σιγουριά και ασφάλεια στους ναυτικούς που περνούσαν την άλλοτε επικίνδυνη εκείνη περιοχή, (πέρας Ταρκινιά).

Το 1983 ο Φάρος Άρμενιστής εκσυγχρονίστηκε και έγινε αυτόματος. Το παλιό όπτικό του μηχανήμα παραμερίστηκε, για να δώσει

την θέση του στα σύγχρονα μέσα ηλεκτροφωτισμού που λειτουργούν χωρίς να είναι απαραίτητη η παρουσία φαροφύλακα. Για τον Φάρο Άρμενιστή μία εποχή άλλαξε.

Αυτό το τέλειο για την εποχή του οπτικό μηχανήμα, με τους 34 μεγάλους κρυστάλλινους φακούς του, τις τροχαλίες, τις λάμπες και τα άλλα εξαρτήματά του, που είχε φωτιστική έμβελεια 35 μίλια, δεν έπρεπε να σβήσει για πάντα, ξεχασμένο σε κάποια αποθήκη, ή να εκποιηθεί σαν άχρηστο παλιό υλικό. Έπρεπε να βρεθεί τρόπος να διατηρηθεί. Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου πήρε την πρωτοβουλία να σώσει τον παλιό μηχανισμό του Φάρου και ζήτησε την παραχώρησή του από το Γενικό Έπιτελείο Ναυτικού, που με προθυμία ανταποκρίθηκε στο αίτημα αυτό.

Τέσσερις περίπου μήνες διήρκεσαν οι εργασίες της μεταφοράς του μηχανισμού από το ακρωτήριο Άρμενιστής στον κήπο του Μουσείου και της κατασκευής του προστατευτικού γυάλινου πύργου (ύψους 7,5 μέτρων και διάμετρου 3 μέτρων). Την σχετική δαπάνη κάλυψε εξ ολοκλήρου το Μουσείο.

Τώρα ο Φάρος αυτός λειτουργεί και πάλι με το παλιό του σύστημα, για να θυμίζει στους επισκέπτες του Μουσείου τη μεγάλη του συμβολή στον ασφαλή διάπλου του Κεντρικού Αιγαίου, όπου για 100 περίπου χρόνια φώτιζε τους θαλασσινούς δρόμους, τα «ύγρα κέλευθα» όπως αναφέρει ο Όμηρος, που ένωναν την Ανατολή με την Δύση.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

ΑΘΗ.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

Τό «'Ιόνιαν Γκάλαξυ» τής «Στρίντζης Λάιν»

Άρχισε τὰ δρομολόγια του στή γραμμή 'Ελλάδος — 'Ιταλίας τὸ πλοίο «'Ιόνιαν Γκάλαξυ» τῆς ἐταιρίας «Στρίντζης Λάιν», τὸ ὁποῖο εἶναι τὸ μεγαλύτερο σὲ χωρητικότητα καὶ μεταφορική ικανότητα ἐπιβατηγὸ - ὀχηματογὰγὸ μὲ 'Ελληνικὴ σημαία — τὸ σκάφος εἶναι μεταφορικῆς ικανότητος 1.600 ἐπιβατῶν καὶ 600 IX αὐτοκινήτων ἢ 70 νταλικῶν καὶ 200 IX αὐτοκινήτων, διαθέτει δὲ 700 κλίβανες, πολυτελεῖς χώρους ἐπιβατῶν, σαλόνια, τραπεζαρίες, μπάρ, σέλφ σέρβις, αἰθουσα χοροῦ καὶ πιάνου, πισίνα, ντισκοτέκ, κινηματογράφος, βιβλιοθήκη, παιδικὴ χαρὰ, εἰδικὰ καταστήματα ἀφορολογητῶν εἰδῶν κλπ. Τὸ πλοίο, μήκους 168 μέτρων καὶ πλάτους 24 μέτρων, διαθέτει δύο κύριες μηχανεὲς προώσεως ἰσχύος 9.680 ἵππων ἢ καθεὶ μία πού τοῦ προσδίδουν ὑπερρευσιακὴ ταχύτητα 20 μιλίων τὴν ὥρα.

Τὸ «'Ιόνιαν Γκάλαξυ» ἀγοράσθηκε ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνία καὶ κατέπλευσε τὸν περασμένο Δεκέμβριο στὸν Πειραιᾶ ὅπου ὑπέστη εὐρύτατες μετασκευές καὶ μεταμορφώθηκε σὲ ἕνα ἰδιαίτερα ἀσφαλὲς καὶ ταυτόχρονα ἀνετο καὶ ταχύπλοο σκάφος. Συγκεκριμένα, κατασκευάσθηκαν τέσσερα νέα καταστρώματα καὶ 400 νέες καμπίνες ἐνὺ ταυτόχρονα διαμορφώθηκαν ὅλοι οἱ ἐσωτερικοὶ χώροι τοῦ

πλοίου μὲ συνολικὴ δαπάνη 1,2 δις δραχμῶν σὲ συνάλλαγμα πού εἰσῆχθη ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸ — ἀπὸ τὸ ποσὸ αὐτὸ 550 ἑκατ. δρχ. δαπανήθηκαν γιὰ ἡμερομίσθια καὶ 650 ἑκατ. δρχ. γιὰ τὴν ἀγορὰ ὑλικῶν καὶ νέου ἐξοπλισμοῦ.

Κατὰ τὴν ὕψωση τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας στὸ πλοίο, πού ἐγίνε τὴν περασμένη ἐβδομάδα σὲ εἰδικὴ τελετὴ στὸν Πειραιᾶ, μίλησαν ὁ Ὑπουργὸς κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος ὁ ὁποῖος ἐξέφρασε τὴν εὐχαριστίαν του πρὸς τὴν πλοιοκτητὴν ἐταιρίαν καὶ ὁ διευθύνων σύμβουλος τῆς «Στρίντζης Λάιν» κ. Γερ. Στρίντζης πού ὑπογράμμισε ὅτι ἡ ποιότητα τῶν ὑπηρεσιῶν πού θὰ προσφέρει τὸ νέο πλοίο ἀποτελεῖ τὴν καλύτερη ἀπάντησιν στὴν πρόκλησιν τοῦ 1992.

Ἡ ἐταιρία Στρίντζη διαχειρίζεται ὀκτώ πλοία συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 9.000 ἐπιβατῶν καὶ 1.900 IX αὐτοκινήτων, ἀπὸ τὰ ὁποῖα τὰ τέσσερα ἐξυπηρετοῦν τὴ γραμμὴ 'Ελλάδος — 'Ιταλίας καὶ Γιουγκοσλαβίας ἐνὺ τὰ ὑπόλοιπα τέσσερα προσφέρουν τὴν ὑπηρεσίαν τους στὴν ἐσωτερικὴν θαλάσσιαν συγκοινωνίαν. Ἐντὸς τοῦ ἐτους ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀρχίσει ἡ κατασκευὴ σὲ ἑλληνικὸ ναυπηγεῖο τοῦ σύγχρονου πορθμείου «Πόρος» τὸ ὁποῖο θὰ ἀντικαταστήσει τὸ «Αἶνος» στὴ γραμμὴ Κυλλήνης — Πόρου.

Σύμφωνα μὲ ἀπόφαση τοῦ Δ.Σ. τῆς ΠΕΜΕΝ, σκοπὸς τῆς ἀπιτροπῆς εἶναι:

- Ἡ παρακολούθησις, μελέτη καὶ ἐπεξεργασία τῶν ἐξελιξάντων τεχνολογιῶν καὶ ἐπιστήμης πού ἀφορᾶ τὸν κῶδο.
- Ἡ ἐνημέρωσις τῶν μηχανικῶν γιὰ τὴν τεχνολογικὴν ἐξελίξειν καὶ γιὰ κάθε ἄλλο τεχνικὸ θέμα σχετικὸ μὲ τὴν ἀσφάλεια ζωῆς, τὴν ρύπανσιν τῶν θαλασσῶν, κανονισμοὺς

νοηνογνῶμων καὶ ὁργανισμῶν καὶ τῆς νομοθεσίας πού τοὺς διέπει.

- Ἡ δυνατότητα ἀποτελεσματικῆς παρέμβασης τῆς ΠΕΜΕΝ σὲ θέματα ἐκπαίδευσης, ἐπαγγελματικῆς ἐξελίξεως καὶ ἐπιμόρφωσης τῶν μηχανικῶν ΕΝ.
- Στὴν ἐπιτροπὴ θὰ συμμετέχουν μηχανικοὶ ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ἀριθμὸς συνταξιούχων.

Ζώνη ἀπὸ φύκια ἐπικίνδυνη γιὰ τὴ θαλάσσια ζωὴ

Τὸ International Chamber of Shipping γνωστοποίησε στὴν Ἑνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ὅτι μίᾳ ζώνῃ ἀπὸ φύκια (algae) ἐπικίνδυνη γιὰ τὴ θαλάσσια ζωὴ ἔχει μολύνει τὰ ὕδατα τοῦ Kattegat καὶ Skagerrak καὶ ἐπεκτείνεται κατὰ μήκος τῶν νορβηγικῶν ὁρίων μέχρι τὸ Langesund.

Γιὰ νὰ ἀποφευχθεῖ ἡ ἐπέκτασις τῆς μολύνσεως τὸ Norwegian State Pollution Control Authorities συνιστᾷ ὅλα τὰ πλοία πού παίρνουν ἔρμα μέσα στὰ μολυσμένα νερά νὰ τὰ ἀποβάλλουν μόνο στὴν ἀνοιχτὴ θάλασσα ὅπου οἱ συνθήκες εἶναι τέτοιες πού δὲν θὰ ἐπιτρέψουν νὰ ἐπιζήσουν τὰ φύκια (algae). Ἡ ἀνωτέρω προφύλαξις θὰ βοηθήσῃ νὰ μὴν ἐπεκταθεῖ ἡ ἐπιβίωσις τῶν φυκιῶν (algae) σὲ καθαρὰ ὕδατα, ἐκβολές καὶ λιμάνια.

Ἡ καταλληλότητα ἐπαγγελματικῶν σκαφῶν

Δημοσιεύθηκε στὴν Ἑφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 120Α/7.6.88), τὸ ἀριθ. 270 Προεδρικὸ Διάταγμα «Κανονισμὸς γιὰ τὴν καταλληλότητα καὶ τὴν ἐπιθεωρήσιν μικρῶν ἐπαγγελματικῶν πλοίων πού παραλαμβάνουν ἐπιβάτες καὶ ἐκτελοῦν θαλάσσιους πλόες μικρῆς ἀποστάσεως καὶ πλόες ἐσωτερικῆς ναυσιπλοΐας.

Ἡ νέα διοίκηση τῶν συνταξιούχων ἀσυρματιστῶν

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο τοῦ Πανελληνίου Συνδέσμου Συνταξιούχων Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου Ε.Ν. πού προήλθε ἀπὸ τὴν ἀρχαιρεσίαν τῆς 27.5.1988, συγκροτήθηκε σὲ σῶμα ὡς ἑξῆς:

Πρόεδρος Ἄρης Εὐστρατιάδης, ἀντιπρόεδρος Νίκ. Ἀπέργης, γεν. γραμματεὺς Δημ. Περγάμαλης καὶ ταμίας Σωτ. Κτενάς.

Τὸ Κεφάλαιο Ἀσφαλίσεως Πλοίαρχων

Στὴν 19 Ἰουνίου πραγματοποιήθηκε ἡ ἐτήσια τακτικὴ γενικὴ συνέλευσις τῶν μελῶν τοῦ Κεφαλαίου Ἀλληλασφαλίσεως Πλοίαρχων Ε.Ν. ἡ ὁποία ἐνέκρινε ὁμόφωνα τὸν διοικητικὸ ἀπολογισμὸν καὶ τὸν ἰσολογισμό τοῦ 1987 καὶ τὸν προϋπολογισμό τοῦ 1988.

Σύμφωνα μὲ σχετικὰ στοιχεῖα:

- Κατὰ τὰ δέκα χρόνια λειτουργίας τοῦ Ταμείου ἔχουν διανεμηθεῖ στοὺς πλοίαρχους πού συνταξιοδοτήθηκαν 214.292.858 δρχ.
- Τὸ ἀποθεματικὸ τοῦ Ταμείου ὑπερβαίνει τὰ 100.000.000 δρχ., ἐνὺ κατὰ τὸ 1987, τὸ πλεόνασμα χρήσεως αὐξήθηκε κατὰ 11.864.824 δρχ.
- Ἀπὸ τὸ 1983, δὲν ἔχουν αὐξηθεῖ οἱ εἰσφορές πού καταβάλλουν οἱ ἀσφαλισμένοι στὸ Ταμεῖο, παρόλο πού στὸ διάστημα αὐτὸ, οἱ μηνιαῖες ἀποδοχές αὐξήθηκαν σὲ ποσοστὸ 100%.

Στοὺς στόχους τοῦ Δ.Σ. γιὰ τὸ ἔτος 1988, περιλαμβάνονται μετὰ ἄλλων, τὰ ἑξῆς:

- Νὰ συνεχισθεῖ ἡ δωρεάν ἀσφαλιστικὴ κάλυψιν ἐναντὶ ἀτυχήματος.
- Νὰ περιορισθοῦν τὰ ἐξόδα τοῦ Ταμείου.
- Τὸ δικαίωμα ἐγγραφῆς, ἡ πληρωμὴ τοῦ καταστατικοῦ καὶ ἡ μηνιαία εἰσφορά νὰ παραμείνουν στὰ ἴδια ἐπίπεδα μὲ πέρσι.
- Νὰ αὐξηθοῦν κατὰ 10% οἱ συντελεστὲς παροχῶν.



TAXFREE SUPPLIES at low rates

Colour TV Pal - Secam - Video Recording - Electric Equipments - Amplifiers - Combinations Stereo - Grills Deepfreezers - Kitchen Aids - Vacuum Cleaners

Official agents for:

PHILIPS - SONY - GRUNDIG - BARCO - NORDMENDE - AKAI - PIONEER - SANSUI - SIEMENS - JVC - SHARP - HOOVER - SEIKO BLAUPUNKT - MIELE - HITACHI

58, Klapdorp Street 2000 ANTWERP PHONE: 232.93.99 - 231.90.21 - 233.59.21
TELEX: 33995 frant B Bank account: BBL 320-0585030-93

Οἱ ενδιαφερόμενοι μποροῦν νὰ ἀπευθυνθοῦν καὶ στα γραφεῖα τῆς
MINAFRANT TRADING S.A.: ΒΟΥΛΗΣ 7 2ος ὄροφος ΤΗΛ: 3249495 Telefax: 3239090

Πρόστιμα για ρύπανση

Πρόστιμο 400.000 δρχ. επέβαλε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς στον πλοίαρχο του δεξαμενόπλοιου «Jet 1» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής Νέου Μώλου Πετρελαιοειδών Περάματος με την απόρριψη 1.000 λίτρων περίπου μαζούτ. Η πειρελαιολιδο κάλυψε επιφάνεια της θάλασσας 1.500 τετραγ. μέτρ. περίπου.

Επίσης, το λιμεναρχείο Ισθμίας επέβαλε πρόστιμο 200.000 δρχ. στον πλοίαρχο του υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιου «Iver Swan» γιατί προκάλεσε ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής στις εγκαταστάσεις της «Μότορ Όιλ» κατά τη διάρκεια εκφόρτωσης του πλοίου.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ εκδόθηκαν, τον Μάιο 395 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η διοίκηση πλοιοκτητών Βορείου Ελλάδος

Το νεοεκλεγέν Δ. Συμβούλιο της Ένώσεως Πλοιοκτητών Β. Ελλάδος συγκροτήθηκε με σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Γεώργ. Σβολάκης, αντιπρόεδρος Νικ. Μαρούκης, γεν. γραμματέας Πολυχρ. Ζέρβας, ταμίας Ι. Βασταρδής και μέλη Μιχ. Γκιγκιλίνης, Γ. Σισκόπουλος και Δ. Ζαφειρούδης. Η θητεία του νέου συμβουλίου είναι τριετής.

Προαγωγές

Με Προεδρικό Διάταγμα προήχθη, κατά αρχαιότητα, στο βαθμό του υποπλοίαρχου Λιμενικού σώματος ο ανθυποπλοίαρχος Στεφ. Κουράντζης.

• Με άλλο Προεδρικό Διάταγμα προήχθησαν στο βαθμό του ανθυποπλοίαρχου Λιμενικού Σώματος οι σημαιοφόροι Πέτρος Νικολάου, Σωτ. Παπασωτηρίου και Άνδρ. Καλαρώνης.

Οι πλοίαρχοι να προβάλλουν τους Ολυμπιακούς Αγώνες

Το διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας Ένώσεως Πλοίαρχων Ε.Ν. αποφάσισε να συμβάλλει στις προσπάθειες που γίνονται για την προβολή της ελληνικής υποψηφιότητας, προκειμένου να ανατεθεί η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1996 στη χώρα μας.

Για το λόγο αυτό, η ΠΕΠΕΝ με εγκύκλιο της καλεί όλους τους πλοίαρχους - μέλη της να μεταφέρουν στο εξωτερικό το μήνυμα και την αναγκαιότητα της τελέσεως των Ολυμπιακών Αγώνων του 1996 στην Αθήνα και να αναρτούν στα πλοία που πλοιορχεύουν, από την πλευρά που είναι παραβεβλημένα, στο ύψος της κουπαστής ή στα ρέλια του «accommodation ladder» πανώ, με τις λέξεις «Athens, 1996, Golden Olympics» με την εγγραφή βέβαια της πλοιοκτητικής εταιρίας.

Δοκιμή σκάφους από παπύρο

Το άμφιπρωο σκάφος εκ παπύρου, του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Παράδο-

Έκπρόσωποι της Πολιτείας τίμησαν την εκδήλωση της Ε.Ε.Ε.



Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας και η κυρία Χρήστου Σαρτζετάκη τίμησαν με την παρουσία τους την δεξίωση της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών, με την οποία έκλεισαν ουσιαστικά οι εκδηλώσεις των διαφόρων Οργανισμών και εταιριών για τα «Ποσειδώνια '88».

Στη φωτογραφία ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας και η σύζυγός του προσέρχονται στην αίθουσα του Ίντερκόντινένταλ συνοδευόμενοι από τον πρόεδρο της ΕΕΕ κ. Στάθη Γουρδομιχάλη και τον αντιπρόεδρο κ. Σταύρο Νταϊφά.



Ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κ. Κωνσταντίνος Μητσοτάκης, επικεφαλής πολλών βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, ήταν επίσης παρών στην εκδήλωση της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών της 10ης Ιουνίου.

Στη φωτογραφία ο πρόεδρος της ΕΕΕ και η κυρία Στ. Γουρδομιχάλη υποδέχονται τον κ. Μητσοτάκη.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Δεξίωση του ΝΕΕ προς τιμήν των μελών της Έπιτροπής Μεταφορών του Εύρωκοινοβουλίου



Φωτογραφικά στιγμιότυπα από την δεξίωση που παρέθεσε το Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος προς τα μέλη της Έπιτροπής Μεταφορών του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου και το προσωπικό που άπασχολήθηκε κατά την

τριήμερη Σύνοδο της Έπιτροπής Μεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στη χώρα μας στις αρχές Ιουνίου.

Την εκδήλωση τίμησε με την παρουσία του ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος και η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος και παρέστησαν τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και των μονίμων επιτροπών του ΝΕΕ, αντιπροσωπεία του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΕ, με επικεφαλής τον πρόεδρο κ. Στ. Γουρδομιχάλη καθώς και οι πρόεδροι της Ίντερτάνκο και Ίντερκάργκο κ.κ. Β. Παπαχρηστίδης και Α. Καραγεώργης.

Τους παρισταμένους χαιρέτησε ο πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Γιώργος Λαναράς και εν συνεχεία για λογαριασμό των μελών της Έπιτροπής Μεταφορών μίλησε ο ευρωβουλευτής κ. Γιώργος Άναστασόπουλος.



σης, πραγματοποίησε επιτυχή δοκιμαστικό πλοούν στον όρμο Πάνορμο του Λαυρίου.

Ο πλοός διήρκεσε έξι ώρες και κάλυψε απόσταση 10 περίπου μιλίων το έγγειο δρόμο ήταν αποτέλεσμα μέρος του προγράμματος Πειραματικής Αρχαιολογίας που χρηματοδοτείται από το Υπουργείο Πολιτισμού.

Το σκάφος έχει μήκος 6,50 μέτρα, είναι κατασκευασμένο από συναρμολογημένες δέσμες παπύρου και αποτελεί αντίγραφο ναυπηγικής τέχνης περιόδου 10.000 χρόνων προ Χριστού.

Τόν δοκιμαστικό πλοούν παρακολούθησαν ειδικοί και ξένοι επιστήμονες και κινηματογραφήθηκε από συνεργείο του Β.Β.Σ., θά αποτελέσει δέ μέρος μίας σειράς που έχει ως θέμα τη γέννηση της Εύρώπης.

Τά βραβεία του διαγωνισμού «Νίκου Καββαδία»

Ανακοινώθηκαν από το ΥΕΝ τα αποτελέσματα του φετινού διαγωνισμού «Νίκου Καββαδία».

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα τα βραβεία απονέμονται:

Πεζού λόγου στους Άριστεϊδη Πετρόπουλο, α' χρηματικό βραβείο 100.000 δρχ., Γεώργιο Καφεντεράκη, β' χρηματικό βραβείο 70.000 δρχ. και Γεώργιο Συριγώνη, γ' χρηματικό βραβείο 50.000 δρχ.

Ποιητικού λόγου στους Μιχάλη Ρημίκη, α' βραβείο 100.000 δρχ., έξι συνεργάτες ναυτικούς της έφημερίδας «Βασιμάνης», β' βραβείο 70.000 δρχ. και Γεράσιμο Ναό, γ' βραβείο 50.000 δρχ.

Τά βραβεία επιδόθηκαν στους διακριθέντες την Κυριακή 26 Ιουνίου στα Τρίκαλα, στα πλαίσια του έορτασμού της Ναυτ. Έβδομάδας από τον Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας Ε. Γιαννόπουλος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΘΑΚΗ»

Μιά ακόμα σημαντική προσφορά στη ναυτιλιακή ιστορία του τόπου αποτελεί το καινούργιο βιβλίο «Ναυτική Ιθάκη» του Αντιναυάρχου και Αρχηγού Λ.Σ. κ. Χρ. Ντούνη.

Τό πάθος του γιά τή νεώτερη ναυτική ιστορία μας, οδηγημένο απ' τή συγγένεια αυτή τή φορά, έστρεψε τήν έρευνή του ανησυχία προς τή ναυτικότατη Ιθάκη. Καί μέ τήν αγάπη του γιά τά πρόσωπα καί τά πράγματα τής θαλασσινης ζωής, κατάφερε νά παρουσιάσει στο σύγχρονο αναγνώστη ζωντανή τήν εικόνα τής ναυτικής πορείας του νησιού, έναν ολόκληρο αιώνα, από τούς Θεοφιλάτους καί τήν άκμή τής Ιθακήσιας ποταμοπλοΐας στο Δούναβη, απ' τόν Όθωνα Σουθάτο καί τήν πρώτη ναυτική σχολή, μέχρι τόν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο καί τά λίγα θειακά καράβια που επέζησαν.

Κι' όλα αυτά όχι σέ μιά πεζή ιστορική αφήγηση άλλα σ' ένα παραστατικό χρονικό 280 σελίδων ζωντανεμένο απ' τή μαρτυρία των διασωθέντων τεκμηρίων: τό απόσπασμα του ήμερολογίου μέ τίς ανατριχιαστικές περιγραφές, τό απόκομμα τής Πορτογαλικής έφημερίδας, ο χειρόγραφος πίνακας των άπωλεσθέντων, ή δακτυλογραφημένη ύπηρεσιακή αναφορά. Καί δίπλα οι εικόνες των πρωτεργατών, οι φωτοτυπίες των διπλωμάτων, οι φωτογραφίες των καραβιών τής Ιθακής καί κείνων που τά κυβέρνησαν.

Τό βιβλίο διαρείται σέ 5 μέρη. Στο πρώτο ή ιστορική διαδρομή τής Ιθακήσιας ναυτιλίας,

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 29 Ἰουνίου. Τιμές σέ δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDC
Βοστώνης	91,85/92,85	93/94	156/157
Νέας Ὑόρκης	79/84	80/86	164/166
Φιλαδέλφειας	82/86	84/87	163/165
Βαλτιμόρης	82/83	84/85	164/165
Νόρφολκ	82/86	84/87	164/165
Σαβάνας	84/86	87/89	165/169
Τζάνκσονβιλ	83,50/84,50	86/87	163,75/164,75
Π. Ἐβεργκλεϊτς	85/86	88/89	164/165
Τάμπας	83,50/86	88,50/89	141,75/145
Μόμπιλ	69,50/78	70/78	155/159
Ν. Ὁρλεάνης	67/70,50	68/72,75	158/159
Μπωμόν/Π. Ἀρθουρ	69,50/71,50	70/72	158/159
Χιούστον	68/70,50	69/72	158/159
Κόρπους Κρίστι	78/82	80/84	153/155
Λός Ἀντζελες	72/77	73,50/78,50	130/170
Σάν Φραντζίσκο	75/76	76,50/78	155/156
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	85,50/88	86,50/90	170
Σηάττλ	75/79,50	78/84	170
Μόντρεαλ	86/87	88/90	171/172
Βανκούβερ	94,50/100	96,50/102,50	184/185
Ἀγ. Εὐσταθίου	90/92	95/97	182/185
Φρήπορτ	82/83	86/87	175/176
Κιουρασάο	97,50	101	153
Τρίνταντ	96/97	100/101	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	88,50/89	92/94	168/169
Σαίντ Κρουά	14,50	14,60	24,35
Βενεζουέλας	12,83	13,08	23,42
Βραζιλίας	86	89	270MTD
Ρόττερταμ	72,50/73	75,50/76	124/127MTD
Ἀμβέρσα	74/74,50	75,50/77	124/125MTD
Ἀμβούργου	75,50/76	77,50/78	136/137MTD
Γαλλίας	72/74	79/82	140/142MTD
Ἰσπανίας	80/81	84/85	167/168
Θέουτας	77/78	78/79	139/144
Αὐγουστάς	75/76	82/83	144/145MTD
Πειραιῶς	69/71	73/75	133/139MTD
Σουέζ Κανάλ	83/85	83/85	173/175MTD
Τζέντας	—	84,25	164,50MTD
Νταμμά	—	80,25/85,75	148/153,50MTD
Ράς Τανούρα	—	83,75	153,50MTD
Φουτζέιρα	69,50/70	73/76	153,50/154MTD
Κουβέιτ	69/85	71/90	150/155
Ντακάρ	—	95/97	157/168
Νιώραμπα	—	80/81	185/188
Τζιμπουτί	—	100/103	195/200
Σιγκαπούρης	73/74	75,50/76,50	134/136
Κορέας	84/85	86/87	165/166
Ἰαπωνίας	97/100	101/104	190/194

Στό δεύτερο καί τρίτο οἱ δραματικές περιγραφές γιά τούς ναυτικούς καί τὰ καράβια πού χάθηκαν στόν πόλεμο. Στό τέταρτο τὰ καράβια πού διασώθηκαν. Καί τό πέμπτο ἀφιερωμένο στόν Ὠνάση πού ἔκανε τήν ἰθάκη δεύτερή του πατρίδα καί βρήκε στούς ἀνθρώπους τῆς τούς πιό στενοῦς του συνεργάτες.

Συγχαίρουμε θερμά τό φίλο Ναύαρχο πού εἶχε τήν ἐμπνευση καί βρήκε τό χρόνο νά φιλοτεχνήσει αὐτή τήν πολύτιμη κιβωτό, γιά ν' ἀποθησαυρίσει τίς μνήμες ἑνός γνήσια ἐλληνικοῦ ναυτοτόπου. Καί τοῦ εὐχόμαστε νά συνεχίσει μ' ἐπιτυχία τήν πολύπλευρη προσφορά του στή Ναυτιλία.

ΠΕΝΘΗ

Ξ.α.α.

ΚΩΣΤΑΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ

Πρὶν λίγες μέρες, «ἔφυγε» ἀπό τή ζωή, ἀφοῦ βασανίσθηκε ἀπό ἐγκεφαλικό ἐπείσοδο ὁ Κώστας Διαμαντής, ἕνας σοβαρός ἐπιχειρηματίας μέ διεθνή δραστηριότητα.

Χαρακτηριστικός τύπος τοῦ αὐτοδημιουργοῦ «Ἑλληνα, ὁ Κ. Διαμαντής ξεκινώντας φτωχός ἀπό ἕνα χωριό τῆς Τρίπολης ἐγίνε σέ λίγα χρόνια ἕνας ἐπιτυχημένος ἐπιχειρηματίας στό χώρο τῆς διεθνούς ἀλιείας μέ δραστηριότητες στήν Ἀργεντινή, τόν Καναδά καί τήν Ἀπώ Ἀνατολή. Ἐπὶ σειρά ἐτῶν προμήθευε τήν ἐλληνική ἀγορά μέ ἀλιεύματα σέ σταθερές τιμές. Ἀσχολήθηκε ἀργότερα μέ τή διακίνηση καυσίμων καί δημιούργησε στόλο πετρελαιοφόρων.

Ὁ Κ. Διαμαντής παρέμεινε στή ζωή του σεμνός καί ἀθόρυβος καί ἔτσι κηδεύθηκε στό παρεκκλήσι τοῦ Ἀ' Νεκροταφείου ὅπου τό ἀποχαιρέτησαν λίγοι στενοί συγγενεῖς, μεταξύ τῶν ὁποίων ὁ τέως πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας κ. Κωνσταντῖνος Καραμανλῆς καί ὁ γαμπρός του βουλευτής κ. Ἀχιλλέας Καραμανλῆς.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συλλυποῦνται θερμά τούς οἰκείους του γιά τήν ἀπώλεια τοῦ ἀγαπητοῦ φίλου.

ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ

Ξαφνικά ὡσάν τὰ χελιδόνια ἔφυγε ἀπό τήν ζωή ὁ ἀξέχαστος θεῖος καί καθηγητής Λεονάρδος Ν. Καραπιπέρης. Τεράστιο τό ἔργο πού ἐπιτέλεσε στήν ζωή σάν ἄνθρωπος καί σάν ἐπιστήμονας, ἡ δέ ἀξία τῶν μελετῶν πού ἄφησε εἶναι ἀνυπολόγιστη. Σέ μᾶς τούς ναυτικούς ἦταν ὁ πιό ἀγαπημένος καθηγητής στό φροντιστήριο ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ, ΑΡΧΙΜΗΔΗ, Κ.Ε.Σ.Ε.Ν καί τόσες ἄλλες σχολές πού δίδασκε, πάντα μέ τό χαμόγελο — συχνά μέ τὰ ἀνέκδοτά του, μᾶς ἔβαζε τό μάθημα μέσα στό κεφάλι χωρίς νά τό καταλάβουμε. Τό γνωστό «ἔτερος καπαδόκης», τὰ ζουμερά ἀστεία του θά μείνουν πάντα στή μνήμη μας, οἱ δέ φοιτηταί δέν θά ξεχάσουν τό «Καραπιπερόμετρο». Δέν ὑπῆρχε πιό θερμός ὑποστηρικτής τῶν ναυτικῶν ἀπό τόν θανόντα. Οἱ στήλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶναι λίγες γιά νά γράψουμε κάτι παραπάνω. Ἐλπίζω ὅτι κάποιος θά ἀσχοληθεῖ γιά τήν ἐκδόση βιβλίου «Ζωή καί ἔργα» τοῦ καθηγητή Λ.Ν. Καραπιπέρη» πού θά δίνει τήν δυνατότητα στόν καθένα νά μάθει αὐτόν τόν ἀξέχαστο ἄνθρωπο.

Ἄς εἶναι ἐλαφρό τό χῶμα πού τόν σκεπάζει, ἡ δέ θύμιση τῆς καλωσύνης του ἄς ἀπαλύνει τόν πόνο τῆς οἰκογενείας του ἀπό τόν ξαφνικό χαμό του.

Δ.Ι. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ, πλοίαρχος Ε.Ν.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS
PORT. CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

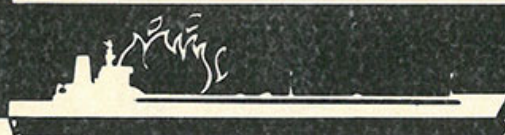
1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119480
or 3121843, 3129735, 3121615 - Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARCO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE

Telefax Nr. (54) 1/3136683

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

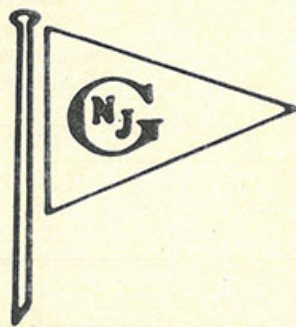
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Έλληνική	5.931	1964	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 19/5.
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	Έλληνική	11.802	1976	Ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή στις 7/6. Αναλήφθηκαν επίσκευες στη Μάλτα.
ΒΟΥΛΚΑΝ	Έλληνική	9.989	1980	Σαλβαντόρ για Βομβάη, ανέφερε βλάβη στη κυρία μηχανή, στο Καράτσι, στις 14/6. Αναλήφθηκαν επίσκευες και συνέχισε το ταξίδι του.
ΕΜΠΡΟΣ	Έλληνική	8.890	1978	Συγκρούστηκε στον Πειραιά με το μάλκερ «Analex» στις 14/6.
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	4.787	1969	Επιθεωρήθηκε στο Κριστομπάλ, συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη κατά το ταξίδι από Γερμανία για Κοσταρίκα.
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΐΣ	Έλληνική	8.064	1969	Ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή στον Πειραιά στις 20/6.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΝΙΑ	Κυπριακή	16.006	1974	Κατά το ταξίδι Ίνδονησία για Σέτε υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 13/6. Αναλήφθηκαν επίσκευες στο Σέτε.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	Έλληνική	16.844	1976	Συγκρούστηκε στη Βομβάη με το φορτηγό, «Vishva Asha», στις 11/6 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επίσκευες.
ΜΑΡΙΑ	Έλληνική	29.761	1981	Πράια Μόλε για Ταϊβάν, συγκρούστηκε στη Βιτόρια, στις 9/6 με το μάλκερ «Asya I» και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	Λιβερτιανή	20.822	1977	Συγκρούστηκε στο Ουλσάν, στις 8/6 με το φορτηγό «Eastern Orchid No. 2» και υπέστη ζημιές στην πλώρη.
Σ.Β. ΕΞΙ	Κυπριακή	14.546	1968	Επιθεωρήθηκε στην Ν. Όρλεάνη συνεπεία βλάβης στη κυρία μηχανή που υπέστη στις 20/6. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επίσκευες.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.	Κυπριακή	15.498	1972	Κωνσταντίνα για Κορέα, προσάραξε στο Λαύριο στις 26/6.
ΧΟΜΠΙΤ	Μάλτας	15.922	1971	Υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο, στην Ακίτα στις 15/6 ή όποια κατεστάλη χωρίς να προξενήσει σοβαρές ζημιές.
ΜΙΚΤΟ:				
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	Λιβερτιανή	70.983	1977	Ανέφερε ζημιές στον μηχανισμό της άγκυρας, στη Σαβόννα, στις 12/5. Αναλήφθηκαν επίσκευες στο Αμβούργο.

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

TECHNOLOGY MANAGEMENT INC

POPI YANNOPOULOS • JOHN STATHOPOULOS

- **CHARTERING OF DRY CARGO VESSELS**
- **SPECIALISING IN HANDY - SIZE TONNAGE**
- **CHARTERING AGENTS**
- **SHIPBROKERS**

**35-39 AKTI MIAOULI
P.O.BOX 80421
185 10 PIRAEUS**

**TELEPH (01) 4529015- 4513737
TELEX: 241621 - 212146
FAX: 4527888**

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου του δεύτερου δεκαπενθημέρου του Ιουνίου προβληματίσε έντονα τους παρατηρητές, οι οποίοι καλούνται να γνωματεύσουν αν η πτωτική τάση που παρατηρήθηκε, ιδιαίτερα στα μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ, είναι χαρακτηριστική της πορείας των πραγμάτων, ή ένα προσωρινό και καθαρά εποχιακό φαινόμενο.

Αισιόδοξοι από τη φύση μας, αλλά και βασιζόμενοι σε χθεσινές πληροφορίες ότι μερικά φορτία των 50.000 τόννων από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία για φορτώσεις Σεπτεμβρίου/Οκτωβρίου κλεισθήκαν από μεγάλο οίκο στα δολ. 22, σε συνδυασμό με πληροφορίες για την παρατηρούμενη έλλειψη άνοικτων πλοίων μεγέθους handy size στον Ατλαντικό για την άμεση κάλυψη φορτίων σιτηρών, νομίζουμε ότι μας επιτρέπει να θεωρήσουμε ότι η αγορά με μικρές διακυμάνσεις θα διατηρηθεί στα σημερινά επίπεδα, με σταδιακή βελτίωση μέσα στις επόμενες εβδομάδες του Ιουλίου/Αυγούστου.

Αναφερόμενοι στα πεπραγμένα του δεκαπενθημέρου, ο ναύλος - δείκτης για σιτηρά από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία σε μέγεθος πάναμαξ έπεσε στα επίπεδα των δολ. 19-19,40, ενώ ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ ναύλος διαμορφώθηκε στα επίπεδα των δολ. 12,50. Στην πλευρά του Ειρηνικού οι 52.000 τον. από ΗΠΑ για Ιαπωνία στα δολ. 10,50 και οι 50.000 τον. για Κορέα στα δολ. 10.

Για τις λοιπές πράξεις που αναφέρονται σε μεταφορές δημητριακών αναφέρουμε σαν χαρακτηριστικές τις εξής:

— 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αίγυπτο, δολ. 14.

— 54.000 τον. Βορ. Ειρηνικό για Ταϊβάν, δολ. 11,50.

— 50.000 τον. Μισισσιππί για Ρότερνταμ, δολ. 10,75

— 50.000 τον. Γκέντ για Νοτ. Κορέα, δολ. 18.

— 39.500 τον. Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία για Ιταλία, δολ. 900.000 κατ' άποκοπή.

— 19.000 τον. Μεγ. Λίμνες για Πορτογαλία, δολ. 17,25.

— 12.500 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ντακάρ, δολ. 28,50.

Στά μεταλλεύματα οι 150.000 τον. από Σεπετίμπα για Νοτ. Κορέα στα δολ. 9,60 και οι 100.000 τον. από Πόρτ Καρτιέ για Τάραντο στα δολ. 4,20. Επίσης φορτίο 140.000 τον. μινεράλια από Κέϊπ Λαμπέρτ για Ρότερνταμ και Άμβερσα πληρώθηκε δολ. 7,35.

Στους γαιάνθρακες φορτίο 125.000 τον. από Ρόμπερτσμπανκ για Νοτ. Ιαπωνία πληρώ-

θηκε δολ. 5,15, ενώ οι 120.000 τον. από Μπολιβάρ για Ρότερνταμ δολ. 6,10. Σημειώσαμε ακόμη μερικές πράξεις στους γαιάνθρακες με πίο χαρακτηριστική τους 70.000 τον. από Γκλάντστοουν για Άμβερσα στα δολ. 12,25 με 25/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση.

Περιορισμένη ή δραστηριότητα στα λιπάσματα καθώς πολλοί από τους ενδιαφερομένους παρακολουθούσαν τη Διεθνή Σύνοδο για τα λιπάσματα που πραγματοποιήθηκε στο Μόντε Κάρλο. Από τις λίγες γνωσθείσες πράξεις αναφέρουμε τις 14.500 τον. από Άκαμπα για Ινδία στα δολ. 22 και τους 25.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα στα δολ. 33,50.

Δεν σημειώσαμε κάτι τό εντυπωσιακό στον τομέα της ζάχαρης, όπου φορτίο 15.000 τον. από Αυστραλία για Ιαπωνία καλύφθηκε στα δολ. 21, ενώ οι 18.500 τον. από τα Νησιά Φίτζι για Λονδίνο πλήρωσαν δολ. 37,75.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σε συνθήκες σταθερότητας, με εξαίρεση ορισμένες περιοχές όπως το Κόντινεντ, κινήθηκε η αγορά των χρονοναυλώσεων, λαμβανομένης υπ' όψη της εποχής και της έντονης πίεσης που άσκησαν οι ναυλωτές προσπαθώντας να εκμεταλλευθούν τη ψυχολογική πίεση που άσκησε στην πλοιοκτησία η πώση των ναύλων στα μεγαλύτερα μπάλκερς στις κλασσικές διαδρομές μεταφοράς δημητριακών.

Οι παρακάτω πράξεις πιστεύουμε ότι είναι χαρακτηριστικές των επιπέδων των ναύλων που πληρώθηκαν σε Δύση και Ανατολή:

— 69.174 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.500 την ημέρα.

— 58.557 τον. d.w. από Γιβραλτάρ κυκλικό ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτή Νοτ. Αμερικής δολ. 8.000 την ημέρα.

— 46.000 τον. από Νοτ. Κορέα μέσω Δυτ. Ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσαρο, δολ. 7,80ς την ημέρα.

— 40.898 τον. d.w. από Γιβραλτάρ για Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 9.750 την ημέρα.

— 39.132 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για

Κόντινεντ, δολ. 8.200 την ημέρα.

— 37.000 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 8.200 την ημέρα.

— 27.573 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Βανκούβερ για Βομβάη, δολ. 8.200 την ημέρα.

— 22.000 τον. d.w. από Άπω Ανατολή για Άμβερσα/ Άμβουργο, δολ. 5.600 την ημέρα.

— 16.000 τον. d.w. από Φλάσσιγκ για Άνγκόλα, δολ. 5.400 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άναμονή νέας πτώσεως της τιμής του πετρελαίου διατήρησε την αγορά σε χαμηλά επίπεδα, ενώ πληθαίνουν οι προβλέψεις για αύξηση της ζήτησης με πλοία που θα χρησιμοποιηθούν για την αποθήκευση του αδιάθετου πετρελαίου.

Κάπως καλύτερη η αγορά του Περσικού έναντι της προηγούμενης περιόδου, πλήρωσε WS 36 για φορτίο 250.000 τον. προς Φιλίππινες και WS 34 για 240.000 τον. προς τον Κόλπο ΗΠΑ.

Από Δυτ. Αφρική ένα VLCC πληρώθηκε WS 35 για εκφόρτωση επίσης στον Κόλπο ΗΠΑ, ενώ από την ίδια περιοχή φορτίο 130.000 τον. με προορισμό τη Χιλή πλήρωσε WS 52,5, που μαρτυρεί πτώση.

Πιο ισορροπημένη η αγορά της Μεσογείου καθώς λίγα σχετικώς πλοία αναζητούσαν να καλύψουν περιορισμένες εντολές.

Νέα πώση των επιπέδων στη Καραϊκή, όπου οι 72.000 τον. από Λά Σαλινά για Κόρπους Κρίστι πληρώθηκαν περί τα WS 90.

Στά καθαρά φορτία τα επίπεδα των ναύλων μειώθηκαν περί τις 20/30 βαθμίδες της κλίμακας WS.

Σύμφωνα με στοιχεία των Κλάρκσονς, η παραγωγή των χωρών του ΟΠΕΚ τον Απρίλιο αυξήθηκε κατά 10,9% και έφθασε τό επίπεδο ρεκόρ των 18,5 εκατ. βαρελιών την ημέρα. Οι ίδιοι μελετητές αναφέρουν ότι η παγκόσμια παραγωγή αργού (εκτός κομμουνιστικών χωρών) αυξήθηκε τον ίδιο μήνα κατά 5,7%, στο ύψος των 45,7 εκατ. βαρελιών την ημέρα.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΧΑΠΠΥΜΑΝ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 14 φίο, 6 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 95.000 τον. σιτηρά Ινδία, δολ. 41, full terms, Ιουλίου 10-25.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ: Μισισσιππί 57-60.000 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 10 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 30 — Ιουλίου 9.

ΣΑΝΡΑΪΖ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 20.000 τον. σιτηρά δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 42, έλευθ. εκφόρτωση, Ιουλίου 1-10.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: Μπολιβάρ 120.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 6,10 φίο, 30.000/

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 15-31.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Μισοισσιππί 54.000 τον. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 18,50 φίο. 27 ημέρες, 'Ιουνίου 23 — 'Ιουλίου 25.

ΑΚΤΗ: Σάο Φραγκίσκο ντε Σούλ 23.000 τον. περίπου πέλλετες Σεβίλλη, δολ. 20 φίο. 4.000/2.750 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 2-7.

ΙΣΜΕΝΙΟΣ: Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία 39.500 τον. σιτηρά 'Ιταλία, δολ. 900.000 κατ' αποκοπή, 19 ημέρες, 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 5.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Σαιντ Λόρενς 27.000 τον. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 19 φίο. δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 13-18.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα 'Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 12 φίο. 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου.

ΧΕΡΙΤΑΤΖ: 'Αμερ. Κόλπο 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 20,25 φίο. 9.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 2-13.

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 50.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 19 φίο. 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 10-20.

ΚΡΙΤΙΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 12.500 τον. ρύζι Ντακά, δολ. 28,50 φίο. 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: Βορ. Χαττέρας 25.000 τον. περίπου γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 18,50 φίο. 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΛΠΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 19,45 φίο. χωρίς δεύτερο λιμάνι, 11 ημέρες, 'Ιουλίου 8-15.

ΑΣΤΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 19,50 φίο με δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, 11 ημέρες, 'Ιουνίου 25.

ΘΕΟΦΑΝΩ: Σικάγο 12.000 τον. γεννήματα Μαλτα, δολ. 340.000 κατ' αποκοπή, 3 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 16-20.

ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Μεγ. Λίμνες 16.500 τον. γεννήματα Πορτογαλία, δολ. 20 φίο. 3 ημέρες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 5.

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: Μεγ. Λίμνες 19.000 τον. γεννήματα Πορτογαλία, δολ. 17,25 φίο. 4 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΙΓΡΗΣ: Λόουερ Μπουκάναν 80.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Δουνκέρκη, δολ. 6,5 ημέρες, 'Ιε-λ' 'Ιουνίου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ: Μισοισσιππί 18.000 τον. καλαμπόκι Βέρα Κρούζ, δολ. 13,50 φίο. 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-7.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 24.200 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 18 φίο. 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-12.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΠΛΥΜΟΥΘ: 'Ακαμπα 14.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο. 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 22-24.

ΚΩΣΤΑΣ Χ.: 'Ακαμπα 14.500 τον. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 22 φίο. φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 20-28.

ΤΟΞΟΤΗΣ: Ταυλάνδη 13.500 τον. ρύζι σε σάκους 'Ινδία, δολ. 28 φίο. 1.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 22-30.

ΑΡΜΑ: Τουρκία 15.000 τον. σιτηρά Ροστόκ, δολ. 14,75 φίο. 1.500/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.: 'Ακαμπα 17.500 τον. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 22 φίο. φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-5.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Σουάιμα 24.000 τον. περίπου λιπάσματα χύδην Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο. 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 7-15.

ΠΡΙΑΜΟΣ: Ρουέν και Δουνκέρλη 50.390 τον. σιτηρά 'Ιντσόν, Πουσάν ή Ούλσαν δολ. 19,50 φίο. δύο λιμάνια φόρτωσης/ τρία εκφόρτωση, 7.000/7.250 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 24-27.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Τζουμπάιλ 15.000 τον. λιπάσματα χύδην Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 21,75 φίο. 9.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 21-26.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 66.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ιαπωνία (Μεσόγειο) δολ. 9,25, φόρτωση κλίμακας/8.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 20-30.

ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ: Μπαγκόγκ/Κο Σιχάνγκ 14.000 τον. ρύζι σε σάκους 'Ανατολ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 28 φίο, 'Ιουνίου 25-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΑΞΕΣΣΟΡ III: 30.242 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Οντάριο 'Ιανουαρίου 24-28, επαναπαράδοση Σκώ/Αλγερία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΣΗΚΟΥΗΝ II: 34.698 τον. d.w. του 1983, παράδοση ΗΒ/Αμβέρσα/Αμβούργο 'Ιουνίου 27-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ: 34.390 τον. d.w. του 1972, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, επαναπαράδοση άνατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 6.100 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: 26.414 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 23-25, επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 6.735 την ημέρα, όσιον επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα.

Α' ΝΙΚΟΛΑΣ I: 20.950 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 7.300 την ημέρα.

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 33.670 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βιτόρια/Σάντος 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 8.100 την ημέρα πλέον δολ. 130.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ: 37.428 τον. d.w. του 1979, παράδοση Αμβέρσα/Αμβούργο 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 5, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.: 27.421 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία 'Ιουνίου 25-30, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 37.451 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη 'Ιουνίου 25-29, επαναπαράδοση Βοστώνη — Γκάλβεστον, δολ. 6.650 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ: 38.217 τον. d.w. του 1984, παράδοση άνατολ. ακτή ΗΒ 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΣΑΓΚΑ: 27.071 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σάντος 'Ιουνίου 26-27, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ δολ. 7.600 την ημέρα.

ΦΑΔΕΡ: 27.573 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γκέντ άμεση, ταξίδι μέσω Βανκούβερ με επαναπαράδοση Βομβάη, δολ. 8.200 την ημέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 123.125 τον. d.w. του 1977, παράδοση Καοσιούγκ 'Ιουνίου 20-30, επαναπαράδοση Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΕΥΓΙΟ ΑΓΚΕΟΣ: 22.632 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 26-28, επαναπαράδοση Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β.: 49.898 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Ιουλίου 1-10, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 62.322 τον. d.w. του 1977, παράδοση Αμβέρσα/Αμβούργο άμεση, ταξίδια 2-4 μηνών με επαναπαράδοση άνοικτή, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 72.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Αμβέρσα/Αμβούργο 'Ιούνιο, ταξίδια 2-4 μηνών, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΜΑΡΟΥΔΙΟ: 34.825 τον. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Ιουνίου 12-15, κυκλικό ταξίδι 'Αργεντινής/Βραζιλίας με επαναπαράδοση Λισσαβώνα/Αμβούργο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΥΠ: 42.183 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠ'Κ ΤΖΕΜΙΝΙ: 58.557 τον. d.w. του 1980, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδια μέσω 'Ανατολ. ακτής Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: 30.500 τον. d.w. του 1975, πα-

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

Phones: 4134607/4125297
Telex: 212901 (MARL GR.)

ραζοση Κόντινεντ 'Ιουίνιο, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λι-
νών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 6.250
την ημέρα.

ΜΑΡΙΒΙΚ: 27.532 τον. d.w. του 1976, παράδοση
Βόρνεο άμεση, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμ-
βούργο, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΙ'ΑΣΑ: 29.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρε-
καλάδα 'Ιουίνιο 19-25, επαναπαράδοση Περού
δολ. 8.000 την ημέρα πλέον δολ. 167.500 για πλοίο
υπό έργο.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 54.700 τον. d.w. του 1975, παράδο-
ση Πάσσερο 'Ιουίνιο 10, ταξίδι Ρίβερ Πλέιτ με έπα-
ναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: 64.497 τον. d.w. του 1974, παράδο-
ση Περού 'Ιουίνιο 20-30, επαναπαράδοση
Σκώ/Πάσσερο δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ.
260.000 για πλοίο υπό έργο.

ΜΕΛΕΤΗ: 72.063 τον. d.w. του 1975, παράδοση
Ταϊβάν 'Ιουίνιο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ.
9.000 την ημέρα.

ΠΡΩΤΑΓΚΟΝΙΣΤ: 35.534 τον. d.w. του 1978, πα-
ράδοση Ντάρμπαν/Ρίτσαρντς Μπαϊν 'Ιουλίου 1-10,
επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.000
την ημέρα πλέον δολ. 110.000 για πλοίο υπό έργο.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: 37.530 τον. d.w. του 1972,
παράδοση Γιούσου άμεση, επαναπαράδοση Κίνα,
δολ. 9.200 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: 161.805 τον. d.w. του 1973, πα-
ράδοση στον πιλότο Ταυλάνδης 'Ιουλίου 5-10, έπα-
ναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: 'Ανατολ. άκτη Μεξικού 38.000 τον.
'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 140, όψιόν Καραϊβική
WS 130, 'Ιουίνιο 28.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ: Κιουρασάο 23.000 τον. κα-
θαρά, μέρος φορτίου Μαμόντα, δολ. 210.000 κατ' ά-
ποκοπή, 'Ιουίνιο.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: 'Αμουά Μπαϊν 27.000 τον. νά-
φθας Λέικ Τσάρλς, WS 185, 'Ιουίνιο 26.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Γιέμπο 78.000 τον. Νάπολι, WS 80,
'Ιουίνιο 26.

ΣΤΡΕΣΑ: Περισκό Κόλπο 235.000 τον. Μπαταίν,
WS 35 'Ιουίνιο.

ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Γιέμπο 80.000 τον. μέρος φορτίου
'Ιταλία, WS 97,5, 'Ιουίνιο 29.

ΒΕΓΚΑ: Σιγκαπούρη 30.000 τον. καθαρά 'Ιαπω-
νία, WS 117,5, 'Ιουίνιο 20.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Σιγκαπούρη 30.000 τον. καθαρά, μέ-
ρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 117,5, 'Ιουίνιο 20.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Ρωσική Μαύρη Θάλασσα 70.000 τον.
μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 97,5, 'Ιουίνιο 20.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Σκίλντα καί 'Αρζού 75.000 τον. μέρος
φορτίου Μπαϊνγουε, WS 75, 'Ιουίνιο 25.

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. ΗΠΑ, WS
62,5, 'Ιουίνιο 25.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Δυτ. 'Αφρική 105.000 τον. μέρος
φορτίου Γαλλία, WS 62,5, 'Ιουίνιο 25.

ΧΑΡΙΤΑΣ: Λιβύη 20.000 τον. Λέγκχορν, δολ.
95.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουίνιο.

ΑΣΤΥΠΑΛΕΑ: Σκανδιναυία 28.000 τον.
ΗΒ/Κόντινεντ, WS 110, 'Ιουίνιο 28.

ΑΔΑΜΑΣ: Ρότερνταμ 60.000 τον. μέρος φορτίου
'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 82,5,
'Ιουίνιο 23.

ΑΔΑΜΑΣ: Ρότερνταμ 60.000 τον. μέρος φορτίου
'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 82,5, 'Ιουίνιο 23.

ΕΙΡΗΝΗ Λ.: Περισκό Κόλπο 137.000 τον. μέρος
φορτίου Ούρουγουά, WS 52, 'Ιουίνιο.

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: 'Ανατολ. άκτη Μεξικού

Οι αγοραπωλησίες

Οι Νορβηγοί δέσποσαν με τη παρουσία
τους στην αγορά των αγοραπωλησιών
πλοίων, δίνοντας άμεση προτεραιότητα στα
δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς πα-
ραγωγών του πετρελαίου.

Σημαντική ή άποκομική τους σε μοντέρνα
δεξαμενόπλοια και σκάφη μεταφοράς χημι-
κών προϊόντων, όπως:

— Μ/Τ CYS EXCELLENCE (43.429/75) και
τό άδελφό Μ/Τ ATLANTIC DIGNITY τιμή εν
bloc δολ. 20.500.000.

— Μ/Τ BEJAIA (31.190/77) και τό άδελφό
Μ/Τ BETHIOUJA, καθώς και τό Μ/Τ HADUD EL
HAMRA (32.093/76) και τό άδελφό πλοίο Μ/Τ
NEZLA. Συνολική τιμή για τό τέσσερα πλοία
δολ. 34.000.000.

— Μ/Τ TAURUS (32.389/77) και Μ/Τ VEGA
(32.907/78) τιμή εν bloc δολ. 21.500.000.

— Μ/Τ EXPORTER (39.782/83), μεταφοράς
χημικών προϊόντων αντί δολ. 18.000.000.

— Μ/Τ REGENT STAR (67.059/74) δολ.
8.700.000 σε 'Ιταλούς.

Πολύ περιορισμένο τό ενδιαφέρον για ά-
γορές μπάλκ κάρριερς, κυρίως λόγω της
πτωτικής τάσεως της ναυαγοράς και των ύ-
ψηλών τιμών που ζητούνται.

Από τις ελάχιστες πράξεις της περιόδου
αναφέρουμε:

— Μ/Τ JALAVIHAR (76.583/76) πλειστηρια-
σμός σε τιμή περί τό δολ. 6.100.000.

— Μ/Τ ODIGITRIA (22.058/77) δολ.
4.000.000.

— Μ/Τ MILIN (26.958/73) δολ. 3.500.000 σε
'Ελληνες.

Σοβαρό ενδιαφέρον στην αγορά για την
πρόσκτηση φορτηγών πλοίων ύψηλών προ-
διαγραφών, των οποίων όμως οι ύψηλές τι-
μές περιορίζουν τον αριθμό των τελικών
πράξεων.

Ενδεικτικά αναφέρουμε τό πλοία:

— Μ/Τ SILVER ATENS (15.166/73) όροι
έμπιστευτικοί.

— Μ/Τ NOBLE STAR (24.400/77) συζητεί-
ται σιτά δολ. 7.000.000

— Μ/Τ VICTORY HILL (Freedom/69) δολ.
1.700.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μετά από άρκετό χρονικό διάστημα, ένα
VLCC θύμα του Περσοϊρακινού πολέμου κα-
τέληξε στους διαλυτές της Φορμόζας αντί
δολ. 219 (ώς έχει) στο Ντουμπάι, τιμή καί ό-
ροι παραδόσεως που ίσοδυναμούν με τιμή
της τάξεως των δολ. 250 ανά τόνο βάρους.
Νεκρή ή αγορά της Νοτ. Κορέας, ενώ κάποια
δραστηριότητα των Κινέζων προσκρούει
στις ύψηλές τιμές και την άπρθυμία των
πωλητών.

Υψηλές οι τιμές που προσφέρθηκαν από
τό Μπαγκλαντές, τό όποιο πλήρωσε δολ.
255 για δεξαμενόπλοιο 13.180 τον. βάρους
και δολ. 252 για φορτηγό πλοίο 4.954 τον.
βάρους.

Στό Πακιστάν οι μουσώνες δέ επέτρεψαν
δραστηριότητα αν και ήδη υπάρχει έντονο
ένδιαφέρον για νέες αγορές.

48.000 τον μέρος φορτίου Τέξας, WS 147,5 'Ιουίνιο
24.

ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Καραϊβική 33.000 τον. μέρος
φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 129, 'Ιουίνιο 30.

ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ: Μπετζαία 75.000 τον. Αύγου-
στα, WS 92,5, 'Ιουίνιο 3.

ΤΖΟΥΛΙ Ν.: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά 'Αμερ.
Κόλπο, WS 160, 'Ιουίνιο.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή
'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 146, 'Ιουίνιο 11.

ΒΙΟΛΑΝΤΑ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. ΗΠΑ, WS
51, 'Ιουίνιο 28.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Κεϋχάν 80.000 μέρος φορτίου
Λαβέρα, WS 85, 'Ιουίνιο 25.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλού Βόε 65.000 τον. μέρος
φορτίου Κόντινεντ, WS 80, 'Ιουίνιο 22.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Κιουρασάο 100.000 τον. μέρος φορ-
τίου Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 72,5, 'Ιουίνιο 19.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Καραϊβική 83.000 τον. μέρος φορ-
τίου Λαβέρα, WS 53, 'Ιουίνιο 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ: Βραζιλία 29.000 τον. καθα-
ρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 146,
όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 166, 'Ιουίνιο 2.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. μέρος
φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 85, 'Ιουίνιο 28.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Μόνγκονταν 97.000 τον. Μεσόγειο,

WS 52,5, 'Ιουίνιο 23.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ II: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή
'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 146, 'Ιουίνιο 2.

ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Α-
τλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 146, 'Ιουίνιο 2.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Κωνσταντίνα 60.000 τον. 'Ορμούζ,
δολ. 850.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουίνιο.

ΝΕΔΙ I: 'Αρζού 75.000 τον. μέρος φορτίου Αύγου-
στα, WS 85, 'Ιουίνιο 23.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Λά Σκχίρα 84.000 τον. Γένοβα, WS
88,75, 'Ιουίνιο 28.

ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ: 'Ισκεντερούν 22.000 τον. νά-
φθας 'Ιταλία, WS 170, 'Ιουίνιο 25.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Βραζιλία 29.000 τον.
καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS
149, όψιόν Δυτική άκτη 'Αφρικής WS 168, 'Ιουίνιο
26.

ΔΑΦΝΗ: 'Υεμένη 78.000 τον. Τριέστη, WS 77,5,
'Ιουίνιο 20.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Φλόττα 80.000 τον. μέρος φορτίου
Χάλιφαξ, WS 70, 'Ιουίνιο 20.

ΝΙΚΗ Δυτ. 'Αφρική 123.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο
WS 62,5, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 65, τέλη
'Ιουίνιο.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 'Ανατολ. άκτη Μεξικού 50.000 τον.
μέρος φορτίου Λάς Μίνας, WS 105, 'Ιουίνιο 17.

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

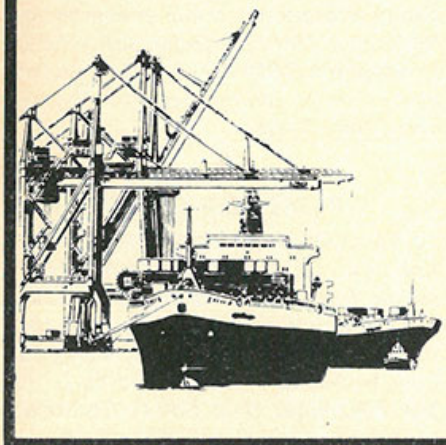
COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

NAFTIKA CHRONIKA



"PERESTROIKA" AND SHIPPING

According to an announcement by the Director of the Soviet Ministry of Mercantile marine, "perestroika" implies a profound change in shipping, a revolutionary course and a different approach. The old system had proved suitable for the war years, ignoring performance the rules of supply and demand, competition, the market and relations between supplier and client.

Today, however, the economy must rid itself of the old administrative and concentrative methods and create a new management concept. Soviet shipping, which today employs 400,000 persons, is rediscovering its three basic activities: shipping enterprises, ports and shipyards.

Shipping companies are becoming financially independent. They no longer have to approach shippers through the Ministry of External Affairs. The Ministry of Mercantile Marine is drastically reducing its interference in the affairs of these companies and is reducing its personnel by 35%, while at the same time it is ridding itself of the obligation to consult with other ministries, e.g. in setting up mixed enterprises.

The ports are also becoming independent and will be administered by representatives of all the branches that use them with the chairmanship going to the president of a shipping company. The port administration in general, its equipment, infrastructure, new works, labour force, etc. will be run on the lines of a commercial enterprise.

The Soviet Union does not have shipyards *per se* but large repair centres where small auxiliary vessels can be built. Each of these repair centres will now become an autonomous unit within the ports.

A COMMON EUROPEAN SHIPPING POLICY

In a talk he gave at the Maritime Museum of Greece in March 1980, Piraeus deputy Paul Sarlis said that as far as ocean going shipping was concerned, EC's common shipping policy should be based on the same institutions that had worked so successfully for Greek shipping.

On the occasion of this journal's review of "The EC Fleet and Greek Shipping", Mr. Sarlis made the following remarks:

"As far as oceangoing shipping is concerned, there can be no common European policy unless such a policy is combined with the acceptance of a common institutional framework for shipping by all member - countries. In other words, a common system of taxation, working conditions, administration, etc. I had once recommended that this framework should be based on Greek institutions which has already proved successful.

"I was therefore glad to hear Mr. Gourdomichalis, president of the Greek Shipowners' Union, say at the recent "Posidonia" forum, that Greek business know-how and the Greek institutional and technical infrastructure should be the starting point for any European shipping cooperation. As Mr. Gourdomichalis so rightly pointed out, European merchant fleets could become competitive only if they adopted the Greek precedent and he concluded by proposing

that the port of Piraeus should become a European centre for shipping and financial services on a world scale.

"I hope and trust the words of the president of the GSU and the important suggestions contained in the "Naftika Chronika" review will be taken into account not only by Greek officials but also by our Eurodeputies who take part in the discussions of various EC organs in formulating a common shipping policy.

"The confusion, whether international or not, between the problems of oceangoing shipping and those of regular lines and coastal shipping must one day come to an end. Greek officials, when discussing shipping matters with the EC, must decide which shipping they are talking about, oceangoing shipping and cross trading or regular line shipping and the Conferences?

"Also, the subject of the review of UNCTAD's Regular Liner Code of Conduct is a separate thing and should be kept separate. The official Greek position on the subject is well-known and has remained unchanged since 1974. Let us hope it will not change.

"The guidelines for a common European shipping policy have been laid down officially by our owners and I consider it an important event, if only because this choice is the only right one. Therefore, let us all — Government, Eurodeputies and shipping men — move together in the same direction".

FORTY - TWO YEARS

Figures published from time to time by international organizations on oil production and consumption are not always accurate but they make it possible to draw certain conclusions on the comparative position of various countries, their dependence on each other and the possible pressure producers could apply.

The first conclusion is that total production in 1987 was 2,12 million tons and total consumption was 2,902 million tons with known reserves estimated at 121,056 million tons. The OPEC countries, which ten years ago covered 50% of world production, produced only 32% of the total in 1987 while world production as a whole declined slightly. On the other hand, OPEC countries have 75.6% of known reserves, of which 63.7% is in the Middle East. This means that many countries, and Europe in particular, will continue to depend on this troubled area of the globe. Unless, of course, they decide to make an important reduction in the use of oil as an energy source.

Of the great producing countries, the

USA and the USSR will not be absolved from similar problems. In the USA in particular, the problems will be even more acute since production does not keep up with consumption while in the USSR it does and looks as if it will continue to do so.

The conclusion is that with the present rate of production and consumption and with known reserves as they stand today, the reserves can only last another 42 years. It is considered certain, however, that by that time, new sources of energy will have been discovered, possibly more costly than oil, and that oil will be relegated to secondary uses.

BIMCO COURSE IN PIRAEUS POSTPONED

The Baltic and International Maritime Council has been forced to postpone its course on Practical Shipping Matters due to be held at the Piraeus Marine Club on Wednesday, 22 June.

The course will now be held on Monday, 11 July in the Auditorium of Ceres Hellenic Shipping Enterprises, located at 69 Akti Miaouli, Piraeus.

The Greek Minister of Mercantile Ma-

rine, Mr. E. Giannopoulos, has been invited to the lunch as Guest of Honour.

The postponement is due to the unexpected hospitalization of Ryszard Kotlinski, the principal course speaker.

In spite of the change of date, BIMCO still expects a record number of participants on 11 July.

MERCHANT NAVY TRAINING

A study has been made in France on the future of merchant navy training. It refers to the difficulties shipping is going through at present and expresses the view that training is needed all the same and should continue, both for the present and future needs of French shipping and for the needs of other merchant navies. Such training can only be provided in special merchant navy training schools where, during his three years of training, the cadet should be made to master the English language and become familiar with the shipping business in all its aspects as well as the human relations in modern administration.

The study estimates that 125 graduates per year are sufficient and wonders whether the three academies at Havre, Nantes and Marseilles are really needed and whether they should be reduced to two, or one.

STOWAWAYS

To continue our comments on the presence of stowaways on board ship: if the stowaways are not discovered during the ship's voyage, suspicions can be aroused that the ship connived in transporting them and could become liable to heavy penalties. In France, the penalty could be two years' imprisonment and a fine of up to 200,000 francs plus the possible confiscation of the ship.

In Britain, the landing of illegal passengers is punishable by a fine of one thousand pounds per passenger. In Saudi Arabia, heavy fines are imposed and if there is a recurrence of the offence, the replacement of the master is demanded.

If the stowaways are discovered during the voyage, the ship has to feed them and guard them. As cargo ships do not have such guards, a member of the crew is charged with this repugnant duty. If the stowaways are many, they can become aggressive and on ships which do not carry arms, this can be a problem.

What can a ship do, therefore, to avoid stowaways? The best way is to carry out a thorough search before sailing, but this is not a simple matter and it takes time. Trained watchdogs could help but they, in turn, create other problems. Warnings are no use because stowaways are usually a determined and reckless breed which knows all about ships, flags, ports, hiding places, tricks, and how to live it up in Paris.

INTERNATIONAL PACT ASSURES FUTURE OF COMPAS-SARSAT

The U.S.A., the U.S.S.R., Canada and France have finalized an inter-governmental agreement committing them to long term support for a satellite system for search and rescue.

The four countries, founding members of the COSPAS - SARSAT system, reached agreement during a meeting at the INMARSAT headquarters in London on April 29. It is hoped that the agreement will be signed within the next few months.

The COSPAS - SARSAT system, employing four polar-orbiting satellites fitted with appropriate signal receiving

and transmitting equipment, has been operational since 1982. To date, COSPAS - SARSAT has been credited with saving over 1,000 lives in various distress incidents around the world.

The new agreement provides a long term commitment to a satellite based system for search and rescue providing distress alerting and location identification information. It will enable the International Maritime Organisation (IMO) to adopt the COSPAS - SARSAT system as part of its Global Maritime Distress and Safety System.

PASSENGER SAFETY

"Crown Odyssey", Royal Cruise Line's fine new cruise ship just completed by Meyer Werft of Emden, West Germany, has not only received Lloyd's Register's classification notation but she has also been surveyed and approved by LR for the Passenger Ship Safety Certificate on behalf of the Greek authorities.

She is the latest addition to the world's largest and most exclusive cruise ship fleet.

Since the first guidelines for passenger ship certification were laid down in the 1948 SOLAS (Safety of Life at Sea) Convention, Lloyd's Register has built up the experience and expertise which today make it the world leader in both passenger ship certification and classification. More than 40 national administrations have authorised LR to undertake the survey/certification of passenger ships on their behalf, and over 60 Passenger Ship Safety Certificates are issued by LR annually.

GOING THROUGH THE EUROTUNNEL

A British French inter-governmental committee has been set up to supervise

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

the proper functioning of the Eurotunnel when it is completed. Eurotunnel's management will have to submit to this committee various studies made in this respect by Eurotunnel planners.

Recently, this committee has approved the proposal that the passengers of cars transported through the tunnel by rail should sit in the cars during the journey both on the upper and lower level of the train. With respect to the passengers of coaches, however, the committee has decided that further study is needed before the principle of non-separation of vehicles and passengers is applied. In any case, the principle will not apply to the drivers of trucks. For various reasons the Eurotunnel company prefers to carry trucks in specially designed rail-cars while the drivers and co-drivers travel in comfort in separate compartments of the train. Finally, the committee has decreed that vehicles carrying inflammables will invariably travel separately from their drivers.

MANAGEMENT CHANGES AT WILTON — FIJENOORD

With effect from mid-June the following changes have been made at managerial level in Wilton - Fijenoord Shipyard.

Messrs. Ing. D. Schuurman and Ing. C.H. Stapel have been appointed Deputy managing Directors.

Mr. Schuurman will be in charge of the operational activities and Mr. Stapel of the commercial activities of the shipyard.

RAUMA - REPOLA WIN CHALLENGING NEW ORDER

Rauma - Repola shipyard has just won an order to build a luxury cruiser capable of plying her trade in any part of the world. An immediate market is that between Sweden and Finland but the owners, Delfin Cruises of Finland, want

a vessel of such design to cruise in the Caribbean, the Mediterranean, the Far East, on the Amazon or even in the Antarctic.

The owners are convinced they have found a gap in the market. The ferries that already travel from Stockholm to Turku are famed for their luxury amenities, more like floating hotels, in fact they are already regarded as cruise ships. However as they carry 2,500 passengers each passenger cannot be treated as an individual. The new vessel, a small multi-use cruise will carry only 300 passengers and maintain the high standard of Scandinavian shipping. This passenger cruiser of 5,700 gross tonnage will be designed and built at Rauma - Repola's Rauma Shipyard, which by this order will manifest its reputation as a builder of special tonnage.

LONGER CONTRACTS IN FAR EAST FOR SMIT-LLOYD

After a break of some years, Smit-Lloyd has returned to Indonesian waters on a term contract. The award, from Mobil Indonesia, will see the 8,000 hp vessels Smit-Lloyd 109 and Smit-Lloyd 110 support the activities of the drill ship Robert F. Bauer for the next nine months.

The Smit-Lloyd 110 has been repositioned from the Middle East Gulf, where she has been engaged in salvage duties. The 109 moved to Indonesia having completed a work programme in Chinese waters.

Under a further nine-month contract, with South Korean state energy concern PEDCO, the Smit-Lloyd 105 and Smit-Lloyd 111 have just started work supporting the semisubmersible rig Doo-Sung. The 8,000 hp vessels are operating out of Busan.

CHANTIERS DE L' ATLANTIQUE WINS LR'S QUALITY ACCOLADE

Lloyd's Register, has awarded its

50 YEARS AGO

— The London insurers have decided that as from June 7, flag distinction will be applied to war risks insurance which means that goods can be insured for war risks only if they are carried in ships flying the British, French, Italian, German, Dutch, Japanese, U.S., Portuguese, Danish, Swedish, Norwegian, Belgian and Polish flag. For ships flying other flags the underwriters will be free to decide whether to provide war risks coverage or not at whatever premiums they consider fit. This measure, once more, is aimed chiefly against the Greek flag.

— At the end of the first half of the year, Greek steam-powered shipping consisted of 600 vessels of 1,892,607 grt. Foreign-flag ships in which Greek capital has participated were 85 in number totalling 283,026 grt.

— The Undersecretariat of Mercantile Marine has proclaimed examinations for the enrolment of 15 first-form and six second-form cadets at the Merchant Navy Training School at Hydra.

— The new cargo ship "Themoni" of 10,000 dwt. was launched at the Doxford Yards of Sunderland on June 25 for account of Kassos S.A.

(Naftika Chronika No. 181/1.7.1938)

Quality Assurance Certificate (Part II) to the St. Nazaire shipyard of Chantiers de l'Atlantique, a division of Constructions Navales de Alstom Atlantique, the second European yard to achieve this covered award. It follows a previous approval under Part I of LR's Quality Assurance Scheme for Hull Construction (Steel Ships) granted in March 1985 and maintained by intermediate surveys since that date.

The certificate was presented to Alain Grill, chief executive, by Garry Beaumont, LR's chief ship surveyor, at a ceremony held at the shipyard last May.



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

* IN THAILAND

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

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

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



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

CONTACT:

*** IN SINGAPORE**

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

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

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

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

*** IN THAILAND**

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

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

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

BEN MARINE SUPPLIES

THE LEADER IN THE FOOD INDUSTRY
SPECIALIST IN GENERAL HARDWARE
DECK ENGINE CABIN STROES



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group
230B Pandan Loop, Singapore 0512
Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 55926 BENICC
Fax: 7772869

**PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES**

15-17, Hadjilivriakou Avenue
185 37 Piræus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241288 I.M.S.J211692 CONC
Fax: 4517145



BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'I'A TREINTER (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 9/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	ε. Λανουγκάγκ 11/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Λε Χόβρη 19/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Άβάννα 8/4
ΑΓΑΠΗ	69	10006	προς Σιαμέν 15/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	ε. Σαουθάμπτον 14/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Μοντεβιδέο 15/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Βαλπαράϊζο 10/5
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Κοπερ 17/5
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Γκντάσκ 13/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633	α. Λόγος 13/
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	προς Κακινάδα 26/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Άρκα 29/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Πόρι Κέμπλα 4/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Σκουάμις 16/5
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Ίστανβούλ 20/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	ε. Κόμπε 15/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Σουέζ 19/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978	ε. Πωλντράλ 15/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	προς Μοντεπόρ 3/3
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	ε. Ροζάριο 15/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Σουέζ 3/5
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	προς Άλγερ 7/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633	α. Χοντίντα 9/5
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Χιούστον 30/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	ε. Πόρτο Καμπέλλο 16/3
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Ρίο Τανέιρο 23/4	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	α. Λειζόρε 18/5
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Πειραιά 19/5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Μπαγκόγκ 22/4
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	ε. Πειραιά 15/5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	ε. Πειραιά 14/5
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Λός Άντζελες 16/5	ΑΝΑΦΗ	85	34400	δ. Κων/πολη 6/5
Α'Τ'ΒΑΛΙ	70	8898	α. Σουαίμα 11/5	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	προς Άλγερ 6/3
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Σουέζ 18/5	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	68	40316	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	αργεί Χαλκίδα	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Γιοκχαμά 8/5
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Όζακα 13/5	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	α. Πόρι Χέντλαντ 16/5
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	δ. Παναμά 17/5	ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520	ε. Σάντο Νουμγκο 8/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	προς Όρν 3/5	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Ρόιτερντ 29/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Μαντράς 29/3	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Παγκάκ 14/4
				ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Πειραιά
				ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 2/4
				ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Χαμπτον 2/4
ΑΙΟΛΙΣ	65	41872	πρ. «Εοί»	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Τερνέστι 16/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	α. Λός Παλις 6/5	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Παναμά 12/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρ. «Diamond Glorious»	ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	προς Λακάρ 6/4
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Λαντακάρνα 14/5	ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Λός Παλις 17/5	ΑΝΙΜΑΡ	72	1052*	α. Άνκονα 17/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	ε. Ν. Όρλεάν 8/5	ΑΝΝΑ	79	12214	δ. Σουέζ 17/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Ν. Όρλεάν 10/5	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	προς Δ. Άφρική 28/4
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΕΒΕΝΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	αργεί Πειραιά
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Ν. Άφρική 15/4	ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	δ. Δαρδανέλλες 6/5
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Γιοκχαμά 14/5	ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Πόρτο Βέσμε 28/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	72	198764	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	προς Αίγυπτο 23/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	78	13638	προς Αυστραλία 12/5	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Τόρναβια 19/5
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Ντιμάντε 14/5	ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Τάκομ 6/5
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΟ	84	36353	προς Όσπασό 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	ε. Πόρι ντε Μπούκ 24/4	ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	85	25300	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Κάντλα 12/5	ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	72	6666	προς Μπουσάν 1/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Λένινγκραντ 23/4	ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	78	24941	προς Μπουσάν 26/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Άμβέρσα 20/5	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Λό Σπέζια 2/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	ε. Πειραιά	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	μετ. «Αντίο»
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεί Χαλκίδα	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	ε. Λός Άντζελες 12/5
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	9084	αργεί Μπαντάρ Άμπας	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Ν. Όρλεάν 6/5
ΑΛΦΑ	74	23757	προς Ναγκασάκι 30/4	ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	ε. Γκνάνη 15/5
ΑΛΚΡΑΤΟΡ	83	15857	προς Κληβελαντ 18/5	ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Σαλβαδόρ 9/5
ΑΛΙΝΕ	63	10383	ε. Θεσσαλονίκη 25/4	ΑΥΟΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Σαλβαδόρ 16/5
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	προς Μπαντάρ Άμπας 29/4	ΑΠΕΣ	73	16397	προς Γιβραλτάρ 15/5
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ήστ Λόντον 5/5	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	προς Γιβραλτάρ 1255
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α. Τσάχ Μπαχάρ 2/3	ΑΠΟΛΟΙΑ	75	34409	προς Όσπασό 26/5
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ε. Νεμρούτ Μπαϊ 15/5	ΑΠΟΛΩΝΙΑ XII	66	1506	προς Στυλίδι 11/5
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Μπαράγκουλα 22/4	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Χάμιλτον 11/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/5	ΑΡΑΝ	80	10428	α. Καλκούτα 5/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	προς Γιάνμπου 22/12	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309	προς Άρούμπα 6/4
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	αργεί Πειραιά	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Ίρν 5/2
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Όζακα 17/5	ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	πρ. «Βόρμαν»
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Μπαρντ 17/5	ΑΡΕΘΗ	73	13631	προς Ίστανβούλ 24/3
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Σιγκαπούρη 12/5	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Μπαντάρ Άμπας 25/3
ΑΛΜΠΑ	69	4796	δ. Σουέζ 19/5	ΑΡΗΣ	71	15119	ε. Πωλντράλ 15/5
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Ίμνιγκχαμ 18/5	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	προς Τζέμπελ Άλι 20/4
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	ε. Ίμνιγκχαμ 19/5	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ίνδονησία 1/4
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	πρ. «Brisbane See»	ΑΡΙΕΛ	70	7571	προς Ίστανβούλ 17/5
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Ν. Γουεστμινστερ 12/5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Νατιέρ 17/5
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	ε. Ντάρμπαν 6/5	ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Βομβάη 12/5
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22001	ε. Γιοκχαμά 13/5	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Ντάρμπαν 7/5
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	α. Τσίμα 13/5	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	προς Καλλάο 5/5
				ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Σιγκαπούρη 6/5
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Γιοκχαμά 10/5	ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	προς Πειραιά 2/3
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. Άμβέρσα 21/5	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	προς Χουέβα 10/5
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Βρέμη 11/5	ΑΡΚΑΣ	88	36309	προς Κόλπο ΗΠΑ 11/5
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	προς ΕΣΣΔ 18/4	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Τάιν 18/5
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Άμβέρσα 21/5	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Κίνα 1/4
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Βαλτιμόρη 17/5	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Χόγκ Κόγκ 3/4
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Σαβάννα 11/5	ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Πόρι Μωχ. Μπιν Κασίμ 2/5
ΑΜΦΙΩΝ	79	11173	α. Καράτσι 12/5	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Νιόντζες 24/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	δ. Σουέζ 11/5	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Κομπέ 10/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	δ. Κων/πολη 28/4	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	δ. Παναμά 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Νιούκαστλ 11/5	ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	76	19633	προς Αυστραλία 16/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	προς Μπαγκόγκ 27/4	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Τόκυο 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Βόλο 9/5	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αίολο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Εϊβονμαουθ 16/5	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Τερνέστι 16/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΕΣ (δ.)	81	41390	δ. Ντόβερ 15/5	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Λισαβόνα 16/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΝ	74	13348	α. Ρουέν 9/5	ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Τενερίφη 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λός Άντζελες 11/5	ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	α. Γιούροπορτ 5/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	α. Ρότερνταμ 18/5	ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447	α. Μίνα Σάκρ 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Πραία Μόλε 19/4	ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Λόγος 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655	προς Όσπασό 9/5	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Άμβέρσα 21/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	ε. Όζακα 16/5	ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Φιλαδέλφεια 13/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Ντόβερ 20/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Σήνρες 20/5				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Σιγκαπούρη 8/5				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Σιδνεύ 12/5				

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Φουντζέρια 2/5.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΡΝ	78	10350	δ. Σουέζ 13/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	ε. Γιοκοχάμα 6/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙΤ'ΛΟΡ	77	37456	α. Λισαβώνα 9/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	μετ. «Ιωάννα Κ.» (π)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Φός 19/5
ΑΥΛΙΣ	77	11804	α. Πειραιά 13/5
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Χιούστον 2/5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	α. Άμβούργο 12/5
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/5

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Πειραιά 17/5
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπαντάρ Άμπας 20/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 9/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 17/5
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Γιοκοχάμα 13/5
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Χάλιφα 9/5
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Δουνκέρκη 20/5
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	προς Τυνησία 16/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μεθούλ Ρόανς 4/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Φός 5/5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Χόγκ Κόγκ 21/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	δ. Σουέζ 5/5
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	προς Ντουμπάι 17/2
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	ε. Τυμινγκχαμ 18/5
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	68	12005	Όλικη Απώλεια
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	στο Άσσομπ 7/5
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Κουεντρώ 25/4
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	αργεί Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. Σαλβαντόρ 14/5
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Γκάνδη 19/5

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Λειζόες 3/5
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	προς Άλιβέρι 6/5
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Νιούκαστλ 15/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μεμβούρνη 10/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουντζέριας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Χοντφλέρ 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Ρότερνταμ 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρωτό 17/5
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Πειραιά 19/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Σκώ 8/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Χόγκ Κόγκ 16/5
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	προς Καλλάς 29/4
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	προς Πόρτ Έβεργκλέιτς 5/5
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	α. Λειζόες 10/5
ΠΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Βρέμη 19/5
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	έπισκευές Πειραιά 29/4
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πειραιά 15/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Σουέζ 19/5
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 19/5

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	α. Τενερίφη 26/4
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βομβά 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	προς Ζανζιβάκ 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ταγγέρη 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Σαβόνα 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΜΟΣ	78	13005	α. Γιβραλτάρ 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 12/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Βαλτιμόρη 13/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	στο Πουέρτο Καμπέλλο 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	προς Σάν Πέντρο 16/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Σάντος 11/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Χοντίνια 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646	ε. Βρέμη 18/5
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306	α. Μανίλα 6/5
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Πόρτ Κέμπλα 16/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	στη Μανίλα 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Πασιό Γκουιντάγκ 29/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Βανκούβερ 7/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Βερμούδα 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Ρίο Γκράντε 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Ποχάγκ 6/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Γιούροπορτ 18/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	προς Φιλιππίνες 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Ίντισόν 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ρότερνταμ 20/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Μπαγκκόγκ 29/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Σουέζ 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 11/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Τάμπα 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Φρητάνον 15/5

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Σαβόνα 18/5
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Βαλτιμόρη 12/4
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	αργεί Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	προς Ρίσαρντς Μπαϊ 21/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Κωνσταντίνα 6/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Άμβέρσα 12/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Γιαμπόουκα 20/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Άκαμπα 5/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585	ε. Πόρτ Κέμπλα 15/5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάτικ»
ΔΙΑΣ	71	16379	προς Σιγκαπούρη 20/5
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	προς Πόρτ Κέλαγκ 15/5
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές

ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 19/5
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Βενετία 11/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Σουέζ 14/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Μπαντάρ Άμπας 6/4

ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μεμβούρνη 10/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Χόγκ Κόγκ 11/5
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΕΛΕΝΗ	60	1995	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	επωλήθη
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Γκαττα 5/5
ΕΛΙΖΑ	69	6006	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	δ. Σουέζ 3/5
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	στο Σάλλομ Βόε 21/5
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίτερ Λέικ
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Χιούστον 4/5
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Κουγιακωύλι 15/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Λός Αντζελες 14/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	προς Κορέα 16/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Παρανάγουα 5/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Ν. Όρλεάνη 6/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	προς Χάιναοχ 22/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605	ε. Μερσίν 9/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	προς Χορμούζ 20/4
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	α. Βόλο 1/5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Λίρκεν 13/5
ΕΜΑ	64	4986	στην Πειραιά
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Σιγκαπούρη 23/4
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβέρσα 19/5
ΕΝΑΡΕΙΣ	77	11083	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	προς Άμβέρσα 30/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208	ε. Ματάνζας 18/4
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΕΝΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Χόγκ Κόγκ 11/5
ΕΠΕΡΕΣ	78	13941	ε. Βαλτιμόρη 12/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Βομβά 10/5
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	προς Πόρτ Καμπέλλο 14/4
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 17/5
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	προς Νταμπέρ 21/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	προς Βομβά 16/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Κουζακόσλοφ 23/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μομπάσα 14/5
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Μογκαντίσου 6/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Τενερίφη 16/5
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Άκαμπα 11/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Μεμβούρνη 12/5
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Μπότνυ 3/4

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 12/5
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Παρανάγουα 26/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	προς Πόρτ Καναβέραλ 23/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Λά Γκουέρα 9/4
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Μανίλα 5/5
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Σιγκαπούρη 13/5
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Όζακα 11/5
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Έλσλ 18/5
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Σιγκαπούρη 14/5
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Έλσλ 17/5
ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Δαρδανέλλια 1/5
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΖΙΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Γιβραλτάρ 20/5
ΖΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Κόρπους Κρίστι 30/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Άγγλία 2/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 9/5
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Μονρόβια 2/5
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Μπρεμεράβεν 17/4
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	ε. Ρίο Ίανέιρο 15/5
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Ρίο Ρότερνταμ 20/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στην Έλευσίνα
ΘΕΟΦΑΝΟ	77	14584	ε. Γλασκωβή 21/5
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Ντάρμπαν 3/5
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	προς Μπαντάρ Άμπας 30/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	δ. Σουέζ 14/5
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	δ. Σουέζ 7/5
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Άμβούργο 17/5
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	δ. Πόρτ Σαϊδ 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	ε. Πειραιά 7/12
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Τέμα 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Ν. Τσιπκριν 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	δ. Πόρτ Σαϊδ 19/5
ΙΟΣ	85	34400	α. Λισαβώνα 6/5
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	προς Άλεξανδρούπολη 3/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 6/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	προς Βενεζουέλα 7/5

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	μετ. «Marabu» (κ.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	δ. Παναμά 11/5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	δ. Παναμά 11/5
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΠΑΣ	77	12772	α. Μπαρμπάντος 6/5
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Ρότερνταμ 14/5
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Σικάγο 6/5
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Τόκιο 6/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	προς Μπουργκάς 19/4
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Σ. Τζών 10/5
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Γκνάνσκ 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς Όδησσό 7/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Ντάρμπαν 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάορ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ραβέννα 14/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	ε. Βαλπαράϊζο 14/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Τόσουαβι 5/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. Πειραιά 16/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επωλήθη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Άνναμπα 1/5

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	πρός Χώρ Φακάν 23/4
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	ε. Φρημάνιτλ 14/5
ΠΑΤΕΡΑΣ	69	9116	στέλ Αλόγος 14/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	ε. Σιγκαπούρη 12/5
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	72	14212	α. Γένοβα 14/5
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μηχ.)
ΥΑΡΟΛΙΝ Π.	67	12702	α. Μπ. Άιρες 16/5
ΚΑΡΟΣ	68	12701	α. Βαρκελώνη 19/5
ΚΑΡΓΑΘΟΣ	73	34067	δ. Κων/πολη 29/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Τριμικχάμ 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	πρός Θεσσαλονίκη 20/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ρότερνταμ 12/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 1/5
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Αμβούργο 13/5
ΚΕΪΠ ΣΑΝ	73	62311	α. Βανκούβερ 14/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	α. Δρέπανον 11/4
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Φουτζέιρα 15/5
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	βόση 12.50 Β. 100.33 Α 19/5
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	πρό Χάντερστον 30/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Λουάδα 18/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	πρός Παρανάγκουα 27/4
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Φέλιξτσο 17/5
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσίμα 14/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Βαλπαράϊζο 15/5
ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	δ. Ντόβερ 3/5
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Γκάνδη 11/5
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	ε. Πειραιά 20/4
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρό Μονφαλκόνε 7/5
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	πρός Ντουάδα 20/4
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	δ. Σουέζ 18/5
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Ρας Τανούρα 5/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Ματάνζας 29/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	12963	ε. Σάντος 9/5
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Πειραιά 17/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Γιοκοχάμα 14/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	α. Φέλιξτσο 8/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων/πολη 10/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	πρός Μαπούτο 3/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Ικόνιο 11/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Ν. Υόρκη 15/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Καρτανάνα 29/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 5/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Ντάρμπαν 13/5
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24000	έπισκευές Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Ντάρμπαν 14/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	δ. Παναμά 25/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Χάλιφαζ 13/5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τερνέστη 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	31300	α. Ντάρ ες Σαλάμα 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	πρός Χιούστον 27/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Έλλάδα 30/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 3/5
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 4/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκράσι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσντον 19/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Πειραιά 13/5
ΚΡΙΤΟΝΑΣ	76	6598	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ν. Υόρκη 21/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Σάν Φραντζίσκο 14/5
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Σκώ 15/5
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Βρέστη 5/5
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ντάρμπαν 15/5
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	α. Κοματσούσιμα 3/5
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρός Ίντσον 9/5
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουλέι 10/5
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Αλεξάνδρεια 27/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Μπάρ 12/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Αυστραλία 13/5
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Τόροντο 1/5
ΛΑΡΡΥΛ	70	16306	πρός Εύρωπη 30/4
ΛΑΤΩ	68	18737	πρ. «Egline»
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Λέ Χάβρη 15/5
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Ουισάα 17/5
ΛΕΩΝ	76	11049	ε. Βανκούβερ 27/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	ε. Άμστερνταμ 18/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Νάπολη 20/5
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Μπ. Άμπας 23/2
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	πρός Πόρτ Άρθουρ 16/3
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Γκαμπόν 8/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Ίλιτσεβσκ 15/4
ΛΙΚΑ	76	61615	ε. Τομπάτα 15/5
ΛΙΜΠΕΤΡΕΪΝΤ	83	20200	πρός Βιτόρια 1/5
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Λος Άντζελες 5/5
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Βενετία 18/5
ΛΙΤΣΑ	77	6228	επιβλήθη Άνω Άνατολή
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Βασόρα
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Σουέζ 12/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρός Κίλαγκ 25/4
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	πρ. «Μεσαριά»
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	πρός Μασσάουα 19/5

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Μιζούσιμα 13/4
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	πρός Γιβραλτάρ 19/5
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	πρός Ρας Λανούφ 30/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σάο Σεμπαστιάο 14/5
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Ν. Όρλεάνη 3/5
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Βανκούβερ 12/5

ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Βανκούβερ 4/5
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός Γένοβα 19/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Κεϋλάνη 11/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	έπισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρός Τρίπολη 16/4
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Άλγκεθίρας 4/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Λος Άντζελες 14/5
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός Ντόβερ 30/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Φιλαδέλφεια 10/5
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Χάιφα 29/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρός Αύγουστα 6/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρός Τσιβάν 20/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	α. Μανφρεντόνια 13/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Άαρχους 29/4
ΜΑΡΑΚΑΪΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Ντόβερ 6/5
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Σάντος 11/5
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Ρουέν 1/5
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Σάντος 14/5
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Κόμπε 25/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μπρίτζπορτ 11/5
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Τζέντα 6/5
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Δ. Αφρική 10/4
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Πασίρ Γκουιντάγκ 21/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Ρότερνταμ 21/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Αύγουστα 14/5
ΜΑΡΙΓΟ	72	9824	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Γένοβα 19/5
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Γιούροπορτ 19/5
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Σάο Σεμπαστιάο 11/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	υπό ναυπήγηση
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	δ. Σκώ 9/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Βαλτιμόρη 12/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Κινούρα 9/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Σέμπου 14/5
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	πρός Τουρκία 29/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Μπερντιάνσκ 15/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρός Παρανάγκουα 30/4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	75	18642	α. Βανκούβερ 19/4
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	δ. Ντόβερ 19/5
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρ. «Πέταλον»
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Αλεξάνδρεια 6/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός Βενεζουέλα 24/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	δ. Π. Σαϊδ 19/5
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Σάο Φραντζίσκο 12/5
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρός Ούγγαρια 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998	α. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Βερκρούζ 3/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Τάμπα 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Δεμερρά 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ όφ Σπαιν 14/5
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Πόρτ Έσκουβελ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Βαλέντια 18/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ε. Πόρτ Έσκουβελ 14/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1596	ε. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	πρός Δεμερρά 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Δεμερρά 9/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Μπαρμπάντος 12/5
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρός Ν. Αμερική 15/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βενετία 14/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός Εύξεινο Πόντο 2/5
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Κόρπους Κρίστι 12/4
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Καυμάν Μπράκ 12/4
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Νατόρ 27/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Πειραιά 7/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Σιγκαπούρη 12/5
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Μαγκάγκ 24/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Νιούπορτ 19/5
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Κολόμπια 8/5
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Πικτον 28/4
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Πούρτο Καμίλλο 16/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Νταμπέρ 8/5
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	πρός Κρότωνα 2/5
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Μπιλμπάο 14/5
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Τίς 20/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	πρός Περισκό 7/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	πρός Τζουμπάιλ 9/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρός Ν. Όρλεάνη 17/5
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Τάραντα 12/5
ΜΠΡΙΤΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	μετ. «JSS Los Angeles»
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	δ. Παναμά 1/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Κουβέιτ 14/4
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Σιγκαπούρη 8/5

ΝΑΪΑΝΤ	75	35561	πρός Βραζιλία 13/5
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Ίντσον 30/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	πρ. «Κορονέτ»
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Σιγκαπούρη 26/3
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρός Αφρική 12/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Πόρτ Σαϊδ 19/5

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΙΣ	85	35854
ΝΤΑΪ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑΪ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΕΣΠΡΕΣΣ	73	14212
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586

α. Φόρ 15/5	
ε. Καζαμπλάνκα 26/4	
πρός Ίταλία 8/5	
ε. Λός Άντζελες 16/5	
ε. Οξέλασσόνι 5/5	
σιό Έλ Χάκ (άποθήκη)	
α. Αύγουστα 14/5	
επιβλήθη Νορβηγούς	
δ. Γιβραλτάρ 14/5	
ε. Πειραιά 18/5	
ε. Άμβέρσα 21/5	
α. Σαβόνα 14/5	
πρός Φώκλαντς 8/4	
δ. Κων/πολη 3/5	
πρός Κευχάν 12/5	
δ. Γιβραλτάρ 6/5	
ε. Μανίλα 10/5	
άρχει Πειραιά	
α. Γιβραλτάρ 1/5	
α. Χιουσιν 12/4	
ε. Ν. Υόρκη 7/5	
πρός Ν. Κορέα 10/4	
ε. Ν. Καληδονία 23/4	
α. Φιλαδέλφεια 10/5	
ε. Ακαμπα 13/4	
πρός Όδησσό 2/5	
α. Ρότερνταμ 10/5	
α. Άλεξάνδρεια 5/4	
α. Τερνέσι 9/5	
ε. Άμβέρσα 21/5	
ε. Μπουλόν 11/5	
α. Μοντεβιδέο 10/5	
α. Μαρίνα ντι Καράρα 19/5	
α. Πειραιά 9/5	
α. Βαλένσια 7/5	
α. Πέτερσεν 19/5	
ε. Ρότερνταμ 20/5	
ε. Τύνιδα 10/5	
α. Καρντέγιεβο 20/5	

ε. Μπωμόνι 10/5	
ε. Κάλουμπουργκ 17/5	
πρός Κασσιόγκ 6/5	
ε. Πόρτι Λίνκολν 16/5	
πρός Κίνα 9/5	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/4	
πρός Περσικό 21/4	
πρός Ίαπωνία 3/5	
α. Άμπονι Πόινι 10/5	
ε. Ίντισόν 1/5	
πρός Ίντισόν 2/5	
πρός Κρήτη 24/12	
δ. Παναμά 3/5	
άρχει Πειραιά	
πρός Γιοκοχάμα 23/4	
πρ. «François Venture»	
α. Σικάγο 13/5	
α. Γιούροπορτ 14/5	
α. Γιβραλτάρ 10/5	
δ. Έλσινόρη 11/5	
ε. Σαντάντερ 12/5	
α. Φιλαδέλφεια 15/5	
α. Σικάγο 3/5	
ε. Νάπολη 20/5	
α. Ρότερνταμ 20/5	
πρ. «Fa Fa Venture»	
α. Σαντάντα 15/5	
α. Τζόρτζ Λαφόρ 8/4	
πρός Άμβούργο 20/5	
ε. Π. Καμπέλλο 29/3	
σιό Μπαντάρ Άμπας	
μεταφορές Βραζιλίας	

α. Μπιλμπάο 16/5	
πρός Χάιφα 10/5	
άρχει Πειραιά	
πρός Άκαμπα 27/4	
δ. Σκώ 16/5	
α. Τζέντα 3/5	
άρχει Πειραιά	
μετ. «Iron Will» (π.7	
πρός Σιγκαπούρη 23/4	
πρ. Φόρ 7/5	
α. Ν. Όρλεάνς 8/5	
α. Φιλαδέλφεια 11/5	
ε. Πόρτι Τόλμπο 21/5	
πρός Βατούμ 8/5	
πρός Ίαπωνία 10/5	
δ. Ντόβερ 26/4	
πρός Κων/πολη 9/5	
α. Μαντράς 13/5	
α. Σουάνση 13/5	
ε. Πειραιά 19/5	
άρχει Πειραιά	
α. Γκάνδη 7/5	
άρχει Πειραιά	
δ. Σκώ 19/5	
α. Γιβραλτάρ 7/5	
α. Γιβραλτάρ 13/5	
ε. Φουκουγιόμπα 6/5	
πρός Άγ. Θεοδώρους 15/3	
ε. Βανκούβερ 16/5	
πρός Γαλλία 14/3	
πρός Κούβα 22/4	
ε. Ίκόνιο 8/5	

α. Μπαχραϊν 21/5	
μετ. «Πέπυ» (ε.)	
ε. Γκουαγιακουίλ 12/5	
α. Ραβέννα 12/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 17/5	

ΠΕΛΦΑΛΤΕΡ	82	2477
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	71	5084
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝΤΡΑΪΖ	75	1999
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥΤ	72	3018
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ ΑΪΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ΄ΑΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	62	12847
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292

ε. Ραβέννα 17/5	
α. Άμβέρσα 7/5	
α. Μπάνμπουρ 1/5	
α. Πόρτι Τόλμπο 13/5	
άρχει Πειραιά	
δ. Π. Σαίδ 15/5	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 15/3	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 16/5	
δ. Γιβραλτάρ 12/5	
α. Λισαβόνα 10/5	
α. Πειραιά 13/5	
ε. Βιζακαπάναμ 11/4	
δ. Δαρδανέλλια 9/5	

άρχει Λομπότι	
ε. Ορισάνο 10/5	
ε. Θεσσαλονίκη 30/4	
α. Τέμα 3/5	
α. Γιβραλτάρ 15/4	
σιό Σικάγο 13/5	
πρός Πόντι	
α. Ν. Όρλεάνς 23/4	
α. Δαμιάτα 5/5	
ε. Κεμπέκ 27/4	
πρός Άκαμπα 23/4	
ε. Γιοκοχάμα 8/5	
άρχει Χαλκίδα	
πρός Μπ. Άιρες 28/4	
σιό Σουέζ (άποθήκη)	
ε. Σιγκαπούρη 5/5	
ε. Δαρδανέλλια 24/4	
α. Τζέντα 5/5	
α. Τάραντα 14/5	
επισκευές Πειραιά 27/4	
ε. Τσίμπα 12/5	
α. Ίκόνιο 8/5	
πρός Σκίνατα 16/5	
α. Πειραιά 13/5	
ε. Τέλας Σίτυ 8/5	
α. Σάντος 12/5	
πρός Πόρτι Νογκρό 16/5	

ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	πρός Χόγκ Κόγκ 7/4
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 30/4
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερτάνι (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Ν. Υόρκη 11/5
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Ρόττερταμ 2/5
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	πρός Κάρδοι 19/5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΜΙΛΤΑ	71	16275	ε. Λιανουγκάγκ 10/5
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	πρός Γκρέιτ Λέικς 14/4
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Κόμπε 17/5
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.7.)	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 11/5
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρ. «Θέκος»
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Κων/πολη 5/5
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Κάμπο 27/4
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Σεπετίμπα 27/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	πρός Γιάμπου 4/5
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζέιρα 9/5
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Βενετία 17/5
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Λειξόες 19/5
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Ταϊβάν 18/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρ. «Βουλκοντρί»
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Σάν Άντονιο 9/5
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σιγκαπούρη 16/5
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ I	68	2760	α. Ραβέννα 17/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	πρός Βενεζουέλα 30/4
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Μπουσάν 1/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Πόρτ Κέλαγκ 22/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Πρίνς Κόπερτ 6/5

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Μπελίζ 9/5
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	ε. Ν. Όρλεάνη 9/5
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 14/5
ΦΑΔΕΡ	77	17323	πρός Παρανάγουα 1/5
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Κόλπο ΗΠΑ 2/3
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Πόρτ Έσκουίβελ 9/5
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	α. Γιούροπορτ 20/5
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Μπαγκόκ 27/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	δ. Σουέζ 13/5
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9/87
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές

ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217	πρός Λένινγκραντ 27/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049	ε. Κινούρα 13/5
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049	ε. Ταρτούζ 20/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049	ε. Πόρτ Κέμπλα 17/5
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	πρός Βέντισπλις 5/4
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Τέξας 4/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Χώρ Φακάν 29/4
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Μπαρμπάντος 15/5
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Άλγερία 16/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Έλλάδα 16/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	στη Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Ρουέν 17/7
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Σιγκαπούρη 25/4
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Ν. Κορέα 26/4
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	μετ. «Ivory» (κ.)
ΦΛΩΡΑ	81	8831	ε. Πειραιά 13/5
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Σαβόνα 7/5
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρ. «Montcalm»
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	μετ. «Bóllos I» (ε.)
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	δ. Σκώ 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Μπρέμερχαβεν 6/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	ε. Γιούροπορτ 20/5
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Σάντος 8/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ 'αλ Ζουμπαίρ
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Χορμούζ 28/3
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Πόρτ Σαϊντ 7/5
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Όζακα 5/5
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρός Μπαχραϊν 3/5
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χουάγκου 7/4
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	στο Κοτόν 10/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Κων/πολη 14/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Νορβηγία 8/5
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	α. Σάντος 11/5
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 27/4
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σαλίνα Κρούζ 8/5
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	α. Βαλπαράϊζο 11/5
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ἀργεί Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	α. Ντάρμπαν 4/5
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	α. Τόκιο 14/5
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	ε. Ίταζάι 9/5
ΧΛΟΗ	82	36202	α. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Βομβάη 19/5
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Χάμπτον 12/5
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Ν. Υόρκη 16/5
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	α. Μόντρεαλ 12/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Υόρκη 10/5
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκοίου

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα ποὺ τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ εἰδικὴ προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδικὴ προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1988, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 4.500 (ἐναντὶ δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 5.000 (ἐναντὶ δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μὲ τὴν εἰδικὴ τιμὴ τῶν Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τὸ παρακάτω ὁδηγίον καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

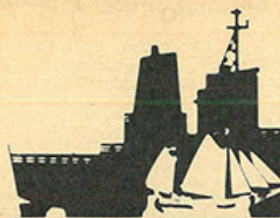
Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = έηλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνευφάλαστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	πρός Γκέμπζε 10/5
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Σαβάννα 6/5
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Βανκούβερ 10/4
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντε Ντέους 23/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	επιωλήθη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Νταμμάμ 16/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Ντουμπάι 13/5
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	πρός Άκαγιούτλα 11/5
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρός Όρδανία 12/5
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Βομβόη 25/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Ιτακού 15/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρός Ρίο Ιανέιρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	πρός Σιγκαπούρη 10/5
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Κόρπους Κράστι 7/5
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Μανίλα 9/5
ΑΔΕΛΦ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	πρός Λας Πάλμας 14/5
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρ. «Γκούντ Κάπταν»
ΑΕΛΩ	78	36548	πρός Τζέντα 15/5
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Μπουργκας 29/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	ε. Σέτε 17/5
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Παναμά 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	πρός Γιάννου 2/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Ρότερνταμ 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΞΟΦΟΝ (κ.δ.)	81	18500	πρός Βατούμ 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	πρός Βοστώνη 15/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός Κασσιούγκ 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρός Καράτσι 16/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	πρός Γιβραλτάρ 7/5
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	α. Πειραιά 11/5
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	ε. Πειραιά 12/5
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	πρός Χόγκ Κόγκ 13/5
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙΤ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρός Τουρκία 9/5
ΑΙΤ'ΛΑΣ	72	16235	στη Σύρο 10/5
ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	στο Μπ. Άιρες 13/5
ΑΙΤ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρός Άμβέρσα 4/5
ΑΙΤ'ΝΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	δ. Ντόβερ 14/5
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΑΙΤ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Παρανάγουα 7/5
ΑΙΤ'ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	11133	μετ. «Σταυρονίκος» (Όνδ.)
ΑΙΤ'ΖΗΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Φιλαδέλφεια 13/5
ΑΙΤ'ΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	επισκευές Πειραιά 14/5
ΑΙΤ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Ντότζες 18/5
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ε. Νταμμάμ 30/4
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Χιούστον 1/5
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	μετ. «Ασκού» (μ.)
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. Πειραιά 17/5
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Σαίντ Τζων 27/4
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	δ. Σκώ 3/5
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	μετ. «Έλλεσποντ Σπίριτ»
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ 16/4
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	δ. Σουέζ 22/4
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	ε. Κακογκάβα 14/5
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Τσίμπα 10/5
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Λας Πάλμας 13/5
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Ποζουόλι 15/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρός Κόλπο ΗΠΑ 4/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Παλάου Μπακόμ 17/5
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	επιωλήθη
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	α. Σάντος 2/5
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάντος 15/5
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Σάν Φραντσκο 14/5
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Β.Γ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Σκώ 16/5
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Ραβέννα 4/5
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	πρός Ροστόκ 9/5
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Τουμπάρδο 2/5
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Λός Άντζελες 30/4
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. Όρλεάνη 24/4
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Νταλνάν 9/5
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Λός Άντζελες 16/5
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584	α. Ν. Όρλεάνη 3/5
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Πειραιά 11/5
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	επιωλήθη άλλοδαπούς
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	ε. Μπρισμπαίν 15/5
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	επιωλήθη άλλοδαπούς
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	62	43253	α. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	83	25649	ε. Κάντλα 12/5
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περισκοί
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρός ΗΠΑ 29/4
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	δ. Κων/πολη 7/5
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρός Κωνσταντίνα 22/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Τερζόστη 18/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Χόγκ Κόγκ 30/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	ε. Άγ. Βικέντιο 12/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Βιλλανουέα 28/4
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δ. Πειραιά 12/5
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	δ. Παναμά 26/4
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρός Μπ. Άιρες 26/4
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Μογκαντίσου 19/4
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Σ. Τζών 22/4
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρός Ταρτούς 17/4
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	α. Μορμουγκό 17/5
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Κασσιούγκ 17/5
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Πειραιά 16/5
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	πρός Άλεξάνδρεια 12/5
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρός Κίνα 29/4
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρός Γιβραλτάρ 16/5
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	ε. Σιγκαπούρη 16/4
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Καυμάν Μπαράκ 8/5
ΑΝΤΖΕΛ N. (κ.)	74	15412	επισκευές Πειραιά 20/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Πειραιά 24/4
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ N.(κ.)	86	22273	ε. Κοκούρα 11/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Ρουέν 19/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β.(κ.)	76	23715	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Μόντρεαλ 12/5
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρός Κήλογκ 27/4
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	δ. Παναμά 12/5
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Κουάλα Ένός 25/5
ΑΪΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Λίρεν 8/5
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	α. Χόγκ Κόγκ 15/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	α. Άμβέρσα 20/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Σέτε 11/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Γκρέιτ Γάρμουθ 12/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	ε. Ρότερνταμ 18/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	ε. Σουέζ 18/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Βίλα Κονστιτιούσον 6/5
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ραβέννα 13/5
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρός Ν. Άμερική 26/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Μπ. Άιρες 16/5
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	δ. Κων/πολη 6/5
ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	πρός Βραζιλία 29/4
ΑΡΑΜΠΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	δ. Π. Σαϊδ 30/4
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρός Ιαπωνία 29/4
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Λός Άντζελες 7/5
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	δ. Μπρούκλιν 12/5
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Χοντίντα 30/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Άμβέρσα 17/5
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρός Γιοκοχάμα 9/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	ε. Σιγκαπούρη 7/5
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρός Γκαλιτ 23/4
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Γκρανάδα 14/5
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρός Κοτονό 5/5
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	α. Ντάρμπαν 14/5
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	δ. Παναμά 17/5
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	πρός Κίνα 17/5
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Μάντρε ντε Ντέους 13/5
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Σίβταβέτσια 13/5
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Χάμιλτον 15/5
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Ρουέν 17/5
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	δ. Σουέζ 18/5
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	79	23193	πρός Πειραιά 16/4
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρός Βανκούβερ 27/4
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Βομβάρ 8/5
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκοί
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	δ. Κων/πολη 1/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	δ. Δαρδανέλλια 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	πρός Πόρτ Σουδάν 20/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	α. Άλεξάνδρεια 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III. (π.)	82	9282	στην Άμβέρσα 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV. (π.)	82	9282	πρός Όρν 9/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9.437	α. Ρεϊνιόν 11/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρός Άγκολα 12/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	δ. Σουέζ 14/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	πρός ΗΠΑ 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Άμβέρσα 17/5
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρός Σιγκαπούρη 4/5
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	ε. Νταλνάν 21/4
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	ε. Μείλ Άιλαντ 11/4
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Σάφι 7/5
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρός Ρουμανία 21/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	ε. Πειραιά 17/4
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Χιούστον 3/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΑΧΙ ΝΤΗ (κ.)	72	15110	πρός Ρότερνταμ 7/5
ΒΑΙΤ'Ν (δ.π.)	65	13408	ε. Βηρυτό 9/5
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	α. Μπρίντζι 10/5
ΒΑΛΕΝΤ ΜΟΥΛΙΝ (κ.)	85	16623	πρ. Μασσάουα 20/4
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	ε. Νικαία 6/5
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρός Βεγγάζη 15/4

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Τέρας Σίτυ 23/4
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	επωλήθη "Ελληνες
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	α. Μαρίνα ντί Καράρα 16/5
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	πρός Δ. Αφρική 14/4
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	πρός Μαράκιμπο 23/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στών Περσικό
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρός Τενερίφη 17/5
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Σαγκάη 12/5
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Τάραντα 14/5
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	επωλήθη
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (μ.)	65	15738	διάλυση Τσιβάν
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Σιγκαπούρη 23/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Σάν Φραντζίσκο 15/5
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Γκάλβεστον 27/4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρός Άκαμα 14/5
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Ν. Όρλεάνη 12/5
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1559	ε. Ρούνκον 21/5
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Χιούστον 13/4
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρός Σεπετίμα 9/5
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Πειραιά 11/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Σαντάντερ 5/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	πρός Άκαμα 3/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Λισαβόνα 9/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Σαβόνα 4/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	α. Βανκούβερ 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987	ε. Σιγκαπούρη 11/3
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρ. «Marine Clipper»
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	α. Νάντη 10/5
ΓΙΟΥΝΑ'Ι ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	69	13161	στό Χορμούζ 26/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Άμστερνταμ 11/5
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	διάλυση Ταϊτανγκόκ
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Χιούστον 4/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	δ. Παναμά 3/5
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Μανζανίλο 18/4
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	μετ. «Gaz St. Denis
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Ίκόνιο 12/5
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764	α. Θεούτα 4/5
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 3/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Σουέζ 19/5
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	ε. Αύγουστα 13/5
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρός Χοντλίντα 18/4
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	δ. Σουέζ 20/5
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Σουέζ 17/5
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μπχ.)	68	81257	στή Μίνα Σάκρ 20/4
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	πρός Κύπρο 26/4
ΓΚΑΛΑΝΤ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	δ. Σουέζ 16/5
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Ρουέν 6/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	α. Ταϊότζια 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Χιούστον 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	δ. Παναμά 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	ε. Τομπικό 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Δουνκέρκη 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	πρός Άλγέρι 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Μπουεναβεντούρα 30/54
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	79	13005	ε. Κόρπους Κρίστι 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ (π.)	83	24843	α. Χιούστον 21/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 25/4
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	δ. Σουέζ 19/5
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	ψώσε σημ. Άγ. Βικεντίου
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	α. Τενερίφη 5/5
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	α. Καρταγένα 2/5
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Ν. Όρλεάνη 12/5
ΓΟΥΕ'Ι Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Λαττάκια 14/5
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ	79	12214	πρός Κόμπε 16/4
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Κορισάμν 8/5
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	πρός Άλεξάνδρεια 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΤΥ	83	24500	α. Ταρραγκόνα 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Κίνα 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Τζέμπελ Ντάν 16/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρός Φουτζέιρα 28/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	73	2219	α. Πόρτ Άρθουρ 3/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ	70	56799	α. Σιγκαπούρη 7/5
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	α. Τζουμπάιλ 27/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	73	114933	ε. Φός 18/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Μίλφροντ Χάβεν 19/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Ρός Τανούρα 14/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Φός 14/5
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Χουάγκου 3/5
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	ε. Μαζατάν 11/4
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	δ. Παναμά 12/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Γκάνδη 18/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Βομβάη 10/5
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	δ. Σουέζ 16/5
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Λός Πάλμας 17/5
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Βενετία 13/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	ε. Μπλιμπό 11/5
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρός Τζακάρα 9/5
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	εγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	δ. Σουέζ 18/5
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	μεσογειακές μεταφορές
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	στών Πειραιά 5/5
ΕΙΡΗΝΗ Λ.Β. (δ.π.)	76	4993	α. λομέ 28/4
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	α. Γιοκοχάμα 2/5
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Γενόβα 17/5
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Βρέστη 18/5
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Παναμά 7/5
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Τοίμα 12/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Βενετία 19/5
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	στών Πειραιά 18/5
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	α. Ρότερνταμ 15/5
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ρός Άλ Χάφι 9/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι ΤΖ (δ.)	75	45000	πρός Μεσόγειο 30/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Νίγκ Τέρμιναλ 4/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. Μόγκλα 16/5
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	α. Φός 13/5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Μπάγια Μπλάνκα 3/5
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	επωλήθη διάλυση
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	προς Πογκάγκ 10/5
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Ν. Όρλεάνη 31/3
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	α. Χόγκ Κόγκ 15/5
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	δ. Παναμά 17/5
ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	προς Πάιτα 27/4
ΕΜΠΟΥΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	α. Σαλίνα Κρούζ 4/5
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	ε. Λεμεσό 20/5
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	προς Μπουσάν 25/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	α. Γιοκοχάμα 15/5
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρ. «Ναβιγκέιτορ»
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ρουαί 20/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Κων/πολή 9/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	προς Τζακάρα 10/4
ΕΡΑΤΟΥ (δ.κ.)	74	44608	α. Ρός Τανούρα 12/5
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι Β (π.)	86	15952	στή Ν. Ύρκη 21/5
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	α. Παράναγους 3/5
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακουίλ 12/5
ΕΣΚΟΥΑ'Ι Ρ	68	11434	ε. Άνκονα 17/5
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Βαλτιμόρη 6/5
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	α. Άμβέρσα 8/5
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Βομβάη 22/4
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	δ. Γιβραλτάρ 9/5
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	α. Μπέιρα 20/54
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Άιν Σούκνα 1/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Ρότερνταμ 14/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Μπουρνά 7/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	α. Όζόκα 8/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Άλγέρι 3/5
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	προς Ιαπωνία 3/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Ίντσον 1/5
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	δ. Σουέζ 11/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Άλγέρι 26/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Ντόβερ 15/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. Άβουμαουθ 13/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	α. Σιγκαπούρη 16/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΟΡΕΜ (π.)	75	6499	πρ. «Franka»
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Π. Κουετζάλ 29/4
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Ρίο Γκράντε 12/5
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Ρότερνταμ 13/5
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Βερκρούς 21/4
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366	προς Κόλπο ΗΠΑ 19/4
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	προς Τζουμπάιλ 27/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στή Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	α. Άμβέρσα 18/5
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	προς Χάρ Φακάν 21/9/87
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στή Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΟΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Πειραιά 15/5
ΖΕΟΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Πόρτ Σαϊδ 15/5
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Χόγκ Κόγκ 3/5
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Χάιφα 15/5
ΖΗΝ	79	16379	προς Πόρτ Άλφρεντ 26/4
ΖΗΝ	79	16390	α. Χάμιλτον 11/5
ΖΗΝ	57	2875	προς Άκαμα 25/4
ΖΗΝ	76	17129	α. Άλεξάνδρεια 3/5
ΖΗΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	ε. Χάλλ 20/5
ΖΗΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Σιγκάγκ 25/4
ΖΗΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Τάϊντμπαρ 18/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Τάϊντμπαρ 8/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	προς Μπαντάρ Άμπας 2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	προς Κίνα 14/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στή Βασώρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	προς Τάραντα 15/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	ε. Πόρτ Καρτιέρ 8/5
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	προς Μασάν 12/3
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	α. Ντουαρνενέζ Μπαϊ 4/5
ΘΕΑΝΟΛΛΑ (κ.)	74	35540	α. Πειραιά 14/5
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Σαβόνα 19/5
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296	α. Ντηντρόιτ 14/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Μομπίλ 28/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	α. Καρντέγεβο 14/5
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	α. Γιβραλτάρ 18/5
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 11/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Λός Πάλμας 9/5
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Μομπίλ 6/5
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Πειραιά 9/5
ΙΑΝ (Όνδ.)	69	9333	προς Τάϊντμπαρ 12/2
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	ε. Βομβάη 15/5
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	ε. Τερνέστη 19/5
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Ρίο Γκράντε 7/5
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Άμβέρσα 19/5
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Τζέντα 30/4
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός Άντζελες 4/5
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.)	80	13026	επωλήθη άλλοδαπούς
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	πρ. «Ατλάντικ Σημαν»
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Άλεξάνδρεια 2/5
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	επωλήθη
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066	ε. Καγκοσίμα 2/5
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Σέτε 19/5
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Μόγκλα 19/5
ΚΑΜΕΡΑ	77	36112	επωλήθη Κινέζους
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρ. «Akaiishi Maru»
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Γκάνδη 19/5
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	ε. Κασσιούγκ 17/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Μόντρεαλ 10/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018	ε. Πειραιά 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	επωλήθη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	πρ. Βάννα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	προς Καμάρ 11/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	α. Ριγέκα 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	προς Καλλόλο 23/4
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	α. Άμβουρντ 10/5

ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	πρός Μπαγκόγκ 27/4
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	πρ. «Ατλαντική Κίγκ»
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Βαλπαράιζο 13/5
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ρη. «Seiyei Maru»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Ντεμεράρα 9/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. Αμβούργο 3/5
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	δ. Σουέζ 13/5
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	α. Μανφεντόνια 4/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός Σαγκάη 23/4
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	πρός Έλσινκι 1/5
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	ε. Σιγκαπούρη 15/5
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Μπαχραϊν 19/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρ. «Mercator»
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Αγαδίο 26/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	ἀργεί Σ. Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	ε. Βενετία 17/5
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Σουέζ 10/5
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΥΤ	71	9842	ε. Αλεξάνδρεια 27/4
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Καλκούτα 20/5
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χιουσόν 16/4
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	πρός Πάιτα 19/4
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Νάντη 14/4
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Αμβέρσα 13/5
ΚΕΪ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρ. «Pola»
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	α. Ρότερνταμ 18/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	α. Γένοβα 13/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρός Πόρτ Σουδάν 29/4
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Βανκούβερ 16/5
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρ. «Larouco»
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Κολούμπια Ρίβερ 2/5
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Σιμπενίκ 15/5
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρός Κιούγκ 18/5/87
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	πρός Φουτζέιρα 26/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Μπρισμπαϊν 16/5
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Νικόσσα 11/5
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	ε. Φόρ 19/5
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Τζέντα 7/5
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	μετ. «Σμύρνα» (κ.)
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Ντάρμπαν 15/5
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	πρός Κήλαγκ 11/4
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρός Γιάνμπου 27/4
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	πρός Κούβα 17/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ'Π (δ.κ.)	74	112825	στο Ντουμπάι 15/4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	δ. Παναμά 11/5
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862	μετ. «Νατάσσα II»
ΚΟΥΡΥ	77	33509	ξένα συμφέροντα
ΚΟΥΡΥΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Γκουγιακούϊλ 12/5
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρός Σεμάγκα Μπαϊ 6/4
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπλάφ 16/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ναπέιρ 16/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	πρ. «Shoho Maru No. 2»
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. καμπέλλ ρίβερ 16/5
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	δ. Κων/πολη 5/5
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Αμβούργο 18/5
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Μπορντώ 18/5
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	ε. Βρέμη 9/5
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Πειραιά 18/5
ΚΥΜΟ (π.)	74	65685	ε. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Ζίρκου Αϊλάντ 16/5
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443	πρός Λιβύη 20/4
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (κ.)	77	36411	μετ. «Πέλαγος» (κ.)
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Μονφαλκόνια 12/5
ΚΥΡΝΙΚΟΣ (δ.κ.)	67	41922	δ. Κων/πολη 5/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Ν. Υόρκη 12/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Ήσχαβεν 17/5
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Γένοβα 27/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Αμβέρσα 21/5
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	α. Γιούροπορτ 19/5
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	ξένα συμφέροντα
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	ε. Μανδράς 5/5
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	πρός Βενεζουέλα 23/4
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρός Λουάντα 954
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	ε. Λας Πάλμας 18/5
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	α. Ρεσίφ 12/5
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	α. Φιλαδέλφεια 7/5
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	α. Χιουσόν 7/5
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Γλασκώβη 4/5
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	στο Σάντος 29/4
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	α. Γιβραλτάρ 16/5
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	στο Χορμούζ 29/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	α. Θάντερ Μπαϊ 4/5
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	πρός Τομπόκο 15/4
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρός Μαπούτο 30/53
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	α. Ρίο Τανέιρο 15/5
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Λάγος 28/3
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	πρ. «Avalda»
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 20/4
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Βανκούβερ 29/4
ΛΕΑΝΔΡΟΣ (κ.)	81	30644	μετ. «Astramar» (κ.)
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Σαβόνα 19/5
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	α. Κπέμπε 4/5
ΛΕΙΞΟΕΣ (μ.)	63	10617	ε. Αλεξάνδρεια 7/5
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Γιβραλτάρ 4/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρός Μπαντάρ Άμπας 2/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Βραζιλία 22/4
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Εϊγκγκ 3/5
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Σάν Λορέντζο 14/5
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Ίμμιγκχαμ 10/5
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Φρεντερίστοια 9/5
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	δ. Παναμά 8/5
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Βενετία 18/5
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Σιγκαπούρη 6/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	μετ. «Sea Mother» (μ.)
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Αιγούστα 13/5

ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	πρός Λιβύη 22/4
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	ε. Καλκούτα 9/5
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	πρός Μανίλα 26/4
ΛΙΜΠΕΕΛ (π.)	69	17872	ε. Λίβερπουλ 20/5
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079	μετ. «Λόρντ Βενκάινα» (π.)
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Πειραιά 15/5
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρός Μονρόβια 18/4
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	πρός Δακάρ 8/5
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	76	160420	α. Ρας Τανούρα 21/4
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	α. Φιλαδέλφεια 16/5
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Γκάνδη 16/5
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντάρμπαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	πρός Λιβύη 29/4
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρός Τρίπολη 14/4
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	δ. Γιβραλτάρ 2/5
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	πρ. Μαριγώ Κ.
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	ύψωσε σημ. Άγ. Βικέντιου
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Γκουγιακούϊλ 9/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρός Άγκρα ντ'ος Ρέις 29/54
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Χοντίντα 30/54
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096	μετ. ΜΕΣ (Ονδ.)
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Αμβούργο 17/5
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. Βαλπαράιζο 10/5
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 12/5
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκόπου
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	δ. Σουέζ 13/5
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	μετ. «Star» (Ονδ.)
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΡΙΑΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	ε. Πειραιά 17/5
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός Αργεντινή 4/5
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Χουάγκου 7/5
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	πρός Κορέα 18/3
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	α. Φιλαδέλφεια 13/5
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρός Δ. Αφρική 13/4
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Πειραιά 15/5
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	μετ. Κέλλα (κ.7)
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	πο. «Mong Fort»
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	δ. Κων/πολη 2/5
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Βομβάη 11/4
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	πρός Μπαγκόγκ 1/5
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρός Κούβα 23/4
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. Μπ. Αίρες 10/5
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Πειραιά 9/5
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρός Δ. Αφρική 12/4
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρός Αυστραλία 17/4
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Μπαχραϊν 1/5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Ραβέννα 11/5
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Ρότερνταμ 5/5
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Πειραιά 9/5
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Χιουσόν 8/5
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	πρός Νιγηρία 8/4
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Σάντος 7/5
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Θάντερ Μπαϊ 2/5
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Σαλβαντόρ 1/5
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Τσίμπα 8/5
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Χιουσόν 10/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Λός Άντζελες 1/5
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	πρός Άλγέρι 26/4
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Τσίμπα 27/4
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	α. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	πρός Μπουσάν 22/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρός Μεξικό 16/4
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περισκό 3/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	ε. Ρίο Τανέιρο 15/5
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19833	δ. Παναμά 20/54
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	ε. Ίντσον 29/54
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Λίβερπουλ 21/5
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	ε. Καέν 10/5
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Γένοβα 12/5
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	ε. Μπέλλιγκχαμ 14/5
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	α. Τάμπα 15/4
ΜΠΕΛΛΓΚΑΛΦ	68	9441	μετ. «Nicola» (Λ.7)
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Σουέζ 19/5
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	ἀργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	α. Πειραιά 26/1
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	δ. Σκώ 15/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Πειραιά 15/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Αλεξάνδρεια 5/5
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	ε. Μαντράς 6/5
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Φιλαδέλφεια 14/5
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Σέτε 10/5
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	πρός Μιζουσίμα 10/54
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	δ. Σκώ 18/5
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρ. Τσιταγκόγκ 4/5
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	στο Μπουσιέρ
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	α. Χιουσόν 28/4
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	ε. Αιγούστα 14/5
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Λός Άντζελες 10/5
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Βερμούδα 15/5
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	πρός Ίαπωνία 27/4
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	ε. Βηρυτό 6/5
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	δ. Παναμά 17/5
ΝΑΝΤΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Ρότερνταμ 21/5
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Μπιζέρτα 6/5
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Βομβάη 1/5
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	α. Φιουμτσίνο 16/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Ίνβεργκορντον 15/5
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	πρός Τάραντα 16/5
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	πρός Κωνσταντίνα 27/4
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	δ. Γιβραλτάρ 1

ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	στη Σιγκαπούρη 29/3	ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	προς Μπαντάρ Άμπας 11/5
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	ε. Μπελαγουάν 23/3	ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	δ. Παναμά 4/5
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	προς Καμσάρ 30/4	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	προς Ντάο Άιλαντ 16/4
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	δ. Παναμά 28/4	ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	ε. Γιβραλτάρ 20/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	ε. Άγκρα ντάς ρέις 3/5	ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	στη Φουτζέιρα 30/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Λάρνακα 19/5	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	ε. Άνω Άνατολή
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	προς Άλγερία 11/3	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	προς Σάντος 22/4
ΝΙΚΟΛΑΣ (Π.)	86	24843	προς Ροστόκ 16/4	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Λός Πάλμας 18/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (Π.)	68	16112	προς Κωνσταντίνα 24/4	ΠΛΟΥΜΟΥ (κ.)	74	8825	ε. Άμβέρσα 21/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (Π.)	69	5997	προς Ν. Όρλεάνη 4/5	ΠΟΛΙΤ'Ν ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102	προς Ιταλία 4/5
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	δ. Παναμά 15/5	ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879	δ. Άνγκελ Κίμωλο
ΝΙΚΟΣ Α. (Π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/8/87	ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στον Πειραιό
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περισκοί	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	στη Σύρο 5/6
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	προς Ταϊλάνδη 27/4	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/5/87
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στη Σιγκαπούρη 29/4	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Λιανουογκάγκ 27/4
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Μ (κ.)	70	9907	μετ. Γουίτλεν Μπαϊ (κ.)	ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Σάντος 10/5
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	προς Ιράν 30/3	ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ταραγκόνα 10/5
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	α. Μπαχαρίν 19/5	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Της 18/5
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	προς Γιβραλτάρ 9/4	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Σάν Λορέντζο 10/5
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Δεμεράρα 26/4	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ντάρμπαν 16/5
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Γιβραλτάρ 17/5	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Κινούρα 7/5
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (Π.)	65	16405	ε. Άνκονα 16/5	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	δ. Σουέζ 19/5
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	προς Σαταχίπ 11/1	ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Βανκούβερ 4/5
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (Π.)	79	16432	δ. Π. Σαϊό 17/5	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	δ. Γιβραλτάρ 2/5
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Πόρτ Καμπέλο 28/4
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Βαλτιμόρη 12/5	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Τζέντα 10/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity» (κ.)	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	α. Φός 5/5
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Νοβοροσίσκ 24/4	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	προς Βεγγάζη 22/3
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 13/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (Π.)	68	10722	ε. Κακινάνα 16/5
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	προς Μανούς 6/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	α. Ν. Υόρκη 15/5
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Άλεξάνδρεια 1/5	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Μανίλα 26/4
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Νόρνεχαμ 19/5	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Λειξόες 4/5
ΞΙΠΟ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	προς Τομπρούκ 22/4	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Τζέντα 26/4
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Άνγκελ Κίμωλο	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Άμβέρσα 18/5
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ήστ Λόντον 29/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	71	9481	προς Σάφι 20/4
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Ν. Χάβεν 10/5	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Π.)	70	16146	προς Μουμπάσα 22/4
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	στο Τζέμπελ Άλι 9/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	π. «Mount Othrys»
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Γένοβα 13/5	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΟΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Πόρτ Σαϊό 18/5	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ ΙΙ (κ.)	78	20288	π. «Nikel Central»
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Μπαγκνόλι 16/5	ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701	προς Άλγερί 7/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (Π.)	75	138037	α. Σάλλομ Βόε 18/5	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	δ. Παναμά 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (Π.)	85	17879	δ. Γιβραλτάρ 13/5	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (Π.)	74	5071	ε. Ν. Υόρκη 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Χορμούζ 6/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	στο Λάγος 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Λούπ Τέρμιναλ 5/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	δ. Σουέζ 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	προς Ρότερνταμ 2/5	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	ε. Ρίβα 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Τίς 8/5	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	80	16074	προς Άλγερί 25/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φός 12/5	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΙΙΙ (κ.)	69	9677	α. Λά Πέζια 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (Π.)	77	15844	προς Ύεμένη 1/5	ΠΥΘΕΥΣ (Π.)	63	22181	μετ. «Αιντ'αλ Γκάβελ (Π.7
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (Π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΡΑΦΟΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Σαλβαντόρ 17/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	δ. Άνγκελ Κίμωλο	ΡΑΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	προς Κρίμπι 18/4
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	ε. Ν. Όρλεάνη 2/5	ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.Κε.)	67	2838	μετ. «Ντουμπάϊ Στάρ» (Π.7
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	α. Χόγκ Κόγκ 2/5	ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (Π.)	60	4820	προς Φώκλαντ 1/4
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	στη Φουτζέιρα 22/5	ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	μετ. «Margot»
ΟΝΤΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	α. Λά Σπέζια 22/4	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Λάγος 7/5
ΟΝΥΣ (Π.)	76	17959	προς Γιοκοχάμα 18/4	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	προς Λά Γκουέρα 22/4
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	ε. Σιγκαπούρη 4/5	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (Π.)	64	7995	ε. Πειραιά 15/5
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στο Βίγκο 19/5	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Παρανάγκουα 11/5
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Σκίνα 1/5	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ	76	11477	προς Εύρωπη 28/4	ΡΙΖΑΛ (Π.)	77	39562	προς Σιγκαπούρη 16/5
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 27/4	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Τσιταγκόκ 16/5
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Μόντρεαλ 27/4	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	α. Τζέμπελ Άλι 12/5
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Λειξόες 18/5	ΡΟΔΟΧΗ (δ.π.)	71	17805	ε. Σάν Λορέντζο 1/5
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Ντάρμπαν 22/4	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	προς Γκιζάν 1/5
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Άκαμα (αποθήκη)	ΡΟΥΣΥ (δ. Ονδ.)	70	1598	δ. Σουέζ 17/5
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	προς Μπελαγουάν 20/4	ΡΟΥΣΥΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Άιν Σούκνα 21/4
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	ε. Άνγκελ Κίμωλο	ΡΟΥΣΥ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Μαρίνα ντι Καράρα 17/5
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΣΥ (δ.κ.)	75	176009	ε. Άνγκελ Κίμωλο	ΡΟΥΣΥ ΣΤΟΥΝ (Π.)	64	4824	μετ. «Pieros II» (Ον)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΣΥ	84	13852	προς Τακαμάτσου 7/4	ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (Π.)	71	2932	π. «Sabiha»
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (Π.)	69	1582	προς Κιούγκα 8/5/87	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (Π.)	73	22626	α. Μόντρεαλ 7/5
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	64	38259	δ. Γιβραλτάρ 4/5	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	ε. Σιγκαπούρη 19/5	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (Π.)	74	9712	ε. Άλγερί 11/3	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	ε. Μπαλμπό 18/5
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	α. Νάπολη 11/3	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΠΑΜΙΤ (Π.)	78	45330	στο Χορμούζ	ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	α. Λός Άντζελες 8/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	ε. Τσιότζια 14/5	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	προς Βενεζουέλα 29/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ	71	41961	ε. Σουίνουσκ 12/5	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	α. Πειραιά 11/5
ΤΗΣ (κ.)	75	8826	προς Κούβα 8/4	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Άμβέρσα 18/5
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	82	35380	ε. Τζουμπάι 17/4	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	74	25765	α. Δουνκέρκη 19/5
ΠΑΝΘΗΡ (Π.)	72	44140	προς Σεπετίμπα 22/4	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	76	21619	α. Φός 18/5
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	9982	α. Ασάμπ 19/5	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	66	1597	α. Μαλίνα 13/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	72	11185	προς Λουάντα 14/4	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΤ (κ.)	65	1599	προς Άνναμπα 27/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	69	9979	ε. Ντάρμπαν 8/5	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	76	2144	ε. Όριστάνο 9/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	70	16128	Δ. Π. Σαϊό 11/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (Π.)	72	11506	προς Μουμπάσα 19/4
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	84	21426	α. Μανίλα 27/4	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Π.)	75	29068	α. Τριχομιάλη 10/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	δ. Σκώ 8/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (Π.)	72	11506	α. Άμβέρσα 18/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Μόντρεαλ 18/5	ΣΑΝ ΙΙ (Π.)	75	14523	ε. Μπορνβί 14/5
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	προς Γιβραλτάρ 30/4	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	προς Λουάντα 30/3	ΣΑΝ ΠΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	α. Σιγκαπούρη 1/5	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Μομουγκάο 14/5
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Πειραιά 13/5	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	α. Ρουέν 3/5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Κουίνχουακτό 29/4	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	δ. Σουέζ 14/5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Κουίνχουακτό 29/4	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	α. Καζαμπλάνκα 4/5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Δαμιάτα 15/5	ΣΑΝΤΕΡΑΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	προς Βάρρι 29/4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	διαγράφεται	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Κοινού 12/5
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοί	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Ν. Υόρκη 15/5
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Βενετία 9/5	ΣΑΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	προς Ταϊβάν 14/4
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	α. Βασιλικό Κόλλο 13/5	ΣΑΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	α. Λάγος 14/4
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	προς Βραζιλία 1/5	ΣΑΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Μομπιλ 15/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (Π.)	84	17879	α. Θάντερ Μπαϊ 7/5	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	δ. Σουέζ 14/5
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	ε. Χιμεί 13/5	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	α. Ν. Υόρκη 16/5
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Πειραιά 6/5	ΣΕΒΑΙΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Τζέντα 24/4
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	προς Γάνδη 1/5	ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μπαβναγκάρ 23/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 15/3	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	π. «August Moon»
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	α. Σιγκαπούρη 18/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ Ι. (κ.)	70	12578	π. «Novstar»
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Πόρτ Σαϊό 17/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	70	12578	π. «Novsun»
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	προς Ντουάλα 5/5	ΣΕ'Ι'ΡΗΝΑ (Π.)	77	16267	α. Σιλκάπ 2/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	στο Ασάμπ 4/5	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Ν. Γουέστμινστερ 16/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Όδησσό 3/5	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Γκάλβεστον 1/5
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	δ. Ντόβερ 20/5	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	ε. Σέτε 19/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Τσεμενούς 12/5	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	προς Σουέζ 28/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Μαπούτο 1/5	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (Π.)	79	14889	α. Τσιταγκόκ 16/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάντος 11/5	ΣΕΡΒΙΝΙΑ ΙΙ (κ.)	78	10077	στο Ντάρμπαν 29/4
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	στη Σιγκαπούρη 10/5	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	προς ΗΠΑ 13/5
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. Τζέντα 26/3	ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	ε. Μανίλα 28/4
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Καέν 19/5	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	

ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	υψωσε σημαία Μάλτας
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/5
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Λός Πάλμας 1355
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Κων/πολη 9/5
ΣΗ ΤΑΙ'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ε. Λάγος 16/4
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	ε. Πόρτο Καμπέλλο 1554
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	17415	πρ. «Ocean Venus»
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Σέτε 16/5
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. 'Αμβέρσα 18/5
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	δ. Γιβραλτάρ 19/4
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΕΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. 'Αμβούργο 21/5
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΕΣΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	ε. Γκουαγιαμάλ 4/4
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	δ. Κων/πολη 6/5
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	στό 'Ασάμπ 28/4
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. 'Ασόνι 24/4
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλί.)	74	18963	ε. Γούνια 17/5
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ρουέν 3/5
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στό 'Ασάμπ
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	μετ. «Σημόναρκ» (μ)
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. Χιούστον 5/5
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	ε. Βαλτιμόρη 13/5
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Κόμω Μπαϊ 1/5
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Ροζάριο 16/5
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Πρανάγουα 29/4
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Σάν Λορέντζο 1655
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Γιούροπουρ 17/5
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. 'Αρχους 6/5
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	δ. Σκώ 9/5
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	πρ. Μπαντάρ 'Αμπάς 12/1
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. 'Ομισάλη 7/5
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Δεμεράρα 10/2
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Ραβέννα 9/5
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Κόρπους Κρίστι 31/3
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	α. 'Αμβέρσα 8/5
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Τερνέστη 16/5
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Σάν Λορέντζο 3/5
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Μόντρεαλ 10/5
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρ. Πειραιά 6/5
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρ. Λαττία 4/3
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρ. Νοβοροσίσκ 29/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Σάντος 13/5
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Λοριέτ 18/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 30/1
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	επωλήθη 'Ελληνες
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	επωλήθη Κίνα
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	δ. Σουέζ 17/5
ΣΙΛΒΕΡ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (Μηχ.)	75	20879	πρ. «Celerina»
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. 'Εσμεράλντας 12/4
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. 'Αμβέρσα 19/5
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μηχ.)	75	20797	πρ. «Dianolezza»
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Βρέμη 17/5
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Λάγος 17/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Ραβέννα 7/5
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρ. Μανίλα 20/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	δ. Παναμά 10/5
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομείνι
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	δ. Παναμά 17/3
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρ. Κουσίρο 2354
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Θεσσαλονίκη 13/4
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρ. Ταϊβάν 23/4
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σάν Φραντζίσκο 27/4
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρ. «Clivia»
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρ. Γιβραλτάρ 26/4
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5
ΣΟΥΕΡΤΕ	73	33408	ε. Ρίο Γκράντε 15/5
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρ. Θεούτα 13/3
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στόν Πειραιά 24/3
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρ. Δ. 'Αφρική 22/4
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	στό 'Ασάμπ 12/4
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Γκάνδη 11/5
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Σκώ 16/5
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρ. Χ'όρ Φακάν 27/4
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Χιούστον 29/2
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Τορρέβιεγα 11/5
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Λάρνακα 16/5
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Ρίο Γκράντε 8/5
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	πρ. 'Ινδονησία 24/4
ΣΤΑΡΑΛ'ΙΤ (κ.)	77	22893	α. Μπάγια Μπλάνκα 9/5
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρ. Βραζιλία 22/4
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι (δ.κ.)	70	99011	πρ. Χορμούζ 25/9/87
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	πρ. Φώκλαντς 31/3
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Ντόβερ 20/5
ΣΤΕΛΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	α. Κουίνχουαγκντίνο 5/5
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στόν Περισκό
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	α. Πενάγκ 28/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρ. Μπουσάν 4/5
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Τζέμπελ Ντάνα 11/5
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρ. Περού 27/4
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Ρουέν 14/5
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Χιούστον 26/4
ΣΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Βανκούβερ 26/4
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Βανκούβερ 28/4
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρ. 'Ανναμπα 27/4
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Μόντρεαλ 10/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Λός 'Αντζελες 12/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	πρ. ΝΗΡΑ 26/3
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	πρ. «Κάπταιν Στέφανος»
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	πρ. Λά Γκουέρα 30/4
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Ντάρμπαν 28/4
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	α. Σιγκαπούρη 18/4
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Λός 'Αντζελες 8/5
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	69	8812	ε. Βαλλέττα 14/5
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Ρουέν 16/5
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Λέ Χάβρη 12/5
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Φέλιξτοου 22/5
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Πόρτ Σουδάν 2254
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	α. Κόμπε 2/5

ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρ. 'Αλγέρι 5/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Σπλίτι 10/5
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Ντομμόμ 30/54
ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	α. Ρεϊνιόν 14/5
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/5
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	δ. Σουέζ 5/5
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρ. Κασιούγκ 18/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κολόμπο 10/5
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρ. Βιτόρια 30/4
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	μετ. «Saint Andreas» (κ.7)
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	δ. Π. Σάϊδ 17/5
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	α. 'Αμβέρσα 13/5
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	δ. Σουέζ 3/5
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Λός Πάλμας 14/5
ΤΡΑΝΣΚΕ'ΙΠ (κ.)	70	5538	ε. Βαλτιμόρη 11/5
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	δ. Παναμά 26/4
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	α. Βρέμη 24/4
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρ. «Bonito»
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. 'Ιλνίλο 29/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Φόλμουθ Μπαϊ 14/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρ. Κόρπους Κρίστι 2054
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	ε. Φουτζέιρα 2852
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρ. Ντάρμπαν 29/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Σιγκαπούρη 12/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΤ (δ.π.)	74	25394	ε. Σαλβαντόρ 2854
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	στό Ντουμπάϊ 3/5
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/5
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Ντάρμπαν 9/5
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	ε. Πειραιά 11/4
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Σκώ 18/5
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Βενετία 4/5
ΤΣΑΡΙΟΥΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντο 3/5
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	επωλήθη 'Ελληνες
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	πρ. «Singa Wilrid»
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Σάντα Μάρτα 28/4
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	α. Καλκούτα 1/5
ΦΑ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	75	16421	ε. Γκέρλντ 20/5
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Βομβάη 20/5
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	πρ. «Celtic Sea»
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	δ. Σουέζ 2/5
ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	ε. Σμύρνη 13/5
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΦΕ'ΙΘ	70	15216	α. Φάλασινγκ 6/5
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	α. Λεμεσό 7/5
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	δ. Παναμά 15/5
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρ. 'Αλεξάνδρεια 27/4
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523	ε. Γιαντίτι 27/8/87
ΦΙΛΙΑ	71	7201	ἀργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Νόρμπορ 14/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	ε. Πειραιά 15/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Ντάρμπαν 27/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρ. Θεσσαλονίκη 19/4
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	α. Νάπολη 9/5
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Γέλο 7/5
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Πειραιά 7/4
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/5
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπεϊζέγια (ἀποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Χάμπτον 10/5
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Πανάγκ 30/54
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Πειραιά 14/5
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	δ. Π. Σάϊδ 18/5
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	πρ. Μπόταν Μπαϊ 28/4
ΦΛΕ'ΙΜ (κ.)	72	16398	ε. Σέτε 18/5
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	α. Πειραιά 16/5
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μηχ.)	74	65244	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 5/5
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	πρ. 'Ιταλία 19/4
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	α. Μοντεβιδέο 11/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'ΙΝΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	στη Χονολουλού 12/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	α. Λός Πάλμας 6/5
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	πρ. Μπουσάν 26/4
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332	ε. Λομέ 9/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	πρ. Ματσουγιόμα 1/4
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	πρ. Νουαντίμπο 28/4
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	70	12077	μετ. «Frio Bahia» (κ.7)
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	ε. Σάντος 9/5
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Ρίο Γκράντε 1/5
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 17/4
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Λός 'Αντζελες 11/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1852	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	στη Φουτζέιρα 11/5
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Γένβοα 14/5
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Μονφακόνε 4/5
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Ριγέκα 18/5
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	ε. Ρουέν 18/5
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	α. Τάραντα 5/5
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	στόν Πειραιά 21/5
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	α. Τενερίφ 9/5
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Αυγούστα 15/5
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	δ. Κων/πολη 6/5
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Ντάρμπαν 11/5
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	πρ. «Φιγκάρ»
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	ε. Γέλο 6/5
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	πρ. «Έλπιδα»
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Ταλκαχουάνο 15/4
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Μορντόν 15/5
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Κομώ Μπαϊ 9/5

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. 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 HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

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

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111