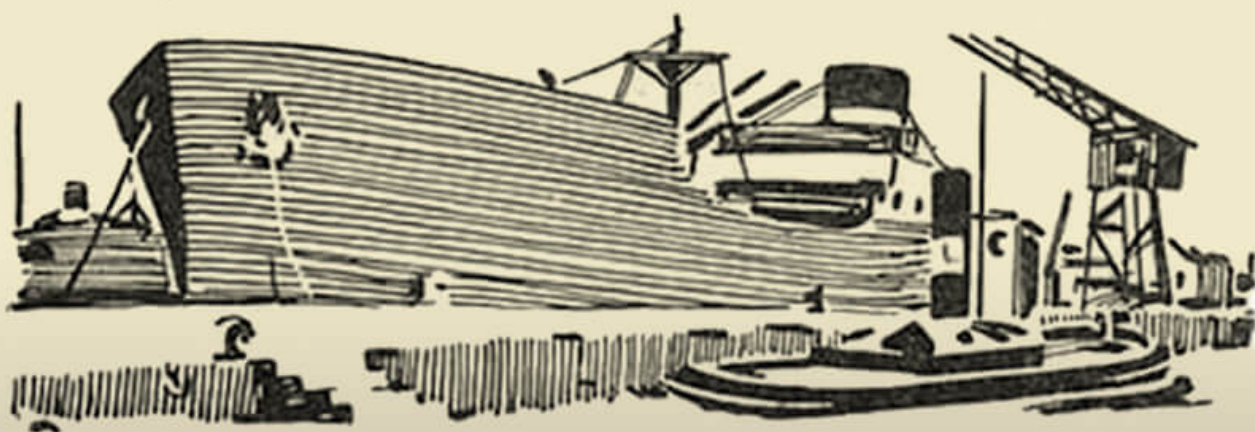


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1988

Αρ. Φύλλου 1278/1036

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1278/1036
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

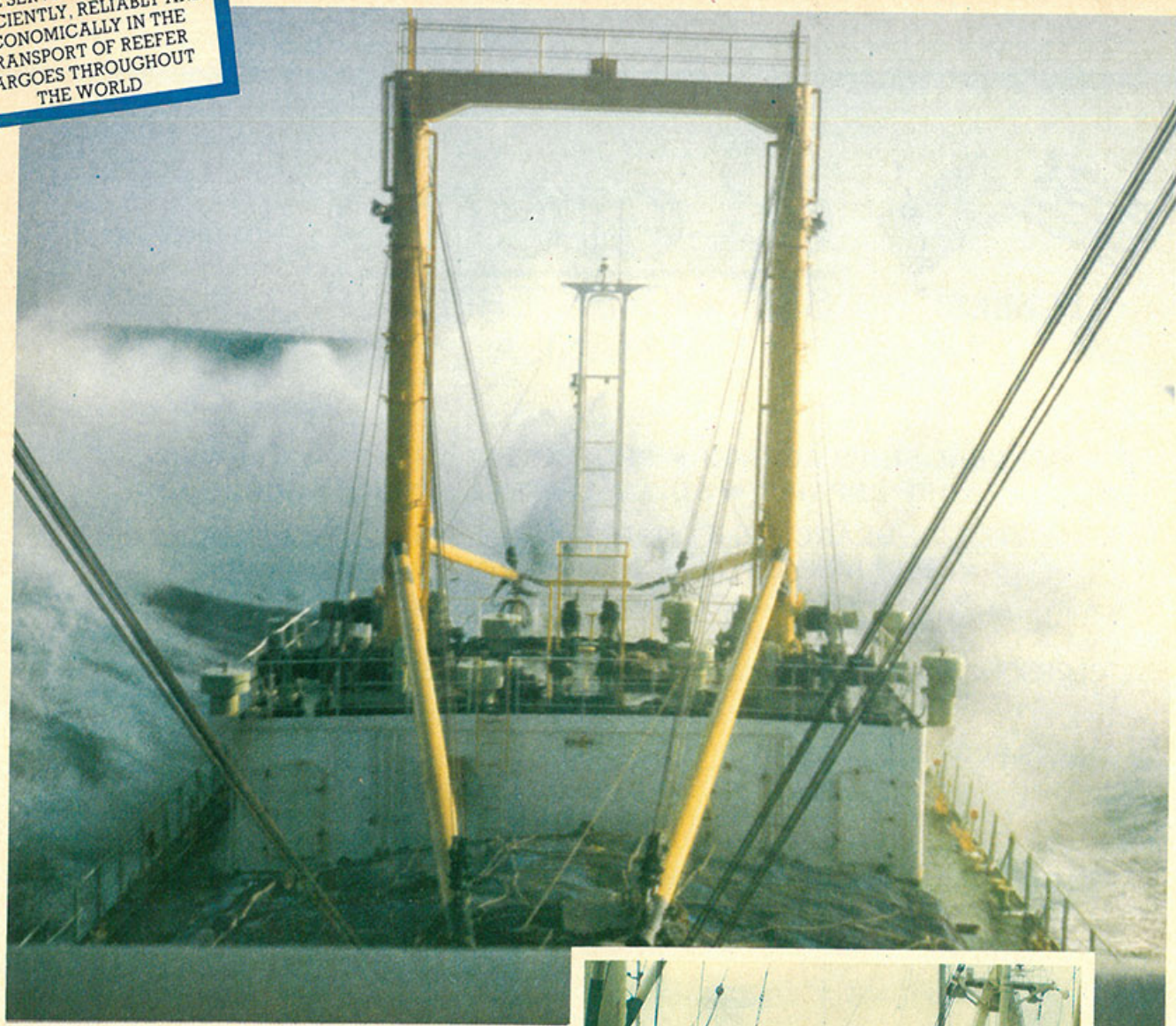
60 χρόνια πείρα και παράδοση



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



Transhipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

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

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES 01-488 2171/4
TELEX 889378 TRANS C
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



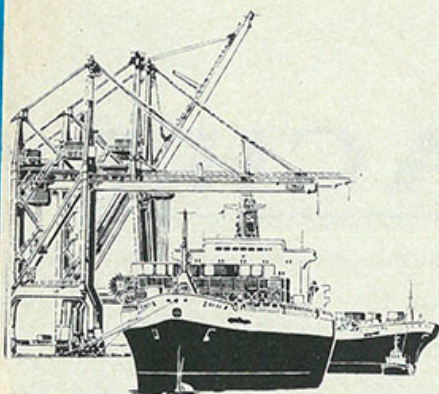
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"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 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1278/1036

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρηγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Άντωνιάδης
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. 1278/1036, September 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** Μανώλης Ήλίας Κουλουκουντής
Άφιέρωμα στη μνήμη του Πρύτανη της Έλληνι-
κής Ναυτιλίας.

- 21** Ναυτιλιακή Κρίση 1981-1987
Αναπροσαρμογή της Ναυτιλιακής Πολιτικής
των παραδοσιακών ναυτικών χωρών. Μία έμπε-
ριστατωμένη ανάλυση του πλοιάρχου Λ.Σ. Πα-
ναγ. Άποστολοπούλου.

- 31** Διάσωση προσώπων στη θάλασσα
Ανασκόπηση της διεθνούς νομολογίας από τον
δικηγόρο κ. Νίκο Γερασίμου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
12 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
45 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
46 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

Νά προστατεύσουμε πρωτίστως τούς "Ελληνες

Θορυβήθηκαν, απολύτως δικαιολογημένα, οι ναυτικοί μας από τον κίνδυνο φυγής από το έθνικό νηολόγιο και των ελαχίστων πλοίων που έχουν απομείνει τον οποίο δημιουργούν οι αποφάσεις ελληνικών δικαστηρίων για το θέμα της άρτιβής των ξένων ναυτικών που έχουν απασχοληθεί σε ελληνικά πλοία βάσει του Νόμου 1376, κίνδυνο τον οποίο επισήμαναν στο προηγούμενο τεύχος τα «Ναυτικά Χρονικά» από αυτήν ακριβώς τη θέση με τον χαρακτηριστικό τίτλο «Τί, επί τέλους, πιστεύουμε».

Πληθώρα τα σχετικά τηλεφωνήματα ναυτικών, ακόμη και από πλοία, αλλά και οι επισκέψεις στα «Ναυτικά Χρονικά»: Κύρια επισήμανση αλλά και έντονο παράπονο των τηλεφωνούντων και των επισκεπτών η έλλειψη ενδιαφέροντος από ΟΛΟΥΣ για τους ναυτικούς μας. Στους οποίους έχει γίνει συνειδηση ότι ΚΑΝΕΝΑΣ, ούτε η Πολιτεία, αλλά ούτε και εκείνοι που διεκδικούν τον τίτλο του εκπροσώπου τους, δεν νοιάστηκε πραγματικά για αυτούς όλα αυτά τα χρόνια της μεγάλης δυστυχίας της ναυτικής μας οικογένειας. Απόδειξη, η όλιγωρία της Πολιτείας στη λήψη των μέτρων που θα συγκρατούσαν τα πλοία στο έθνικό νηολόγιο αλλά και η έμμενη των εκπροσώπων τους σε σχήματα και καταστάσεις

που δεν είχαν καμιά σχέση με την τρέχουσα ναυτιλιακή πραγματικότητα, έμμενη που σε συνδυασμό με άλλους αρνητικούς παράγοντες (NAT κλπ.) ανάγκασε τα πλοία να αναζητήσουν άλλες λύσεις για να επιζήσουν μέσα στις σκληρότατες συνθήκες που είχε δημιουργήσει η πρωτοφανής και μακρόχρονη κρίση των τελευταίων ετών. Και τώρα, τη στιγμή που όλοι επιζητούμε και επιδιώκουμε καλύτερες ημέρες για το έθνικό μας νηολόγιο έρχονται ελληνικά δικαστήρια που, αγνοώντας τη βούληση του νομοθέτη για την εξασφάλιση της απασχολήσεως των Ελλήνων ναυτικών, για την προστασία δηλαδή, του κοινωνικού συμφέροντος, και εκδίδουν αποφάσεις οι οποίες, αν τυχόν επικυρωθούν από το Ανώτατο Δικαστήριο της χώρας θα τινάξουν στον αέρα το έθνικό νηολόγιο και θα φέρουν τους ναυτικούς μας στην ίδια μοίρα με τους Αφρικανούς και Ασιάτες συναδέλφους τους.

Εμείς, πάντως, εξακολουθούμε να ελπίζουμε ότι με την παρέμβαση της Ελληνικής Πολιτείας αλλά και των οργανώσεων των ναυτικών το Ανώτατο Δικαστήριο της χώρας με την απόφαση του θα προστατεύσει πρωτίστως τους Έλληνες ναυτικούς.

ΑΠΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΣΜΟ

Ο Υπουργός πρέπει να αντιληφθεί ότι η παροχή μονομερών στοιχείων και διατύπωση, βάσει αυτών, αυθαίρετων συμπερασμάτων μπορεί να «βγάζει τίτλο» σε ημερήσιες έφημερίδες και να εντυπωσιάζει τους αδαείς αλλά δεν ωφελεί, γιατί στο χώρο της Ναυτιλίας ούτε τα μονομερή στοιχεία αλλά ούτε και τα αυθαίρετα συμπεράσματα γίνονται αποδεκτά.

Η παρατήρηση γίνεται:

Πρώτο, διότι ο κ. Γιαννόπουλος δήλωσε στις 10 Αυγούστου ότι από την ανάληψη των καθηκόντων του στις 23 Σεπτεμβρίου 1987 μέχρι την ημέρα εκείνη 176 πλοία — στη συντριπτική τους πλειοψηφία νεότευκτα και υπερούχονα, κατά την έκφρασή του — συνολικής χωρητικότητας 1.652.783 τόν. γκρός ύψωσαν την Ελληνική σημαία, αλλά δεν ανέφερε λέξη για εκείνα που διαγράφθηκαν στο ίδιο χρονικό διάστημα.

Και, δεύτερο, γιατί σε ανακοίνωση του Υπουργείου στις 29 Αυγούστου αναφορικά με το πρόγραμμα αναβαθμίσεως της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι «μέρα με τη μέρα το ελληνικό νηολόγιο βελτιώνεται με ευνοϊκές προβλέψεις για το μέλλον» χωρίς να παρέχεται το παραμικρό στοιχείο για αυτή τη βελτίωση αλλά και για το πού στηρίζονται οι «ευνοϊκές προβλέψεις».

Εκείνο που είναι γεγονός — και νομίζουμε ότι ορθότατα το υπογράμμισε σε επιστολή του προς τον κ. Γιαννόπουλο ο Καπτάν Παναγιώτης Τσάκος — η έγγραφη πλοίων στο έθνικό νηολόγιο γίνεται από πατριωτικούς λόγους και όχι από επιχειρηματικές σκοπιμότητες, αφού είναι γνωστό σε όλους ότι το κόστος του υπό Ελληνική σημαία πλοίου είναι υψηλότερο από το κόστος των πλοίων με ξένες σημαίες και η διαφορά που υπάρχει πολλές φορές είναι τόσο μεγάλη ώστε καθιστά απαγορευτικές και άκαιρες τις διοικητικές προθέσεις των Ελλήνων πλοιο-

κτητών για την ύψωση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία τους. Η οποία θα καταστεί έφικτη, υπογραμμίζουμε εμείς, και θα λάβει καταλυτικό χαρακτήρα έφ' όσον κατ' αρχήν θωρακισθεί το θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας για να καταστεί τελείως απρόσβλητο και ληφθούν όλα εκείνα τα μέτρα που θα καταστήσουν το υπό Ελληνική σημαία πλοίο περισσότερο ανταγωνιστικό για να μπορέσει να επιζήσει στα πλαίσια του σκληρού ανταγωνισμού που υπάρχει και επιτείνεται συνεχώς με τα μέτρα που λαμβάνουν πλέον όλες οι χώρες, άλλες για να προστατέψουν τις εθνικές τους ναυτιλίες, και άλλες για να κερδίσουν από τη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Πρός αυτές τις δύο κατευθύνσεις πρέπει να τείνουν οι προσπάθειες του Υπουργού — αν φυσικά η Ελληνική Πολιτεία θέλει να υπάρχει ισχυρό έθνικό νηολόγιο — όλα τα άλλα είναι περιττά και δεν προσφέρουν, επαλαμβάνομε το παραμικρό.

ΕΥΦΟΡΙΑ

Η φθινοπωρινή κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου θα πραγματοποιηθεί τη Δευτέρα στον Πειραιά υπό την ευφορία που προκαλεί η διαπίστωση ότι η Ελληνική Ναυτιλία διατήρησε, παρά την πολύχρονη κρίση, τα πρωτεία αλλά και η ευνοϊκή ρύθμιση δύο ουσιαστικών θεμάτων, όπως είναι το θέμα της απασχολήσεως των Ελλήνων ναυτικών και της εργασίας των συνταξιούχων για την κάλυψη των κενών που υπάρχουν σε όρισμένες ειδικότητες.

Στη σύνοδο, σύμφωνα με πληροφορίες, θα εξετασθούν όλα τα έκκρεμα θέματα της Ελληνικής Ναυτιλίας μεταξύ των οποίων πρωτεύουσα θέση καταλαμβάνει η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό Ελληνι-

κή σημαία πλοίου. Κατά τις ίδιες πληροφορίες, στη σύνοδο θα γίνει ειδική συζήτηση και για τις προσπάθειες του ελληνικού έφοπλισμού για την αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα καθώς και για την κοινωνική προσφορά του έφοπλισμού.

ΘΑ ΞΥΠΝΗΣΟΥΜΕ;

Η φυγή των πλοίων από το έθνικό νηολόγιο τα τελευταία χρόνια, παρά από τις άλλες δυσμενείς επιπτώσεις στο ΝΕΑ, στην εθνική οικονομία, στην απασχόληση των ναυτικών μας κλπ., δημιούργησε και ένα ειδικό πρόβλημα που αφορά την εξέλιξη των νέων αξιωματικών μας αλλά και την επάρκεια των στελεχών που χρειάζεται η Ελληνική Ναυτιλία και αν το Υπουργείο δεν θελήσει να ξυπνήσει από τον ήθελημένο λήθαργο στον οποίο έχει περιπέσει η χώρα θα κινδυνεύσει να χάσει το τραίνο και στο θέμα των αξιωματικών.

Το πρόβλημα, συγκεκριμένα, έχει δημιουργηθεί από την έλλειψη δυνατότητας να υπολογισθεί ως χρόνος για τη συμμετοχή σε προαγωγικές εξετάσεις εξαγοραζόμενη υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες — η εξαγοραζόμενη, πανάκριβα σημειωτέον, υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες λαμβάνεται υπ' όψει μόνο για συνταξιοδοτικούς λόγους και το γεγονός αυτό άπωθεϊ τους νέους αξιωματικούς από την εξαγορά. Η μη όμως εξαγορά της υπηρεσίας αυτής από τους νέους αξιωματικούς και η έλλειψη δυνατότητας επαγγελματικής εξέλιξης οδηγεί όλους από αυτούς στην εγκατάλειψη του ναυτικού επαγγέλματος και άλλους στη διέξοδο της απόκτησεως ξένων διπλωμάτων (λιβερριανών, παναμαϊκών κλπ.) με τα οποία κάνουν τη δουλειά τους, δηλαδή μπορούν να ναυτολογούνται στις αντίστοιχες θέσεις που προβλέπουν τα κατεχόμενα διπλώματα σε πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία των εν λόγω χωρών.

Τό τί πρέπει να κάνουμε εμείς είναι έμφανές δια γυνυού όφθαλμού: Νά ξυπνήσουμε κατ' άρχήν από τόν ήθελημένο λήθαργό μας καί νά αντίληφθούμε: Πρώτο, ότι έμποδίζοντας τήν εξέλιξη τών νέων άξιωματικών μας δέν μπορούμε νά υποχρεώσουμε τούς "Ελληνες πλοιοκτήτες νά φέρουν τά πλοία τους στό έθνικό νηολόγιο. Καί, δεύτερο, ότι οι σημαίες εύκαιρίες είτε τό θέλομε, είτε όχι, είναι μία πραγματικότητα πού δέν καταπολεμάται μέ μανία καί μέ άποστροφές τού τύπου «δέν πρόκειται νά συναινέσουμε στην ύπαρξή τους» στις όποιες καταφεύγει τακτικά ό Υπουργός κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος, ούτε μέ τήν παρεμπόδιση τής εξέλιξης τών ναυτικών οι όποιοι, έλλείψει πλοίων μέ "Ελληνική σημαία, αναγκάζονται νά εργάζονται σέ πλοία μέ ξένες σημαίες ή μέ σημαίες εύκαιρίας.

Κατά τήν αντίληψή μας, χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση πρέπει νά προχωρήσουμε στις άπαιτούμενες ρυθμίσεις μέ τις όποιες όχι μόνον θά ύπολογίζεται ή εξαγοραζόμενη ύπηρεσία σέ πλοία μέ ξένες σημαίες γιά τή συμμετοχή καί στις εξέτασεις αλλά ταυτόχρονα οί υπέρ τού ΝΑΤ καί τών λοιπών Ταμείων καί Λογαριασμών εισφορές θά έξομωθούν μέ τις εισφορές τών πλοίων μέ "Ελληνική σημαία, ενώ επιβαρύνσεις νά επιβάλλονται μόνον όταν καθυστερεί ή καταβολή τών εισφορών — πρέπει νά καταλάβουμε ότι δέν μπορούμε νά τιμωρούμε τούς ναυτικούς μας έπειδή από τή δική μας όλιγωρία τούς αναγκάζομε νά εργάζονται σέ πλοία μέ ξένη σημαία.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Ένώ άκόμη δέν έχει διευθετηθεί ή διαφορά πού είχε ανακύψει μεταξύ τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί τού ΥΕΝ άναφορικά μέ τό θέμα τής έναλλασσόμενης εκπαίδευσης (sandwich courses) — γιά τό θέμα αυτό είχε πραγματοποιηθεί συνάντηση τού προεδρείου τής Ε.Ε.Ε. μέ τόν Υπουργό κ. Εύάγ. Γιαννόπουλο στις 18 Αύγουστου καί έκφραζόταν αίσιοδοξία ότι θά έξευρεθεί σύντομα λύση καί γιά τό συγκεκριμένο θέμα αλλά καί γιά τό θέμα τής στολής — τό Υπουργείο άνακοίνωσε τήν περασμένη Δευτέρα ότι ή άναβάθμιση τής ναυτικής παιδείας επιχειρείται μέ τήν εισαγωγή τής νέας τεχνολογίας, νέων μαθημάτων καί νέων μεθόδων στις ναυτικές σχολές πού αποβλέπουν, όπως αναφέρεται σέ σχετική άνακοίνωση, στην κατάρτιση στελεχών γιά τό ναυτικό έπάγγελμα σύμφωνα μέ τις νέες τεχνολογικές προόδους τής ναυτικής τέχνης.

Σύμφωνα μέ τήν άνακοίνωση τού ΥΕΝ:

- Έφέτος θά εισαχθούν στις σχολές 700

σπουδαστές (300 στις σχολές πλοιάρχων, 350 στις σχολές μηχανικών καί μόνον 50 στις σχολές άσυρματιστών).

- Η φοίτηση καθίσταται ύποχρεωτική.
- Καθιερώνεται ύποχρεωτική έσωτερική ένδιαίτηση γιά τούς νεοεισαγομένους σπουδαστές σέ όλες τις σχολές έκτός, προσωρινά, τών σχολών Άσπροπύργου, Σκαραμαγκά καί Έλευσίνας.
- Καθιερώνεται ή διαγραφή τών σπουδαστών οί όποιοι μετά τό δεύτερο έτος φοιτήσεως δέν συγκεντρώνουν στό ίδιο μάθημα τουλάχιστον τρεις πιστωτικές μονάδες από επίδοση καί παρακολούθηση (μέχρι τώρα παρεχόταν δυνατότητα διατηρήσεως τής σπουδαστικής ιδιότητας επί έξι χρόνια μέ όλα τά παρεχόμενα δικαιώματα, δηλαδή στέγαση, σίτιση, άναβολή κατατάξεως κλπ. έφ' όσον κάθε έτος ύπήρχε άνανέωση τής έγγραφής).
- Καθιερώνεται ή διακοπή τής δωρεάν παιδείας στους σπουδαστές πού δέν θά έχουν περατώσει τις σπουδές τους έντός τεσσάρων ετών από τήν ήμερομηνία έγγραφής τους.

Γιά τό θέμα τής στολής δέν αναφέρεται τό παραμικρό στην άνακοίνωση, έν πάση περιπτώσει όμως εμείς επαναλαμβάνομε τήν αντίληψη ότι γιά τήν άναβάθμιση τής Ναυτικής Έκπαίδευσης δέν άρκούν όλα αυτά πού άνακοίνωσε τό Υπουργείο. Χρειάζεται ταυτόχρονα νά ύπάρξει καί πάλι προσέλευση φωτισμένων παιδιών στις ναυτικές σχολές, όπως καί στις σχολές Λιμενικών Δοκίμων καί ύπαξιωματικών τού Λιμενικού Σώματος, ή όποία μπορεί νά επιτευχθεί μόνον μέ τήν έπιλογή τών σπουδαστών μέσω τών γενικών εξέτασεων.

Σέ όσους μέ άφορμή αυτή τήν πρόταση είπαν ότι έτσι, δηλαδή μέ τήν έπιλογή άποφοίτων τού Λυκείου γιά τή σχολή Λιμενικών Δοκίμων, θά ύποβαθμισθεί τό Λιμενικό Σώμα άπαντούμε ότι έννοούμε τήν δημιουργία ειδικής σχολής τετραετούς φοιτήσεως άνωτάτου έπιπέδου, ή όποία θά δίνει στό Λιμενικό Σώμα όλοκληρωμένα στελέχη, όπως άλλωστε γίνεται καί μέ τή Σχολή Ναυτικών Δοκίμων — αυτά γιά τούς άνησυχούντες οί όποιοι φαίνεται ότι δέν μπορούν νά δούν μακρύτερα από τή μύτη τους.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Όσοι άσχολούνται μέ όποιονδήποτε τρόπο μέ τή Ναυτιλία παρακολουθούν μέ ιδιαίτερη ικανοποίηση τήν αύξητική πορεία τού ναυτικού συναλλάγματος πού άρχισε τό προηγούμενο έτος καί συνεχίζεται καί έφέτος μέ έντυπωσιακούς, πράγματι, ρυθμούς. Σύμφωνα μέ σχετικά στοιχεία τής Τράπε-

ζας τής Έλλάδος τό Α' έξάμηνο τού 1988, τό ναυτιλιακό συναλλάγμα άνήλθε σέ 677 έκατ. δολάρια έναντι 540,1 έκατ. δολαρίων τής αντίστοιχης χρονικής περιόδου τού 1987 σημειώνοντας αύξηση 25,3%, ενώ τόν τελευταίο μήνα τού έξαμήνου, δηλαδή τόν Ιούνιο, τό συναλλάγμα άνήλθε σέ 142 έκατ. δολάρια έναντι 119,6 έκατ. δολαρίων τού αντίστοιχου μηνός τού 1987, ή αύξηση δηλαδή περιορίστηκε γιά τόν Ιούνιο σέ 18,7% καί φυσικά αυτή τή στιγμή δέν είναι δυνατόν νά έκτιμηθεί σέ ποιά επίπεδα θά κυμανθεί ή αύξηση τού εισαγομένου συναλλάγματος.

ΑΕΙΟΣ ΑΡΧΗΓΟΣ

Όσοι παρακολουθούν από πολύ κοντά τά ναυτιλιακά μας πράγματα δέν μπορούν παρά νά συγχαρούν τόν Υπουργό κ. Εύάγ. Γιαννόπουλο γιά τήν πλήρη κάλυψη πού παρέσχε στον Άρχηγό τού Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχο κ. Χρήστο Ντούνη — ό κ. Γιαννόπουλος χαρακτήρισε άνακριβή όσα γράφθηκαν σέ άπογευματινή άθηναϊκή έφημερίδα καί ύπογράμμισε ότι ό σημερινός άρχηγός τού Λιμενικού Σώματος εκτελεί τά καθήκοντά του άψογα καί εύπρεπώς.

Οί στόχοι αλλά καί αυτοί πού βρίσκονται πίσω από τήν έπίθεση έναντιόν τού κ. Ντούνη είναι όρατοί σέ εκείνους πού γνωρίζουν. Ό σημερινός Άρχηγός τού Λιμενικού Σώματος, ό όποιος σημειωτέον προέρχεται από τό Έμπορικό Ναυτικό καί φέρει τόν βαθμό τού πλοίαρχου Ε.Ν., είναι γεννημένος άρχηγός μέ άπειρα προσόντα καί διακρίνεται γιά τήν εύπρέπεια καί τήν εργατικότητα του αλλά καί γιά τις έπίμονες προσπάθειες γιά τήν άποτελεσματικότερη άπόδοση τού διοικητικού φορέα τής Ναυτιλίας. Γι' αυτό θά κάνουν καλά εκείνοι πού βρίσκονται πίσω από τήν έπίθεση νά τόν άφήσουν ήσυχο νά κάνει τή δουλειά του πού είναι καί έπίμοχη αλλά καί ιδιαίτερα παραγωγική, θέλομε δέ νά έλπίζομε ότι τό μήνυμα θά ήγθεθεί καί ότι δέν θά άναγκασθούμε νά επανέλθουμε.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Οί μανδάρinhoι τού Υπουργείου Οικονομικών όφείλουν νά υίοθετήσουν χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση τήν άποψη τού Υπουργείου Ναυτιλίας γιά τήν έννοια τής πραγματικής θαλάσσιας ύπηρεσίας πού τούς ξελασπώνει από τήν γκάφα πού διέπραξαν πρόσφατα υποστηρίζοντας άλλα άντ' άλλων γιά ένα θέμα γιά τό όποιο δέν μπορούν νά έχουν εξ' αντικειμένου γνώμη άφού δέν ξέρουν ούτε ποιά είναι ή πλώρη καί ποιά είναι ή πρύμνη. Καί επί πλέον νά καταλάβουν μία γιά πάντα ότι δέν μπορούν νά παρεμβαίνουν σέ θέματα πού άγνοούν γιατί έτσι δημιουργούν τις περισσότερες φορές προβλήματα εκεί πού δέν ύπάρχουν καί τό όφελος πού νομίζουν ότι θά προσκομίσουν από τις παρεμβάσεις τους σέ ναυτιλιακά θέματα γίνεται τελικά ζημία.

Συγκεκριμένα τό ΥΕΝ — μετά τήν βλακώδη αντίληψη τών μανδαρίνων τού Υπουργείου Οικονομικών ότι ως θαλάσσια ύπηρεσία μπορεί νά λογίζεται μόνον εκείνη πού κάνουν οί ναυτικοί όταν τό πλοίο στό όποιο είναι ναυτολογημένο κάνει ταξίδια στό έξωτερικό καί δέν θεωρείται θαλάσσια ύπηρεσία ό χρόνος κατά τόν όποιο τό συγκεκριμένο πλοίο προσήγγισε σέ ένα ή καί περισσότερα έλληνικά λιμάνια ή βρίσκεται κάπου άκίνητο-ποιημένο έπ' άγκύρα έν άναμονή έντολών ή



SAVE MONEY

Jardine Shipping Agencies

**MANY SHIPOWNERS HAVE BY PURCHASING
SPARE PARTS FROM THE DEMOLITION
YARDS IN TAIWAN. FOR FURTHER DETAILS
+ STOCK LIST:**

TLX: 21851 JARDINES CAPT. LARRY LERON
PIRAEUS: T. GIAVRIDIS — TLX: 241150 GMS GR

διενεργεί έπισκευές σέ ναυπηγική ή έπισκευαστική μονάδα καί δέν συμμαζεύεται — έπισήμανε στό 'Υπουργείο Οικονομικών ότι ως πραγματική θαλάσσια ύπηρεσία πρέπει νά λαμβάνεται αυτή πού διανύθηκε σέ συναλλαγατοφόρα πλοία γραμμών έξωτερικού, άνεξάρτητα άν τό συγκεκριμένο πλοίο προσεγγίζει έκτός του λιμένος, ή τών λιμένων έξωτερικού καί σέ έναν η περισσότερους έλληνικούς λιμένες κατά τή διάρκεια του αυτού ταξιδιού.

ΠΟΛΛΑΠΛΟ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ

Πολλαπλό είναι τό κέρδος του τόπου από τήν έκτέλεση σέ ελληνικά ναυπηγεία του εύρύτατου προγράμματος του Πολεμικού μας Ναυτικού γιά τήν ενίσχυση καί τόν έκσυγχρονισμό του στόλου. 'Η έλληνοποίηση αυτή, τήν οποία έπιδίωξε μέ πάθος ή ήγεσία του Πολεμικού μας Ναυτικού, όδηγεί ήδη, όπως ανακοινώθηκε κατά τήν πρό ήμερών καθέλκυση του πρώτου από δύο πετρελαιοφόρα πού κατασκευάζονται γιά λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού στό Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, στήν άνασυγκρότηση τής τεχνικής δομής τών 'Ελληνικών Ναυπηγείων. Όπως εξήγησε ό διευθύνων σύμβουλος κ. Δημητρίου ή άνασυγκρότηση αυτή έχει δύο σκέλη: Τό ένα άφορά τήν αντικατάσταση τών παλαιότερων μέσων παραγωγής τών ναυπηγείων μέ νέα καί τήν περαιτέρω συμπλήρωσή τους μέ καινούργια. Καί τό άλλο τήν είσαγωγή νέων αυτόματοποιημένων μέσων έλέγχου καί προγραμματισμού τής παραγωγής πού θά βοηθήσει στήν οικονομικότερη καί ταχύτερη έκτέλεση τών παραγγελιών, στήν αύξηση τής παραγωγικότητας καί στήν περαιτέρω βελτίωση τής ποιότητας. 'Ετσι, τά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά εισέρχονται σέ μία νέα φάση τής δραστηριότητάς τους άφού θά είναι πλέον σέ θέση νά ναυπηγούν καί ιδιαίτερα πολύπλοκα σκάφη, όπως είναι οι φρεγάτες του Πολεμικού Ναυτικού, τρεις από τίς όποιες θά ναυπηγηθούν στόν Σκαρμαγκά — τά ελληνικά ναυπηγεία, όπως υπογράμμισε εύστοχα ό άρχηγός του ΓΕΝ άντιναύαρχος Λεων. Βασιλικόπουλος κατά τήν καθέλκυση του δεξαμενοπλοίου, θά διαδραματίσουν μεγάλο ρόλο στήν αυτόδυναμία τής χώρας νά υποστηρίξει τήν έθνική της άμυνα.

'Ανακοινώνοντας τήν ναυπήγηση τών τριών φρεγατών στό Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, ό κ. Βασιλικόπουλος ανέφερε ότι, τό ταχύρυθμο πρόγραμμα άναπτύξεως του Πολεμικού μας Ναυτικού περιλαμβάνει πέντε αυτόκινούμενες φορτηγίδες πού ήδη παραδόθηκαν από τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνας, μία πλωτή δεξαμενή 6.000 τόννων πού κατα-

σκευάζεται στό ίδια ναυπηγεία καί θά παραδοθεί μέχρι τόν Μάρτιο του έπόμενου έτους, δύο πετρελαιοφόρα 1.200 τόννων έκαστον, τό ένα πού καθελκύσθηκε καί θά παραδοθεί τόν Νοέμβριο καί τό δεύτερο πού θά παραδοθεί τόν προσεχή 'Ιανουάριο, δύο περιπολικά άνοικτής θαλάσσης τά όποια ναυπηγούνται επίσης στό 'Ελληνικά Ναυπηγεία καί ένα ύδρογραφικό πλοίο πού κατασκευάζεται στό Ναυπηγεία Φιλίππου στό Πέραμα. Παράλληλα ύλοποιούνται τρία άκόμη σημαντικά προγράμματα ενίσχύσεως του στόλου πού περιλαμβάνουν τήν ναυπήγηση πέντε άρματαγωγών στό Ναυπηγεία 'Ελευσίνας, τήν ναυπήγηση τεσσάρων φρεγατών, οι τρεις από τίς όποιες θά ναυπηγηθούν, όπως προαναφέρθηκε στό Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά καί τόν έκσυγχρονισμό — άναβάθμιση τών παλαιών άντιτορπιλικών.

Καί μία τελευταία παρατήρηση: 'Η έκτέλεση αυτού του εύρύτατου προγράμματος του Πολεμικού μας Ναυτικού στό ελληνικά ναυπηγεία, πού δίνει πρωτίστως δουλειά σέ έκείνους πού δουλεύουν σ' αυτά, προϋποθέτει τήν ύπαρξη έργασιακής ειρήνης τήν όποια άφείλουν νά εξασφαλίσουν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι παράλληλα μέ τήν αύξηση τής παραγωγικότητάς τους ώστε τά ναυπηγεία νά καταστούν άποδοτικά έπ'ώφελεία του ελληνικού λαού.

ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ ΕΠΙΤΡΕΠΟΤΑΝ

'Ανακοινώθηκε από τό ΥΕΝ ότι ό 'Υπουργός κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος άποδέχθηκε γνωμοδότηση του Νομικού Συμβούλου του 'Υπουργείου σύμφωνα μέ τήν όποια άπαγορεύεται καί ή ναυτολόγηση (σέ πλοία μέ 'Ελληνική σημαία προφανώς) καί τών συνταξιούχων του Δημοσίου όποιασδήποτε κατηγορίας οι όποιοι κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο.

Από τό γεγονός αυτό προκύπτει ότι μέχρι τώρα ή ναυτολόγηση τών συνταξιούχων τής κατηγορίας αυτής επιτρέπεται, ενώ από τήν ισχύ του Νόμου 1711/87 όχι μόνο άπαγορεύεται άν εργασία τών συνταξιούχων ναυτικών αλλά επί πλέον είχε ποινικοποιηθεί ή ναυτολόγησή τους άκόμη καί σέ πλοία μέ ξένη σημαία πού δέν είχαν καμιά σχέση μέ τήν 'Ελληνική Πολιτεία — μέχρι εκεί είχε φθάσει τό μίσος εναντίον τών ναυτικών μας εκείνων πού συνέλαβαν καί διατύπωσαν τήν άντιναυτολογική καί άντιναυτολογική διάταξη παρασύροντας σέ μία πρωτοφανή γκάφα τόν τότε 'Υπουργό, τήν όποια, εύτυχώς, έσπευσε νά διορθώσει έν μέρει ό κ. Γιαννόπουλος μέ τήν άπόφασή του μέ τήν όποια επιτρέπεται ή ναυτολόγηση συνταξιούχων (σέ πλοία μέ 'Ελληνική σημαία γιατί στό υπό ξένη πού δέν έχουν καμιά σχέση μέ τό ΝΑΤ ή διάτα-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Μετά τινες πλέον ήμέρας θά είναι γνωστόν άν ή σύσταση του ταμείου άποζημιώσεως τών παροπλιζομένων φορτηγών θά πραγματοποιηθεί τελικώς ή άν θά προσκόψη εις τό στάδιον τών συζητήσεων, παραμένονσα άπλώς μία προσπάθεια άτελεσφόρητος τών πρωτοπόρων τής διεθνούς συνεργασίας.

— 'Εκ τών ναυπηγείων «Short Brothers» του Σάντερλαντ καθελκύσθηκε τήν 25ην Αύγουστου τό τρίτον κατά σειράν φορτηγόν άτμόπλοιο τής εταιρίας 'Ατλαντικός» τών κ.κ. άδελφών Κουλουκουνη, όνομασθέν «Μάστερ 'Ηλίας Κουλουκουνη».

— Τό φορτηγόν άτμόπλοιο «Αρχων» 1.364 τόννων γκρός καί ναυπηγήσεως 1921 έπωλήθη παρά του κ. Κωστή Λαιμού εις τόν κ. Ρωμύλον Γιαδικάρογλου αντί 6.000.000 δραχμών καί παρεδόθη εις τόν άγοραστήν του πρό ήμερών εις Πειραιά κατόπιν έπιθεωρήσεως έν δεξαμενή.

— Σταθερώτερος ύπήρξεν ό τόνος τής διεθνούς ναυλαγοράς κατά τό β' δεκαπενθήμερον του παρελθόντος μηνός ή δε ζήτησις χωρητικότητας ήτο κάπως διατηρημένη, ενώ καί ή από 25ης Αύγουστου άρξαμένη έφαρμογή του «σχεδίου» διά τας έκ κόλπου Μεξικού φορτώσεις έλπίζεται ότι θά σταθεροποιηθεί έτι περισσότερο τήν άγοράν τών ναύλων.

— Τό α/π «Δαναός» έκ Ρίο 'Ιανείρο 6.500 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρότερνταμ 11/3 όψιόν Δάντσιγκ — Στέττιν ή Γδύνια 12/- ένα λιμένα βάσιν, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 185/1.9.1938)

ξη του Νόμου 1711 είναι άνίσχυρη) χωρίς νά διακόπτεται ούτε ή συνταξιοδότησή τους.

ΟΙ ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΕΩΝ

Πολύ καλά έκανε τό Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων 'Αττικής — Πειραιώς πού έφερε στήν επιφάνεια τήν άνεπιτρεπτή κατάσταση πού έχει άφήσει νά δημιουργηθεί ή Πλοηγική 'Υπηρεσία στήν ευρύτερη λιμενική περιοχή του Πειραιώς άναφορικά μέ τό θέμα τής πλαγιοδετήσεως καί πρυμνοδετήσεως τών

GREEK PRESENCE TO PROTECT YOUR SHIPPING INTEREST IN SINGAPORE



HELLENIC SHIPPING PTE LTD.



* SHIPPING AGENCY IN SINGAPORE * STEVADORES * SURVEYS *

133, CECIL STR.
* 10-01 A KECK SENG TOWER
SINGAPORE 0106
SINGAPORE

TEL: 2245188 (6 lines)
FAX: 2243076
TLX: HELLAS RS 26480
CABLE: ELENIC LINE

DIRECTORS:
GEORGIS PILILIS (HELLENE)
KUMAR NATHAN (SINGAPOREAN)
TEL: A.O.H.: 4568148

πλοίων για τό όποιο είχαν γράψει παλαιότερα επανειλημμένα τό «Ναυτικά Χρονικά» χωρίς νά συγκινηθούν οι επί του προκειμένου άρμόδιοι. Η εύθύνη και ή άρμοδιότητα αύτή άνήκει στην Πλοηγική Υπηρεσία ή όποία όμως άρνείται, μέ τόν ισχυρισμό της έλλείψεως προσωπικού, νά προσφέρει τίς υπηρεσίες αυτές για τίς όποιες όμως χρεώνει (καί φυσικά εισπράττει) τό 50% του ισχύοντος τιμολογίου, ενώ τή δουλειά τήν κάνουν οι λεμβούχοι που ζητούν έκβαστικά από 35.000 - 70.000 δραχμές κατά περίπτωση, γεγονός που προκαλεί τήν αγανάκτηση πλοιοκτητών και ναυτικών πρακτόρων.

Είναι αυτόνομο ότι ή κατάσταση αύτή πρέπει νά τερματισθεί χωρίς άλλη καθυστέρηση και θέλω νά έλπίσουμε ότι οι άρμόδιοι θά κάνουν ό,τι πρέπει και ό,τι δέν θά χρειασθεί νά επανέλθουμε.

Πολύ όρθά επίσης τό ίδιο Σωματείο διαμαρτυρήθηκε στό ύπουργείο γιατί δέν έχει συμπεριληφθεί εκπρόσωπος του ΣΩ.Ν.Π.Α.Π. στή γνωμοδοτική έπιτροπή για τήν πάταξη της μεσιτείας, παρά τό γεγονός ότι έχει ύποβληθεί σχετικό αίτημα, και στόν ΟΛΠ γιατί άγνοεί συστηματικά τήν έκπροσώπηση του συνδικαλιστικού όργάνου των ναυτικών πρακτόρων, σέ συσκέψεις που γίνονται και άφορούν άμεσα τόν κλάδο και τήν καλή λειτουργία του λιμένος Πειραιώς.

ΚΟΛΟΒΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Όμολογούμε ότι δέν μπορούμε νά άντιληφθούμε τί είναι εκείνο που έπιδιώκει τό Υπουργείο μέ τήν νέα άπογραφή που θά διεγερηθεί στις 20 Σεπτεμβρίου. Σκοπός της άπογραφής, λέγει τό ΥΕΝ σέ σχετική ανακοίνωσή του, είναι ή μέτρηση του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας, ή κατάσταση στην όποία βρίσκεται και ή συγκέντρωση στοιχείων που αναφέρονται σέ χαρακτηριστικά γνωρίσματα των ναυτικών και βεβαίως οι στόχοι αυτοί δέν είναι δυνατόν νά έπιτευχθούν μέ τήν καταγραφή εκείνων (Έλλήνων και ξένων) που θά ύπηρετούν τή συγκεκριμένη ήμερομηνία στά πλοία μέ Έλληνική σημαία καθώς και στά έλληνόκτητα πλοία μέ ξένες σημαίες που είναι συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ. Πρόκειται, λοιπόν, για μία κολοβή άπογραφή άφού δέν θά περιλαμβάνει τό σύνολο του έλληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, δηλαδή και τούς Έλληνες ναυτικούς που ύπηρετούν σέ πλοία μέ ξένες σημαίες που δέν έχουν καμμία σχέση μέ τό ΝΑΤ και

τά όποια αποτελούν τόν κύριο κορμό της Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και τούς ναυτικούς μας που για διάφορους λόγους βρίσκονται για μικρό ή μεγάλο χρονικό διάστημα έκτός πλοίων — συνεπώς ή άπογραφή αύτή δέν πρόκειται νά έχει τήν παραμικρή χρησιμότητα και κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη πρέπει νά αναβληθεί για νά ξανασχεδιασθεί ώστε έφεξης νά περιλαμβάνει όλους τούς Έλληνες ναυτικούς.

Όφείλουμε νά σημειώσουμε ότι σέ άλλες έποχές και συγκεκριμένα όταν ή άπογραφή καθιερώθηκε για πρώτη φορά και στις άμέσως έπόμενες μία - δύο επαναλήψεις της άπέδωσε όπωσδήποτε σωστή εικόνα του ύπάρχοντος ναυτεργατικού δυναμικού, παρά τό γεγονός ό,τι και τότε δέν είχαν άπογραφεί οι ναυτικοί που βρίσκονταν για διάφορους λόγους (συμμετοχή σέ έξετάσεις, άνάπαυση κλπ.) έκτός πλοίων, δεδομένου ό,τι τότε ή άπογραφή περιελάμβανε τό σύνολο των πλοίων, και εκείνα δηλαδή που έφεραν τήν κυανόλευκο, τά όποια ήταν τά περισσότερα, αλλά και τά πλοία μέ τίς ξένες σημαίες που ήταν όμως όπωσδήποτε συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ.

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Όλοι εύχονται νά εύοδωθούν οι συνομιλίες του Κυπρίου Προέδρου κ. Βασιλείου και του Τουρκοκυπρίου ηγέτη κ. Ντενκτάς για τήν επίλυση του Κυπριακού. Έμείς, από τήν καθαρή ναυτιλιακή σκοπιά, βλέπουμε ό,τι ένα άποφασιστικό βήμα για τήν εξομάλυνση των σχέσεων των δύο Κοινοτήτων, που θά βοηθούσε ουσιαστικά στην έξεύρεση όριστικής λύσεως του Κυπριακού προβλήματος, θά ήταν ή έλεύθερη προσέγγιση των πλοίων σέ όλα τά λιμάνια της Κύπρου. Γι' αυτό τό λόγο καλούμε τήν κυπριακή κυβέρνηση, κάνοντας ένα βήμα καλής θελήσεως, νά άρει τούς περιορισμούς που έχει επιβάλει για τίς προσεγγίσεις πλοίων στά λιμάνια που βρίσκονται στην τουρκοκυπριακή περιοχή άλλωστε, πρέπει κάποτε νά σταματήσει ή χρησιμοποίηση της Ναυτιλίας σάν μέσου για τήν άσκηση πιέσεων, ή Ναυτιλία πρέπει νά ένώνει και όχι νά χωρίζει τούς λαούς.

ΚΥΡΩΝΕΙ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Τό Υπουργείο Μεταφορών των Βερμούδων έπιβεβαίωσε τήν έναρξη της έφαρμογής των διεθνών συμβάσεων SOLAS και MARPOL από της 23 Ιουνίου του τρέχοντος

είους.

Ό σχετικός νόμος του 1987 έπέτρεψε τή θέση έν ισχύϊ της SOLAS 74/78 και τήν ταυτόχρονη έφαρμογή των κανονισμών προλήψεως της ρυπάνσεως διά πετρελαιοειδών. Έπομένως όλα τά σκαφη που είναι νηολογημένα στην Βερμούδες ύφείλουν νά συμμορφωθούν, και προς τό σκοπό αυτό θά ένεργούνται σχετικές έπιθεωρήσεις των πλοίων.

Ήδη οι Βερμούδες έχουν θέσει σέ έφαρμογή άρκετές διεθνείς συμβάσεις ναυτιλίας, όπως είναι ή Σύμβαση του 1969 περί καταμετρήσεως, ή Σύμβαση του 1966 περί γραμμής φορτώσεως καθώς και ή ύπ' αριθ. 147 Σύμβαση του Όργανισμού Έργασίας για τά έλάχιστα επίπεδα επί των πλοίων. Έξάλλου από του 1974 ύπάρχει Υπηρεσία Ναυτιλιακής Διοικήσεως. Οι έπιθεωρήσεις των πλοίων θά ένεργούνται από τό Βρετανικό Υπουργείο Μεταφορών ή από τούς νηογνώμονες κατά τή διαδικασία που έχει καθορίσει τό Γραφείο Νηολογίου των Βερμούδων. Η έφαρμογή των παραπάνω Συμβάσεων άκολούθησε τήν προηγηθείσα έφαρμογή αυτών από τίς νήσους Καϋμάν, ενώ σχετική προεργασία διεξάγεται πρό τό σκοπό αυτό και από τό Γιβραλτάρ.

ΑΛΛΑΓΗ ΥΠΟΥΡΓΩΝ

Μετά τά δύο σοβαρά συγκοινωνιακά ατυχήματα που συνέβησαν στή θητεία του (ή συντριβή του αϊρμπάς κοντά στό άεροδρόμιο της Μυλοζύξης και ή σιδηροδρομική σύγκρουση στο σταθμό της Λυών) ό Υπουργός Μεταφορών κ. Λουί Μερμάζ, της πρώτης κυβερνήσεως του κ. Ροκάρ, ήταν φυσικό νά άντικατασταθεί. Καί άντικαταστάθη πράγματι στή δεύτερη κυβέρνηση του κ. Ροκάρ από τόν κ. Μισέλ Ντελεμπάρ, ό όποιος όμως άνέλαβε όχι μόνο τό Υπουργείο Μεταφορών αλλά και τό Υπουργείο Θαλάσσης συγκεντρώνοντας έτσι τό σύνολο των συγκοινωνιών.

Όπως είναι φυσικό στό εύρύτατο αυτό έργο θά έχει ύπουργικούς συμπαραστάτες σέ όλους τούς βασικούς τομείς των συγκοινωνιών. Έτσι θά έχει έναν Υφυπουργό επί των οδικών και ποταμίων μεταφορών, ένώ στό ναυτικό τομέα θά έχει Άναπληρωτή Υπουργό ειδικά για τίς θαλάσσιες μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα τό άλλοτε Υπουργείο Θαλάσσης που είχε έν των μεταξύ ύποβιβασθεί σέ ύφυπουργείο, άνετέθη τώρα σέ άναπληρωτή Υπουργό (Ministre Delege) τόν κ. Ζάκ Μελίκ. Ό νέος άναπληρωτής Υπουργός Θαλάσσης, είναι 47 έτών και έχει διατελέσει ύπεύθυνος σέ διάφορες κομματικές και δημόσιες ύπηρεσίες. Από τό 1977 είναι δήμαρχος της πόλεως Bethune και από τό 1978 βουλευτής της 9ης περιφέρειας του Πά-ντέ-Καλαί. Διατέλεσε για ένα διάστημα Υφυπουργός Παλαιών Πολεμιστών.

ΣΤΑΘΜΟΙ ΥΠΟΔΟΧΗΣ

Στά φετινά Ποσειδώνια, κάνοντας τόν άπολογισμό της ΜΑΡΡΟΛ, ό πλοίαρχος Δ. Παϊζης διαπίστωσε τήν πολύ μέτρια μέχρι σήμερα έπιτυχία της. Μεταξύ των άλλων είπε ό,τι μέχρι τό 1970 ό βιομηχανικός κόσμος τελούσε σέ πλήρη άγνοια, μ' όλη τή σημασία της λέξεως, των προβλημάτων της ρυπάνσεως γενικώς και της θαλάσσης ειδικώτερα. Τά πετρελαιοφόρα άφηναν στην θάλασσα τά ίχνη του καθαρισμού των δεξαμενών τους τόσο εύδιάκριτα ώστε όταν έπαυαν νά διακρί-

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ — ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ — ΑΝΑΠΗΡΟΥΣ

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:
Νοταρά 50, 2ος όρος
Τηλέφ.: 4117838
Τελεφωνικές πληροφορίες:
κ. Νίκος Τζαβέλλας - τηλέφ.: 4119239

Loucas S. Matsas (Successors)

**FOR HARBOUR, COASTAL, DEEP SEA
TOWAGE AND SALVAGE**



**24 hours
service**



Offices: 53, Filonos str. - 185 35 Piraeus - Greece, P.O. BOX 80035
Tel. 4121552, 4121007, 4122304, 4122289
Tlx.: 212264 STMA - A.O.H. 8949944, 8942716, 9810138

νονται πίσω απ' το πλοίο σημαίνει ότι ο καθαρισμός είχε ολοκληρωθεί. Μεταξύ των πρώτων οι Έλληνες απασχολήθηκαν με το πρόβλημα ιδρύοντας την παγκοσμίως γνωστή Ielmeria.

Η άποτυχία της MARPOL οφείλεται συν τοις άλλοις στο ότι στηρίζεται σε δύο βραχίονες. Ο ένας είναι τα πλοία και ο άλλος οι λιμένες. Στα πλοία οι προδιαγραφές της Marpol εφαρμόστηκαν με επιτυχία, γιατί το πλοίο αποτελεί εύκολο και εύπρόσβλητο στόχο, γεγονός που ανάγκασε τους πλοιοκτήτες να συμμορφωθούν με τις διατάξεις της, επωμιζόμενοι και τις σχετικές δαπάνες. Στα λιμάνια όμως, τα οποία παραλλήλως ήταν υποχρεωμένα να δημιουργήσουν σταθμούς υποδοχής των καταλοίπων του καθαρισμού, ο έλεγχος ήταν ανύπαρκτος και η συμμόρφωση των κυβερνήσεων μηδαμινή, αφού η Marpol δεν απαγορεύει τη λειτουργία των λιμένων που στερούνται σταθμών υποδοχής. Εξάλλου οι εξαγωγικές πετρελαίου χώρες της νότιας Μεσογείου, είτε έχουν υπογράψει τη σύμβαση είτε όχι, στερούνται σχεδόν εντελώς τέτοιων σταθμών πράγμα που δεν τις εμποδίζει να απαιτούν αύστηρά προγράμματα καταπολεμήσεως της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Από τους 31 σταθμούς υποδοχής καταλοίπων που λειτουργούν στη Μεσόγειο, οι 16 είναι επί πληρωμή και οι 15 δωρεάν, εκ των οποίων όμως οι περισσότεροι αρνούνται να δεχτούν έρματα με κατάλοιπα χημικά ή άπορρυπαντικά.

ΜΕ ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ

Η Έπιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου δημοσίευσε την έκθεσή της επί της συμβάσεως νηολογήσεως των πλοίων.

Ως γνωστόν, τα Ήνωμένα Έθνη, με σκοπό να περιορίσουν τις καταχρήσεις που θα μπορούσαν να προκύψουν λόγω άμελειας του κράτους της σημαίας όπως συμμορφωθεί προς τις διεθνείς του υποχρεώσεις, κατόρθωσε μία σύμβαση που επιδιώκει την ένισχυση του δεσμού μεταξύ του πλοίου και του κράτους της σημαίας.

Κατά τη συζήτηση στην ΕΟΚ διαπιστώθηκε ότι ορισμένα άρθρα της συμβάσεως αუ- της παρουσίαζαν κάποια αντίφαση με συγκεκρι-

κριμένες διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης. Τα άρθρα αυτά ειδικότερα είναι: Το άρθρο 8 περί πλοιοκτησίας, το άρθρο 9 περί ναυτολογήσεως του πληρώματος και το άρθρο 10 περί του ρόλου του κράτους της σημαίας στη διαχείριση των πλοιοκτητριών εταιριών. Κατόπιν αυτού η Έπιτροπή Μεταφορών της ΕΟΚ πρότεινε την υιοθέτηση από το Συμβούλιο, 'Αποφάσεως ή οποία θα υποχρεώνει τα κράτη - μέλη όπως κατά την υπογραφή ή την επικύρωση της ως άνω συμβάσεως διατυπώσουν την ακόλουθη επιφύλαξη: «(Τό ενδιαφερόμενο κράτος - μέλος) θα εφαρμόσει τα άρθρα 8, 9 και 10 σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που του επιβάλλονται δυνάμει της Συνθήκης ιδρύσεως της ΕΟΚ και ιδιαιτέρως με εκείνες που αφορούν την ισότητα μεταχειρίσεως όλων των υπηκόων των κρατών - μελών της Κοινότητας».

ΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡΣ ΚΑΙ ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ

Αναγγέλλοντας τον περιορισμό των γραμμών της στην Καραϊβική, η εταιρία Evergreen μνημονεύει σάν κύριο λόγο, τη συνεχώς αυξούσα διακίνηση ναρκωτικών ιδίως κατά τις μεταφορές στον λιμένα του Kingston. Η εταιρία μη έχοντας τον έλεγχο του χειρισμού των εμπορευμάτων στους λιμένες της περιοχής βρίσκεται σε πλήρη αδυναμία να πάρει τα επιβαλλόμενα μέτρα για να περιορίσει τον κίνδυνο της άπατης χρήσεως των εμπορευμάτων της για υποπτοους και παράνομους σκοπούς.

Πράγματι η εν λόγω εταιρία βρίσκεται τώρα στη δεινή θέση να διαπραγματεύεται με τις Αμερικανικές τελωνειακές Αρχές τη μείωση ενός προστίμου 29 εκατομμυρίων δολλαρίων που της επιβλήθηκε για την ανάκαλυψη μαριουάνας σε τρία κιβώτια που ξεφορτώθηκαν από πλοίο της στη Νέα Όρλεανς το 1986. Τό πρόστιμο ανερχόταν αρχικά σε 60 εκατομ. δολλαρίων. Σημειωτέον ότι η εταιρία αρνείται με πείσμα οποιαδήποτε ανάμιξη και ευθύνη στην άπατη αυτή, δεδομένου ότι τα τρία αυτά κιβώτια από την Απω Ανατολή είχαν παραβιαστεί στο κρατικό τέρμιναλ του Kingston. Παρατηρείται εξάλλου ότι για παρόμοιες οδυνηρές εμπειρίες παραπονούνται και άλλες εταιρίες που διατηρούν τακτικές γραμμές στην περιοχή.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η πρόβλεψη ότι δεν θα υπάρξει χώρα, ανεπτυγμένη ή υπό ανάπτυξη, χωρίς δεύτερο ή ανοικτό νηολόγιο, επαληθεύεται πολύ νωρίτερα απ' ότι περιμέναμε. Από τη Δανία και τη Γερμανία μέχρι τη μακρινή Δυτικοαφρικανική Γκάμπια, ή οποία ανήγγειλε επίσημα την απόφασή της να προστεθεί στις χώρες που διατηρούν καθαυτάς ελευθέρως νηολογήσεως. Παλιά βρετανική αποικία, αποτελείται από μία στενή λουρίδα γης μέσα στη Σενεγάλη με την οποία έχει υπογράψει από το 1982 σύμφωνο ομοσπονδιακής ένωσης. Η πρωτεύουσά της ονομάζεται Banjul (πρώην Bathurst) και βρίσκεται επί του ποταμού Gambie.

Η μικρή αυτή χώρα, που αριθμεί λιγότερους από 700 χιλιάδες κατοίκους, μη άρकुόμενη φαίνεται στην εμπορική δόξα των φυσικών της που αποτελούν τό κύριο εθνικό προϊόν της, σκέφθηκε να γίνει ναυτική χώρα. Πώς όμως; Αφού ολοκληρώσε ο στόλος της, σύμφωνα με την τελευταία στατιστική του LR περιλαμβάνει μόνον όκτώ (αριθμός 8) πλοία έξ ών 2 μικρά φορτηγά, 3 ψαράδικα, 2 βυθοκόρους και 1 ρυμουλκό, συνολικής χωρητικότητας 3.878 τόννων. Η λύση φυσικά βρέθηκε με την προσφυγή στην προσέλευση ξένων σκαφών. Καί αφού ανεμνήσθη του ελληνικού ναυτικού δαιμονίου, ανέθεσε στο ελληνικό έφοπλιστικό συγκρότημα Despina Maritime να συντάξει τη νομοθεσία για ένα σύστημα ανοικτού νηολογίου που θα μπορούσε να λειτουργήσει πριν απ' τό τέλος του 1988 για πλοία και πλωτές εξέδρες. Για περισσότερη μάλιστα εμπιστοσύνη εξασφάλισε ώστε οι σχετικοί κανόνες νηολογήσεως να υποβληθούν προς έγκριση στη ΔΟΜ πρό της έφαρμογής τους.

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις και είς έτέρους λιμένες "Απω Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην την Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ'Ι'ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

ΕΙΡΗΝΗ ΕΠΙ ΘΥΡΑΙΣ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

Αίσιοδοξία επικρατεί από τις 20 Αυγούστου στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους, ότι άνοιξε επιτέλους ο δρόμος για την ειρήνευση στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, καθώς έγινε δεκτή και από τις δύο εμπόλεμες χώρες η πρόταση του ΟΗΕ για πλήρη κατάπαυση του πυρός.

Η διαμάχη μεταξύ Περσίας και Ιράκ για τα ναυτιλιακά δικαιώματα στον Περσικό Κόλπο είναι το κυριότερο πρόβλημα που απασχόλησε τις ομάδες των διαπραγματευτών των δύο χωρών που άρχισαν τις συναντήσεις τους στη Γενεύη την περασμένη εβδομάδα. Το Ιράκ ισχυρίζεται ότι τα πλοία του τώρα μπορούν να πλεύουν ελεύθερα στον Κόλπο και κατηγορήσει την Περσία ότι παραβίασε την έκεχειρία, τηρώντας επιθετική στάση απέναντι σε ιρακινό πλοίο που διέσχισε στις 21 Αυγούστου τα Στενά του Όρμουζ.

Το Ιράν, από την πλευρά του, υποστηρίζει ότι το ναυτικό του θα συνεχίσει να ελέγχει τα ιρακινά πλοία μέχρι την οριστική αποκατάσταση της ειρήνης στην περιοχή.

Πάντως, παρά τις επί μέρους άντεγκλήσεις, φαίνεται ότι οι δύο χώρες προχωρούν με αποφασιστικότητα στον οριστικό τερματισμό της οκτάχρονης αιματηρής συρράξεως που στοίχισε τη ζωή σε περισσότερα από 1 εκατομ. άτομα.

Ηδη μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες από την Ιαπωνία, τη Νοτ. Κορέα και την Εύρωπη έχουν αρχίσει έντονο ανταγωνισμό για να αναλάβουν το έργο της ανοικοδομήσεως των δύο εν πολλοίς κατεστραμμένων χωρών. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς τους, το Ιράκ αναμένεται να αναθέσει σε ξένους κατασκευαστές επενδυτικά προγράμματα ύψους 103,3 δισεκ. δολλαρίων και το Ιράν ύψους 50,2 δισεκ. δολλαρίων.

Για την ανακατασκευή των κατεστραμμένων από τον πόλεμο βιομηχανιών, υπολογίζεται ότι το Ιράν θα διαθέσει 38,5 δισεκατομμύρια δολάρια και το Ιράκ 16,3 δισεκατομμύρια δολάρια.

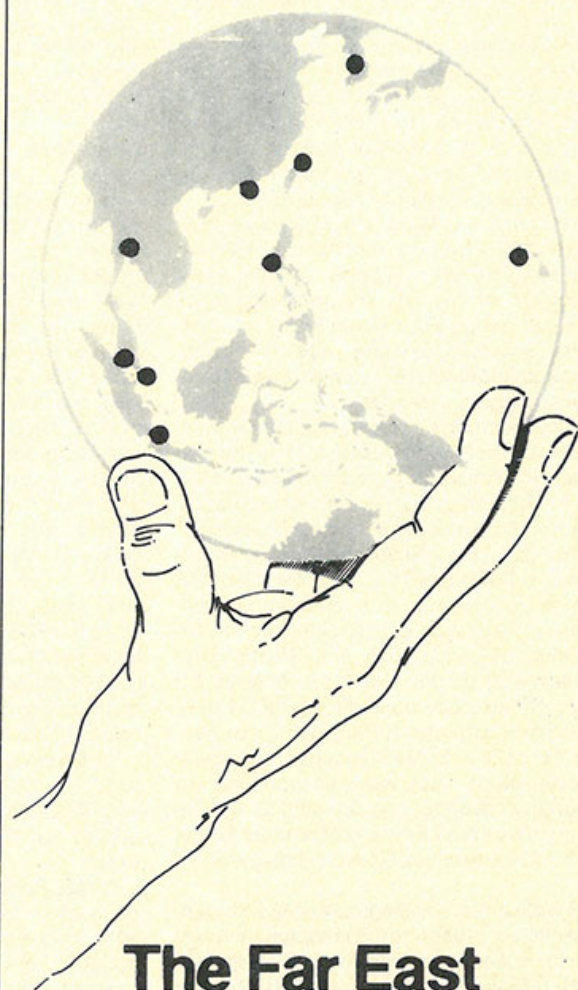
Από έφοπλιστικής πλευράς, σημαντικό εμφανίζεται το ενδιαφέρον για την απόκτηση φορτηγών πλοίων πολλαπλής χρήσεως, στα όποια οι τιμές έχουν ήδη σημειώσει άνοδο, ενώ πλοίο τύπου SD-14 της 10ετίας συζητείται περί τα 4.000.000 δολάρια!

Ιδιαίτερο όμως ενδιαφέρον παρουσιάζει η αγορά των δεξαμενοπλοίων, και οι παρατηρητές της αγοράς περιμένουν την εξομάλυνση της καταστάσεως για να φανούν οι τάσεις που θα διαμορφώσουν το ύψος της παραγωγής και τις τιμές του μαύρου χρυσού.

Αναμφίβολα, οι μεγάλες δαπάνες ανοικοδομήσεως των δύο κρατών σε συνδυασμό με τα ήδη υπάρχοντα υπέρογκα χρέη (λέγεται ότι μόνον τα χρέη του Ιράκ από τον οκταετή πόλεμο φθάνουν τα 65 δισεκ. δολάρια) μπορούν να χρηματοδοτηθούν κυρίως από τις πωλήσεις πετρελαίου, γεγονός που δύσκολα θα επιτρέψει την αποδοχή από τις δύο χώρες των ποσοστώσεων παραγωγής που προτείνει ο ΟΠΕΚ.

Από την άλλη πλευρά όμως, η ειρήνευση στην περιοχή του Περσικού Κόλπου θα εξομαλύνει τη διακίνηση των δεξαμενοπλοίων που απασχολούνται στο shuttle traffic του Περσικού, γεγονός που όρισμένοι παρατηρητές πιστεύουν ότι θα δημιουργήσει υπερπροσφορά τονάζ της τάξεως των 5-10 εκατ. τον. d.w. στην αγορά σπότη των πετρελαιοφόρων.

Πρός το παρόν, πάντως, είναι νωρίς για να εξαγάγει κανείς σαφή συμπεράσματα. "Ας περιμένουμε λοιπόν τις εξελίξεις και θα επανέλθουμε.



**The Far East
at your Fingertips**



Jardine Shipping Agencies

in HAWAII

Honolulu Telex: ITT 743-0018 STEAM

London Telex: 8953378 MANDCO

Singapore Telex: 24179 JARSHIP

Piraeus Telex: 241150 GMS GR

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Ο Αύγουστος ήταν μία επανάληψη του Ιουλίου, με το δολλάριο να παίζει τον πρωτεύοντα ρόλο.

Απεδείχθηκε για μία ακόμα φορά ότι η συνδυασμένη προσπάθεια των Κεντρικών Τραπεζών, δεν μπορεί να σταματήσει τις δυνάμεις της αγοράς (διάβαζε της κερδοσκοπίας) κι έτσι το δολλάριο έφθασε σε ύψη, που τόσο οι 7 μεγάλοι, όσο και οι Έλβετοι έμπειρογνώμονες δεν τα περίμεναν ποτέ. Η άνοδος αυτή, μάς θύμισε τις εξωφρενικές τιμές του Φεβρουαρίου/Σεπτεμβρίου 1985 και στην συνέχεια την επέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών, σε μία ήδη υπερφορτωμένη με δολλάρια αγορά και την καθίζηση του δολλαρίου, που όμως δεν απέτρεψε την συνέχιση του κολοσσιαίου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου των ΗΠΑ.

Οι συνδυασμένες παρεμβάσεις των Κεντρικών Τραπεζών, Γερμανίας, Αγγλίας και ΗΠΑ στις 17 Αυγούστου και η δήλωση του κ. Βέρνιου ότι οι ΗΠΑ δεν ευνουθούν περαιτέρω άνοδο του δολλαρίου, έφεραν κάποια ήρεμια, που εν συνεχεία κλονίστηκε από την δήλωση του κ. Γρήνσπαν (της Fed.) ότι η χαμηλή τιμή του δολλαρίου είναι άπιθανο να συμβάλει στην μείωση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ενώ ο κ. Ροεχλ (της Bundesbank) με την σειρά του δήλωνε ότι αυτές οι τιμές δεν συμβαδίζουν με τα συμφωνηθέντα στην συνάντηση των 7 στο Λούβρο. Τέλος, ο κ. Στόλντενμπεργκ (υπουργός Οικονομικών Δ. Γερμανίας) υπεγράμμιζε ότι περαιτέρω άνοδος του δολλαρίου θα δημιουργούσε προβλήματα και θα προκαλούσε άνοδο των επιτοκίων διεθνώς, όπως και έγινε.

Ο φόβος του πληθωρισμού αλλά και η αναφερθείσα άνοδος του δολλαρίου, ανάγκασαν την αύξηση των επιτοκίων στις περισσότερες των ανεπτυγμένων χωρών (ΗΠΑ από 6 σε 6,5% Δ. Γερμανία από 4,5 σε 5, Ολλανδία από 3,5 σε 3,75, Αυστρία από 4,5 σε 5).

Τα διεθνή χρηματιστήρια συνεχίζουν να επηρεάζονται από τί γίνεται στην Ουάσινγκτον, ενώ η τιμή των πετρελαίων παραμένει σχετικώς σε χαμηλά επίπεδα.

Στη συνάντηση στην Λωζάνη των χωρών του ΟΠΕΚ στις 3 Αυγούστου (παρόντες μέλη και μη μέλη) έγινε αποδεκτό ότι υπεύθυνη για τις χαμηλές τιμές ήταν η υπερπαραγωγή κατά 1-2 εκατ. βαρέλια ημερησίως πέρα από την ζήτηση (μέσος όρος παραγωγής 18 με 19 εκατ. βαρέλια).

Οι τιμές που είχαν πέσει στα 14.40 δολλ. στις 5 Αυγούστου σταθεροποιήθηκαν αργότερα πάνω από 15 δολλ. (15.30 δολλ. στις 24 Αυγούστου, ενώ την ίδια ημερομηνία το Texas Blend με παράδοση Οκτωβρίου έπιασε 15.71 δολλάρια.

Τό Δολλάριο

Σε επίπεδα μεταξύ 1.85 - 1.92 Γερμ. Μάρκα κινείται το δολλάριο στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων δύο ετών και τούτο παρά τα δυσμενή αποτελέσματα του Εμπορικού Ισοζυγίου που τον Ιούνιο δημιούργησε έλλειμμα της τάξεως των 12.53 δισεκ. δολλάρια (εξαγωγές 26.8 δισεκ. - 2.4%, εισαγωγές 39.4 δισεκ. + 5.7%). Έν τω μεταξύ τα στοιχεία του Μαΐου 1988 αναθεωρήθηκαν και στις 16 Αυγούστου ανακοινώθηκε ότι μετά την αναπροσαρμογή το έλλειμμα μειώθηκε από 10.93 δισεκ. σε 9.76 δισεκ. Αυτό επέτρεψε μία νέα άνοδο του δολλαρίου, που στις 22 Αυγούστου ξεπέρασε για λίγο τα 1.9230 μάρκα και τα 134.20 γιέν (και τούτο παρά το γεγονός ότι για το εξάμηνο Ιανουαρίου/Ιουνίου το έλλειμμα ξεπέρασε τα 70 δισεκ. δολλάρια. Κύρια στοιχεία εξέλιξης της Αμερικανικής οικονομίας ο ταχύς ρυθμός άνοδου της οικονομίας: 4% κατά το τρίτο τρίμηνο, έναντι 3.1% του δευτέρου τριμήνου και 3.4 του πρώτου.

Η ανεργία παρέμεινε όλο τον Ιούλιο αψηχθηκε από 5.3% τον Ιούνιο σε 5.4% του αστικού πληθυσμού, καλύπτει μία αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων κατά 283.000 άτομα.

Οι εξαγωγές του δευτέρου τριμήνου παρουσιάζουν αύξηση 27% έναντι του 1987 (+ 38% Ιανουαρίου / Μαρτίου 1988, + 15% Απριλίου / Ιουνίου 1988), ενώ τέλος, οι παραγωγικές διαρκών αγαθών, παρουσιάζουν άνοδο κατά 8.8%.

Όλα αυτά διαγράφουν μία υπερθέρμανση της οικονομίας και άνοδο του πληθωρισμού που κινείται με ρυθμό 4-5% (σε ετήσια βάση) και προκάλεσαν την παρέμβαση της Ομοσπονδιακής Τράπεζας. Έτσι στις 9 Αυγούστου ανακοινώθηκε η αύξηση του προεξοφλητικού επιτοκίου από 6 σε 6,5% (στις 4.9.87 είχε αυξηθεί από 5.5% σε 6%) και την παράλληλη άνοδο του Prime Rate από 9.5% σε 10% (ανάτοκο επίπεδο των τελευταίων 3 ετών). Αυτό προκάλεσε την άνοδο του δολλαρίου στα 1.9250 μάρκα αλλά και την κατα-

κόρυφη πτώση των τιμών του χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης (πτώση δείκτη Dow Jones κατά 82 μονάδες σε μία εβδομάδα).

Σ' αυτό συνέτεινε και η δήλωση του κ. Γρήνσπαν ότι το χαμηλότερο δολλάριο είναι άπιθανο να συμβάλει στην βελτίωση του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου. Τουναντίον ο κ. Ροεχλ της Bundesbank (μετά την άνοδο του δολλαρίου σε νέα ύψη, δήλωσε ότι η ισοτιμία του δολλαρίου βρέθηκε έξω από τις κλίμακες συμφωνίας του Λούβρου.

Ο δείκτης μετοχών Dow Jones από 2130 μονάδες στην αρχή του μηνός, έπεσε στις 24 Αυγούστου κάτω από τις 2000 μονάδες, προκαλώντας μία αλυσισιδωτή μείωση των τιμών στα διάφορα χρηματιστήρια και φέρνοντας την σχέση τιμών/κερδών (price/earnings ratio) γύρω στα 14% έναντι 23% του Οκτωβρίου 1987.

Καθώς φαίνεται η αγορά ενδιαφέρεται, περισσότερο για τα υψηλά επιτόκια και βάζει σε δεύτερη μοίρα το εμπορικό έλλειμμα (πάντως αναθεωρήσεις της τάξεως του 11% και πλέον στο εμπορικό ισοζύγιο τον Μάιο 1988 από 10.93 δισεκ. δολλ. σε 9.76 δισεκ. είναι अपαράδεκτη για την στατιστική υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορίου των ΗΠΑ).

Μάρκο Γερμανίας

Παρά την αύξηση του επιτοκίου δανεισμού από 4.5% σε 5% στις 28 Ιουλίου 1988, το μάρκο συνέχισε την εξασθένησή του, τόσο έναντι του δολλαρίου (1.9250) όσο και έναντι της λίρας (3.2237 μάρκα).

Η εξασθένηση του μάρκου οφείλεται στην άθροια έκροή κεφαλαίων τόσο προς επένδυση σε δολλάρια αλλά και λίρες (που προσφέρουν επιτόκια δυό φορές και πλέον υψηλότερα από τα γερμανικά) όσο και σε μετοχικές αξίες (12.7 δισεκ. μάρκα το 1987).

Πάντως το εμπορικό πλεόνασμα τον Ιούνιο έφθασε τα 14.2 δισεκ. μάρκα έναντι 10.3 δισεκ. μάρκ. τον Μάιο και προβλέπεται ότι ο ρεκόρ του πλεονάσματος των 117.5 δισεκ. μάρκων του 1987 θα ξεπεραστεί. Η οικονομική ανάπτυξη κυμαίνεται περί το 2.5% - 3% για το 1988 έναντι 1.7% το 1987 και η βιομηχανική παραγωγή σημείωσε αύξηση κατά 1.8%. Ο πληθωρισμός σε ετήσια βάση 1% τον Ιούλιο έναντι 1.1% τον Ιούνιο, ενώ για το 1989 προβλέπεται άνοδος στα 2.5% (εισαγόμενος πληθωρισμός).



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

Στά τέλη Αυγούστου το μάρκο κυμαίνονταν γύρω στα 1.88/1.90 στο δολλάριο και στα 3.17/3.19 στην λίρα, αφού είχε πέσει στα 1.92 και πλέον μάρκα στο δολλάριο στις 9 Αυγούστου και στις 22 Αυγούστου και τα 3.23 μάρκα την λίρα στις 11 Αυγούστου.

Τέλος ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών της Commerzbank, αφού ξεπέρασε για λίγο τις 359 μονάδες στις 4 και 11 Αυγούστου, εν συνεχεία, παρά τα υψηλά κέρδη της βιομηχανίας παρουσίασε κάμψη, ακολουθώντας το παράδειγμα της Ουώλ Στρήτ.

Η Λίρα Άγγλιας

Και στην Βρεταννία διαψεύστηκαν τα προγνωστικά για ένα συγκρατημένο έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο. Έτσι για τον Ιούλιο (όπως ανακοινώθηκε στις 25 Αυγούστου) το έλλειμμα έφθασε το ρεκόρ των 2.15 δισεκ. λιρών (έναντι του αναμενομένου 1.2 δισεκ. λιρών) κι έφερε το σύνολο των ελλειμμάτων για το έπταμην στο ύψος των 7.2 δισεκ. λιρών, επίπεδο πολύ υψηλότερο από τις εκτιμήσεις της κυβερνήσεως.

Σε μία προσπάθεια χαλναγωγίας του πληθωρισμού αλλά και για τη στήριξη του νομίσματος, η Τράπεζα της Άγγλιας για μία ακόμη φορά ανέβασε τα βασικά επιτόκια, κατ' αρχήν στα 10% στις 9 Αυγούστου, κατόπιν στα 11% και στις 25 Αυγούστου στα 12% (από τα υψηλότερα της Εύρωπης και των ΗΠΑ).

Η λίρα που στις 28 Ιουλίου είχε ξεπεράσει τα 3.223 μάρκα, ξαναγύρισε στα 3.17 αλλά και απέναντι στο δολλάριο, αφού είχε φθάσει πρό τριμήνου πολύ κοντά στα 2 δολάρια, βρίσκεται κάτω από τα 2.70 κι αυτό παρά τις συνεχείς παρεμβάσεις της Τράπεζας της Άγγλιας.

Όσον αφορά τα άλλα μεγέθη της Βρεταννικής οικονομίας, αναφέρομε: την άνοδο των συναλλαγματικών αποθεμάτων τον Ιούλιο κατά %10 έκ. δολάρια, την ανεργία που μειώθηκε κάτω από 2.5 έκ. άτομα, τις δαπάνες καταναλωτού, που το πρώτο εξάμηνο είναι υψηλότερες κατά 7% και πλέον έναντι του 1987 και τις αγορές με πιστωτικές κάρτες που στο τέλος Ιουνίου ξεπερνούσαν τα 4.3 δισεκ. λίρες.

Τέλος, όσον αφορά το χρηματιστήριο του Λονδίνου, παρά τα εξαιρετικά αποτελέσματα που παρουσιάζουν οι μεγάλες Άγγλικές επιχειρήσεις, η άνοδος του βασικού επιτοκίου στα 12% έφερε τον δείκτη των Financial Times από 1862.2 στην αρχή του μηνός στις 1817.9 μονάδες στις 24 Αυγούστου.

Το Ιαπωνικό Γιέν

Παρά τις προσπάθειες της Ιαπωνικής κυβερνήσεως, ο Ιούλιος άφησε νέο πλεόνασμα στο εμπορικό ισοζύγιο της τάξεως των 7.18 δισεκ. δολλαρίων (έναντι 6.95 δισεκ. τον Ιούλιο του 1987) από το οποίο 4.48 δισεκ. δολάρια με τις ΗΠΑ.

Οι τιμές στο χρηματιστήριο του Τόκιο έφεραν τον μέσο όρο της σχέσεως τιμή/κέρδη στα 70 και πλέον (έναντι 15 στην Νέα Υόρκη) και υπάρχουν φόβοι νέας έκρηξης (τύπου Νέας Υόρκης του Οκτωβρίου 1987). Ο δείκτης Nikkei του χρηματιστηρίου αξιών που είχε ξεπεράσει τις 28423 μονάδες στις 5 Αυγούστου παρουσίασε κάμψη στις 10 Αυγούστου (27555 μονάδες) για να επανέλθει στις 27870 μονάδες στις 25 Αυγούστου. Παρά ταύτα ο δείκτης παρουσιάζει μία άνοδο 26% έναντι του περασμένου Ιανουαρίου.

Έξ άλλου ο δείκτης του ΑΣΠ αναμένεται να παρουσιάσει για την περίοδο 31.3.88 — 31.3.89 άνοδο 5% (έναντι αρχικών προβλέψεων 4%), καθώς κατά το πρώτο τρίμηνο παρουσίασε τον φανταστικό ρυθμό άνοδου 11%!!

Η Ιαπωνική οικονομία ως φαίνεται κατόρθωσε να προσαρμοσθεί στις νέες συνθήκες αγοράς, που προκάλεσε η άνοδος της τιμής του γιέν κατά 45% τα δύο τελευταία χρόνια.

Έτσι συνεχίζει να παρουσιάζει από τους χαμηλότερους ρυθμούς πληθωρισμού στον κόσμο, σχεδόν ανύπαρκτη ανεργία, πολύ χαμηλά επιτόκια δανεισμού, ενώ μελετά από τώρα τον περιορισμό των εξόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού για το έτος 1.4.89 — 31.3.90.

Το γιέν καθόλο τον Αυγούστο κυμάνθηκε σε σταθερά επίπεδα περί τα 132-135 το δολλάριο.

Το Γαλλικό Φράγκο

Ενώ ο υπόλοιπος κόσμος ανεβάζει τα επιτόκια δανεισμού ο κ. Μπερεγκοβού από τον Μάιο που ανέλαβε η σοσιαλιστική κυβέρνηση, μείωσε δύο φορές τα επιτόκια στις 26.5.88 στα 7% και στις 28.7.88 στα 6 2/4, σε μία προσπάθεια υποβοήθησης της Γαλλικής βιομηχανίας. Έτσι σήμερα, τα Γαλλικά επιτόκια βρίσκονται σε διεθνή επίπεδα, όχι βέβαια όπως τα Ιαπωνικά ή τα Γερμανικά αλλά πολύ χαμηλότερα από τα Αμερικανικά και τα Βρετανικά.

Οι τιμές καταναλωτού συνεχίζουν να βρίσκονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα περί το 2.6% σε ετήσια βάση τον Ιούνιο, 2.7% τον Ιούλιο, ενώ ο πληθωρισμός προβλέπεται να κινηθεί μεταξύ 2.5 και 3%, αναλόγως των τιμών του πετρελαίου.

Η δραχμή

Για πρώτη φορά από την εισαγωγή του στο Fixing, το ECU, παρουσιάζει πτώση έναντι της δραχμής. Άνοδο επίσης κατά τέ-

ταρτο κατά σειρά μήνα, παρουσιάζει η δραχμή έναντι του Ελβετικού φράγκου, ενώ ύστερα από πολλούς μήνες παρουσιάζει και άνοδο έναντι της Βρεταννικής λίρας, του Γαλλικού φράγκου και της Ιταλικής λירותας.

Η άνοδος αυτή οφείλεται στην υψηλότερη τιμή του δολλαρίου διεθνώς και στην παρέμβαση της Τράπεζας Ελλάδος στα Fixing, προς αποφυγήν arbitrages.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές δολλαρίου Νέας Υόρκης

	27.7.88	24.8.88	Διαφ. %
Λίρ. Άγγλ.	1.7280	1.6850	+ 2.6
Μαρ. Γερμ.	1.8475	1.8820	+ 1.9
Φρ. Έλβ.	1.5375	1.5850	+ 3.1
Φρ. Γαλλ.	6.2310	6.3930	+ 2.6
Γιέν Ιαπ.	131.65	133.80	+ 1.6

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 25.8.88

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 3/8	8 3/4	9 1/16
Μαρ. Γερμ.	5 1/6	5 3/8	5 11/16
Λίρ. Άγγλ.	11 7/8	11 7/8	11 15/16
Φρ. Έλβ.	3 1/6	3 11/16	4 1/8
Φρ. Γαλλ.	7 15/16	8 3/8	8 4/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές FIXING — Τράπεζα Ελλάδος

	27.7.88	25.8.88	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	148.605	150.870	- 1.5
Μάρ. Γερμ.	80.050	80.396	- 0.4
Φρ. Έλβ.	96.268	95.408	+ 0.9
Λίρ. Άγγλ.	255.330	254.820	+ 0.2
Φρ. Γαλλ.	23.751	23.665	+ 0.4
Λίρ. Ιταλ. (100)	10.831	10.823	+ 0.1
Γιέν Ιαπ. (100)	112.444	113.006	- 0.5
ECU	167.050	166.830	+ 0.1



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 ημερομηνία παραγγελίας του.
- Εξωφλείτε το αυτοκίνητό σας, με την παράδοσή του στην Ελλάδα.

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

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



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

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286

ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELREGSHIP

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

ΜΑΝΩΛΗΣ ΗΛΙΑ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

΄Αφιέρωμα στη μνήμη του Πρύτανι της Έλληνικής Ναυτιλίας

Πλήρης ήμερών, μέ τό εύγενικό μειδίωμα τής ήρεμίας πού τόν χαρακτήριζε σ' όλη του τή ζωή, έγκατέλειψε τοῦτον τόν κόσμο ό κατά γενική όμολογία Πρύτανης τής έλληνικής έμπορικῆς Ναυτιλίας Μανώλης Κουλουκουντῆς.

Γεννήθηκε στήν Κάσσο τό 1898 τόν ίδιο μήνα πού ό πατέρας του άγόρασε τό πρῶτο του άτμόπλοιο πουλώντας τό τελευταίο ίστιοφόρο τής οίκογένειας. Μεγάλωσε στή Σύρα όπου τελικά είχε έγκατασταθεῖ ή οίκογένειά του. Προερχόμενος από φαμίλια μέ διακοσάχρονη θαλασσινή παράδοση, γνώρισε από μικρό παιδί τή θάλασσα καί τούς καημούς της, ταξιδεύοντας μέ τά συγγενικά του καράβια. Τό 1920 πήγε στό Λονδίνο καί λίγο μετά έγινε τό νεώτερο μέλος στή φίρμα «Ρεθύμνης - Κουλουκουντῆς» πού άγόρασε τότε τό πρῶτο της πλοίο κι έμελε νά καταστεί μιά άπ' τίς θρυλικές έλληνικές ναυτιλιακές εταιρίες. Πρωτοπήγε στή Ν. Υόρκη τό 1940 καί έζησε εκεί τήν άποφασιστική περίοδο τών πρώτων μεταπολεμικών χρόνων μέ τήν πρόσκτηση τών Λίμπερτυς καί τήν άναγέννηση τής έλληνικῆς ναυτιλίας. Έκτοτε έγκαταστάθηκε εκεί καί παρέμεινε πιστός Νεοϋορκέζος μέχρι τό τέλος τής ζωῆς του.

Όπως είχε πει ό ίδιος, σ' όλη του τή ζωή άγόρασε 600 πλοία, έχοντας τήν ικανότητα νά κρίνει τίς τιμές σύμφωνα μέ όσα τόν είχε διδάξει ό πατέρας του. Πέρα όμως από τήν πρακτική τής έπιχειρηματικῆς δράσης του δέν έπαψε ποτέ νά εἶναι ένας διανοούμενος κι ένας καλλιτέχνης. Από τήν έκδοση σχεδόν τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» υπῆρξε στενός συνεργάτης τους καί έγινε ό άνυπόκριτος φίλος του άείμνηστου ίδρυτοῦ τους Δημητρίου Κωττάκη. Τίμησε μέ τή συνεργασία του τίς σελίδες του περιοδικού θέτοντας στήν ύπηρεσία τών συναδέλφων του τή γνώση, τήν πείρα καί τή διορατικότητά του γιά νά υποδείξει, νά συμβουλέψει, νά καθοδηγήσει τά βήματα του έλληνικοῦ έφοπλισμοῦ τόν όποιο έβλεπε πάντα σάν φίλο καί συνεργάτη στόν κοινό στόχο. Τά «Ναυτικά Χρονικά» τιμώντας τόν



διακεκριμένο έφοπλιστή εξέδωσαν σέ δύο τόμους όλόκληρο σχεδόν τό άρθρογραφικό έργο του, έναν τό 1959 μέ τά άρθρα τών έτών 1932 - 1958 καί ένα τό 1984 μέ τά άρθρα τών έτών 1959 - 1984. Τή συνεργασία αὐτή συνέχισε μέχρι καί τό φετεινό πανηγυρικό τευχος.

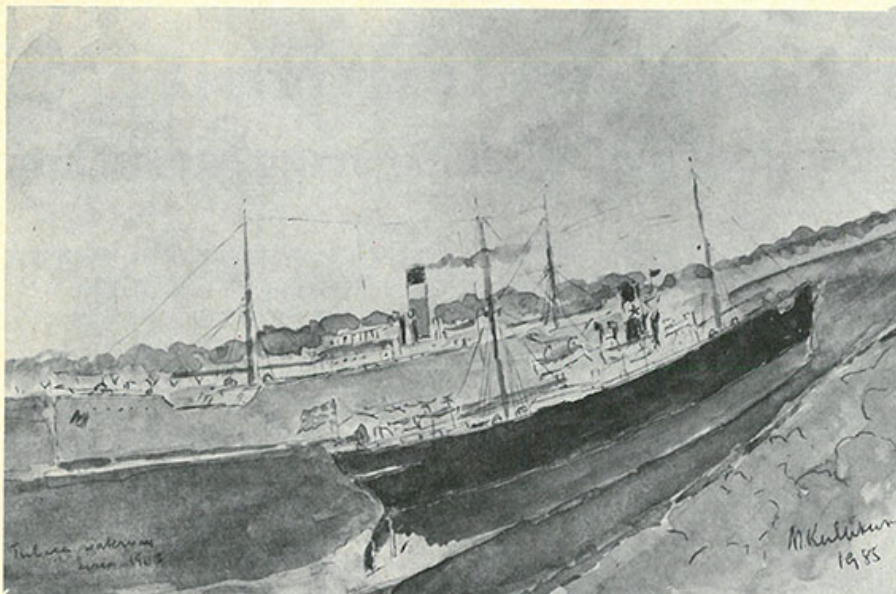
Τό πάθος όμως πού του ένέπνευσε ασφαλώς ή έξ όνύχων γνωριμία τής θάλασσας καί τών καραβιῶν, ήταν ή θαλασσινή ζωγραφική καί ειδικώτερα ή άπεικόνιση τών πλοίων πού έζησε, πού γνώρισε, πού είδε. Κάθε μέρα σχεδόν επί 40 όλόκληρα χρόνια ζωγράφιζε στό χαρτί μέ μιά έκπληκτική ευχέρεια καί χάρη τά άγαπημένα του καράβια, τά πρῶτα άτμόπλοια τής νιότης του, τά πλοία του μεσοπολέμου καί τά θρυλικά Λίμπερτυς, μιά καί, όπως έλεγε ό ίδιος, αὐτά τά σύγχρονα μαμούθ, τά ΟΒΟ καί τά VLCC δέν εἶναι ικανά νά έμπνεύσουν ένα θαλασσινό καλλιτέχνη. Ένα μέρος αὐτῆς τῆς εργασίας του πού στό σύνολο πρέπει νά ξεπερνά τίς χίλιες ύδατογραφίες, εξέδωσε σέ μιά έξαιρετικά φροντισμένη έκδοση ό σημερινός πρόεδρος του Committee κ. Ίωάννης Άδ. Χατζηπατέρας (Krikos Publication, London 1977) μέ τόν χαρακτηριστικό τίτλο «Ships loved and painted by Manuel Kulukundis». Παράλληλα όμως καί

ισάξια μέ τή ζωγραφική στάθηκε καί ή άφηγηματική χάρη του, ένα δείγμα τής όποίας μās άφησε στό όμορφο βιβλίο του άναμνήσεων πού εξέδωσε καί πάλι ό κ. Χατζηπατέρας μέ τόν τίτλο «Voyages on my fathers ships and others» (έκδοση «Ναυτικῶν Χρονικῶν»), άναμνήσεων πού αρχίζουν σέ ήλικία 4 έτών καί τελειώνουν σ' ένα σύγχρονο ταξίδι στήν Άπω Άνατολή.

Η πολύπλευρη καί πολυσήμαντη προσφορά του Μανώλη Κουλουκουντῆ δέν γράφεται σ' ένα άρθρο. Χρειάζεται ένα τόμο όλόκληρο, πού ασφαλώς κάποτε θά γραφτεῖ. Προς τό παρόν άρκεί ή πάγκοινη όμόφωνη, ή άνεπιφύλακτη άναγνώριση του σάν του πατριάρχη τής έλληνικῆς έμπορικῆς ναυτιλίας. Έμεις γιά τό πλούσιο έργο του θά σταχυολογήσουμε άπ' τά δικά του γραπτά όρισμένα άποσπάσματα πού χαρακτηρίζουν τή ζωή του. Μιά ζωή ζυμωμένη μέ τή θάλασσα μέ τά καράβια, μέ τή ναυτιλία.

Άρχίζουμε μέ τό 12χρονο άγόρι πού ταξίδευε μέ το συγγενικό βαπόρι «Κατίνα» γιά τή Νεάπολη. Νά πώς μās τό διηγείται ό ίδιος:

«Τόν Ιούνιο του 1910 ή Σύρα υπέφερε από μιά σοβαρή έπιδημία όστρακιάς πού κόστισε τή ζωή σέ πολλά παιδιά καί προκάλεσε φοβερή άνησυχία στους γονείς. Ό θεῖος μου, ό καπτά Νικόλαος έφτασε στό λιμάνι μέ τό βαπόρι του τήν «Κατίνα» κι άποφάσισε νά μās πάρει μαζί του καί τίς δύο οίκογένειες, τή δική του καί τή δική μας. Τό «Κατίνα» προοριζόταν γιά τή Νάπολη όπου θά ξεφόρτωσε τό φορτίο της. Ήταν άτμοκίνητο φορτηγό μέ τά διαμερίσματα πλοιάρχου καί αξιωματικῶν στή πρύμη καί μιά δίκλινη καμπίνα γιά τυχόν επιβάτες. Είμαστε όλοι μαζί 8 πρόσωπα, μέ θεία μου, τή μητέρα μου, τά τρία μου άδέλφια καί τίς δύο ξαδέλφες μου. Θυμάμαι ακόμα πώς βολευθήκαμε στίς καμπίνες. Η θεία μου μέ τίς ξαδέλφες μου κοινήθηκαν στό δωμάτιο του καπετάνιου, ή μητέρα μου μέ τά δύο μικρότερα άδέλφια μου στήν καμπίνα τών επιβατῶν καί



«'Αλέξιος Γάγκος» τό πρώτο ατμόπλοιο του πατέρα του.

ἐγώ μέ τόν ἀδελφό μου τό Νικόλα σ' ἓνα φαρδύ ντιβάνι στό σαλόνι. Ὁ καιρός ἦταν καλός, ἡ θάλασσα ἤρεμη καί παίζαμε στό κατάστρωμα ὅλη τή μέρα ὥσπου κατάκοποι κοιμόμαστε βαθειά ὅλη τήν νύχτα.

Ἀφήσαμε τή Σύρα νωρίς τό ἀπόγευμα καί τό ἄλλο πρωῒ παραπλέαμε τίς νότιες ἀκτές τῆς Πελοποννήσου. Ἐκεῖνες τίς πρὶν ἀπ' τό 1914 μέρες οἱ θάλασσες τῆς νότιας Πελοποννήσου ἦταν τό σταυροδρόμι τῶν караβιῶν πού πηγαιναν κι' ἔρχονταν ἀπό τή Μαύρη Θάλασσα. Πάντα στά ταξίδια μου μέ τά κυάλια στό χέρι ἀνίχνευα τόν ὀρίζοντα κι εἶχα μάθει νά ξεχωρίζω τούς διάφορους τύπους τῶν φορτηγῶν, τῶν τράμπ καί τῶν λαϊνερς, μαθαίνοντας ἀκόμα ν' ἀναγνωρίζω καί τά σήματα τῶν πλοιοκτητῶν. Μέ τή βοήθεια τοῦ Λούδς Ρέτζιστερ πού εἶχε πάντα στό πλοῖο ὁ πατέρας μου μάθαινα τά χαρακτηριστικά τῆς ναυπήγησής τους, πράγμα πού ἔτρεψε τήν ἀγάπη μου γιά τά πλοῖα καί θέριευε τή φιλοδοξία μου ν' ἀποκτήσω καί γώα μιά μέρα ἓνα ἀπό τά μεγάλα ταχύπλοα φορτηγά πού συχνά μᾶς ἄφηναν πίσω».

Μεγάλος πιά καί πετυχημένος ἐφοπλιστής βρίσκεται μόνιμα ἐγκατεστημένος στό Λονδίνο. Το 1936 ἐνθουσιασμένος ἀπό ἓνα ταξιδάκι μέ φιλικό κότερο, ἀποφασίζει νά ἀγοράσει ἓνα δικό του. Γράφει σχετικά στό βιβλίο του:

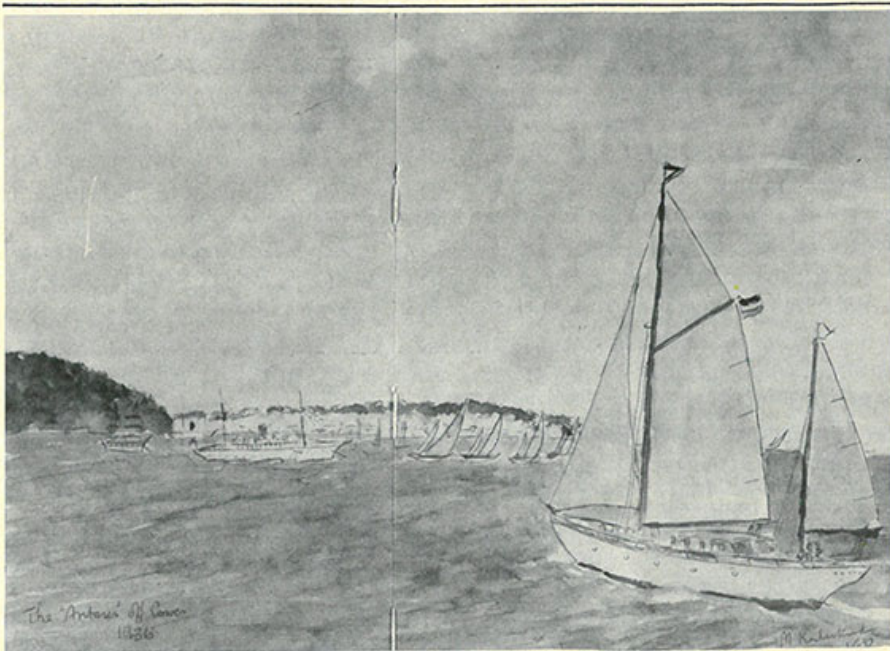
«Ἔτσι ἀγόρασα τό Ὁλλανδέζικο γιῶτ «Antares» ἀντί 2.000 λιρῶν, ποσό σεβαστό γιά τήν ἐποχή ἀφοῦ μόλις πρό τριῶν ἐτῶν μέ τό ἴδιο ποσόν μπορούσες ν' ἀγοράσεις ἓνα

καλό τράμπ. Μέ βάση τό Σαουθάμπτον ἔκανα μικρές κρουαζιέρες μόνος ἢ μέ προσκαλεσμένους φίλους. Καθώς τό Σαουθάμπτον ἦταν τό λιμάνι ὅλων τῶν μεγάλων ὑπερωκεανίων τῆς γραμμῆς ἔβλεπα νά φτάνουν καί νά φεύγουν ὅλα τά ἐπιβατηγά μεγαθήρια τῆς ἐποχῆς, τό Μαυριτάνια, τό Ὀλύμπικ, τό Ἀκουϊτάνια, ἐπίσης τά γερμανικά Ἰμπεράτορ, Μπίσμαρκ καί Κολόμβος καί τά γαλλικά Ἰλ-ντέ-Φράνς καί Νορμανδία. Μιά μέρα συνάντησα τό βρετανικό πολεμικό «Royal Oak» καθώς ἔβγαине ἀπ' τό Πόρτσμουθ. Οἱ κανόνες ἐπέβαλαν νά ἀναγγεῖλω τήν παρουσία μου μέ τρεῖς σφυριξιές, ἀλλά τό «Antares» δέν εἶχε σειρήνα καλή καί ἤξερα πώς καί τά πολεμικά δέν ἔχουν σει-

ρήνες. Ἔτσι πῆγα καί ὑπέστειλα τή σημαία μου, χωρίς φυσικά νά περιμένω ἀπάντηση ἀπό τό πανίσχυρο ντρέντνωτ τοῦ βρετανικοῦ στόλου. Μπορεῖτε νά φαντασθεῖτε τήν ἐκπληξή μου ὅταν εἶδα ἓνα βρετανικό ναῦτη νά τρέχει πρὸς τή πρύμη καί νά ὑποστέλει τή βρετανική πολεμική σημαία ἀνταποδίδοντας τή φιλοφρόνηση σ' ἓνα μικροσκοπικό σκάφος ἀναψυχῆς».

Τό 1940 διαρκοῦντος τοῦ πολέμου, ἀποφασίζει νά πάει στή Ν. Ὑόρκη. Στίς 29 Ἰουνίου ἐπιβιβάζεται μέ τήν οἰκογένειά του στό Λίβερπουλ ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανείου «Samarina» καί ἀνοίγονται στόν Ἀτλαντικό, σέ μιά θάλασσα πού ἔβριθε ἀπό γερμανικά ὑποβρύχια. Συνταξιδιώτες του ὁ Ὠνάσης καί ὁ Κούνδουρος. Μετά ἑννέα μέρες ταξίδι ἀντικρύζουν τίς ἀκτές τοῦ Λόνγκ Ἀϊλαντ. Στό βιβλίο του γράφει:

«Ὁ ἀξιωματικός τῆς Ὑπηρεσίας Μεταναστεύσεως ἔλεγχε τά διαβατήριά μας στό κατάστρωμα ὅπου εἶχε σχηματισθεῖ μιά μακριά οὐρά ἐπιβατῶν. Ἦταν μιά ζεστή ὑγρή μέρα. Ὁ Ὠνάσης στεκόταν δίπλα μου καί καθώς εἶδε πώς ὁ ἀξιωματικός φοροῦσε κάτι πολύ κοντές κάλτσες, μέ σκούνησε δείχνοντάς τον μου καί μοῦ εἶπε: «Κύττα τίς κάλτσες του... γελοῖες...» Ὁ ἀξιωματικός τόν εἶδε καί ὅταν ἐξετάζοντας τό διαβατήριό του παρατήρησε ὅτι ἔληγε ἡ ἡμερομηνία ἐκπνοῆς τῆς ἰσχύος του, τόν ἔστειλε στό Ἐλις Ἀϊλαντ καί δέν τοῦ ἐπέτρεψε νά βγεῖ μέχρι πού παρέτεινε τήν προ-



«Antares» τό ἀγαπημένο του ἱστιοφόρο.

θεσμία απ' τό Προξενείο τής 'Αργεντινής!

Πατήσαμε τή στεριά κι ύστερα απ' τόν τελωνειακό έλεγχο πήραμε ταξί για τό Hotel Pierre (τό όποίο επί 40 χρόνια αποτέλεσε τό σπίτι μας) όπου μάς υποδέχτηκαν ό Νικόλας Ρεθύμνης καί ό αδελφός μου Μιχάλης πού ζούσαν ήδη εκεί από έξαμήνου. Τά πλοία πού είχαμε ναυλώσει στήν 'Ελβετία για τή διάρκεια του πολέμου έρχονταν συχνά στή Ν. 'Υόρκη για φορτίο ενώ παράλληλα είχαμε νά φροντίσουμε για τή ναύλωση τών πλοίων μας πού ήταν ελεύθερα. 'Ετσι είχαμε φούλ δουλειά. 'Εγκατασταθήκαμε στά γραφεία τών πρακτόρων μας τής Ν. 'Υόρκης (Blidger Rotchild) καί όλοι μαζί, ό Ρεθύμνης, τά τρία μου αδέλφια κι εγώ ανασκουμπωθήκαμε στή δουλειά μας. 'Υστερα από δέκα μήνες συσκότιση στό Λονδίνο, θαμπώθηκα απ' τούς κατάφωτους δρόμους τής Ν. 'Υόρκης, τής όποίας ή ζωή μέ ένθουσίαζε. Είπα λοιπόν προφητικά σέ κάποιον φίλο πώς «όποιος περάσει έξι μήνες στή Ν. 'Υόρκη καί πιει τό νερό της, τήν πάντρεύεται για όλη του τή ζωή». 'Ετσι έγινε καί μέ μένα, αφού ή οίκογένειά μου κι εγώ ζούμε ακόμα εκεί».

'Αλλά ή πέννα του Μανώλη Κουλουκουντή ήταν εξίσου γλαφυρή καί πειστική καί σέ θέματα πολύ πιό πεζά, πιό δύσκολα καί πιό έπαγγελματικά. Δέν υπήρχε περίσταση τής έλληνικής ναυτιλίας, κρίση ή ευημερία, δίλημμα ή πρόβλημα, στό όποιο νά μή ζητούσαν τήν έγκυρη γνώμη του. Καί τήν παρείχε μέ μετριοφροσύνη καί έπιφυλακτικότητα χρησιμοποιώντας κυρίως τό αγαπημένο του βήμα, τά «Ναυτικά Χρονικά», τά όποια δέν παρέλειψε νά επαινέσει στήν μνημειώδη προσφώνησή του στό πανηγυρικό δείπνο για τήν παραλαβή τών Λίμπερτυς στίς 10 'Ιανουαρίου του 1947. Είπε τότε:

"Ενα φωτεινό σημείο κατά τήν εποχήν εκείνην υπήρξαν τά «Ναυτικά Χρονικά», τών όποίων τόν Διευθυντήν κ. Δ. Κωττάκη είμαι λίαν ευτυχής χαιρετών εδώ απόψε. Εί- ναι αδύνατον νά υπολογίση κανείς επακριβώς τάς υπηρεσίας, πού προσέφεραν εις τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν τό θαυμάσιον αυτό ναυ- τικόν περιοδικόν υπό τήν ένθουσιώ- δη διεύθυνσιν του φίλου μας κ. Κωττάκη, ειδικώς δέ εις τήν άγο-



Μία σπάνια φωτογραφία, από τό άρχείο τών «Ν.Χ.», από τό γεύμα πού παρέθεσαν οι 'Ελληνες 'Εφοπλιστές τής Νέας 'Υόρκης στόν τότε πρωθυπουργό κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή κατά τήν επίσκεψή του στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες τόν Νοέμβριο του 1956.

Διακρίνονται στό κέντρο ό κ. Καραμανλής μέ δεξιά του καί άριστερά του τούς Νικόλα Ρεθύμνη καί Μανώλη Κουλουκουντή.

Στό τραπέζι του προεδρείου διακρίνονται επίσης οι τότε πρέσβεις τής 'Ελλάδος Παλαμάς καί Σεφέρης, οι ύπουργοί κ. Ευάγ. 'Αβέρωφ καί Γρ. Κασσιμάτης καί οι έφοπλιστάι Ν. Γουλανδρής καί Μάρκος Νομικός.

Στά τραπέζια διακρίνονται οι έφοπλιστάι κ. Κ. Λεμός, 'Ιωάν. Γουλανδρής καί Δ. Γράτσος, οι διπλωμάτες Δ. Μπίτσιος καί Δ. Βελισσαρόπουλος, ό εκπρόσωπος τής ΠΝΟ Παρδαλάκης, ό τότε προξενικός λιμενάρχης κ. Ξ. 'Αντωνιάδης καί άλλοι.

ράν τών 'Αμερικανικών «Λίμπερ- τυς».

'Από τών πρώτων ήμερών τής έ- πανεκδόσεώς των μετά τήν άπελευ- θέρωσιν τά «Ναυτικά Χρονικά» ένη- μέρωσαν τόν έφοπλιστικόν κόσμον τής 'Ελλάδος μέ πλήρεις πληροφο- ρίας περί τών 'Αμερικανικών πολε- μικών ναυπηγήσεων. Φωτογρα- φίας έδημοσίευσαν τών «Λίμπερ- τυς», τών «Βίκτορυς» καί τών του τύπου «C», θερμώς συνιστώσα τάς ικανότητας τών «Λίμπερτυς» καί ύ- ποδεικνύοντα αυτά ως κατάλληλα σκάφη, μέ τά όποια θά ήδύνατο νά γίνη ή άπαρχή τής ανοικοδομήσε- ως τής 'Ελληνικής ναυτικής βιομη- χανίας. Δέν είναι ύπερβολή αν ει- πωμεν, ότι ό κ. Κωττάκης περισσό- τερον παντός άλλου έδημιούργη- σεν τό ρεύμα πού παρατηρήθη τάς τελευταίας εβδομάδας διά τήν πρόσκτησιν τών «Λίμπερτυς», έμ- πνεύσας τήν πίστιν καί εις τούς πλέον άπογοητευμένους διά τήν ύ-

πό τήν Κυανόλευκον άγορά νέων σκαφών.

Δώδεκα χρόνια αργότερα όταν τά Λίμπερτυς αντικαθίστανται βαθ- μιαία μέ νέες ναυπηγήσεις εκφρά- ζει καθαρά τούς προβληματισμούς του:

Τά νέα σκάφη κατά τούς τελευ- ταίους είκοσι τέσσαρας μήνας δέν επέτυχαν νά κερδίσουν τόν τόκον τών κεφαλαίων των καί τήν άπόσβε- σίν των καί ως εκ τούτου οι έφοπι- σταί των ζημίας υπέστησαν θети- κάς, κατέστησαν πτωχότεροι. "Ο- σοι όφείλουν μεγάλα δάνεια καί ει- ναι ύποχρεωμένοι νά πληρώνουν τάς τοκοχρεωλυτικές δόσεις τών έ- νυποθηκών δανείων των, πιθανόν νά αντιμετώπισουν δυσχερείας, έ- νω τά άποθεματικά τών ήναλώθη- σαν έξ ολοκλήρου. Καί άτυχώς ει- χομεν τελευταίως μίαν τοιαύτην θλιβεράν περίπτωσιν. 'Αναγνωρί- ζω, βεβαίως, ότι ό παροπλισμός

στοιχίζει, παρεκτός του γεγονότος ότι η συνεχής άκνησία του σκάφους έπαυξάνει την φθοράν και συνεπάγεται αργότερον σοβαράς δαπάνας διά την επανάκτησιν της ταξινομήσεώς του. Είμαι ακόμη διαθεμιμένος να παραδεχθώ ότι μερικά των επαναφερθέντων προσφάτως εις την ένεργόν ύπηρεσίαν σκαφών είχαν τό πρόβλημα της συντηρήσεώς των και οί έφοπλισταί των άνεγνώριζον, ότι και αν άκόμη τό σκάφος των δέν απέκóμιζε κέρδος τι από την έκμετάλλευσίν του, τό πλήρωμά του θά τό διετήρει εις καλήν κατάστασιν, χωρίς προσθέτους τινάς δαπάνας από τό ταμείον της έπιχειρήσεως. Πολλά όμως πλοία έγκατέλειψαν τό άγκυροβόλιόν των μέ την έλπίδα, ότι θά κερδίσουν.

Η κυρία μου άνησυχία στρέφεται περί τά νεότευκτα σκάφη, διά την απόκτησιν των όποίων διετέθησαν όλα τά εις μετρητά διαθέσιμα της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Έπί των πλοίων αυτών όφείλομεν νά στηρίξωμεν την έπιβίωσιν μας και την μελλοντικήν ανάπτυξιν των έπιχειρηματικών προσπαθειών μας. Τά νέα πλοία πρέπει, πάση θυσία, νά τά διατηρήσωμεν.

Τό 1974 ή διεθνής οικονομική κρίση έχει ξεσπάσει και δέν αφήνει πολλά περιθώρια αισιοδοξίας γιά τή Ναυτιλία. Στο άρθρο του 4 Δεκεμβρίου συμβουλεύει μέ σύνεση απ' τή Ν. Υόρκη:

Η προοπτική διά την Ναυτιλίαν, διά τά επόμενα δύο ή τρία έτη, δέν είναι ένθαρρυντική. Εύρίσκεται εις την περίοδον των ισχνών αγελάδων και οί έφοπλισταί πρέπει, πάση θυσία νά διατηρήσουν τά μετρητά των και νά μή παρασυρθούν από δελεαστικές προσφοράς πιστώσεων έκ μέρους των ναυπηγείων και αναλάβουν νέας ύποχρεώσεις. Η πείρα μέ έχει διδάξει, εις παρομοίας περιστάσεις του παρελθόντος ότι κατά την διάρκειαν της κρίσεως θά παρουσιασθούν πολλοί εύκαιροί απόκτησεως καταλλήλων νεοναυπηγηθέντων σκαφών, εις τιμάς κατά πολύ εύθυνοτέρας του σημερινού κόστους των ναυπηγήσεων. Οί τόκοι βαίνουν πρός μείωσιν, ώστε ή χρηματοδότηση εις την έμπορικήν αγοράν νά μή είναι πολύ άκριβοτέρα από τάς πιστώσεις των ναυπηγείων, ώστε νά μή άπορροφά τό σημαντικόν όφελος της εύθυνοτέ-

ρας προσκτήσεως των σκαφών. Πάλιν έπιστρέφω εις τό «Κλέβε της Θάλασσας», του μακαρίτου Χατζηλία και έλπίζω οί νέοι συνάδελφοί μου, ένθαρρυνόμενοι από τάς έπιτυχίας των, των τελευταίων πέντε έτών, νά άντισταθούν εις τόν πειρασμόν νά μεγαλώσουν τόν στόλον των. Έχομεν, άλλωστε τε, την άβεβαιότητα εις τό σημείον των έξόδων κινήσεως, των μισθών και του κόστους των καυσίμων.

Κι' όσο ή κρίση έπιμένει νά παρατείνεται, έπιστρατεύει όλη την μακροχρόνια πείρα του γιά νά θυμίσει στους συναδέλφους του όρισμένους κανόνες. Καί τόν Όκτώβρη του 1983 γράφει:

Άκόμη μία υπόμνησις την όποιαν έχω νά κάμω. Νά ύπολογίζεται ότι κάθε πλοϊόν πού αγοράζετε πρέπει νά προικοδοτηθί μέ μισό έκατομμύριο δολάρια Capital Requirement της διαχειρίσεως. Έπέρασε ό καιρός πού τά εργαζόμενα πλοία ένός στόλου ήργάζοντο και έδημιουργούσαν περισσεύματα αρκετά νά καλύψουν την διαχείρισιν μιās νέας μονάδος.

Παραδόξως σήμεραν αί Τράπεζαι είναι διατεθειμέναι και μερικά είναι ανχίους νά χορηγήσουν δάνεια διά νέας αγοράς. Μή ξεχνάτε ότι περιμένουν τό δάνειόν των και οί δεδουλευμένοι τόκοι του νά πληρωθούν σύμφωνα μέ τούς όρους του ύποθηκοδανείου.

Όταν τούτο δέν πληρωθί και δημιουργηθί default ύπάρχει κίνδυνος νά εξασκήσουν τά δικαιώματά των και ή σχετική απόφασις δέν είναι στά χέρια του φίλου τοπικού διευθυντού ό όποιος έχορήγησε τό δάνειο αλλά των Διευθυντών του Κεντρικού. Προσέξτε.

Μή βιασθείτε εις την απόφασίν σας πιστεύοντες ότι ή εύκαιρία πού σας παρουσιάσθη νά έπιτύχητε αγοράν καλού και εύθηνου πλοίου δέν θά ξαναβρεθί. Ποτέ μή διαθέσετε όλα τά μετρητά ώστε σέ μία αντίξοον περίστασι νά δυνηθίτε νά την αντιμετώπισετε.

Θά ύπάρξουν άλλαι και δυνατόν καλύτεραι εύκαιρία έφ' όσον ή Κρίσις εξακολουθεί.

«ΣΠΕΥΔΕΤΕ ΒΡΑΔΕΩΣ» ως έλεγον οί πρόγονοί μας.



Ξέρει όμως πόσο ριψοκίνδυνο είναι νά δίνεις συμβουλές και νά κάνεις ύποδείξεις σέ μία ύπόθεση πού οί εύμετάβολες τύχες της δέν έχουν τό όμοιό τους στον έπιχειρηματικό κόσμο. Καί έξομολογείται:

Η εύμενης κρίσις ένίων άρθρων μου εις τό παρελθόν και ή έπαληθευσις ώρισμένων προβλέψεων, μου κατελόγισαν φήμην την όποιαν δέν αξίζω, αλλά μαζί μέ αυτήν εύθύνην γιά εκείνα πού ήθελον είσηγηθί, ίδια σήμεραν, έν μέσω της κρίσεως όποτε ή Έλληνική Ναυτιλία έφθασε σέ σταυροδρόμι και χρειάζεται σωστή καθοδήγηση προς την πλευράν πού θά έπρεπε νά στρέψη διά νά έπιπλεύση του κατακλυσμού.

Ο πατέρας μου μου είπε μία φορά: «Γίνου Μάντης και πάρε τά μισά». Δέν έχω μαντικές ιδιότητας. Ο μόνος τίτλος μου γιά νά αναλάβω τόν ρόλον του Μέντορος είναι ή πείρα, την όποιαν απέκτησα κατά τά 58 χρόνια της διακονίας μου. Την έθεσα πάντοτε εις την διάθεσιν των συναδέλφων μου.

Άλλά ό πανδαμάτορας χρόνος κυλά άνελέητα. Νοιώθει καλά πώς ή σκυτάλη έχει παραδοθεί σέ άλλα χέρια και άλλα μυαλά. Τώρα όλο και περισσότερο ζει μέ τίς πλούσιες άναμνήσεις της γεμάτης σφρίγος και δράσης ζωής του. Γι' αυτό και τελειώνουμε μέ μία όμορφη περικοπή από την πρόσφατη — ίσως την τελευταία — συνέντευξη πού έδωσε στο περιοδικό του Λούδς Ρέτζιστερ 100-A-1, γεμάτη νοσταλγία και μελαγχολική έγκαρτέρηση:

«Τό δικό μου στυλ είναι νά ζωγραφίζω τά πλοία και καμμιά φορά νά γράφω κάτι γι' αυτά. Τό πρώτο μου βιβλίο «Ships loved and painted» δημοσιεύτηκε έδώ και 10 χρόνια. Ήταν μία πενήντάχρονη άναδρομή στην έλληνική έμπορική νευτιλία. Πέρσι τέλειωσα τό βιβλίο «Voyages on my fathers ships». Η ζωγραφική μέ ξεκουράζει κι έχει ταυτιστεί μέ τή ζωή μου. Βέβαια μέ κάθε σεμνότητα. Είμαι περήφανος γιά τή συμβολή μου στην ύπόθεση της ναυτιλίας κι έκτιμώ ιδιαίτερα τούς επαινούς των συναδέλφων μου. Νοσταλγώ φυσικά τίς παλιές μέρες, αλλά τουλάχιστον και τώρα μπορώ ακόμα νά ζωγραφίζω και νά γράφω γι' αυτές».

Τό τελευταίο ἄρθρο τοῦ Μανώλη Κουλουκουντή

Ὁ Μανώλης Κουλουκουντής ὑπῆρξε ἀναμφισβήτητα ὁ Μέντωρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί οἱ ὑποδείξεις του ἀλλά κυρίως οἱ προβλέψεις του γιά τήν πορεία τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων καί τίς ἐξελίξεις στό χώρο τῆς Ἑλληνικῆς καί τῆς διεθνούς Ναυτιλίας ἀποδείχθηκαν πολῦτιμοι γιά τό σύνολο τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς κοινότητας.

Μία ἀπό τίς τελευταῖες του προβλέψεις ἀφοροῦσε τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἐξεφράσθη στό τελευταίο ἄρθρο του πού ἔγραψε γιά τὰ «Ναυτικά Χρονικά» στίς 12 Νοεμβρίου 1987, τήν ἡμέρα πού ὅπως σημειώνει ὁ ἴδιος, ἔκλεινε τὰ 89 του χρόνια καί ἐμπαινε στά 90. Τό ἄρθρο αὐτό δημοσιεύθηκε στήν ἐιδική ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Ἰανουαρίου 1988 καί ἀναδημοσιεύεται ἀμέσως ἐν συνεχείᾳ σάν μιά μικρή, ἐλάχιστη προσφορά, στόν Μέντορα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἡ ἀπουσία τοῦ ὁποῖου ἀπό τίς στήλες τῶν «Χρονικῶν» θά εἶναι γιά μᾶς ἰδιαίτερα αἰσθητή.

Ἄλλος ἓνας χρόνος περνᾷ καί πλησιάζει ὁ καιρός τῆς ἐκδόσεως τοῦ Πρωτοχρονιάτικου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Σήμερα (σημ. συντ.: 12 Νοεμβρίου 1987) κλείνω τὰ 89 μου χρόνια καί μπαίνω στά 90! Ἀλλά ἐφ' ὅσον δύναμαι ἐπιθυμῶ νά ἐξακολουθήσω τήν μακροχρόνιον συνεργασίαν μου καί γράφω τās σκέψεις μου.

Εἶμαι αἰσιόδοξος διά τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί τελείως ἱκανοποιημένος ἀπό τήν συνεχῆ αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Ἑλληνοκτητῶν πλοίων ἀγορασθέντων εἰς χαμηλᾶς τιμᾶς πού προβλέπω ὅτι οἱ ἰδιοκτῆται τῶν θά ἐπιτύχουν ὄχι μόνον ἀπό τήν ἐκμετάλλευσιν ἀλλά καί ἀπό τήν αὔξησιν τῶν τιμῶν τῆς ἀγορᾶς.

Παράδειγμα ἡ μεταπώλησις εἰς τούς Νορβηγούς «en bloc» πέντε δεξαμενοπλοίων 140.000 τόννων ναυπηγηθέντων κατά τό 1972-73 ἀγορασθέντων πρό τριετίας μεταξύ δολ. 4.5 καί δολ. 5 ἑκατομμυρίων ἀντί συνολικῆς τιμῆς 59.000.000!, περίπου δολ. 12.000.000 ἑκαστον, ἐκτός ἀπό τὰ κέρδη πού ἀπέφε-

ρε ἡ ἐκμετάλλευσίς των κατά τήν τελευταίαν τριετίαν.

Αἱ ἀναγγελθεῖσαι ναυπηγήσεις τόσον σκαφῶν χύδην φορτίου ὅσον καί δεξαμενοπλοίων δέν εἶναι πολλοί καί μολονότι αἱ πωλήσεις μονάδων πρὸς διάλυσιν σημειώνουν ὕψους ὁ ἀριθμός τῆς ὀλικῆς διεθνούς χωρητικότητος δέν φαίνεται νά ἔχει αἰσθητῶς αὔξηθῇ καί αἱ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων δέν ἔχουν ἐπηρεασθῇ.

Ἡ σημειωθείσα αὔξησις τῶν τιμῶν κατά τὰ τελευταῖα δύο χρόνια ἔχει ἐξουδετερωθῇ «in real money» ἀπό τήν πτώσιν τῆς ἀξίας τοῦ Δολλαρίου καί βάσει αὐτοῦ εἶναι ἀκόμη προσιταί.

Λίαν ἐνθαρρυντική εἶναι ἡ καλύτερευσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν μπάκ κάρριερς πού ἐπισημαίνει αὔξησις τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

Περιμένω οὕτω καί εὐχομαι αἱ ἀγοραῖα παρ' Ἑλλήνων νά ἐξακολουθήσουν.

Ἐπαναλαμβάνω τήν συμβουλὴν πού ἔδωσα ἄλλοτε νά μὴ χάνονται εὐκαιρίαι πωλήσεως παροπλισμένων παλαιῶν μονάδων καί ἀντικαταστάσεως μέ νεώτερα καί ἀποδοτικώτερα πλοῖα πού βγαίνουν στήν ἀγοράν.

Τὰ παροπλισμένα παλαιὰ ἀντιπροσωπεύουν κεφάλαιον πού μένει νεκρόν. Τό προϊόν τῆς πωλήσεώς των ἐπενδύμενον εἰς τήν ἀγοράν νεωτέρου καί καταληλωτέρου πλοίου θά ἀποδώσῃ καλά.



Φθάνει ἡ ἀλλαγὴ νά μὴ δημιουργήσῃ δυσανάλογα δάνεια. Μολονότι τὰ ἐπιτόκια τῶν Τραπεζῶν εἶναι σήμερον χαμηλά συστήνω εἰς τās διαπραγματεύσεις μέ τούς Τραπεζίτας νά ζητεῖται καί ἐπιτυχάνεται 1-2 ἐτῶν moratorium πρὶν ἀρχίσῃ ἡ τμηματικὴ ἀπόσβεσις τοῦ δανείου.

Μέ τήν προσπάθεια πού γίνεται σήμερον ἀπό τὸ International Monetary Fund καί τούς Τραπεζίτας τῶν Βιομηχανικῶν Κρατῶν θά λυθῇ τό πρόβλημα τῶν χρεῶν τῶν κρατῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου μέ μείωσιν τῶν ὀφειλομένων τόκων καί παροχῶν νέων πιστώσεων καί ἰδίως μέ τήν δημιουργίαν δυνατότητος τῶν τελευταίων νά πωλήσουν τήν παραγωγὴν των καί οὕτω νά διορθώσουν τήν οἰκονομική των κατάστασιν. Ὅταν ἐπιτευχθῇ τοῦτο θά ἐπιφέρει αὔξησιν τῶν ὑπερποντῶν μεταφορῶν καί ἐπικερδῇ ἀπασχόλησιν τῆς διεθνούς χωρητικότητος καί αἱ «παχεῖαι ἀγελάδες» θά ἐπιστρέψουν.

Τό εὐχομαι ὁλοψύχως ὄχι μόνον διότι θά ἀνανήψῃ ἡ Ναυτιλία μας, ἡ εὐημερία τῆς ὁποίας εἶναι ζωτικὴ διά τήν Ἑθνικὴν Οἰκονομίαν ἀλλά θά ἐπισημάνῃ τήν ἐπιστροφὴν εἰς τό Ἑθνικόν Νηολόγιον τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα τό ἐγκατέλειψαν κατ' ἀνάγκην διά νά ἐπιβιώσουν, διότι τὰ μέτρα πού ἐλήφθησαν ἀπὸ τήν Κυβέρνησιν ἐν συνεργασίᾳ μέ τήν Ε.Ε.Ε. μειώνουν τό κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Ο θάνατος του Μανώλη Κουλουκουντή επήλθε στην οικία του στο Λόγκ Άιλαντ στις 9 Αυγούστου και η νεκρώσιμη ακολουθία του τελέσθη στον Έλληνικό Καθεδρικό Ναό της Νέας Υόρκης στις 12 Αυγούστου.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνουν βαθύτατα συλλυπητήρια στην κυρία Καλλιόπη Κουλουκουντή και στους υιούς του Μιχαήλ και Γιώργο Κουλουκουντή για την απώλεια του Μέντορος της Ναυτιλίας μας.

Η πολύπλευρη και πολυσήμαντη προσφορά του αείμνηστου Μανώλη Κουλουκουντή στην υπόθεση του Έλληνικού Έφοπλισμού είμαστε βέβαιοι ότι θα προκαλέσει την πέννα πολλών συναδέλφων του που είχαν την τύχη να τον γνωρίσουν προσωπικά.

Μέχρι σήμερα λάβαμε τα ακόλουθα δύο αφιερώματα στην μνήμη του από τον πρόεδρο του Κομμιτέη κ. Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα και από τον επίτιμο πρόξενο της Ελλάδος στο Μονακό κ. Νικόλα Νικολάου.

ΕΝΑΣ ΜΕΓΑΛΟΣ ΦΙΛΟΣ ΕΦΥΓΕ ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Ταιριάζει τό θρηνηύμε για την απώλεια του Μανώλη Κουλουκουντή και ταιριάζει γιατί μας έφυγεν ένας αναντικατάστατος.

Έφυγεν ο άνθρωπος Μανώλης Κουλουκουντής που έδωσε τόσα πολλά στον κόσμο της Ναυτιλίας.

Αμέτρητη η προσφορά του στη Θάλασσα και εκείνη πάλη του γνώρισε όλες τις πίκρες και τις χάρες της στά εβδομήντα χρόνια που την υπηρέτησε με αφοσίωση.

Έχει η Ναυτιλία μας μεγάλους και αξίους δημιουργούς, μά Μανώλη Κουλουκουντή ένα και μόνο ναυπηγό έφοπλιτών, όπως τον χαρακτήρισα σε μία είσήγησή μου σε διάλεξη του στο Λονδίνο.

Ίσως όμως δεν μας λείπει χάρις στο έργο και στις δημιουργίες και ως συγγραφέας και ζωγράφος ναυπηγός των θρυλικών βαποριών του που ζωγράφιζε.

Ήταν για μένα ένας μεγάλος και σεβαστός φίλος που πολύ θά μου λείπει.

ΓΙΑΝΝΗΣ Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

ΒΑΘΥΤΑΤΗ ΘΛΙΨΙΣ

Θέλω να εκφράσω την βαθυτάτη θλίψιν μου για την μεγάλη απώλεια που προκάλεσε στην Έλληνική ναυτιλία και σ' όλους όσους είχαν την τύχη να τον γνωρίσουν, ο θάνατος του Μανώλη Ήλίου Κουλουκουντή. Είχα την ευνοια της μοίρας να τον έχω κηδεμόνη μου όταν ήμουν φοιτητής στο Λονδίνο. Έτσι γνώρισα καλά τον άνθρωπο αυτόν με τό αδαμάντινο ήθος και τό σπάνια προσόντα. Τό παράδειγμά του θά μείνη ακλόνητο όρόσημο για όσους έχουν σχέση και αγαπούν την ελληνική ναυτιλία διά τον πολύ ευεργετικόν ρόλον του κατά την πρό πεντηκονταετίας σοβαροτάτην κρίσιν της και διά την συμβολήν του εις την μετέπειτα μεγάλην ανάπτυξιν της.

ΝΙΚΟΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιτών συνήλθε εκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας και επί σειρά έτών Μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένώσεως μας

ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

που επήλθε την 9η Αυγούστου 1988 και αφού άκουσε τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος έξηρε την πολύπλευρη δραστηριότητα και δράση του μεταστάνας

Απεφάσισε όμόφωνα

— Νά διαβιβασθούν προς τούς οικείους του αποβιώσαντος τό συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.

— Νά διατεθεί υπέρ αγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των πενήντα χιλιάδων (50.000 δρχ.).

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 11 Αυγούστου 1988

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1888 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.)

Ναυτιλιακή κρίση 1981 - 1987

Αναπροσαρμογή της Ναυτιλιακής Πολιτικής των παραδοσιακών ναυτικών χωρών

Του Πλοιάρχου Λ.Σ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ

Η οικονομική ύφεση με τον δραστικό περιορισμό των διεθνών εμπορικών συναλλαγών που παρουσίασε, κατάτρεξε για έπτά σχεδόν ολόκληρα χρόνια (1981 - 1987) την παγκόσμια οικονομία και είχε δραματικές επιπτώσεις στον χώρο της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών. Η δυσάρεστη αυτή κατάσταση είχε σαν συνέπεια την δημιουργία συνθηκών αδυναμίας εκπλήρωσης των διαφόρων οικονομικών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτή προήλθε από την ελάττωση της ζήτησης των πλοίων για μεταφορές, την πτώση της τιμής των ναύλων, την υπερπροσφορά χωρητικότητας που συνδέεται άμεσα και με την εμφάνιση νέων βιομηχανικών δυνάμεων στην περιοχή της Απω Ανατολής, την κάθετη μείωση της αξίας των πλοίων και τον σκληρό ανταγωνισμό.

Τό γεγονός αυτό, όπως είναι γνωστό, οδήγησε στην οικονομική κατάρρευση και πτώχευση διεθνώς εξατομικευμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οίκους ναυλώσεων, μεγάλα ναυπηγεία με φήμη και παράδοση και γενικά επλήξε ανεπανόρθωτα ένα μεγάλο αριθμό συναφών με την ναυτιλία επιχειρήσεων, καταδικάζοντας σε ανεργία πολυάριθμους ναυτικούς, εργάτες και υπαλληλικό προσωπικό.

Ασφαλώς στην απαγορευτική αυτή οικονομική κατάσταση δεν οδήγησε την ναυτιλία αποκλειστικά και μόνο η κακή οικονομική συγκυρία. Σ' αυτή πρέπει να υπολογιστούν και προστεθούν και ενδογενείς παράγοντες, όπως οι αδυναμίες που οσοῦσαν στις επιχειρήσεις.

Η αναποτελεσματική διοίκηση, η ελαττωματική οργάνωση, οι κακοί χειρισμοί, οι λανθασμένες προβλέψεις και εκτιμήσεις οι υπερβολικοί δανεισμοί και υπερεπενδύσεις και γενικά οι έσωτερικές ατέλειες αποτέλεσαν ασφαλώς μερικούς από τους παράγοντες αποτυ-

χίας.

Κλόνισε όμως και την συνδεδεμένη με την ναυτιλία τραπεζική πίστη με αποτέλεσμα να οδηγήσει πολλούς ισχυρούς τραπεζικούς οργανισμούς να αποσυρθούν οριστικά από τον τομέα αυτό δραστηριότητας.

Κυρίως όμως εξανάγκασε, για πρώτη φορά στην ιστορία της παγκόσμιας ναυτιλίας, το σύνολο των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών να αναθεωρήσουν και αναπροσαρμόσουν και μάλιστα με σπουδή την ναυτιλιακή τους πολιτική, αναγνωρίζοντας έμπρακτα την ανάγκη ύπαρξης έλευθερίας και ευελιξίας στην άσκηση της ναυτιλιακής στρατηγικής, σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα και σκοπιμότητα διαχωρισμού της ναυτιλιακής πολιτικής από την γενική οικονομική τους πολιτική.

Η αναγνώριση αυτή επιβλήθηκε από το γεγονός ότι η οικονομική δράση της ναυτιλίας σαν εξειδικευμένη αγοράς είναι διεθνής, ιδιόμορφη, εύπαθής και μεταβλητή μέσα στον χρόνο.

Επηρέασε τέλος αρνητικά και όλο το σύστημα των ναυτικών ασφαλειών οι οποίες αντιμετώπισαν με φόβο την ραγδαία περικοπή των ασφαλιστρών, ενώ από άλλη πλευρά παρακολούθησαν με σκεπτικισμό τον κίνδυνο της μείωσης του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων, την διερεύνηση αύξησης των ασφαλιστρών και τον ανταγωνισμό.

Κύριος στόχος και βασική επιδίωξη της αναδίπλωσης αυτής στην πολιτική των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών υπήρξε η προστασία των συμφερόντων τους που απειλούνταν από την ομαδική φυγή των πλοίων από τα Έθνη νηολόγια, προς τις χώρες των σημείων εύκολίας, σαν μέτρο επιβίωσης.

Η ενέργεια αυτή των ναυτιλιακών χωρών, όπως ήταν ακολούθησε τις προσπάθειες, τους οικονομικούς συνδυασμούς και τους άλλους ελιγμούς πολιτι-

κής που επιχείρησαν οι ναυτιλιακές εταιρίες για να ανταπεξέλθουν και περισώσουν τα περιουσιακά τους στοιχεία, από τις καταλυτικές συνέπειες της πρωτόφανης και χωρίς προηγούμενο από την ένταση και την χρονική της διάρκεια κρίσης.

Είναι ιστορικά επιβεβαιωμένο ότι με τον τρόπο αυτό παρουσιάζεται στην διεθνή πρακτική ή συνδρομή του δημόσιου τομέα προς την έθνική ναυτιλία. Συνή

Η ενέργεια αυτή των ναυτιλιακών χωρών, όπως ήταν ακολούθησε τις προσπάθειες, τους οικονομικούς συνδυασμούς και τους άλλους ελιγμούς πολιτικής που επιχείρησαν οι ναυτιλιακές εταιρίες για να ανταπεξέλθουν και περισώσουν τα περιουσιακά τους στοιχεία, από τις καταλυτικές συνέπειες της πρωτόφανης και χωρίς προηγούμενο από την ένταση και την χρονική της διάρκεια κρίσης.

Είναι ιστορικά επιβεβαιωμένο ότι με τον τρόπο αυτό παρουσιάζεται στην διεθνή πρακτική ή συνδρομή του δημόσιου τομέα προς την έθνική ναυτιλία. Συνήθως ακολουθεί τα γεγονότα και σε σπάνιες περιπτώσεις το κράτος προηγείται με την πολιτική άρωγής και υποστήριξης των καταστάσεων ύφεσης, τις οποίες δεν μπορεί συνήθως να προβλέψει.

Κατά τον ίδιο τρόπο δεν μπορεί να ενεργήσει εκ των προτέρων προστατευτικά νομοθετώντας για μελλοντικά, άβεβαια και γενικά ρευστά οικονομικά φαινόμενα.

Εξάλλου, μιά περίοδος αναμονής τον πρώτο καιρό της κρίσης εκ μέρους των κυβερνήσεων των ναυτιλιακών χωρών δικαιολογείται για να παρακολουθήσουν την εξέλιξη της κατάστασης του κλάδου και την πορεία της οικονομίας, ώστε στη συνέχεια να καθορίσουν τα μέτρα που θα ληφθούν. Τα τελευταία

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

είναι κατά κανόνα ειδικής φύσεως και προορισμού και όχι πάγιας μορφής.

Παρά την χαρακτηριστική αυτή αδυναμία το ενδιαφέρον των κυβερνήσεων είναι φυσιολογικό και δεδομένο, αφού η ναυτιλία εξυπηρετεί ύψιστα εθνικά συμφέροντα τόσο διεθνή όσο και εσωτερικά που διακρίνονται κατά τομείς σε οικονομικά, εμπορικά, βιομηχανικά, εργασιακά, ασφάλισης, εκπαιδευτικά, αναπτυξιακά, άμυνας κ.α. που στηρίζουν στο σύνολό τους το μέλλον μιας χώρας.

Οι προστατευτικές παρεμβάσεις που εκδηλώθηκαν μέχρι στιγμής κατά την ναυτιλιακή κρίση που ζήσαμε από τις ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές χώρες, για την άρρωτη ένθαρρυνση και διάσωση της ναυτιλιακής τους υποδομής, υπήρξαν ποικίλης μορφής, έκτασης και περιεχομένου, συνδυασμοί θεσμικών, διοικητικών, οικονομικών και εμπορικών μέτρων.

Η άμεσότητα της ανάγκης και το είδος των μέτρων που πάρθηκαν για την αντιμετώπισή της μπορούν να χαρακτηρίσουν το μέγεθος της σοβαρότητας της κατάστασης που επικράτησε παγκόσμια. Επίσης αντικατοπτρίζουν και την επίδραση που άσκησαν πάνω σ' αυτή παράμετροι όπως η πολιτική ώριμότητα, ο ρεαλισμός, η διαπαιδαγώγηση και ακόμη η ναυτιλιακή υποδομή και παράδοση, οι γνώσεις, η εμπειρία, οι οικονομικές δυνατότητες και άλλα σύνθετα και εύρύτερα ενδιαφέροντα στοιχεία παγκόσμιας πολιτικής και στρατηγικής.

Σε γενικές γραμμές η πολιτική αυτή των ναυτιλιακών χωρών απέβλεψε στην βελτίωση των οικονομικών όρων λειτουργίας των πλοίων και στην δημιουργία γενικά ευνοϊκών συνθηκών ανταγωνιστικότητας, παραγόντων που βοηθούν στην ανάσχεση της φυγής και της ζήτησης ασφαλέστερου καταφυγίου από τους πλοιοκτήτες στις σημαίες εύκολίας τις δύσκολες στιγμές.

Η στρατηγική αυτή διευκολύνθηκε

μοναδικά στην προκειμένη περίπτωση από την σχετικά πρόσφατη επικράτηση στον χώρο της ναυτιλίας της ελεύθερης κυκλοφορίας και προσφοράς εργασίας.

Η ναυτιλία που κινείται σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης για να εκτελέσει το μεταφορικό της έργο, εκμεταλλευόμενη την εξυπηρέτηση του διεθνούς κεφαλαίου, επωφελήθηκε επανειλημμένα από την χρησιμοποίηση του διαθέσιμου αυτού πλεονεκτήματος που ελεύθερα παρέχουν τα νηολόγια εύκολιας.

Η παροχή της ευχέρειας χρησιμοποίησης σε πολύ υψηλό ποσοστό χαμηλόμισθων και φθηνών αλλοδαπών ναυτικών που προσφέρεται από το σύνολο των χωρών του τρίτου κόσμου και η προσαρμογή της σύνθεσης του πληρώματος των πλοίων στα επίπεδα που επιτρέπει η σύγχρονη τεχνολογία (αυτοματισμός) υπήρξαν τα αντιπροσωπευτικά μέσα για την πραγματοποίηση του επιδιωκόμενου σκοπού.

Τά ωφέλιμα για την επιχείρηση τεχνικά αυτά πλεονεκτήματα παρά τις ποικίλες αντιδράσεις που εγέρθηκαν, τελικά υιοθετήθηκαν, με διάφορες παρεκλήσεις, από το σύνολο των ναυτιλιακών χωρών και αποτέλεσαν αντικείμενο εύρυθμης εφαρμογής. Για να βελτιωθεί όμως και ενισχυθεί ακόμη περισσότερο το ευνοϊκό περιβάλλον και η αποτελεσματικότητά τους επινοήθηκαν και προστέθηκαν σ' αυτά και άλλα συμπληρωματικά μέτρα και κίνητρα.

Σε όρισμένες ναυτιλιακές χώρες δπου ισχύει και εφαρμόζεται η πολιτική της ενιαίας αντιμετώπισης της ποντοπόρας και της εσωτερικής ναυτιλίας, τα μέτρα αυτά ευνόησαν και τους δύο αυτούς κλάδους, αλλά ιδιαίτερα χρήσιμα υπήρξαν για την χειμαζόμενη ποντοπόρα ναυτιλιακή επιχείρηση και κυρίως εκκίνη των ελεύθερων φορτηγών.

Μεταξύ των συμπληρωματικών μέ-

τρων περιλαμβάνονται η δραστηριτική μείωση της φορολογίας, η ελάττωση των τελών νηολόγησης, η απελευθέρωση συναλλαγματικών περιορισμών και υποχρεώσεων, οι δασμολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις προς επιχειρήσεις και πληρώματα, οι διοικητικές μεταρρυθμίσεις κ.α. Χώρες με αναπτυγμένη οικονομία και έκτετατα γεωπολιτικά και στρατηγικά συμφέροντα προχώρησαν σε ουσιαστικότερες παρεμβάσεις με την μορφή παροχής οικονομικών ενισχύσεων και επιδοτήσεων προς τους σημαντικότερους κλάδους της ναυτιλιακής τους υποδομής. Τό όχι και τόσο άθωο αυτό μέτρο στις περιπτώσεις κατάχρησης όπως είναι γνωστό προκαλεί και ύπονομεύει τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, αφού έχει σά συνέπεια είτε την μείωση του ναύλου που διαταράσσει την οικονομική ισορροπία, είτε αποτελεί συντελεστή της αύξησης της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Για τις χώρες αυτές τα οικονομικά τεχνάσματα και οι άλλοι οικονομικοί συνδυασμοί για την αποφυγή της χρεωκοπίας θεωρούνται μέτρα αναποτελεσματικά και άτελη για ποικίλους λόγους, βασικότερους των οποίων η οικονομική εύρωστιά και υπερπροσφορά των επιχειρήσεων.

Κύρια επιδίωξη και στόχος της πολιτικής των ναυτιλιακών χωρών την περίοδο αυτή υπήρξε η επιβίωση και συντήρηση της ναυτιλίας, η σταθεροποίηση της συμμετοχής της στην παραγωγή του εθνικού εισοδήματος, ο ποιοτικός εκσυγχρονισμός, η αριθμητική και ποσοτική διατήρηση του εμπορικού στόλου και η εξασφάλιση και διατήρηση εκπαιδευμένου του απαραίτητου ανθρώπινου δυναμικού για την επάνδρωση των εμπορικών τους στόλων. Τα παραπάνω μέτρα, ενώ σε περίπτωση όμαλων οικονομικών συνθηκών θα ήταν αντικείμενο τουλάχιστον μεσοπρόθεσμης και προσεκτικής μελέτης, εξ αίτιας των πιε-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



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



Sole Agents for
MITSUI LINES K.K. YOKOHAMA JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
INTERNATIONAL CC

οτικών οικονομικών συνθηκών και της σύγχυσης που προκλήθηκε, πρέπει να θεωρηθεί ότι υπήρξαν αποτέλεσμα έπειγουσών διεργασιών και έκτιμησης. Τό γεγονός αυτό λαμβανομένου υπόψη και του δεδομένου της έσπευσμένης εφαρμογής τους μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι δεν συνιστούν έγγυση για την επιτυχημένη τους έκδοση, πολύ δε περισσότερο για την αποτελεσματικότητά τους και την θετική προσφορά τους στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ειδικότερα για την ποιοτική αξία των μέτρων και τό χρόνο εφαρμογής τους σημαντικό ρόλο έπαιξε η συνεργασία των άμεσα ενδιαφερομένων παραγόντων της ναυτιλίας, κυρίως έφοπλιστών και ναυτικών αλλά και άλλων ενδιαφερομένων με συναφή συμφέροντα κλάδων όπως Τραπεζών, ασφαλειών, ναυπηγείων κλπ.

Πιο σημαντικός επίσης υπήρξε στην όλη υπόθεση ο ρόλος του κρατικού παράγοντα. Πέρα από την αναζήτηση, έπεξεργασία, μελέτη και διαμόρφωση των μέτρων, τό κράτος έλέγχοντας την κατάσταση επέλεξε και τις προτεραιότητες και υπήρξε ο ρυθμιστής στην έκδοση των αντίτιθεμένων συμφερόντων των δύο άμεσα ενδιαφερομένων παραγόντων της ναυτιλίας (έφοπλιστών ναυτικών) στις περιπτώσεις εκείνες που αυτό κρίθηκε αναγκαίο.

Γενική παραμένει όμως η έντύπωση όπως προέκυψε από την σχετική έρευνα ότι τά μέτρα αυτά δεν υπήρξαν ούτε νέα ούτε πρωτότυπα. Ήταν γνωστά και είχαν σε κάποιο βαθμό και έκταση εφαρμοστεί στο παρελθόν, είτε μεμονωμένα είτε σαν δέσμες μέτρων στα πλαίσια της ναυτιλιακής πολιτικής μελών της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας.

Παράλληλα όπως συμβαίνει συνήθως σε περιόδους ύφεσης, ή άσχημη ψυχολογική κατάσταση που δημιουργήθηκε και ή έλλειψη της απαιτούμενης ήρεμίας, νημφαλιότητας και ψυχραιμίας αλλά και ή ανεπάρκεια ώριμότητας και ιστορικής ευθύνης οδήγησε αριθμό χωρών σε προστατευτικές διεργασίες και ενέργειες διαφύλαξης φορτίων υπέρ της Έθνικής σημαίας και αποκλεισμού της ξένης από τις μεταφορές. Αυτό πραγματοποιήθηκε είτε με μονομερείς πράξεις, είτε με διμερείς συμφωνίες είτε με διάφορες διακρίσεις σε βάρος τρίτων σημαίων ή φορτίων διά της επιβο-

λής τελών, δασμών, παρενοχλητικών έλέγχων κλπ., είτε ακόμα με την συστηματική έφαρμογή στις έμπορικές συναλλαγές της πολιτικής αγοράς με ρήτρα FOB και πώλησης με ρήτρα CIF με προκαθορισμό της σημαίας και των συναφών υπηρεσιών. Οί αντιδράσεις αυτές θεωρούνται ένστικτώδεις και συνιστούν αλόγιστες ακρότητες που είναι επηρεασμένες από βιώματα του παρελθόντος με κίνητρα τό άκρατο συμφέρον και τόν ύπολογισμό.

Ή στείρα αυτή αντιμετώπιση συνδιάστηκε σε όρισμένες περιπτώσεις και με αντίστοιχα προστατευτικά μέτρα στο διεθνές έμπόριο σαν να έπρόκειτο για καθαρά έσωτερική τους ανεξάρτητη υπόθεση, που δεν επηρεάζει και δεν επιδεινώνει τις παγκόσμιες οικονομικές σχέσεις.

Τά φαινόμενα αυτά του αυξανόμενου προστατευτισμού έστω και περιορισμένα στον αριθμό είναι θλιβερά κατάλοιπα ενός αναχρονιστικού και εξαιρετικά επικίνδυνου οικονομικού συστήματος που ύπονομεύει την έλευθερία του έμπορίου, την αγορά των μεταφορών και την παγκόσμια ειρήνη, αφού οδηγούν σε αντίμετρα, οξύτατο ανταγωνισμό και επικίνδυνη πόλωση.

Οί ρυθμίσεις αυτές είναι γνωστό ότι στο παρελθόν μαζί με άλλες διάφορες οδήγησαν στις δύο καταστροφικές και αίματηρές παγκόσμιες συγκρούσεις.

Θεωρείται χρήσιμο να αναφερθούν επίσης εδώ και όλες εκείνες οι περιπτώσεις που από την σύγχυση που προκαλεί ή κρίση έξωθούν την παραβίαση με άθέμιτα μέσα συμφωνημένων πλαισίων δράσης της ναυτιλίας ή γενικά παραδεικτών άρχων όμοιόμορφης άσκησης που έχουν καθιερωθεί από την μακρόχρονη πρακτική.

Στήν προκειμένη περίπτωση ή συνεργασία των κυβερνήσεων των ναυτιλιακών χωρών στα πλαίσια διεθνών οργανισμών για την επισήμανση και προσφυγή τέτοιων μεμονωμένων αλλά ευαίσθητων περιπτώσεων έχει αποδειχθεί ότι είναι όχι μόνο σκόπιμη, αναγκαία και χρήσιμη, αλλά έπιβεβλημένη. Τή δυσάρεστη και ένοχλητική αυτή εικόνα στην οικονομία των θαλάσσιων μεταφορών δεν μπόρεσε να έκτονώσει και άνακουφίσει ούτε ή τακτική της διάλυσης πολυάριθμων παρήλικων και αντιοικονομικών πλοίων, ούτε τό μέτρο του άκούσιου προσωρινού παροπλισμού έκ μέρους των επιχειρήσεων, ούτε τά φαι-

νόμενα της ύποκατάστασης έξειδίκευσης και μερικής κατάτμησης με νέους τύπους πλοίων που μεταβάλλουν τόν ένιαίο χαρακτήρα της αγοράς, ούτε τά συνηθισμένα ή έκτακτα ναυτικά άτυχήματα.

Ή χρονικά μακρόβια ευημερία που είχε προηγηθεί της κρίσης είχε ήδη δημιουργήσει στον ναυτιλιακό χώρο την ψευδαίσθηση της ασφάλειας και την ψυχολογική εκείνη ευφορία για υπερεπενδύσεις και κέρδη που είχαν σαν συνέπεια στην υπερβολική διόγκωση της προσφερόμενης χωρητικότητας παγκόσμια.

Ένα σημείο πολύ σημαντικό που θά πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη και να συγκεντρώσει την προσοχή και της επισημονικής έρευνας είναι ότι στα πλαίσια της ναυτιλιακής πολιτικής της παρούσας περιόδου τά μέτρα άνακούφισης, ένθάρρυνσης και άναζωογόνησης που λήφθηκαν, έπιβλήθηκαν έκτός έλάχιστων εξαίρέσεων με την χρησιμοποίηση ενός τρόπου άνορθόδοξου, άσυνήθιστου και άπρόβλεπτου για την διεθνή πρακτική, που αϊφνιδίασε.

Στήν προκειμένη περίπτωση οί ναυτιλιακές χώρες βασικά οί Εύρωπαϊκές, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά άναπτυγμένες, έκμεταλλεύτηκαν τό τέχνασμα του νηολογίου ευκαιρίας που ύποτίθεται ότι έπίσημα τουλάχιστον βρισκόταν υπό διωγμό.

Ή ένέργεια αυτή φαίνεται ότι πραγματοποιήθηκε άνεξάρτητα και χωρίς να έχει προηγηθεί κάποια προηγούμενη συνεννόηση ή συμφωνία μεταξύ τους.

Με τόν τρόπο αυτό έμφανίζεται στο διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο μία νέα μορφή νηολογίου ιδιότυπου και ιδιόμορφου. Ή ιδιομορφία του αυτή όφείλεται στο γεγονός ότι είναι δημιούργημα των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών και ότι συνδιάζει τις άπλουστεύσεις και τά πλεονεκτήματα των σημαίων εύκολίας με τις έγγυσεις και τό κύρος των παραδοσιακών νηολογίων των ναυτιλιακών αυτών χωρών.

Τά βασικά χαρακτηριστικά των νέων νηολογίων σε γενικές γραμμές έχουν ως έξής: Άπλή γρήγορη και οικονομική διαδικασία νηολόγησης, άπαλλαγμένη από γραφειοκρατικούς τύπου.

Έλευθερία επάνδρωσης των πλοίων με άλλοδαπούς ναυτικούς, σε όλες τις θέσεις και βαθμίδες της ιεραρχίας, χαμηλόμισθους που άμείβονται με τά μισθολόγια των χωρών προέλευσής των,

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517
FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

μετά από ειδική συμφωνία με αυτές.

Στήν περίπτωση αυτή υπάρχει ή ευχέρεια συμμετοχής και ύπρκων του κράτους μικρότερη ή μεγαλύτερη.

Δραστική μείωση του αριθμού της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου ή την έκταση αυτοματισμού που διαθέτει.

Φορολογικές και δασμολογικές απαλλαγές εισοδημάτων και εισαγωγών και μειώσεις από τέλη δικαιώματα και πάσης φύσεως επιβαρύνσεις σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ναυτικούς.

Δυνατότητα προσέλευσης στο νηολόγιο και ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλοδαπών συμφερόντων.

Διοικητικός μηχανισμός κατάλληλος και επαρκής για να επιβάλλει και επιβλέπει τις αναγκαίες εθνικές και διεθνείς ρυθμίσεις στους ευαίσθητους τομείς ασφάλειας πλοίων, πρόνοιας ναυτικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.

Με την αποδοχή, υιοθέτηση και καθιέρωση των αρχών αυτών των σημειών ευκαιρίες από τις παραδοσιακές χώρες και μάλιστα σε έντυπωσιακή έκταση, δημιουργήθηκε μία πληθώρα νέων νηολογίων αφού οι χώρες αυτές έσπευσαν να ιδρύσουν ένα ή περισσότερα νέα νηολόγια, δημιουργώντας έτσι ένα ευνοϊκό περιβάλλον για τους εθνικούς πλοιοκτήτες.

Έδαφικά τα νηολόγια αυτά βρίσκονται μέσα στα όρια της κυριαρχικής εξουσίας της χώρας, ενώ το ειδικό καθεστώς που έχει θεσπιστεί καθορίζει τις εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες που περιέχει. Οι ρυθμίσεις αυτές που προβλέπονται είναι ανεξάρτητες από εκείνες των παλαιών νηολογίων που εξακολουθούν να υπάρχουν και να ισχύουν.

Τά νέα νηολόγια με περισσότερα ή λιγότερα κοινά χαρακτηριστικά και ευκαιρίες συνυπάρχουν και λειτουργούν παράλληλα με τα υπαρκτά εθνικά, ιδρύοντας ένα νέο θεσμό στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας και ένα νέο καθεστώς με την δημιουργία μίας καινούργιας μορφής αγοράς.

Η αγορά αυτή εξετάζομενη από πλευράς περιεχομένου των νηολογίων

βλέπουμε ότι αποτελείται σήμερα:

α. Από τα νηολόγια των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών τα οποία χωρίς να έχουν υποστεί καμιά μεταβολή εξακολουθούν να υπάρχουν και να λειτουργούν όπως κατά το παρελθόν.

β. Τα νηολόγια των παραδοσιακών χωρών που εξαιτίας της κρίσης υιοθέτησαν νέα ναυτιλιακή στρατηγική που αποβλέπει στην ελαχιστοποίηση των πλεονεκτημάτων που προσφέρονται από τις σημαίες ευκολίας με την ένισχυση του περιεχομένου τους με ευνοϊκές ρυθμίσεις και κίνητρα. Στήν περίπτωση αυτή συγκαταλέγεται η Ελλάδα.

γ. Τα νηολόγια των σημαίων ευκολίας τόσο τα παλαιά όσο και τα νέα που εξακολουθούν να δημιουργούνται από χώρες που δεν έχουν ναυτιλία για λόγους καθαρά εισοδηματικούς.

δ. Τα νέα νηολόγια που δημιουργούν οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες.

Η τελευταία αυτή κατηγορία μπορεί να υποστηριχθεί ότι είναι διπλής μορφής γιατί αποτελείται:

1) Από τα νηολόγια των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών που ίδρυσαν σε υπερπόντια έδαφη τους και περιλαμβάνουν ολόκληρο σύστημα ευνοϊκών ρυθμίσεων και κινήτρων.

2) Από τα νηολόγια των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών που μέσα στον κύκλο των ευνοϊκών ρυθμίσεων και κινήτρων παρέχουν και την ευχέρεια έγγραφης σ' αυτά και πλοίων άλλοδαπής πλοιοκτησίας και συμφερόντων. Έτσι παρουσιάζεται στην παγκόσμια αγορά ο πολλαπλασιασμός του αριθμού των νηολογίων από ενός των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών αφού ορισμένες από αυτές ίδρυσαν περισσότερα από ένα θυγατρικά και αφετέρου των σημειών ευκολίας που εξακολουθούν να δημιουργούνται.

Η έντυπωσιακή αυτή αναθεώρηση και αναδιπλωση στην πολιτική για την αντιμετώπιση της κρίσης πραγματοποιήθηκε χωρίς συναισθηματικές αναστολές, υποταγή σε δόγματα, άρχες ή επιρροές που προέρχονταν από την εκ διαμέτρου αντίθετη στρατηγική του παρελθόντος, που έδειχνε ότι δεν ανεχόταν

τόν θεσμό των σημαίων ευκολίας και απέβλεπε στην εξάλειψή τους.

Συνεπέστερα σε σχέση με την πολιτική τους του παρελθόντος θα φαινόταν τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη αν υιοθετούσαν μία στρατηγική που να αποβλέπει στην ελαχιστοποίηση των πλεονεκτημάτων που προσφέρονται από τις σημαίες ευκολίας. Ανάλογο μέτρο είχε πάρει η Ελλάδα το 1957 προσφέροντας φορολογικά και άλλα πλεονεκτήματα στο Έλληνικό πλοίο για να το προσελκύσει στο Έθνικό νηολόγιο που ήταν διεσπαρμένο στις σημαίες ευκολίας. Στα μέτρα εκείνα περιλαμβάνονταν ακόμα και η υιοθέτηση κινήτρων για συγκεντρώνση κεφαλαίων για επενδύσεις στην Έλληνική σημαία. Συμπληρωματικά μέτρα λήφθηκαν πάλι πρόσφατα για την αντιμετώπιση από την Έλληνική ναυτιλία της ναυτιλιακής κρίσης, χωρίς όμως να έχουν ολοκληρωθεί, αφού το θέμα της ανταγωνιστικότητας τοποθετείται πλέον πάνω σε νέα βάση, ύστερα από τις ραγδαίες εξελίξεις στο χώρο των νηολογίων.

Υπήρξαν όμως ορισμένοι καθοριστικοί παράγοντες που επηρέασαν μεταξύ άλλων τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες να υιοθετήσουν την ιδέα δημιουργίας της νέας μορφής νηολογίων.

Οι λόγοι αυτοί τελικά επικράτησαν γιατί διευκόλυναν με τρόπο πρακτικό την αντιμετώπιση των συνθηκών της κρίσης σε αντίθεση με το άκαμπτο και αυστηρό καθεστώς των Έθνικών νηολογίων που δεν επέτρεπε παρεκλίσεις.

Μεταξύ των παραγόντων αυτών, που μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες σε έσωτερικούς ή εθνικούς και έξωτερικούς ή διεθνείς μνημονεύονται οι σπουδαιότεροι:

Α) ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ — ΕΘΝΙΚΟΙ

α. Το υψηλό κόστος απόκτησης των πλοίων και οι οικονομικά δυσμενείς όροι εκμετάλλευσής τους που από ικανό χρόνο προβλημάτιζαν την οικονομία των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών.

β. Η αδυναμία του νομικού καθεστώ-

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



NAFTOMAR Head office

NAFTOMAR SHIPPING & TRADING CO
252-254 Kifissias Avenue,
GR 15231-Halandri
Athens - Greece
TEL.: (01)6472041
TELEX: 218541/218222/218039 NAFT GR
FAX: 6472944

NAFTOMAR World wide

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, Av. des Champs-Élysées
75008 Paris-France
TEL.: (1)43.59.14.33
TELEX: 640641CHEMGAZ/640695 NAFTMAR
FAX: 45632200

MARGAS INTERNATIONAL CORPORATION
3310 Ponce de Leon Boulevard
Coral Gables, Florida 33134-U.S.A.
TEL.: (305) 4460660
TELEX: 264145 MGAS

NAFTOMAR AGENCIES ROTTERDAM B.V.,
POB 867 - 3160 ab RHOON
ANTH VAN HOBOKENSFRAAT 14
3161 KS RHOON Holland
Tel.: (1890) 13222
Telex: 62004 CChem nl



τος των παραδοσιακών νηολογίων να σταματήσει την άνευρη διασάφηση παρακμή της τελευταίας 10ετίας καθώς και τις συνέπειες της κρίσης που την επιτάχυνε και η ανάγκη λήψης νέων μέτρων και ριζοσπαστικών λύσεων και αποφάσεων για να βγούν από το αδιέξοδο και να αναζωογονηθούν.

γ. Η άκαμπτη στάση και σταθερή άρνηση των εθνικών συνδικαλιστικών οργάνων και ναυτικών για διαπραγμάτευση, μεταβολή και απελευθέρωση του καθεστώτος επάνδρωσης του εθνικού νηολογίου.

δ. Η επίδειξη αντίθετα ανοχής και υποχωρητικότητας εκ μέρους των υπόψη συνδικαλιστικών οργάνων στην καθιέρωση ελεύθερου καθεστώτος επάνδρωσης και μείωσης του αριθμού σύνθεσης στη νέα μορφή νηολογίων που ιδρύθηκαν, κάνοντας έτσι ένα ρεαλιστικό έλλογμο και δίνοντας μία διέξοδο στην υπόθεση απορρίπτοντας έντεχνα κάθε στείρα άρνηση.

ε. Η κυριαρχία σε υπερπόντια εδάφη και άλλες γεωγραφικά απομακρυσμένες κτήσεις, που επέτρεψαν να αξιοποιηθεί η ιδέα της ίδρυσης νέων νηολογίων, όταν εμφανίστηκαν οι πρώτες αντιδράσεις κατά της μεταβολής του παραδοσιακού καθεστώτος νηολόγησης που υπήρχε, με την χρησιμοποίησή τους σαν έδρων λειτουργίας των νέων νηολογίων.

Β) ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ — ΔΙΕΘΝΕΙΣ

α. Η συγκαταβατικότητα και η χαλαρότητα της πολεμικής των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών απέναντι στο θεσμό των σημαιών ευκολίας κατά το παρελθόν και η De Facto αναγνώρισή τους με την έμμεση παραδοχή της θετικής προσφοράς τους στην υπόθεση της παγκόσμιας οικονομίας. Τα νηολόγια ευκαιρίας είναι γνωστό ότι έδωσαν ασυλο και συνέβαλαν στην επιβίωση πολυάριθμων ναυτιλιακών επιχειρήσεων ακόμη και εκείνων των ΗΠΑ κάτω από το καθεστώς ασυδοσίας.

β. Η αδυναμία των αναπτυσσόμενων χωρών να αντιδράσουν αποτελεσματικά και με την πολεμική τους να εξαφανίσουν τα νηολόγια ευκαιρίας, χρησιμοποιώντας σαν βασικό επιχείρημα ότι αποτελούν εμπόδιο ανάπτυξης της ναυτιλίας τους. Η πολιτική αυτή είχε σαν κύρια συνέπεια και την De Jure αναγνώριση των σημαιών ευκαιρίας το 1986 με την υπογραφή της διεθνούς συνθήκης

περί δρων νηολόγησης πλοίων. Έπισημαίνεται ότι για την θέση της σε ισχύ απαιτείται να υπογραφεί από 40 χώρες που καλύπτουν το 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας και μέχρι τώρα την έχουν υπογράψει μόνο 13 που καλύπτουν το 7%.

Γ. Από άλλη σκοπιά εξεταζόμενος ο άγνωνας αυτός έναντι των νηολογίων ευκολίας είχε επιδράσεις ευεργετικές επάνω στο ίδιο θεσμό αφού τον πίεσε να μειώσει σε κάποιο βαθμό τα άρνητικά στοιχεία που παρουσίαζαν και σχετίζονταν με την ασφάλεια των πλοίων, τις συνθήκες απασχόλησης των πληρωμάτων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση.

γ. Η αδιαφορία και η απάθεια που αντιμετώπισαν αρχικά την διαμορφούμενη νέα κατάσταση στο διεθνή όριζοντα από την δημιουργία των νέων νηολογίων των ναυτιλιακών χωρών κλάδοι συναφείς όπως ο ασφαλιστικός και τραπεζικός.

Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω παραγόντων που επέδρασαν ήταν τα νεοφανή νηολόγια των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών να πάρουν πρωτοφανή εξάπλωση. Αναφορικά με τον νέο αυτό θεσμό διαπιστώνεται ότι αριθμός ναυτιλιακών χωρών δεν φαίνεται να έχει ακόμη ολοκληρώσει τις διαδικασίες διαμόρφωσης των καινούργιων νηολογίων. Προφανώς εξετάζεται με ιδιαίτερη επιμέλεια η έκταση και το περιεχόμενο των διευκολύνσεων και γενικά τα πλεονεκτήματα που θέλουν να περιλάβουν και να περιέχουν. Ανεξάρτητα από την προσωρινή αυτή εκκρεμότητα που υπάρχει και που σε κάποιο χρόνο στο μέλλον θα τερματισθεί, τα νέα νηολόγια που έχουν πάρει ήδη την τελική τους μορφή, έχουν βαπτισθεί με μία εκτεταμένη ποικιλία ονομάτων. Κάτι αντίστοιχο είχε συμβεί παλαιότερα με τα νηολόγια ευκολίας.

Τό γεγονός αυτό φανερώνει την προσπάθεια που καταβάλλεται ώστε με την ονομασία τους να αποδίδεται πιο επιτυχημένα το περιεχόμενο και ο σκοπός που επιδιώκουν για να είναι ευδιάκριτα μέσα στην αγορά των νηολογίων.

Με τους όρους Διεθνή ή Άνοικτα τονίζεται η ιδιαιτερότητα που τα διακρίνει επειδή εκτός από τα διάφορα κίνητρα και πλεονεκτήματα που περιλαμβάνουν παρέχουν την δυνατότητα έγγραφης σ' αυτά και οποιουδήποτε πλοίου άλλοδαπών συμφερόντων. Η ιδιότητα αυτή φαίνεται ότι αποτελεί κοινό χαρακτηρι-

στικό με τα νηολόγια των σημαιών ευκαιρίας. Στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγεται το Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας που λειτουργεί από τον Ιούλιο του 1987 με έδρα στο Μπέργκεν. Με τους όρους «Εθνικά υποκατάστατα», «θυγατρικά», «υπερπόντια», «προνομιακά», κ.λ.π. χαρακτηρίζονται τα νέα νηολόγια που ιδρύονται από τις ναυτιλιακές χώρες στις διάφορες υπερπόντιες κτήσεις τους και περιλαμβάνουν όλες εκείνες τις ειδικές ρυθμίσεις και τα κίνητρα που ευνόουν τον επαναπατρισμό των Εθνικών εμπορικών στόλων στο νέο νηολόγιο από τις σημαίες ευκολίας που είχαν καταφύγει.

Στη δεύτερη αυτή κατηγορία συγκαταλέγονται το νηολόγιο της Γαλλίας στο νησί Κερκελέν, της Βρετανίας στο νησί Μάν, της Ολλανδίας στις Άντιλλες και του Λουξεμβούργου. Στο μεταξύ σχεδιάζουν την ίδρυση δεύτερου νηολογίου η Γιουγκοσλαβία, η Δ. Γερμανία, η Δανία, οι ΗΠΑ, η Ισπανία, ο Καναδάς, η Πορτογαλία, η Φινλανδία και στην Άπω Ανατολή η Ιαπωνία. Μία γενική παρατήρηση για τις δύο υπόψη κατηγορίες θυγατρικών νηολογίων είναι ότι η υπόθεση αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη και κατά συνέπεια οι όροι που χαρακτηρίζουν τις δύο αυτές κατηγορίες θα συγχέονται μεταξύ τους μέχρις ότου καθιερωθεί και επικρατήσει διεθνώς ο όρος εκείνος που θα αποδίδει το συγκεκριμένο καθεστώς.

Παράλληλα με την ίδρυση των νέων νηολογίων οι ενδιαφερόμενες χώρες έχουν αποδυθεί σε ένα έντονο άγωνα διαφήμισης τόσο στο εσωτερικό όσο και στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, προβάλλοντας τα πλεονεκτήματα που παρέχουν και καλούν τους πλοιοκτήτες να τα προτιμήσουν. Αυτό ισχύει ειδικότερα για τη Νορβηγία που ίδρυσε το θυγατρικό διεθνές νηολόγιο με το όποιο προσπαθεί να προσελκύσει εκτός από την Έθνική πλοιοκτησία και πλοία άλλων χωρών. Για να ενισχύσει την αξιοπιστία του νέου αυτού διεθνούς νηολογίου και για να αποφύγει τον χαρακτηρισμό του σαν ευκολίας, σύμφωνα με την νομοθεσία που το διέπει, επιβάλλει η επάνδρωση των πλοίων να είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Έργασίας και των αντίστοιχων του IMO για θέματα ασφάλειας των πλοίων. Έξ αιτίας της ευαισθησίας που υπάρχει παγκόσμια για το αντικείμενο αυτό εξουσιοδότησε τον Βρετανικό Νηογνώμονα για τον έλεγ-

AEGEAN OCEANIC S.A.

**12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS**

**TELEX. 21-3845/8 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271**

χο των πλοων που είναι νηολογημένα στο Ν.Ι.Σ. Η εξουσιοδότηση αυτή άσφαλώς σταθεροποιεί την θέση του. Μέσα στους έλέγχους περιλαμβάνει τον έλεγχο της εφαρμογής των διεθνών ναυτικών συμβάσεων που έχει επικυρώσει ή χώρα αυτή καθώς και την εφαρμογή όλων των Νόμων και Κανονισμών της Νορβηγίας που ισχύουν στα πλοία αυτά. Οι κανονισμοί αυτοί αφορούν τη Σύμβαση «περί γραμμής φορτώσεως», την SOLAS και το Πρωτόκολλο του 1978 με τις τροποποιήσεις του 1981 και 1983, την Σύμβαση της MARPOL 1973-78, τον κανονισμό περί αποφυγής συγκρούσεως, τη Σύμβαση περί καταμετρήσεως του 1969 και τις Συμβάσεις του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας αρ. 92 και 144. Μεταξύ των πλεονεκτημάτων που παρέχει το ΝΙΣ περιλαμβάνονται:

α) Χαμηλό τέλος νηολόγησης αρκετό για την κάλυψη των δαπανών της διοίκησης του συστήματος.

β) Καταργεί την Έθνικότητα για τους Άξιωματικούς και τα πληρώματα που επανδρώνουν τα πλοία αυτά.

γ) Παρέχει δυνατότητες νηολόγησης στο Όσλο και σε παραρτήματα ανά τον κόσμο.

δ) Επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να συνάπτουν ελεύθερα συμφωνίες για την πληρωμή των πληρωμάτων στα πλαίσια της Νορβηγικής νομοθεσίας είτε της νομοθεσίας της Έθνικότητας των πληρωμάτων.

ε) Έξαιρεί από τη φορολογία εισοδήματος τις εταιρίες περιορισμένης ευθύνης και τις όμορρυθμες, ΟΧΙ όμως τις ανώνυμες.

στ) Έξαιρεί τα πληρώματα των πλοίων αυτών από τη φορολογία εισοδήματος.

ζ) Δεν προβλέπει την ύπαρξη ελάχιστου ποσού κεφαλαίου για την πραγματοποίηση της νηολόγησης, επιβάλλει όμως την παρουσία εκπροσώπου στην Νορβηγία καθώς και την πρακτόρευση από Νορβηγική εταιρία. Τέλος δεν επιτρέπει την νηολόγηση σε πλοία έσωτερικής ναυσιπλοΐας, έπιβατικής ναυσιπλοΐας και πλωτά ναυπηγήματα. Μετά

άνωτέρω πλεονεκτήματα που προσφέρει το νέο Νορβηγικό νηολόγιο παρουσιάζεται στο διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο σαν σύστημα έξυπνο, απλό και εύελικο που υπόσχεται να επαναπατρίσει όχι μόνο τα Νορβηγικής πλοιοκτησίας πλοία, αλλά να προσελκύσει και άριθμό πλοίων ξένης πλοιοκτησίας. Το τελευταίο σημείο είναι εκείνο που τό φέρνει αντιμέτωπο με τα συμφέροντα των άλλων ναυτιλιακών χωρών και των χωρών σημαίων εύκολιας άφου προσπαθεί να ίσοροπήσει μεταξύ παροχής ύψηλης ποιότητας υπηρεσιών και ανταγωνιστικότητας.

Έξ αιτίας της κατάστασης που έχει δημιουργηθεί ή παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, ή οποία παρουσίαζε κάποιο είδος ήρεμίας και έσωτερικής συνοχής, έάν εξαίρει κανείς τό πρόβλημα των σημαίων εύκολιας και όρισμένες παρεκλίσεις προς τον προστατευτισμό, στην παρούσα φάση φανερώνει σημεία έντασης. Τό γεγονός αυτό διαπιστώνεται άμέσως άφου κάθε χώρα παρακολουθεί με έντονο ενδιαφέρον την εξέλιξη των πραγμάτων για να διαπιστώσει την έκταση και τό βαθμό των μεταβολών και παίρνει μέτρα για να προστατεύσει τα συμφέροντά της. Ήδη ή Λιβερία και ό Παναμάς, τά μεγαλύτερα νηολόγια στο χώρο των σημαίων εύκολιας, αντιδρώντας ανταγωνιστικά άπέναντι στον κίνδυνο που διαγράφουν τά νέα διεθνή νηολόγια, τά θυγατρικά και τά καινούργια νηολόγια εύκολιας που έμφανίζονται, πήραν διάφορα μέτρα ένίσχυσης και διατήρησης της θέσης τους στην άγορά με κυριότερο την μείωση των τελών νηολόγησης. Χωρίς να ύστερούν και τά υπόλοιπα. Άκόμη βλέπουν τό φώς της δημοσιότητας άρθρα με δηλώσεις και άσκηση άυστηρής κριτικής έκ μέρους ύπεύθυνων παραγόντων των σημαίων εύκολιας εναντίον τόσον των νέων που δημιουργούνται όσο και των νέων θυγατρικών νηολογίων άνοικτών και μή. Έπιπλέον για να ένισχύσουν τη θέση τους διεθνώς έπικαλούνται την στατιστική άτυχημάτων, ή οποία παρουσιάζει χαμηλό ποσοστό άπωλειών που

τό θεωρούν θετικό στοιχείο για τό νηολόγιό τους.

Ένα άλλο μέσο τό όποιο χρησιμοποιείται στον έντεινόμενο άγώνα ανταγωνισμού και έπιβίωσης ή επικράτησης από τίς αναπτυσσόμενες χώρες και τίς σημαίες εύκαιρίας είναι ή παράλληλη νηολόγηση, όπου ή νηολόγηση bareboat άναστέλλει τη νηολόγηση του πλοίου από την άρχική σημαία όσο χρόνο διαρκεί ή ναύλωση.

Έδώ τό πλοίο ύψώνει την έθνική σημαία του ναυλωτή με όλες τίς νομικές και οικονομικές συνέπειες. Ή περίπτωση αυτή άναμένεται να κερδίσει μεγαλύτερο έδαφος στις προτιμήσεις των έφοπλιστών μετά την έγκριση της από τον ΟΗΕ.

Μιά άλλη περίπτωση που χρησιμοποιείται στον ανταγωνισμό που έντεινεται από τίς σημαίες εύκαιρίας είναι ή σύναψη ή άποφυγή σύναψης οικονομικής συμφωνίας με άλλες χώρες προκειμένου να βοηθήσουν τους έφοπλιστές να κινούνται ελεύθερα. Μπροστά στον κίνδυνο που διαγράφεται από την συρρίκνωση του νηολογίου άλλες ναυτιλιακές χώρες, όπως ή Ήταλία, αντιδρώντας με διαφορετικό τρόπο άπαγόρευσε με νόμο την φυγή των πλοίων προς άλλες σημαίες.

Στον έντεινόμενο άγώνα για την μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων έχει ριχτεί από τίς αναπτυσσόμενες ναυτιλιακές χώρες όχι μόνο ή χρησιμοποίηση φθηνών πληρωμάτων, αλλά και τό θέμα της μείωσης της σύνθεσης που κερδίζει όλο και περισσότερο έδαφος με την άνάπτυξη της τεχνολογίας. Ή εύχέρεια όμως αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλες τίς σημαίες με νέα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας. Ήδη ή Όλλανδία ψήφισε νόμο με τον όποιο περιορίστηκε ή σύνθεση του πληρώματος σε 16 άτομα για πλοία 9.000 τόννων, ένώ άλλες χώρες όπως ή Γερμανία, ή Σουηδία και ή Ήαπωνία έχουν έκπονήσει και έκτελούν πειραματικά προγράμματα για την μείωση του πληρώματος των άυτοματοποιημένων πλοίων. Άλλες όπως οι ΗΠΑ προβλη-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 21, ΤΗΛ. 530.347 — 530.374 — ΤΛΞ. 412125
ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ματίζονται από την πολυπλοκότητα του θέματος που παρουσιάζει όπως είναι γνωστό διαστάσεις οικονομικές, ασφαλείας, κοινωνικές, νομικές και πολιτικές που αναζητούν λύσεις σοβαρές και ε-ποικοδομητικές που να εξισορροπούν τα αντίτιθέμενα συμφέροντα στο έσω-τετικό μέτωπο και τον ανταγωνισμό στο έξωτετικό. Γενικά πάντως επικρατεί η αντίληψη ότι η διεθνοποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών από την χρησιμοποίηση των νέων νηολογίων και των σημαιών ευκολίας θα οδηγήσει με την πάροδο του χρόνου στην αμβλωση του παραδοσιακού δεσμού που υπάρχει μεταξύ της ναυτιλίας και της εθνικής οικονομίας και στην δημιουργία ενός νέου τύπου διεθνούς ναυτιλιακής εταιρείας.

Από τον ανταγωνισμό και την τάση των πλοιοκτητών να εκμεταλλευθούν παγκόσμια κάθε δυνατή οικονομία που προσφέρουν τα νηολόγια, οι αρχικά αδιάφοροι ναυτασφαλιστές ύστερα από όρισμένα ναυτικά ατυχήματα που συνέβησαν άρχισαν να υπολογίζουν σοβαρά την αριθμητική μείωση των πληρωμάτων αλλά και την ποιοτική του υποβάθμιση που έχει επιπτώσεις όπως υποστηρίζουν στην συντήρηση και την λειτουργία γενικότερα. Στους φόβους τους θα πρέπει να προστεθεί και το στοιχείο ανταγωνισμού που υπάρχει στην ασφαλιστική αγορά σε περίπτωση που παρατηρείται διαφωνία στο ύψος του ασφαλί-στρου και άλλες συναφείς λεπτομέ-ρειες.

Θεωρείται κατά συνέπεια απαραίτητη προϋπόθεση ή διατήρηση του ασφαλί-στρου σε χαμηλά επίπεδα και αυτό εί-ναι γνωστό ότι επιτυγχάνεται μόνο με την διατήρηση υψηλών στάνταρ πλοίων και πληρωμάτων. Αντιδρώντας συνε-πώς οι ναυτασφαλιστές στον ανταγωνι-σμό απειλούν με σύνταξη μαυροπινά-κων πλοίων άνοικτων και νηολογίων που δεν πληρούν δύο βασικές προϋπο-θέσεις, έλεγχο των πλοίων πρό της νηο-λόγησης και οργανωμένη ναυτιλιακή ύ-πηρεσία. Και όπως δηλώνεται τό 1/3 ά-πό τά 20 νηολόγια ευκολίας που υπάρ-χουν δεν πληρούν αυτές τις βασικές προϋποθέσεις. Έπιφυλακτική έπομέ-

νως θα πρέπει να δεχτούμε ότι θα είναι ή στάση των ναυτασφαλιστών απέναντι στην αύξηση των νηολογίων θυγατρι-κών και μή. Καί παρά τόν κίνδυνο πού έ-πικρέμαται γι' αυτούς από τόν μεταξύ τους ανταγωνισμό δέν θα διστάσουν να ύψώσουν τά ασφάλιστρα στά επίπεδα έ-ξασφάλισής τους. Φυσικά θα διατηρή-σουν όλα εκείνα τά γνωστά μέτρα και στοιχεία διαμόρφωσης των ασφαλί-στρων όπως μητρώο πλοιοκτήτη, μη-τρώο ζημιών πλοίου κ.λ.π. Η θέση τους όμως παρουσιάζει στοιχεία έποικοδο-μητικά άφου ένδιαφέρονται γιά τήν έξα-σφάλιση διεθνούς συνεργασίας σ' αυτό τόν τομέα.

Καί ό τραπεζικός όμως τομέας ό ό-ποιος χρηματοδοτεί τήν ναυτιλία, προ-κειμένου να έξασφαλίσει τά κεφάλαια πού επένδυσε ώθησε πολλούς έφοπι-στικούς οίκους πρός τίς σημαίες ευκαι-ρίας, γιά να μειωθεί τό λειτουργικό κό-στος των πλοίων και μέ τόν τρόπο αυτό να ύπάρξει οικονομικότερη έκμετάλ-λευση. Όσον άφορά τή στάση τους ά-πέναντι στά νέα νηολόγια πού δημιουρ-γούνται, πολλές Τράπεζες προτιμούν να συναλλάσσονται μέ τό καθεστώς των γνωστών σημαιών ευκαιρίας όπως τού Παναμά και της Λιβερίας παρά τίς άβέβαιες και άγνωστες νομικές ρυθμί-σεις των αναπτυσσομένων χωρών. Τό ι-διο όμως δίλημμα ύπάρχει και γιά τούς πλοιοκτήτες από τήν πληθώρα της άγο-ράς νηολογίων και των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων πού παρουσιάζουν.

Η ιδέα της δημιουργίας της καινούρ-γιας μορφής νηολογίων από τίς άνα-πτυγμένες ναυτιλιακές χώρες και ή τάση αύξησης των νηολογίων ευκολίας, έ-κτός από τόν σκληρό ανταγωνισμό πού αναμένεται να ύπάρξει, στο πρακτικό πεδίο δέν φαίνεται ότι θα μπορέσει να έπιλύσει τά προβλήματα της παγκό-σμιας ναυτιλίας. Η φυγή των πλοίων πρός τά ευκαιριακά νηολόγια ή ή έπι-στροφή στά θυγατρικά δέν μπορεί να λύσει ούτε τό πρόβλημα της πλεονά-ζουσας χωρητικότητας, ούτε να μειώσει τόν αυξανόμενο κρατικό παρεμβατισμό πού είναι προϊόν της κρίσης. Οι διαφο-ρές και ό ανταγωνισμός από επίπεδο έ-

πιχειρήσεων μέ τήν οικονομική ύφεση άρχισε να μετακινείται σε επίπεδο πολι-τειών και γραφειοκρατίας.

Έξαιτίας συνεπώς της διαφοράς νοο-τροπίας πού ύπάρχει μεταξύ τους άνα-μενεται διαφορετικός τρόπος αντιμεώ-πισης των γεγονότων στο μέλλον πράγ-μα πού δημιουργεί μεγάλο σκεπτικισμό και προβληματισμό.

Διαφορετικά σκέπτονται και ένερ-γούν οι έπιχειρηματίες και διαφορετικά οι πολιτικοί των κρατών και οι ύπάλλη-λοι της δημόσιας διοίκησης στους ό-ποιους μεταφέρθηκαν μηνύματα άγ-χους και άπελπισίας. Η άποψη αυτή εί-ναι πολύ σοβαρή και άφου τά κράτη ά-ποφάσισαν να παρέμβουν και να λύ-σουν τό πρόβλημα της επιβίωσης των ναυτιλιακών τους επιχειρήσεων μέ τό τέχνασμα των νηολογίων θα πρέπει να τό πράξουν μέ σύνεση και προσοχή. Ό-σον άφορά τά όφέλη από τό κόστος των πλοίων άφ' ενός μέν θεωρούνται προ-σωρινά, άφετέρου δέ μέ τήν άπαλλαγή φορολογίας έπιχειρήσεων και ναυτικών ένα μέρος των οικονομικών βαρών τό έ-πωμίζονται όπως προκύπτει τά κράτη. Άπό τήν άλλη πλευρά τά θυγατρικά νηολόγια θα έχουν σάν φυσική συνέ-πεια να αύξηθούν σε βάρος των έθνι-κών νηολογίων, τά όποια μέ τή πάροδο τού χρόνου θα συρρικνωθούν και ου-σιαστικά θα έξαφανισθούν, άφου όλοι οι πλοιοκτήτες των χωρών αυτών θα σπεύσουν να έπωφεληθούν από τίς ευ-νοϊκές ρυθμίσεις πού παρέχουν έγκατα-λείποντας τά παραδοσιακά έθνικά νηο-λόγια.

Παράλληλα μέ τόν τρόπο αυτό οι ά-ναπτυγμένες ναυτιλιακές χώρες θα έκ-παιδεύσουν και θα έξειδικεύσουν ένα μεγάλο αριθμό πληρωμάτων πού θα προέρχεται από τίς τρίτες χώρες.

Ένα από τά σοβαρότερα θέματα πού συνδέεται άμεσα και συνεχώς θα έπη-ρεάζει τίς τάσεις και έξελίξεις της ναυ-τιλίας και, πού έπαιξε σπουδαίο ρόλο τόσο κατά τήν διάρκεια της κρίσης όσο και μετά από αυτή άποτελεί ή ναυτική έργασία. Η θέση της είναι γνωστό ότι συνεχώς κλονίζεται τόσο από τήν εί-σβολή της τεχνολογίας πού μειώνει τίς

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.O.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

θέσεις εργασίας, όσο και εξ αιτίας των εναλλακτικών λύσεων που προσφέρονται στους έφοπλιστές όλου του κόσμου από την χρησιμοποίηση χαμηλόμισθων πληρωμάτων βασικά με την προσφυγή στις σημαίες ευκολίας και τις νέες θυγατρικές που δημιουργούνται.

Η θέση του διεθνούς ναυτεργατικού κινήματος πάνω στο σοβαρό αυτό θέμα εκτιμάται ότι για ικανό χρονικό διάστημα θα χαρακτηρίζεται από την διατήρηση κάποιας στάσης έφεκτικής άναμνησης μέχρις ότου εκδηλώσει ολοκληρωμένα τις προθέσεις του. Η αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται από την έκκρεμότητα που υπάρχει όσον αφορά την τελική διαμόρφωση των θυγατρικών και διεθνών νηολογίων και την άβεβαιότητα αναφορικά με τον χαρακτηρισμό τους και τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν ώστε να μη χαρακτηριστούν σαν ευκαιριακά.

Στά πλαίσια της ενημέρωσης των ενδιαφερόμενων η International Sippingk Federation εξέδωσε οδηγό διεθνών νηολογίων που περιλαμβάνει τις σημαίες και των δύο κατηγοριών και προειδοποιεί τους έφοπλιστές να μη σπεύσουν να μετανηολογήσουν τα πλοία τους βασιζόμενοι σε ανεπαρκείς συγκρίσεις τελών νηολόγησης και άλλων φαινομενικά έλκυστικών όρων και κινήτρων.

Γενικά εκτιμάται ότι η Διεθνής Όμοσπονδία μεταφορών πολύ δύσκολα θα μπορέσει να αντιδράσει στην νέα κατάσταση για τους παρακάτω λόγους:

α. Στην οργανική συνδικαλιστική της

σύνδεση με τις χώρες που έχουν ιδρύσει τα νέα διεθνή νηολόγια, οι ναυτεργατικές ενώσεις των οποίων είτε συνένεσαν, είτε δεν αντέδρασαν για την δημιουργία τους. Οι τελευταίες για λόγους αρχής δεν θα μπορούσαν να υπαναχωρήσουν και να αντιδράσουν γιατί θα υπονόμειαν τη προσπάθεια που έγινε από τις χώρες τους.

β. Στην εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφαλείας και εργασίας για τους οποίους οι χώρες των νέων νηολογίων διακηρύσσουν ότι θα εφαρμόσουν.

γ. Στην ύπαρξη της διοικητικής ύποδομης και τους μηχανισμούς, με τους οποίους μπορούν να επιβάλλουν, εφαρμόσουν και παρακολουθήσουν την εκτέλεση της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας.

Με τις ανωτέρω προϋποθέσεις απογυμνώνεται το διεθνές συνδικαλιστικό κίνημα από ουσιαστικά και βάσιμα επιχειρήματα για να χαρακτηρίσει τα θυγατρικά νηολόγια ευκαιριακά, ενώ τα νομικά και έρμηνευτικά ζητήματα που θα προκύψουν θα δώσουν στην υπόθεση μία μακροχρόνια προοπτική που θα εκτονώσει τις αντιδράσεις.

Τό θέμα όμως γίνεται πιά περίπλοκο με άλλες περιπτώσεις μετανηολόγησης όπως π.χ. εκείνη της κάλυψης των πλοίων του Κουβέϊτ με την Αμερικανική σημαία για λόγους εφαρμογής καθαρά διεθνούς πολιτικής και στρατηγικής. Έξ αιτίας του γεγονότος αυτού ή Αμερικανική σημαία για τα πλοία αυτά χαρακτηρίστηκε σαν ευκολίας. Αποτέλεσμα όλων αυτών των διεργασιών είναι ή

αδυναμία της ΔΟΜ να χαρακτηρίσει άμεσα ένα νηολόγιο και μία σημαία σαν ευκαιριακή.

Για να τό επιτύχει δέ αυτό καταφεύγει σε άλλα μέσα και έρευνες για να διακριβώσει τό καθεστώς του πλοίου οι οποίες σε τελική ανάλυση εμφανίζονται να είναι περίπλοκες, χρονοβόρες και νομικά όλισθηρές. Στην δυσκολία αυτή οδηγεί ουσιαστικά ή διεθνοποίηση του πλοίου. Διαπιστώνεται π.χ. ότι ένα πλοίο ανήκει στους υπηκόους δύο ή περισσότερων χωρών, ή εταιρία ιδρύεται με τό νομικό καθεστώς μιάς δεύτερης χώρα εγκαθιστά την έδρα της σε μία τρίτη, διευθύνεται και διαχειρίζεται από μία τετάρτη, χρησιμοποιεί πληρώματα άλλων χωρών κ.π.π.

Σήμερα ή ΔΟΜ στην πράξη για να λάβει μέτρα έρευνά κατά περίπτωση και συνήθως μετά από καταγγελία άν κάτω από τη σημαία μιάς παραδοσιακής ναυτιλίας καλύπτεται κάποιο καθεστώς ευκολίας. Αυτό συμβαίνει με τη Νορβηγική σημαία, την Αγγλική, την Γαλλική και την Αμερικανική για τα αντίστοιχα νηολόγια του ΝΙΣ, του νησιού Μάν, του νησιού Κεργκελέν και των πλοίων του Κουβέϊτ. Μέσα από τις διεργασίες αυτές οι χώρες του τρίτου κόσμου βρίσκουν διέξοδο για τό εργατικό τους δυναμικό, λύση για τό κοινωνικό τους πρόβλημα της ανεργίας και άνέξοδη εκπαίδευση και έξειδίκευση των μελλοντικών πληρωμάτων της ναυτιλίας τους.

Έτσι άτονει και τό βασικό τους επιχείρημα ότι τα νηολόγια ευκαιρίας έμποδίζουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

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

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς εν Λονδίνω άντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

τους. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν τον Ιούλιο του 1987, ο παγκόσμιος στόλος περιελάμβανε 38.800 πλοία συνολικής χωρητικότητας 380 εκατ. τόννων. Από το σύνολο αυτό το ένα τρίτο (13.241 πλοία χωρητικότητας 140 εκατ. τόννων), φιλοξενείται στα 17 συνολικά ανοικτά νηολόγια.

Τό γεγονός αυτό δίνει τό μέτρο της χρησιμοποίησής τους από τήν παγκόσμια ναυτιλία καί τό σημαντικό ρόλο πού έπαιξε στή προσπάθεια τών πλοιοκτητών γιά νά ξεπεράσουν τίς οικονομικές δυσκολίες τους τήν περίοδο τής κρίσης. Η ανάπτυξη τών νηολογίων τών μή μητροπολιτικών έδαφών τών χωρών τής Εύρώπης άπασχόλησε καί τόν μηχανισμό τής ΕΟΚ μέ τήν έννοια ό-τι τά συμφέροντα τών στόλων τής θά έ-ξυπηρετούνται από μία κοινοτική πολιτική πού νά μπορεί νά άντιμετωπίζει τόν άνταγωνισμό. Γιά τό σκοπό αυτό θεωρεί άναγκαίο νά έξευρεθούν τρόποι καί μέσα μέ τά όποια ό κοινοτικός στόλος στό σύνολό του θά μπορούσε νά ένισχυ-θεϊ. Ένα τέτοιο τρόπο βλέπει ότι θά μπορούσε νά άποτελέσει ό συνδυασμός όλων τών εϋνοϊκών στοιχείων τών κρα-τών - μελών γιά τή ναυτιλία σέ ένα κοι-νό καθεστώς πού θά προσδιορίζεται κά-τω από μία Εύρωπαϊκή σημαία.

Κάτω από τό πρίσμα αυτό, πλοία πού άνήκουν σέ κοινοτικούς πλοιοκτήτες, αλλά είναι νηολογημένα άλλου, συμβάλλουν στόν άνταγωνισμό πού άντιμε-τωπίζουν τά πλοία πού φέρουν τήν κοι-νοτική σημαία συνήθως μέ άνισους ό-ρους καί γιά τό λόγο αυτό συμβάλλουν στήν παρακμή του.

Φαίνεται όμως ότι οί κοινοτικοί πλοιοκτήτες βλέπουν τήν αλλαγή ση-

μαίας σάν τήν μοναδική έναλλακτική λύση γιά νά παραμείνουν άνταγωνιστι-κοί στόν τομέα τους σήμερα. Η άπώ-λεια αυτή έκτός από τίς οικονομικές καί κοινωνικές έπιπτώσεις πού έχει γιά τήν Κοινότητα, έπηρεάζει καί τήν άμυντική της πολιτική. Στήν πρόκληση τών ση-μαιών εύκολίας καί τών θυγατρικών νηολογίων ή ΕΟΚ άντιπαραθέτει τήν Εύρωπαϊκή σημαία. Ειδικότερα τά θυγα-τρικά νηολόγια τήν προβλημάτισαν ί-διαίτερα άφού κατά μία άποψη θεωρή-θηκαν ότι ύπονομεύουν τήν τήρηση προϋποθέσεων καί προδιαγραφών μέ-σα στό ίδιο τό κράτος - μέλος.

Η υπό τήν κυανόλευκο Έλληνική ναυτιλία κατά τό διάστημα τών έπτά έ-τών πού διήρκεσε ή ναυτιλιακή κρίση, ύ-πέστη μία σοβαρή μείωση τής τάξης τών 1.500 πλοίων καί 12 εκατ. τόννων γκρός. Ο περιορισμός αυτός τής Έλλη-νικής Ναυτιλίας ήταν ταυτόσημος μέ τήν συρρίκνωση στό μεταφορικό έργο πού παρουσιάστηκε τήν περίοδο αυτή ί-διαίτερα στα πλοία άνοικτού προορι-σμού (τράμπερ) πού άποτελούν τό ιδιαί-τερο χαρακτηριστικό τής. Τό ίδιο χρονι-κό διάστημα οί Έλληνες πλοιοκτήτες άντέδρασαν μέ άναπτυξιακή προοπτική καί απέκτησαν σέ χαμηλές τιμές όγκο χωρητικότητας ένώ ταυτόχρονα παρέ-καμψαν τό ύψηλό κόστος λειτουργίας μέ τήν προσφυγή στίς ξένες σημαίες.

Σήμερα ή δημιουργία του νέου θε-σμού τών θυγατρικών νηολογίων έκ μέ-ρους τών άναπτυγμένων ναυτιλιακών χωρών τής Εύρώπης άποτελεί ένα και-νούργιο δεδομένο γιά τά παγκόσμια ναυτιλιακά πράγματα. Τό δεδομένο αυ-τό έκτιμάται ότι θά έχει σοβαρές έπι-πτώσεις γιά τήν Έλληνική σημαία.

Μέχρι σήμερα τό Έλληνικό νηολόγιο είχε νά άντιμετωπίζει, όπως είναι γνω-στό, τόν άνταγωνισμό τών σημαίων εύ-καιρίας, τήν αυξανόμενη παρουσία καί δράση τών ναυτιλίων τών άναπτυσσο-μένων χωρών καί τών χωρών του ύπαρ-κτου Σοσιαλισμού μέ τίς ειδικές συνθή-κες, τήν συνεχιζόμενη τάση προστατευ-τισμού στίς θαλάσσιες μεταφορές καί τίς περιπτώσεις έπιδοτήσεων καί ύπερ-προσφοράς χωρητικότητας. Στήν όλη αυτή κατάσταση προστέθηκαν τώρα καί τά θυγατρικά νηολόγια τών άναπτυγμέ-νων χωρών τής Εύρώπης. Τό τέχνασμα αυτό μέ τή μείωση του κόστους λειτουρ-γίας τών πλοίων πού παρουσιάζει έπι-τρέπει σ' αυτά νά συμμετέχουν καί σέ φθηνούς ναύλους πού κατά τό παρελ-θόν ήταν άπαγορευτικοί. Τό γεγονός αυτό θά έχει σάν άποτέλεσμα νά περιο-ρίσει τή διεθνή άνταγωνιστική θέση τής Έλληνικής ναυτιλίας στενεύοντας τά περιθώρια έλιγμών τής.

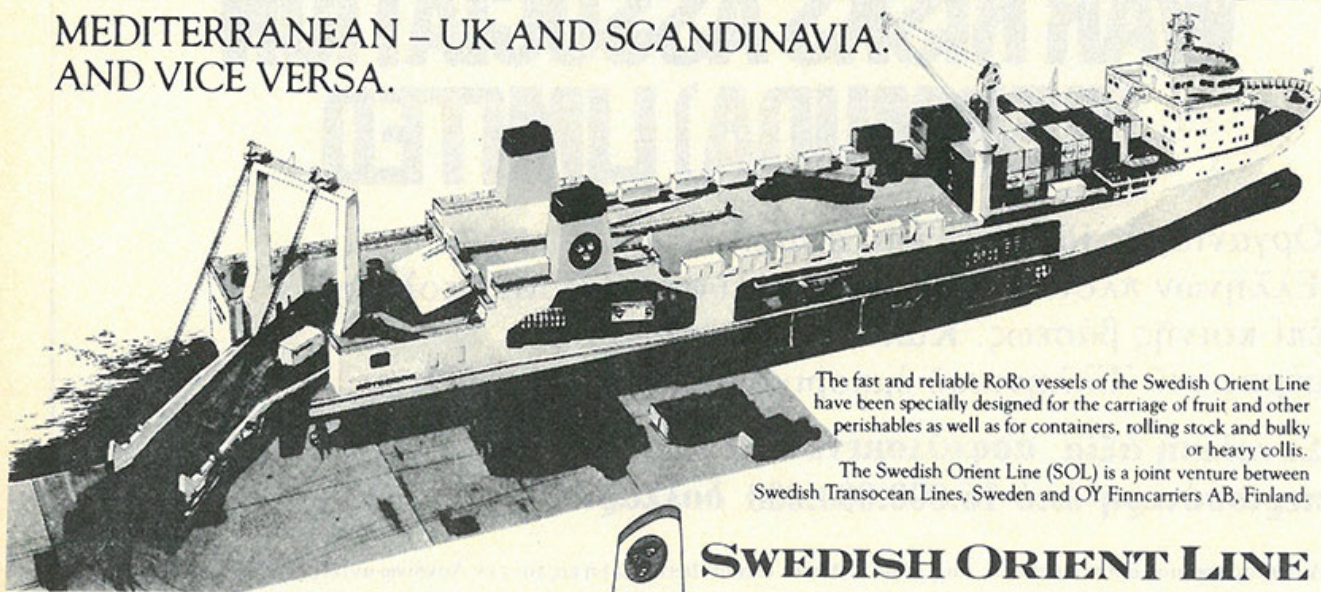
Τήν κατάσταση αυτή, όπως διαμορ-φώνεται, παρακολουθεϊ μέ ιδιαίτερη προσοχή ή Έλληνική πλευρά προκειμέ-νου νά πάρει τά ένδεδειγμένα μέτρα τά όποια θά έμποδίσουν τήν διαρροή από τό Έλληνικό νηολόγιο, θά έπιτρέψουν τόν έπαναπατρισμό τής Έλληνόκτητης ναυτιλίας καί γενικά θά ένισχύουν τήν άνταγωνιστική θέση του Έλληνικού πλοίου. Τό έργο αυτό παρουσιάζεται εύαίσθητο, σοβαρό καί έπείγον, άφού, μεταξύ τών άλλων, τό θέμα τών θυγα-τρικών νηολογίων βρίσκεται σέ συνεχή εξέλιξη.

Π. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοίαρχος Λ.Σ.

(Τό κείμενο δέν άνηχεί θέσεις του YEN αλλά προσωπικές του γράφοντες).

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 Finnccarriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

Διάσωση προσώπων στη θάλασσα

Του Δικηγόρου κ. ΝΙΚΟΥ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ

«Όπως είναι γνωστό, η παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα στη θάλασσα άτομα αποτελούσε πάγιο αίτημα - σκοπό που έχει από πολλούς βρεϊ τη νομοθετική της κατοχύρωση στα έσωτερικά δικαία των περισσότερων κρατών.

Ιδιαίτερα οι χώρες που έχουν κυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών περί θαλάσσιας άρωγής του 1910 και τη Σύμβαση περί Συγκρούσεως πλοίων της αυτής χρονιάς, προβλέπουν στις εθνικές τους νομοθεσίες αυστηρότατες κυρώσεις κατά πλοιάρχων (κύρια) που αρνούνται ή αμελούν να παράσχουν σωστικές υπηρεσίες σε πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη μέση της θάλασσας. Όμως, ενώ η Ναυτιλιακή Κοινότητα έχει νομοθετικά προβλέψει ένα τέτοιο πλέγμα κυρώσεων, δεν συμβαίνει και τό αντίθετο, δηλαδή να πριμοδοτήσει ενέργειες και δραστηριότητες που είχαν σαν αποτέλεσμα τη σωτηρία ανθρώπων ψυχών. Στηριζόμενη κυρίως στο άρθρο 9 της Σύμβασης του 1910 ή διεθνής νομολογία των δικαστηρίων των περισσότερων χωρών που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση δεν μπορεί ακόμη να βρεϊ τρόπο παροχής ύλικής ανταμοιβής ιδιαίτερα στις περιπτώσεις εκείνες που διασώζονται μόνο άνθρωποι ζωές (Pure Life Salvage). Αντίθετα, όταν η διάσωση πραγμάτων από μία ομάδα διασωστών που γίνεται με ταυτόχρονη διάσωση ανθρώπων από άλλη κατά τη διάρκεια του ίδιου συμβάντος (Independent Life Salvage) αναγνωρίζεται «έμμεσα» δικαίωμα άμοιβής για τη διάσωση ανθρώπων με την προϋπόθεση όμως να έχει διασωθεί απαραίτητα κάποιο περιουσιακό αντικείμενο για το οποίο ο νόμος χορηγεί ευθέως άμοιβή — και τέτοιο είναι το πλοίο, το φορτίο και ο ναύλος.

«The right to reward in saving life at Sea»

Traditionally, the general maritime law «has not compelled active benevo-

lence between man and man and it has been left to one's conscience whether he shall be the Good Samaritan or not» (1)

Although the most elementary instincts of humanity obviously impose a duty to assist those people in distress on the sea, it was not until 1910 that the great maritime nations of the world agreed to put legal compulsion behind this obvious moral obligation. In that year the International Salvage Convention signed at Brussels in the 23rd of September proposed the imposition of a duty on each master «so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and passengers, to render assistance to everybody, even though an enemy, found at sea in danger of being lost» (Article 11). A similar in effect rule has been set out in the International Convention in respect to Collisions (signed also at Brussels), stating that in cases after a collision event «the master of each of the vessels in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to the other vessel, her crew and her passengers. He is likewise bound ... to make known to the other vessel the name of his vessel and the port which she belongs and also the name of the ports from which she comes and to which she is bound....»

Fulfilling their responsibilities as Convention - signatories, most of the great maritime countries enacted these rules into their municipal legislations, providing also for the fining and imprisonment of violators.

But, while a master (or a person in charge) of a vessel is threatened with a criminal penalty for failing to save the lives of the other, performance of such a duty — as we shall see — does not bring him material reward. Moreover, there is no provision for repayment of

any loss which the master, shipowner or crew may suffer in saving lives.

Generally, maritime law divides life salvors in three separate and distinct categories: First, where the salvor saves both property and life (the «life-property salvor»), and, finally, where one set of salvors saves life while another saves property (the «independent life salvor»).

1. The life - property salvor

As early as in the 19th century, both courts and writers in the United Kingdom have tended to agree that the general maritime law gives no reward for saving life when no property is saved (2). Nevertheless, although life salvage per se was not entertained, if it could be shown that life in addition to property had been saved, this element would add to the merit of the service and justify an «enhanced reward» (3). Particularly in the United Kingdom that trend has been consolidated in the provisions of section 544 of the Merchant Shipping Act 1894 stating that «where salvage services are rendered wholly or in part within British waters in saving life from any British vessel, there shall be payable to the salvor by the owner of the vessel, cargo or apparel saved, a reasonable amount of salvage...». Similarly, under Article 8 of the 1910 Brussels Salvage Convention, the danger to the human lives salvaged consist one of the fundamental ingredients in fixing the life salvor's reward.

2. The pure - life salvor

Despite its «moral distortion» particularly when considered against the general humanitarian motives, the jurisdiction of the international Admiralty law has rejected the notion of human life as a proper subject-matter of the right of salvage (4).

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

This attitude has been consolidated by Article 9 sub (1) of the Brussels Salvage Convention providing that «No remuneration is due from the person whose lives are saved». Unfortunately, that article has failed to mention expressly whether a remuneration may be due from persons other than those whose lives have been saved. But, although «nothing in Article 9 of the Convention could affect the provisions of the national laws on this subject...» the municipal law regime of almost all the maritime nations has denied a remuneration to the pure-life salvors, to the best of our knowledge.

On the contrary, in the British maritime law scene, under section 544 sub (4) of the Merchant Shipping Act 1894 it is provided that «Where the vessel cargo and apparel are destroyed or the value is insufficient, after payment of the actual expenses incurred, to pay the amount of salvage payable in respect of the preservation of life, the Secretary of Trade, may, in his discretionary powers, award to the salvor out of money provided by Parliament such sum as he thinks fit in whole or par satisfaction of any amount of salvage so left unpaid». Therefore, although the 1894 Act does not recognise life salvage per se, nevertheless it does authorise ex gratia governmental rewards in circumstances of total loss of the property or where the recovered or protected property is insufficient. However, in the latter case, there is no right to payment and no right to action (5).

3. The independent life salvor

As mentioned, an independent life salvor is one who saves life in a situation where another saves property. He is si-

milar to the «life - property salvor» in that he seeks a reward when property has saved. On the contrary, he is similar to the «pure - life salvor» in that he has not saved property.

In Article 9 sub (2) of the 1910 Brussels Salvage Convention it is stated that «salvors of human lives, to have taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage or assistance are entitled to a fair share of the remuneration awarded to the salvors of the ship, her cargo and accessories». In Greek law, these provisions have been incorporated by section 256 of the Code of Private Maritime Law. However, as far as we are concerned, Greek courts were never called to decide a similar case. Consequently, much can be gained by looking upon a possible interpretation of this section.

As a general consideration, the provision does not require that the owners of the ship or cargo saved should reward the independent life salvor. The burden of paying life salvage, on the face of the provision falls only on the property salvor, not the property owner. If read restrictively, parties to the Convention would be bound to give life salvors no greater rights than those specified in the Convention.

On the other hand, much inadvertence was created in many nations which have implemented Article 9 in their municipal law. In the United States, for instance, where by virtue of section 729 of the 1912 Salvage Act the above mentioned provisions of Article 9 have been incorporated. The *Eastland* (6) was a case where a court's decision limited the right of a life salvor to receive a life salvage award: When an excursion vessel, the *Eastland*, sank, at it dock in the Chi-

cago River, on July 24, 1915 more than 800 persons were killed. The loss of life would have been greater if it was not for the «magnificent and heroic efforts of the life salvors» who made every effort to save as many of the passengers and crew as possible. Since the *Eastland's* owner was legally obliged to raise and remove her quickly, a «No cure - No pay» Salvage contract was concluded with the Great Lakes Towing Company on July 27 and the vessel was raised by August 10. The court denied the life salvors' claim to share of the contract remuneration made to the towing company. For, since the services of the towing company occurred a considerable time after the period of peril, the life salvors could not come within the statute. Therefore, the court construed the statute as not granting an award to a life salvor if the life salvage or the property salvage did not occur during «the period of peril». In subsequent American cases (7), however, the American courts gave rather narrow and restrictive interpretations of the life salvage statute particularly when referring to the rendering of services «at the time that the property was saved» and only for those who save life «substantially at the time and when both lives and property are in distress and danger of loss».

On the contrary, in England, there had been established the statutory rule that, notwithstanding that the life and property salvage were wholly distinct operations with the life salvors making no contribution towards the saving of the vessel, they were entitled to a life salvage award for their services. That situation was clearly exemplified in the *Carago ex Schiller* (8): A German steamship

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

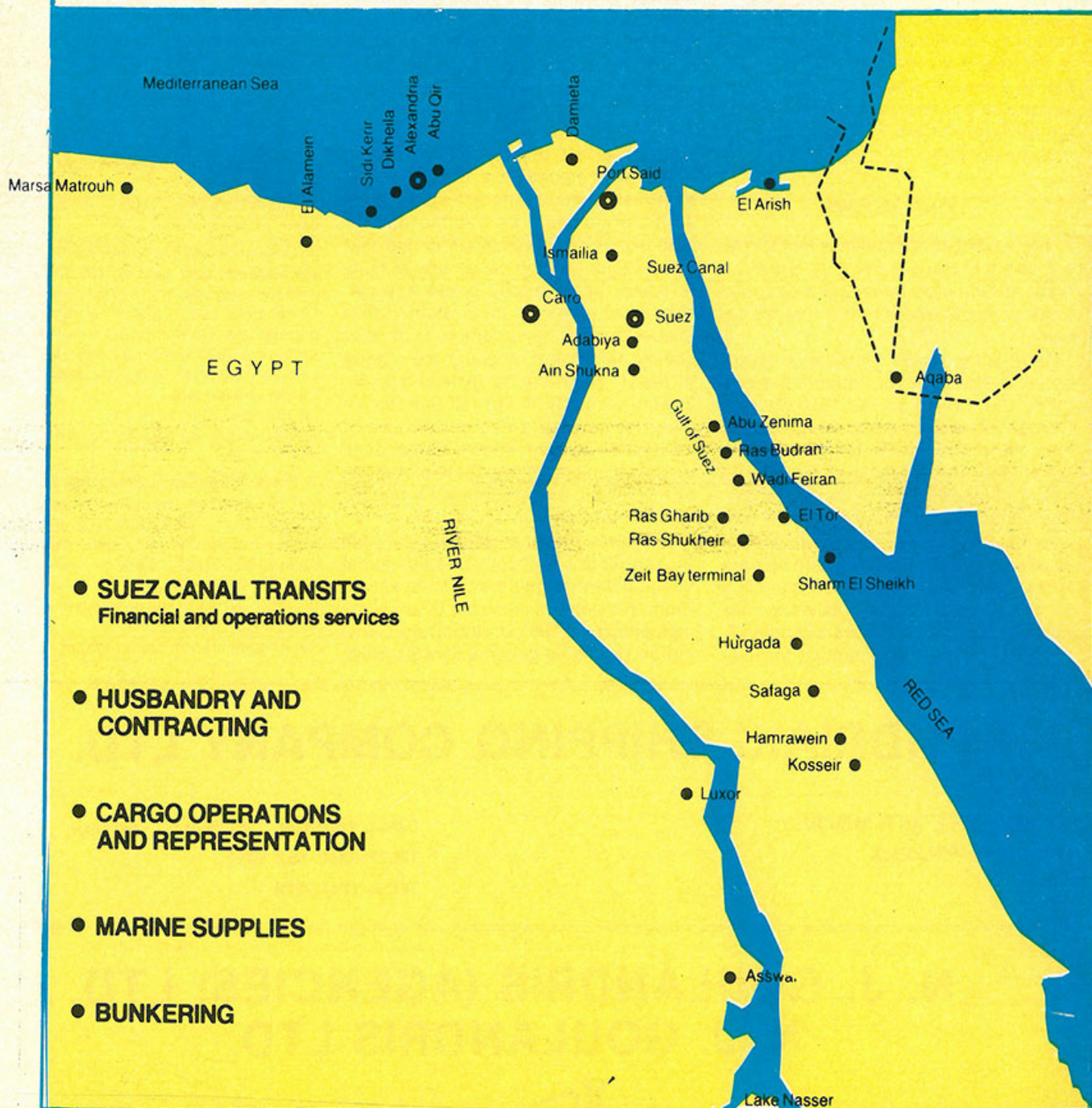
BUNKERING WORLDWIDE

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

World Marine Services in Egypt



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

went aground on a reef close to the Scilly Islands with great loss of life. Four salvaging vessels of various categories worked and succeeded in saving a large number of passenger and crew members from the wreck. Some time after the incident and after the vessel had been abandoned by all, the defendant owners of cargo succeeded in recovering a large portion of it amounting to 40,000 pounds in value. Although the conjoint life salvors had played no part in the property recovery they were entitled to a reward. The fact that the lives and the cargo were not saved as part of the «general welfare» service did not affect the principle.

CONCLUSIONS:

The saving of life at sea is a problem: a problem of law and morality, since the great maritime countries have opposed to rendering a reward to the pure life salvors.

Developing a pure life salvage award on an international or national basis among the parties to the 1910 Salvage Convention would help to stimulate and encourage the international maritime community to comply with the duty to assist persons found in danger at sea. The commonly provided argument that «payment of money for the saving of lives at sea would equate life with money» lacks appeal once life is lost as a result of a failure to render assistance (9). Furthermore, since salvors of human life are entitled to remuneration for their

services under certain circumstances, the value of life is equated with money to some degree. People in danger of being lost at sea need affirmative action.

On solving the problem perhaps the best approach would be to indicate a possible source of remuneration of the life salvors. The persons saved, for instance, could be a possible source of payment, a view that has been proposed by some commentators (10). Alternatively, a possible approach would be to follow the English and create a fund for rewarding pure life salvors.

In 1981, a final draft text of the revision of the 1910 Brussels Salvage Convention was signed at a Conference in Montreal (Canada) where the problem of saving of human lives was faced in Article 3-5. The new remedies in that text are twofold: First, in cases where the life salvor has actually saved any persons from a vessel, he is entitled to a special reward, in addition to a «fair share» taking into account the criteria of par (1) of Article 3-2 (Article 3-5 sub. 3), and, secondly, it was felt that the liability for payments due on account of salvage of persons should be imposed on the shipowner of the State of registry of the vessel, as determined by the law of that state (Article 3-5 sub. 5).

Whatever the final solution may be, the maritime community should increase the potential rights of the life salvor. From this point of view, the innovations included in the 1981 Draft Salvage Convention should be generously welcomed,

and, hopefully, will prove that the long-felt injustice of denying compensation to life salvors will be over. For, fairness and interests of humanity require so.

NICK G. GERASSIMOU
Lawyer, LL.M.

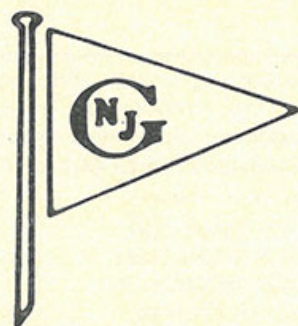
- (1) Cardozo, «The paradoxes of legal sciences», p. 28.
- (2) The Renpor (1883) 8PD, 115 per Brett, M.R. the Bartley, Swab., 198 per Dr. Lushington, see also the American cases Edith L. Allen, 139F, 888 and the Caizer Wilhelm der Grosse, 106F., 263.
- (3) Thomas «Life salvage in Anglo-American Law», 10 Jour. Mar. L., 100.
- (4) See section 256 of the Greek Code of Private Maritime Law, section 729 of the 1912 American Salvage Act, s. 750 of the German Commercial law, s. 264 of the Belgian Commercial law. On the contrary, in the Netherlands, the 1924 Maritime Code does recognise a remuneration to the life salvor awarded by the shipowners.
- (5) Thomas, 16id., at p. 79.
- (6) Re-Joseph Chicago 55 Co. (The Eastland) 262 F., 535.
- (7) The Admiral Evans 286 F. 442, the Shreveport 42 F.2d, 524, the in Re Yamashita — Shinnihon Kisen, 1964 AMC 2102, the St. Raul Marin Transportation Copr. Cerro Sales Corp. 313 F. Suppl. 377.
- (8) (1877) 2 RP, 145.
- (9) Jarett, «The life salvor problem in Admiralty» 63 Yale L. Jnl.
- (10) Friedell, Jarett, Cunningham.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



(9%), Ξυλεία (5%), και λιπάσματα 2,1%), ενώ αντίθετα αύξηση σημείωσαν τα φορτία ακαθάρτου πετρελαίου και των προϊόντων του (12%), των συμβατικών εμπορευμάτων (4,4%) και των διαφόρων (0,4%).

ΕΣΣΔ

Εξι νέα υγραεριοφόρα

Από το γνωστό γερμανικό ναυπηγείο Meyer Werft του Πάπενμπουργκ, όπου ναυπηγήθηκε και πρόσφατα παραδόθηκε η ναυαρχίδα του ελληνικού στόλου των κρουαζιεροπλοίων «Crown Odyssey», η κρατική εταιρία εξωτερικού εμπορίου της ΕΣΣΔ, «Sovcomflot» παράγγειλε έξι νέα υγραεριοφόρα μεταφορικής ικανότητας 15.000 κυβ. μέτρων υδροποιημένου αερίου ή αμμωνίας. Η παραγγελία ήρθε στην κατάλληλη στιγμή καθώς το δυτικογερμανικό ναυπηγείο δεν είχε άλλα μεγάλα σκάφη στο κάρνέ των παραγγελιών του.

Τα σοβιετικά υγραεριοφόρα θα σχεδιαστούν από το δυτικογερμανικό ναυπηγείο και θα διαθέτουν έξι συμβατικές κυλινδρικές δεξαμενές, θα έχουν μήκος 158 μ. και πλάτος 21 μ.

ΙΣΡΑΗΛ

Η κίνηση των λιμένων

Η συνολική κίνηση των λιμένων της χώρας έφθασε κατά το 1986-87 σε 14,9 εκατ. τόννων, σημειώνοντας αύξηση κατά 13% έναντι του προηγούμενου έτους. Κατά την έκθεση της Διευθύνσεως Λιμένων, το μερίδιο του λέντος κατέχει ο λιμήν του Άσντότ με 55% της όλης κινήσεως. Ακολουθεί ο λιμήν της Χαΐφας με 38% και του Ήιλαν με 7%. Έκ του συνόλου των 14,9 εκατ. τόν. οι εισαγωγές καλύπτουν τα 7,4 εκατ. τόν. (αύξηση 16%) και οι εξαγωγές τα 7,5 εκατ. τόν. (αύξηση 4%). Έκ των εισαγωγών το 52% εισήχθη με κοντέινερς και εκ των εξαγωγών το 76%. Το σύνολο της κινήσεως των κοντέινερς, συμπεριλαμβανομένων και των κενών κιβωτίων, έφθασε τα 344.000 EVP έναντι 308.000 EVP του προηγούμενου έτους.

Ο αριθμός των πλοίων που προσέγγισαν σε Ισραηλινούς λιμένες ανήλθε σε 1982 (αύξηση 5%). Οι εισαγωγές δημητριακών με πλοία Πάναμαξ αύξησαν τον μέσο όρο του τοννάζ αλλά μείωσαν τον αριθμό των πλοίων. Τα πλοία ψυγεία μεταφοράς φρούτων που φθάνουν κενά για να φορτώσουν, έ-

ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ

Πρός τα 300 πλοία

Με στόχο την δυναμική επέκταση του νηολογίου της χώρας, η Κυβέρνηση του Βανουάτου επικύρωσε πρόσφατα μία σειρά συνθηκών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στις οποίες περιλαμβάνεται η SOLAS 74, η MARPOL 73, το TONNAGE 69, η PAL 74, και η FUND 71 καθώς και τα πρωτόκολλα του 1976 και 1984 σχετικά με τις αποζημιώσεις για την θαλάσσια ρύπανση. Ακόμα το νηολόγιο επεκτείνει τις εργασίες του στον τομέα των κρουαζιεροπλοίων, όπου πολλά σκάφη με σημαία Παναμά αναμένεται να επανανηολογηθούν στο Βανουάτου. Επίσης σύντομα θα υπογραφούν συμφωνίες με την Βρεταννία, τις ΗΠΑ και άλλες χώρες ώστε σκάφη ιδιοκτησίας αυτών των χωρών να μπορούν να επιστρέφουν στα κύρια νηολογία τους σε καιρό πολέμου.

Την μερίδα του λέοντος στο νηολόγιο καλύπτουν αμερικανικά πλοία, κυρίως δεξαμενόπλοια των μεγάλων εταιριών πετρελαίου αλλά και μικρά σκάφη των 100 τόννων. Ηδη το νηολόγιο περιλαμβάνει οκτώ μεγάλα δεξαμενόπλοια VLCC, ένα υγραεριοφόρο και αρκετά δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων. Με έναρξη λειτουργίας το 1981 το νηολόγιο των Βανουάτου έχει να του επιδείξει σταθερά τέλη, υψηλές προδιαγραφές, καλές σχέσεις με την ΔΟΜ και συνεισφορά στην εθνική οικονομία ύψους μισού εκατομμυρίου δολαρίων ετησίως.

ΔΑΝΙΑ

Ίδρυση θυγατρικού νηολογίου

Το νέο θυγατρικό νηολόγιο της Δανίας άρχισε ήδη τις εργασίες του και τριάντα πε-

ρίπου πλοία εξετάζονται από τις ναυτιλιακές αρχές για την έγγραφη τους. Το νέο νηολόγιο θα ονομάζεται Διεθνές Νηολόγιο αλλά αντίθετα από το Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο θα αποτελεί καθαρά εθνική υπόθεση, θα στεγάζεται στο κτίριο του εθνικού νηολογίου και θα έχει τον ίδιο διευθυντή. Τα πλοία που θα εγγράφονται στο νέο νηολόγιο θα πρέπει να έχουν πλοίαρχο Δανό αλλά η εθνικότητα του υπολοίπου πληρώματος θα είναι στην έκλογή του πλοιοκτήτη. Σημειώνεται ότι οι νέες φορολογικές ελαφρύνσεις προς τους Δανούς ναυτικούς κάνουν οικονομικότερη κατά 30% την επάνδρωση των πλοίων του Διεθνούς Νηολογίου με Δανούς ναυτικούς. Πιστεύεται ότι το ένα τρίτο των 500 περίπου πλοίων που φέρουν την σημαία της Δανίας θα εγγραφούν σύντομα στο Διεθνές Νηολόγιο καθώς και πολλά νεότευκτα σκάφη Δανών πλοιοκτητών.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η κίνηση του Κιέλου

Η Διεύθυνση της διώρυγας του Κιέλου ανακοίνωσε ότι σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο η κίνηση της διώρυγας τον μήνα Μάιο παρουσίασε στασιμότητα. Κατά τον μήνα αυτό διήλθαν 3.968 σκάφη (μείωση 4%). Το συνολικό τοννάζ τους ανήλθε σε 6,5 εκατ. τόν. γκρό (μείωση 10,8%). Έξάλλου διαπιστώθηκε ότι η καινούργια τάση που επικράτησε κατά τους πέντε προηγούμενους μήνες του έτους ήταν η διέλευση πολύ περισσότερων μικρών σκαφών, των οποίων ο αριθμός αυξήθηκε κατά 7,5%, ενώ η χωρητικότητά τους μειώθηκε κατά 2,4%.

Από άποψη κατηγορίας φορτίων μείωση παρουσίασαν όλα τα κύρια φορτία, ήτοι δημητριακά (43%), γαιάνθρακες (15,4%), σίδηρος και χάλυβας (9,6%), χημικά προϊόντα

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

AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059

ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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

φθασαν τα 150, ενώ το μέσο τοννάρι κατά ταξίδι αύξηθηκε. Η συμμετοχή της εθνικής σημαίας στις μεταφορές αυτές παραμένει σταθερή γύρω στο 25%.

Ο αριθμός των επιβατών τράνσιτ μειώθηκε σε 235.000 (μείωση 28%). Η Χάιφα δέχτηκε 178.000 επιβάτες και το Άσντοτ 57.000, κυρίως τουρίστες κρουαζιερόπλοιων.

Εξάλλου η Χάιφα δέχτηκε 136 επιβατικά πλοία γραμμής και 59 κρουαζιερόπλοια, το δέ Άσντοτ 68 κρουαζιερόπλοια.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Κινεζικό οικονομικό και έμπορικό κέντρο στο Λονδίνο

Η «Κινεζική Πόλη», όπως θα ονομάζεται το νέο Κινεζικό οικονομικό και έμπορικό κέντρο που θα κτιστεί σε έκταση πέντε εκατομμυρίων στρέμματα αναμορφωθείσα περιοχή των Ντόκων του Λονδίνου μέσα στα επόμενα τρία χρόνια, θα αποτελέσει κεντρικό σημείο για την προαγωγή των σινο-ευρωπαϊκών πολιτιστικών και εμπορικών σχέσεων. Η είδηση για τη συνεργασία ανάμεσα στο Βρετανικό συγκρότημα ανάπτυξης ακινήτων «Moutleigh» και τον Κινεζικό Όργανισμό του Λιμένος Τσαντζίν, ανακοινώθηκε στο Λονδίνο στις 21 Ιουνίου.

Κατά την τελετή της υπογραφής που έγινε πρόσφατα στο Τσαντζίν της βόρειας Κίνας, ο Κινέζος Υπουργός Εμπορίου Ντένγκ Τσού Μπίν δήλωσε ότι το νέο Κινεζικό οικονομικό και έμπορικό κέντρο δεν θα λειτουργήσει μόνο σαν χώρος προβολής για την περιοχή του Τσαντζίν αλλά για όλες τις επαρχίες της Κίνας προωθώντας το εμπόριο με τη Βρετανία και άλλες χώρες της Δυτικής Ευρώπης.

Οι εργασίες για την ανέγερση της «Κινεζικής Πόλης», που θα κοστίσουν 125 εκατομμύρια λίρες, θα αρχίσουν στις αρχές του επόμενου έτους στο Πόπλαρ της Χερσονήσου του Άιλ οφ Ντόγκς, στο ανατολικό Λονδίνο, για τη δημιουργία εμπορικού, πολιτιστικού, τουριστικού και οικονομικού συγκροτήματος που θα έχει ένα περίπου 9.000 τετραγωνικών μέτρων και περίπου 20.000 τετ. μέτρα χώρων γραφείων, εστιατόρια, κινηματογράφο και ένα ξενοδοχείο.

Η απόφαση να επιλεγεί η αναπλασθείσα περιοχή των Ντόκων του Λονδίνου σαν Κινεζικό προπύργιο στην Ευρώπη πάρθηκε μετά από διαπραγματεύσεις που κράτησαν περισσότερο από δύο χρόνια ανάμεσα στους δύο εταίρους και τον Όργανισμό Ανάπτυξης της Περιοχής των Ντόκων του Λονδίνου. Κατά ιστορική σύμβαση, η περιοχή που θα προβάλλει την Κίνα κατά την δεκαετία του 1990 βρίσκεται κοντά στο Λάιμχαουζ που κάποτε ήταν γνωστό σαν Τσάιναταουν λόγω των πολλών Κινέζων ναυτικών και εμπόρων που έμεναν εκεί.

Η Άκτοφυλακή

Κατά το 1987 η Υπηρεσία της Βρετανικής Άκτοφυλακής ενήργησε 5.563 εξόδους στη θάλασσα και παρέσχε βοήθεια σε 8.867 πρόσωπα. Οι αριθμοί αυτοί είναι οι μεγαλύτεροι της τελευταίας δεκαετίας.

Τα ατυχήματα που χρειάστηκαν επέμβαση αφορούν πλοία αλιευτικά, εμπορικά φορτηγά και ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής καθώς και μεμονωμένους παραθεριστές. Οι παραθεριστές μάλιστα κάλυψαν ποσοστό 74% των αιτήσεων παροχής βοήθειας. Το ποσοστό των εμπορικών πλοίων που ζήτησαν βοήθεια έπεσε από το 50% του προηγούμενου έτους στο 25%. Αντίθετα αύξηση σημείωσαν τα αλιευτικά πλοία που αντιμετώπισαν δυσκολίες, τα οποία έφθασαν τα 528 έναντι 360 του προηγούμενου έτους.

Ως προς τις απώλειες ανθρώπινων ζωών, ο αριθμός έφτασε τις 206. Αυτός περίπου είναι ο μέσος ετήσιος όρος απωλειών ανθρώπων με εξαίρεση το έτος 1985 όποτε χάθηκαν στη θάλασσα 484 πρόσωπα. Τέλος οι πιο επικίνδυνες ζώνες επί του θέματος αυτού απέδειχσαν οι περιοχές του Falmouth και του Swansea.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Προβλήματα στις ναυπηγήσεις της Hyundai

Τό δεύτερο εξάμηνο του 1986 η μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία World Wide Shipping παρήγγειλε στα ναυπηγεία της Hyundai την ναυπήγηση τριών υπερδεξαμενοπλοίων VLCC. Οι τιμές του συμβολαίου περί τα 38-40 εκατ. δολάρια ανά πλοίο, άφηχουν στην φτώχεια σε νέες παραγγελίες κατάσταση στην αγορά της εποχής και την ανάγκη του ναυπηγείου να εξασφαλίσει την απασχόληση του προσωπικού του.

Τόν Ιούλιο του 1988, η Hyundai πληροφορήσε την World Wide ότι λόγω οικονομικών δυσκολιών δεν μπορούσε να συνεχίσει τις ναυπηγήσεις με τους ίδιους οικονομικούς όρους. Η τιμή παράδοσης των δύο σκαφών που είχαν ήδη ναυπηγηθεί θα έπρεπε να αναπροσαρμοσθεί, ενώ θα άκυρωνόταν η ναυπήγηση του τρίτου σκάφους. Ήδη το ναυπηγείο έχει σφραγίσει όλες τις εισόδους στο πρώτο νεότευκτο σκάφος και αρνείται στους επιθεωρητές της World Wide να επιβιβαστούν στο πλοίο.

Σύμφωνα με πρόσφατες πληροφορίες η World Wide επέτυχε με δικαστική απόφαση τη συντηρητική κατάσχεση σε τρία άλλα υπό ναυπήγηση πλοία που βρίσκονται στα ναυπηγεία της Hyundai, στην προσπάθειά της να παραλάβει τα παραγγελθέντα VLCC.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Ίδρυση θυγατρικού νηολογίου

Τό Υπουργείο Μεταφορών της Πολωνίας

ετοιμάζει μετατροπές στον ναυτιλιακό κώδικα της χώρας ώστε να είναι δυνατή η ίδρυση ενός νέου «θυγατρικού» νηολογίου, στο οποίο θα μπορούν να εγγράφονται ξένα πλοία μετά από αίτηση μίας πολωνικής ναυτιλιακής εταιρίας. Ήδη με προηγούμενη συμφωνία τρία δυτικογερμανικά πλοία έχουν εγγραφεί στο Πολωνικό νηολόγιο και αρκετοί άλλοι δυτικογερμανοί πλοιοκτήτες εξετάζουν παρόμοιες μετακινήσεις. Επίσης εξετάζεται η δημιουργία μίας κοινής Πολωνογερμανικής επιχείρησης που θα διαχειρίζεται ένα σημαντικό αριθμό πλοίων.

Με την τροποποίηση του ναυτιλιακού κώδικα της χώρας επιτρέπεται η προσωρινή νηολόγηση σε ξένα πλοία και δίνεται το δικαίωμα στα Ναυτικά Επιμελητήρια να παρέχουν πιστοποιητικά νηολογήσεως. Έτσι ένα ξένο πλοίο υπό Πολωνική σημαία παραμένει νηολογημένο και στη πρώτη χώρα όπου και όλες οι νομικές υποχρεώσεις του. Εκτός από την χαμηλή φορολογία και το χαμηλό μισθολόγιο ή Πολωνική σημαία παρέχει το πλεονέκτημα της πλήρους συμβατότητας με τις υποχρεώσεις των ναυτιλιακών συνθηκών για την ασφάλεια στην θάλασσα ώστε να αποτρέπεται η δυσμενής μεταχείριση των πλοίων από την ΔΟΜ.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Η νηολόγηση δεξαμενοπλοίων

Σύμφωνα με πληροφορίες της INTEPTANKO, η διαδικασία νηολογήσεως πλοίων στο νηολόγιο της Σιγκαπούρης έχει υποστεί αλλαγές. Μέχρι τώρα τα υποψήφια προς νηολόγηση πλοία θα έπρεπε να είχαν ηλικία έως 15 ετών. Όμως με καινούργιο κανονισμό οι πλοιοκτήτες που επιθυμούν να επανανηολογήσουν πλοία που έφθαν στο παρελθόν την σημαία της Σιγκαπούρης και είναι παλαιότερα των 15 ετών μπορούν να ζητήσουν να εξαιρεθούν από αυτό τον όρο.

Άμεση εφαρμογή έχει το νέο ανώτερο όριο των 100.000 δολαρίων Σιγκαπούρης για κάθε νηολόγηση και έτσι κάθε νηολογούμενο πλοίο άνω των 40.000 NRT θα επιβαρύνεται μόνο με το ανώτερο ποσό για την νηολόγησή του.

ΤΑΪΒΑΝ

Κλείνουν 36 διαλυτήρια

Η Λιμενική Αρχή του Κασσιούγκ με κύριο στόχο την δημιουργία νέων χώρων στην λιμενική περιοχή για την εγκατάσταση αποθηκών και τέρμιναλ για κοντεϊνερπλοία, αποφάσισε τό κλείσιμο 36 μονάδων διαλύσεως πλοίων παρά τις αντιδράσεις του τοπικού σωματείου των Διαλυτών. Η κίνηση αυτή που αναμενόταν από τις φτωχές προοπτικές της αγοράς διαλύσεων, θα καταστήσει την Κίνα κορυφαία δύναμη στην αγορά των διαλύσεων καθώς είναι από τις λίγες χώρες στον κόσμο που θα διαθέτει πλέον εγκαταστάσεις για την διάλυση μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Η Λιμενική αρχή έδωσε διορία μέχρι τό τέλος του 1988 για να κλείσουν τα διαλυτήρια αυτά, έτσι πολλά από τα πλοία που έχουν ήδη αγοράσει για διάλυση πιθανόν να μεταπωληθούν σε μονάδες της Κίνας, της Ινδίας και του Πακιστάν.

Your supplier in ROTTERDAM

Oracle trade supply b.v.

P.O. BOX 11088
3004 EB Rotterdam
Phone: 010 462274

Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE R-terdam

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Διεθνείς σύνοδοι

Από τις 5 μέχρι 9 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο η 26η Σύνοδος της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO στην οποία θα συζητηθούν θέματα σχετικά με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και ειδικότερα η εφαρμογή των απαιτήσεων των διαφόρων παραρτημάτων της Δ.Σ. MARPOL 73/78.

Εξ άλλου από τις 7-9 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στο Παρίσι η σύνοδος της Ειδικής Ομάδας επί των Διεθνών Οργανισμών του ΟΟΣΑ η οποία θα εξετάσει θέματα του κώδικα της UNCTAD ενόψει της διπλωματικής διάσκεψης του Νοεμβρίου 1988 για την αναθεώρησή του.

Υπό την κυανόλευκο

Τόν Αύγουστο εξητήθη η εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Αριάνη Ι», όχημα-αγωγό, πού υπέστηλε κυπριακή, 5.230 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1968, πού ανήκει στην εταιρία «Rosa Maritime Inc.» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

— «Αθλος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Khaliliah» υπό σημαία Κουβέιτ, 2.671 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1969, πού ανήκει στην εταιρία «Athlos Tankers S.A.» (κ. Παναγ. Κεγίσης).

— «Ατλάντικ Σάν», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Pacific Harmony» υπό λιβεριανή σημαία, 35.315 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1978, πού ανήκει στην εταιρία «Pilot Shipping Co. Ltd.» (Σ. Λιβανός Έλλάς).

— «Μαρία Σ.», όχημα-αγωγό, πρώην «Golden Fate» υπό κυπριακή σημαία, 1.592 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1970, πού ανήκει στην εταιρία «Chapala Investment Trust Inc.» (κ. Νικ. Σούτος).

— «Πόπη Φ.», μπάλκερ, πρώην «Kolle D.» υπό σημαία Ναούρου, 19.564 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, πού ανήκει στην εταιρία «Springfield Trading S.A.» (κ. Μάριος Σταφυλοπάτης).

— «Σήγουεθ», φορτηγό, πρώην «Granelero I» υπό παναμαϊκή σημαία, 1.503 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1965, πού ανήκει στην εταιρία «Seawave Compania Naviera S.A.» (κ. Δημ. Κατσανδρής).

— «Πήτερ Α.», μπάλκερ, πρώην «Fort Frontenac» υπό αγγλική σημαία, 35.808 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1984, πού ανήκει στην εταιρία «La Fontana Clara Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Πεντέλη», μικτό, πού υπέστηλε τη λιβεριανή, 57.802 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, πού ανήκει στην εταιρία «Aegean Seaways Company S.A.» (κ. Δημ. Κατεβαίνης).

— «Αναγγελ Όνεστ», μπάλκερ, πρώην «Orient Express» υπό λιβεριανή σημαία, 18.641 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1983, πού ανήκει στην εταιρία «Anangel Honesty Compania Naviera SA» (Anangel Shipping Enterprises S.A.).

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «South Star» 28.352 τόν. d.w., 17.308 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 5,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Αητώ» 139.698 τόν. d.w. 71.764 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 11,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Γιουγκοσλαβικά συμφέροντα επωλήθη τό ελληνικό φορτηγό «Κράτων» 12.300 τόν. d.w., 7.104 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976 υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Orient Express» 31.774 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1983, έναντι τιμής περί τών 9,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Γερμανικά συμφέροντα περιήλθε τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Πρωτοπόρος III» 27.125 τόν. d.w., 18.011 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1980, έναντι τιμής περί τών 9 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκερ «Γκούντ Φαίθη» 28.500 τόν. d.w. 15.696 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975 έναντι τιμής περί τών 5,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του δεξαμενοπλοίου «Oriental Phoenix» 138.400 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί τών 7,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό

δεξαμενόπλοιο «Alliance» 83.446 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 11,5 εκατ. δολλαρίων, καθώς επίσης και τό δεξαμενόπλοιο «Ourania» 83.365 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής 9,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ίνδους επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκερ «Άλκμαν» 24.738 τόν. d.w. 14.531 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες πού δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία αγόρασαν σέ δημόσιο πλειοδοτικό διαγωνισμό πού πραγματοποιήθηκε στην Αυστραλία τά ακόλουθα τρία σύγχρονα μπάλκερ: «Acacia 1» 26.066 τόν. d.w., 16.023 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1981, τιμή 7,5 εκατ. δολλάρια, «Adelfa» άδεληφό του άνωτέρω ναυπηγήσεως 1982, τιμή 8,3 εκατ. δολλάρια, καί «Kalapati» 26.081 τόν. d.w. του 1982, τιμή 8,2 εκατ. δολλάρια.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του νορβηγικού μπάλκερ «Hansa Navigator» 39.400 τόν. d.w., 20.654 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 8,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες τέλος, φέρεται πωληθέν τό λιβεριανό μπάλκερ «Pacific Mariner» 19.464 τόν. d.w. 11.121 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί τών 2,4 εκατ. δολλαρίων.

Τά συμβεβλημένα

Τούς μήνες Μάιο καί Ιούνιο 1988 υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Νόρθ Κίγκ», άγγλικό, 1.905 τόν. γκρό, από 16.288, εκπρόσωπος κ. Γ. Γιαννάτος.

— «Δαρδανέλλια», μέ σημαία Μπαχάμας, 8.885 τόν. γκρό, από 1.4.88, εκπρόσωπος κ. Κ. Συμιακάκη.

— «Ραιδεστός», μέ σημαία Μπαχάμας, 11.876 τόν. γκρό, από 1.4.88, εκπρόσωπος κ. Κ. Συμιακάκη.

— «Σάμουελ Φράνσις», κυπριακό, 19.253 τόν. γκρό, από 14.3.88, εκπρόσωπος κ. Στ. Κολοβός.

— «Μάστερ Α.» (πρ. «Mont Fort»), μέ σημαία Μάλτας, 15.521 τόν. γκρό, από 3.5.88, εκπρόσωπος κ. Θεμ. Μαρινάκης.

— «Ρήτζεντ Στάρ», μέ σημαία Μπαχάμας, 24.414 τόν. γκρό, από 1.6.88, εκπρόσωπος κ. Λάμπρος Καρακώστας.

— «Ρήτζεντ Σή», παναμαϊκό, 15.294 τόν.

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

γκρός, από 1.6.88, εκπρόσωπος κ. Λάμπρος Καρακώστας.

— «Βαλεντίνο», κυπριακό, 3.821 τον. γκρός, από 19.3.88, εκπρόσωπος κ. Γεωργ. Γιαννάτος.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διαστήμα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τα πλοία:

— «Γαλήνη», παναμαϊκό, 10.329 τον. γκρός, από 28.2.88, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ατλάντικ Πρίνσεσ», κυπριακό, 9.637 τον. γκρός, από 11.1.88, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Γουόρντ Σκόρ», λιβερνιανό, 126.261 τον. γκρός, από 30.10.87, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Γρένο», λιβερνιανό, 30.325 τον. γκρός, από 28.5.88, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ρόντα», κυπριακό, 999 τον. γκρός, από 5.5.88, λόγω καταγγελίας της συμβάσεως από το ΝΑΤ.

— «Σάμος Σπίριτ», κυπριακό, 1.597 τον. γκρός, από 16.9.87, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Σάμος Φαίθ», κυπριακό, 1.586 τον. γκρός, από 16.9.87, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Μαρία Διαμάντω», κυπριακό, 9.861 τον. γκρός, από 20.5.88, λόγω πωλήσεως.

— «Ατλάντικ Κουήν», κυπριακό, 10.350 τον. γκρός, από 22.9.87, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

• Στις 30.6.88 τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 228, συνολικής χωρητικότητας 4.164.547 τον. γκρός.

Νέα διοίκηση

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανελ-

ληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα (για την προεχρή διετία) ως ακολούθως: Πρόεδρος Βασ. Παπουτσόγλου, αντιπρόεδρος Θερ. Θεραπειώτης, γεν. γραμματέας Ιωάν. Γωγής, ταμίας Εύστ. Σκλαβενίτης, Σύμβουλοι Δομ. Γεωργατζής, Νικ. Δενδρινός και Παναγ. Συριανός και ειδικός γραμματέας Κων. Λαδογιάννης.

Εύχαριστεῖ καὶ συγχαίρει ὁ Ὑπουργός

Τις θερμές ευχαριστίες καὶ τὰ συγχαρητήρια του εξέφρασε ὁ Ὑπουργός κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος με τηλεγράφημά του στὸν πλοίαρχο καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ μπάλκ κάρριερ «Standard Virtue» γιὰ τὴν προσπάθειά καὶ τὴν αποτελεσματική συμβολή τους στὴ διάσωση, στὴ 2 Αὐγούστου, ἐξὶ ναυαγίων τοῦ ὑπό σημαία Φιλιππίνων φορτηγοῦ «Singa Sea» στὴ θαλάσσια περιοχή νοτιοδυτικῆς Αὐστραλίας.

Ἐξ ἄλλου με ἄλλο τηλεγράφημά του ὁ Ὑπουργός ἐκφράζει τὴν εὐχαριστίαν του πρὸς τοὺς ὑπεύθυνους τῆς ἐταιρίας τοῦ πλοίου «STANDARD BULK TRANSPORT Corporation», γιὰ τὴν ὁδηγία που ἔδωσαν στὸν πλοίαρχο τοῦ «Standard Virtue» νὰ κατευθυνθεῖ πρὸς τὸ πλησιέστερο λιμάνι τῆς Αὐστραλίας καὶ νὰ ἀποβιβάσει τοὺς ναυαγούς που ἦταν ἐξαντλημένοι μετὰ τὴν παραμονή τους ἐπὶ 29 ἡμέρες στὴ θάλασσα.

Στὸ ἴδιο τηλεγράφημα τονίζεται ὅτι «ἡ πράξη αὕτη μαρτυρεῖ τὴν ἰδιαίτερη εὐαισθησία καὶ τὸν ἀλτρουισμό τους πρὸς τοὺς συνανθρώπους μας που κινδυνεύουν στὴν θάλασσα».

Ἀξίζει νὰ σημειωθεῖ ὅτι λόγω τῆς παρέκκλισης τῆς πορείας του τὸ πλοῖο καθυστέρη-

σε ἐπὶ διήμερο.

Τέλος ὁ Ὑπουργός ἐξέφρασε τὴν εὐχαριστίαν του καὶ πρὸς τὸν πλοίαρχο καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «Sun Vil» γιὰ τὴν ἀποτελεσματική συμβολή τους στὴ διάσωση δύο ἀμερικανῶν ναυαγίων, στὴ 20 Ἰουλίου, στὴ θαλάσσια περιοχή τῶν νήσων Μπαχάμες.

Νέα προϋπόθεση γιὰ τὰ φυλλάδια

Ἐφεξῆς ὅσοι ἐπιθυμοῦν νὰ ἀποκτήσουν ναυτικό φυλλάδιο πρέπει νὰ ἔχουν φοιτήσει σὲ δημόσια σχολὴ σωστικῶν καὶ πυροσβεστικῶν μέσων. Σχετική πρόβλεψη ὑπάρχει σὲ Π.Δ. με τὸ ὁποῖο ἰδρύονται δημόσιες σχολές Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων στὸν Ἀσπρόπυργο καὶ στὴ Νέα Μηχανιώνα.

Ὁ Φ.Π.Α. γιὰ τὴν πραγματογνωμοσύνην σὲ πλοῖα

Σχετικὰ με τὴν ὑπαγωγή στοὺς Φόρο Προστιθέμενης Ἀξίας τῆς παροχῆς ὑπηρεσιῶν πραγματογνωμοσύνης σὲ πλοῖα, τὸ ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν διευκρίνισε με τὸ ὑπ' ἀρ. Σ. 7691/18.11.87 ἐγγράφου τοῦ τὰ ἀκόλουθα:

Σύμφωνα με τὴν διατάξεις τοῦ Ν. 1642/86 (ΦΕΚ 125Α) καὶ ἐιδικότερα τοῦ ἀρ. 22 παρ. 1 περίπτ. α' ὅπως ἐρμηνεύθηκε με τὴν ἀριθ. Π. 4336/3162/ 10.7.87 (ἀριθ. ἐγκυκλίου 10 παρ. 101) ἀπαλλάσσεται ἀπὸ τὸ ΦΠΑ ἡ παροχὴ ὑπηρεσιῶν γιὰ τὴν κάλυψη τῶν ἀμειψῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων καὶ πλωτῶν μέσων πού χρησιμοποιοῦνται στὴν ἐμπορικὴ ναυσιπλοία, ὅπως ρυμούλκηση, πλοήγηση, πρόσδεση, πραγματογνωμοσύνη κλπ.

Ἀπὸ τὰ παραπάνω προκύπτει ὅτι ἀπαλλάσσονται ἀπὸ τὸ ΦΠΑ οἱ ὑπηρεσίες πραγματογνωμοσύνης πού παρέχονται ἀπὸ τὴν ἐν λόγω ἐταιρία γιὰ λογαριασμό τῶν πλοιοκτητῶν ἢ τῶν ναυτικῶν πρακτόρων πού ἐ-

CONTIMED PACIFIC MARITIME SERVICES INC.

3rd Floor, ADC Building, Ayala Avenue
Makati, Metro Manila
Philippines

Tlx. No. 45690 CONPA PM
Cable: Conmedpac, Manila

Tel. Nos. 810-0480
810-0481

LICENCED MANNING AGENTS

Dry cargo - Tankers - Luxury liners - Fishing
Hotel and catering Personnel specialists



CONTIMED GROUP STTT LTD

WORLD WIDE RECRUITMENT AND MANAGEMENT

For all kind of ships - projects - constructions
Operators - Contractors

79-81 Filonios str.
18535 Piraeus GR

Tel.: (1) 4131827, 4131530
Tlx.: 211495, 241275

νεργούν σαν νόμιμοι εκπρόσωποι των πλοιοκτητών, σαν υπηρεσίες που εξυπηρετούν άμεσα τα πλοία και τα φορτία τους.

Εξάλλου υπάρχουν σε ΦΠΑ οι υπηρεσίες πραγματογνωμοσύνης που παρέχει ή εταιρία αυτή για λογαριασμό ασφαλιστικών εταιριών, τραπεζών ή άλλων προσώπων, για πλοία ή τό φορτίο τους διότι οι υπηρεσίες αυτές δεν εξυπηρετούν άμεσα τις ανάγκες του πλοίου και του φορτίου τους αλλά τούς λήπτες των υπηρεσιών αυτών.

Συνέλευση των ναυτών για προκήρυξη άρχαιρειών

Συνεκλήθη για τις 9 Σεπτεμβρίου έκτακτη γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Ναυτών στην οποία, μεταξύ άλλων, θα αποφασισθεί η προκήρυξη άρχαιρειών για την έκδοση νέας διοικήσεως. Σε περίπτωση ελλείψεως απαρτίας, η συνέλευση θα πραγματοποιηθεί στις 17 Σεπτεμβρίου.

Για την εξυπηρέτηση των χημικών δεξαμενοπλοίων

Τα τελευταία χρόνια η INTERTANKO έχει βελτιώσει αισθητά τις παρεχόμενες υπηρεσίες της προς τα χημικά δεξαμενόπλοια και τούς πλοιοκτήτες και διαχειριστές τους. Πρόσφατα και μετά από συμφωνία με τον Νορβηγικό Νηογνώμονα, ο κ. Χάνς Χέρμανσον θα απασχοληθεί για ένα χρόνο στην INTERTANKO στον τομέα των χημικών δεξαμενοπλοίων. Ο κ. Χέρμανσον έχει ειδικευθεί στην πρακτική εφαρμογή των Παραρτημάτων I και II της συνθήκης MARPOL 73/78.

Προαγωγές λιμενικών

Μετά τη δημοσίευση του Νόμου 1801/88 με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα προσωπικού του Λιμενικού Σώματος προωθούνται τα σχετικά Προεδρικά Διατάγματα με τα οποία προάγονται: Ένας πλοίαρχος σε αρχιπλοίαρχο, τρεις αντιπλοίαρχοι σε πλοίαρχους, οκτώ πλωτάρχες σε αντιπλοίαρχους, 15 υποπλοίαρχοι σε πλωτάρχες, 20 ανθυποπλοίαρχοι σε υποπλοίαρχους και 15 ανθυπασπιστές σε σημαιοφόρους. Έξ άλλου συγκαλείται έκτακτο συμβούλιο για την κρίση των κελυφών που προέρχονται από λιμενοφύλακες προκειμένου να προαχθούν στους βαθμούς του επικελευστή και αρχικελευστή ανάλογα με τα χρόνια προϋπηρεσίας τους.

Στο μεταξύ ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών:

• Αντιπλοίαρχοι, Γ. Τζούλης από την Έπιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων στο Γενικό Έπιτελείο Ναυτικού και Ε. Μακράκης από το Γενικό Έπιτελείο Ναυτικού πρόξενικός λιμενάρχης Βανκούβερ, στην θέση του αντι-

πλοίαρχου Ν. Κοκκινοπούλου που τοποθετείται διευθυντής στη Δημόσια Σχολή Ήλεκτρονικών Ναυτιλιακών Όργάνων (ΔΣΗΝΟ).

• Πλωτάρχης Π. Ούσαντζόπουλος από την διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας στο Πρόξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου, με αρμοδιότητα και σε θέματα IMO, στη θέση του πλωτάρ-

χη Γ. Μητροπούλου που τοποθετείται στην Έπιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων.

• Υποπλοίαρχος Β. Καντας από το γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων υπολιμενάρχης στο Πρόξενικό Λιμεναρχείο Άμβερσας, στην θέση του πλωτάρχη Α. Άργυρακοπούλου που τοποθετείται στην Διεύθυνση Λιμε-

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 30 Αυγούστου. Τιμές σε δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDC
Βοστώνης	88/89	91/92	157/158
Νέας Υόρκης	82/84.50	85/86.50	160/164
Φιλαδέλφειας	83/85	85/87	158/162
Νόρφολκ	93/96	95/100	156/162
Σαβάνας	85/86	89/90	165/166
Τζάκσονβιλ	91.50/92.50	94/95	163.75/164/75
Π. Έβεργκλεϊτς	90/91	94/95	158/159
Τάμπα	84.50/90	88.50/85	138/145
Μόμπιλ	84/88	85/90	156/1600
Ν. Όρλεάνης	81/84	83/85.25	155/158
Μπωμόν/Π. Άρθουρ	84/85	85/86	156/157
Χιούστον	81/83.50	83/84	155/156
Κόρπους Κρίστι	88/89	90/92	155/156
Λός Άντζελες	82/85	85/88	140/156
Σάν Φραντζίσκο	83/83.50	85/86	140/156
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	92/93	92/94	140/170
Σιάττλ	81/86	83/87	170
Μόντρεαλ	78/81	82/84	169/172
Βανκούβερ	93/94	95.25/97	186/187
Άγ. Ευσταθίου	85/88	90/92	170/176
Φρήπορτ	83/84	86/87	175/176
Τρίνιταντ	96	100	175
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	84/85	86/88	165/166
Βενεζουέλας	12.59	12.93	23.02
Βραζιλίας	88	91	270
Ρόττερταμ	72/73	75/76	115/118MTD
Άμβέρσας	73/74	76/77	117/121MTD
Άμβούργου	72/73	75/76	124/126MTD
Γαλλίας	71/73	79/80	138/140MTD
Ισπανίας	81/83	84/85	167/168
Θέουτας	79/80	81/82	139/143
Γένοβας	82/83	86/87	1405/144MTD
Αύγουστας	80/81	82/83	145/147MTD
Πειραιώς	75/76	78/81	135/136MTD
Σουέζ Κανάλ	82/85	82/85	165/168MTD
Τζέντας	—	78.50/81.50	161.50/164.50MTD
Νταμμάμ	—	67.55/72.75	148.50/153.50MTD
Ρας Τανούρα	—	72.75	153.59MTD
Φουτζείρα	68/69.50	71.50/72	149/151MTD
Κουβέιτ	71/75	75/80	155
Ντακάρ	—	91/93	151/153
Ντάρμπαν	—	83/85	185/190
Τζιμπουτί	—	100/102	170/173
Σιγκαπούρης	69.50/70	72.50/73	125/127
Κορέας	81/82	82/83	165/166
Ιαπωνίας	91.50/92	95/96	180/182

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOU LI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132206 · 4515386 · 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.

νικής 'Αστυνομίας του YEN

Τά προσόντα τών θαλαμηπόλων

Τό YEN διέταξε τό λιμεναρχείο Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και Πατρών να εντείνουν τόν έλεγχο προσόντων ναυτολογημένων θαλαμηπόλων σύμφωνα με τίς διατάξεις του Π.Δ. 394/86 πού καθορίζουν τά είδικά προσόντα υποψηφίων για τήν απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, προκειμένου οι θαλαμηπόλοι να φοιτήσουν στη Δημόσια Σχολή Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων όπως προβλέπει τό παραπάνω Π.Δ., ή λειτουργία της οποίας αρχίζει από 1.10.88.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 25.454.650 δρχ. επέβαλαν τόν 'Ιούλιο οι λιμενικές αρχές της χώρας για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

'Από τά πρόστιμα αυτά 11.510.450 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 6.580.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 5.514.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 1.079.150 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, 736.000 δρχ. για οδήγηση ταχυπλόων σκαφών χωρίς τίς απαραίτητες άδειες και 35.050 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

● Πρόστιμο 700.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο 'Ισθμίας στον πλοίαρχο του με σημαία Νορβηγίας δεξαμενοπλοίου «Igre» για ρύπανση της θάλασσας.

● Πρόστιμο 250.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στον πλοίαρχο του Τουρκικού φορτηγού «Rize K.» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με πετρελαιοειδή.

● Πρόστιμο 100.000 δρχ. επέβαλε τό υπολιμεναρχείο Πάρου στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Πλάτων» για ρύπανση της θάλασσας.

Πρόστιμα για υπεράριθμους

Πρόστιμο 1.895.450 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Πειραιώς στους υπεύθυνους του Ε/Γ - Ο/Γ «Παναγία Τήνου» γιατί στις 10 'Ιουλίου κατά τό δρομολόγιο του σκάφους από Μύκονο - Τήνο - Σύρο μετέφερε και αποβίβασε στον Πειραιά 334 υπεράριθμους επιβάτες.

'Εξ άλλου πρόστιμο 522.135 δρχ. επέβαλε τό ίδιο λιμεναρχείο στους υπεύθυνους του Ε/Γ - Ο/Γ «Κίμωλος» γιατί τήν ίδια ημέρα, δηλαδή στις 10 'Ιουλίου, κατά τό δρομολόγιο του από Θήρα - 'Ιο - Σίκινο - Φολέγανδρο - Κίμωλο - Μήλο - Σίφνο - Σέριφο - Κύθνο μετέφερε και αποβίβασε στον Πειραιά 123 υπεράριθμους επιβάτες.

Νέα φυλλάδια

'Από τίς άρμόδιες υπηρεσίες του YEN εκδόθηκαν τόν 'Ιούλιο 396 νέα ναυτικά φυλλάδια.

'Η Σχολή Σωστικών

'Από τή Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων του 'Ασπροπύργου αποφοίτησαν τόν 'Ιούλιο 193 ναυτικοί.

Θάνατοι ναυτικών

Πέθανε από άγνωστη αιτία στις 8 Αύγουστου, στο φορτηγό «Αρίων», ο άνθυποπλοίαρχος Ευστάθιος Μπουλάς, 33 ετών. 'Ο Μπουλάς πέθανε ενώ έκτελούσε ύδροβολή στις παρειές του πλοίου και τό άτύχημα συνέβη στο λιμάνι Σίλβερ Τάουν στην περιοχή του Λονδίνου.

● Στις 10 Αύγουστου βρέθηκε νεκρός στην καμπίνα του ο Γεώργιος Λάγκης, 49 ετών, μάγειρος του δεξαμενοπλοίου «Ράμπιξ Μπαϊ 1», ενώ τό σκάφος έπλεε άνοικτά της Πορτογαλίας.

● Τέλος, άγνοείται από τίς 15 Αύγουστου ή τύχη του ναύτη Κων. Μιαρή, 32 ετών, ο οποίος πήδησε στο ποτάμι Κολούμπια από τό

φορτηγό «'Ακτέα», ενώ τό σκάφος βρισκόταν άγκυροβολημένο στο παραπάνω ποτάμι κοντά στο λιμάνι 'Αστόρια της Πολιτείας 'Ορεγκον.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**Ναυτιλιακός 'Οδηγός Σιγκαπούρης**

'Η Ένωση Ναυπηγών και Ναυπηγοεπισκευαστών της Σιγκαπούρης εξέδωσε τόν χρησιμότατο οδηγό με τίτλο «Singapore Marine & Ocean Engineering Directory 1987/1988». Στόν έκτενή τόμο περιλαμβάνονται τά αναλυτικά στοιχεία των μελών της ένωσης, πληροφορίες για τά ναυπηγεία, τούς νηογνώμονες, τίς υπηρεσίες παροχής συμβουλών για τίς επιχειρήσεις, τή διάθεση ναυτιλιακού και ηλεκτρολογικού υλικού, μηχανών και υλικών προστασίας του κελύφους των πλοίων. Επίσης καλύπτονται ή ναυτιλιακή βιομηχανία της Σιγκαπούρης SASAR και τό λιμάνι της Σιγκαπούρης ενώ παρατίθενται και φωτογραφίες πλοίων, ξεδρών και άλλων ναυπηγημάτων πού παρήγαγε ή έντοπια βιομηχανία.

ΤΟ ΟΙΛ

Κυκλοφόρησε τό τεύχος 'Απριλίου - Μαΐου - 'Ιουνίου 1988 της γνωστής έκδοσης της Μότορ 'Οίλ ('Ελλάς) Α.Ε. με ένδιαφέροντα άρθρα και μελέτες. 'Εκτός από τήν τακτική άνασκόπηση της παγκόσμιας αγοράς πετρελαίου στο τελευταίο τεύχος του ΟΙΛ παρουσιάζονται με ένα έκτεταμένο άρθρο οι εξερευνήσεις πού άνοίξαν τούς δρόμους προς τήν 'Ασία, μία μελέτη για τά νέα συστήματα ήχοενοποίησης των υποβρυχίων και μία αναλυτική παρουσίαση του Ναυτικού Μουσείου της 'Ελλάδος.

ΠΕΝΘΗ**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Μ. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗΣ**

Σέ ηλικία 74 ετών, απεβίωσε στις 13 Αύγουστου στα Χανιά, ο Σπύρος Μαρκαντωνάκης, ιδρυτικό μέλος και πρόεδρος επί 13ετία της Ένώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

'Ο έκπλιπών διακρίθηκε για τό ήθος του κατά τή μακρά του σταδιοδρομία στο χώρο της 'Ελληνικής Μεσογειακής Ναυτιλίας στην πρόοδο και ανάπτυξη της οποίας συνέβαλε αποφασιστικά.

'Υπήρξε πρόεδρος της εταιρίας «Markantonakis Lines», ή οποία ιδρύθηκε τό 1957 και διαχειρίζεται πλοία τακτικών γραμμών καθώς και της εταιρίας «Xouthos Compania Naviera» πού διαχειρίζεται φορτηγά τράμπ. 'Επίτιμος πρόεδρος της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. μέχρι του θανάτου του, ο Σπύρος Μαρκαντωνάκης υπήρξε επίσης ιδρυτικό μέλος του Hellenic Mutual War Risks Association και των ελληνικών επιτροπών του Αλόυδς Ρετζιστερ και του Μπυρώ Βεριτάς.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συλλυπούνται θερμά τούς οικείους του για τήν άπώλεια του έξαιρέτου άνδρος.

ΑΓΑΘΗ ΡΗΝΙΩΤΗ

Πέθανε στις 14 Αύγουστου και κηδεύθηκε στον Πειραιά ή 'Αγάθη Ρηνιώτη, χήτρα του Διευθύνοντος Συμβούλου του 'Ελληνικού Νηογνώμονα κ. Θωμά Ρηνιώτη, προς τόν όποια τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**ΨΗΦΙΣΜΑ**

'Εν Πειραιεί σήμερα τήν 16 Αύγουστου 1988, ημέρα Τρίτη και ώρα 12.00, τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, συνελθόν έκτάκτως επί τω θλιβερώ άγγέλματι του άδοκίτου θανάτου του επίτιμου προέδρου της Ε.Ε.Μ.Φ.Π.

ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Μ. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗ,

έξαιρέτου και εύγενοϋς ανθρώπου, επιλέκτου Μέλους της 'Εφοπλιστικής οικογενείας, ιδρυτικού στελέχους της Ένώσεώς μας, άναδειχθέντος έπαξίως εις τό αξίωμα του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής επί μίαν ολόκληρον 15ετίαν (1964-1979) και αναλίσαντος τήν ζωήν του εις τήν υπηρεσίαν της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας και ειδικώτερον της Μεσογειακής Φορτηγού τοιαύτης εις τήν όποιαν προσέφερεν άνεκτιμήτους υπηρεσίας, άκούσαντος του Προέδρου του Δ.Σ. και των Μελών αυτού, οΐτινες έξηρον τήν προσωπικότητα, τάς άρετάς του μεταστάντος και τάς πολλαπλάς και έξαιρέτους υπηρεσίας τάς όποιās προσέφερεν οϋτος εις τήν Μεσογειακήν Φορτηγόν Ναυτιλίαν και τούς ανθρώπους της, αποφασίζει όμοφώνως όπως:

1. Διαβιβαστούν τά συλλυπητήρια του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένώσεως προς τήν οικογένεια του Μεταστάντος.
2. Διατεθή, εις μνήμην του έκλιπόντος τό ποσόν των δρχ. 200.000, υπέρ του Γηροκομείου Χανίων.
3. Διαβιβασθή τό παρόν ψήφισμα εις τήν οικογένεια του Μεταστάντος.
4. Δημοσιευθή τό παρόν διά του Ναυτιλιακού και 'Ημερησίου Τύπου.

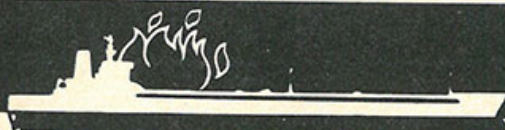
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΣΠ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΜΙΧ. ΣΑΡΛΗΣ

ΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ

Ν. ΒΑΡΒΑΤΕΣ, Δ. ΤΣΑΚΟΣ, Ν. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, Α. ΚΟΡΡΕΣ, Χ. ΜΑΝΩΛΗΣ,
Π. ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΤΤΙΚΗ	Μαλντίβες	1.354	1961	Συγκρούστηκε στη Σιγκαπούρη με το μάλκερ «Αϊλαντ Τζέμ», στις 15/8 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	Κυπριακή	9.942	1977	Κατά τον απόπλου από την Καρταγένα για Πουέρτο Καμπέλλο, προσάραξε στις 20/8. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση με την συνδρομή ρυμουλκών.
ΣΟΦΙΑ Ν.	Παναμαϊκή	4.827	1972	Μπαντίρμα για Γδύνια, υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής σε θέση 36.04.5 Β, 19.06.8 Α στις 10/8 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ	Κυπριακή	20.214	1975	Συγκρούστηκε με το μάλκερ «Sunny Spanker» στις 24/8 σε θέση 44.36 Β, 149.46 Α.
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	Παναμαϊκή	9.342	1968	Συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας με το αλιευτικό «Perla» σε θέση 41.57 Ν., 57.05 Δ. στις 4/6.
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	Ελληνική	6.680	1973	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 11/8. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:	Παναμαϊκή	12.598	1979	Υπέστη ζημιά σε γερανό, στη Σαμαρίντα στις 21/7.
ΑΪΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	Ελληνική	16.800	1985	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Αττική» στη Σιγκαπούρη, στις 15/8.
ΑΝΑΦΗ	Ελληνική	34.400	1985	Κατά το ταξίδι για Ίμμιγκχαμ, εμπορτο σιδηρομεταλλεύματος, προσάραξε στον π. Όρινκο στις 12/8.
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	Ελληνική	13.631	1973	Συγκρούστηκε στο Μόντρεαλ, στις 10/8 με το μάλκερ «Yorkgate» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	Ελληνική	16.700	1981	Προσέκρουσε σε πυλώνες γέφυρας στη Ν. Όρλεάνη, στις 11/8 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. Αναγκαίες επισκευές αναβλήθηκαν για τον επόμενο ύδροδεξαμενισμό.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	Κυπριακή Κυπριακή	15.296 16.388	1982 1974	Προσάραξε στο Άμπουκίρ στις 13/8. Συγκρούστηκε στο Ρίβερ Πλέιτ, στις 7/8 με το δεξαμενόπλοιο «Grenanger» και υπέστη ρήγμα στο κύτος. Κατέπλευσε στο Μπουένος Άϊρες για επισκευές.
ΛΕΩΝ	Ελληνική	11.049	1976	Κατά το ταξίδι Καμαίσι για Νακόντκα υπέστη ζημιά στην προπέλλα, στις 5/7. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στην Γιοκοχάμα.
ΛΙΜΠΕΞΕΛ	Παναμαϊκή	17.872	1969	Κατά το ταξίδι Λίβερπουλ για Νιούπορτ και Φάλμουθ Μπαϊού υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 23/7. Αναλήφθηκαν επισκευές στον Πειραιά.
ΜΙΝΩΣ	Ελληνική	28.082	1975	Κατά τον απόπλου από Βραζιλία υπέστη βλάβη στη βοηθητική μηχανή στις 2/5. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Άμβουργο.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	Ελληνική	35.854	1985	Υπέστη σοβαρές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στις 9, 10 και 11 Αυγούστου. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Ροζάριο.
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Παναμαϊκή	14.397	1980	Κατά το ταξίδι Φρημάντλ για Μελβούρνη, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στις 1/8. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Ωλμπανυ.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	Κυπριακή Ελληνική	17.485 2.986	1970 1965	Ανέφερε ζημιά στον πυθμένα στη Σύρο στις 24/8. Κατά το ταξίδι Λά Γκουλέτ για Ντότζες υπέστη ζημιά στην προπέλλα, στις 13/7 και κατέπλευσε στον Πειραιά.
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.	Ελληνική	31.411	1984	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στις 4/8 κατά το ταξίδι Τζουμπάιλ για Παλάου Μπακόμ. Αναλήφθηκαν επισκευές στη Σιγκαπούρη.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.	Ελληνική	31.321	1983	Προσάραξε στο Μάντρε ντέ Ντέους στις 1/8 και υπέστη ζημιές στον πυθμένα. Αναγκαίες επισκευές και ύδροδεξαμενισμός αναβλήθηκαν.



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.

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TELEX : 39502/35652 (HOMSEA)
TELEPH : 2658933/2684338/2652855
FAX : 2641661
CABLES : HELLENSEAS/SINGAPORE

A.O.H TELEPHONES:

2257360-CAPT J. GOROS
4590194-ANTHONY FONG
4661925-ANNA

* ————— *

*** IN THAILAND**

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

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

TELEX : 82521 (HOMSCO) - FAX: 2366594
TELEPH : 2341381/2345018
CABLES : HELLENSHIP/BANGKOK

* ————— *

*** IN MALAYSIA**

HELLENIC OVERSEAS MARITIME SERVICES SDN. BHD.

SUITE 802
HOLIDAY PLAZA OFFICE TOWER
CENTURY GARDEN
JALAN DATO SULAIMAN
80250, JOHORE BAHRU

TELEPH : (07) 513231/312099
TELEX : 60770/60217
FAX : (07) 511175/312096
CABLES : HELLENICO/
JOHOREBAHRU

A.O.H TELEPHONES:

(07) 329998-K. GOH
01760330-T. WONG
(07) 229964-MAGES

OPERATING ALSO AT: PASIR GUDANG - PORT KELANG - KUANTAN - KEMAMAN
PENANG/BUTTERWORTH

* ————— *

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

* ————— *

FOUNDER: CAPT. GIANNIS A. GOROS (HELLENE)

CHAIRMAN & MANAGING DIRECTOR

* ————— *

*** IN GREECE (LIAISON OFFICE)**

HELLENIC OVERSEAS SERVICES

3, BOUBOULINAS STREET
185 35 - PIRAEUS

TELEPH : 4133779/4110897
TELEX : 213299 (MATH GR)
FAX :

A.O.H TELEPHONES:
4511705-CAPT J. PSARRAS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Οι τακτικοί αναγνώστες μας άσφαλώς θα θυμούνται ότι οι ειδικές συνθήκες κάτω από τις οποίες τυπώθηκε και κυκλοφόρησε το τεύχος μας της 15ης Αυγούστου μόλις που επέτρεψαν την κάλυψη της πρώτης εβδομάδας. Φυσικό, λοιπόν, θα ήταν το παρόν δελτίο να αναφερθεί και στην πρό της Παναγίας εβδομάδα για χάρη της συνέχειας.

Θά αντιπαρέλθουμε εν τούτοις εν τάχει τις ημέρα ανά ημέρα εξελίξεις προκειμένου να αποπειραθούμε μία συνολική θεώρηση, που μόνη αυτή μπορεί να φωτίσει την ουσία των τρεχουσών εξελίξεων.

Είναι πλέον φανερό ότι, έπειτα από την εξαιρετική άνοχη του πλοίου στην πίεση του θέρους και των δυσμενών συγκυριών, οδηγούμεθα σε ταχεία και ουσιαστική άνοδο των δεικτών της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου που μπορεί να πάρει σοβαρές διαστάσεις κατά τη διάρκεια του φθινοπώρου. Και είναι δικαιολογημένη η ικανοποίηση της στήλης διότι, περισσότερες από μία φορές, με γνώμονα τη μελέτη των επιμέρους παραμέτρων της αγοράς, είχε διατυπώσει την πρόβλεψη περί σταθερότητας και περαιτέρω άνοδου των ναύλων.

Χωρίς τυμπανοκρουσίες, αλλά κάτω από άργες διαδικασίες που παρέχουν σε ικανοποιητικό βαθμό τα εγγύα της σταθερότητας και της ουσιαστικής βελτίωσης, η αγορά επανέρχεται σε κανονικούς ρυθμούς.

Σημαντική υπήρξε κατά τις τελευταίες ημέρες η άνοδος της ζήτησης για σιτηρά προς και από όλες τις συνήθεις γεωγραφικές θέσεις. Και γενικώς αναμένεται περαιτέρω άνοδος εντός του Σεπτεμβρίου παρά την αντίδραση ένιων ναυλωτών που προσπαθούν να συγκρατήσουν την αγορά. Και ενώ είναι χαρακτηριστική η απουσία «αντιπροσωπευτικών» πράξεων, σημειώνεται ποικιλία τόπων φορτώσεως και προορισμού, μεγέθους και λοιπών όρων που κάνουν την λεπτομερή αναφορά ελάχιστα διαφωτιστική. Θά σημειώσουμε όμως τα δολ. 11 φίο από Β. Ειρηνικό για Ιαπωνία σε πάναμαξ και, για το αυτό μέγεθος, τα δολ. 12.10 για Κόντινεντ (55 συντελεστής φορτίου).

Μία ματιά στα λοιπά φορτία σαφώς δείχνει ύγιεις τάσεις στην αγορά. Γιαάνθρακες, μεταλλεύματα, ζάχαρη, λιπάσματα κάνουν έποικοδομητική παρουσία και άσφαλώς συμβάλλουν στη σταθερότητα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αξίζει εδώ να σημειωθεί το «ζωντάνεμα» της Άπω Ανατολής όπου σημειώθηκαν και πράξεις σχετικά μακράς περιόδου με τους 120.000 τόν. d.w. στα δολ. 3.50 ανά τον. d.w./μήνα. Πάναμαξ μέγεθος κλεινόταν μεταξύ δολ. 9/10.000 ανά ημέρα. Περί τα δολ. 12.000 το αντίστοιχο μίσθωμα στον Άτλαντικό που εξακολουθεί να αποτελεί το κέντρο του ενδιαφέροντος.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Χωρίς αξιόλογες διακυμάνσεις η ναυλαγορά πετρελαίου κατά το β' δεκαπενθήμερο του Αυγούστου, διατήρησε ζήτηση και προ-

σφορά σε κατάσταση άσταθους ισορροπίας. Βασική αιτία η άβεβαιότητα περί τη διαμόρφωση των τιμών του μαύρου χρυσού, ιδίως υπό το φως της ανακωχής μεταξύ Ιράν και Ιράκ. Κάποιο (άρνητικό) ρόλο πρέπει να έπαιξαν και οι θερινές διακοπές που, όπως είναι φυσικό, περιστέλλουν την εν γένει δραστηριότητα.

Στόν Περσικό, σημαντικός αριθμός VLCC κλείσθηκε προς Δυσμάς ή Ανατολάς σε ναύλους κυμαινόμενους, αντίστοιχα, περί τα WS 38-40. Σχετικά μικρός ο αριθμός και ο όγκος της ανοικτής χωρητικότητας, επέτρεψε όμοιους ρυθμούς. Σε αντίστοιχα επίπεδα κυμάνθηκαν και οι ναύλοι για μικρότερα πλοία.

Αναζωπύρωση της ζήτησης στη Μεσό-

γειο με τους 80.000 τόννους για ένδομεσ-ογειακή μεταφορά στα WS 85.

Ελάχιστα ακούστηκαν και λιγότερο σχολιάσθηκαν οι πράξεις της Β. Θάλασσας όπου οι 50.000 τόννοι για ΗΠΑ πλήρωναν WS 100.

Σε σχετική ζωηρότητα η Δυτική Αφρική, πλήρωνε περί τα WS 50 για τό σύνηθες μέγεθος των 125.000 τόννων με προορισμό ΗΠΑ.

Μικρή ή διαφορά προσφοράς και ζήτησης στην Καραϊβική, επέτρεψε όμαλη ανέλιξη της αγοράς με τους 70.000 τόννους για Κόλο-πο ΗΠΑ στα WS 85.

Πρόσκαιρη (:) πτώση στη ζήτηση για καθαρά φορτία δημιούργησε κάποιο άγχος και αισθητή πτώση των ναύλων.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Άμερ. Κόλοπο 50.000 τόν. σιτηρά Αί-γυπτο, δολ. 15, 10.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 5-15.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 27.500 τόν. σιτηρά Ινδία, δολ. 37, Σεπτεμβρίου 11-21.

ΔΑΛΑΚΙ: Άμερ. Κόλοπο 21.500 τόν. φωσφάτα Δυ-τική ακτή Ινδίας, δολ. 35 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορ-τοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΗΡΩ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 28.000 τόν. περίπου σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 25 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 29 - Σεπτεμβρίου 9.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ: Άμερ. Κόλοπο 54.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 20,75 φίο, 5 ημέρες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 12-24.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Βανκούβερ 40.000 τόν. λιπάσματα Μαρόκο, δολ. 16,25, 10.000/6.000 τόν. φορτοεκφόρ-τωση, Σεπτεμβρίου 25-30.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ: Άμερ. Κόλοπο 24.000 τόν. περίπου γεννήματα Λά Γκουάιρα, δολ. 17,50 φίο, 5 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 3-10.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: Άμερ. Κόλοπο 15.000 τόν. περίπου γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 17,50, 5 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 25-31.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: Άμερ. Κόλοπο 50.000 τόν. καλαμπό-κι Νταμέτα, δολ. 15, 10.000/4.000 τόν. φορτοεκ-φόρτωση, Σεπτεμβρίου 2-8.

ΑΪΝΤΑ Νιούπορτ Νιούς 65.000 τόν. γαιάνθρα-κες Πόρτ Τάλμποτ, δολ. 6,65 φίο, 3 ημέρες/11.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 23 - Σεπτεμ-βρίου 5.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Άμερ. Κόλοπο 20.000 τόν. σιτηρά Ιν-δία, δολ. 44, 6 ημέρες /1.000 τόν. έλευθ. εκφόρτω-ση, Αυγούστου 29-30.

ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ III: Δυτική ακτή ΗΠΑ 26.000 τόν. σιτηρά Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 37, 9 ημέρες/1.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-10.

in Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

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

ΜΑΛΑΝΔΡΙΝΟΝ: Πουέρτο Όρντζ 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπαγκνόνι δολ. 7, 5 ημέρες, άρχες Σεπτεμβρίου.

ΚΥΜΩ: Πουέρτο Όρντζ 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Υμουίντεν, δολ. 7, 5 ημέρες, Αύγουστου 20-30.

ΝΑΪ'ΑΝΤ: Άμερ. Κόλπο 51.000 τον. σιτηρά Λισσαβώνα καί Βόσερ, δολ. 13 φίο, 13 ημέρες, Αύγουστου 15 - Σεπτεμβρίου 5.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: Άμερ. Κόλπο 53.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 20 φίο, 5 ημέρες/7.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 2-10.

ΠΑΡΑΛΟΣ: Άμερ. Κόλπο 16.000 τον. σιτηρά Κόστα Ρίκα, δολ. 18,25 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον., Αύγουστο.

ΧΑΛΚΗΔΩΝ: Τάμπα 15.000 τον. λιπάσματα Ίταλία, δολ. 22 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 26 - Σεπτεμβρίου 2.

ΣΗΣΠΗΝΤ: Άνατολ. ακτή ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Άλγερία, δολ. 17,85, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 18-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ: Μπουεναβεντούρα 24.000 τον. ζάχαρη Άμερ. Κόλπο, δολ. 13,50, Αύγουστου 29 - Σεπτεμβρίου 9.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Τάμπα 24.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ίνδίας, δολ. 29,50 φίο, 15.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 10-16.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ίαπωνία, δολ. 19,50 φίο 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 1-10.

ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ: Ποταμό Μισισσιππί 55.000 τον. περίπου σιτηρά Όλλανδία, δολ. 9,65 φίο, 10 ημέρες, Αύγουστου 19-27.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ: Μισισσιππί 85.000 τον. Άμστερνταμ/ Ρότερνταμ/ Άμβέρσα δολ. 800.000 κατ' άποκοπή, 12 ημέρες, Αύγουστου 27-31.

ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ: Χάλιφαξ, 17.200 τον. άλευρα σέ σάκκους Ντάρ ες Σαλάμ καί Άλγέρι, δολ. 45 φίο, 250/200 τον. άνά κύτος άνά λιμάνι, Αύγουστο.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόντε 60.000 τον. γαϊάνθρακες Ντακάρ δολ. 8,05 φίο, 25.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-15.

ΠΛΑΝΕΤ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 55.000 τον. κώκ πετρελαίου Άμβέρσα/ Άμστερνταμ δολ. 11,25 φίο, 10.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-15.

ΣΙΔΕΡΗΣ: Καλιφόρνια 24.800 τον. σκράπ Δυτική ακτή Ίνδίας, δολ. 29,50, 5.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 18.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Άμβούργο 26.000 τον. ποτάσσα χύδην Δυτική ακτή Ίνδίας, δολ. 32,50, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 26-31.

ΤΖΩΡΤΖ Δ.: Σαουθάμπτον 16.500 τον. κριθής Δυτική Ίταλία, δολ. 15, όψιόν Άδριατική δολ. 16, 4.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 25-30.

ΝΙΚΟΛΑΣ Α.: Μπαγκκόκ 23.000 τον. ρύζι σέ σάκκους Άνατολ. ακτή Ίνδίας, δολ. 27, όψιόν Καλκούτα δολ. 28, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΡΗΑΑΪ'ΑΝΤ: Άκαμπα 12.500 τον. φωσφάτα Τουτικριν. δολ. 22,25 φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση Αύγουστου 28 — Σεπτεμβρίου 5.

ΜΥΡΙΝΑ: Γουέιπα 55.000 τον. βωξίτης Πόρτο Βέσμε, δολ. 11,50 φίο, 20.000/13.500 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Αύγουστου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ 1: Έλλάδα 15.000 τον. σιτηρά Άμστερνταμ/ Ρότερνταμ/ Άμβέρσα/ Γκέντ, δολ. 9, 1.600/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: 37.611 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπύργ, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Ίαπωνία τέλη Αύγουστου, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή δολ. 9.000 την ημέρα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 63.322 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο συνέχεια ναυλώσεως γιά δύο κυκλικά ταξίδια άνατολ. ακτής Νοτίου Άμερικής, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΦΑΔΕΡ: 27.572 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Νότιο Άφρική Σεπτεμβρίου 8-17, έπαναπαράδοση Σιγκαπύργ/ Ίαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΝΘΟΣ: 17.168 τον. δ.ω. του 1979, παράδοση Μαύρη Θάλασσα Αύγουστου 10-20, έπαναπαράδοση Αυστραλία, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΙΝΑΧΟΣ: 50.947 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Λισσαβώνα άμεση, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.767 τον.δ.ω. του 1983, παράδοση Τερνεούζεν Αύγουστο, ταξίδι με έπαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ: 29.976 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Νοτ. Άφρική Αύγ. 25 - Σεπτ. 5, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΕΥΤΥΧΗΣ Μ.: 36.443 τον.δ.ω. του 1976, παράδοση Καζαμπλάνκα Αύγουστου 19-22, έπαναπαράδοση Άνατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.772 τον.δ.ω. του 1984, παράδοση Κόντινεντ Αύγουστου, ταξίδι Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο δολ. 9.500 την ημέρα.

ΤΙΤΑΝ: 24.850 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Μπελέμ Αύγ. 10-28, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Άνατολ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ: 36.233 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Κουίνχουγκντάο Αύγουστο 20-30, έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ: 37.419 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Σιγκαπύργ Αύγουστου 22-27, έπαναπαράδοση Βοστώνη / Γκάλεστον, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΟΥΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: 64.235 τον. δ.ω. του 1987, παράδοση Νοτ. Κορέα Αύγουστο, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής καί Τουρκίας με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: 64.235 τον. δ.ω. του 1987, παράδοση Νότιο Ίαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Κουήνολαντ, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΖΗΝΩ: 40.947 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Μαλαισία Αύγουστου 15-20, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 7.150 την ημέρα.

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
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS 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

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

Telex: { 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

Οι αγοραπωλησίες

ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ: 21.148 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ντόντινγκ Αύγουστου 25 — Σεπτέμβριου 5, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 6.660 την ημέρα.

ΕΥΡΥΔΙΚΗ: 34.400 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο Αφρική Σεπτέμβριου 10-20, επαναπαράδοση ΗΒ/Αμβέρσα/ Αμβούργο, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 26.110 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Αύγουστου 23-27, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 6.000 την ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλούσιο έρμα.

ΣΗΜΙΟΥΣΙΚ: 60.782 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Πάσσερο άμεση, ταξίδι με Ατλαντικό με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΣΗΤΑΙΓΚΕΡ: 22.631 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Νότιο Αφρική Αύγουστο, επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: 29.040 τόν. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Μπουσάν Σεπτέμβριου 3-9, ταξίδι στις Μεγ. Λίμνες, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΚΡΟΝΟΣ: 19.392 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Μπαρμπάντος άμεση, επαναπαράδοση ΗΒ/Αμβέρσα/ Αμβούργο, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΑΝΙΤΟ: 62.027 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Σιγκαπούρη έως Αύγουστου 31, ταξίδι μέσω Έρυθρας με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 26.118 τόν. d.w. του 1980, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω Σκανδιναβίας με επαναπαράδοση Αλεξάνδρεια, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ: 16.436 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Αμβέρσα/ Αμβούργο έως Σεπτέμβριου 3, κυκλικό ταξίδι Νότιου Αφρικής με επαναπαράδοση Αμβούργο/ Πάσσερο, δολ. 6.700 την ημέρα.

ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ Ι: 110.444 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ιαπωνία Σεπτέμβριου 5-10, ταξίδι μέσω Βανκούβερ με επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΝΕΝΑ: 71.700 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ Αύγουστο, ταξίδι μέσω Ανατολ. Ακτής Νότιου Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ: 51.672 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Λισαβώνα μέσω Αύγουστου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α: 16.549 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι δυο κατευθύνσεων μέσω Δυτ. Αφρικής προς Αμερ. Κόλπο και από Αμερ. Κόλπο προς Απω Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: 67.235 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ, ταξίδι 6/7 μηνών προς δολ. 9.300 την ημέρα.

ΠΑΣΙΘΕΑ: 155.407 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Απω Ανατολή Δεκέμβριο, ταξίδι 18 μηνών προς δολ. 12.975 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ: 72.049 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ Αύγουστο, ταξίδι 5-7 μηνών προς δολ. 9.600 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.085 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ουλάν άμεση, ταξίδι 4-6 μηνών προς δολ. 9.700 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Χάουντ Πόνιτ 67.000 τόν. μέρος φορτίου Κεμπέκ, Αύγουστου 25.

ΒΑΤΗΣ: Ρας Ισα 154.000 τόν. Αίν Σούκχνα δολ. 420.000 κατ' αποκοπή, Αύγουστου 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 85, Αύγουστου 23.

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Αλεξάνδρεια 25.000 τόν. καθαρά Ταρραγκόνα, WS 165, Αύγουστου 10.

ΦΛΟΡΙΝΤΑ: Δυτ. Αφρική 119.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/ Αμερ. Κόλπο WS 47,5, όψιν Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 50, Αύγουστου 15.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Αλγερία 82.000 τόν. Μπαϊγουσε, WS 67,5, Αύγουστου 12.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ: Βενεζουέλα 27.000 τόν. Αργεντινή, WS 167,5, Αύγουστου 21.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Ανατολ. Ακτή Μεξικού 50.000 τόν. μέρος φορτίου Μπαχάμας, WS 105, Αύγουστου 20.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Βενεζουέλα 80.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 47,5, Αύγουστου 28.

Η περαιτέρω άνοδος αξιών και τιμών, άπτόκοκς της έμπιστοσύνης για μία ύψηλότερη και σταθερή άγορα ναύλων στο προσεχές μέλλον, τείνει να δημιουργεί χάσμα μεταξύ πωλητών και αγοραστών και, βοηθούσης της καλοκαιρινής ανάπαυλας, περιορίζει τον άριθμό των πράξεων.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων θα σταθούμε σε δύο πωλήσεις που άφορούν σε Έλληνες. Πρόκειται για τό Μ/Τ LITO (139.700 TDW/1973) που περνά σε Νορβηγικά χέρια αντί δολλ. 11.600.000 και τό Μ/Τ O-RIENTAL PHOENIX που περιέρχεται σε Έλληνες αντί δολλ. 7.800.000. Είναι 138.400 TDW του 1971 στην Ιαπωνία.

Άλλες ενδιαφέρουσες πράξεις: — Μ/Τ ATLANTIC AMITY (89.700/85) δολ. 26.000.000 στην Κίνα.

Μ/Τ TURQUOISE (128.300/74) δολ. 12.000.000 σε Σκανδιναβούς.

Στόν τομέα των πλοίων παραγωγών τέλος, τό Μ/Τ OSCO CASTOR (32.400/74) αντί δολ. 7.000.000 επίσης σε Νορβηγούς.

Στά μπάλκ κάρριερς Έλληνες άγόρασαν τό Μ/Υ SOUTH STAR (28.350/76) αντί δολ. 5.100.000. Άλλες χαρακτηριστικές πράξεις:

— Μ/Υ MAHOGANY (37.000/78) δολ. 8.500.000

— Μ/Υ SEAHORSE (27.100/75) δολ. 5.300.000

— Μ/Υ GLOBAL MARITIME (26.900/77) δολ. 6.500.000.

Ζωηρό τό ενδιαφέρον για πλοία γενικού φορτίου με τό MS ELBELAND (17.800/79) στα

δολ. 8.500.000 και τό MS KRATON (12.300/76) σε μη γνωσθείσα τιμή. Ένα SD-14 της δεκαετίας συνεζητείτο στα δολ. 4.000.000!

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ο περιορισμός του άριθμού των διαλυτηρίων στην Ταϊβάν, αποτέλεσμα της σχεδιαζόμενης επέκτασης του λιμένος του Κασιούγκ, άσφαλώς θα έχει επιπτώσεις στην πορεία ζητήσεως και τιμών με άγνωστη μέχρι στιγμής έκβαση. Προς τό παρόν και ενώ η Ταϊβάν αποτελεί τό «αίνιγμα», σημειώνεται ή παρουσία της Κίνας με τούς 8.100 LDT στα δολ. 235 και τούς 6.000 LDT στα δολ. 230.

Άκολουθεί ή Ινδία με άγορές της τάξεως των 3.500 - 7.000 LDT αντί δολ. 215-248, αντίστοιχα.

Ελάχιστα ή κίνηση στο Πακιστάν ενώ, μετά από πολύ καιρό, σημειώνομε την Ισπανία με τά δολ. 100 για 2.400 LDT και τη Βραζιλία με άγορές της τάξεως των 6-7.000 LDT στα δολ. 136-157.

Νά άποπειραθούμε την παρουσίαση πίνακα τιμών:

Ταϊβάν: δολ. 200-245
Κίνα: δολ. 180-250
Ταϊλάνδη: δολ. 190 - 240
Μπαγκλαντές: δολ. 235-255
Ινδία: δολ. 225 - 245
Πακιστάν: δολ. 200 - 220
Ισπανία: δολ. 90 - 105
Ο μικρός άριθμός και όγκος προσφορών άσφαλώς θα σημάνει νέα άνοδο τιμών στο προσεχές μέλλον.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Όδησά 50.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 117,5, Αύγουστο.

ΣΗΟΟΥΘ: Ζάβια 31.000 τόν. Ιμνγκχαμ WS 135, Αύγουστο.

ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.: Βανκούβερ 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ανατολ. Ακτή Καναδά, δολ. 245.000 κατ' αποκοπή, όψιν Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ δολ. 375.000 κατ' αποκοπή, Αύγουστο.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Λά Σκχίρα 80.000 τόν. Αύγουστο, WS 85, Αύγουστου 21.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Τής 87.000 τόν. Μίλφορντ Χέβεν, WS 65, Αύγουστου 20.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Μόνγκσταντ 135.000 τόν. Λαβέρα και Γένοβα, WS 67,5, Αύγουστου 28.

ΦΛΑΜΙΝΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία, WS 115, Σεπτέμβριου 15.

ΜΙΧΑΗΛ: Ανατολ. Ακτή Μεξικού 125.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο WS 38, όψιν ΗΒ/Κόντινεντ WS 39,5, Αύγουστου 30.

ΠΑΡΑΠΟΛΑ: Άμστερνταμ / Ρότερνταμ 29.000 τόν. καθαρά Βραζιλία, WS 106, Αύγουστου 25.

ΕΛΕΝΗ: Λιβύη 70.000 τόν. μέρος φορτίου Αμβέρσα, WS 92,5, άμεση.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτ. Αφρική 124.000 τόν. Αμερ. Κόλπο, WS 50, Σεπτέμβριου 2.

ΣΚΥΡΟΝ: Ινδονησία 130.000 τόν. μέρος φορτίου Δυτικές όψιν WS 39,5, Αύγουστου 25.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Γέμπε 240.000 τόν. Νότιο Κορέα, WS 37,5, Αύγουστου 27.

ΑΘΩΣ: Τζεμπέλ Ντάνα και Φατέχ 265.000 τόν. Έρυθρά Θάλασσα, WS 45, όψιν Σιγκαπούρη WS 42,5, Αύγουστο.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 245.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 39,5, Αύγουστο.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περσικό Κόλπο 275.000 τόν. Βραζιλία, WS 39,5, Αύγουστο.

ΦΙΝΕΣΣ Α.: Βενεζουέλα 35.000 τόν. Ανατολ. Ακτή Κεντρ. Αμερικής WS 157,5, Αύγουστου 23.

ΜΑΝΤΙΝΙΑ: Βραζιλία 49.000 τόν. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 105, Σεπτέμβριου 4.

ΕΛΛΙΝΑ II: Ελλάδα 29.700 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 125, Αύγουστου 25.

ΑΣΚΟΝΑ: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 142, Σεπτέμβριου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Έρυθρά Θάλασσα, WS 43, Αύγουστο.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Περσικό Κόλπο 70.000 τόν. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 132,5, Αύγουστο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘΕ: Μπαχρέν 70.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 110, Αύγουστο.

ΙΛΙΑΝΤ: Λιβύη 80.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 69, Αύγουστου 15.

ΝΕΔΙ I: Σίντι Κερύ 78.000 τόν. Φός, WS 72, Αύγουστου 16.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII: Κεϋχάν 131.000 τόν. Ιταλία, WS 67,5, Αύγουστου 20.

ΣΑΝΡΑ'ΙΤΖ: Γουέστερνπορτ 87.000 τόν. Δυτική Ακτή ΗΠΑ, δολ. 650.000 κατ' αποκοπή, Αύγουστου 18.

ΘΗΣΕΑΣ: Σιγκαπούρη και Ινδονησία 80.000 τόν. Κβινάνα, WS 90, Αύγουστου 18.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο/ Κόντινεντ, WS 130, Αύγουστο.

ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: Καρίπιτο 38.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Αύγουστου 30.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Ρας Τανούρα 270.000 τόν. Αίν Σούκχνα, WS 42, Σεπτέμβριου 7.

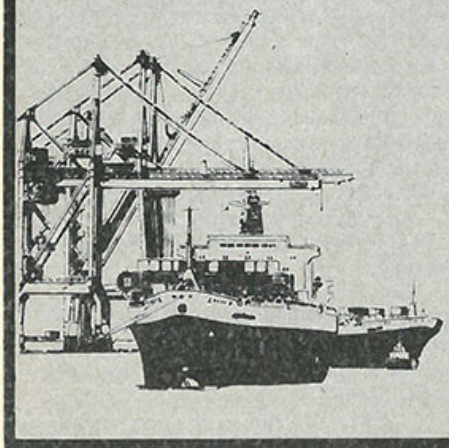
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Τζεμπέλ Ντάνα 225.000 τόν. μέρος φορτίου Έρυθρά Θάλασσα/ Σιγκαπούρη WS 45, Σεπτέμβριου 27.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Μπανίας 70.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 77,5 Σεπτέμβριου 6.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Λιβύη 80.000 τόν. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 80, άμεση.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 38.000 τόν. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Αύγουστο.

NAFTIKA CHRONIKA



ANOTHER CANDIDATE FOR OPEN REGISTRY

Our prediction that there will not be a single country in the world, whether developed or not, that will not have a second or open registry appears to be coming true sooner than expected.

The Republic of the Gambia has now declared its intention of joining the free registry club. A former British colony, the Gambia occupies a narrow strip of land within Senegal, with which it formed an administrative union called Senegambia in 1982. Its capital is named Banjul (formerly Bathurst) and lies on the Gambia River.

The Gambia has 764,500 inhabitants (1986 census) and, apparently not content with living off peanuts (its main product) has decided to become a maritime country. Considering that its present fleet of eight ships (2 small cargo ships, 3 fishing boats, 2 dredgers and 1 tugboat — total 3,878 tons) is insufficient, it has resolved to attract foreign-owned ships to its register. Having also judged that the Greek genius for shipping is unsurpassed in the world, it has charged a Greek firm, Despina Maritime, to draft the necessary legislation for an open registry which could accept ships and oil platforms before the end of the year. It has also had the foresight to submit the registry rules to the ITF for prior approval before they are applied.

IN MEMORY OF A GREAT FRIEND EMMANUEL ELIAS KULUKUNDIS

The universally acknowledged dean of Greek shipping, Emmanuel Kulukundis, has left this world.

He was born in Kassos in 1898 during the same month when his father sold the family's last sailing ship and bought its first steam vessel. He grew up in Syros, where his family had moved, and as the scion of a line with a 200-year-old maritime tradition, spent his young years sailing on Kulukundis ships. In 1920 he went to London and shortly afterwards became the youngest member of the Rethymnis-Kulukundis firm which, at the time, had bought its first ship and was later to become one of the best-known Greek Shipping companies in the world. He first went to New York in 1940 and there, he lived through the decisive period of the first postwar years when the Liberty ships were acquired and Greek shipping was reborn. Since then, he lived in New York as a dedicated New Yorker to the end of his days.

As he himself confessed, during his lifetime he was involved in the purchase of 600 ships, having learnt to judge their price in accordance with his father's precepts. But beyond the practical matters of his business activities, he never ceased to be an intellectual and an artist. From almost the first issue of "Naftika Chronika" he was a frequent contributor to the journal and developed a close friendship with its founder, the late Dimitris Cottakis. With these contributions, he gave his fellow shipowners the benefit of his knowledge, his experience and his vision, making sugges-

tions, giving advice and guiding the steps of those whom he considered his friends and his collaborators, working for a common goal. "Naftika Chronika" has twice published these contributions in book form, once in 1959, covering the years 1932-1958 and again in 1984, covering the years 1959-1984. He continued these contributions into 1988.

He was also an amateur artist and specialised in drawings and paintings of the ships he loved, from the first steamships of his youth to the ships of the interwar period and the legendary Liberty ships. Part of this work, which consists of more than a thousand water-colours, has been published in a handsome volume by the current president of the Greek Shipping Cooperation Committee in London, Mr. J. A. Jadjipateras entitled "Ships Loved and Painted by Emmanuel Kulukundis" (Krikos Publications, London 1977). He was also an accomplished raconteur as witnessed by the stories he tells in "Voyages on my Father's Ships", also published by Mr. Jadjipateras under the "Naftika Chronika" imprint, which range from his memories as a 4-year-old to a recent voyage to the Far East.

The important and multi-aceted contributions Emmanuel Kulukundis made to Greek shipping throughout his life cannot be contained in less than a large volume which we are sure will one day be written. For the time being, we must content ourselves with his unanimous and unreserved recognition as the patriarch of Greek shipping.

SHIP CHARTERS

The European Parliament's transport commission has published its report on ship charters. This follows the U.N.'s draft convention for strengthening the "natural link" between ship and the country of the flag it flies, a measure aimed at restricting abuses that might occur if the flag country fails to comply with its international obligations.

During the discussion of this convention within the EC, it was discovered that certain of its articles conflicted with the Treaty of Rome. Article 8, for instance, on ship ownership, article 9 on the signing on of crews and article 10 on the role of the flag country in the management of the owning companies. The transport commission therefore proposed that the Council adopt a resolution which would oblige member-countries to make the following reservation in signing or ratifying the U.N. convention: "Articles 8, 9 and 10 will be applied (by the member-country concerned) with

the obligations imposed upon it by the founding treaty of the EC and particularly those which refer to the equal treatment of all subjects of EC member-countries".

SLOPS RECEIVING STATIONS

At this year's Posidonia Exhibition, Captain D. Paizis reviewed MARPOL and came to the conclusion that its success has been rather limited so far. Among other things, he said that up to 1970 the industrial world was completely ignorant of the problems of pollution in general and sea pollution in particular. Tankers dumped their slops into the sea after cleaning their tanks and when no oil slick could be seen in the wake, it was deemed that the tanks had been properly cleaned. The Greeks were the first to deal with the problem by setting up HELMEPA.

MARPOL's failure stems mainly from the fact that it is based on two branches. One is ships and the other is por-

ts. On ships, MARPOL specifications have been applied successfully because ships are easy to check. At ports, however, which are equally obliged to create slops receiving stations, there is no control and government supervision is minimal since MARPOL does not forbid the operation of ports which do not have receiving stations.

Moreover, the oil exporting countries of the southern Mediterranean, whether they have signed the convention or not do not have such stations, although this does not prevent them from adopting stern anti-seapollution measures. Of the 31 stations in the Mediterranean, 16 are paying stations and 15 provide free services, although most of these will not accept ballast containing chemical residues or detergents.

NEW ACQUISITION BY ANANGEL - AMERICAN SHIPHOLDINGS GROUP

Anangel - American, which recently recorded first full year profits of USD 14.3 million and proposes to pay a total dividend of eightyfive cents for the year, announced its acquisition of a further modern bulk carrier bringing the group's total fleet to nine vessels. The vessel costing some USD 9.5 million is the M.V. "Orient Express" a hakodate 1983 built 31,774 dwt bulk carrier. This vessel, to be renamed "Anangel Honesty" upon delivery, will fit into the middle of AASL's present fleet mix of one 85,000 ton. tanker, two panamax and two 40,000 ton. bulkers, one future 32, one friendship and one freedom MK. 11 vessel, all of which, in accordance with Anangel investment policy are less than seven years old.

Anangel believes that this purchase is fully justified by the underlying trend of the market and sees the recent impro-

vement in the biffex as evidence that it may have got its timing just right for and autumnal revival in the chartering market.

CONTAINERS AND DRUGS

Announcing a reduction in its Caribbean lines, the Evergreen company has stated that the main reason for this is the ever-increasing drug traffic, particularly during transshipments at Kingston, Jamaica. Since the company has no control over the handling of containers in Caribbean ports, it can not take any measures to prevent the use of such containers for illegal purposes.

Indeed, the company found itself in the awkward position of negotiating the reduction of a \$ 29 million fine which was imposed by U.S. Customs when marijuana was found in three containers unloaded at New Orleans in 1986. At first, a \$ 60 million fine had been imposed. The company insists it has no responsibility for this drug smuggling since the three containers in question, loaded in the Far East, had been broken into at the Kingston terminal. Other companies operating in the area have also complained of similar painful experiences.

BERMUDA

The Bermuda ministry of transport has ratified the SOLAS and MARPOL conventions as of June 23, 1988.

The 1987 law has allowed the application of SOLAS 74/78 and the simultaneous application of the rules concerning the prevention of sea pollution by oil products. Consequently, all ships registered in Bermuda must comply and will be inspected accordingly.

Bermuda has already applied many international conventions such as the

1969 Measurement Convention and the 1969 Load Line Convention as well as Convention No. 147 of the ILO. Also, in 1974 Bermuda set up a Shipping Administration. Ship inspections will be carried out by the British Board of Trade or by the registers in accordance with procedures laid down by the Bermuda Registration Office. The application of the above conventions follows their application by the Cayman Islands and Gibraltar is expected to follow suit very shortly.

INTERTANKO UPGRADES SERVICES TO CHEMICAL CARRIERS

Over the last couple of years, Intertanko has devoted more and more time to the issues facing the chemical carriers owners and managers.

This is perhaps best manifested in an agreement entered into by Intertanko and Det Norske Veritas under which Mr. Hans Hermansson of Det Norske Veritas has been seconded to work for Intertanko for a year with special emphasis on chemical carriers. Mr. Hermansson has been with Det Norske Veritas for more than eight years and he has in particular specialised in dealing with practical implementation of ANNEX I and II of MARPOL 73/78.

TANKERS REGISTRATION IN SINGAPORE

According to information provided by a member of Intertanko the procedure for registering Singapore - flag ships has been changed. Under the previous system, Singapore - flag ships to be registered anew had to be less than fifteen years of age at the time of such re-registration. However, from now on, shipowners wishing to register anew exi-



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

sting Singapore-flag ships which are more than fifteen years old may apply for an exemption from this requirement.

A new upper limit of Singapore Dollars 100,000 for initial registration fee of a ship will apply with immediate effect, and thus, ships of over 40,000 NRT will only have to pay the above maximum sum for registration.

DREW AMEROID MARINE STRENGTHENS SHIPBOARD CHEMICAL PRODUCT LINE

With the consolidation of the Drew/Magnus Maritec product line by Drew Chemical Corporation, the Drew Ameroid Marine Division has eliminated product duplication and now markets a unified marine chemical line under the Drew name.

The water treatments, fuel treatments and maintenance chemical products affected by this change are outlined in a new brochure available from Drew. Color coded to differentiate each category, the brochure illustrates the previous product name, its use, and its replacement.

NEW STRUCTURE FOR LR'S SHIP DIVISION

Lloyd's Register, has restructured its headquarters Ship Division with the aim of meeting more effectively the future

requirements of the international shipping industry.

The main difference for LR customers is a more distinctive separation of the services for new ships and existing ships, in view that owners, operators and builders will require an even faster, more personalised service than before.

The Construction Services Department, dealing with customers' newbuilding interests, is headed by Jim Smith, formerly Senior Principal Surveyor in the International Conventions Department. The Fleet Services Department is headed by Chris Wade, previously Controller of Classification. Bill Marsden, the Deputy Chief Ship Surveyor, is in overall charge of these services.

OBITUARY

SPYROS M MARKANTONAKIS

Spyros Markantonakis, honorary president of the Hellenic Union of Mediterranean Shipowners, died on August 13 in Chania, at the age of 74.

President of the union representing small Mediterranean owners for 15 years, he was also president of Markantonakis Lines, founded in 1957 and the Xouthos Compania Naviera which managed both the liner and tramp ships belonging to the owner.

Mr. Markantonakis was also one of the founding members and directors of

50 YEARS AGO

— In a few day's time it will become known whether the compensation fund for laid-up ships will be set up or whether it will founder while still in the discussion stage.

— The third ship ordered by the "Atlantikos" company owned by Kulukundis Bros. was launched at the Short Bros. yard in Sunderland and on August 25 it was named "Master Elias Kulukundis".

— The cargo ship "Archon" of 1364 grt. built in 1921, was sold by Mr. Costis Lemos to Mr. Romylos Giadikiaroglou for six million drachmas and delivered in Piraeus following inspection in dry-dock.

— The world freight market was more stable during the second fortnight of last month with sustained demand while the application of the "plan" for Gulf of Mexico loadings which began on August 25 is expected to make the freight market even more stable.

— The ss "Danaos" was fixed from Rio de Janeiro 6,500 tons ore for Antwerp or Rotterdam 11/3 option Danzig - Stettin or Gdynia 12/- one port basis loading September.

(Naftika Chronika No. 185, 1/9/1938)

the Hellenic Mutual War Risks Association and a member of the Lloyd's Register and Bureau Veritas Greek Committees.

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.





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(β. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 9/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Λέ Χαβρη 19/5
ΑΓΑΠΗ	69	10006	προς Ειμάν 15/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Μοντεβιδέο 15/5
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Γκντάνσκ 13/5
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	προς Κακινάδα 26/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Πόρτ Κέμπλα 4/5
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Ιαπωνία 20/5
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	ε. Κόμπε 15/5
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	ε. Ροζάριο 15/5
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5590	προς Άλγερν 7/1
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Χιούστον 30/4
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Πειραιά 19/5
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	ε. Πειραιά 15/5
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Λός Άντζελες 16/5
Α' Τ'ΒΑΛΙ	70	8598	α. Σουαίμα 11/5
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Σουέζ 18/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Όζακα 13/5
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	δ. Παναμά 17/5
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	προς Όραν 3/5
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Μαντράς 29/53
Α' Τ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9083	α. Λά Παλις 6/5
Α' Τ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρ. «Diamond Glorious»
Α' Τ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Λαντακρόνα 14/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Λός Πάλας 17/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	ε. Ν. Όρλεάν 8/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Ν. Όρλεάν 10/5
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Ν. Άφρική 15/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	προς Αυστραλία 12/5
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Ντιμάντε 14/5
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Κάντλα 12/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Λένινγκραντ 23/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Άμβέρσα 20/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	ε. Πειραιά 15/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στο Μπαντάρ Άμπας
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	προς Ναγκασάκι 30/4
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Κληβελαντ 18/5
ΑΛΙΝΕ	63	10383	ε. Θεσσαλονίκη 25/4
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	προς Μπαντάρ Άμπας 29/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ήστ Λόντον 5/5
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/3
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ε. Μεμουτί Μπαί 15/5
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Μπαγκακούλα 22/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	προς Γιάννου 22/12
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	άρχει Πειραιά
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Όζακα 17/5
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Μπορντώ 17/5
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22245	α. Σιγκαπούρη
ΑΛΜΠΑ	69	4796	δ. Σουέζ 19/5
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Ίμμιγκχαμ 18/5
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	ε. Ίμμιγκχαμ 19/5
ΑΛΦΑ ΖΗ (δ.)	68	35450	πρ. «Brisbane Sea»
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Ν. Γουέστμινστερ 12/5
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Ντάρμπαν 6/5
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'ΟΝ	84	22000	ε. Γιοκοχάμα 13/5
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'ΟΝ	82	32320	α. Τσιόμα 13/5
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Γιοκοχάμα 10/5
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Βρέμ 11/5
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	προς ΕΣΣΔ 18/4
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Άμβέρσα 21/5
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Βαλτιμόρη 17/4
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Σαβάννα 11/5
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Καρατί 12/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	δ. Σουέζ 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	δ. Κων/πολη 28/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Νισουαστλ 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	προς Μπαγκόγκ 27/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡ	79	10996	προς Βόλο 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	α. Εϊβονμαουθ 16/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	δ. Ντόμπερ 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΝ	74	13348	α. Ρουέν 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λός Άντζελες 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΠΠΕΡΣ	82	29487	α. Ρόττερταμ 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Πράια Μόλε 19/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	προς Όδισσά 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	ε. Όζακα 16/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Ντόμπερ 20/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Σήρνεκ 20/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Σιγκαπούρη 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΛΟΥΕΡ	82	19343	ε. Σίδνεϊ 12/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	ε. Λιανσουγκάγκ 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Άβανα 8/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	ε. Σαουθάμpton 14/5

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Βολπαραίσο 10/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Κοπερ 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Λάγος 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Άρκα 29/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Σκουώρτις 16/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Σουέζ 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	προς Μοντοίρ 3/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Σουέζ 3/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Χοντίντα 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	ε. Πόρτ Κομπέλλο 16/3
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	α. Λειζόες 18/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Μπαγκόγκ 22/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	ε. Πειραιά 14/5
ΑΝΑΦΗ	85	34400	δ. Κων/πολη 6/5
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	προς Άλγερν 6/3
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Γιοκοχάμα 8/5
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	α. Πόρτ Χένλιντ 16/5
ΑΝΔΡΟΣ Α' Τ'ΛΑΝΤ	83	10520	ε. Σάντο Ντομίνγκο 28/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Ρόττερταμ 29/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Ποχάγκ 14/4
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 9/5
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Χάμπτον 2/4
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Τεργέστη 16/5
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Παναμά 12/5
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646	προς Ντακάρ 6/4
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Άνκονα 17/5
ΑΝΝΑ	79	12214	δ. Σουέζ 17/5
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	προς Δ. Άφρική 28/4
ΑΝΤΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	δ. Δαρδανέλλια 6/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Πόρτο Βέσμε 28/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	87	25169	προς Αίγυπτο 23/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Τάραντα 19/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Τακόμα 6/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	προς Όδισσά 24/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΑΝΤΖΕΛΑΜΑΡ	72	6666	προς Μπουσάν 1/4
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	προς Μιζουσίμα 26/4
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Λά Σπέζια 2/5
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	μετ. «Αντίο» (π.)
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	ε. Λός Άντζελες 12/5
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Ν. Όρλεάν 6/5
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	ε. Γκνάνη 15/5
ΑΕΙΟΣ (δ.)	79	19463	ε. Σαλβαντόρ 9/5
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	α. Μασσαλία 16/5
ΑΠΕΕ	73	16397	προς Γιβραλτάρ 12/5
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Γιβραλτάρ 12/5
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	προς Όδισσά 26/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	προς Στουλνίδα 11/5
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Χάμιλτον 11/5
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Κακούτα 5/5
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309	προς Άρούμα 6/4
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Ίβαν 5/2
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	πρ. «Βάσμαν»
ΑΡΕΤΗ	73	13631	προς Ιαπωνία 24/3 *
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	στο Μπαντάρ
ΑΡΗΣ	71	15119	επωλήθη Έλληνες
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ίνδονησία 1/4
ΑΡΙΕΛ	70	7571	προς Ιαπωνία 17/5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Ναμάρ 17/5
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Βομβή 12/5
ΑΡΚΑΔΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Ντάρμπαν 7/5
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	προς Καλλάο 5/5
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Σιγκαπούρη 6/5
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	προς Πειραιά 2/3
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	προς Χουέλα 10/5
ΑΡΚΑΣ	88	36309	προς Κόλομπο ΗΠΑ 11/1
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Τάουν 18/5
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Κίνα 1/4
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Χόγκ Κόγκ 3/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Πόρτ Μωχ. Μπν Κασίμ 2/5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Ντόντζες 24/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Κόμπε 10/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Παναμά 9/5
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	προς Αυστραλία 16/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Τόκυο 9/5
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊδί
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Τεργέστη 16/5
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Λισαβόνα 18/5
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Τενερίφ 9/5
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Γιουρπορτ 19/5
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	α. Μίνα Σάκρ 11/5
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Λάγος 17/3
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Άμβέρσα 21/5
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Φιλαδέλφεια 13/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Σιγκαπούρη 9/5

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Φουτζέιρα 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	δ. Σουέζ 13/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	ε. Γιοκοχάμα 6/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΤ'ΛΟΡ	77	37456	α. Λισαβόνα 9/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Φός 19/5
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Πειραιά 13/5
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Χιούστον 2/5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	77	6096	α. Άμβούργο 12/5
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/5
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλοκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Πειραιά 17/5
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπαντάρ Άμπας 20/4
ΒΑΖΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 9/5
ΒΑΖΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 17/5
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Χάλιφαζ 9/5
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Δουνκέρκη 20/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μεθάλ Ρόουντς 4/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Φός 5/5
ΒΕΡΓΟ (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. Ήμιγκχαμ 18/5
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	στο Άσάμπ 7/5
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Κουίντερο 25/4
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	πρ. «Φόρ Φλάγκς II»
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. Σαλβαντόρ 14/5
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Γάνδη 19/5*
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Λειζόες 3/5*
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	προς Άλιβέρι 6/5
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Νιούκασλ 15/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μελβούρνη 10/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Χονφλέρ 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Ρότερνταμ 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυττό 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 Καλλάο 29/4
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	προς Πόρτ Έβεργκλέιτς 5/5
ΓΙΟΥΡΟΖΚΑ'Υ	74	19702	α. Λειζόες 10/5
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Βρέμη 19/5
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	επισκευές 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'Ι'ΝΤ.	83	21200	α. Τενερίφη 26/4*
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βομβή 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΒΑ'Ι'Ρ.	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	προς Ζανζίκ 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ταγγέρη 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Σαβόνα 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	α. Γιβραλτάρ 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 12/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	ε. Βαλτιμόρη 13/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	στο Πουέρτο Καμπέλλο 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	προς Σάν Πέντρο 16/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Σάντος 11/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (αποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Χοντίντα 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646	ε. Βρέμη 18/5
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	α. Μανίλα 6/5
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	22494	πρ. «Belstar»
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Πόρτ Κέμπλα 16/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	στη Μανίλα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Πασιρ Γκουντάνγκ 29/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	α. Βανκούβερ 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	προς Βερμούδα 10/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Ρίο Γκράντε 10/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Ποχάγκ 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Γιούρπορτ 18/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Φιλιππίνες 13/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Ίντσον 23/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ρότερνταμ 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Μπαγκόνγκ 29/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Σουέζ 14/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 11/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	ε. Τόμπα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Φρητάνουν 15/5
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	πρ. «Zamora»
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Σαβόνα 18/5
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Βαλτιμόρη 12/54
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Κωνσταντίνζα 6/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Άμβέρσα 12/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Γκιμπούκοα 20/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Άκαμπα 5/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Πόρτ Κέμπλα 15/5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΙΑΣ	71	16379	προς Σιγκαπούρη 20/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	προς Πόρτ Κέλαγκ 15/5
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	διάλυση Μπαγκλαντές

ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Βενετία 11/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Σουέζ 14/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Μπαντάρ Άμπας 6/4
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μελβούρνη 19/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Χόγκ Κόγκ 11/5
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	επώληθη
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΕΛΙΖΑ	69	6006	δ. Σουέζ 3/5
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	στο Σαλαμ Βόε 21/5
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	στην Πάχη (αποθήκη)
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στις Μπίττερ Λέικς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Χιούστον 4/5
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Γκουαγιακούλι 15/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Λός Άντζελες 14/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	προς Κορέα 16/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Παράναγους 5/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Ν. Όρλεάνη 6/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	επώληθη
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605	επώληθη
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	προς Χορμούζ 20/4
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	α. Βόλο 1/1
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Λίρεν 13/5
ΕΜΑ	64	4986	στον Πειραιά
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Σιγκαπούρη 23/4
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	υπέστειλε σην. Μπαχάμας
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβέρσα 19/5
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	προς Άμβέρσα 30/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208	ε. Ματάνζας 18/4
ΕΝΤΕΡΠΡΕΡ	84	22208	α. Χόγκ Κόγκ 11/5
ΕΠΕΡΕΣ	78	13941	ε. Βαλτιμόρη 12/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Βομβή 10/5
ΕΡΙΕΤΑ II (δ.)	72	126140	στην Πάχη (αποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	προς Πόρτ Καμπέλλο 14/4
ΕΡΜΙΟΝ	66	4508	α. Πειραιά 17/5
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	προς Νταμπέρ 21/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	προς Βομβή 16/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Κοιτάζακόλκος 24/4
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. Μελβούρνη 12/5
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Μπόνου 3/4 *
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 12/5 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Παράναγους 26/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	προς Πόρτ Κανόβρα 23/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Λά Γκουέρο 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. Έιλατ 18/5
ΖΙΜ ΜΕΛΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Σιγκαπούρη 14/5
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Έιλατ 17/5
ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Δαρδανέλλια 1/5
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. Όρλεάνη 5/1
ΗΣΤΡΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Γιβραλτάρ 20/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Κόρπους Κρίσι 30/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Άγγλια 2/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλανδία 9/5
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Μονρόβια 2/5
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904	α. Μπρεμερζάβεν 17/4
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	ε. Ρίο Ίαντίρο 15/5
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Ρότερνταμ 20/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στην Έλευσίνα
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Γλασκώβη 21/5
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρ. Ντάρμαν 3/5
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	προς Μπαντάρ Άμπας 30/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	δ. Σουέζ 14/5
ΘΟΥΡΓΙΚΙΑ	87	12963	δ. Σουέζ 7/5
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Άμβούργο 17/5
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρ. «Santiago»
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	υπέστειλε κυπριακή
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	δ. Πόρτ Σαϊδ 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΖΥ	72	9964	ε. Πειραιά 7/12
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Τέμα 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Ν. Τουτικόριν 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	εδ. Πόρτ Σαϊδ 19/5
ΙΟΣ	85	34400	α. Λισαβόνα 6/5
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	προς Άλεξανδρούπολη 3/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξανδρία 6/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	προς Βενεζουέλα 7/5 *
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	μετ. «Marabu» *
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	72	12772	προς Ρότερνταμ 14/5
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Σικάγο 6/5
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Τόκυο 6/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	προς Μπουργκας 19/4
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17679	ε. Σ. Τζών 10/5
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Γκιντάνγκ 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς Όδησσό 7/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Ντάρμαν 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ραβέννα 14/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	ε. Βαλπαράϊζο 1455
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΣ	81	15819	α. Τόουονβιλ 5/5

ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. Πειραιά 16/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ (δ.)	72	58185	επιβλήθη Έλληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Άννομα 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	προς Χώρ Φακάν 23/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Φορμάντιλ 14/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	στο Λάγος 14/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	ε. Σιγκαπούρη 12/5
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Γένοβα 14/5
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπαχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Μπ. Άιρες 16/5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Βαρκελώνη 19/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Κων/πολη 29/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Ίμμιγκχαμ 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	προς 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. Άμβούργο 13/5
ΚΕΪ' Π ΣΑΝ	73	62311	α. Βανκούβερ 14/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	α. Δρέπανον 11/4
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	προς Φουτζέιρα 15/5
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	θέση 12 50 Β., 100 33 Α 19/5
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Χάντερτσον 30/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Λουάα 18/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ' ΤΟΝΗΡ	68	22836	προς Παρανάγουα 27/4
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Φέλιξτσου 17/5
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσίμα 14/5
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	προς Μονφαλκόνε 7/5
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	επιβλήθη Γιουγκουλάβ
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	δ. Σουέζ 18/5
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Ράς Τανούρα 5/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Ματάνιζας 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	προς Γιοκοχάμα 14/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	α. Φέλιξτσου 8/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων/πολη 10/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	προς Μαπούτο 3/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Ίκονιο 11/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Ν. Ύορκη 15/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Καρταγένα 29/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 5/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ' Γ' ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Ντάρμπαν 13/5
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	επισκευές Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Ντάρμπαν 14/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	δ. Παναμά 2/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Χάιφα 13/5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τερνέστη 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	α. Ντάρ ές Σαλαάμ 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ' Υ' (δ.)	73	61054	προς Χιούστον 27/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Έλλάδα 3054
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ' Ι' ΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 3/5
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ράς Τανούρα 4/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ' Ι' Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άστον 19/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Πειραιά 13/5
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ν. Ύορκη 21/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Σάν Φραντσκο 14/5
ΚΥΘΝΑΡ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Σκώ 15/5
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	επιβλήθη
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ντάρμπαν 15/5
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	α. Κοματσουσίμα 3/5
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	προς Ίνστον 9/5

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουλέτ 10/5
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Μπάρ 12/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Αυστραλία 13/5
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Τορόντο 1/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	προς Εύρωπη 30/4
ΛΑΤΩ	68	18737	πρ. «Eglantine»
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/51
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Λά Χάβρη 15/5
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Όμισάλγ 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	προς Μπ. Άμπας 23/2
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	επιβλήθη Νορβηγούς
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Γκαμπόν 8/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Ίλιτσιβση 15/4
ΛΙΚΑ	76	61615	ε. Τομπάτα 15/5
ΛΙΜΠΕΤΡΕ' Ι' ΝΤ	83	20200	προς Βιτόρια 1/5
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Λός Άντζελες 5/5
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Βενετία 18/5
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	άρχει Βασόρα
ΛΟ' Ι' ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Σουέζ 12/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	προς Κήλαγκ 25/4
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	προς «Μεσσαριά»
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	προς Μασσάουα 19/5

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Μιζουσίμα 13/4
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Γιβραλτάρ 19/5
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Ράς Λανούφ 3054
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σάο Σεμπασιάνο 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
ΜΑ' Ι' ΣΤΡΟΣ	69	18923	προς Γένοβα 19/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	προς Κεϋλάνη 11/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	επισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	προς Τρίπολη 16/4
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Άλγκεθίρας 4/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Λός Άντζελες 14/5
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς Ντόβερ 30/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Φιλαδέλφεια 10/5
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Χάιφα 28/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	προς Αϊούστα 6/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	προς Τσιβάν 20/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	α. Μανφρεντόνια 13/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Άσρχους 29/4
ΜΑΡΑΚΑ' Τ' ΜΠΟ 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	προς Κόμπε 25/4
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938	α. Μπριτζπορτ 11/5
ΜΑΡΙΑ Ι. Α.	84	19800	ε. Τζέντα 6/5
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	προς Δ. Αφρική 10/4
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Πασιρ Γκουιντάγκ 21/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Ρότερνταμ 21/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Αϊούστα 14/5
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Γένοβα 19/5
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Γιούροπορτ 19/5
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	
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
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Τουρκία 29/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Μπερτινίσκο 15/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Παρανάγουα 30/4
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	α. Βανκούβερ 19/4

ΜΕ' Ι' ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	δ. Ντόβερ 19/5
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρ. «Πέταλον»
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Άλεξάνδρεια 6/5
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	προς Βενεζουέλα 24/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Π. Σαίδ 19/5
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σάο Φραντσκο 12/5

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Ούγγαρια 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ' Ι' ΝΕΡ	71	15998	α. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑ' Ι' ΟΝΕΣ	72	1563	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΜΙΝΙ ΛΑ' Ι' Τ	70	1585	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Βερακρούξ 3/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Τάιμα 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Δεμεράρα 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ όφ Σπαίρν 14/5
ΜΙΝΙ ΛΕ' Ι' ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ' Ι' Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ' Ι' Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άρχει 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 Έσκούιβελ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Βαλέντσια 18/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΦ	71	1563	ε. Πόρτ Έσκούιβελ 14/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598	ε. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	προς Ντεμεράρα 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ντεμεράρα 9/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Μπαρμπάντος 12/5
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΜΙΝΩΣ	75	28082	προς Ν. Άμερική 15/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βενετία 14/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ	74	28082	προς Εύξεινο Πόντο 2/5
ΜΙΧΑΝΑ (δ.)	76	51977	α. Κόρπους Κρίστι 12/4
ΜΙΧΑΝΑ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Καμάν Μπράκ 12/4
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ναυτάρ 27/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Πειραιά 7/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Σιγκαπούρη 12/5
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	προς Μπαγκκόγκ 24/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Νιούροπορτ 19/5
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Κολόμπια 8/5
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Πικτον 26/4
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Πουερτο Καμπέλλο 16/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Νταμπέρ 8/5
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	προς Κρότωνα 2/5
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Μπιμπάδο 14/5
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Της 20/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	προς Περαϊκό 7/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	προς Τζουμάιλ 9/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	προς Ν. Όρλεάνη 17/5
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Τάραντα 12/5
ΜΠΡΙΤΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	μετ. «ISS Los Angeles»
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	δ. Παναμά 1/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	προς Κουβέιτ 14/4
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Σιγκαπούρη 8/5

ΝΑΥΤΑΝΤ	75	35561	προς Βραζιλία 13/5
ΝΑΕΟΣ	70	9865	πρ. «Athens»
ΝΑΤΑ	77	9359	προς 'Ιντσόν 30/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	πρ. «Κορονέτ»
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Σιγκαπούρη 26/3
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς 'Αφρική 12/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Πόρτ Σάϊδ 19/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Φός 15/5
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Καζαμπλάνκα 26/4
ΝΕΝΑ	74	39866	προς 'Ιταλία 8/5
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Λός 'Αντζελες 16/5
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. 'Οξελοςούντ 5/5
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Αυγούστα 14/5
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 18/5
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	ε. 'Αμβέρσα 21/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Σαβόνα 14/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	προς Φώκλαντ 8/4
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Κων/πολη 3/5
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΦΟΣ (δ.)	74	44699	προς Κευκάν 12/5
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Μανίλα 10/5
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Γιβραλτάρ 1/5
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Χιούστον 12/4
ΝΙΚΥ	73	14667	ε. Ν. 'Υόρκη 7/5
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρ. Ν. Κορέα 10/4
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Ν. Καληδονία 23/4
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΣ	83	40300	α. Φιλαδέλφεια 10/5
ΝΟΡΘ ΧΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	ε. 'Ακαμπα 13/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΣ	84	36300	προς 'Οδησσό 2/5
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Ρόττερνταμ 10/5
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. 'Αλεξάνδρεια 5/4
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Τερνέστη 9/5
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. 'Αμβέρσα 21/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Μπουλόν 11/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Μοντεβιδέο 10/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	α. Μαρίνα ντ' Καράρα 19/5
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Πειραιά 9/5
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Βαλένσια 7/5
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Πέτερσεντ 19/5
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Ρόττερνταμ 20/5
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Τύνιδα 10/5
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Καρντέγιο 20/5

ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	ε. Μπωμόντ 10/5
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Καλουμπουργκ 17/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	προς Κασσιούγκ 6/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600	ε. Πόρτ Λίνκολν 16/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	86	24253	προς Κίνα 9/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΤΕΝΣ	86	24253	ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Περσικό 21/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	προς 'Ιαπωνία 3/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. 'Αμπτ Πόιντ 10/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. 'Ιντσόν 1/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ	86	24253	προς 'Ιντσόν 2/5
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	προς Κρήτη 24/12
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Παναμά 3/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ἀργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΖΥ (μ.)	82	35417	προς Γιοκοχάμα 23/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	πρ. «Francis Venture»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Σικάγο 13/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	α. Γιούροπορτ 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Γιβραλτάρ 10/
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. 'Ελσινόρη 11/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Σαντάντερ 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Φιλαδέλφεια 15/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Σικάγο 3/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	ε. Νάπολη 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ρόττερνταμ 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΜΙΝΥ	80	29710	πρ. «Fa Fa Venture»
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Σαντάν 15/5
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	α. Τζόρτζ Λασφάρ 8/4
ΟΣΕΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	73	14212	προς 'Αμβούργο 20/5
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734	ε. Π. Καμπέλλο 29/3
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Μπαντάρ 'Αμπάς
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Μπλιμπό 16/5
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	προς Χάϊφα 10/5
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	προς 'Ακαμπα 27/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Σκώ 16/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Τζέντα 3/5
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	μετ. «Iron will» (π.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	προς Σιγκαπούρη 23/4
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Φιλαδέλφεια 11/5
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	ε. Πόρτ Τάλμποτ 21/5
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	προς Βατούμ 8/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	προς 'Ιαπωνία 10/5
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	δ. Ντόβερ 26/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961	προς Κων/πολη 9/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Μαντράς 13/5
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Σουάνση 13/5
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 19/5
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Γάνδη 7/5
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	δ. Σκώ 19/5
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Γιβραλτάρ 7/5
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γιβραλτάρ 13/5
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Φουκουγιόμα 6/5
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	προς 'Αγ. Θεόδωρους 15/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Γαλλία 14/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Κούβα 22/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. 'Ικόνιο 8/5

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Μπαχραϊν 21/5
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Γκουαγιακουίλ 12/5

ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ραβέννα 12/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ	70	1586	α. Πειραιά 17/5
ΠΕΛΦΑ'ΙΤΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 7/5
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρ. «Πελία»
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. 'Αμβέρσα 7/5
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μπάνιμπορ 1/5
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Πόρτ Τάλμποτ 13/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	δ. Π. Σάϊδ 15/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 15/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	δ. Σουέζ 16/5
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Λισσαβώνα 10/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 13/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. Βιζακαπάντ 11/4
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Δαρδανέλλια 9/5

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπότο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Οριεάνο 10/5
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	ε. Θεσσαλονίκη 30/4
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 3/5
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Γιβραλτάρ 15/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	στο Σικάγο 13/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	προς Πόντα ντ' Ούμπο 29/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Δαμιέτα 5/5
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Κεμπέκ 27/4
ΠΟΠΗ	71	5084	προς 'Ακαμπα 23/4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Γιοκοχάμα 8/5
ΠΟΡΜΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	προς Μπ. 'Αίρες 28/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ ('αποθήκη)
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	έπισκ. Σ. 'Αννα Μπαϊ 18/5
ΠΡΟΜΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Σιγκαπούρη 5/5
ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Δαρδανέλλια 24/4
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέντα 5/5
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τόραντα 14/5
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	έπισκευές Πειραιά 27/4
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Τάιμα 12/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. 'Ικόνιο 8/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ (δ.)	77	18325	προς Σκίκεντα 16/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 13/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Τέρας Σίτ 8/5
ΡΑΜΠΑΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Σάντος 12/5
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	προς Πόρτ Νογκρό 16/5
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Βαλένσια 20/5
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 18/5
ΡΕΝΣΙ	70	11716	προς 'Ακαγιούιτα 20/5
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Σαντβαλ 2/5
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Ντουγκί Ράτ 7/5
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Κόμπε 12/5
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	ε. Νταμά 24/4
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	δ. Ντόβερ 19/5
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	δ. Γάνδη 18/5
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Χαλκίδα 15/5
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Τόρρε 'Αννουζιάτα 16/5

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Ν. 'Υόρκη 15/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	δ. Σκώ 17/5
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Αίγυπτο 1/5
ΣΑΝ Π.	81	35522	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Χόγκ Κόγκ 14/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	έπληθη
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρ. «Rosengracht»
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Πειραιά 14/5
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Ρόττερνταμ 16/5
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	προς 'Ιταλία 20/4
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	α. Γιοκοχάμα 11/5
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	α. Πειραιά 9/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	προς Σαβόνα 11/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	προς Μέγαρο 19/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Κουβέιτ 13/5
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	προς Νάπολη 15/5
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Ναμίμπ 23/12
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	προς Κοτονού 6/5
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. 'Ομισάλ 19/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	δ. Πόρτ Σάϊδ 10/5
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	έπληθη
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Ρίο Γκράντε 14/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Μπαγκόγκ 28/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. 'Αμβέρσα 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Ντάρμαν 16/5
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	ε. Κόμπε 2/5
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Μό Πάνα 12/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Βαλένσια 13/5
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	προς 'Αλεξάνδρεια 10/5
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 12/5
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	προς Ν. Καληδονία 26/4
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	προς Τέλα 1854
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	προς Μασσαλία 8/5
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Βαλτιμόρη 12/5
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	προς Καζαμπλάνκα 13/5
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Μαυρίκιο 23/4
ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847	προς Σάρζα 14/5
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούροπορτ 8/5
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Παράναγου 10/5
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Πειραιά 9/5
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Ταϊβάν 5/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Μομπίλ 14/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	προς ΗΠΑ 22/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Σάντος 13/5

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Άμομαπάρε 25/4
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	πρός Βάρρι 16/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Φουτζέιρα 14/5
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Φλάσσινγκ 9/4
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	έπωλήθη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	πρός Χόγκ Κόγκ 7/4
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 30/4
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Ρότερνταμ 2/5
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	πρός Καράτσι 19/5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΜΙΛΑΤ	71	16275	ε. Λιανουογκάγκ 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 Άρουρ 11/5
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρ. «Θέκος»
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	δ. Κων/πολη 5/5
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Κόμπο 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. Λειζόες 19/5
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Τσιβάν 18/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρ. «Βουλκοντρί»
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι'	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Σάν Αντόνιο 9/5
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σιγκαπούρη 16/5
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1	68	2760	α. Ραβέννα 17/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	πρός Βενεζουέλα 30/4
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Μπουσάν 1/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Πόρτ Κελάγκ 22/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Πρίνς Ρούπερτ 6/5 *

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Μπελίζ 9/5 *
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	έπωλήθη Χιλή
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 Λ. (δ.)	74	23123	α. Πόρτ Έσκουιβέλ 9/5
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255	α. Γιουρπορτ 20/5
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Μπαγκόγκ 27/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	δ. Σουέζ 13/5

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9/87
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	υπέστειλε Λιβεριανή
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. Τάρτουζ 20/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049	ε. Πόρτ Κέμπλα 17/5
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	πρός Βέντισπας 5/4
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Τέξας 4/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Χώρ Φακάν 29/54
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	α. Μπαρμπάντος 15/5
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	πρός Άλγερία 16/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Έλλάδα 16/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	στη Ν. Ύορκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Ρουέν 17/5
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
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	πρ. «Montcalm»
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	δ. Σκω 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Μπρέμερχάβεν 6/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	ε. Γιουρπορτ 20/5
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Σάντος 8/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ άλ Ζουμπαίρ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	υπέστειλε Λιβεριανή
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	α. Χορμούζ 28/3
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Πόρτ Σαΐδ 8/5
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Όζάκα 8/5
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	πρός Μπαχραϊν 3/5
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χουάγκου 7/4
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	στο Κοτονού 10/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	δ. Κων/πολη 14/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Νορβορροσίακ 8/5
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	α. Σάντος 11/5
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/4
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σαλίνα Κρούζ 8/5
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064	α. Βολπαράιζο 11/5
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άρχει Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	α. Ντάρμπαν 4/5
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	α. Τόκιο 14/5
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	άρχει Έλεσσίνα
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. Ύορκη 16/5
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	α. Μόντρεαλ 12/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Ύορκη 10/5
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού

Προσφορά τών «Ναυτικών Χρονικών» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τών συνεχών προσπαθειών τους για τήν πληρέστερη ενημέρωση τών ναυτικών μας γύρω από τα θέματα που τούς απασχολούν άμεσα αλλά και για τὰ γενικότερα θέματα και προβλήματα τής Ναυτιλίας, έχουν καθιερώσει μιά ειδική προσφορά για νά μπορέσουν όσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί αναγνώστες.

Η ειδική προσφορά, ή όποία ισχύει και για τό 1988, περιλαμβάνει:

— Για 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεία του Πειραιώς τών Έταιριών στά πλοία τών όποιων ύπηρετείτε δραχμές 4.500 (έναντι δρχ. 7.000 τής κανονικής ετήσιας συνδρομής).

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

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

Όνοματεπώνυμο:

Ειδικότητα:

Διεύθυνση άποστολής του τεύχους:

Στοιχεία πληρωμής:

Παρακαλώ ή συνδρομή νά έρχισι από:

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	δ. Δαρδανέλλια 10/5
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρὸς Σαβάννα 6/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Βανκούβερ 10/4
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντε Νέους 23/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	έπωλήθη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρὸς Νταμμά 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	πρὸς Ακαγισίτλα 11/5
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρὸς Ιορδανία 12/5
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Βομβάη 25/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Τακούι 15/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρὸς Ρίο Τανέριο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	πρὸς Σιγκαπούρη 10/5
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Κόρπους Κρίστι 7/5
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρὸς Μανίλα 9/5
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	πρὸς Λας Πάλμας 14/5
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρὸς Λατόκια 4/4
ΑΕΛΛΩ	78	36548	πρὸς Τζέντα 15/5
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρὸς Μπουρκάο 29/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	ε. Σέτε 17/5
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	
ΑΘΗΝΙΑΝ			δ. Παναμά 9/5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Μαυρίκιο 2/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Ρότερνταμ 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	πρὸς Βατούμ 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	πρὸς Βοστώνη 15/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Ρουαί 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	στο Κάρτσι 16/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	πρὸς 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	πρὸς Χόγκ Κόγκ 13/4
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙ' ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρὸς Τουρκία 9/5
ΑΙ' ΛΑΣ	72	16235	στη Σύρο 10/5
ΑΙ' ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	στο Μπ. Αίρες 13/5
ΑΙ' ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρὸς Αμβέρσα 4/5
ΑΙ' ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	πρ. «Πυθεύς»
ΑΙ' ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρὸς Σεπετίμα 14/5
ΑΙ' ΡΗΝΣ ΝΤΑ' ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρὸς Βανκούβερ 14/5
ΑΙ' ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	πρὸς Βόρνα 7/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60390	ε. Φιλαδέλφεια 13/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	στον Πειραιά 14/5
ΑΙ' ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρὸς Ρουέν 18/5
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ε. Νταμμά 30/4
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Χιουσόν 1/5
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	μετ. «Ascot» (μ.7
ΑΚΟΥΡ Π. (κ.)	73	8824	πρὸς Γιβραλτάρ 17/5
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Σ. Τζών 27/4
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρὸς Ρίο 3/5
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	από Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρὸς Κίνα 2/4
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	ε. Κακογκάβα 14/5
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Τσιμπα 10/5
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρὸς Νικαράγουα 13/5
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	πρὸς Τόμπη 11/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πολυούλι 15/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρὸς Κόλπο ΗΠΑ 4/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			πρὸς Πόρτι Κέλογκ 17/5
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	έπωλήθη
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	πρὸς Βιτόρια 2/5
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρὸς Αλγίερ 13/3
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρὸς Σαο Σεμπαστιάν 15/5
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Σάν Φραντίζσκο 14/5
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	μετ. «Sea trader» (Βρ.)
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	πρὸς Λένινγκραντ 16/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	α. Ραβέννα 4/5
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	πρὸς Ροστόκ 9/5
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	πρὸς Κουανγκκούγκ 2/5
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Λός Αντζελες 30/4
ΑΛΤΕΒΕΛΣ (κ.)	76	12598	α. Ν. Όρλεάνη 24/4
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	πρὸς Λός Αντζελες 9/5
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	ε. Λός Αντζελες 16/5
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	πρὸς Ροστόκ 3/5
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	ε. Πειραιά 11/5
ΑΜΑΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Μπρισματίν 15/5
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	12	43253	ε. Κανάλι 12/5
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	63	25649	πρ. «Σίλβερ Βικ-ορν»
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879	μεταφορές Περιοίκου
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	πρὸς ΗΠΑ 29/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρὸς Κωνσταντινά 7/5
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	πρὸς Κωνσταντινά 22/4
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	ε. Τερνέσι 18/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	πρὸς Χόγκ Κόγκ 30/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	ε. Σάν Βινσέντ 12/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρὸς Βιλλανουέζα 28/4

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	δ. Παναμά 12/5
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρὸς Μπουένος Αίρες 26/4
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Μογκαντίσου 19/4
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Σαίνι Τζών 22/4
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρὸς Ταρσίους 17/4
ΑΝΙΤΟ (φ.λ.)	80	30507	α. Μορμουγκάο 17/5
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρὸς Κασσιούγκ 17/5
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Πειραιά 16/5
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	πρὸς Αλεξάνδρεια 12/5
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρὸς Κίνα 29/4
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρὸς Γιβραλτάρ 16/5
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	ε. Σιγκαπούρη 16/4
ΑΝΤΕΛΑ II (π.)	74	14324	δ. Καυμάν Μπράκ 8/5
ΑΝΤΕΛΑ Ν. (κ.)	74	15412	στον Πειραιά 20/5
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Πειραιά 24/4
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ N (κ.)	86	22273	ε. Κοκούρα 11/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Ρουέν 19/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	ε. Σιγκαπούρη 17/5
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρὸς Αλγερία 12/5
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρὸς Κήλογκα 27/4
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	δ. Παναμά 12/5
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρὸς Κουάλα Ένγκ 25/4
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905	πρ. «Golar Kansa»
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Αίρκεν 8/5
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρὸς Κολόμπο 15/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	πρὸς Πειραιά 20/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	πρὸς Ελλάδα 11/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	πρὸς Αβιάς 125/
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρὸς Ουάν 18/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	ε. Σουέζ 18/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρὸς Βιτόρια 6/5
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ραβέννα 13/5
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρὸς Ν. Αμερική 26/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρὸς Ρότερνταμ 16/5
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	πρὸς Σίντι Κερπ 6/5
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	πρὸς Βραζιλία 29/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			δ. Π. Σαϊά 30/4
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	πρὸς Ιαπωνία 29/4
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	στον Περσικό 23/5
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	πρὸς Γισκοχάμα 7/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	πρὸς Τζέντα 12/5
ΑΡΓΟΥΛΑΑ (κ.)	70	10899	πρ. «Golar Kanto»
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	ε. Χονγκκόνγκ 30/4
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρὸς Τσιμπόε 17/5
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρὸς Γισκοχάμα 9/4
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			ε. Σιγκαπούρη 7/5
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρὸς Γκαλάτσα 23/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρὸς Καγιέν 14/5
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρὸς Κοιάνου 5/5
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρὸς Αμπιζόν 14/5
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	δ. Παναμά 17/5
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	πρ. «Antonio Machante»
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	πρὸς Κίνα 17/5
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	α. Μάντρε ντε Νέους 13/5
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρὸς Βόλο 13/5
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Χιμπίον 15/5
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Ρουέν 17/5
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	πρὸς Ασάμ 16/5
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρὸς Πειραιά 16/4
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρὸς Βανκούβερ 27/4
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρὸς Αλγερία 14/3
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρὸς Α. Αφρική 8/5
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	μεταφορές Περιοίκου
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	πρὸς Οδησσό 1/5
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρὸς Κόρινθο 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	68	1804	πρὸς Πόρτι Σουδάν 20/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9786	α. Αλεξάνδρεια 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	στον Αμβέρσα 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρὸς Ουάν 9/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	ε. Ρεβινόν 11/5
ΑΤ' ΑΝΤΙΚ ΑΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρὸς Αγκόλα 12/3
ΑΤ' ΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	στο Αλκιδινό 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	πρὸς Πόρτι Σουδάν 14/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	πρὸς ΗΠΑ 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	πρὸς Β. Κορεά 17/5
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρὸς Σιγκαπούρη 4/5
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρὸς Σαγκάι 21/4
ΑΤΤΙΚΗ (Μ3)	61	1354	ε. Μεϊλ Αϊλάν 11/4
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Σαφί 7/5
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρὸς Ρομάνια 21/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (ε.ε.)	66	2335	α. Χιουσόν 3/5
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	στον Πειραιά
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	α. Χιουσόν 3/5
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15117	πρὸς Μπαγκκούκ 15/5
ΒΑΤ'Ν (δ.π.)	65	13408	πρὸς Ρότερνταμ 7/5
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ Κ'Ι	72	3822	ε. Βιτόρια 9/5
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝ (κ.)	85	16623	πρὸς Πόρτι 10/5
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	πρὸς Μαδρίδα 20/4
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	επιθετική Κινέζικη
			πρὸς Βενζινά 15/4

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Τέρας Σίτυ 23/4	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	προς Σιγκαπούρη 16/5
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	α. Μαρίνα ντί Κοράρα 16/5	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	προς Άντονι 13/5
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	προς Δ. Άφρικη 14/4	ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	προς Μπανιάρ Άμπας 3/5
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	προς Μαράκιμο 23/4	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	προς Πογάγκ 10/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Κόρυγ	ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Ν. Όρλεάν 31/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Τενερίφη 17/5	ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	προς Όφουάτο 15/5
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	παρέμεινε στη δύναμη	ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμουζ (αποθήκη)
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Σάν Λορέντζο 17/5
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Σαγκάη 12/5	ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	επιβλήθη άλλοδασις
ΒΙΚΤΟΥΡ (κ.)	78	10411	ε. Τάραντα 14/5	ΕΜΠΟΥ Ι. (δ.π.)	68	15252	προς Μαζαζιάν 4/5
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	επιβλήθη	ΕΜΠΡΕΣ (Μηχ.)	65	8187	ε. Λεμεσό 20/5
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Σιγκαπούρη 23/4	ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	προς Μπουσάν 25/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Σάν Φραντίζσκο 15/5	ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'Ζ I (π.)	74	13687	προς Κάντα 15/5
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Γκάλβεστον 27/4	ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	προς Ν. Κορέα 4/5
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Άκαμπο 14/5	ΕΠΟΣ (κ.)	75	6247	ε. Ρουαί 20/5
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Ν. Όρλεάν 12/5	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Κωνσταντίνα 9/5
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	ε. Ρούσκον 21/5	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	προς Τζακάρτα 10/4
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Χιούστον 13/4	ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	α. Ρός Τανούρα 12/5
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	προς Σεπετίμα 9/5	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (π.)	86	15952	στη Ν. Υόρκη 21/5
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Πειραιά 11/5	ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	προς Άλμερία 3/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	προς Πρέβεζα 5/5	ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	71	12194	πρ. «Efessos»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	προς Άκαμπο 3/5	ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούλ 12/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς ΗΠΑ 9/5	ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11434	ε. Άγκονα 17/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1539	προς Γιβραλτάρ 4/5	ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I (π.)	84	22629	προς Προβινένς 8/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	προς Μεξικό 3/5	ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	ε. Βουδαπέ 22/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	72	8987	στη Σιγκαπούρη 11/3	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	προς Ν. Υόρκη 9/5
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Κάρσκι 8/4	ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	προς Μπέρτα 20/4
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	προς Μαράκι 10/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Αϊν Σούκνα 1/5
ΓΙΟΥΝΑ'Ι ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	69	13161	ολική άπώλεια	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Ρότερνταμ 14/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	προς Βαλτιμόρη 11/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	προς Λιβύη 7/5
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Χιούστον 4/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Όζόκα 8/4
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	δ. Παναμά 3/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	προς Άλγέρι 15/4
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Μανζανίλο 18/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Ισπανία 3/5
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Ν. Όρλεάν 4/5	ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	προς Γιοσσού 1/5
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Σιγκαπούρη 14/5	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Β. Κορέα 11/5
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.π.)	82	8096	προς Σουέζ 10/5	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Άλγέρι 26/4
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Ίκονιο 12/5	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Πόρι Άρθουρ 15/5
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764	α. Θέουτα 4/5	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Ισπανία 13/5
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πόρι ντε Μπούκ 3/5	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Νιζάρμαν 16/5
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	ε. Αυγουστα 13/5	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	προς Σιγκάγκ 10/5
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Χοντίντα 18/4	ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΡΕΜ (π.)	75	6499	ε. Π. Κουεζάλ 2954
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	προς Τζιμπουτί 20/5	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Ιταλία 12/5
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	προς Ρός Σουκχέιρ 17/5	ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Ρότερνταμ 13/5
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μηχ.)	68	81257	στη Μίνα Σάκρ 20/4	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	ε. Βερρακούζ 21/4
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	προς Κύπρο 26/4	ΕΥΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	προς Κόλπο ΗΠΑ 1954
ΓΚΑΛΝΤΑ'Ι ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές	ΖΑΡΝΑΤΑ	77	16366	προς Τζουμπάιλ 27/4
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	προς Φουτζέιρα 16/5	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Ρουέν 6/5	ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	προς Ουσχανί 18/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	προς Ροβέννα 15/5	ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	προς Χώρ Φακάν 21/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Όρλεάν 15/5	ΖΕΥΣ II (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Χιούστον 2/5	ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Πειραιά 15/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Ν. Όρλεάν 7/5	ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Πόρι Σαίδη 15/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	προς Καλλάο 14/5	ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	προς Κήλονγκ 3/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	ε. Ταμπόκο 16/4	ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	προς Βαρκελώνη 15/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	προς Αίγυπτο 2/5	ΗΒΗ	79	16379	προς Πόρι Άλφρενι 26/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	προς Άλγέρι 19/2	ΗΡΑ	79	16390	δ. Σάουθ' Χοι Σόαλ 12/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Μπουεναβεντούρα 3054	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	προς Άκαμπο 25/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	79	13005	ε. Κόρπους Κρίσι 5/5	ΗΡΩ	76	17129	α. Άλεξάνδρεια 3/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Όρλεάν 8/5	ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	ε. Χάλλ 20/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Χιούστον 21/4	ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι ΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Σιγκάγκ 25/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. Όρλεάν 14/5	ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Νιζάρμαν 18/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Ν. Όρλεάν 14/5	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Ταϊτσούνγκ 8/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι ΤΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάν 25/4	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	προς Μπανιάρ Άμπας 2/2
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	προς Γκιζάν 1955	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	προς Κίνα 14/4
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	προς Ρίο Τανέιρο 5/5	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Βασόρα
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	προς Πουέρτο Λιμάν 2/5	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	προς Τάραντα 15/5
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Ν. Όρλεάν 12/5	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	ε. Πόρι Καριέρ 8/5
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	προς Λαττάκια 14/5	ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	προς Μασάν 12/3
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Κόμπα 16/4	ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	προς Τουρκία 4/5
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	προς Άλεξάνδρεια 8/5	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Πειραιά 14/5
ΓΟΥ'Ι ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	πρ. Άλεξάνδρεια 13/5	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Σοβόννα 19/5
ΓΟΥ'Ι ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'ΙΥ (κ.)	70	9907	πρ. Νιού Φέιμ	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296	α. Νιγηρίτ 14/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	προς Κορούνα 13/5	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Μομπιλ 28/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	προς Κίνα 24/4	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	προς Κόρινθο 14/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	προς Σιγκαπούρη 16/5	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	προς Άργεντινή 18/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	προς Φουτζέιρα 28/4	ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	προς Ρίσαρντς Μπρί 11/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	73	2219	α. Πόρι Άρθουρ 3/5	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	προς Πόρι Νουάρ 9/5
ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799	προς Νιζάρμαν 7/5	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	α. Μομπιλ 6/5
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	α. Τζουμπάιλ 27/4	ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κε.)	72	2934	πρ. «Sofia»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	73	114933	ε. Φός 18/5	ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	προς Βόλο 9/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	78	126261	προς Μπουνασμπούιελ 19/5	ΙΒΑΝ (Ονδ.)	69	9333	προς Ταϊτσούνγκ 12/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	79	126260	α. Ρός Τανούρα 14/5	ΙΚΑΡΗ (δ.π.)	76	4985	ε. Βουδαπέ 15/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	66	39042	ε. Φός 14/5	ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	ε. Τεργέσι 19/5
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	77	16278	ε. Χουάγκου 3/5	ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	προς Ιταλία 7/5
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	73	10713	προς Μαζαζιάν 11/4	ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Άμπερσα 25/4
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	76	23938	δ. Παναμά 12/5	ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	πρ. «Pisa»
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	71	37115	προς Δουνκέρκη 18/5	ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Τζέντο 3054
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Τουρκία 10/5	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Γιοκοχάμα 4/5
ΔΑΜΩΝ	74	20712	προς Πόρι Κελαγκ 16/5	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Γενόβα 5/5
ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	προς Άλγέρι 17/5	ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	πρ. «Allied Pioneer»
ΔΕΛΦΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Βενετία 13/5	ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Άλεξάνδρεια 2/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	επιβλήθη
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Μπλιμπίο 11/5	ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066	ε. Καγκόμιο 2/5
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	προς Τζακάρτα 9/5	ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Σεέ 19/5
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε	ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	προς Σιγκαπούρη 19/5
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	προς Μπαχραϊν 18/5	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Β. Σίδνευ 7/5
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Γάνδη 19/5
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	στον Πειραιά 5/5	ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	προς Πόρι Έβεργκλεϊν 6/5
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	πρ. «Τοξότης»	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	ε. Κασσιόγκ 17/4
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	α. Λομέ 28/4	(Μ.)	76	16037	ε. Μόνρεαλ 10/5
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	προς Κολούμπια Ρίβερ 2/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	72	16018	ε. Πειραιά 13/5
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	προς Γενόβα 17/5	ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	επιβλήθη
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Γκντάνσκ 18/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	προς Μεξικό 5/5
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	δ. Παναμά 7/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	προς Κουάμ 11/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Ταϊπέι 12/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	προς Καλλάο 23/4
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Βενετία 19/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	προς Πόρι Σουδάν 16/5
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	στον Πειραιά 18/5	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	80	30649	προς Ν. Όρλεάν 10/5
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	προς Γιβραλτάρ 15/5	ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	προς Μπαγκόγκ 27/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ρός Άλ Χάφι 9/4	ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	ε. Ν. Όρλεάν 16/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι ΤΖ (δ.)	75	45000	προς Μεσόνε 30/4	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	προς Φιλανδία 13/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	πρ. «Ακτίβιτς Πρίνς»	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Άλγερία 6/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965	προς Κόρπους Κρίσι 4/5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	προς Τσιντίνι 9/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Ν. Όρλεάν 11/5	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	1800	προς Τζακάρτα 17/5

Ν ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	προς Όδησσό 16/5
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	προς Μπ. Αίρες 3/5
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	προς Χόγκ Κόνγκ 13/5
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	προς Μοσάταγκανέμ 4/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	προς Σαγκάη 23/4
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	προς Έλσινκι 1/5
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754	ε. Σιγκαπούρη 15/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	προς Κάνιλα 19/5
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Πόρτσμουθ 28/4
ΚΑΤΙΑ	71	4940	προς Σάο Τομέ 27/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	ε. Βενετία 17/5
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	προς Καράτσι 10/5
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Αλεξάνδρεια 27/4
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Καλκούτα 8/5
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χιούστον 16/4
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	προς Πάτα 19/5
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	προς Νάντη 14/4
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	προς Περού 13/5
ΚΕΪ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Άσσάμ 24/4
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρ. «Μαρκέλλα»
ΚΕΝ Α'Γ'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	α. Ρότερνταμ 18/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	προς Μόχι 14/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	προς Πόρτ Σουδάν 29/4
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Βανκούβερ 16/5
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Γιβραλτάρ 19/5
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	προς Κορέα 2/5
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Σιμπενικ 15/5
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	προς Κιούγκ
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	προς Φουτζέιρα 26/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	προς Όλμπανυ 16/5
ΚΙΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Νικόσια 11/5
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	ε. φός 19/5
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	74	8915	προς Μπελαγουάν 7/5
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Ντόρμπαν 15/5
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	προς Κήλαγκ 11/4
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Γιάμπου 27/4
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	προς Κούβα 17/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ'Π (δ.κ.)	74	112825	ε. Ντουμπάι 8/4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Ειρηνικό 11/5
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Γκουαγιακουίλ 12/5
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	προς Σεμίγκα Μπ. 6/4
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπλάφ 16/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Γουέλιγκτον 16/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	προς Ρότερνταμ 12/5
ΚΡΕΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Κάμπελλ Ρίβερ 16/5
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809	δ. Κων/πολη 5/5
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Άμσούργου 18/5
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	προς Κονακρύ 18/5
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	προς Άλεξάνδρεια 9/5
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Πειραιά 18/5
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	ε. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	προς Κολόμπο 16/5
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	13443	προς Λιβύη 20/4
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	προς Γιβραλτάρ 12/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Βαλτιμόρη 12/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Ήμοχαβεν 17/5
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Γένοβα 27/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΣΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Άμβέρσα 21/5
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	προς Φλένσμπουργκ 19/5
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	ε. Μαδρίδα 5/5
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	προς Βενεζουέλα 23/4
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	προς Λουάντα 9/4
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	ε. Λός Πάλαμας 18/5
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	προς Πόρτ ω Πρις 12/5
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	προς Μόντρεαλ 7/5
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	α. Χιούστον 7/5
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Χάμιλτον 4/5
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	στο Σάντος 29/4
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	προς Μαρίνα ντι Καράρα 16/5
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	ε. Χορμούζ 29/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	προς Λισαβόνα 4/5
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	προς Ταμπόκο 15/4
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	προς Μποβίνο 30/3
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	προς Βιτόρια 15/5
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	προς Βιτόρια 15/5
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	προς Μανασού 26/4
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 20/4
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Βανκούβερ 29/4
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	προς Ρίο Τανέιρο 19/5
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ
ΛΕΪ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	προς Νορβηγία 4/5
ΛΕΙΣΘΕΣ (μ.)	63	10617	ε. Άλεξάνδρεια 7/5
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	προς Ρότερνταμ 4/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	προς Μπαντάρ Άμπας 2/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	προς Βραζιλία 22/4
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	προς Ζανζιάρ 3/5
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Σάν Λορέντζο 14/5
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪ'ΤΖ (κ.)	72	17914	προς Κούβα 10/5
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Φρεντρίκσια 9/5
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	δ. Παναμά 8/5
ΛΕΥΚΑΣ Α'Γ'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	προς Γιβραλτάρ 13/5
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	προς Λιβύη 22/4
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	προς Άλγερία 26/4
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	προς Μανίλα 26/4
ΛΙΜΠΕΕΛ (π.)	69	17872	ε. Λίβερπουλ 20/5
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Πειραιά 15/5
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	προς Μονρόβια 18/4
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Ντακάρ 8/5
ΛΟΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	πρ. «Λιμπερέιτορ Α»
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪ'Κ	75	34745	προς Χάμπτον 16/5
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρ. «Celtic Sky»
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	προς Βενεζουέλα 16/5
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντόρμπαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	προς Τριπολι 29/4
ΜΑΚΜΑΛΑΚ (κ.)	70	11329	προς Τριπολι 14/4
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	προς Πουέρτο Όρνιζ 2/5

ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9200	ε. Λίβερπουλ 9/5
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Γκουαγιακούιλ 9/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	προς Άγκρα ντι Ρέις 29/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Χοντίνια 30/4
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Άμσούργο 17/5
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	προς Άρκα 10/5
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 12/5
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περαϊκού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	προς Σιγκαπούρη 13/5
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	μετ. «Star» (Ονδ.)
ΜΑΡΙΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	ε. Πειραιά 17/5
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	προς Άργεντινή 4/5
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	προς Ίνδονησία 7/5
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	προς Κορέα 18/3
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	α. Φιλαδέλφεια 13/5
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	προς Δ. Αφρική 13/4
ΜΑΡΚ Α'Γ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	προς Θεσσαλονίκη 15/5
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρ. «Mont Fort»
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	προς Μπαθναγκάρ 3/5
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Άλεξάνδρεια 2/5
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Βομβάη 11/4
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	προς Μπαγκόγκ 1/5
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	προς Κούβα 23/4
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	προς Μαλαισία 10/5
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Πειραιά 9/5
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	προς Δ. Αφρική 12/4
ΜΕΣ (Ονδ.)	64	1096	πρ. «Μάρθα»
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	προς Αυστραλία 17/4
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	προς Ίαπωνία 1/5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Ραβέννα 11/5
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	προς Παρανάγουα 5/5
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Πειραιά 8/5
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.κ.)	79	43857	α. Χιούστον 9/5
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Νιγηρία 8/4
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Σάντος 7/5
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Θάντερ Μπαϊ 2/5
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Σαλβαντόρ 1/5
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	προς Γουέινα 8/5
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Χιούστον 10/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Λός Άντζελες 1/5
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	προς Άλγερύ 26/4
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Τάιμπα 27/4
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050	α. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	προς Μπουσάν 22/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Μεξικό 16/4
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	προς Περσικό 3/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	ε. Ρίο Τανέιρο 15/5
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρ. «Montreux»
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	δ. Παναμά 20/4
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	ε. Ίντσον 29/4
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	προς Πόρτ Άλφρεντ 21/5
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	ε. Καέν 10/5
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	προς Μασσαλία 12/5
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	ε. Μπέλιγκχαμ 14/5
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμίγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	προς Τούρμπο 15/4
ΜΠΕΛΛΑΓΚΑΛΦ	68	9441	μετ. «Nicola» (Λ.7)
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	προς Βαντί Φεϊράν 19/5
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	άρχει Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	α. Πειραιά 15/5
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	προς Σουίνουσκ 15/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Πειραιά 15/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝΥ (κ.)	71	13867	ε. Άλεξάνδρεια 5/5
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	προς Σουέζ 11/5
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	ε. Μαντράς 6/5
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Φιλαδέλφεια 14/5
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	ε. Σέιτε 10/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	προς Μιζουσίμα 10/4
ΜΠΡΑ I'T ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	προς Κλαϊπέδα 18/5
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Τσιταγκόγκ 1/5
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπαντάρ Χορμείν
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Χιούστον 28/4
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Αύγουστα 14/3
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Λός Άντζελες 10/5
ΜΥΣΙΝΙΔΗ	77	5511	προς Μπόιγουνί 15/5
ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ	78	13889	προς Ίαπωνία 27/4
ΝΑΪ'Α (κ.)	70	9069	ε. Βηρυτό 6/5
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	προς Αίγυπτο 17/5
ΝΑΡΕΪ'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Λορέντ 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. Φουμτσίσινο 16/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Ίνσεργκόντριν 15/5
ΝΕΣΣΗΝ (κ.)	72	60414	προς Τάραντα 16/5
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	πρ. «Ιχθείς»
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	προς Κωνσταντινίτσα 27/4
ΝΗΖΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	προς Όρν 15/5
ΝΗΖΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	προς Μοντβιδέο 9/5
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	στη Σιγκαπούρη 29/5
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	ε. Μπελαγουάν 23/3
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	προς Καμσάρ 30/4
ΝΙΚΟΛΑ (Μπχ.)	75	11462	δ. Παναμά 28/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	ε. Άγκρα ντι Ρέις 3/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	προς Λιβύη 19/5
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	προς Άλγερία 11/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	προς Ροστόκ 16/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112	προς Κωνσταντινίτσα 24/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	προς Ν. Όρλεάνη 4/5
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	δ. Παναμά 15/5
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	προς Τριπολι 24/4
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περαϊκού
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	προς Ταιλάνδη 27/4
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στη Σιγκαπούρη 29/4
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρ. Τραν 30/3
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	πρ. Τελιά 19/5
ΝΟΡΔΕΡΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	πρ. «Kakuyu N.aru»
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρ. Γιβραλτάρ 9/4
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	πρ. «Bellary»

ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	174	πρός Ντεμερρά 26/4	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	πρός 1ης 19/5
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ναυπηγήθηκε Γερμανία	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Σάν Λορέντζο 10/5
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	πρός Μαχωρένια 17/5	ΠΟΡΦΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ντάρμπαν 16/5
ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ (η)	65	16405	ε. Α'Κίνα 16/5	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρός Βανκούβερ 7/5
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	πρός Σαταχίη 11/1	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	πρός Τζέντα 19/5
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρός Κάνριφ 17/5	ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Βανκούβερ 4/5
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΟΥ ΝΟΡΟ (κ.)	75	35764	ε. Βαλτιμώρη 12/5	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	πρός Ν. Αμερική 2/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity»	ΠΡΙΓΚΙΠΙΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλο 28/4
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Νορβορσοϊσκ 24/4	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	ε. Τζέντα 5/5
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	α. Φος 10/5
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 13/5	ΠΡΙΝΑΡΙΤΣ	68	10379	πρός Βενόζη 22/3
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρός Μανασού 6/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Κοινοσύ 5/5
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Άλεξάνδρεια 1/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (μ.β.)	66	2969	ε. Κακινάτα 16/5
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	πρ. «Ρέινμπο»	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. Υόρκη 15/5
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Νόρνειχαμ 19/5	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Μανίλα 26/4
ΞΙΠΟ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	πρός Τσιμπούκ 22/4	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Λειζόες 11/5
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Χατ Λόντον 29/4	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. Τζέντα 26/4
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	επιωλήθη	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	71	9481	πρός Χοντζέντα 18/5
ΟΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	πρός Κολομβία 18/5	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	πρός Σάφι 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Μπαγκνολί 16/5	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρός Μομπάσα 22/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (η)	75	138037	πρός Γκάλβεστον 18/5	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	πρός Άλγερία 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Γιβραλτάρ 13/5	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	πρός Πόρτ Άλφρεντ 30/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Χορμούζ 6/5	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ ΙΙ (κ.)	70	20288	πρός Ίντσον 10/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Λούι Τέρμιναλ 5/5	ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701	πρός Χουέλα 7/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Ρόττερνταμ 2/5	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Ν. Υόρκη 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	πρός Πόρτλαντ 8/5	ΠΡΟΥΗΤΗΣ ΚΛΙΑΣ (π.)	74	5071	στό Λάγος 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φος 12/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	πρός Γιάνμπο 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	πρός Ύερνι 1/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	ε. Ρίνα 2/5
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειοκάς μεταφορές	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	πρός Άλγερύ 25/3
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΙΙΙ (κ.)	80	16074	πρός Γιβραλτάρ 14/5
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	ε. Ν. Ορλεάνη 7/5	ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	α. Σαλβαντόρ 17/4
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	πρ. «Γκραϊσιαν Σπίριτ»	ΡΑΦΟΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	πρός Κρίστιν 18/4
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	πρός Ζαμποάγκα 2/5	ΡΑΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	πρός Φώκλαντς 1/4
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	στή Φουτζέιρα 22/4	ΡΕ'Ι'Ν'ΡΟΣΤ (π.)	60	4820	μετ. «Margot» (κ.7)
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	α. Λά Σπέζια 2/4	ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	πρός Λάγος 7/5
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	πρός Χοχόμαχ 18/4	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	69	15173	πρός Λάγος 13/5
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	ε. Σινγκασούρη 4/5	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	75	6016	πρός Λά Γκουέρα 22/4
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στό Βίγκο 19/5	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΡ (κ.)	73	8405	ε. Πειραιά 15/5
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Σκίκιντα 1/5	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	πρός Πόρτο Ρίκο 11/5
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	πρός Εύρωπη 28/4	ΡΙΖΑΛ (π.)	77	39562	α. Ν. Ορλεάνη 8/5
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 27/4	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρός Σινγκασούρη 17/4
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Μόντρεαλ 27/4	ΡΟΔΑΝΘ (Μ.)	69	16229	ε. Τσιταγκόγκ 16/5
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	πρός Λάς Πάλας 18/5	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	πρός Μπαχραϊν 12/5
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Ντάρμπαν 22/4	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Σάν Λορέντζο 12/5
ΟΞΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Άκαμπα (άποθήκη)	ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	πρός Γκιζόν 1/5
ΟΞΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	πρός Μπελαγουάν 20/4	ΡΟΥΖΜΠΛΑΝΤ (κ.)	72	16704	πρός Βομβάη 17/5
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούζ (άποθήκη)	ΡΟΥΖ ΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Αιν Σούκνα 21/4
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	πρός Τακάματσον 7/4	ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	πρός Γκάντα 17/5
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρός Κιούγκα 8/5/87	ΡΟΥΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» (ΟΝΔ.)
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	πρός Άρζου 4/5	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Τσιβιτάβεκκίνα 13/5
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	πρός Άβάνα 19/5	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Μόντρεαλ 7/5
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	α. Ναπολή 19/3	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. Ορλεάνη 22/4
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	στό Χορμούζ	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στή Τζέντα (άποθήκη)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	ε. Τσιόιζα 14/5	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	ε. Μπιλμπάο 18/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	στό Σουίνεουκ 16/5	ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Κουβά 8/4	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	πρ. Τίμος Σταυρός
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	ε. Τζουμπιλί 17/4	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρός Γιοκοχάμα 8/5
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	41410	πρός Σπεττίμα 22/4	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Βεζεζουέλα 29/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.)	69	9982	α. Ασόμπ 19/4	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρός ΕΞΣΔ 11/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Λουάντα 14/4	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	πρός ΕΞΣΔ 11/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Ντόβαν 8/5	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	α. Αμβέρσα 18/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	πρός Λιασβάνα 11/5	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.κ.)	76	21619	α. Δουνκέρκη 19/5
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Κίληγκ 3/5	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	α. Φος 18/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	πρός ΕΞΣΔ 8/5	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	πρός Σκίκιντα 13/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός Σαουδική Άραβία 18/5	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρός Άνναμπα 27/4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	πρός Γιβραλτάρ 30/4	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	ε. Οριστόνο 9/5
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	πρός Λουάντα 30/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Μομπάσα 19/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	πρός Κολόμπο 1/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506	α. Τρινκομάλη 10/5
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	πρός Ισπανία 13/5	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	πρός Μομπάσα 18/5
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511	πρός Ισπανία 13/5	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	ε. Μπορντώ 14/5
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	ε. Κουίνχουαγκνίτο 2/5	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	μεσογειοκάς μεταφορές
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	ε. Κουίνχουαγκνίτο 29/4	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	υπερταίλε ελληνική
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	α. Δαμιάτα 15/5	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	πρός Ναγκόγια 10/5
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	μετφορές Περσικού	ΣΑΝΣΕΤ (Μηχ.)	67	1600	ε. Μορμουγκάο 14/5
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	α. Βενετία 9/5	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)	69	8064	πρός Μουδανιά 3/5
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	πρός Αίλβερπουλ 13/5	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)	70	8064	πρός Νταμμάμ 14/5
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	πρός Βραζιλία 1/5	ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	πρός Άμπιτζάν 4/5
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρός Σταβάγκερ 7/5	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρός Βάρν 29/4
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Χιμέι Μπ. 13/5	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Κοινοσύ 12/5
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	ε. Πειραιά 6/5	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Γιβραλτάρ 15/5
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	πρ. «Κυρακατρίκω»	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	πρός Τσιβάν 14/4
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρ. «Διδυμοί»	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Λάγος 14/4
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρός Γκάνδη 1/5	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Μομπιλ 15/5
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	α. Φουτζέιρα 15/3	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μηχ.)	71	8349	πρός Γιάνμπο 14/5
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Ρίταρντ Μπίη 18/5	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΒ (κ.)	86	15933	πρός Νόβια Σκότια 16/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Ίταλία 17/5	ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Τζέντα 24/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	πρός Ίταλία 17/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Μπαβανγκάρ 24/3
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Άσάμ 4/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ Ι. (κ.)	70	12578	α. Ν. Ορλεάνη 14/5
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	πρός Όδησσό 3/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	70	12578	πρός Έλλάδα 18/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρ. Π. Νουάρ 20/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	77	16267	στό Κοινοσύ 9/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Τσεμνίσκι 12/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	77	16267	α. Σικλίκ 7/5
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	πρ. Μανσού 11/5	ΣΕΛΑΤΟΝ (κ.)	75	7033	α. Ν. Γουεσμινστερ 16/5
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	πρ. Ρίο Τανέιρο 11/5	ΣΕΛΑΤΟΝ (δ.μ.)	73	8917	ε. Γκάλβεστον 1/5
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	στή Σινγκασούρη 10/5	ΣΕΜΑΡΙΜΑΣ (δ.π.)	76	19016	ε. Σέτε 19/5
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Τζέντα 26/3	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρός Σουέιμα 28/2
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	ε. Καέν 19/5	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρός Σινγκασούρη 16/5
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρ. Μπ. Άμπας 11/5	ΣΕΡΒΙΝΙΑ ΙΙ (κ.)	78	10077	στό Ντάρμπαν 29/4
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	πρ. Μπ. Άμπας 11/5	ΣΗ ΒΙΚΤΟΥΡΥ	69	43456	πρός ΗΠΑ 13/5
ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	δ. Παναμά 4/5	ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μηχ.)	77	22377	ε. Μανίλα 28/4
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	πρ. Ντάς Άιλαντ 16/4	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	α. Φουτζέιρα 21/4
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρ. Γιβραλτάρ 20/5	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Ν. Ορλεάνη 8/5
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρ. «Jade Glorios»	ΣΗ ΟΑΦ (δ.μ.)	76	16277	υπερταίλε κυπριακή
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	οιή Φουτζέιρα 30/54	ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΠΛΥΜΟΥ (κ.)	74	8825	πρ. Φουτζέιρα 30/54	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	πρός Ν. Αφρική 13/5
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	πρ. Σάντος 22/4	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Κωβίπολη 9/5
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	ε. Λάς Πάλας 18/5	ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ε. Λάγος 16/4
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	πρ. Άκαμπα 21/5	ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	πρ. Ισπανία 25/5
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	πρ. Ίταλία 4/5	ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	ε. Π. Καμπέλο 15/4
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	άρχει Κίμωλο	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	17415	πρ. Ισπανία 10/5
ΠΟΛΥΔΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	οιόν Περσικό	ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	πρ. Μπανίας 16/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	οιή Σύρο 5/5	ΣΗΓΚΑΡΝΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Αμβέρσα 18/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (Δ.)	76	60937	οιή Σύρο 5/5	ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	δ. Γιβραλτάρ 19/4
			α. Φουτζέιρα 30/7/87	ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	ε. Φαλκονάρα 14/5
			ε. Λιανουγκάγκ 27/54	ΣΗΜΕΠΛΕΡ (δ.μ.)	77	40558	πρ. Σκάπα Φλόου 21/5
			πρ. Βιτόρια 10/5	ΣΗΞΕΠΛΟΡ (μ.)	76	30373	πρ. Τζέντα 19/4
			α. Ταρραγκίνα 10/5				

ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	ε. Γκουαγιαμπάλ 4/4	76	15356	πρός Αλεξάνδρεια 17/5
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	πρός Κωνσταντίνα 6/5	71	9082	πρός Λε Χάβρη 13/5
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	στέ Ασσάμπ 28/4	68	9627	πρός Ακαμα 3/5
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. Ανατόν 24/4	71	20670	πρός Ρίο Πλέι 14/5
ΣΗΛΙΝΚ (Μολ.)	74	18963	ε. Γλύνια 17/5	70	5538	ε. Βαλτιμόρη 11/5
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ρουέν 3/5	71	4881	πρός Τζενεράλ Σ. Μαρτί 26/4
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στέ Ασσάμπ	73	6172	πρός Κριστοφόρ 24/4
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. Χιούστον 5/5	77	17339	πρός Κίνα 21/4
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	ε. Βαλτιμόρη 13/5	76	18953	ε. Γλάιο 29/4
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	α. Ν. Όρλεάν 12/5	74	8915	πρός Ρεσίφε 14/5
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	πρ. «Σημάστερ II»	73	50849	πρός Κόρπους Κρίσι 20/4
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Κομώ Μπαί 1/5			
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Ροζάριο 16/5			
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Παράναγους 29/4			
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	πρός Αλγκεθίρας 14/5			
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Σάν Λορέντζο 16/5			
ΣΗΜΠΡΕΙΤ'ΒΥ (δ.μ.)	73	17795	πρός Βοστώνη 17/5			
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Φρεντερίτα 6/5			
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	πρός Λέντικινγκ 9/5			
ΣΗΝΤΡΑΤ'Β (κ.)	82	18709	πρός Μπ. Άμπας 12/1			
ΣΗΠΡΑ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Όμισόλγ 7/5			
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	α. Ν. Όρλεάν 12/5			
ΣΗΡΑ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Ντεμεράρα 10/5			
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Ραβέννα 9/5			
ΣΗΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Κόρπους Κρίσι 31/3			
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	πρός Ροσάτ 8/5			
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	πρός Σίντ Κερρί 16/5			
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Κίνα 3/5			
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Ν. Όρλεάν 14/5			
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός Κούβα 10/5			
ΣΗΣΤΡΕ'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρός Πειραιά 6/5			
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Λαττάκια 4/3			
ΣΗΣΦΑ'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Ν. Όρλεάν 15/4			
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στέ Βομβόνη			
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Νοβοροσίσκ 29/4			
ΣΗΣΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Σάντος 13/5			
ΣΗΣΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Λορέντι 18/5			
ΣΗΣΧΑΡΜΟΥ (κ.)	75	17129	στέ Μπ. Άμπας 30/1			
ΣΗΣΧΟΥΠ (κ.)	71	10055	επιπλήθη Έλληνες			
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Κίνα 17/5			
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ'	78	5500	ε. Έσμεράλντας 12/4			
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Λά Γκουαίρα 19/5			
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	πρός Τσουκούμι 14/5			
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. «Όχάιο»			
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Βρέμη 17/5			
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Λάγος 17/4			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Ραβέννα 7/5			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΡΟΥΤΥ (Λιβ.)	69	15688	πρός Μανίλα 20/4			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	πρός Σμύρνη 14/5			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	πρός Λάζαρο Γκαρντένας 10/5			
ΣΙΡΟΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	πρός Κίνα 3/5			
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στέ Μπ. Χομεινί			
ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ	76	22377	πρός Κίνα 17/3			
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Κουσίρο 23/4			
ΣΚΑ'Υ ΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Θεσσαλονίκη 13/4			
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Ταϊβάν 23/4			
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σάν Φραντζίσκο 27/4			
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Σαλέφ 17/4			
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	πρός Γιβραλτάρ 26/4			
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Ν. Όρλεάν 8/5			
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Ρίο Γκράντε 15/5			
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρός Θέουτα 13/3			
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στέ Πειραιά 23/3			
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Δ. Αφρική 22/4			
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	στέ Ασσάμπ 12/4			
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Ν. Κορέα 11/5			
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρός Ρίγα 16/5			
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χάρ Φακάν 27/4			
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Χιούστον 29/2			
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Ρουέν 17/5			
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός ΗΠΑ 11/5			
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Λάρνακα 16/5			
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρός Ρόττερταμ 8/5			
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	πρός Ίνδονησία 24/4			
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	πρός ΕΣΣΔ 9/5			
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Βραζιλία 22/4			
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. Ν. Όρλεάν 25/4			
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμούζ 25/9			
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	επισκευές Σ. Βίνσεν			
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133	πρ. «Αίσωπεργκ»			
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δρυγεί Πειραιά			
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός Ρουέν 20/5			
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Φιλιππίνες 5/5			
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	πρός Σουγκέι Ραζάγκ 28/4			
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ'	76	31725	πρός Μπουσάν 4/5			
ΣΤΡΕΔΑ (δ.)	75	11171	πρός Φιλιππίνες 11/5			
ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822	πρός Περού 27/4			
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Ρουέν 14/5			
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Χιούστον 26/4			
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Βανκούβερ 28/4			
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Βανκούβερ 28/4			
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρός Άνναμα 27/4			
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Μόντρεαλ 10/5			
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρός Σαγκάη 12/5			
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρός ΗΠΑ 26/3			
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	πρός Σάντα Μάρτα 20/5			
ΤΕΛΑΜΟΝ'	78	11781	πρός Λά Γκουαίρα 30/54			
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Ντάρμπαν 28/4			
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	α. Σιγκαπούρη 18/4			
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	πρός Ιαπωνία 8/5			
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεού.)	69	8812	ε. Βαλλέτια 14/5			
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	16329	ε. Ρουέν 16/5			
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρός Χάμπτον 12/5			
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρός Μομπάσα 22/5			
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Πόρτι Σουδάν 22/4			
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762	πρός Κολομβία Ρίβερ 2/5			
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρός Αλγέρι 5/4			
ΤΖΟΥΠΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Σπλιτ 10/5			
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Νταμράμ 30/4			
ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	πρός Ντάρμπαν 14/5			
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	α. Ν. Όρλεάν 10/5			
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρός Μομπάσα 5/5			
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός Κασσιόγκ 18/4			
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Φέλιξτσο 10/5			
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Βιτόρια 30/4			
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρ. «Chibbet Cross»			
TITAN (κ.)	76	15356				
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082				
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεού.)	68	9627				
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670				
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538				
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΑΙΝ (κ.)	71	4881				
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172				
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339				
ΤΡΕ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953				
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤΣ (π.)	74	8915				
ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849				
ΤΡΕ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197				
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746				
ΤΡΕ'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953				
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317				
ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394				
ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950				
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501				
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463				
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644				
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397				
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644				
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765				
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133				
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384				
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953				
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948				
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤΣ	74	8915				
ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	75	16421				
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595				
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901				
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608				
ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840				
ΦΙΣΣΑ (δ.)	74	67202				
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216				
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080				
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000				
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767				
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523				
ΦΙΛΙΑ	71	7201				
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598				
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322				
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306				
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519				
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621				
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786				
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870				
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310				
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585				
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580				
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513				
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973				
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629				
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690				
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398				
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048				
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244				
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808				
ΦΟΙΣ (κ.)	72	16441				
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	75	20214				
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885				
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736				
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918				
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332				
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000				
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586				
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	70	12077				
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759				
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282				
ΦΡΗΝΠΟΡΤ (κ.)	73	29709				
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034				
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342				
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8085				
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652		</		

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS
NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

**REPAIR OF ELECTRIC MACHINES
THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"**
NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

**ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL
INSTALLATIONS.**
NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS
NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



**REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS
WITH TIE INSERTS.**
NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.
Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJHIOANNOU 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