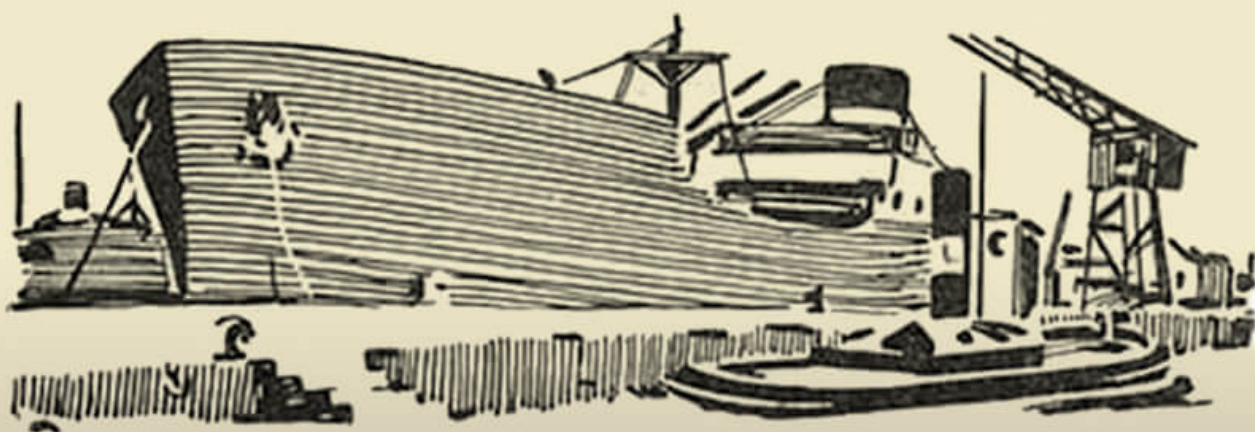


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1988
Αρ. Φύλλου 1280/1038

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1280/1038
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 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

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



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



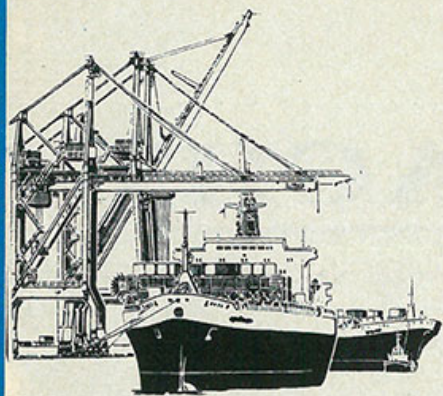
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"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 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1280/1038

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. 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. 1280/1038, October 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 Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην Έλληνική Οικονομία.
Εισήγηση του προέδρου της Ένώσεως Έλλήνων
Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλη στην συνεδρίαση
της ΟΚΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

- 18 Διαχείριση καί διαχειριστής πλοίου.
Άρθρο του κ. Γ. Μπάνου με άφορμή την έγκυκλιο
της BIMCO για τό πρότυπο συμφωνητικό
διαχειρίσεως πλοίου.

- 19 Σύντομη ιστορία της Έλληνικής Έμπορικης
Ναυτιλίας. Εισήγηση του Δρ. Ματθαίου Λώ
στό Β' Παγκόσμιο Συνέδριο Χίου.

- 27 Οι μεγάλες Διώρυγες — Η κίνηση του Σουέζ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
14 ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
30 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
40 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
43 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
45 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ὁ Ἑλληνικὸς Ναυλομεσιτικὸς Οἶκος
μέ τήν Διεθνή Ἀκτινοβολία καί Ἐμπιστοσύνη

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

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

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

Νά επιδειχθεί σύνεση

Για μία ακόμη φορά, θά τά πούμε έξω από τά δόντια: 'Η κρίση στίς σχέσεις τής Πολιτείας καί τοῦ ἐφοπλισμοῦ, πού ξέσπασε τό τελευταῖο 15ῆμερο καί ἐκδηλώθηκε τόσο στόν Πειραιά όσο καί στό Λονδίνο κατά τήν ἐπίσκεψη πού πραγματοποίησε ἐκεῖ ὁ Ὑπουργός κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος τίς τελευταῖες ἡμέρες, πρέπει νά ξεπερασθεῖ γιά τό καλό τοῦ τόπου καί τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ.

Δέν ἐξετάζομε ποιός καί γιατί φταίει γιά τήν κρίση πού ἔχει δημιουργηθεῖ, ἐκεῖνο πού ἔχει σημασία αὐτή τή στιγμή εἶναι νά ἀποφευχθεῖ ἡ ὀριστική ρήξη στήν ὁποία θά φθάσουμε ἂν δέν ἐπιδειχθεῖ ἡ ἐπιβαλλομένη ἀπό τά πράγματα σύνεση. Καί ἀπό τίς δύο πλευρές.

ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΕΠΙΔΟΜΑ

Μετά τίς τελευταῖες ἐξελίξεις στήν περιοχή τοῦ Κόλπου, τή διακοπή δηλαδή τῶν συγκρούσεων καί τήν ἔναρξη διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν ἐμπολέμων ὑπό τήν ἐποπτεία τῶν 'Ηνωμένων Ἐθνῶν, οἱ περισσότερες χώρες ἀποφάσισαν εἴτε τή μείωση τοῦ χορηγούμενου πολεμικοῦ ἐπιδόματος, εἴτε τόν περιορισμό τῆς ζώνης ἐντός τῆς ὁποίας χορηγεῖται πολεμικό ἐπίδομα. Χαρακτηριστική ἐν προκειμένῳ εἶναι ἡ ἀπόφαση τοῦ Ὁργανισμοῦ Ἑργαζομένων Ναυτικῶν τῶν Φιλιππίνων, σύμφωνα μέ τήν ὁποία πολεμικό ἐπίδομα — διπλάσιο τοῦ βασικοῦ μισθοῦ — χορηγεῖται πλέον ἐφ' ὅσον τά πλοῖα βρίσκονται στήν περιοχή Shat Al Arab καί Knor Musa — οἱ ἄνθρωποι ἐνδιαφέρονται γιά τήν ἀπασχόλησή τους καί κάνουν χωρίς τήν παρμικρή καθυστέρηση τίς ἀναγκαῖες προσαρμογές γιά νά εἶναι πάντοτε ἀνταγωνιστικοί καί νά διατηροῦν τήν ἀνταγωνιστικότητα τῶν πλοίων πού τούς ἐξασφαλίζουν τήν ἐργασία.

Ὁμολογοῦμε ὅτι παρόμοια εὐελξία — καί κατά συνέπεια ἀνάλογες ἀποφάσεις — δέν μπορούμε νά προσδοκοῦμε ἀπό τούς ἡμετέρους ἐκπροσώπους τῶν ναυτικῶν μας, ἀλλωστε οἱ ἄνθρωποι αὐτή τήν ἐποχή εἶναι ἀπασχολημένοι μέ τό μόνο θέμα μέ τό ὁποῖο ἀσχολοῦνται, δηλαδή τίς νέες συλλογικές συμβάσεις γιά τίς ὁποῖες θά ἀφιερῶσουν χρόνο καί χρόνο προκειμένου νά διατυπώσουν τά οὐκ ὀλίγα, ὅπως πάντοτε, αἰτήματά τους. Ὁμολογοῦμε ὅμως ὅτι μία σχετική πρωτοβουλία περιμέναμε ἀπό τό Ὑπουργεῖο, τό ὁποῖο νά μὲν δέν νομιμοποιεῖται νά ἀποφασίσαι ἐν προκειμένῳ δεδομένου ὅτι τό θέμα ἔχει ρυθμισθεῖ μέ εἰδική σύμβαση πού ἔχουν ὑπογράψει οἱ ἄμεσα ἐνδιαφερόμενες πλευρές, μπορεῖ ὅμως — κατά τήν ταπεινή μας ἀποψη ὀφείλει — νά κάνει μία παρέμβαση καί νά ὑποδείξει ὅτι μετά τίς ἐξελίξεις στήν περιοχή τῶν ἐνδιαφερόμενων μέρη ἐπρεπε νά ἐπανεξετάσουν τό θέμα καί νά λάβουν τίς ἀποφάσεις πού συμφέρουν στή Ναυτιλία καί στοὺς ναυτικούς μας.

Ἐπὶ πλέον, θεωροῦμε ὅτι καί ἡ ἔνωση Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν ὀφείλει, στά πλαίσια τῆς μόνιμης ἐπιδιώξεως γιά τή διατήρηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, νά ἐπιδιώξει μία νέα ρύθμιση τοῦ δόλου θέματος τῶν ὀρων ἀμοιβῆς καί ἐργασίας τῶν ναυτικῶν στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ ὑπὸ τό πρίσμα τῶν τελευταίων ἐξελίξεων καί τῶν σχετικῶν πρωτοβουλιῶν τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Σημειώνομε μέ τήν εὐκαιρία ὅτι οἱ φορτώ-

σεις τῶν περσικῶν φορτίων πού γίνονταν μέχρι τώρα στό Ὀρμούζ/Λαράκ Ἀϊλάντ, ἀπό τήν περασμένη Τετάρτη (28 Σεπτεμβρίου) διενεργοῦνται στό Σίρρι Ἀϊλάντ.

ΣΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ

Δύο γνωστότατοι Ἑλληνες ἐφοπλιστές, οἱ κ.κ. Ἰωάν. Λάτσης καί Γεώργιος Π. Λιβανός, δέσποσαν τό τελευταῖο 15ῆμερο στή διεθνή ναυτιλιακή καί οἰκονομική ἐπικαιρότητα.

Ὁ πρῶτος, ὁ κ. Λάτσης, σύμφωνα μέ πληροφορίες τοῦ «Λόυδς Λίστ», ἔχει ὑποβάλλει αἴτηση στήν Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος γιά τή χορήγηση ἀδείας προκειμένου νά ἰδρύσει Τράπεζα στήν Ἑλλάδα. Ὁ κ. Λάτσης ἔχει ἐπίσης ζητήσει τήν ἐγκριση τοῦ Ὑπουργεῖου Ἑθνικῆς Οἰκονομίας νά εἰσάγει συναλλαγμα ἀξίας 4 δισ. δρχ. (26,2 ἐκατ. δολλ.) ἀπό τήν Τράπεζα Banque Depot τῆς Γενεύης πού εἶναι θυγατρική ἐπιχείρηση τοῦ Ὁμίλου ἐταιριῶν πού ἐλέγχει.

Ἐξ ἄλλου, σύμφωνα πάλι μέ πληροφορίες τοῦ «Λόυδς Λίστ», ὁ κ. Γεώργιος Π. Λιβανός ἔλαβε ἐγκριση τῆς Σοβιετικῆς κυβερνήσεως γιά τήν ἐγκατάσταση πρακτορείου στή Μόσχα, τό ὁποῖο θά ἀντιπροσωπεύει παράλληλα καί ἄλλους Ἑλληνες πλοιοκτῆτες.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Σημαντική ὑπῆρξε ἡ συμβολή τοῦ ἐφοπλισμοῦ γιά τήν πραγματοποίηση τῆς ἐπισκέψεως τοῦ Οἰκονομικοῦ Πατριάρχου κ. Δημητρίου στήν Πάτμο καί στήν Ἀθήνα. Ὁ κ. Ἀνδρέας Ποταμιάνος διέθεσε τό κρουαζιερόπλοιο «Ὁκεανός» τό ὁποῖο μετέφερε τόν Πατριάρχη καί τή συνοδεία του ἀπό τήν Κωνσταντινούπολη στήν Πάτμο καί ἐν συνεχείᾳ στόν Πειραιά. Καί ὁ κ. Γιάννης Λάτσης τή θαλαμηγό του «Ἀλεξάντερ» γιά τήν ἐπιστροφή τοῦ Πατριάρχου στήν Κωνσταντινούπολη.

ΕΡΩΤΗΜΑ ΠΡΟΣ ΔΙΚΑΣΤΕΣ

Ἐπαναλαμβάνομε ὅτι δέν κρίνομε τίς δικαστικές ἀποφάσεις ἀλλά μέ ἀφορμή τήν ἀπόφαση τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν (Τμήμα Ἀσφαλιστικῶν Μέτρων) πού ἐπιδίκασε μηνιαία ἀποζημίωση 500.000 δρχ. στά μέλη τῆς οἰκογενείας ἐνός θύματος τῆς ἐκρήξεως στό δεξαμενόπλοιο «Ἀναγγελ Γκρέιτνερ» ρωτοῦμε ὅλους τούς Ἑλληνες δικαστές ἂν ἔχει ἐπιδικασθεῖ παρόμοιο ποσό γιά ὁποιοδήποτε ἄλλο θάνατο ἐν Ἑλλάδι.

● Ἀπό τήν ἐκθεση τῶν πραγματογνωμῶν προκύπτει ὅτι ἡ ἐκρηξη στό δεξαμενόπλοιο

Μέ τή σύνεση θά βρεθοῦν οἱ ὀρθές λύσεις γιά ὅλα τά θέματα πού ἐκκρεμοῦν καί ἐνδιαφέρουν τόσο τό πλοῖο όσο καί τούς ἀνθρώπους τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἔνταση καί ἡ ὀξύτητα δέν ὀδηγοῦν πούθενά σέ μία ἐποχή μάλιστα κατά τήν ὁποία ἡ Ναυτιλία ἔχει ἀνάγκη τήν ἐθνική της ἐδρα περισσότερο ἴσως ἀπό κάθε ἄλλη φορά καί ὁ τόπος χρειάζεται κατά τόν ἴδιο παρανομαστή τήν Ἑλληνική Ναυτιλία.

Δέν προσθέτομε τίποτε ἄλλο ἐλπίζοντας ὅτι ἡ ὑπόδειξη αὐτή τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θά γίνῃ ἀποδεκτή καί ἀπό τίς δύο πλευρές.

ὀφείλεται σέ ἀμέλεια καί σέ ἀβελψία, αἰτίες τίς ὁποῖες δέν μπορεῖ νά καταπολεμήσει καμία ἀπό τίς ἐπιτροπές πού συστήνονται σωρηδόν μέ ἀφορμή τό ἀτύχημα στό ἐν λόγω δεξαμενόπλοιο, ἐνῶ δέν ἔχει συσταθεῖ καμία ἐπιτροπή γιά νά λάβει μέτρα γιά τήν ἀποφυγή καί τόν περιορισμό τῶν τροχαίων ἀτυχημάτων πού στοιχίζουν ἑκατοντάδες νεκρούς καί χιλιάδες τραυματίες κάθε χρό-
νο.

Η ΚΟΛΟΒΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Τό Ὑπουργεῖο καί ὁ ὑπουργός κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος ἀγνόησαν τήν ὑπόδειξη τῶν στηλῶν αὐτῶν νά ἀναβληθεῖ ἡ ἀπογραφή ἡ ὁποία ἐγίνε τελικά στίς 20 Σεπτεμβρίου ἀλλά δέν πρόκειται νά ἀποδώσει ἐκεῖνα στά ὁποῖα ἀπέβλεπε τό ΥΕΝ. Ὑπενθυμίζομε σχετικά ὅτι τό Ὑπουργεῖο, σέ σχετική ἀνακοίνωσή του, ἀνέφερε ὅτι σκοπός τῆς ἀπογραφῆς εἶναι ἡ μέτρηση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας, ἡ κατάσταση στήν ὁποία βρίσκεται καί ἡ συγκέντρωση στοιχείων πού ἀναφέρονται σέ χαρακτηριστικά γνωρίσματα τῶν ναυτικών. Καί ὑπογραμμίζομε ὅτι ὅταν θά ἔχομε τά στοιχεῖα αὐτῆς τῆς κολοβῆς ἀπογραφῆς στή διάθεσή μας θά ζητήσουμε ἀπό ἐκείνους πού ἔλεγον διάφορες ἀρλούμπες σάν ἀπάντηση στήν ὑπόδειξη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά ἀναβολή καί ἐπανασχεδίαση νά πούν, δημόσια πλέον, πῶς ἐπιτεύχθηκαν οἱ στόχοι πού εἶχαν τεθεῖ γιά τή φετεινὴ ἀπογραφή.

ΛΙΓΗ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ

Ἀστράφτουν καί βροντοῦν τά Νομαρχιακά Συμβούλια, ὅπως λόγου χάρις τό Νομαρχιακό Συμβούλιο Θεσσαλονίκης, τό ὁποῖο στήν τελευταία συνεδρίασή του γνωμοδότησε γιά τή χορήγηση ἀδείας σκοπιμότητας δρομολογήσεως ταχύπλοου ἐπιβατηγῶ πλοίου τύπου καταμαρὰν στή γραμμή (κρατήστε τήν ἀναπνοή σας): Θεσσαλονίκης — Σκιάθου — Σκοπέλου — Ἀλοννήσου — Σκύρου — Τήνου — Μυκόνου — Πάρου — Νάξου — Ἴου — Θήρας!

Πρέπει νά πούμε εὐθύς ἀμέσως ὅτι δέν ἔχομε τίποτε ἐναντίον τῶν νέου τύπου πλοίων, ὅπως εἶναι, λόγου χάρις, τά καταμαρὰν, κάθε ἄλλο. Ἐκεῖνο πού ἐπισημαῖνομε εἶναι ἡ προχειρότητα καί ἡ ἐλαφρότητα μέ τήν ὁποία λαμβάνονται ὀρισμένες ἀποφάσεις ἀπό συλλογικά ὅργανα καί ἡ ἀπορία ἐν προκειμένῳ εἶναι πῶς τό Νομαρχιακό Συμβούλιο τῆς Θεσσαλονίκης δέν περιέλαβε στά λιμάνια προσεγγίσεως τοῦ πλοίου τά νησιά τοῦ Ἀρχιπελάγους, τά Δωδεκάνησα καί τήν Κρήτη...

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ

Οι Ευρωπαίοι αλλά και οι Άσιάτες και κυρίως οι Ιάπωνες ασχολούνται συνεχώς με το κόστος επανδρώσεως των πλοίων.

Στην Εύρωπη, η Ένωση Έφοπλιστών της Σουηδίας αποφάσισε να μελετήσει πώς η μείωση του πληρώματος μπορεί να βοηθήσει στην μείωση των εξόδων του πλοίου. Έφτασαν, λοιπόν, στο συμπέρασμα ότι ήταν πράγματι δυνατόν να μειωθεί το κόστος επανδρώσεως κατά 20% με την εφαρμογή μέτρων που θα μείωναν τα επίπεδα επανδρώσεως.

Τα αποτελέσματα της μελέτης έδειξαν ότι ήταν δυνατό να μειωθεί το πλήρωμα κατά 40% και να διατηρείται ακόμη το επίπεδο ασφαλείας και έπειτα από αυτό δικαιώθηκε μία άρχη «βασικού πληρώματος» που εφαρμόστηκε σε πέντε επιλεγμένα σκάφη.

Έτσι σε ένα κοντεϊνερπλοίο 50.000 τόν. d.w. με σημερινή σύνθεση 17 ατόμων, το βασικό πλήρωμα καθορίστηκε σε έννέα, σε άλλο επίσης κοντεϊνερπλοίο 12.800 τόν. d.w. από 16 σε οκτώ, σε ένα χημικό δεξαμενόπλοιο 7.700 τόν. d.w. από 15 σε οκτώ, σε ένα μάλκερ (1.250 τόν. d.w.) από έξι σε τέσσερις.

Ταυτόχρονα όμως μαζί με το βασικό πλήρωμα που επανδρώνει το πλοίο στην θάλασσα, συνεργεία συντηρήσεως μπορεί να χρειαστεί να ταξιδεύουν επί του πλοίου για ένα ή δύο ταξίδια και το κόστος της απασχόλησής τους των συνεργείων πρέπει να προστεθεί στα έξοδα του βασικού πληρώματος.

Το σχέδιο προτείνει ότι οι απασχολούμενοι ναυτικοί πρέπει να είναι ικανοί να παρέχουν υπηρεσίες στην μηχανή και στο κατάστρωμα έτσι ώστε να εξαφανισθεί η εξειδίκευση. Άλλες θέσεις όπως του αρχιμηχανικού, του πρώτου αξιωματικού και του πλοιάρχου δεν πρόκειται να επηρεασθούν από τις νέες άρχες επανδρώσεως αλλά ο μακροχρόνιος αντικειμενικός στόχος είναι και

αυτοί οι ρόλοι να πολυειδικευθούν. Το σχέδιο επίσης προτείνει την αλλαγή του μεγέθους αριθμού εργασιών ωρών, δηλαδή 12 ώρες το 24ωρο και 84 ώρες την εβδομάδα αντί του σημερινού ωραρίου των 56 ωρών την εβδομάδα σύν 13 ωρών υπερωρίες. Η μελέτη συμπληρώνει ότι κανονικά οι αναγκαίες ώρες εργασίας την εβδομάδα πρέπει να είναι 70. Οι πλοίαρχοι, σύμφωνα με το σχέδιο, θα βοηθούν στην ύπηρεσία της γέφυρας όταν χρειάζεται.

Η μελέτη συμπέρανε ότι με την εφαρμογή του βασικού πληρώματος θα επιτευχθούν τα έξι ποσοστά μείωσης του κόστους στα πλοία δοκιμών:

Για το πρώτο πλοίο 20%, για το δεύτερο και το τρίτο 25%, για το τέταρτο 20% και για το πέμπτο 5%. Έτσι, σύμφωνα με τους υπολογισμούς, η μείωση κατ' έτος για σκάφος με 13 άτομα θα αποφέρει οικονομία 220.000 δολλαρίων και αν η επάνδρωση βασικού πληρώματος καθιερωνόταν για ολόκληρο τον σουηδικό στόλο, η σουηδική ναυτιλία θα εξοικονομούσε 72 εκατ. δολάρια κατ' έτος!

ΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ανοδική πορεία για πρώτη φορά μετά από δύο χρόνια, παρουσιάζουν οι παραγγελίες πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο, γεγονός που πρέπει να προβληματίσει τη διεθνή ναυτική κοινότητα, ή οποία δεν αντέχει μία νέα κρίση υπερπροσφοράς χωρητικότητας, όμως εκείνης που ζήσαμε κατά τη περίοδο 1982-97.

Στο τέλος του δεύτερου τριμήνου του 1988, το παγκόσμιο καρνέ συμπεριλάμβανε υπό ναυπήγηση ή υπό παραγγελία χωρητικότητα της τάξεως των 24 εκατ. τόν. γκρός, από την οποία περί τους 20 εκατ. τόν. γκρός προβλέπεται να παραδοθεί μέχρι τα τέλη του επομένου έτους.

Πιο αναλυτικά για την πρόοδο των νέων παραγγελιών και ναυπηγήσεων στη σελίδα 14 του παρόντος τεύχους.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ορθότατα ο πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης υπογράμμισε κατά την τελευταία συνέντευξη τύπου στις 16 Σεπτεμβρίου τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει ο ελληνικός έφοπλισμός στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου.

Με την ευκαιρία ο κ. Γουρδομιχάλης ανακοίνωσε τη δημιουργία στο εξωτερικό με πρωτοβουλία Έλλήνων έφοπλιστών της εταιρείας Greece Fund Limited η οποία με κεφάλαιο 20 εκατ. δολλαρίων θα ασχοληθεί με μη ναυτιλιακές επενδύσεις στην Ελλάδα.

Τό έχομε πει επανειλημμένως: Έάν ο τόπος αυτός μπορούσε να αντιληφθεί τη σημασία της Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει υπέρ του τόπου ο ελληνικός έφοπλισμός, η εικόνα της χώρας θα ήταν εντελώς διαφορετική, η Ελλάδα θα ήταν πραγματικά ένας επίγειος παράδεισος. Έάν...

Στην ίδια συνέντευξη ο κ. Γουρδομιχάλης υπογράμμισε ότι οι προσπάθειες του ελληνικού έφοπλισμού για την αύξηση της εισροής συναλλαγματικού αποδίδουν ήδη καρπούς και εξέφρασε την ελπίδα ότι θα αποδώσουν ακόμη περισσότερους.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, απαντώντας σε σχετικό αίτημα της Πανελληνίας Ένωσης Ραδιοτηλεγραφετών και Ραδιοηλεκτρονικών Αξιωματικών Ε.Ν. γνωστοποίησε τα έξης:

— Η 2413/4.7.88 απόφαση ΥΕΝ που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 492Β/14.7.88 και ρυθμίζει το θέμα της επανάληψης του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους ναυτικούς βασίζεται σε ισχύουσες εξουσιοδοτικές διατάξεις του άρθρου 34 του ΚΝ 792/78.

— Η παραπάνω απόφαση υπαγορεύθηκε από την ανάγκη πρόβλεψης για τυχόν περιπτώσεις που όρισμένες ειδικότητες ναυτικών δεν έπαρκούν για την κάλυψη των αναγκών επανδρώσεως των ελληνικών πλοίων.

Η έγκριτική απόφαση ΥΕΝ/ΔΝΕΡ για ναυτολόγηση συνταξιούχου προβλέπεται να εκδίδεται μεμονωμένα για κάθε περίπτωση και θα είναι αποτέλεσμα εξαντλητικής έρευνας και διαπίστωσης από το ΓΕΝΕ σε συνεργασία και με τα ναυτεργατικά Σωματεία, ότι δεν υπάρχουν άναργοι ναυτικοί στην αντίστοιχη ειδικότητα.

— Όπως άλλωστε γνωρίζετε στο ΓΕΝΕ που είναι οργανωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με την ΔΣ 9 εκπροσωπούνται κατά κύριο λόγο οι τάξεις των ναυτεργατών με τη συμμετοχή τους τόσο στο Διοικητικό Συμβούλιο όσο και στην Έπιτροπή παρακολούθησης στο έργο διαμεσολάβησης του ΓΕΝΕ στην εξεύρεση ναυτικής εργασίας.

Τό να διατυπωθεί στην απόφαση η προστασία της ειδικότητας των Άσυρματιστών, δηλαδή ότι εξαιρείται, είναι πλεονασμός και μόνο οι μη γνωρίζοντες έλληνικά, μπορούν να έρμηνεύσουν ότι, έφόσον δεν κατονομάζονται οι Άσυρματιστές άρα μπορούν συνταξιούχοι συνάδελφοί τους να ναυτολογούνται.

ΕΝΑ ΕΥΛΟΓΟ ΑΙΤΗΜΑ

Οι Άγνοισωίτες έχουν ένα παράπονο με τα τηλεοπτικά δίκτυα και με τους μετεωρο-

MARINE SERVICES IN BRASIL

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

Authorised service facilities for:

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

Agents for Marine Services

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

Fax: (51) 20760

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

Fax: 01-930 7807

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

Greece S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133 902 Tlx: 212282

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

Hong Kong Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 7608

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

Metalock

Metalock do Brasil Ltda.

Rua Visconde do Rio Branco 22, 11013 Santos, S.P. Brasil.

Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034LOCK Fax: (132) 354474

Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Telex: 2121297LOCK



λόγους — δέν ξέρουν ποιός ευθύνεται γι' αυτό τούς παίρνει όλους ή μάλα: Τό άκριτικό τους νησί δέν υπάρχει στόν μετεωρολογικό χάρτη πού μεταδίδεται κάθε μέρα από τά δύο δίκτυα τής τηλεόρασης κατά τήν πρόγνωση τού καιρού καί ή άξιωσή τους, άπόλυτα εύλογη, κανείς δέν μπορεί νά τό άμφισβητήσει, είναι νά μπει μιά μικρή, ελάχιστη κουκίδα στόν χάρτη αυτόν πού νά δείχνει ότι εκεί βρίσκεται τό άκριτικό τους νησί μέ τή μεγαλύτερη ναυτιλία στόν κόσμο.

ΟΙ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ

“Αν δέν μάς άπατά ή μνήμη μας, τίς άρχαιρεσίες στίς ναυτεργατικές οργανώσεις τίς κέρδιζαν πάντοτε οί συνδυασμοί πού εξέλεγαν καί τά μέλη τής εφορευτικής επιτροπής. Μέ βάση αυτό τό δεδομένο θεωρούμε ότι τίς άρχαιρεσίες στήν “Ενωση Ναυτών θά τίς κερδίσει ή σημερινή διοίκηση, ό συνδυασμός τής οποίας γιά τήν εφορευτική επιτροπή έλαβε τό 71% τών ψήφων!

Αυτά, μέ τήν προσθήκη ότι κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη αναλογική εκπροσώπηση στίς διοικήσεις τών ναυτεργατικών (άλλά καί τών άλλων) σωματείων μπορεί νά υπάρξει μόνον όταν καθιερωθεί αναλογική εκπροσώπηση στίς εφορευτικές επιτροπές, τό έρώτημα όμως έν προκειμένω είναι πόσοι καί ποιοί τό θέλουν αυτό.

ΟΙ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Τό “Υπουργείο προκήρυξε πάλι διαγωνισμό γιά τή μίσθωση τών άγωνα γραμμών άπό τήν 1η Νοεμβρίου 1988 μέχρι τίς 31 “Οκτωβρίου 1989, δηλαδή νά πληρώνει πάλι ό έλληνικός λαός, ένώ ή έξυπνέτηση τών γραμμών αυτών έπρεπε νά γίνεται από τά πλοία πού τρυγούν τίς άποδοτικές γραμμές. Γι' αυτό, έπαναλαμβάνουμε, τό “Υπουργείο πρέπει νά χορηγή άδειας σκοπιμότητας σέ όποιον ζητάει μέ τήν προϋπόθεση ότι ταυτόχρονα θά έξυπηρετεί καί άγωνα γραμμές χωρίς καμία όμοιβή καί ή ύποχρέωση αυτή νά θεσπισθεί καί γιά τά ήδη δρομολογημένα πλοία.

ΟΡΘΟΤΑΤΕΣ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ

“Όλοι όσοι άσχολούνται μέ όποιονδήποτε τρόπο μέ τή ναυτιλία δέν μπορούν παρά νά συμφωνήσουν άπόλυτα μέ τίς προτάσεις τού Σωματείου ναυτικών Πρακτόρων “Αττικής - Πειραιώς πού αναφέρονται στή διαμετακόμιση τών προσωπικών ειδών τών άλλοδαπών ναυτικών οί όποιοί ξεμπαρκάρουν στόν Πειραιά.

Γιά νά σταματήσουν όλα αυτά τά θλιβερά πού γίνονται στήν “Ελλάδα τού 2000 (ένέργειες καί διατυπώσεις πού δέν τίς συναντάς ούτε στίς άφρικανικές χώρες) οί ναυτικοί πράκτορες προτείνουν:

- Νά τεθεί σέ εύρεία χρήση ή έγγυητική έπιστολή τού συνοδού ναυτικού πράκτορα πρós τήν αίθουσα τού Ε' Τελωνείου Πειραιώς, πού νά ξεχρεώνεται μέ τήν έπιστροφή ενός παραστατικού πάνω στό όποιο θά άναγράφεται τό είδος, μάρκα, τύπος, αριθμός τού ύποκειμένου είδους.
- Τά ύποκείμενα είδη νά παραλαμβάνονται καί νά βεβαιώνεται ή έξοδός τους άπό τήν “Ελλάδα είτε άπό τήν αεροπορική εταιρία είτε άπό τελωνιακό του αερολιμένα πού θά εύρίσκεται στίς άναχωρήσεις.
- Νά ισχύει γιά τούς ναυτικούς πού ξεμ-

παρκάρουν στόν Πειραιά ό,τι ισχύει καί γιά τούς ναυτικούς πού ξεμπαρκάρουν στούς άλλους έλληνικούς λιμένες καί φέρουν μαζί τους άσυνόδευτα.

Καί μιά σύσταση πρós τόν “Υπουργό κ. Εύάγ. Γιαννόπουλο:

Νά ζητήσει καί νά διαβάσει τό σχετικό ύπόμνημα τού Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων “Αττικής — Πειραιώς πρós τή Διεύθυνση Τελωνείων “Αττικής. “Από τό κείμενο αυτό θά διαπιστώσει ότι οί άνθρωποι ξέρουν πάρα πολύ καλά τί γίνεται άλλά καί τί πρέπει νά γίνει στό λιμάνι καί θά κερδίσει πολλά καί ό ίδιος άλλά καί ό τόπος άν τούς ζητήσει νά τού λένε τίς άπόψεις τους γιά όλα τά θέματα πού άφορούν τήν εύρύτερη λιμενική περιοχή.

ΘΕΣΜΟΣ ΟΙ ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΟΙ

Μέσα σέ ελάχιστο χρονικό διάστημα, τό λιμεναρχείο τής Ραφήνας έπέβαλε πρόστιμα ύψους δύο έκκατ. δραχμών περίπου στούς ύπεύθυνους τού έπιβατηγού - όχηματαγωγού “Μακεδονία” γιά τή μεταφορά υπεράριθμων έπιβατών σέ επανειλημμένα δρομολόγια.

Φαίνεται ότι οί ύπεύθυνοι τού έν λόγω πλοίου τό όποιο άρχισε πρόσφατα δρομολόγια στή γραμμή Νέα Πέραμος (Καβάλας) — Μύρινα Λήμνου — Μαρκόπουλο “Αττικής έχουν καθιερώσει τή “μέθοδο” τών υπεράριθμων γιά νά έξασφαλίσουν υπερέκδοση. Γιά τό λόγο αυτόν έπιβάλλεται ή λήψη καί άλλων μέτρων, πέρα άπό τό πρόστιμο, ώστε καί αυτοί άλλά καί όλοι οί άλλοι πού έχουν τήν ίδια αντίληψη νά αναγκασθούν νά σταματήσουν τή “μέθοδο”.

ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ

Τό σχέδιο Π.Δ. μέ τό όποιο προβλέπεται ό,τι οί άξιωματικοί καί οί ύπαξιωματικοί τού Λιμενικού Σώματος καθώς καί οί λιμενοφύλακες καί οί προερχόμενοι άπό τό Πολεμικό Ναυτικό μπορούν νά άπογραφούν ως ναυτικοί πρέπει νά άποσυρθεί καί έλόμε νά έλπίσουμε ότι ή ύπόδειξη θά γίνει άποδεκτή καί ότι δέν θά χρειασθεί νά επανέλθουμε.

ΠΟΛΥΤΙΜΟ ΒΟΗΘΗΜΑ

“Αρχισε νά διανέμεται στίς άρμόδιες ύπηρεσίες καί στούς φορείς τής Ναυτιλίας τό έργο “Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπως ισχύει σήμερα” πού ολοκληρώθηκε πρόσφατα άπο τή Διεύθυνση “Οργανώσεως καί “Εκπαίδευσής τού ΥΕΝ.

Πρόκειται άναμφισβήτητα γιά μιά σημαντική έργασία στήν όποία συγκεντρώθηκαν

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τήν 16ην τού παρελθόντος μηνός ό κ. Πρόεδρος τής Κυβερνήσεως μετά τό πέρας τού “Υπουργικού Συμβουλίου προήδρευσε συσκέψεως εις τήν όποιαν μετέσχον ό κ. “Υφυπουργός τής Ναυτιλίας καί εκπρόσωποι τών έφοπλιστικών οργανώσεων καί ήτις άπασχολήθη μέ τά ζητήματα τής φορτηγού ναυτιλίας.

— “Η στήλη αυτή ξένη πρós τά πολιτικά γεγονότα τό τόσο ραγδαίως άπό στιγμής εις στιγμήν εξελισσόμενα, δέν ήμπαρεί ούδέ προβλέψει νά διατυπώση επί τού άποτελέσματος τών συνομιλιών τού Μονάχου. “Η αίσιοδοξία πάντως κυριαρχεί εις όλον τό Κόσμον. Εύχόμεθα καί ήμείς άπό τήν Διάσκεψιν τής Βαυαρικής πρωτεύουσας, όπου τώρα οί τέσσαρες άρχηγοί συσκέπτονται, νά προέλθη ή ειρήνη.

— Τήν 27ην Σεπτεμβρίου έπραγματοποιήθη, ως είχεν άναγγελλεί, ή καθέλκυσις έκ τών ναυπηγείων John Brown τού ποταμού Κλάυδ, τού δευτέρου πλωτού κολοσσού τής Κιοίναρ - Ουάϊτ - Στάρ, τού “Queen Elizabeth”, σκάφους κατά τί μεγαλύτερου τού “Queen Mary”.

— Τό ύπό “Αγγλικήν σημαίαν φορτηγόν άτμόπλοιον “Seafarer” τής εταιρίας “Δ.Δ. Σταθάτος” ύψωσαν εις τό Κάρδιφ τήν έλληνικήν σημαίαν καί μετωνομάσθη “Ελένη Σταθάτου”. Είναι σκάφος 5.625 τόννων γκρός, 9.000 τόν. φορτίου, βρετανικής ναυπηγήσεως τού 1919.

(“Ναυτικά Χρονικά”, τ. 187/1.10.1938)

σέ έναίο καί αυτόνομο κείμενο όλες οί τροποποιήσεις, προσθήκες καί έρμηνείες τών διατάξεων τού Κ.Δ.Ν.Δ. Στήν έκδοση περιλαμβάνονται συγκεκριμένα οί εισηγητικές εκθέσεις καί τό κείμενο τού Κώδικα όπως ισχύει σήμερα μέ τίς κατ' άρθρο συμπληρώσεις καί τροποποιήσεις, ένώ σέ ύποσημειώσεις τού κάθε άρθρου αναφέρονται τά Διατάγματα, “Αποφάσεις καί Γνωμοδοτήσεις πού έχουν έκδοθεί.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι πέρα άπό τήν έργασία αυτή, ή όποια θά άποτελέσει πολύτιμο βοήθημα σέ όσους άσχολούνται μέ τή Ναυτιλία, έχει ήδη δρομολογηθεί καί ή διαδικασία

TAX FREE CARS DOUCAR



Καινούργια αυτοκίνητα σέ στόκ. Διά όσους προβλέπει ό Νόμος.
“Υπεύθυνη παράδοση σέ μιά εβδομάδα. Χαμηλό κόστος Μεταφοράς
μέχρι 12.000 B.F.

VERVERSUI 9, ANTWERP BELGIUM
TEL.: 00323.2253188 — FAX: 2338824
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: 431.2404

ἀναθεωρήσεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗ

Οἱ συνταξιούχοι πλοίαρχοι, σὲ συνεργασία μὲ τοὺς συνταξιούχους Α' μηχανικούς, θὰ διεκδικήσουν πλέον μαχητικά τὴν ἱκανοποίηση τοῦ ἐκκρεμοῦντος ἀπὸ ἐτῶν αἰτήματος γιὰ τὴν ἐξίσωσή τους μὲ τοὺς ἄλλους συνταξιούχους τοῦ NAT καὶ τὸν καθορισμὸ τῶν συντάξεών τους στὸ 80%.

Σχετική ἀπόφαση ἐλήφθη σὲ συγκέντρωση τῶν συνταξιούχων πλοιάρχων πού πραγματοποιήθηκε τὴν Πέμπτη στὰ γραφεῖα τῆς Ἑνώσεως Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ, στὴ διάρκεια τῆς ὁποίας ἀπὸ ὅλους τοὺς ὁμιλητὲς ὑπογραμμίσθηκε ὅτι μόνον μὲ δυναμικὲς ἐκδηλώσεις θὰ ἱκανοποιηθῇ τὸ αἶτημά τους πού ἔχει χαρακτηριστεῖ ἀπολύτως δίκαιο ἀπὸ ὅλους ἀλλὰ κανένας δὲν ἔδωσε τὴν ἐνδεικνυμένη λύση μέχρι σήμερα — σχετικὰ ἀναφέρθηκε ἡ ἐπιτυχία πού σημείωσαν ἄλλοι κλάδοι πού διεκδίκησαν δυναμικά τὴν ἱκανοποίηση τῶν αἰτημάτων τους καὶ σὺν πρῶτο μέτρῳ ἀποφασίσθηκε ἡ κατάληψη τοῦ NAT ἀπὸ τοὺς συνταξιούχους ἂν καὶ αὐτὴ τὴ φορά ἡ Πολιτεία ἀρνηθεῖ τὴν ἄμεση ἱκανοποίηση τοῦ αἰτήματος γιὰ τὸ 80%.

Στὴ συγκέντρωση ἐπίσης διατυπώθηκε πρόταση νὰ γίνει ἀπεργία στὴν Ἀκτοπλοῖα μὲ αἶτημα τὴν ἱκανοποίηση τοῦ αἰτήματος τῶν συνταξιούχων πλοιάρχων καὶ Α' μηχανικών, ἡ ὁποία ὅμως δὲν υἱοθετήθηκε — οἱ συνταξιούχοι ἔχουν ἀντιληφθεῖ ὅτι οἱ καρεκλοκένταυροι τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων δὲν πρόκειται νὰ θυσιάσουν γιὰ κανέναν τὸ 20% πού παίρνουν ἐπὶ πλέον ἀπὸ τὸ NAT καὶ τὰ ἄλλα προνόμια (πρόσθετη σύνταξη ἀπὸ τὸ ταμεῖο τῶν ἐργατοπατέρων κλπ.) πού ἔχουν ἐξασφαλίσει γιὰ τοὺς ἐαυτοῦληδες.

Τέλος, στὴ συγκέντρωση τῶν συνταξιούχων πλοιάρχων τέθηκε καὶ τὸ θέμα τῶν προβλημάτων πού δημιουργοῦνται στὴν περίθαλψη τῶν ἀσφαλισμένων τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ ἀπὸ τὸ πλῆθος τῶν ὁποίων ἔχει καθορίσει τὸ Δ.Σ. τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ γιὰ τοὺς γιατροὺς πού εἶναι συμβεβλημένοι κατὰ πράξη καὶ περίπτωση. Γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος πού ἔχει δημιουργηθεῖ καὶ μέχρις ὅτου ὑπάρξει ὁριστικὴ ρύθμιση, ὁ πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Συνταξιούχων Πλοιάρχων κ. Κων. Καρασταμάτης εἶπε ὅτι ἐπεὶ ἀπὸ συνεννόηση μὲ τὸν πρόεδρο τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ οἱ συνταξιούχοι πλοίαρχοι μποροῦν νὰ ἐξε-

τάζονται ἀπὸ γιατροὺς συμβεβλημένους κατὰ πράξη καὶ περίπτωση ἀκόμη καὶ ἂν ἔχουν συμπληρώσει τὸ μηνιαῖο πλῆθος καταβάλλοντες τὴν ἀμοιβή πού ἀντιστοιχεῖ σὲ κάθε ἐπίσκεψη καὶ νὰ εἰσπράττουν ἐν συνεχείᾳ καὶ χωρὶς καμμία καθυστέρηση τὸ ποσὸν αὐτὸ ἀπὸ τὴν Ἑνωση ἡ ὁποία τελικά θὰ εἰσπράττει κάθε μῆνα τὰ ποσὰ πού θὰ ἔχει καταβάλλει κατ' αὐτὸν τὸν τρόπο ἀπὸ τὸν Οἶκο Ναυτοῦ.

Γιὰ τὸ θέμα τῆς περιθάλψεως ὁ γεν. γραμματέας τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων κ. Ἀθαν. Βαρίνος πού εἶναι καὶ μέλος τοῦ Δ.Σ. τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ ἔχει ζητήσει μὲ ὑπόμνημά του:

- Νὰ ἐκτελοῦνται ἀπὸ τὰ φαρμακεία χωρὶς προηγούμενη θεώρηση ἀπὸ τὸν Οἶκο Ναυτοῦ καὶ οἱ συνταγὲς τῶν ἱατρῶν πού δὲν εἶναι συμβεβλημένοι, ἐφ' ὅσον ἡ ἀξία τῶν φαρμάκων δὲν ὑπερβαίνει τὶς 1.200 δρχ.

- Νὰ διευρυνθεῖ ὁ ἀριθμὸς τῶν συμβεβλημένων κατὰ πράξη καὶ περίπτωση ἱατρῶν.

- Τὸ πλῆθος γιὰ τοὺς γιατροὺς τῆς κατηγορίας αὐτῆς νὰ αὐξηθεῖ σὲ 100.000 δρχ. τουλάχιστον, δεδομένου ὅτι οἱ 60.000 δρχ. στίς ὁποῖες ἔχει καθορισθεῖ ἀπὸ τὸ Δ.Σ. τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ ἀντιστοιχεῖ σὲ 75 ἐπισκέψεις τὸ μῆνα, δηλαδὴ σὲ τρεῖς ἐπισκέψεις τὴν ἡμέρα πού εἶναι ἐλάχιστες γιὰ τοὺς παθολόγους, παιδιὰτρος κλπ.

ΣΤΗ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Δέν εἶναι ἀληθές ὅτι οἱ τοπικὲς ἀρχὲς στὴ Σιγκαπούρη δημιουργοῦν προβλήματα στὰ πλοία μὲ ξένες σημαίες πού καταπλέουν ἐκεῖ.

Σ' αὐτὴ τὴν κατηγορηματικὴ δήλωση πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» προέβη πρὸ ἡμερῶν, ὁ Καπτάν Γιάννης Γκόρος, ὁ ὁποῖος ἱδρύσε καὶ διευθύνει στὴ Σιγκαπούρη τὴν ἐταιρεία Hellenic Overseas Maritime & Trading πού διατηρεῖ ταυτόχρονα τὰ πρακτορεῖα Hellenic Orient Maritime Services στὸ Μπανγκόκ Hellenic Overseas Maritime Services στὴ Μαλαισία.

Ἀπαντώντας σὲ σχετικὴ ἐρώτηση, μετὰ ἀπὸ ἐπανειλημμένα παράπονα πού ἔχουν διατυπωθεῖ ἀπὸ ἐλληνικὲς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις γιὰ προβλήματα στὴ Σιγκαπούρη, ὁ κ. Γκόρος διευκρίνισε:

Γιὰ τὴν ἔκδοση τῆς ἀδείας ἀπόπλου δὲν ἀξιώνεται ἡ προσκόμιση τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος τῶν ἀξιωματικῶν, πρέπει ὅμως νὰ παρουσιάζεται στὴν ἀρμόδια ἀρχὴ τὸ ναυτολόγιο γιὰ νὰ ἐλεγχθεῖ ἡ πραγματικὴ ἐπὶ ἀνδρῶν σὲ σύγκριση μὲ τὸν κατάλογο τοῦ πληρώματος πού ὑποβλήθηκε ἀπὸ τοὺς πράκτορες γιὰ τὴν ἔκδοση τοῦ πιστο-

ποιητικοῦ ἐλλειμνισμοῦ. Ἐπιπροσθέτως χρειάζονται τὰ ἀκόλουθα πιστοποιητικά: Certificate of Registry, Load Line, Safety Radio, Safety Constructions, Safety Equipment καὶ CLC (γιὰ δεξαμενόπλοια πού καταπλέουν γιὰ φορτοεκφόρτωση προϊόντων πετρελαίου μόνον).

Ὁ κ. Γκόρος διευκρίνισε ὅτι τὸ πιστοποιητικό CLC μπορεῖ νὰ ἐκδοθεῖ ἀπὸ τὴν ἀρμόδια ἀρχὴ τῆς Σιγκαπούρης μέσα σὲ 24 ὥρες καὶ μὲ κόστος 30 δολλαρίων μὲ τὴν παρουσίαση ἐπιστολῆς ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες καὶ μὲ τὴν μπλέ κάρτα τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸ P & I κλάμπ πού τὸ καλύπτει.

Ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω γίνεται ἀπολύτως σαφές ὅτι κάθε ἄλλη ἀξίωση δὲν προέρχεται ἀπὸ τὶς ἀρμόδιες ἀρχὲς τῆς Σιγκαπούρης καὶ συνεπῶς οἱ ἐνδιαφερόμενοι δὲν πρέπει νὰ πέφτουν θύματα ἐμμεσου ἐκβιασμοῦ πού ἀσκοῦν ὁρισμένοι ἐκμεταλλεύμενοι τὴ θέση πού κατέχουν καὶ ἡ ὁποία βεβαίως δὲν εἶναι θέση ἀρχῆς τῆς Σιγκαπούρης — ὅσοι μᾶς ἔχουν παραπονεθεῖ ἀντιλαμβάνονται τί ἀκριβῶς ἐννοοῦμε.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Πολλοὶ πιστεύουν ὅτι ἡ ὁλοκλήρωση τῆς ἐφαρμογῆς μιᾶς ἀληθοῦς Κοινοτικῆς πολιτικῆς δὲν μπορεῖ παρὰ νὰ περιλαμβάνει τὴν προοπτικὴ τῆς δημιουργίας τῆς «εὐρωπαϊκῆς σημαίας». Καὶ ἂν ἡ μιά πραγματικὴ εὐρωπαϊκὴ σημαία δὲν εἶναι, καὶ δὲν θὰ εἶναι γιὰ πολὺ ἀκόμα χρόνο, νοητὴ, ὡστόσο εἶναι πλήρως κατανοητὴ ἡ σκέψη νὰ ἀντιμετωπισθοῦν δύο ἄλλοι τύποι εὐρωπαϊκῆς σημαίας, συμπληρωματικοὶ τῶν ἐθνικῶν σημαιῶν καὶ εὐκολα συνυπάρχοντες.

Ἡ πρώτη εἶναι ἡ «σημαία Σύμβολο», δεῖγμα ἀναγνωρίσεως ὅτι τὸ πλοῖο πού τὴν φέρει ἔχει υἱοθετήσῃ ὁρισμένους κοινούς εὐρωπαϊκοὺς κανόνες.

Ἡ δευτέρη εἶναι μιὰ διπλὴ «ἐφεδρική σημαία» πού θὰ δημιουργηθεῖ σὲ κάποιο εὐρωπαϊκὸ κράτος, ἀλλὰ θὰ εἶναι ἀνοικτὴ στὰ συμφέροντα τῶν λοιπῶν Κοινοτικῶν χωρῶν, θὰ εἶναι ὁπωσδήποτε ἀνταγωνιστικὴ, ἀλλὰ καὶ σεβαστὴ καὶ νόμιμη στὰ πλαίσια τῶν ἀρχῶν τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης.

Γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτὸ ὡς πρὶν κατάλληλο εὐρωπαϊκὸ κράτος θεωρεῖται τὸ Λουξεμβούργο, τὸ ὁποῖο στερεῖται ναυτικοῦ παρελθόντος καὶ τὸ ὁποῖο θὰ μποροῦσε νὰ συστήσει, ἐφόσον συμφωνεῖ φυσικά, ἕνα ὑπερσύγχρονο καὶ πλεονεκτικὸ νηολόγιο. Ὅπως τὰ «διπλά» νηολόγια πού δημιούργησαν ὁρισμένα εὐρωπαϊκὰ κράτη, ἐστὶ καὶ τὸ νηολόγιο τοῦ Λουξεμβούργου θὰ ἀποτελέσει ἕνα καταφύ-



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262

TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN

FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

**LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE**

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPH STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

γιο ικανό να προστατεύσει τα πλοία και τους ναυτικούς στα πλαίσια της Συνθήκης της Ρώμης, προσφέροντας στον ευρωπαϊκό έφοπλισμό μία πρόσθετη, αναγκαία και συμπληρωματική επίλυση.

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

85 σπουδαστές από όλο τον κόσμο αποφοίτησαν το 1987 από το Διεθνές Ναυτιλιακό πανεπιστήμιο του Μάλμο. Στην τελετή απονομής των διπλωμάτων παρέστη ο Υπουργός Μεταφορών της Σουηδίας, ο πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλεως, ενώ τα διπλώματα απένειμε ο Γ. Γραμματέας του IMO.

Κατά ειδικότητες η κατανομή έχει ως ακολούθως: 40 εξ αυτών τελείωσαν το Τμήμα Γενικής Ναυτιλιακής Διοίκησης, 12 το Τμήμα Διοίκησης πλοίων, 13 τα Τμήματα Ναυτικής εκπαίδευσης (καταστρώματος - μηχανής) και 20 τα Τμήματα Ναυτικής Ασφαλείας (καταστρώματος - μηχανής).

Οι εν λόγω απόφοιτοι προέρχονται από 48 διάφορες χώρες. Από την Άλγερία και τη Μαυριτανία ως το Καμερούν και τη Σομαλία στην Αφρική, από τα Αραβικά Έμιράτα ως την Κορέα στην Ασία, από τις Σεϋχέλες και τις Φιλιππίνες και στη Λατινική Αμερική από τη Γουατεμάλα ως την Ουραγουάη. Σε αριθμό σπουδαστών, οι 35 προέρχονται από Α-

φρικανικές χώρες, οι 29 από Άσιατικές και οι 20 από Λατινοαμερικανικές. Ένας και μόνο Πορτογάλος σπουδαστής εκπροσώπησε ολόκληρη τη γηραιά Εύρωπη.

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Στη Γαλλία ένα αλιευτικό μότορσιπ πουλήθηκε αντί 240 χιλιάδων φράγκων ύστερα από εκτίμηση εμπειρογνώμωνων. Λίγους μήνες αργότερα το σκάφος υπέστη σοβαρή βλάβη της μηχανής του ή οποία και άχρηστεύτηκε. Έξακριβώθηκε ότι η βλάβη οφειλόταν στην παλαιότητα της μηχανής. Ο αγοραστής ισχυρίστηκε ότι εξαπατήθηκε από τον πωλητή και τους εμπειρογνώμονες και ζήτησε αποζημίωση και αντικατάσταση της μηχανής. Ο πωλητής επικαλέστηκε καλή πίστη, ενώ οι εμπειρογνώμονες υπεστήριξαν ότι η εντολή τους περιοριζόταν στην εκτίμηση του πλοίου και όχι σε πραγματογνωμοσύνη για τη μηχανική του κατάσταση. Το πρωτόδικο έμποροδικείο απέρριψε την αγωγή αλλά το Έφετείο στο οποίο προσέφυγε ο αγοραστής τόν δικαίωσε.

Ένδιαφέρον παρουσιάζει το σκεπτικό της έφετειακής απόφασης, ή οποία τους μέν ισχυρισμούς του πωλητή απέρριψε με το αιτιολογικό ότι ήταν υποχρεωμένος να παραδώσει ένα σκάφος ικανό για τη συνήθη χρή-

ση του επί ένα λογικό χρονικό διάστημα ενώ το παραδοθέν είχε ξεπεράσει τα όρια της αποδόσεώς του. Το δέ επιχείρημα ότι αγνοούσε τη φθορά της μηχανής δεν συνιστά ευθύνη τρίτου ή όποια θα μπορούσε να τον απαλλάξει από τις συνέπειες της μη εκπληρώσεως των συμβατικών του υποχρεώσεων.

Ός προς δε την ευθύνη των εμπειρογνώμωνων, οι οποίοι είχαν πιστοποιήσει ότι η μηχανή ήταν του 1976, η απόφαση δέχεται ότι και αν ακόμα είναι αληθές ότι στο πλαίσιο της εντολής δεν περιλαμβανόταν το ξεμοντάρισμα και η εξέταση της μηχανής, οφείλαν τουλάχιστον ως ειδικοί και εμπειροί να παρατηρήσουν ότι επρόκειτο για πολύ παλιό μοτέρ και με απλή επαλήθευση από την αντιπροσωπεία της μάρκας να εξακριβώσουν την ακριβή ηλικία της. Πολλώ μάλλον πού στην εκτίμησή τους έχουν βάσει πολύ χαμηλή τιμή της μηχανής, πράγμα πού δείχνει πώς υπέθεταν την παλαιότητά της. Τέλος και χωρίς να είναι ανάγκη να στοιχειοθετείται συμπαιγνία μεταξύ αυτών και του πωλητή, είναι βέβαιο ότι έδωσαν προς τον αγοραστή ανεπαρκείς και εσφαλμένες πληροφορίες για την κατάσταση του σκάφους διαπράξαντες σφάλμα κατά την εκτέλεση της αποστολής τους. Επομένως πωλητής και εμπειρογνώμονες είναι αλληλεγγύως ύποχρεοι για την αποζημίωση του αγοραστή (νέα μηχανή, τοποθέτηση κ.λ.π.).

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν ούουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

ΜΑΝΩΛΗΣ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Η Έλληνική ναυτιλία στη μεσήπειρα έχει εξάρσεις και περιπέτειες διαχρονική πορεία της ανέδειξε προσωπικότητες παγκοσμίου διαμετρήματος. Η κάθε μία από τις «μορφές» αυτές είχε την δική της ταυτότητα. Ανάμεσά τους, σε προνομιούχο θέση την οποία κατέκτησε επάξια με τις έφοπλιστικές ικανότητές του και την δημιουργική πνευματική και καλλιτεχνική του φύση σε μία «επαγγελματική» διαδρομή σχεδόν επτά δεκαετιών, βρίσκεται ο Μανώλης Κουλουκουντής. Έφυγε από τη ζωή «πλήρης ήμερων» αλλά η παρουσία του θα είναι ζωντανή, σαν πηγή πολύπλευρης ζωτικότητας και έργου ουσίας.

Δέν θα είναι υπερβολή να λεχθεί ότι ο Μανώλης Ηλία Κουλουκουντής υπήρξε ο ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ. Ο Έλληνας έφοπλιστής που συνταίριαζε την καθημερινή και κάθε άλλο παρά εύκολη δραστηριότητά του στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο με τη βαθειά προσήλωση στις ελληνικές ρίζες και την ναυτική παράδοση του τόπου του.

Αν συγκεντρωθούν τα κείμενα που έχουν γραφεί τον καιρό αυτόν σαν ένδειξη τιμής στο πρόσωπό του και στο έργο του ασφαλώς θα σχηματισθεί ένας πολυσέλιδος τόμος ο οποίος θα εκφράζει με επάρκεια όλων την δύναμη, την ακτινοβολία και τις δημιουργικές ιδιομορφίες της προσωπικότητάς του.

Τά κοσμητικά επίθετα που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά καιρούς, για να δώσουν έμφαση στην «ταυτότητα» του Μανώλη Κουλουκουντή είναι αρκετά να προσφέρουν τό μέτρο της προσφοράς και αξιολόγησης του. Πατριάρχης, Πρύτανης και άλλα πολλά της Έλληνικής Ναυτιλίας. Σε μία εποχή που οι λέξεις όλο και περισσότερο χάνουν την σημασία τους ίσως θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε τον όρισμό «Ταγός». Αλλά προτιμούσε το «Έμπνευστής», γιατί πραγματικά ο Μανώλης Κουλουκουντής επί τόσες δεκαετίες ένπνεε, καθοδηγούσε, βοηθούσε, χάραζε νέους ορίζοντες άλλοτε με την προβλεπτικότητα ενός πρακτικού δραματιστού και άλλοτε με τό άσίστατο μεράκι της θάλασσας που γέμιζε την ψυχή του.

Στην επαγγελματική πορεία του Μανώλη Κουλουκουντή τρία ήταν τα όρσημα. Καί τα τρία σηματοδοτούν την ακάματη ζωτικότητα της ελληνικής ναυτιλίας να ξεπεράσει τις λογής - λογής αντιξοότητες και κρίσεις. Άλλωστε προσφιλής του ήταν η φράση «Η θάλασσα άρρωσταίνει αλλά δεν πεθαίνει». Για του λόγου τό ασφαλές αναφέρουμε αυτά τα τρία όρσημα, που τό έσφράγιζε με την ισχυρή προσωπικότητά του ο Μανώλης Κουλουκουντής, παίζοντας έτσι πρωταγωνιστικό ρόλο στις εξελίξεις της ελληνικής ναυτιλίας και κατά συνέπεια και της παγκόσμιας, σε περιόδους δοκιμασιών. Τό πρώτο όρσημα τοπο-

θετείται στό 1927 με την κατάργηση της «λίστας» όσον άφορά την μεταφορά σιτηρών του RIVER PLATE. Τό μέτρο έδωσε άνάσα ζωής στό ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία. Σημασία έχει ότι μία τέτοια ενέργεια απέβαινε σε βάρος των συμφερόντων του δικού του γραφείου.

Τό δεύτερο όρσημα τοποθετείται πρίν από τόν Παγκόσμιο Πόλεμο, τό 1935, όταν κατορθώνει σε περίοδο έντονου άτομικισμού νά δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις γιά ισότιμη συνεργασία των Έλλήνων πλοιοκτητών καί μέ συμπόρευση μέ τούς «Άγγλους». Μέ τό σχέδιο MINIMUM RATE SCHEME άπετράπη ο διαλυτικός ανταγωνισμός καί παράλληλα έτέθησαν οι βάσεις γιά την σύσταση του GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE του όποίου υπήρξε έμπνευστής καί πρωτεργάτης.

Περίπου μία δεκαετία άργότερα, άμέσως μετά την λήξη του πολέμου, συνέτελεσε τό μέγιστο ώστε ο Έλληνικός Έφοπλισμός νά άποκτήσει τό 100 θρυλικά λίμπερτυς καί έτσι νά αναγεννηθεί μέσα από την τέφρα του πολεμικού ολοκαυτώματος.

Άλλά ο Μ. Κουλουκουντής ήταν μία διφυής μορφή, νόμισμα μέ δύο όψεις στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους έστω καί αν μορφολογικά διέφεραν. Η άλλη όψη του άφορούσε την καλλιτεχνική ιδιοσυστασία. Σοφός πνευματικός άνθρωπος, ήξερε νά χειρίζεται άριστα τόν γραπτό λόγο ενώ ήταν καί λαμπρός συζητητής. Άλλά όλη η καλλιτεχνική ύποσταση του Κουλουκουντή έκφραζόταν μέ την «γλώσσα του χρωστήρα». Ζωγράφιζε καί σκιτσάριζε καράβια καί καράβια καί καράβια. Όπως έλεγε χαρακτηριστικά «τό δικό μου στυλ είναι νά ζωγραφίζω πλοία καί καμιά φορά νά γράφω γιά αυτά». Η ζωγραφική ήταν η μεγάλη του άγάπη. Η ζωγραφική τόν ξεκούραζε αλλά είχε ταυτισθεί μέ την ζωή του. Τά έργα του κοσμούν τό γραφείο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί θά ληφθεί πρόνοια ώστε έσσει ή πινακοθήκη Κουλουκουντή νά διατηρεί νωπή την έμπνευσή του αλλά καί νά προσφέρει συγκίνηση σε εκείνους που θά βλέπουν στό πέρασμα του χρόνου, τά έργα του.

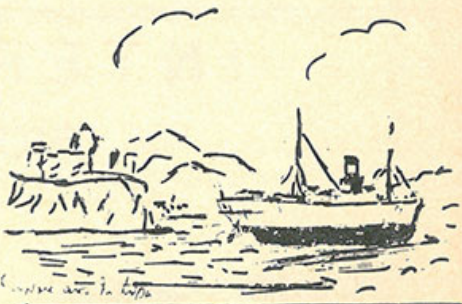
Ο θάνατος του Μανώλη Κουλουκουντή, έστω καί αν ήταν φυσικό έπακόλουθο του Νόμου της Ζωής, άφησε ένα κενό στην ελληνική έφοπλιστική οικογένεια. Ήταν πλήγμα γιά την ναυτιλία. Έγινε πίο φτωχή σε φωτισμένα μυαλά καί αυτό συμβάινει γιάτί ο Κουλουκουντής υπήρξε «Μέντωρ» της ελληνικής ναυτιλίας. Η ιδιότητά του αυτή του άρεσε καθώς τό «καθοδηγείν» καί «συμβουλεύειν» δέν ήταν στοιχεία έπίκτητα του χαρακτήρα του αλλά έμφυτα ιδιοσυστασιακά δεδομένα.

Η πείρα, οι γνώσεις, οι προβλέψεις του, ή φιλοσοφία του ή πρακτική χει-

σμών δικαιώνουν τό τίτλο του «Μέντωρ» καί ότι γνώριζε, πίστευε ή διαισθανόταν δέν δίσταζε άλλοτε προφορικά, άτομικά καί σε όμαδικό κύκλο καί άλλοτε μέ τά κείμενά του νά τά κάνει γνωστά. Ο Μανώλης Κουλουκουντής καθώς ήτο έξωστρεφής στις σκέψεις του δέν είχε καμιά άναστολή στό νά διατυπώνει άπόψεις προσωπικές, δίχως νά άπαιτεί την άποδοχή τους αλλά πού τό κύρος καί ή σοφία του ύποχρέωναν τούς άμεσα ένδιαφερόμενους νά τις μελετήσουν καί νά «κερδίσουν» από τά συμπεράσματα τους, ενώ οι έμμεσα ένδιαφερόμενοι πάντα πρόσεχαν την «δημοσιοποίηση», κατά την έκφραση του συρμού, αυτών των άπόψεων καί έπιλογών του.

Καί θά κλείσω τό κείμενο αυτό μέ εκείνο πού γράφω στην άρχή. Στο «Πάνθεον» των ήγετικών μορφών της ελληνικής ναυτιλίας καί ναυτωσύνης ο Μανώλης Κουλουκουντής κατέχει καί θά διατηρεί, στό μέλλον, επάξια θέση ύψιστης ακτινοβολίας καί καθολικής άναγνωρίσεως.

ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ
Πρόεδρος Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών



ΜΑΚΡΟΠΝΟΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Σέ ένα μακροπρόθεσμο σχέδιο προγραμματισμού έργων πού έγκρίθηκε μέ άπόφαση του IMO, τό έργο του Όργανισμου γιά την περίοδο μέχρι τό 1994 θά περιλάβει περί τό 65 θέματα, των όποίων θά επιχειρηθεί ή μελέτη καί προώθηση μέ κύριο στόχο όχι τόσο την καθιέρωση νέας διεθνούς νομοθεσίας όσο τή βελτίωση καί προσαρμογή της ύφισταμένης. Κατά Έπιτροπές, τό κυριότερο των θεμάτων αυτών είναι τό ακόλουθα:

Έπιτροπή Άσφαλείας Ναυσιπλοίας. Συμπλήρωση, έρμηνεία καί βελτίωση των διεθνών συμβάσεων άσφαλείας, στατιστική άτυχημάτων καί άνακρίσεων, εκπαίδευση ναυτικού προσωπικού, έρευνα καί διάσωση σε περίπτωση ναυτικού άτυχήματος, άσφάλεια μεταφοράς φορτίων (ξύλεια, σιτηρά, κοντέινερς, έπικίνδυνα φορτία), καταμέτρηση καί γραμμή φορτώσεως, προστασία κατά κινδύνων πυρκαγιάς, θορύβου καί δονήσεων, πρόληψη πειρατικών καί τρομοκρατικών ενεργειών στό πλοία, άριθμός ταυτότητας πλοίων, πιθανή κωδικοποίηση διεθνούς νομοθεσίας άσφαλείας πλοίων καί περιβάλλοντος (SOLAS, MARPOL, LOAD LINE, GAS CODE κ.λ.π.).

Νομική Έπιτροπή. Σχέδιο συμβάσεων γιά τις πλωτές εξέδρες, γιά τά νέου τύπου πλοία (αερόστρωμνα κ.λ.π.) καί γιά τή δικαιοδοσία επί συγκρούσεων, πιθανή σύμβαση γιά την άνέλκυση ναυαγίων καί γιά τό νομικό καθεστώς των πλοίων σε ξένους λιμένες, πιθανή

ἀναθεώρηση των διεθνών συμβάσεων 'Αθηνών 1974 καὶ περιορισμοὺ ἐυθύνης 1976.

Ἐπιτροπὴ προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος. Ἐπίλυση προβλημάτων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ΜΑΡΡΟΛ 73/78, προώθηση ἀναγκαίων διαδικασιῶν γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῶν διεθνῶν συμβάσεων προστασίας περιβάλλοντος, προαγωγή τῆς συνεργασίας κατὰ περιοχὲς γιὰ τὴν καταπολέμηση τῆς ρυπάν-

σεως.

Τεχνικὴ Ἐπιτροπὴ. Τεχνικὴ βοήθεια πρὸς ὑπὸ ἀνάπτυξη χώρες γιὰ τὴν ἀνάπτυξη θαλασσίων μεταφορῶν, τεχνικὴ βοήθεια γιὰ τὴ διευκόλυνση τῆς κυρώσεως τῶν διεθνῶν συμβάσεων τοῦ ΙΜΟ, προαγωγή τῆς ὑποδομῆς στὸς τομεῖς ναυτιλίας καὶ λιμένων, ὀργάνωση ἐκπαιδευτικῶν σειρῶν, σεμιναρίων, ἐργαστηρίων κ.λ.π.

Χρηματο-οικονομικὲς ἐξελίξεις

Ὁ Σεπτέμβριος ἐπιφύλαξε στοὺς ἐπίδοξους κερδοσκόπους μικρὲς εὐκαιρίες πλουτισμοῦ στὸ παίξιμο τῶν ἀγορῶν συναλλαγμάτων. Ἡ παρεμβολὴ τῶν Κεντρικῶν Τραπεζῶν αὐτὸ τὸν μῆνα κράτησε τὶς ἀποκλίσεις σὲ χαμηλὰ ἐπίπεδα ἐνῶ ἡ δήλωση τοῦ κ. Στόλτενμπεργκ (Ἵπουργ. Οἰκονομικῶν Δι. Γερμανίας) ὅτι πρέπει νὰ συνεχισθοῦν οἱ παρεμβάσεις τῶν Κεντρικῶν Τραπεζῶν συνέτεινε στὴν σταθεροποίηση τῶν τιμῶν.

Οἱ μετοχές σ' ὅλα τὰ χρηματιστήρια παρουσίασαν σταθερότητα μὲ μικρὲς πτωτικές τάσεις πού ὀφείλονται στὴν γενικὴ ἀνοδο τῶν ἐπιτοκίων.

Ἡ ἀνάκαμψη τοῦ Γερμανικοῦ μάρκου καὶ τὸ ὑψηλὸ πλεόνασμα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἰσοζυγίου τῆς Γερμανίας, ἐπανεφέρε τὸ θέμα τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν ἰσοτιμιῶν στὰ πλαίσια τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Νομισματικοῦ Συστήματος (ΕΝΣ) πού εἶναι πλέον, ζήτημα χρόνου.

Ὁ ἐλεγχόμενος παγκοσμίως πληθωρισμὸς προκάλεσαν τὴν πτώση τῶν τιμῶν τοῦ χρυσοῦ κάτω ἀπὸ 400 δολλάρια τὴν οὐγγιά (396.75) στὶς 21 Σεπτεμβρίου, πού ἀποτελεῖ καὶ τὸ χαμηλότερο ἐπίπεδο τῶν τελευταίων δύο ἐτῶν.

Ὁ ὀκτάχρονος πόλεμος Ἰράν/Ἰράκ, ὑπολογίζεται ὅτι κόστισε (ἐκτός τῆς ἀνθρώπινες ἀπώλειες) πάνω ἀπὸ 150 μὲ 200 δισεκ. δολλάρια γιὰ ἀγορὰ πολεμοφοδίων καὶ καταστροφές σὲ πετρελαϊκὲς ἐγκαταστάσεις, κατοικίες, πλοῖα κτλ. καὶ θὰ χρειασθοῦν πωλήσεις πετρελαίων τῆς τάξεως τῶν 400/500 δισεκ. δολλαρίων γιὰ νὰ καλυφθοῦν οἱ ἀνάγκες αὐτές.

Ὁ πυρετὸς τῶν συγχωνεύσεων καὶ ἐξαγορῶν ἐπιχειρήσεων πέρασε ἀπὸ τὶς ΗΠΑ στὴν Εὐρώπη. Ἐτοίμοι στὸ πρῶτο πεντάμηνο τοῦ 1988 ἔχομε 450 τέτοιες ἐξαγορές καὶ συγχωνεύσεις (πχ ἡ Ἐλβετικὴ Nestle τὴν Βρεταννικὴ Rowntree, ἡ Σουηδικὴ ASEA τὴν Ἐλβετικὴ Brown Boveri, ἡ Ἰσπανικὴ Banco Central, τὴν ἐπίσης Ἰσπανικὴ Banco Espanol del Credito).

Τέλος, ἡ ὑψηλὴ παραγωγή πετρελαίου

τῶν χώρων τοῦ ΟΠΕΚ τὸν Αὐγούστο (πάνω ἀπὸ 20 ἐκατ. βαρέλια τὴν ἡμέρα, ἐναντὶ ἀνωτάτου ὀρίου 15.06 ἐκατ.) ἔριξε τὶς τιμές στὸ χαμηλότερο ἐπίπεδο ἀπὸ τὸ 1986.

Δολλάριο ΗΠΑ

Γιὰ μιὰ ἀκόμη φορὰ, τὰ προγνωστικά γιὰ τὸ ἐμπορικὸ ἔλλειμμα τῶν ΗΠΑ, διαψεύστηκαν. (9.53 δισεκ. μὲ βάση C.I.F.). Τὸ ἔλλειμμα αὐτὸ εἶναι τὸ χαμηλότερο ἀπὸ τὸν Δεκέμβριο, τοῦ 1984, καὶ προήλθε ἀπὸ μιὰ σημαντικὴ πτώση τῶν εἰσαγωγῶν (κατὰ 9%) σὲ 36 δισεκ. δολλάρια καὶ μικρὴ ἀνοδο τῶν ἐξαγωγῶν (κατὰ 0.7%) σὲ 26.5 δισεκ. δολλάρια.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸ Ἰσοζύγιο Τρεχουσῶν Συναλλαγῶν, αὐτὸ παρουσιάζει ἔλλειμμα 36.9 δισεκ. δολλάρια τὸ πρῶτο τρίμηνο καὶ 33.3 δισεκ. τὸ δεύτερο τρίμηνο, ἐναντὶ 154 δισεκ. κατ' ὅλο τὸ 1987.

Τὸ δολλάριο συνεχίζει νὰ παρουσιάζεται δυνατό μὲ μικρὲς ἀποκλίσεις, 1.8415 Γερμανικὰ φράγκα κατωτέρα τιμῇ (6.9.88), 1.8760 μάρκα ἀνωτέρα (14.9.88), ἐνῶ ἐναντὶ τῆς Βρεταννικῆς λίρας ἐπεφτε στὰ 1.7076 δολλ. (7.9.88) καὶ ἀνέβηκε στὰ 1.6740 (στὶς 21.9.88), ἐνῶ στὸ χρηματιστήριον Νέας Ὑόρκης ὁ δείκτης Dow Jones παρέμεινε σταθερὸς, κατώτατο ἐπίπεδο 2031 μονάδες στὶς 1.9.88 καὶ ἀνώτατο 2100 στὶς 15.9.88.

Τὸ Μάρκο Γερμανίας

Γιὰ τοὺς πρῶτους ἑξὶ μῆνες τοῦ 1988 τὸ ΑΕΠ αὐξήθηκε κατὰ 3.9% πού ἀποτελεῖ τὸν ὑψηλότερο ρυθμὸ ἀπὸ τὸ 1979. Ὁ κ. Στόλτενμπεργκ προβλέπει γιὰ ὁλόκληρο τὸ 1988 μιὰ ἀνοδο 3% (ἐναντὶ 1.7% τὸ 1987). Αὐτὸ ὀφείλεται τόσο στὴν ἐντονὴ ἐσωτερικὴ ζήτηση, ὅσο καὶ στὶς αὐξημένες ἐξαγωγές.

Τὸ ἐμπορικὸ ἰσοζύγιο τῶν Ἰουλίου, ἀφῆσε πλεόνασμα τῆς τάξεως τῶν 11.1 δισεκ. μάρκων ἐναντὶ 14.2 δισεκ. τὸν Ἰούλιο. Ὑπενθυμίζομε ὅτι τὸ πλεόνασμα γιὰ ὅλο τὸ 1987 εἶχε φθάσει τὰ 118 δισεκ. μάρκα καὶ μὲ τὸν φε-

Τὸ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Παλαιότερα τὸ ναυτικὸ δίκαιο δικαιολογημένα ἀξίωνε τοὺς τίτλους τῆς αὐτονομίας καὶ ἰδιαιτερότητας ἀπέναντι τοῦ μεγάλου μητρικοῦ κορμοῦ τοῦ χερσαίου δικαίου. Μεταπολεμικὰ ὅμως κατέκτησε τὰ πρωτεῖα τοῦ νεωτερισμοῦ τὸ ἀεροπορικὸ δίκαιο, τὸ ὁποῖο καὶ τώρα βρίσκεται σὲ πλήρη ἀνάπτυξη, ἀν δεχτοῦμε ὡς κριτήριον τὸν πλοῦτο καὶ τὰ θέματα τῆς πρόσφατης σχετικῆς βιβλιογραφίας. Διαβάζουμε μερικὲς ἐπικεφαλίδες: Ἡ διεθνὴς ρύθμιση τῆς εὐθύνης στὶς ἐναέριες μεταφορές. Νομικὲς σκοτοῦρες τοῦ ἀεροκυβερνήτη. Νομικὰ προβλήματα τῶν ἀεροπορικῶν ἀθλημάτων. Ὁ ἐλεγχὸς τῶν ἀεροπορικῶν ἀτυχημάτων. Βοήθεια καὶ διάσωση στὸν ἀέρα. Ποινικὲς διατάξεις στὸ ἀεροπορικὸ δίκαιο κλπ.

Παρ' ὅλα αὐτὰ πολὺ φοβούμεστε πὺς πρὶν προφτάσει νὰ ἐνηλικιωθεῖ τὸ ἀεροπορικὸ δίκαιο θὰ ἔχει ξεπεραστεῖ ἀπὸ τὸ μεγάλο ἀχανὲς ἀπόγονό του. Τὸ διαστημικὸ δίκαιο. Εἶναι ὁ νέος ἀνατέλων ἀστὴρας τῆς νομικῆς ἐπιστήμης. Στηριζόμενος στὶς πολιτικὲς ἀνάγκες καὶ στὴν πρόοδο τῆς ἐξερευνητικῆς τεχνολογίας δὲν ἔχει ἀκόμα νόμους καὶ κώδικες. Μοναδικὲς πηγές του οἱ διεθνεῖς συμβάσεις, τὰ ἐνδεχόμενα ἱστορικὰ προηγούμενα καὶ ἡ πρακτικὴ που ρυθμίζει τὶς σχέσεις μεταξύ τῶν διαφόρων χωρῶν καὶ ἐνώσεων κρατῶν.

Δειλὲς ἀκόμα ἀλλὰ γεμάτες πρωτοτυπία καὶ ἐνδιαφέρον οἱ πρῶτες προσπάθειες τῆς ἀναπτύξεως καὶ ἐρμηνείας του στὴν πρὸ τελευταία σχετικὴ βιβλιογραφία: Ἐννοια τοῦ διαστημικοῦ δικαίου, τὸ νομικὸ καθεστῶς τοῦ διαστήματος, τῶν διαστημοπλοίων καὶ τῶν ἀστροναυτῶν, ἡ εὐθύνη γιὰ ζημιὲς προκαλούμενες ἀπὸ τὴ διαστημικὴ δραστηριότητα καὶ πολλὰ ἄλλα.

Τὸ διαστημικὸ δίκαιο θεωρεῖται σήμερα ὁ πρὸ πρόσφατος κλάδος τοῦ δημοσίου διεθνούς δικαίου.

Καὶ θὰ παραμείνει «διεθνὲς» μέχρις ὅτου τὸ μυστήριον τοῦ ἀνθρώπινου νοῦ ἐπικοινωνήσῃ μὲ τοὺς ἄλλους κόσμους τοῦ σύμπαντος. Ὅποτε θὰ χρειασθεῖ ἕνα ἀκόμα πρὸ καινούργιο δίκαιο: τὸ διαπλανητικὸ.

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 YOU IN CYPRUS

τινό ρυθμό πλεονασμάτων, το ρεκόρ αυτό θα ξεπεραστεί.

Εκτός από την άνοδο του ΑΕΠ και του εμπορικού πλεονάσματος, οι βιομηχανικές επιχειρήσεις έχουν να επιδείξουν άνοδο στις επενδύσεις και την παραγωγή (+ 3%) στις εγχώριες πωλήσεις (4.5%) και τις εξαγωγές (6.5%).

Στά πλαίσια αυτά, το μάρκο κινήθηκε στα στενά πλαίσια 1.8415 μάρκα το δολάριο (6.9.88) 1.8830 (23.9.88) απαγορευόμενα τους κερδοσκόπους.

Εξ άλλου τα καλά αποτελέσματα της βιομηχανίας, έφεραν τον δείκτη χρηματιστηριακών αξιών DAX από 1153 την 1ην Σεπτεμβρίου στις 1262 μονάδες στις 21 του μήνα.

Λίρα Άγγλιας

Τό εμπορικό ισοζύγιο, κάθε μήνα παρουσιάζει σοβαρά ελλείμματα, 40 δισεκ. λίρες το πρώτο τρίμηνο, 4.4 δισεκ. το δεύτερο. Έτσι το πλεόνασμα των αδήλων πόρων: τόκοι, μερίσματα, κέρδη επιχειρήσεων, ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ασφάλιστρα, τραπεζικές εργασίες κτλ. αδυνατεί να καλύψει το εμπορικό άνοιγμα. Για τό πρώτο εξάμηνο του 1988, τό άνοιγμα αυτό έφθασε τό 5.7 δισεκ. λίρες και ύπάρχουν φόβοι ότι γιά όλο τό 1988 τό έλλειμμα θά ξεπεράσει τό 12 δισεκ. λίρες.

Παρά την επιδείνωση του ελλείμματος ή λίρα παραμένει σχετικώς ισχυρή, μετά την άνοδο του έπιτοκίου από 11% σέ 12% μέτρο που έλήφθη άκριβώς γιά την στήριξη του νομίσματος και όχι γιά την καταπολέμηση του πληθωρισμού, που άν και κινείται σέ ύψηλότερα έπίπεδα, δέν προκαλεί άνησυχίες.

Η άνεργία παρά τις συνεχείς μειώσεις των 24 τελευταίων μηνών, βρίσκεται στό έπίπεδο των 2.3 έκ.α. ή γύρω στό 10% του έργατικού δυναμικού.

Οι επενδύσεις από τό έξωτερικό ξεπέρασαν τό δεύτερο τρίμηνο τό 1.9 δισεκ. λίρες, ενώ ή παραγωγικότης στην βιομηχανία αυξάνει μέ ρυθμούς ταχύτερους, χωρίς νά παύσει νά βρίσκεται 10 και 20 χρόνια πίσω από τους Γάλλο- Γερμανικούς και Άμερικανο- Ιαπωνικούς ρυθμούς αντίστοιχα.

Στά πλαίσια αυτά, έναντι του δολλαρίου ή λίρα παρουσιάζει πτώση, διαρκούντος του Σεπτεμβρίου, μέ άνωτάτη τιμή στις 7 Σεπτεμβρίου 1,7076 δολλ. και κατωτάτη 1.6710 στις 23 Σεπτεμβρίου δηλαδή άπόκλιση 1%. Τουναντίον οι άποκλίσεις στις χρηματιστη-

ριακές τιμές του Λονδίνου (δείκτης Financial Times) ήταν πιό έντονες μέ 1730,5 μονάδες την 1η Σεπτεμβρίου και 1796,8 στις 21 Σεπτεμβρίου (άπόκλιση 4%).

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Παρά την άνοδο της τιμής του γιέν και τις διμερείς συμφωνίες μείωσης εξαγωγών /αυξήσεις εισαγωγών, τό Έμπορικό πλεόνασμα της Ιαπωνίας παραμένει πολύ ύψηλό. Έτσι τον Ιούλιο τό πλεόνασμα έφθασε τό 7.2 δισεκ. δολάρια (άνοδος 4.3%).

Γιά νά απαλύνει την δυσάρεστη έντύπωση της αύξησης του πλεονάσματος, ό διοικητής της Κεντρικής Τράπεζας κ. Σουμίτα, δήλωσε ότι ή Ιαπωνική κυβέρνηση δέν έπιθυμεί την περαιτέρω πτώση του γιέν. Έτσι στις 7 Σεπτεμβρίου, μετά την δήλωση αυτή, τό γιέν άπό 135.25 τό δολάριο έφθασε στό 133.70.

Όσον άφορά τις τιμές του χρηματιστηρίου του Τόκιο, ό δείκτης ΝΙΚΚΕΙ από 27.116 μονάδες στις 2 Σεπτεμβρίου άνέκαμψε στις 27.901 μονάδες στις 19 Σεπτεμβρίου (περίπου 3%).

Η πτώση των τιμών πετρελαίου συντείνει στην διατήρηση του πληθωρισμού σ' ένα από τό χαμηλότερα έπίπεδα στον κόσμο, ενώ ή άνεργία είναι σχεδόν άνυπαρκτή.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Μέ την νέα πιό προσγειωμένη πολιτική που άκολουθεί ή έπανεκλεγείσα σοσιαλιστική κυβέρνηση υπό την αιγίδα του Προέδρου Μιτεράν και την πρωθυπουργία του κ. Ροκάρ, ή οικονομία της Γαλλίας φαίνεται νά εισέρχεται σέ νέες βάσεις και πιό ρεαλιστικά όράματα, ενώ ή άνοδος του ΑΕΠ προβλέπεται νά ξεπεράσει τό 3.5%. Άλλα έπιτεύγματα της Γαλλικής οικονομίας είναι ό έλεγχος του πληθωρισμού, ό περιορισμός του κόστους δανειοδότησης, ή έξισορρόπηση του εμπορικού ισοζυγίου και ή μείωση της άνεργίας (2.8 έκ.α.)

Όσον άφορά τις επενδύσεις, τό κόστος δανεισμού των μικρομεσαίων επιχειρήσεων μειώνεται σέ 12%, ενώ ή φορολογία των επανεπενδυόμενων κέρδων μειώνεται από 42% σέ 39%.

Έξ άλλου ή τιμή του Γαλλικού Φράγκου διατηρήθηκε σταθερή μέ κατώτατο σημείο 6.3830 τό δολάριο (14.9.88) και άνώτατο

6.2725 (6.9.88). Τουναντίον τό χρηματιστήριο των Παρισίων παρουσίασε σταθερή άνοδο, ξεπερνώντας τις 366.6 μονάδες (19.9.88) έναντι 349.3 μονάδες στις 7 Σεπτεμβρίου.

Η δραχμή

Όπως προκύπτει από τον πίνακα 3 ή δραχμή έδειξε άσυνήθιστη σταθερότητα, έάν ληφθούν ύπ' όψη τά πολιτικοοικονομικά γεγονότα.

Η μείωση της τιμής της έναντι του ECU κατά 0.1% είναι άποτέλεσμα της άνόδου έναντι του Γαλλικού Φράγκου και της Ιταλικής λιρέτας και τις πτώσεις έναντι του Γερμανικού μάρκου. (Τό δολάριο, τό γιέν και ή Βρετανική λίρα δέν έπηρεάζουν τό E.C.U.).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμή Δολλαρίου (Ν. Υόρκη)

	31.8.88	23.9.88	Διαφ. %
Λίρ. Άγγλ.	1.6875	1.6705	+ 1.0
Μαρ. Γερμ.	1.8665	1.8745	+ 0.4
Φρ. Έλβ.	1.5770	1.5825	+ 0.3
Φρ. Γαλλ.	6.3350	6.3865	+ 0.8
Γιέν Ιαπ.	134.80	134.35	- 0.3
Λίρ. Ιταλ.	1386.0	1399.0	+ 0.9

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 26.9.88

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 5/16	8 3/8	8 5/8
Λίρα Άγγλ.	11 11/16	12 1/8	12 1/8
Φρ. Έλβετ.	3 5/16	3 7/16	3 13/16
Μαρ. Γερμ.	4 15/16	4 15/16	5 1/4

Δραχμή. Τιμές Fixing (Τράπ. Έλλάδος)

	31.8.88	26.9.88	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	151.505	153.060	- 1.0
Μάρκ. Γερμ.	80.806	81.004	- 0.2
Φρ. Έλβετ.	95.770	95.750	+ 0.0
Λίρ. Άγγλ.	254.650	254.090	+ 0.2
Φρ. Γαλλ.	23.824	23.805	+ 0.1
Λιρέτ. Ιταλ.	10.887	10.864	+ 0.2
Γιέν Ιαπ.	111.040	113.540	- 2.2
ECU	167.790	167.890	- 0.1

ALL MEXICAN PORTS — Complete Ship Agency Services G E N M A R

AGENCIAS GENERALES MARITIMAS S.A. de C.V.

Paseo de la Reforma No. 76, 3er Piso, MEXICO 06600, D.F.

We offer the BEST Agency Services at Very Reasonable Cost, Try our Service, Entrust a Ship to US and YOU will be Convinced.

For more information please contact our Exclusive Representatives:

ANDREAS P. LAMBOS - MARITIME SERVICES ASSOCIATIONS

72, Singrou Avenue, 117 42 Athens, Greece
Phones: 923 2761, 923 1912, A.O.H. 724.4506
Telex: 21 8263 ANPL GR





CONTAINER LASHING SYSTEMS EXCLUSIVE AGENTS AND STOCKISTS OF...

Head offices
Psarron & Anapafseos, 186 48 Piraeus
Tel.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268



INTER
EQUIPOS NAVALES, S. A.

EQUIPOS NAVALES, S.A.
CALLE DE FERRAZ, 2
TELS: 241 93 91 - 247 94 00 -
247 94 09 - 542 47 34
TELEX: 22864 RETNI E - 43848 INEN E
TELEFAX: 34-1-2487013
28008 MADRID (SPAIN)

BOTTOM FOUNDATIONS

LASHING POINTS

TRANSVERSAL POTS

STACKING CONES

TRANSVERSAL UNITS

TWISTLOCKS

BRIDGE FITTINGS, SECURING PADS

LASHING BARS AND CABLES

TURNBUCKLES

TRAILER EQUIPMENT

EQUIPMENT FOR CARS

SPREADERS

ELECTRICAL EQUIPMENT FOR SHIPS

MOORING EQUIPMENT

CONVERSIONS/CELL GUIDE SYSTEMS

***Reliability is the key
to lashing equipment***

ΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ανοδική πορεία ακολουθεί το παγκόσμιο καρνέ των παραγωγικών πλοίων, το οποίο στο τέλος του πρώτου εξαμήνου 1988 έφθανε συνολικά τους 23.970.000 τον. γκρό, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 754.464 τον. γκρό έναντι του πρώτου τριμήνου του έτους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ποσοστό 84% της τελούσης υπό παραγωγή χωρητικότητας, δηλαδή περίπου 20 εκατομ. τον. γκρό προβλέπεται να παραδοθούν μέχρι το τέλος του 1989.

Από την παραπάνω παραγγελθείσα χωρητικότητα, η οποία είναι η υψηλότερη της τελευταίας διετίας, 1.263 πλοία περί των 11 εκατομ. τον. γκρό βρίσκονταν σε κάποιο στάδιο κατασκευής, ενώ 859 πλοία χωρητικότητας 13 εκατ. τον. γκρό τελούν υπό παραγωγή. Την μερίδα του λέοντος των παραγωγικών έχουν εξασφαλίσει τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας (27% του συνόλου) και της Ιαπωνίας (24%). Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά το δεύτερο τρίμηνο του 1988 τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία αύξησαν τις παραγγελίες τους κατά 359.236 τον. γκρό, φθάνοντας τους 6,4 εκατομ. τον. γκρό, ενώ στη δεύτερη θέση οι Ιάπωνες δέχθηκαν νέες παραγγελίες ύψους 302.134 τον. γκρό, φθάνοντας συνολικά τα 5,7 εκατ. τον. γκρό.

Συγκρίνοντας τα φετινά στοιχεία του Βρετανικού Μηχανισμού με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, προκύπτει ότι πέντε ναυπηγικές χώρες αύξησαν σημαντικά το ναυπηγικό τους καρνέ. Αυτές είναι, πλέον της Κορέας και της Ιαπωνίας, η Δυτ. Γερμανία με αύξηση κατά 394.793 τον. γκρό, η Ισπανία με 338.893 τον. γκρό και η Φινλανδία με 280.840 τον. γκρό.

Παρήγορο στοιχείο στην ανοδική πορεία του παγκόσμιου ναυπηγικού καρνέ αποτελεί το γεγονός ότι τα περισσότερα των υπό παραγωγή πλοίων αφορούν σκάφη μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και χημικών προϊόντων, αρκετά πλοία κοντεϊνερς και μεταφοράς ειδικών φορτίων και κρουαζιερόπλοια, ενώ κατ' αναλογία του παγκόσμιου θαλάσσιου μεταφορικού έργου λίγα είναι τα υπό παραγωγή πλάκα κάρριερς και άμιγρη πετρελαιοφόρα.

Κατά κατηγορίες πλοίων και χώρα ναυπηγήσεως οι κυριότερες σε όγκο παγκόσμιες παραγγελίες στο τέλος Ιουνίου 1988 εμφάνιζαν την ακόλουθη εικόνα (εκατ. τον. γκρό):

Χώρα	Τάνκερς	Μπάλκ κάρριερς	Φορτηγά
Ν. Κορέα	4,3	1,5	0,9
Ιαπωνία	2,1	2,0	0,6
Γιουγκοσλαβία	0,9	—	—
Πολωνία	0,2	0,3	0,2
Κίνα	0,3	0,3	0,3

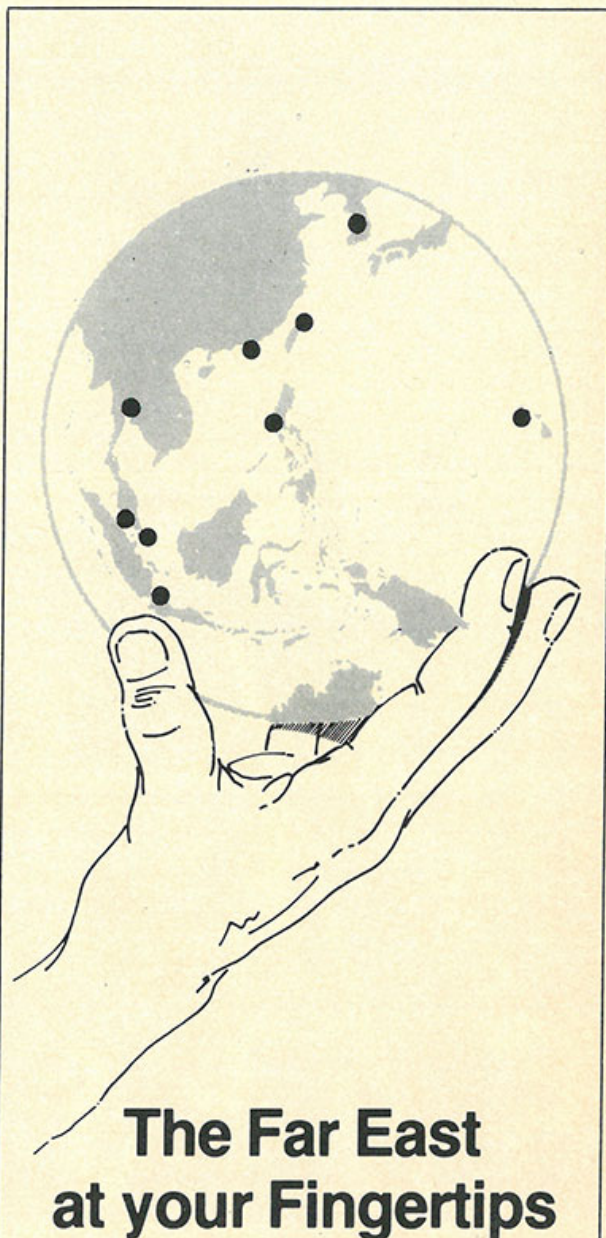
Χρήσιμο είναι ακόμη να επισημανθεί ότι από το σύνολο των παραγγελθέντων πλοίων μόνον 39 ξεπερνούν σε μέγεθος τους 100.000 τον. γκρό, από τα οποία 25 θα ναυπηγηθούν στην Ν. Κορέα, 13 στην Ιαπωνία και ένα στην Ιταλία.

Οι παραδόσεις

Κατά το δεύτερο τρίμηνο του 1988 παραδόθηκαν από τις ανά τον κόσμο εσχάρες 381 εμπορικά πλοία, 2.317.289 τον. γκρό, τονάζ κατά 118.273 τόνους μειωμένο έναντι του πρώτου τριμήνου του έτους. Από αυτά το μεγαλύτερο είναι το μικτό πλοίο «Alster One» 305.893 τον. d.w. και 171.924 τον. γκρό, το οποίο ναυπηγήθηκε στην Φορμόζα.

Την ίδια περίοδο παραδόθηκαν από Ευρωπαϊκά ναυπηγεία δύο από τις πλέον αξιόλογες μονάδες του παγκόσμιου επιβατηγού στόλου, το νορβηγικό κρουαζιερόπλοιο «Seward» 42.276 τον. γκρό, δυναμικότητας 1.900 επιβατών και η ναυαρχίδα του ελληνικού στόλου κρουαζιερόπλοιο, το «Κράουν Όντισσ» 34.242 τον. γκρό, δυναμικότητας 1.220 επιβατών.

Τέλος, αξιόλογες νέες μονάδες είναι το μεγάλο κοντεϊνερόπλοιο «President Truman» της American President Lines χωρητικότητας 61.785 τον. γκρό και μεταφορικής δυνατότητας 4.340 TEU και το επίσης κοντεϊνερόπλοιο «Marchen Maersk» 52.191 τον. γκρό, μεταφορικής δυνατότητας 3.900 TEU, άμφότερα ναυπηγηθέντα σε δυτικογερμανικά ναυπηγεία.



**Jardine Shipping
Agencies**

in SINGAPORE

Singapore Telex: 24179 JARSHIP
London Telex: 8953378 MANDCO

‘Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ‘Ελληνική Οικονομία

Τοῦ κ. ΣΤΑΘΗ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗ, προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε.

Τό κείμενο πού ἀκολουθεῖ ἀποτελεῖ τήν εἰσήγηση τοῦ προέδρου τῆς ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστῶν, κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, στήν Συνεδρίαση τῆς Οἰκονομικῆς καί Κοινωνικῆς ‘Επιτροπῆς τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοβουλίων, ἡ ὁποία πραγματοποιήθηκε στό Ζάππειο Μέγαρο στίς 20 Σεπτεμβρίου καί εἶχε στόχο νά ἐξετάσει τήν οἰκονομική κατάσταση στήν ‘Ελλάδα.

Θά ἤθελα νά εὐχαριστήσω τοὺς διοργανωτές τῆς σημερινῆς συναντήσεως γιά τήν τιμή πού μοῦ γίνεται νά παρουσιάσω σήμερα τίς θέσεις τῆς Ε.Ε.Ε. πρὸς τὰ μέλη τοῦ τμήματος Οἰκονομικῶν, Δημοσιοικονομικῶν καί Νομισματικῶν ὑποθέσεων τῆς ΟΚΕ ἐπ’ εὐκαιρία τῆς συντάξεως τῆς ἐκθέσεως γιά τήν «Οἰκονομική κατάσταση στήν ‘Ελλάδα».

Διάβασα μέ ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον τό προσχέδιο τῆς εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως καί ἐπειδὴ διαπίστωσα, ὅτι δέν ὑπάρχει σχετικό κεφάλαιο γιά τόν τομέα τῶν μεταφορῶν καί εἰδικότερα τόν τομέα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας πού εἶναι ζωτικῆς σημασίας γιά τήν ‘Ελλάδα, θά ἤθελα νά προβῶ σέ ὁρισμένες εἰδικότερες παρατηρήσεις.

Λυποῦμαι πού θά σᾶς κουράσω μέ ἀριθμούς καί στατιστικά στοιχεία, νομίζω ὅμως ὅτι μπορεῖ νά εἶναι πολύ χρήσιμα γιά σᾶς.

Τό 1987 ἡ ἐλληνική ναυτιλία συνέχισε νά παίζει ἓνα πολύ σημαντικό ρόλο στό Εὐρωπαϊκό καί στό Διεθνές ‘Εμπόριο, εἰδικά ὅσον ἀφορᾷ τίς λεγόμενες μεταφορές cross trading δηλαδή μεταξύ τρίτων χωρῶν. Αὐτός ὁ ρόλος ἐπισημαίνεται ἀπό τό γεγονός ὅτι τό 1987, ποσοστό 8% τοῦ συνολικοῦ παγκόσμιου στόλου πλοίων χύδην φορτίων καί 7% τῶν πετρελαιοφόρων ἦταν ὑπό ἐλληνική σημαία. Κατά τήν ἴδια περίοδο, ἡ συνολική

χωρητικότητα πετρελαιοφόρων πλοίων χύδην φορτίων καί ἄλλων κατηγοριῶν πλοίων ὑπό ἐλληνική σημαία ἦταν 23.559.852 GRT, πού ἰσοδυναμεῖ μέ 1.948 πλοῖα, ἐνῶ συνολικά ὁ ἐλληνικός στόλος ὑπό ξένη σημαία ἀνέρχεται σέ 45.200.000 τόν. d.w. (κατά τοὺς ὑπολογισμούς τῆς UNCTAD). Σύμφωνα μέ τὰ ἀνωτέρω στοιχεία, ὁ στόλος ὑπό ἐλληνική σημαία ἔρχεται πρῶτος στήν ΕΟΚ, ἀντιπροσωπεύοντας τό 37% τῆς συνολικῆς χωρητικότητας τῆς Κοινότητος καί κατατάσσεται τέταρτος σέ παγκόσμια κλίμακα. Ἀντιλαμβάνεσθε τή σημασία γιά τήν Κοινότητα ἀπό τήν ἐνταξη τοῦ ἐλληνικοῦ στόλου μέ τήν τόνωση τῆς διαπραγματευτικῆς τῆς δυνάμεως στά πλαίσια διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὁργανισμῶν.

Παράλληλα, τό 1987 ἡ ναυτιλιακή δραστηριότητα ἀπέδωσε 1.194 ἑκατομύρια δολάρια σέ εἰσροή ξένου συναλλάγματος, πού ἀντιπροσωπεύει τό 22% τῆς ἀξίας τῶν ἐλληνικῶν ἐξαγωγῶν προϊόντων καί 17% τοῦ ἰσοζυγίου ἐμπορικῶν πληρωμῶν (trade deficit) τήν ἴδια περίοδο. Ἡ ἐλληνική ναυτιλία προσφέρει ἐργασία ἀμέσως ἢ ἐμμέσως κατά προσέγγιση σέ 160.000 ἄτομα (περιλαμβανομένων ναυτικῶν καί προσωπικοῦ ἀπασχολομένου στά γραφεῖα), τό ὁποῖο ἀντιπροσωπεύει 4,4% τοῦ οἰκονομικά ἐνεργοῦ συνολικά πληθυσμοῦ τῆς χώρας. Ὁ συνολικός ἀριθμός τῶν ‘Ελλήνων ναυτικῶν ἀπασχολομένων ἐπὶ τῶν ἐλληνικῆς σημαίας πλοίων τό 1987 ἦταν 29.204. Ἐπίσης, τήν ἴδια περίοδο ὁ ἀριθμός τῶν ξένων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων ὑπό ἐλληνική σημαία ἀνῆρχετο σέ 3.348. Παράλληλα δέ, ἡ ‘Ελλάδα δέν συμμετέχει σέ διμερεῖς ἢ πολυμερεῖς συμφωνίες καταμερισμοῦ φορτίου ἢ σέ μονομερεῖς διακρίσεις σημαίας. Ἡ πο-

λιτική αὐτή ἐναρμονίζεται πλήρως μέ τίς θέσεις τῆς Ε.Ε.Ε. πού ὑπῆρξε ἀνέκδοθεν ὑπέρμαχος τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καί ὑπὲρ τοῦ ὑγιοῦς καί ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ.

Ἡ Ὁκεανοπόρος ἐλληνική ἐμπορική ναυτιλία κατάφερε νά ἐπιβιώσει τῆς συνεχιζόμενης καί παρατεταμένης κρίσης, παρόλη τήν τακτική διακρίσεως σημαίας καί παρακράτησης φορτίων, πού ἀκολουθοῦν πολλές ἄλλες χώρες, ἐπειδὴ δίνει ἐμφαση στήν ἱκανότητα ναυτιλιακῆς παραγωγῆς. Εἶναι ἀξιοσημείωτο, ὅτι ἡ ‘Ελλάδα δέν παρέχει συνεισφορές βοήθειας στή ναυτιλία.

Ἐν ὅψει τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ ἐλληνική ναυτιλία εἶναι ἡ πρώτη στήν Κοινότητα, εἶναι φυσικό ἡ Ε.Ε.Ε. νά εἶναι στενά δεμένη μέ ὅλες τίς ἐξελιξίσεις σέ κοινοτικό ἐπίπεδο, ὅσον ἀφορᾷ ναυτιλιακά θέματα. Ἡ Ε.Ε.Ε. συμμετέσχε ἐνεργά στίς διεργασίες γιά τήν υἱοθέτηση τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ε.Ο.Κ. καί εἶναι ἀξιοσημείωτο, ὅτι τό πακέτο τῶν 4 Κανονισμῶν, πού υἱοθετήθηκαν τό Δεκέμβριο τοῦ 1986 ἀπό τήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα, ἀντανάκλουν σέ μεγάλο βαθμό τίς θέσεις τῆς ‘Ελλάδος.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω, ἡ Ε.Ε.Ε. εἶναι πρόθυμη νά μετάσχει ἐνεργά στίς μελλοντικές διεργασίες γιά τήν ἐξεύρεση τῆς καλλίτερης λύσης, ὅσον ἀφορᾷ τήν υἱοθέτηση μέτρων τῆς δεύτερης φάσεως τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ἡ ἔνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν θεωρεῖ, ὅτι ἡ αὐστηρή ἐφαρμογή τοῦ πακέτου τῶν τεσσάρων Κανονισμῶν (Δεκέμβριος 1986) τῆς πρώτης φάσεως τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ, σέ ὅλες τίς περιπτώσεις (test cases) πού ἐμφανίζονται στήν πράξη, ἀποτελεῖ προκαταρκτικό θέμα πρὸ τῶν συζητή-

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

σεων περι θετικών μέτρων της δεύτερης φάσης της ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ. Η Ε.Ε.Ε. υποστηρίζει, ότι η κατά γράμμα και πνεύμα τήρηση των Κανονισμών της ναυτιλιακής πολιτικής, αποτελεί προαπαιτούμενο οίονδήποτε περαιτέρω μέτρων και είναι αντίθετη σε κάθε είδους ελαστική εφαρμογή των κανονισμών, που καταλήγει κατ' ουσίαν στην καταστράτηγσή τους. Κατά τη γνώμη μας, κάθε βιαστική και έπισπευσμένη ενέργεια της Κοινότητας να προχωρήσει στην υιοθέτηση νέων μέτρων είναι άσκοπη, εφόσον οι ήδη τεθέντες σε εφαρμογή κανονισμοί από 1/1/87 ή 1/7/87 δέν τηρούνται πιστά. Ως εκ τούτου, πιστεύουμε, ότι προέχει ο σεβασμός ύπεσχημένων πρό οίονδήποτε περαιτέρω πρωτοβουλιών, όσον αφορά τη δεύτερη φάση της ναυτιλιακής πολιτικής.

Επίσης, η Ε.Ε.Ε. θεωρεί, ότι οποιαδήποτε λήψη θετικών μέτρων αυτή τη στιγμή θα ήταν πρόωρη, ενώ παραμένουν προβλήματα που εκκρεμούν και

προέχουν, όπως η εξέταση της λειτουργίας της σειράς διπλών ή παραλλήλων νηολογίων στα κράτη - μέλη της ΕΟΚ, των οποίων η ίδρυση έχει προκαλέσει άμφισβητήσεις και σύγχυση. Το νομικό καθεστώς των νηολογίων αυτών έναντι βασικών διατάξεων του Δικαίου της ΕΟΚ (π.χ. δικαίωμα εγκαταστάσεως, διακινήσεως ναυτικών, παροχής υπηρεσιών) δέν έχει ακόμη διευκρινισθεί, παρά τό γεγονός, ότι είναι εγκατεστημένα επί κοινοτικού εδάφους π.χ. Isle of Man, Channel Islands, Kerguelen Islands κλπ. Συνεπώς, όταν συζητούνται θετικά μέτρα της ΕΟΚ σχετικά με την φορολογία του έφοπλισμού ή τις κοινωνικές ρυθμίσεις, είναι σκόπιμο να διευκρινισθεί πρώτα τό προκαταρκτικό ζήτημα του νομικού καθεστώτος αυτών των διπλών νηολογίων.

Όσον αφορά την ουσία των θετικών μέτρων, κατά τη γνώμη της Ε.Ε.Ε. έκείνο που προέχει, είναι η εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού πλοίου, έναντι των ανταγωνιστικών

πλοίων τρίτων χωρών, που λειτουργούν υπό οικονομικότερους όρους. Η Ε.Ε.Ε. δέν συμφωνεί με την έναρμόνιση των συνθηκών λειτουργίας του πλοίου μεταξύ των κρατών - μελών της ΕΟΚ, εάν και έφ' όσον μία τέτοια έναρμόνιση θα έσήμαινε μείωση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων κρατών - μελών της ΕΟΚ, έναντι πλοίων άλλων σημαιών.

Θεωρούμε έπιβεβλημένο οι εύρωπαϊκές ναυτιλίες να έχουν τη δυνατότητα να είναι ανταγωνιστικές έναντι των τρίτων και σε οποιαδήποτε αυτής της μορφής προσπάθεια, θα έχουμε όχι μόνο κατανόηση, αλλά θα δώσουμε κάθε δυνατή συμπαράσταση.

Τό ελληνικό πλοίο είναι αρκετά ανταγωνιστικό έναντι των τρίτων και ελπίζουμε να τό κάνουμε ανταγωνιστικότερο, λειτουργώντας με βάση τους κανόνες, που έθέσπισε τό ελληνικό κράτος. Όλοι αυτοί οι κανόνες είναι στη διάθεση όλων και μπορούν να χρησιμεύσουν σαν παράδειγμα προς μίμηση.

ΣΤ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

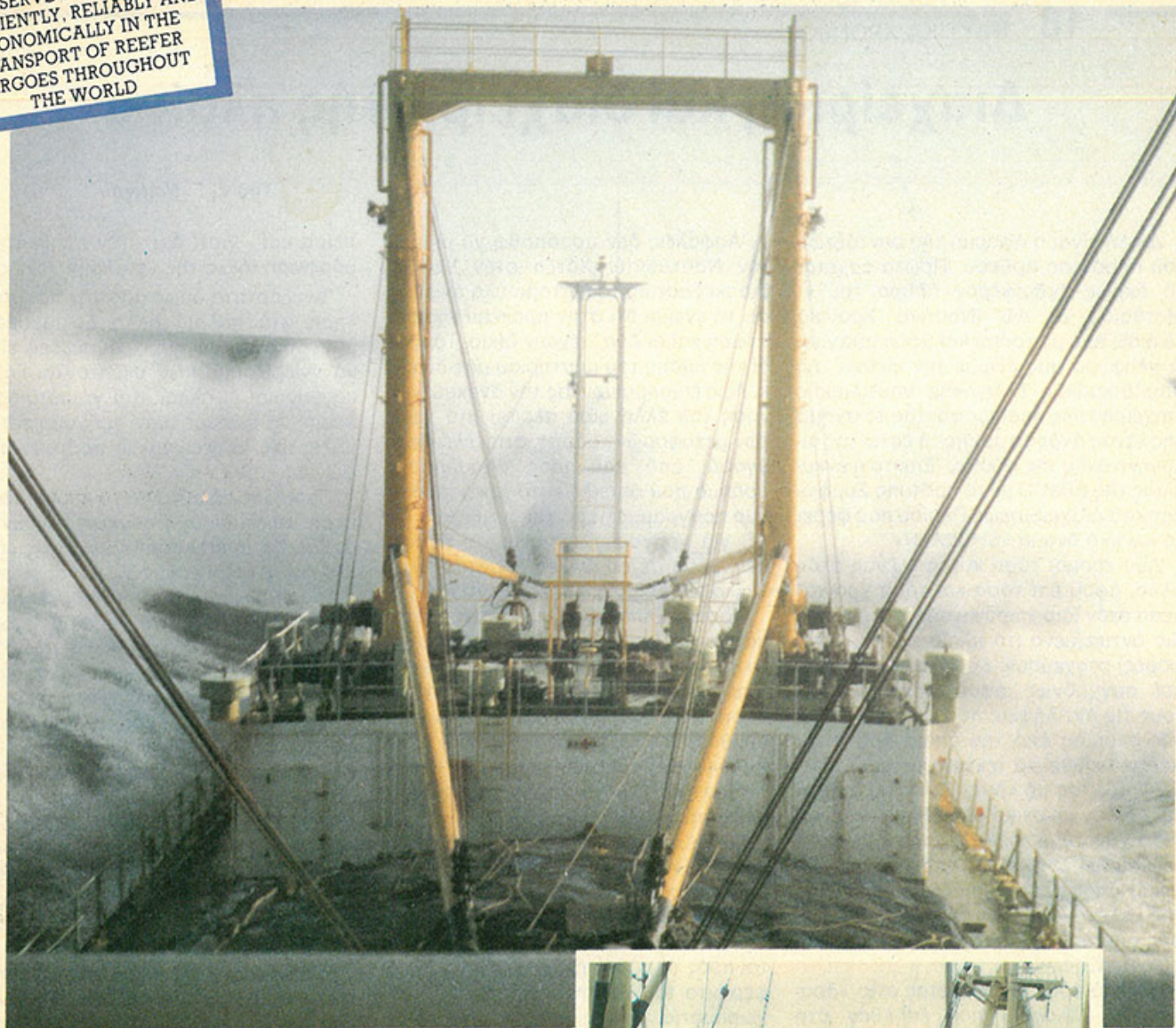
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

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 G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE

SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

LAS PALMAS OFFICE

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

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39 14 33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE

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

Διαχείριση καί διαχειριστής πλοίου

Του κ. Γ. Μπάνου

Διπλή είναι η άφορμή της συντάξεως του παρόντος άρθρου. Πρώτα έρχεται το άκρως ενδιαφέρον άρθρο του κ. Ματθαίου Δ. Λω (Ναυτικά Χρονικά 15.8.88) που με τρόπο καί ύφος πράγματι γλαφυρό μās έδωσε την εικόνα της παραδοσιακής ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως περιγράφοντας το σχήμα της «ένός άνδρός αρχής» ή έστω της οικογενειακής της φύσης. Έπειτα η έγκυκλιος της BIMCO με το πρότυπο Συμφωνητικού Διαχειρίσεως Πλοίου που φέρει το κωδικό όνομα «SHIPMAN»

Δύο κόσμοι τόσο κοντά ο ένας στον άλλο, αφού επί τόσα καί τόσα χρόνια μέσα στον ίδιο χώρο κινούνται καί στο ίδιο αντικείμενο (τό πλοίο καί τίς μεταφορές) στοχεύουν. Καί τόσο διαφορετικοί συγχρόνως αφού φέρνουν μαζί τους τίς αντίληψεις που είναι συνέπεια της σκοπιάς από την όποια δρā ή καί παρακολουθεί τά τεκταινόμενα.

Ο πρώτος μέ λόγια απλά καί απόλυτα σχεδόν πειστικά μās εξηγεί πώς καί γιατί χάνεται ή ευελιξία καί επομένως ή «εύκαιρία» όταν ή δυνατότητα της ταχείας απόφασης θυσιάζεται στο βωμό της μελετημένης μέν αλλά άπορρεύουσας από άργές (δημοκρατικές) διαδικασίες πράξης.

Ο δεύτερος αναφέρεται στις «δραματικές αλλαγές» που έπηλθαν στη ναυτιλία καί στην ανάγκη γιά ανανέωση, μειωμένο κόστος, κλπ.

Είναι τόσο φανερή ή αντίθεση μεταξύ των δύο απόψεων καί τόσο μεγάλη ή απόσταση που τίς χωρίζει ώστε διερωτάται κανείς πώς είναι δυνατόν μέσα στον ίδιο χώρο καί χρόνο νά επιβιώνουν καί οι αντίστοιχοι φορείς τους.

Άσφαλώς δέν προσπαθώ νά μιμηθώ τον Ναστραντίν Χότζα στην γνωστή διασκεδαστική του ιστοριούλα άν έκφέρω τή γνώμη ότι στην προκειμένη περίπτωση καί οι δύο... έχουν δίκιο. Τό κλειδί της λύσης του μυστηρίου μās δίνει ο κ. Λως έπισημαίνοντας την άνέκαθεν κίνηση του ελληνικού πλοίου στο χώρο των μεταφορών τράμπς, στην έλεύθερη αγορά, από καί πρός όπουδήποτε, πράγμα που άποκλείει τό μακροπρόθεσμο προγραμματισμό καί αντίθετως, καλεί γιά γρήγορες κινήσεις καί αποφάσεις μέσα σέ συνθήκες άκρατου ανταγωνισμού πολλές φορές έξοντωτικού.

Πόσοι Έλληνες Πλοιοκτήτες πράγματι γνωρίζουν ποιό θά είναι τό έπόμενο φορτίο μετά από εκείνο που τό καράβι τους έχει σέ δεδομένη στιγμή στ' άμπάρια του; Καί ποιά σχέση έχουν μέ συμβόλαια μεταφορās (contracts of employment) τακτικές γραμμές, conferences ή έστω μέ προσβάσεις σέ φορτία σέ τακτική βάση;

Οι τρέχουσες διευθετήσεις, λοιπόν, δσον άφορά στη διαχείριση του πλοίου από ένα τεχνοκρατικό οίκο οργανωμένο σέ πολυπρόσωπη βάση μέ έπιτελείο «ειδικών» φαίνεται μάλλον νά βρίσκονται πρός τό παρόν (;) πέρα από τά ένδιαφέροντα του Έλληνα ναυτιλιακού επιχειρηματία. Χωρίς αυτό νά άποκλείει την έφαρμογή επί μέρους κανόνων διοικήσεως που νά ανταποκρίνονται στο σύγχρονο management, ή Έλληνική ναυτιλιακή επιχείρηση θά συνεχίσει νά στηρίζεται στην «έμπνευση» του ενός ή των ολίγων που άποτελούν μέλη της οικογένειας, μέ όπλα την καταγωγή, παράδοση, προσωπική καί οικογενειακή

πείρα καί - γιατί όχι - την πληρέστερη μόρφωση ιδίως της νεότερης γενιάς.

Άνεξάρτητα όμως από την προσκόλληση στα παλαιά αλλά δοκιμασμένα μοντέλλα διαχείρισης, ούσιώδες είναι νά γνωρίζουμε πώς σκέπτονται καί τί κάνουν καί οι άλλοι. Καί γι' αυτό όφείλουμε νά ρίξουμε μία - γρήγορη έστω - ματιά στο προτεινόμενο πρότυπο σύμφωνίας.

Πέρα από τά αυτόνόητα περιγραφικά μέρη, την προσοχή συγκεντρώνουν τά άρθρα 16 (περί κεφαλαίων διαχειρίσεως) καί 18 (περί ευθυνών). Είναι φανερό ή προσπάθεια προστασίας του Manager τόσο μέ την άποφυγή χρησιμοποίησης - έστω καί προσωρινά - ιδίων πόρων όσο καί άπαλλαγής του από μεγάλο μέρος της έκ λαθών ή παραλείψεων ευθύνης.

Κάτι που -πολύ φοβούμαι- δέν είναι άπόλυτα καθαρό καί που μπορεί νά δημιουργήσει σύγχυση στο μέλλον είναι ή βάση του άρθρου 5 άσφάλιση του πλοίου από τον διαχειριστή σέ συνδυασμό μέ τίς περί ευθυνών προβλέψεις. Σέ περίπτωση λάθους περί την άσφάλιση ισχύουν οι περιορισμοί του άρθρου 18 παρ. 2 Καί άν ναι, ποιός προστατεύει τον πλοιοκτήτη;

Δέν μπορεί κανείς νά έχει αντίρρηση ως πρός τό όρθό καί σκόπιμο της σύνταξης του «SHIPMAN». Έκείνο όμως που διαπιστώνει είναι ότι αυτό βρίσκεται πέρα από την τρέχουσα ελληνική πραγματικότητα που στηρίζεται καί θά εξακολουθήσει γιά καιρό νά στηρίζεται στο «δαιμόνιο» στην «όσφρηση», στην αίσθηση (feeling) του πλοιοκτήτη, πρώην ναυτικού καί Άειναύτη!



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

Σύντομη ιστορία της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας

**Β' Παγκόσμιο Συνέδριο Χίου
(COLUMBUS '92 - Χίος και 'Εμπόριο)**

Του Δρ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

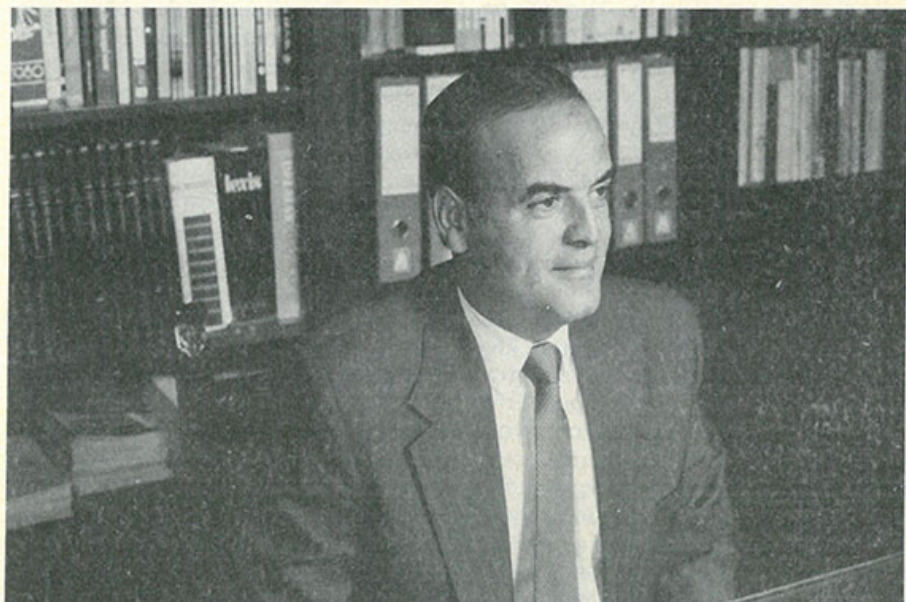
Μεταξύ 16-19 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε στη Χίο, στο 'Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο, το δεύτερο διεθνές Συνέδριο με θέμα: Τό 'Εμπόριο στη Χίο ανά τους αιώνες.

Ακολουθεί η εισήγηση του κ. Ματθαίου Λω, ο οποίος συνοπτικά παρουσίασε μία ενδιαφέρουσα ιστορική εικόνα της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας από την 'Αρχαιότητα μέχρι των ημερών μας.

«Ο κόσμος είναι μία διαδοχή από περιόδους κρίσης και περιόδους άκμης, πού αλληλοδιαδέχονται ή μία την άλλη, όπως ή μέρα τή νύχτα». Αυτή ή σκέψη του Γάλλου φιλόσοφου C.H. de Saint Simon μās βοηθά νά συλλάβουμε τό νόημα τής μεγάλης περιπέτειας τής 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας μέσα στό χρόνο, μιās περιπέτειας πού ξεκίνησε έδω και πάνω από τέσσερις χιλιετηρίδες, διανύοντας στιγμές έντονης δραστηριότητας αλλά και στιγμές άφανείας, πάντα όμως μέ τήν παρουσία τής σπίθας τής 'Ελληνικής ναυτοσύνης νά τροφοδοτεί άκατάπαυστα τό ναυσιβίο αυτό λαό κρατώντας ζωντανές τίς παραδόσεις του.

Γιά νά καταλάβει κανείς ποιόι είναι οι λόγοι πού τράβηξαν τούς 'Ελληνες στη θάλασσα από τά πανάρχαια χρόνια, είναι άπαραίτητο νά εξετάσει τό περιβάλλον, μέσα στό όποιο ό λαός αυτός άναπτύχθηκε. 'Η γεωγραφική όψη τής χώρας είναι μιá έναλλαγή θάλασσας και στεριάς. Στό άκραιο σημείο τής Βαλκανικής χερσονήσου, μέ όροσειρές — συχνά άδιάβατες — πού τήν άπομονώνουν από τό Βορρά, ή 'Ελλάδα άπλώνεται πρós τή Μεσόγειο και προεκτείνεται μέσα σ' αυτή, μέ πολυάριθμα μεγάλα και μικρά νησιά. 'Η θάλασσα βρέχει 13.000 χιλιόμετρα άκτής και έχει εισχωρήσει όχι μόνο μέσα σέ κάθε κόλπο, σέ κάθε όρμο, σέ κάθε λιμανάκι τής χώρας, αλλά μοιάζει νά έχει ποτίσει τήν ίδια τήν ψυχή του έλληνικού λαού.

'Η έλληνική γή ήταν και έξακολουθεί νά είναι φτωχή. Οι φυσικοί πόροι, στό νησί κυρίως, είναι άνεπαρκείς, γεγονός πού δημιουργεί άναπόφευκτα προβλήματα οικονομικής έξάρτησης και άναγκάζει τό λαό νά άναζητήσει άλλοις τούς ζωτικούς πόρους πού του λείπουν, νά στραφεί σέ δραστηριότητες έμπορικου χαρακτήρα ή και νά μεταναστεύσει. Λόγω τής θέσης τής χώρας σέ σχέση μέ



τούς άλλους λαούς τής άρχαιότητας (Μεσοποτάμιους, Αιγύπτιους, Φοίνικες κ.λ.π.), ό πιό σύντομος και βολικός δρόμος γιά νά έμπορευόνται οι 'Ελληνες μ' όλους αυτούς τούς λαούς ήταν ό θαλάσσιος. 'Η Μεσόγειος από πολύ νωρίς έγινε τό πεδίο άνταγωνισμού τών αρχαίων λαών γιά τή ναυτική κυριαρχία και γιά τόν έλεγχο τών όδών ναυσιπλοΐας.

'Ετσι, ή Αίγυπτος, ή Φοινίκη και ή 'Ελλάδα άπέτελεσαν τό πρώτο δυναμικό τρίγωνο τών θαλασσίων μεταφορών στη λεκάνη τής Μεσογείου.

'Ενας άλλος παράγοντας πού διευκόλυνε τούς 'Ελληνες στήν έξοδό τους πρós τή θάλασσα ήταν τό πλήθος τών νησιών του Αιγαίου, κυρίως τό σύμπλεγμα τών Κυκλάδων. Τά νησιά του Αιγαίου έπαιξαν πάντα τό ρόλο τής γέφυρας γιά τούς πρωτοπόρους ναυτικούς, πού πολύ γρήγορα άνέπτυξαν έμπορικούς και πολιτιστικούς δεσμούς μέ τή Μ. 'Ασία, τή Μέση 'Ανατολή και τή Β. 'Αφρική.

'Η έξοδος τών 'Ελλήνων πρós τή θάλασσα πιστοποιείται ήδη από τήν τρίτη χιλιετηρίδα π.Χ. στήν Κρήτη, όπου συναντάμε τόν πρώτο προελληνικό πολιτισμό, τόν λεγόμενο μινωικό.

'Η κρητική έξάπλωση εύνοήθηκε και ένδυναμώθηκε τόσο λόγω τής άφθονης ξυλείας πού υπήρχε στό νησί, και πού ήταν άπαραίτητο γιά τήν κατασκευή πλοίων, όσο και από τήν άνακάλυψη τής τεχνικής γιά τήν παραγωγή χαλκού.

Οι Κρήτες δημιούργησαν φιλικές σχέσεις και έμπορικούς δεσμούς μέ τούς Αιγύπτιους, οι όποιοι μέ τή σειρά τους είχαν άναπτύξει έναν επίσης αξιοθαύμαστο πολιτισμό στό βόρειο τμήμα τής άφρικανικής ήπειρου. 'Όλα τά άνταλλάξιμα προϊόντα μεταφέρονταν σχεδόν άποκλειστικά μέ τά κρητικά πλοία. 'Η Κύπρος, ή Συρία, ή Νότια 'Ιταλία και, πολύ πιθανό, ή 'Ιβηρική χερσόνησος άποτελούσαν πόλους έλξης γιά τούς Κρήτες έμπόρους.

Τό τέλος του κρητικού πολιτισμού τοποθετείται στό 1450 π.Χ. περίπου και συμπίπτει μέ τήν έκρηξη, του ήφαιστείου της Θήρας. Μετά τήν καταστροφή αυτή, στό έρημωμένο νησί τών Κυκλάδων έγκαταστάθηκαν οι 'Αχαιοί, στό μέσα περίπου του 14ου αιώνα π.Χ. λαός προερχόμενος από τήν ήπειρωτική 'Ελλάδα.

'Η ναυτική τέχνη τούς ήταν μέχρι τότε έντελώς άγνωστη, αλλά σύντομα ή θάλασσα τούς προσήλκυσε και σ' αυτό συνέβαλαν και οι προελληνικοί λαοί τούς όποιους οι 'Αχαιοί είχαν ύποτάξει.

Στό σημείο αυτό άξίζει ν' αναφέρω ότι από τήν εμφάνιση τών πρώτων οργανωμένων έλληνικών στόλων ό έμπορικός χαρακτήρας τών ναυτικών επιχειρήσεων ήταν πολύ συχνά στενά συνδεδεμένος μέ τό στρατιωτικό. Αυτό έξαρτιόταν τόσο από τό βαθμό κυριαρχίας ενός ναυτικού λαού πάνω στους άλλους λαούς τής έποχής του, όσο κι από τό βαθμό ασφάλειας τών θαλάσσιων δρό-

μων, ασφάλειας πού με τη σειρά της είχε άμεση σχέση όχι μόνο με τα στοιχεία της φύσης, αλλά και με την παρουσία — περισσότερο ή λιγότερο οργανωμένων — πειρατών.

Έτσι, στη μινωική εποχή ή ανάπτυξη και εξάπλωση της πειρατείας ήταν άσημαντη. Οι κρητικές πόλεις δεν ήταν καν όχυρωμένες. Η εισβολή των Άχαιων ευνόησε τις δραστηριότητες των πειρατών που εκμεταλλεύτηκαν την αποδιοργάνωση και την άναρχία που επικρατούσε στο έμπορικό ναυτικό. Η σύγχυση έμπορικων και στρατιωτικών αρμοδιοτήτων στην οργάνωση του προελληνικού στόλου πήρε τέλος, όταν οι Άχαιοί άρχισαν να προσαρμόζονται στο νέο θαλάσσιο περιβάλλον τους.

Στην Ιστορία υπήρξαν, όπως θα δούμε, πολλές περιόδους, όπου ο Έλληνας έφοπλιστής δεν έπαιξε πάντα το ρόλο του εμπόρου και μόνο. Πολύ συχνά ήταν ο στρατιωτικός άρχηγός που αναγκάζονταν να εκπαιδεύει τα πληρώματά του σαν να ήταν πειρατές, αφού οι κίνδυνοι που τον απειλούσαν δεν ήταν πάντα οικονομικού χαρακτήρα. Στην αρχή, οι αρμοδιότητες του ναυπηγού, κυβερνήτη, έμπορου, έφοπλιστή συγκεντρώνονταν στα χέρια ενός και μόνο προσώπου. Σιγά-σιγά οι αρμοδιότητες αυτές διαχωρίστηκαν, για να φτάσουμε τελικά στην κλασική εποχή, όπου ο διαχωρισμός αρμοδιοτήτων ήταν πιά σαφής.

Στις αρχές του 8ου αιώνα και αφού είχε μεσολαβήσει η κάθοδος των Δωριέων και η άφομοίωση εκ μέρους τους του αχαικού πολιτισμού, η Ελλάδα ξανάβρισκε το ναυτικό της μεγαλείο και ξεκινούσε για τους μεγάλους αποικισμούς.

Ακολουθήθηκαν δύο κατευθύνσεις: ή προς Βορρά κατεύθυνση που οδηγούσε στη Μαύρη Θάλασσα και ή κατεύθυνση προς τα Δυτικά, μέχρι και την Ίβηρική χερσόνησο. Ο αποικισμός ήταν εκούσιος, συνειδητός και οι αποικιοκράτες ήσαν όχι μόνο ισχυρούς συναισθηματικούς και θρησκευτικούς δεσμούς με την παλιά τους πατρίδα, αλλά και διευρυμένους έμπορικούς δεσμούς. Οι αποικίες δημιουργήσαν και οργάνωσαν

δικούς τους έμπορικούς στόλους και, καθώς βρίσκονταν επάνω σε χερσαίους έμπορικούς δρόμους και σε περιοχές πλούσιες σε φυσικούς πόρους, αποτέλεσαν ζωτικές πηγές άνεφοδιασμού για τη μητρόπολη.

Με την ανάπτυξη του δικτύου των ελληνικών αποικιών παρατηρείται μία όρμητική εισροή και διακίνηση εμπορευμάτων στον αρχαίο κόσμο του 8ου π.Χ. αιώνα. Τα προερχόμενα από την κεντρική Ασία και τις Ίνδους έμπορεύματα έφταναν, μέσω των χερσαίων οδών, στις άκτες της Μ. Ασίας, όπου είχε εγκατασταθεί ένα μεγάλο τμήμα του αχαικού πληθυσμού μετά την κάθοδο των Δωριέων στην ηπειρωτική Ελλάδα. Στη συνέχεια οι Έλληνες ναυτικοί αναλάμβαναν τη διακίνησή τους σ' όλα τα σημεία της Μεσογείου. Τό σιτάρι από τις αποικίες της Θράκης και της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και ο χρυσός και ο άργυρος από τα όρυχεία της Θάσου και τις άκτες της Θράκης ήταν εύρύτατα εξαγώγιμα προϊόντα.

Οι έμπορικές αυτές ανταλλαγές, μέσω των θαλασσίων μεταφορικών μέσων, γίνονταν σε βάρος των μεγάλων ανταγωνιστών των Ελλήνων, των Φοινίκων, που αναγκαστικά περιορίστηκαν σιγά-σιγά σε λιγότερο συμφέρουσες έμπορικές επιχειρήσεις.

Οι σπουδαιότερες πόλεις της αρχαϊκής εποχής που ίδρυσαν αποικίες ήταν:

Στην Μ. Ασία ή Μίλητος που ίδρυσε αποικίες κυρίως στη Μαύρη Θάλασσα και ή Φώκαια που ίδρυσε τη Μασσαλία στη Γαλιτία και την Άλαλία στην Κορσική. Άλλες πόλεις ήταν επίσης ή Έφεσσος, καθώς και τα νησιά του Αιγαίου, Χίος, Λέσβος και Σάμος. Στην ηπειρωτική Ελλάδα ή Κόρινθος, τό σημαντικότερο έμπορικό κέντρο της αρχαϊκής εποχής, ίδρυσε τις Συρακούσες στη Σικελία. Τά Μέγαρα ίδρυσαν τό Βυζάντιο, ενώ αξιόλογη αποικιστική δραστηριότητα ανέπτυξαν και τά νησιά Κέρκυρα, Αίγινα, Εύβοια και Ρόδος.

Η ναυσιπλοία στην αρχαϊκή εποχή ήταν στην ουσία παράκτια: Τά πλοία ταξίδευαν κατά μήκος των ακτών ή ανάμεσα σε νησιά κοντινά μεταξύ τους. Στά ταξίδια μακριά από τις άκτες αντιμετώ-

πιζαν πολλές φορές άνυπέρβλητα έμπόδια και οι πλοιοκτήτες προτιμούσαν να έχουν έξασφαλισμένη μία σίγουρη και γρήγορη επικοινωνία, δημιουργώντας δίκτυο λιμανιών όχι πολύ άπομακρυσμένων μεταξύ τους, όπου τά πλοία μπορούσαν εύκολα να άνεφοδιάζονται και να προφυλάσσονται από τούς πειρατές.

Η καταξίωση της Αθήνας σαν πρώτης ελληνικής ναυτικής δύναμης μετά τούς περσικούς πολέμους είχε γι' αυτήν όχι μόνο πολιτικά, αλλά και οικονομικά ωφέλη.

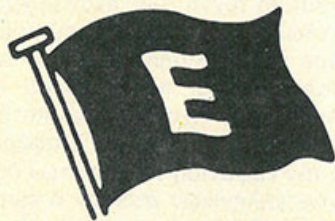
Με τη σύσταση της Αθηναϊκής Ναυτικής Συμμαχίας για πρώτη φορά επιτυγχάνεται ή ελληνική ένότητα στον τομέα των ναυτικών έμπορικών και στρατιωτικών επιχειρήσεων, ενώ παράλληλα στο έμπόριο παρατηρείται ξανά μία ταχύρρυθμη ανάπτυξη.

Η οχύρωση του λιμανιού του Πειραιά, έγγύηση για την ασφάλεια των έμπορικών πλοίων που έλλιμενίζονταν και ή εξαιρετική οργάνωση των λιμενικών άρχων και εγκαταστάσεων, τον έκαναν τό σημαντικότερο λιμάνι της κλασικής εποχής, της εποχής του Περικλέους.

Αναφέρουμε ένδεικτικά: την παρουσία έλεγκτών για τό βάρος, την ποιότητα και την καλή κατάσταση των έμπορευμάτων, καθώς και ειδικών έλεγκτών για την ποιότητα και την τιμή του σιταριού, την άπογραφή των ναυτικών, τη ναύλωση πλοίων, τη ναυτική διαιτησία, τά αυτοδάνεια και την καθιέρωση νομίματος αντί της ανταλλαγής προϊόντων.

Η ανάπτυξη του ναυτικού εμπορίου οδήγησε σε μίαν άλλη, σπουδαία σημασία, κοινωνικοπολιτική διαφοροποίηση: την ταχύτατη εξέλιξη μίας νέας κοινωνικής τάξης, της τάξης των «μετοίκων» που ζούσαν αποκλειστικά μέσω των ναυτικών επιχειρήσεων.

Με την κατάληψη του ελληνικού χώρου από τά μακεδονικά στρατεύματα τον 4ο π.Χ. αιώνα σημειώνεται μία αποφασιστική καμπή στη διαδικασία της έννοποίησης όλων των πόλεων - κρατών της Ελλάδας. Οι Μακεδόνες ήσαν Έλληνες στεριανοί, χωρίς καμιά ναυτική πείρα. Αυτή ή άδυναμία άντισταθμίστη-



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

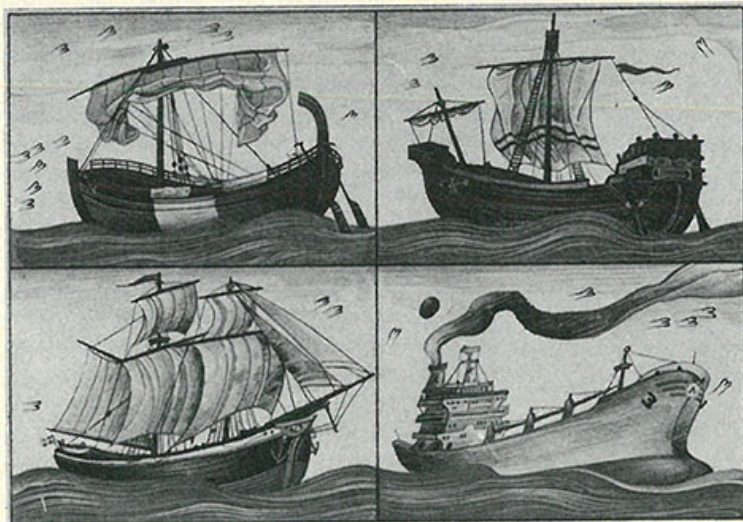
κε ωστόσο, κατά τρόπο θαυμαστό, από την ιδιοφυή στρατηγική ικανότητα του Μεγάλου 'Αλεξάνδρου στον τομέα των κατά ξηρά επιχειρήσεων.

'Απ' τη στιγμή που οι φοινικικές ναυτικές βάσεις και τα λιμάνια ανεφοδιασμού καταλήφθηκαν, ολόκληρο το φοινικικό ναυτικό οικοδόμημα κατέρρευσε. Το περσικό κράτος, που συνέδεε την ναυτική του δυναμικότητα με τους Φοινικές έπαψε τότε να ελέγχει την ανατολική Μεσόγειο. 'Ο 'Αλέξανδρος ήταν πιά σέ θέση να συνεχίσει την κατακτητική του πορεία στο έσωτερικό της 'Ασίας, προσπαθώντας παράλληλα να μεταφυτεύσει τον ελληνικό πολιτισμό στις απόμακρες περιοχές της 'Ανατολής.

Τό σπουδαιότερο ναυτικό έγχείρημα της βασιλείας του 'Αλεξάνδρου και ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματα της ιστορίας της ναυσιπλοΐας ήταν τό αναγνωριστικό ταξίδι του Νεάρχου, ναυάρχου του 'Αλεξάνδρου. Αυτή ή φιλόδοξη και επικίνδυνη ναυτική αποστολή τον όδηγησε από τον 'Ινδο ποταμό (ανατολικά σύνορα του βασιλείου του 'Αλεξάνδρου) μέχρι τον Εϋφράτη ποταμό, στην Περσία.

Τό ταξίδι αυτό αποτέλεσε την αφετηρία για μία σειρά παρόμοιων επιχειρήσεων, με κατάληξη τον περίπλου της 'Ερυθράς Θάλασσας. Οι πλοιοκτήτες της ελληνιστικής εποχής, με τό έγχείρημά τους αυτό νά συνδέσουν έμπορικά τίς 'Ινδίες με τον αρχαίο δυτικό κόσμο χρησιμοποιώντας τούς θαλάσσιους δρόμους, έδωσαν μία νέα διάσταση στο έμπόριο της αρχαιότητας. Οι χερσαίες μεταφορές, λόγω της μεγάλης διάρκειας των ταξιδιών, του ύψηλου κόστους και των κινδύνων, πέρασαν σέ δεύτερη μοίρα.

Κατά τούς 'Ελληνιστικούς χρόνους, ή 'Αλεξάνδρεια εξέλιχθηκε σέ σταυρόδρομο του παγκοσμίου εμπορίου. Χτισμένη στίς έκβολές του Νείλου, πήρε τό



ονομά της από τον ιδρυτή της τό Μ. 'Αλέξανδρο.

Διαδέχτηκε την 'Αθήνα στο πολιτιστικό πεδίο και τον Πειραιά στον τομέα του θαλασσίου εμπορίου. Χάρη στη θέση - κλειδί που είχε επιλέξει ό 'Αλέξανδρος, αποτέλεσε πόλο έλξης για κάθε λογής έμπορική δραστηριότητα και ένα πρώτης τάξης διαμετακομιστικό έμπορικό κέντρο.

Τό έμπόριο της 'Αλεξάνδρειας παρουσάζει όρισμένες ενδιαφέρουσες ιδιαιτερότητες: 'Αναφέρουμε χαρακτηριστικά την ύπαρξη κρατικού μονοπωλίου στην εξαγωγή των βασικών αιγυπτιακών προϊόντων (σιτάρι, φυτικά έλαια, ζύθος, είδη χειροτεχνίας), σέ συνδυασμό με έναν αυστηρό προστατευτισμό, με σκοπό τον περιορισμό των εισαγωγών έλαιολάδου και κρασιού από τό έξωτερικό. Τή διακίνηση των μονοπωλιακών προϊόντων ανέλαμβανε τό ίδιο τό κράτος, σέ συνεργασία με τούς 'Ελληνες πλοιοκτήτες και έμπορους, με τούς όποιους είχε συμβληθεί.

Παράλληλα την ίδια εποχή αναπτύχθηκε έξ' ίσου ταχύρρυθμα και τό λιμάνι της Ρόδου που έξυπηρετούσε απο-

κλειστικά σχεδόν τό διαμετακομιστικό έμπόριο, κι αυτό γιατί τό ίδιο νησί ήταν φτωχό σέ φυσικούς πόρους. 'Η Ρόδος ανέπτυξε ιδιαίτερες σχέσεις με την 'Αλεξάνδρεια. 'Ολα σχεδόν τά έμπορεύματα που προέρχονταν από την Αίγυπτο περνούσαν από τή Ρόδο πρίν αποσταλούν στην 'Ελλάδα ή στη Δύση. Τά διόδια για τά διερχόμενα έμπορεύματα αποτελούσαν έξ άλλου τον βασικό πόρο του ροδιακού κράτους.

Τό πιό μεγάλο όμως επίτευγμα του ροδιακού πνεύματος ήταν ή ιδέα, και στη συνέχεια, ή εφαρμογή της πρώτης στην ιστορία ναυτικής νομοθεσίας. 'Ο «ναυτικός κώδικας των Ροδίων», σέ εύρύτατη χρήση απ' όλους τούς ναυτικούς λαούς της ελληνιστικής εποχής, χρησιμοποιήθηκε πιθανότατα και από τούς Ρωμαίους και αργότερα, με μερικές τροποποιήσεις από τούς Βυζαντινούς.

Οί συνεχείς έριδες και προστριβές αποδυνάμωσαν βαθμιαία τά κράτη των επιγόνων του Μ. 'Αλεξάνδρου και έδωσαν στους Ρωμαίους την εύκαιρία νά εντείνουν τίς προσπάθειες πολιτικής τους επέκτασης και νά πάρουν στά χέρια

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. YOKO KAIWA LTD. JAPAN
DELTA RUBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CC
EGYPT

τους τόν έλεγχο θαλασσίων δρόμων, όχι μόνο γιά νά εξασφαλίσουν τήν επιβίωσή τους, αλλά καί γιά ν' αναπτυχθούν οικονομικά.

Μέ τήν ύποταγή τών Έλλήνων στους Ρωμαίους ή έμπορική ναυτιλία τής Ελλάδας γνώρισε μιά δύσκολη περίοδο. "Όταν όμως ολοκληρώθηκε ή ρωμαϊκή εξάπλωση καί ή Μεσόγειος έγινε «ρωμαϊκή θάλασσα», οι έλληνικές πόλεις σιγά-σιγά ανάλαβαν ξανά τίς ναυτικές τους δραστηριότητες. 'Η Κόρινθος άνοικοδομήθηκε έξ' ολοκλήρου έναν αιώνα μετά τήν καταστροφή της από τούς Ρωμαίους καί έγινε ξανά τό ναυτικό κέντρο τής Ελλάδας. Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες καί οι έμποροι άρχισαν νά δημιουργούν ξανά παντού έμπορικές «έστίες», όπου ελεύθερα άσκούσαν τό ναυτικό έμπόριο.

"Αρχισαν νά δημιουργούνται συνεταιρισμοί πλοιοκτητών, μέ τή συμμετοχή έμπόρων, ενώ πολυάριθμα ναυτικά πρακτορεία ιδρύθηκαν γιά τήν καλλίτερη εξυπηρέτηση τών συμφερόντων τών πλοιοκτητών στά πιο άπομακρυσμένα λιμάνια. "Ηδη από τήν εποχή αυτή έχει άρχίσει νά καθιερώνεται ό θεσμός συμβολαίων γιά τήν ναύλωση καί τή ναυτασφάλεια.

"Ετσι φθάνουμε στην εποχή τής άνάδυσης τής βυζαντινής αυτοκρατορίας μέ τούς Έλληνες πλοιοκτήτες νά βρίσκονται πάντα στην πρώτη γραμμή τού ναυτικού έμπορίου, διατηρώντας μέ τρόπο θαυμαστό τήν ίσχυρή τους προσωπικότητα καί τό έφευρετικό τους πνεύμα.

"Απ' τή στιγμή πού ή Κωνσταντινούπολη έγινε πρωτεύουσα τής Άνατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, τό έλληνικό στοιχείο βρήκε ξανά τό στρατηγικό του ρόλο στον τομέα τής έμπορικής ναυτιλίας. "Αφού έδωσε τή γλώσσα καί τόν πολιτισμό της στό Βυζάντιο, ήρθε ή ώρα νά τού μεταδώσει επίσης τό ναυτικό της δαιμόνιο, τήν άνεκτίμητη αυτή κληρονομιά τών αρχαίων ποντοπλόων.

"Η «Πόλις» έπαιξε τό ρόλο γέφυρας γιά κάθε έμπορική σύνδεση καί συναλλαγή. Τό δίκτυο τών χερσαίων, θαλασσίων καί ποτάμιων μεταφορών — συνδυασμός καί τών τριών πολλές φορές γιά πιο σύντομα καί πιο επικερδή ταξίδια — σχημάτιζε έναν ιστό άράχνης γύρω από τήν Κωνσταντινούπολη. "Εμποροι έφταναν, όπως γράφει ό ιστορικός Κάρολος Ντήλ «άπ' όλα τά μέρη τού κόσμου διά ξηράς καί διά θαλάσσης».

Τό λιμάνι τής Κωνσταντινούπολης συγκέντρωνε τά περιζήτητα προϊόντα τών 'Ινδιών, τής Κεϋλάνης καί τής Κί-

νας (μεταξωτά, μπαχαρικά, κοσμήματα, πολύτιμα μέταλλα). 'Η Άφρική πάλι τής προμήθευε αϊγυπτιακό βαμβάκι, χρυσό, έλεφαντόδοντο καί δούλους. Τά έμπορεύματα πού προέρχονταν από τή Ρωσία καί τή Μαύρη Θάλασσα (σιτάρι, γουναρικά, κερί, χαβιάρι) περνούσαν ύποχρεωτικά από τήν Κωνσταντινούπολη πού ήταν ή μόνη διέξοδος τού ναυτικού έμπορίου από τή Μαύρη Θάλασσα πρós τή Μεσόγειο. 'Η δυτική Εύρώπη καί ή Βαλτική προμήθευαν διάφορες πρώτες ύλες (γουναιρικά, ξύλο, μέταλλα), συμπληρώνοντας έτσι τή μεγάλη είσοδή άγαθών πρós τή βυζαντινή πρωτεύουσα.

Στίς συναλλαγές τους οι βυζαντινοί χρησιμοποιούσαν τό χρυσό «νόμισμα», πού καθιέρωσε ό Μ. Κωνσταντίνος καί πού πολύ γρήγορα άπόκτησε μεγάλη σταθερότητα καί έγινε διεθνούς κύρους νόμισμα.

"Η Κωνσταντινούπολη έγινε μιά κοσμοπολίτικη πρωτεύουσα μέ 600.000 κατοίκους τόν 6ο αιώνα (έπί 'Ιουστινιανού) καί περίπου ένα εκατομμύριο κατοίκους πρίν από τήν τρίτη σταυροφορία (11ος αιώνας).

"Ο Μ. Κωνσταντίνος, τόν 4ο αιώνα, έβαλε τά θεμέλια ενός εύρωστου καί άκμαίου έμπορικού ναυτικού. Δυό αιώνες άργότερα, επί 'Ιουστινιανού, τό βυζαντινό ναυτικό φτάνει στό άπόγειο τής δόξας του. "Ο 'Ιουστινιανός έδωσε βάρος στίς θαλάσσιες μεταφορές καί στην άναζήτηση νέων συντόμων καί ασφαλών δρόμων ναυσιπλοΐας.

Τήν εξερευνητική προσπάθεια κατεύθυνε ό βυζαντινός θαλασσοπόρος Κοσμάς 'Ινδικοπλεύστης, πού έστρεψε τήν προσοχή του καί μελέτησε ιδιαίτερα τήν «όδό τών μπαχαρικών» πού συνέδεε τήν 'Ερυθρά Θάλασσα μέ τήν Κεϋλάνη.

Μέ τό νομοθετικό του έργο στον τομέα τής έμπορικής ναυτιλίας, ό 'Ιουστινιανός ενίσχυσε καί ένδυνάμωσε ιδιαίτερα τόν ζωτικό αυτό κλάδο τής Βυζαντινής οικονομίας.

Καθιερώθηκε γιά πρώτη φορά ό θεσμός τής ναυτικής ύποθήκης καί παραχωρήθηκαν ειδικά προνόμια στους πιστωτές ναυτιλιακών εταιρειών. 'Η ναυτική νομοθεσία τού Βυζαντίου έφτασε στον ύψηλότερο βαθμό τελειότητας μέ τή δημοσίευση τού «Ναυτικού Κώδικα» τών 'Ισαύρων, τόν 7ο αιώνα. Μ' αυτόν εισάγεται ό θεσμός τής συλλογικής ευθύνης τού έφοπλιστή, τού έμπόρου καί τού πληρώματος σέ περίπτωση ναυαγίου ή ζημίας τού πλοίου στη διάρκεια τού ταξιδιού. "Ο θεσμός αυτός θυμίζει πολύ τή σημερινή ναυτασφάλιση. 'Η έ-

πιβολή φορολογίας στους έφοπλιστές γινόταν μέ τό σύστημα καταμέτρησης τής χωρητικότητας τών πλοίων.

"Η στενή σχέση ανάμεσα στό βυζαντινό κράτος καί τήν έμπορική ναυτιλία συνέβαλε στην ενίσχυση τού οικονομικού προστατευτισμού. Ναυτοδικεία, χτυπούσαν αλύπητα κάθε προσπάθεια λαθρεμπορίου καί αποθάρρυναν τήν ανταγωνιστικότητα τών ξένων προϊόντων. Τό κράτος, έξ' άλλου, χορηγούσε παράλληλα πιστώσεις καί επιδόματα στίς ναυτιλιακές εταιρίες, γιά νά τίς τινώνει καί νά τίς βοηθά νά αναπτυχθούν. 'Η συνέχιση τής πολιτικής τών πιστώσεων καί από τούς διαδόχους τού 'Ιουστινιανού είχε σαν αποτέλεσμα τή δημιουργία τής πρώτης ναυτικής Τράπεζας στην ιστορία τού Βυζαντίου πού ιδρύθηκε από τόν αυτοκράτορα Νικηφόρο Α' τόν 7ο αιώνα. 'Η οικονομική άνεξαρτησία, πού βασιζόταν κυρίως στον πλούτο τής χώρας, ή σχεδόν άπόλυτη ναυτική ύπεροχή καί τό γόητρο ενός ισχυρότατου στρατιωτικού μηχανισμού, δέν ήταν δυνατό παρά νά έπαυξήσουν τήν ευημερία τού Βυζαντίου καί νά ενισχύσουν τήν επιρροή του στην Εύρώπη, πού βρισκόταν ακόμα σέ ύποανάπτυκτη κατάσταση. "Ο 'Ιουστινιανός, ώστόσο, καί οι διάδοχοί του δέν κατόρθωσαν νά αξιοποιήσουν αυτή τήν εξαιρετική ευκαιρία, εξαιτίας τών κακών διπλωματικών χειρισμών τους. "Ο ίδιος έδειξε νά υπερτιμά ιδιαίτερα τίς δυνατότητες τού δικού του έμπορίου καί νά ύποτιμά τό έμπορικό δυναμικό τών «βαρβάρων» μέ τούς όποιους συναλλασσόταν.

"Ετσι, μέ τό θάνατό του, ό 'Ιουστινιανός άφησε πίσω μιά αυτοκρατορία οικονομικά έξουθενωμένη καί εξαιρετικά έκτεθειμένη στην οικονομική καί στρατιωτική διείσδυση τών γειτόνων. Τά όλέθρια αποτελέσματα τής κακής ιουστινιανείας διαχείρισης αρχίζουν νά φαίνονται τόν επόμενο αιώνα, όταν οι Άραβες εισβάλλουν στίς ανατολικές έπαρχιες τής αυτοκρατορίας καί διακυβεύεται ή βυζαντινή ύπεροχή στη Μεσόγειο.

Μέ τήν κεραυνοβόλο εξάπλωση τών Άράβων τόν 7ο αιώνα σημειώνεται τό πρώτο σοβαρό πλήγμα στό έδαφικό status quo τού Βυζαντίου καί αρχίζει μιά μακροχρόνια περίοδος κρίσης πού θά κλείσει έπτά αιώνες άργότερα, μέ τήν πτώση τής αυτοκρατορίας.

"Η ναυτική παρακμή πρώτα τού Βυζαντίου καί στη συνέχεια τών Άράβων εξυπηρέτησε μέ τόν καλλίτερο τρόπο τά συμφέροντα τής ιταλικής Δύσης, οι κυριότεροι εκπρόσωποι τής όποιας ή-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ταν οι πόλεις 'Αμάφι, Πίζα, Γένοβα και Βενετία.

'Απ' όλες αυτές τις ναυτικές πόλεις ή πιό άκμαία και όνομαστή ήταν η Βενετία. 'Η πόλη των δόγηδων προετοίμασε την έξοδο της στον κόσμο του ναυτικού έμπορίου, βάσει ενός καλά μελετημένου και οργανωμένου οικονομικού προγράμματος.

Κατά τον ιστορικό J. Sottas τρεις ήταν οι στόχοι της Βενετίας:

— νά προσεγγίσει τα λιμάνια της 'Ανατολής, πηγή πολύτιμου εμπορευματού υλικού.

— Νά πληρώνει, όσο γινόταν φθηνότερα, το πέρασμα σ' αυτά τα λιμάνια.

— Νά έγγυάται την ασφάλεια των δρόμων που οδηγούσαν στα λιμάνια, εγκαθιδρύοντας σταθμούς και «σκάλες» που έλεγχε αυτή η ίδια.

'Η συνεχής και επίμονη διπλωματική κινητικότητα των 'Ενετών απέναντι στο Βυζάντιο κατέληξε σέ συμφωνία που διατυπώθηκε μέ τό αυτοκρατορικό «χρυσόβολο» του 1082.

'Η συμφωνία αυτή μεταξύ Βυζαντίου και Βενετίας έδινε τό δικαίωμα στην τελευταία νά άσκει τό έμπόριό της, άπαλλαγμένη τελωνειακών δασμών, σ' όλες τις παραθαλάσσιες πόλεις της αυτοκρατορίας. 'Επί πλέον παραχωρήθηκε στους 'Ενετούς έφοπλιστές και έμπορους μία όλόκληρη συνοικία στην Κωνσταντινούπολη, μέσα στην καρδιά δηλαδή του βυζαντινού έμπορίου.

'Ελέγχοντας, έτσι, προοδευτικά περισσότερο από τό ένα τρίτο της βυζαντινής αυτοκρατορίας, ή «βασίλισσα της 'Αδριατικής» έφτασε τόν 14ο αιώνα στό άπόγειο της δύναμης και της ευημερίας της σέ βάρος της μεγάλης ανταγωνιστικής της, της Γένοβας.

Καί ήρθε τό 1453. Οι 'Οθωμανοί καταλαμβάνουν την Κωνσταντινούπολη, στην συνέχεια εισβάλουν στην 'Ελλάδα. Για άλλη μία φορά ή έθνική ταυτότητα και ή ναυτική παράδοση των 'Ελλήνων βρίσκονται σέ κίνδυνο. Καί όμως, όπως σχολιάζει ή βυζαντινολόγος A. Vasiliev, μέσα στην έκφραση του έλληνικού πατριωτισμού του 14ου και 15ου αιώνα και μέσα στον ένθουσιασμό των 'Ελλήνων για τό ένδοξο παρελθόν τους, μπορεί κανείς νά ανακαλύψει έ-

ναν από τούς παράγοντες που όδήγησαν στη γέννηση της σύγχρονης 'Ελλάδας του 19ου αιώνα και μαζί της, συμπληρώνουμε έμεις, της σύγχρονης 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

'Η πτώση της Κωνσταντινούπολης σήμανε την άπαρχή τεσσάρων αιώνων δοκιμασιών και ταλαιπωριών για τόν 'Ελληνισμό. Οι 'Ελληνες ναυτικοί, από τις άρχές του 16ου αιώνα, περιορίστηκαν σέ ταξίδια στό έσωτερικό της 'Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Οι άπλές αυτές έπικοινωνίες κρατούσαν άκμαίο τό ναυτικό τους πάθος και διατηρούσαν τό πνεύμα της έθνικής ένότητας ανάμεσα στην ήπειρωτική 'Ελλάδα και τά νησιά.

Τό άυταρχικό καθεστώς της 'Οθωμανικής αυτοκρατορίας θά μπορούσε νά είχε καταδικάσει τούς 'Ελληνες νά μείνουν για πάντα περιορισμένοι στό στενό χώρο του έσωτερικού έμπορίου, άν μία σειρά από εύτυχεις συγκυρίες δέν είχαν ανατρέψει την πολιτική και οικονομική ισορροπία στην 'Ανατολή.

Στό πολιτικό πεδίο, ό 18ος αιώνας άφήνει νά διαφανούν καθαρά τά πρώτα σημάδια της εξασθένησης της όθωμανικής αυτοκρατορίας.

'Η γενική άποδιοργάνωση και άναρχία εύνόησε την μέχρι τότε παραγκωνισμένη έλληνική ιδιωτική πρωτοβουλία. Οι περιβόητοι Φαναριώτες που κατείχαν ύψηλές θέσεις και μέσα στην ιεραρχία του Ναυτικού του Σουλτάνου, είχαν την δυνατότητα νά παρέχουν προστασία στους ύπόδουλους συμπατριώτες τους και νά προετοιμάζουν τό έδαφος για την είσοδο των 'Ελλήνων στό κύκλωμα των διεθνών ναυτικών μεταφορών.

Πολλοί ήσαν οι παράγοντες που εύνόησαν αυτή την έλληνική ναυτική προσπάθεια:

— 'Η οικονομική και χρηματιστηριακή καταστροφή της όθωμανικής αυτοκρατορίας τόν 17ο αιώνα.

— Τό πλεόνασμα από την παραγωγή άγροτικών προϊόντων στα Βαλκάνια, που συνέπεσε μέ την αύξημένη ζήτηση τους στη Δύση.

— 'Η θέση της 'Ελλάδας στό σταυρόδρομο δύο αγορών που βρίσκονταν σέ ταχύρρυθμη ανάπτυξη, την έκανε έναν έξαιρετικό κόμβο του διαμετακομιστι-

κού έμπορίου δημητριακών.

— Σημαντικό ρόλο έπαιξε επίσης ή έλληνική πειρατεία.

Τόν 18ο αιώνα τά πλοία είχαν ανάγκη από ίκανά και θαρραλέα πληρώματα, πολύ περισσότερο μάλλον που τό ίστιοφόρο πλοίο είχε πάρει όριστικά πιά την θέση του κωπήλατου στην ναυσιπλοία. Στην 'Ελλάδα υπήρχαν τέτοιοι άνδρες: ήσαν οι «λεβέντες» που δούλευαν στον τουρκικό στόλο. Κάθε νησί ήταν ύποχρεωμένο νά συνεισφέρει τήν αναλογία του σέ πλοία και σέ άνδρες νέους, που νά ύπηρετούν για ένα χρόνο στα πολεμικά πλοία του Σουλτάνου. Αυτοί οι άνδρες εξέλισσονταν σέ θαυμάσιους ναύτες και πολεμιστές και γύριζαν στην πατρίδα τους έτοιμοι ν' αναλάβουν ύπηρεσία στό έμπορικό ναυτικό του νησιού τους. Αυτή ή άνεξάντλητη πηγή έμπειρων πληρωμάτων τόνωσε ιδιαίτερα την έλληνική έμπορική ναυτιλία στό ξεκίνημά της και ένίσχυσε άργότερα τόν άγώνα του 1821. Οι Τούρκοι έτοιμάζαν, λοιπόν, χωρίς νά τό θέλουν, μία φοβερή δύναμη κρούσης που γύρισε τελικά έναντιόν τους.

Στίς άρχές του 18ου αιώνα όλόκληρο σχεδόν τό έμπόριο του Αιγαίου είχε περάσει στα χέρια των 'Ελλήνων. Οι πρώτες εταιρίες που έσπασαν τό ξένο μονοπώλιο στην 'Ανατολή ήταν οι εταιρίες των δυτικών άκτών της 'Ελλάδας. 'Η εύκολη έπικοινωνία μέ την 'Ιταλία εύνοούσε περισσότερο τά έλαφράς χωρητικότητας άκτοπλοϊκά έλληνικά πλοία.

'Η «έπίθεση» άρχισε μέ τή βαθμιαία διείσδυση των 'Ελλήνων μεγαλεμπόρων στον κύκλο των ξένων ναυτικών εταιριών, είτε μέ τή μσρφή συμμετοχής τους στις επενδύσεις, είτε μέ την αντιπροσώπευση των συμφερόντων τους στην 'Ελλάδα. Μέχρι που ήρθε κάποια στιγμή που οι 'Ελληνες έμποροι ήταν πιά σέ θέση νά ιδρύσουν τις δικές τους εταιρίες μεταφορών και νά διαχειρίζονται μόνοι τους τά πλοία τους. Αυτή ή καθετοποίηση του έλληνικού εξαγωγικού έμπορίου και τό χαμηλό επιχειρησιακό κόστος των έλληνικών έμπορικών πλοίων έδωσαν τή δυνατότητα στους έφοπλιστές - έμπόρους νά συντρίψουν μέσα σέ λίγα χρόνια τή δύναμη των Δυτικοευρωπαίων στην 'Αδριατική. Τό Γα-

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

λαξείδι και τό Μεσολόγγι, οι δύο αυτές πόλεις του Κορινθιακού δέχονταν τον μεγαλύτερο όγκο των ελληνικών εξαγωγικών προϊόντων.

Την πρώτη θέση στις εξαγωγές την είχε τό σιτάρι, τόσο χάρη στην ποιότητά του, όσο και εξαιτίας του κερδοσκοπικού χαρακτήρα της διανομής του.

Η ελληνική εξοδος από τις όθωμανικές θάλασσες δημιούργησε όξυτάτα προβλήματα εθνικότητας για τά ελληνικά πλοία. Οι ύπόδουλοι Έλληνες ναυτικοί δέν μπορούσαν νά ύψώσουν τουρκική σημαία στά πλοία τους και στή θέση της ύψωναν μία ειδική σημαία διακριτικού χαρακτήρα, της «σημαία των ραγιάδων». Η σημαία αυτή όμως δυσκόλευσε τίς έμπορικέσ συναλλαγές μέ τά χριστιανικά κράτη της Δύσης διότι προκαλούσε τούς χριστιανούς πειρατές πού χτυπούσαν άνελέητα και άνεξέλεγκτα κάθε όθωμανικό πλοίο. Για νά μωρέσουν νά άντιμετωπίσουν όλες αυτές τίς άντιξοότητες, οι Έλληνες έφοπλιστές άναγκάστηκαν νά καταφύγουν σέ ξένες σημαίες όπως της Άγγλίας και των Μεσογειακών χωρών πού τούς επέτρεπαν νά ταξιδεύουν έλεύθερα στή Μεσόγειο και νά συναγωνίζονται επί ίσοις όροις τό έμπορικό ναυτικό των χωρών της Δύσης. Λίγα χρόνια μετά τή συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) πού σήμανε τό άνοιγμα των λιμανιών του Αιγαίου στό ρωσικό έμπορικό ναυτικό, στίς «σημαίες εύκαιρίας» των Έλλήνων προστέθηκε και ή ρωσική.

Η Γαλλική επανάσταση του 1789 και οι ναπολεόντιοι πόλεμοι στή συνέχεια, έβαλαν τέλος στά γαλλικά και άγγλικά σχέδια γύρω από τό έμπόριο της Άνατολής. Άδιαφιλονίκητοι πλέον κυρίαρχοι των βαλκανικών, ρωσικών και αϊγυπτιακών άγορών, οι Έλληνες στράφη-

καν και στό παράνομο έμπόριο σιταριού άφού ό άγγλικός ναυτικός άποκλεισμός είχε διακόψει κάθε έμπορική επικοινωνία της Γαλλίας μέ τούς προμηθευτές σιταριού της Άνατολής.

Τήν εποχή αυτή, τρία νησιά του Αιγαίου, ή Ύδρα, οι Σπέτσες και τά Ψαρά, έπαιξαν πρωταγωνιστικό ρόλο. Έξαιρετικά φτωχά σέ φυσικούς πόρους, τά τρία νησιά δέν ήταν δυνατόν νά βασιστούν σέ τίποτα άλλο παρά στίς προσπάθειές πού τούς άνοιγε ή θάλασσα και τό έμπόριο. Η ναυπήγηση των πρώτων ιστιοφόρων τούς έγινε κατορθωτή μέ τή συμβολή πολλών ενδιαφερομένων μερών, βάσει της άρχής της συνιδιοκτησίας. Οι συνιδιοκτήτες (έφοπλιστές, προμηθευτές ύλικών ναυπήγησης, έμποροι, αλλά και τό σύνολο των πληρωμάτων άκόμη) είχαν ό καθένας μερίδιο από τά μελλοντικά κέρδη της εταιρίας, άνάλογα μέ τό ύψος της άρχικής τους συνεισφοράς. Η μεταφορά και ή πώληση του φορτίου για λογαριασμό των ιδίων των ιδιοκτητών του πλοίου, ή περιβόητη «σερμαγιά» ήταν ένα σύστημα πολύ συνηθισμένο άνάμεσα στους Έλληνες έφοπλιστές της εποχής.

Η δυναμική τριάδα Ύδρα-Σπέτσες-Ψαρά κατόρθωσε νά συγκεντρώσει τόσον πλοΐτο πού ή οικονομική και δημογραφική όψη των νησιών μεταμορφώθηκε εκ βάθρων. Μερικά χρόνια πριν τήν Επανάσταση ή Ύδρα αριθμούσε πάνω από 15.000 κατοίκους, οι Σπέτσες 8.000 και τά Ψαρά 7.000 κατοίκους, ενώ τον 15ο αιώνα ήταν νησιά σχεδόν άκατοίκητα.

Όταν τό 1821 οι Έλληνες ξεσηκώθηκαν, τά πλοία των ελληνικών γραμμών εγκατέλειψαν κάθε έμπορική δραστηριότητα για νά μετατραποΐν σέ έναν άρτια εξοπλισμένο και επανδρωμένο

πολεμικό στόλο. Η ναυτική Έλλάδα όπως και ή ήπειρωτική δέχτηκε κι αυτή τίς καταστροφικές συνέπειες του έθνικού ξεσηκωμού. Έκτός από άνθρώπινες ζωές, οι κοινότητες των ελληνικών νησιών θυσίασαν στό βωμό της έλευθερίας τούς καρπούς μιάς έμπορικής προσπάθειας τόσων χρόνων. Από τίς εκατοντάδες έμπορικά πλοία πού μετατράπηκαν σέ πολεμικά, μόνο 50 διασώθηκαν από τήν έξολοθρευτική μανία του φλεγόμενου Αιγαίου.

Παρά τήν έντονη παρουσία των έμπορικών στόλων της Άγγλίας, της Γαλλίας, της Αυστρίας και της Ιταλίας, οι πρώτοι μετεπαναστατικοί Έλληνες έφοπλιστές κατόρθωσαν ν' αύξήσουν τίς μονάδες τους, χάρη στην τόσο γνωστή και οικεία τους τακτική της συνεταϊριστικής διαχείρισης και τήν εφαρμογή της «σερμαγιάς». Η συμπαράσταση έξ άλλου, των έμπόρων της «διασποράς» υπήρξε ζωτικής σημασίας, γιατί χωρίς αυτήν δέν θά ήταν δυνατή καμμία έπαφή μέ τά μεγάλα κέντρα του έξωτερικού.

Τότε αναπτύχθηκε ή Σύρος πού είχε μείνει άνέπαφη στή διάρκεια της Επανάστασης. Τό μεταναστευτικό ρεύμα από τήν ύπόδουλη Έλλάδα, κυρίως από τή Χίο, τά Ψαρά και τήν Κάσσο, μετέτρεψε τήν Σύρο σέ εξαιρετική βάση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και θαυμάσιο ναυπηγικό κέντρο. Ένα δεύτερο μεταναστευτικό ρεύμα εγκαταστάθηκε στό λησμονημένο λιμάνι του Πειραιά, πού έγινε έτσι τό επίσημο επίνειο της νέας πρωτεύουσας της Έλλάδας, της Αθήνας.

Δύο δεκαετίες μετά τήν εμφάνιση του άτμου τό 1806, και όσο ή ήπειρωτική Έλλάδα ζούσε άκόμα μέσα στην πιό μαύρη δυστυχία, ή ναυτική Έλλάδα εί-

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

χε κιόλας βρεί το δρόμο της προόδου. Ο Έλληνικός ναυτιλιακός κόσμος υποδέχτηκε στην αρχή με μεγάλη δυσπιστία τα πρώτα ατμόπλοια, κυρίως στα παραδοσιακά κέντρα, όπου έτρεφαν ιδιαίτερη εκτίμηση για τα μεγάλα ιστιοφόρα με τις κομψές γραμμές, που κατ' αποκλειστικότητα έδω και τόσα χρόνια είχαν αναλάβει όλες τις θαλάσσιες μεταφορές. Θύματα του πάθους τους για τα ιστιοφόρα, πολλοί Έλληνες έφοπλιστές, κυρίως οι Γαλαξειδιώτες, πλήρωσαν πολύ ακριβά την έλλειψη οξυυδρείας που έδειξαν.

Τό πρώτο ελληνικό έμπορικό ατμόπλοιο κυκλοφόρησε μόλις τό 1870, γεγονός που αποδεικνύει την άναποφασιστικότητα των Έλλήνων έφοπλιστών ν' ανανεώσουν και νά έκσυγχρονίσουν τόν στόλο τους.

Από τό 1887 όμως ή παρακμή του ιστιοφόρου άρχισε νά γίνεται όλο και πιό αισθητή. Η πλειονότητα των Έλλήνων έφοπλιστών μπόρεσε τελικά νά αποδεσμευτεί από τις προκαταλήψεις της και άρχισε νά κάνει μαζικές παραγγελίες σέ ατμόπλοια. Ο πόλεμος των Μπόερς (1899-1902) στη Νότια Αφρική υποβοήθησε την πρώτη ελληνική έξορμηση εκτός Μεσογείου.

Μέ τη ναυτιλιακή κρίση που ακολούθησε πολλοί Έλληνες έφοπλιστές, κυρίως οι πιό εύκατάστατοι, άγόρασαν πολυάριθμα πλοία από τό έξωτερικό σέ τιμές έξαιρετικά χαμηλές. Τήν τακτική αυτή ακολούθησαν μέ μεγάλη επιτυχία οι ομάδες των έφοπλιστών της Σύρου, Χίου, Ανδρου και Οίνουσών.

Μιά νέα εποχή έμπορικής άκμης άρχίζει τότε, που όμως αλλοίμονο, θά διαρκέσει πολύ λίγο, γιατί τό 1914 ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος θά βάλει σέ δοκιμασία όλόκληρη τή δομή της παγκόσμιας έμπορικής ναυτιλίας. Μεταξύ του 1914 και 1919 τό ελληνικό έμπορικό ναυτικό έχασε πάνω από τό 55% των πλοίων του. Τούτο όφείλεται τόσο στις απώλειες από έχθροπραξίες όσο και στις μαζικές πωλήσεις ελληνικών πλοίων σέ ξένους.

Μέ την άνακωχή του 1918 οι Έλληνες έφοπλιστές άναδιοργανώνουν τό στόλο τους και ξεκινούν πάλι για τήν κατάκτηση των θαλασσίων δρόμων. Η διεθνής συγκυρία ήταν ευνοϊκή για αυτούς: Η άνάγκη πρώτων ύλων για τήν

άνοικοδόμηση της κατεστραμμένης Ευρώπης και ή άνεπάρκεια ναυτιλιακών μέσων μεταφοράς, δεδομένου ότι ένας σημαντικός αριθμός πλοίων είχε καταστραφεί στη διάρκεια του πολέμου. Οι δύο αυτοί παράγοντες έδωσαν νέα ζωή στις ναυλαγορές και στις αγορές πλοίων.

Στή διάρκεια της μεγάλης κρίσης της δεκαετίας του '30 οι Έλληνες έφοπλιστές βρέθηκαν σέ πολύ άσχημη μοίρα μέ αποτέλεσμα τό 1932, τό 43% του τοννάζ των ελληνόκτητων πλοίων νά άναγκαστή νά περάσει σέ παροπλισμό. Τήν βαθμιαία άνάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας μετά τά μέσα της δεκαετίας ήλθε νά διακόψει ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος μέ όλες τις καταστρεπτικές του συνέπειες.

Τό 1945, σχεδόν τό 75% των πλοίων είχε χαθεί. Επί πλέον τό 20% των πληρωμάτων στα έμπορικά πλοία χάθηκε στη διάρκεια της παγκόσμιας σύρραξης. Τά τόσο τραγικά αυτά ποσοστά, ήσαν τά ύψηλότερα άνάμεσα στις χώρες που πήραν μέρος στις ναυτικές επιχειρήσεις των Συμμάχων.

Μέ την άποκατάσταση της ειρήνης, ξεκίνησε τό άνοικοδομητικό έργο στην Ευρώπη που είχε σάν έπακόλουθο τήν έντατική κινητοποίηση στον τομέα των μεταφορών. Στο προσκλητήριο της διεθνούς έμπορικής ναυτιλίας οι Έλληνες έφοπλιστές έδωσαν τό «παρών» τους μέ τις ελάχιστες μονάδες που είχαν διασωθεί από τή λαίλαπα του πολέμου. Η εικόνα του ότι, είχε άπομείνει και οι μη δαμινές άποζημιώσεις σέ σχέση μέ ότι, είχε χαθεί έδιναν τήν έντύπωση πώς ή ελληνική έμπορική ναυτιλία θα έγκατέλειπε όριστικά τούτη τή φορά, τόν διεθνή στίβο.

Όστόσο, τό 1946 παρουσιάστηκε μία έξαιρετική εύκαιρία. Η άμερικανική κυβέρνηση άποφάσισε τότε νά πουλήσει 4500 κρατικά φορτηγά πλοία «liberties» σέ πολύ συμφέρουσες τιμές. Οι Έλληνες έφοπλιστές κατόρθωσαν μέ τή μεσολάβηση της κυβέρνησης, νά αγοράσουν 100 βάζοντας έτσι τις βάσεις ενός νέου έμπορικού στόλου. Έκτοτε οι Έλληνες άντιμετώπισαν μέ σύνεση και διορατικότητα τις κυκλικές διακυμάνσεις των ναύλων μέ αποτέλεσμα ο έμπορικός στόλος τους νά καταλαμβάνει σήμερα τήν πρώτη θέση άνάμεσα στις άλλ-

λες παραδοσιακές χώρες (Ιαπωνία, ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία κ.α) ξεπερνώντας σέ αριθμό τά 2500 πλοία και σέ μεταφορική ικανότητα τους 85 έκατομμύρια τόννους.

Η Έλληνική σημαία κυματίζει σήμερα σέ όλα τά μήκη και τά πλάτη της Υφλίου, κομίζοντας στους λαούς τό άνεπανάληπτο μήνυμα του έπιχειρηματικού δαιμονίου μιάς κατ' έξοχήν ναυτικής Φυλής και της Έλληνικής ναυτοσύνης.

Απ' όσα είπαμε, εύκολα καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι οι Έλληνες δέν γεννήθηκαν «ναυτικοί». Οι άνάγκες και οι γεωγραφικές συνθήκες της χώρας τους ώθησαν προς τή θάλασσα. Τά δύο αυτά καθοριστικά στοιχεία σημάδεψαν βαθιά τήν ελληνική ψυχή και τήν έκαναν νά ξεχωρίζει από τήν ψυχή των στεριανών λαών.

Ο ναυτικός λαός, βρίσκεται πάντοτε άντιμέτωπος μέ τή θάλασσα. Η θάλασσα είναι μιά πρόκληση και ή έλξη της είναι άκαταμάχητη. Η διεύρυνση του έμπορικού, πολιτιστικού και στρατιωτικού όρίζοντα, μέσα από θαλάσσιες έπικοινωνίες, είναι τέτοια, που ο ναυτικός λαός άναπτύσσει μέ καταπληκτική ταχύτητα τό πνεύμα του και έμπλουτίζει τις γνώσεις του. Η χαρά της γνώσης και της περιπέτειας τόν ώθει σέ νέες κατακτήσεις και νέες σχέσεις πολύ πιό μακρινές από τις στενές σχέσεις που άναπτύσσουν οι στεριανοί μέ τους γείτονές τους. Έτσι γεννήθηκε και άναπτύχθηκε τό περιβόητο «έλληνικό ναυτικό δαιμόνιο» που μέχρι τις μέρες μας κυριαρχεί στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Οι ρίζες του είναι τόσο βαθιές που ο ελληνικός λαός όχι μόνο δέν έχασε διά μέσου των αιώνων τή ναυτική του ταυτότητα, αλλά ούτε καν αλλοιώθηκε αυτή ή ταυτότητα, παρόλους τούς πολέμους, τις είσβολές και τις κατακτήσεις που άντιμετώπισε από τότε που άνιχνεύεται ή αρχή της ύπαρξης του. Οι έστίες της ελληνικής ναυτικής παράδοσης βρίσκονται κυρίως μέσα στο νησιωτικό χώρο, και οι φορείς αυτής της παράδοσης είναι οι οίκογένειες των έφοπλιστών και των ναυτικών που παρέδιδαν και θά παραδίδουν από γενιά σέ γενιά τή σπιθαμή της ελληνικής ψυχής.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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



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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΤΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

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

Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Η πρόσφατη κάμψη κινήσεως σε όλους τους τομείς. Η εκβάθυνση και η διαπλάτυνση. Κύριος μοχλός το πετρέλαιο. Οι διαφορές μεταξύ των κατευθύνσεων northbound και southbound. Τα ξηρά φορτία και η κίνησή τους. Τα μπάλκ κάρριερς, τα κοντέινερ και τα αυτοκινητοφόρα. Οι εισπράξεις της διώρυγας κατά το 1987.

Από καιρό τώρα η διώρυγα του Σουέζ παρουσιάζει μία κάμψη της κινήσεώς της που δεν παύει ν' ανησυχεί τους υπεύθυνους. Από το 1969 που άνοιξε για τη διεθνή ναυτιλία είναι αλήθεια πως πέρασε από πολλές μεταπτώσεις και περιπέτειες, των οποίων και η απλή αναφορά οδηγεί στο συμπέρασμα πως και η σημερινή μειωτική κατάσταση πρέπει να θεωρείται σχετική και όχι απόλυτη.

Το ρεκόρ της κινήσεως της η διώρυγα το γνώρισε το 1984 με 263,7 εκατ. τον. που ξεπέρασαν κατά 8% το προηγούμενο ρεκόρ των 241,9 εκατ. τον. του έτους 1966. Τον Ιούνιο του 1967 ο πόλεμος των έξι ημερών μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ στέρησε τη διεθνή ναυτιλία από μία πολύτιμη θαλάσσια οδό που χρειάστηκαν όκτο ολόκληρα χρόνια για να ξαναλειτουργήσει τον Ιούνιο του 1975. Όταν όμως η επικοινωνία αποκαταστάθηκε, οι υπεύθυνοι και αρμόδιοι βρέθηκαν μπροστά σε μία έντελως νέα και διαφορετική κατάσταση και πρέπει να θεωρήσουμε βέβαιο ότι η πραγματική ανάκαμψη δεν άρχισε παρά το 1980, αφού ένα κολοσσιαίο πρόγραμμα βελτιώσεως έφερε το βάθος της διώρυγας από τα 39 στα 53 πόδια, που επέτρεψαν τη διέλευση πλοίων της τάξεως των 125-150 χιλιάδων τόννων με πλήρες φορτίο ή και ακόμα μεγαλύτερων μονάδων κενών ή ημιέμφορτων κυρίως προς τη νότια κατεύθυνση. Ήταν η εποχή που κατέκτησε το ρεκόρ το γιγαντιαίο πετρελαιοφόρο «Ελλάς Φώς» των 554.974 τον. d.w. το οποίο πέρασε τη διώρυγα στις 26 Μαΐου του 1986.

Το σχέδιο μιας περαιτέρω εκβάθυνσεως σε 67 πόδια που θα επιτρέψει το διάπλου σε εμπορτα πλοία των 250 χιλιάδων τον. d.w. εμφανίζεται κατά και

ρούς στο προσκήνιο, αλλά η διεύθυνση της διώρυγας είναι πολύ διστακτική λόγω της αβεβαιότητας που κρατεί στον πετρελαιοικό τομέα. Στο μεταξύ με δική της μέσα πέτυχε να διαπλάτυνει το κανάλι κατά 50 μέτρα, χάρη στα οποία η δυναμικότητα της διώρυγας ανήλθε σε 78 ημερήσιες διελεύσεις έναντι των 67 του 1983. Έτσι και τα πιο μεγάλα εν ενεργεία δεξαμενόπλοια μπορούν σήμερα να περάσουν Σουέζ, το δε σχετικό ρεκόρ κατέχει από πέρσι το «Eso Atlantic» με πλάτος 70. μ.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα πετρέλαια αποτέλεσαν τον κύριο μοχλό της κινήσεως της διώρυγας στην εικοσαετία 1940 - 1960, στη διάρκεια της οποίας τα πετρελαιοφόρα πέρασαν από το 38% του συνόλου των διελθόντων πλοίων στο 72,6% και μάλιστα σε πείσμα της εν τω μεταξύ ενισχύσεως της όδου διά του Ακρωτηρίου. Έτσι το 1966 επί συνόλου 241.893.000 τόννων τα πετρελαιοειδή ανέρχονταν σε 175.671.000 τον. ενώ όλα τα άλλα εμπορεύματα σε 66.222.000 τον. Έκτοτε όμως η διαφορά αυτή δεν διατηρήθηκε και το μέν 1976 επί συνόλου 117.653.000 τον. τα πετρέλαια κάλυψαν μόνο 34 εκατ. τον. ενώ τα άλλα εμπορεύματα 84 εκατ. τον., το δε 1986 επί συνόλου 262.452.000 τον. τα πετρέλαια κάλυψαν τα 105 εκατ. τον. τα δε λοιπά εμπορεύματα τα 157 εκατ. τον.

Πρέπει πάντως να υπογραμμισθεί η βασική διαφορά μεταξύ των δύο κατευθύνσεων, της προς νότον (από Μεσόγειο προς Έρυθρά — Southbound) και της προς Βορράν (από Έρυθρά προς Μεσόγειο-Northbound). Έδω οι αναλογίες είναι διαφορετικές, γιατί ενώ στη βόρεια κατεύθυνση τα πετρελαιοειδή είναι σχεδόν επταπλάσια της νότιας κατεύθυνσης στα άλλα εμπορεύματα οι

δύο κατευθύνσεις σχεδόν ισοφαρίζονται. Έτσι το 1986, όποτε τα πετρελαιοειδή που πέρασαν τη διώρυγα ανήλθαν, όπως είπαμε, σε 105 εκατ. τον. η ποσότητα των διακινηθέντων στη βόρεια κατεύθυνση έφθασε τα 42 εκατ. τον. ενώ στη νότια κατεύθυνση μόνον τα 12,7 εκατ. τον. Μία περαιτέρω υποδιαίρεση δείχνει πως από τα πετρελαιοειδή στη μέν βόρεια κατεύθυνση κυριαρχεί το ακάθαρτο πετρέλαιο ενώ στη νότια κατεύθυνση κυριαρχούν τα διυλισμένα και τα αέρια. Μετά το 1975 η πετρελαιοειδή διακίνηση δεν φαίνεται να ξαναβρήκε την παλιά της ακμή τόσο λόγω του συναγωνισμού της περιφερειακής οδού του Ακρωτηρίου όσο και του πετρελαιοαγωγού SUMMED που συνδέει από το 1977 τα καινούργια λιμάνια της Sukh-und στην Έρυθρά με το Sidi Kerir κοντά στην Άλεξάνδρεια.

Ακόμα βασικότερες είναι οι μεταβολές που σημειώνονται στα ξηρά φορτία: 13,5 εκατ. το 1946, 33 το 1956, 66 το 1966, 85 το 1976 και 157 το 1986, με ρεκόρ τα 166 εκατ. του 1984. Έδω η νότια φορά είναι παραδοσιακά πλεονεκτική έστω κι αν τον τελευταίο καιρό ο ρυθμός είναι βραδύτερος, πράγμα που πρέπει να αποδοθεί κατά κύριο λόγο στη μείωση των αποστολών τσιμέντου προς τη Μ. Ανατολή που μέσα στα τρία χρόνια έπεσαν από 13 σε 4 εκατ. τόννους. Βασικά αντίθετη είναι η αδιάπτωτη αύξηση του προς βορράν ρεύματος των ξηρών φορτίων που έφθασαν τα 73 εκατομ. τον. το 1986 και αποτελούν τον άψευδη δείκτη της αυξουσας διεύθυνσης που υφίστανται οι αγορές μας από τα εμπορεύματα που έρχονται πέρα απ' το Σουέζ και κυρίως από τα ημικατεργασμένα και βιομηχανοποιημένα προϊόντα προελεύσεως Απω Ανατολής. Είναι βέβαιο

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.

πάντως πώς ο ρόλος των ξηρών φορτίων στη ζωογόνωση της διώρυγας δεν είναι διόλου άμελητος. Κυρίως στην προς βορρά κατεύθυνση όπου οι γαιάνθρακες έφτασαν τα 6,6 εκατ. τον. τα μεταλλεύματα τα 101, τα λιπάσματα τα 3,2, τα δημητριακά τα 7,2 κλπ. Στην προς νότο κατεύθυνση ή συμβολή τους είναι ασφαλώς πιο περιορισμένη, αν και όρισμένα φορτία, όπως τα λιπάσματα, τα δημητριακά και τα μεταλλουργικά προϊόντα δεν είναι καθόλου εύκαταφρόνητα.

Οι εξαμηνιαίες αναφορές κινήσεως είναι ένδεικτικές των προσφάτων εξελίξεων στη συχνότητα απασχολήσεως της διώρυγας. Στην πρώτη εξαμηνιαία του 1987 όλοι οι δείκτες είναι χαμηλοί, τόσο ως προς τον αριθμό των διελεύσεων (8.596 έναντι 9.371 της αντίστοιχης περιόδου του 1986) όσο και ως προς το σύνολο των διελθόντων εμπορευμάτων (133 εκατ. έναντι 142). Μπορούμε επομένως να μιλήσουμε για καθαρή ύφεση αν μη και για κρίση, δεδομένου ότι η διαφορά μεταξύ των δύο κατευθύνσεων είναι μεγάλη. Κατά το έξιμηνο, ή προς νότον φορά συνέχισε να αυξάνει με κέρδος 3,6 εκατ. τον. (ποσοστό 7,6%) ενώ αντίθετα ή προς βορράν παρουσίασε έλλειμμα 12,8 εκατ. τον. (ποσοστό 14,9%). Το έλλειμμα αυτό οφείλεται ά-

κριβώς στη μείωση της κινήσεως του πετρελαίου στην κατεύθυνση αυτή, ενώ ή ροή των ξηρών φορτίων παρέμεινε σταθερή. Πράγμα που σημαίνει ότι το φαινόμενο πρέπει να θεωρηθεί συγκυριακό έφόσον ή κίνηση των πετρελαίων επηρεάσθηκε περισσότερο από τα άλλα φορτία λόγω των διακυμάνσεων της αγοράς.

Έν όψει της άσταθειας που παρουσιάζει ή κίνηση των πετρελαίων διερωτάται κανείς αν οι υπεύθυνοι της διώρυγας θά είχαν συμφέρον να στραφούν προς τους άλλους πελάτες, δίνοντας μεγαλύτερη σημασία στην ποιότητα παρά στην ποσότητα της κινήσεως. Η απάντηση μπορεί να είναι καταφατική αν σκεφθεί κανείς την κατά τό 1987 έφαρμοσθείσα μείωση των τιμολογίων για τα μεγάλα μπάλκ κάρριερς με σκοπό να τα αποτρέψουν από την όδο του 'Ακρωτηρίου. Άλλη πελατεία έπιλογής αποτελούν τα πλοία - κοντέινερς των οποίων ο αριθμός από τα 417 του 1976 πέρασε στα 1926 τό 1981 και στα 2.468 τό 1988, ενώ τό μέσο τοννάζ τους ανήλθε αντίστοιχα από τους 11.900 τόννους στους 20.300 και στους 22.700 τον.δ.ω.. Γεγονός που αντιστοιχεί σε θεματική αύξηση του συνολικού τοννάζ των διελθόντων πλοίων της κατηγορίας αυτής. Μιά τρίτη έπιλογή αποτελούν τα πλοία και

κυρίως τα αυτοκινητοφόρα, που διεξάγουν τις θαλάσσιες μεταφορές του γύρου του κόσμου, χρησιμοποιώντας και τό άλλο μεγάλο έργο της μεγαλοφυΐας του Φερδινάνδου Λεσσέψ, τή διώρυγα του Παναμά. Η κυκλοφορία τους με δυτική κατεύθυνση (westbound) εξασφαλίζει τή σύνδεση της 'Απω 'Ανατολής με την Εύρώπη και στη συνέχεια με τή Β. 'Αμερική, από όπου έπιστρέφουν στην άφετηρία τους για να ξαναρχίσουν τό γύρο του κόσμου.

Τέλος κατά τις δηλώσεις της Διευθύνσεως της διώρυγας του Σουέζ, τό σύνολο των εισπράξεων της ανήλθε τό 1987 σε 1.220 εκατ. δολλ. ήτοι κατά 115 εκατ. ανώτερες του προηγούμενου έτους (ποσοστό 10,4%). Υπενθυμίζεται ότι τα δικαιώματα διελεύσεως ύπολογίζονται από τον 'Ιούνιο του 1975 βάσει ενός κανίστρου νομισμάτων στό όποιο τό δολλάριο μετέχει κατά 42%, τό μάρκο κατά 19%, και ή λίρα, τό γιέν και τό φράγκο ανά 13%. Μολοντί δέ ή μεταβολή της ισοτιμίας του δολλαρίου (τό όποιο έχασε περίπου 20% της συναλλακτικής του αξίας στη διάρκεια του 1987) καθιστά σχετικά τα αποτελέσματα αυτά, ωστόσο είναι φανερό ότι δεν παύουν να θεωρούνται και να είναι ικανοποιητικά.

Ε.Σ.

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η κατάσταση του στόλου

Την 1^η Απριλίου του 1988 ο έμπορος στόλος των Ηνωμένων Πολιτειών περιελάμβανε 699 πλοία 25,6 εκατομ. τον. από τα οποία τα 437 πλοία, 21 εκατ. τον. d.w. ανήκουν σε ιδιωτικά συμφέροντα, ενώ τα 262 πλοία 4,5 εκατ. τον. d.w. αποτελούν τον κρατικό στόλο. Έξάλλου 88 πλοία ανήκοντα σε ιδιώτες βρίσκονται σε υπηρεσία στις Μεγάλες Λίμνες. Την 1^η Απριλίου δεν υπήρχε κανένα μεγάλο πλοίο υπό κατασκευή ή υπό παραγγελία στις Ηνωμένες Πολιτείες.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ναυπηγήσεις για την BP

Την πρόθεσή της να ναυπηγήσει τρία χημικά δεξαμενόπλοια μεσαίου μεγέθους στα ναυπηγεία της Μιτσουμπισί Χέβυ Ινταστρίες γνωστοποίησε η Βρετανική εταιρία πετρελαίου BP Shipping. Τα πλοία θα είναι του βασικού τύπου της ΜΗΙ, των 40.000 τον. d.w. με τις απαραίτητες τροποποιήσεις που ζητούν οι πλοιοκτήτες, ώστε να είναι ικανά να μεταφέρουν πολλαπλών ειδών καθαρά προϊόντα και θα παραδοθούν μέχρι το τέλος του 1990. Η προσφορά της ΜΗΙ ήταν η περισσότερο οικονομικά αποδοτική από τις προσφορές που είχαν υποβάλει οι εταιρίες Νίππον Κόκαν της Ιαπωνίας και Νταέ-γου της Νότιας Κορέας. Σήμερα η BP διαχειρίζεται ένα στόλο 24 δεξαμενοπλοίων, ηλικίας από 5-23 ετών.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ναυπηγήσεις Ίνδικων Δεξαμενοπλοίων

Μεγάλη παραγγελία αξίας 100 εκατ. δολ. λαρίων κέρδισαν τα Ισπανικά ναυπηγεία Astilleros Espanoles, από την κρατική ναυτιλιακή εταιρία της Ινδίας SCI για την ναυπήγηση τριών δεξαμενοπλοίων μεταφοράς φωσφορικού οξέος και χημικών προϊόντων. Για την ανάθεση της παραγγελίας ανταγωνίστηκαν ναυπηγεία της Εύρωπης, της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας, που ήταν και από τα πλέον σίγουρα για την τελική ανάθεση καθώς έχουν κατασκευάσει αρκετά πλοία για την Ινδική εταιρία. Τελικά το ναυπηγείο που κέρδισε την παραγγελία ήταν η ναυπηγική μονάδα Sestao του Μπιλμπάο, το οποίο έχει ήδη αρκετές άλλες παραγγελίες στο καρνέ του. Η Ινδική παραγγελία αποτελείται από τρία δεξαμενόπλοια των 30.800 τον. d.w. μεταφορικής ικανότητας 19.200 κυβ. μέτρων, μήκους 165 μ. και θα εφοδιασθούν με μηχανές MAN-B & W ισχύος 12.560 BHP που θα προσδίδουν στο σκάφος ταχύτητα 15 κόμβων. Τα πλοία θα φέρουν την κλάση του Νορβηγικού νηογνώμονα και Ινδική σημαία και θα δρομολογηθούν στην μεταφορά χημικών προϊόντων για την βιομηχανία λιπασμάτων της Ινδίας.

Άλλες παραγγελίες των Ισπανικών ναυπηγείων περιλαμβάνουν δύο δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων για τη Σουηδική εταιρία Laurin Maritime και τέσσερα παρόμοια σκάφη μεταφορικής ικανότητας 10.200 τον. φωσφορικού οξέος για λογαριασμό της Σοβιετικής Ένωσης καθώς και δύο μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταφοράς

αργού για την εταιρία Knutsen του Χώκ-σουντ.

ΙΣΡΑΗΛ

Παραγγελία πολεμικών

Τό Υπουργείο Άμυνας επέλεξε το αμερικανικό ναυπηγείο Ingall Shipbuilding Inc. για την κατασκευή τριών κορβेटών και δύο υποβρυχίων. Οι τρεις κορβέτες θα είναι τύπου SAAR-5 ισραηλινού σχεδιασμού. Το ναυπηγείο Ingall θα υπομισθώσει τη ναυπήγηση των δύο υποβρυχίων τύπου Ντόλφιν σε γερμανικό ναυπηγείο, δεδομένου ότι το Πεντάγωνο δεν επιτρέπει για λόγους εθνικής ασφαλείας την ναυπήγηση υποβρυχίων για ξένες χώρες.

Τό συμβόλαιο θα υπογραφεί εντός του Οκτωβρίου και υπολογίζεται να ανέλθει σε 1,21 δισεκατ. δολλάρια, ή δε χρηματοδοτήσή του θα γίνει από τις αμερικανικές πιστώσεις της στρατιωτικής βοήθειας ξένων χωρών. Με ιδιαίτερη συμφωνία θα ρυθμιστεί η υπό της Ισραηλινής κυβέρνησης καταβολή του ποσού στο γερμανικό ναυπηγείο το οποίο δεν έχει ακόμα επιλεγεί.

ΚΙΝΑ

Τό γραφείο της Σαγκάης

Τό Ναυτιλιακό γραφείο της Σαγκάης που αποτελεί τη δεύτερη ναυτιλιακή επιχείρηση της χώρας διαθέτει σήμερα ένα στόλο 180 πλοίων συνολικού τοννάζ ανω των 2 εκατ. τον. d.w. Τό γραφείο αυτό εξαρτάται από τó Υπουργείο Συγκοινωνιών όπως και οι άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις της χώρας. Απασχολεί περί τούς 30.000 υπαλλήλους και εργάτες στους τρεις κύριους τομείς της δραστηριότητάς του, δηλαδή την ποντοπόρο ναυτιλία, την αεροπορική συγκοινωνία και τó ναυτικό επισκευαστικό κέντρο.

Ο ρυθμός ανάπτυξης του στόλου του γραφείου κυμαίνεται περί τα 2-3 πλοία κάθε χρόνο, κυρίως πετρελαιοφόρα και άνθρακοφόρα. Ειδικότερα η σύνθεση του στόλου του έχει ως εξής: Φορτηγά και μπάκ κάρριερς των 3.000 έως 35.000 τον. d.w. Πετρελαιοφόρα 48 των 15.000 έως 50.000 τον. d.w. συνολικού τοννάζ 540.000 τον. d.w. συνολικού τοννάζ 1,5 εκατ. τον. d.w. Επίσης διαθέτει πέντε πλοία χημικών προϊόντων καθώς



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6490

PHONE: 362-0044

362-0088

NIGHT: 802-1483

BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

καί 28 επιβατικά πλοία των 3.000 έως 7.000 τόννων τα οποία εκτελούν τις άκτοπλοϊκές γραμμές μεταξύ των λιμένων Σαγκάης, Νταλιάν και Κιντάο.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Συμφωνία με τις Μπαχάμες

Μιά συμφωνία μεταξύ Μ. Βρεταννίας και Μπαχάμες θέτει στη διάθεση της Βρεταννικής κυβερνήσεως σε περίπτωση κρίσεως ή πολέμου τα πλοία που ανήκουν σε βρεταννικά συμφέροντα αλλά είναι νηολογημένα στις Μπαχάμες. "Όπως δήλωσε ο Υπουργός Μεταφορών είναι η πρώτη συμφωνία αυτού του είδους που υπογράφεται μεταξύ της Μ. Βρεταννίας και χώρας με ανοικτό νηολόγιο και ελπίζεται ότι μέχρι τέλους του έτους θα ακολουθήσουν και άλλες. Οι Βρεταννοί έφοπλισται που δέχονται να διαθέσουν τα πλοία τους κατά τους όρους της ανωτέρω συμφωνίας θα μπορούν να έπωφεληθούν της ασφάλισης κατά κινδύνων πολέμου σύμφωνα με πρόσφατο διακανονισμό με τις βρεταννικές ενώσεις.

"Όπως προσέθεσε ο Βρεταννός υπουργός Μεταφορών συμφωνίες του ανωτέρω τύπου είναι απαραίτητες διότι συνεχώς περισσότερα βρεταννικά πλοία προσφεύγουν σε έλεύτερα νηολόγια. "Επομένως για λόγους εθνικής ασφαλείας η Κυβέρνηση πρέπει να μπορεί να υπολογίζει σ' αυτά τα πλοία εν περιπτώσει πολέμου. Σήμερα περί τα 65 πλοία βρεταννικών συμφερόντων είναι νηολογημένα στις Μπαχάμες μεταξύ δε αυτών πολλά πλοία της British Petroleum και της Cunard.

Νέα έκκρηξη σε πλωτή εξέδρα

"Η βρεταννική βιομηχανία της θαλάσσιας παραγωγής πετρελαίου υπέστη δεύτερο μεγάλο πλήγμα εντός τριών μηνών όταν το ημιβυθιζόμενο πλωτό γεωτρήπανο «Ocean Odyssey» εξερράγη καθώς πραγματοποιούσε γεώτρηση στη Βόρειο Θάλασσα.

Το πλωτό γεωτρήπανο ανήκει στην εταιρία Odec και ήταν χρονοναυλωμένο στην εταιρία Arco. Πραγματοποιούσε εξερευνητικές γεωτρήσεις στον τομέα 22/30B στην περιοχή του Φούλμαρ, 100 μίλια ανοικτά του Άμπερντίν όταν, σύμφωνα με τις πρώτες ενδείξεις το γεωτρήπανο συνάντησε υπόγειο θύλακα αερίου. Λίγο πριν από το μεσημέρι της 22 Σεπτεμβρίου εκπέμφθηκε προειδοποιητικό μήνυμα πιθανής διαρροής αερίου στην πλωτή εξέδρα και μερικά λεπτά έργοτετα σημειώθηκε έκρηξη και πυρκαϊά.

Τό πλήρωμα επιβιβάσθηκε στις σωσίβιες λέμβους και εγκατέλειψε την φλεγόμενη εξέδρα. Σωστικά σκάφη και ελικόπτερα που κατευθύνθηκαν άμέσως στον τόπο του ναυαγίου περισυνέλεξαν όλους τους ναυαγούς, εκτός από έναν που θεωρείται αγνοούμενος.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Παραγγελία τάνκερ από τη Σέλλ

Οι άνησυχίες της διεύθυνσης του ναυπηγείου Μπουρμάϊστερ & Γουέιν της Κοπεγχάγης, για έλλειψη επαρκών παραγγελιών κατευνάσθηκαν με την πρόσφατη ανάθεση συμβολαίου ναυπήγησης ενός δεξαμενοπλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων από την εταιρία Shell International. Πρόκειται για ένα σκάφος 84.000 τόν. d.w. του επιτυχημένου τύπου CPT54E που σχεδιάζει το νορβηγικό ναυπηγείο. "Η σειρά των τάνκερς αυτού του τύπου πρωτοεμφανίσθηκε τό 1985 και μαζί με τις νέες παραγγελίες θα φτάσει τον αριθμό των ναυπηγηθέντων σκαφών σε 13. "Η Σέλλ τοποθέτησε ήδη μία όψιόν και για ένα δεύτερο σκάφος, ενώ οι ναυπηγήσεις θα χρηματοδοτηθούν μέσω του Δανικού συστήματος φοροαπαλλαγών. Τα δύο πλοία θα παραδοθούν τον Αύγουστο του 1989 και Δεκέμβριο του 1989 και θα χρονοναυλωθούν από την Σέλλ για περίοδο πέντε ετών με όψιόν για άλλα τρία χρόνια.

Σάλος στις κρουαζιέρες

"Ο άμερικανικός έφοπλιστικός οίκος Carnival Cruise Lines (CCL) εξέγγειλε την πρόθεσή του να αγοράσει τό ένα τρίτο του κεφαλαίου της νορβηγικής Royal Caribbean Cruise Line και τό 51% της επίσης Νορβηγικής Admiral Cruises. "Η επιχείρηση αυτή θα επιτρέψει στην Carnival να έλεγει τό 36% του συνόλου των δύο νορβηγικών εταιριών που ανήκουν στο συγκρότημα Λάρσεν — Σκάουγκεν και Βίλχελμσεν. Οι δύο τελευταίοι κατέχουν ανά 32% του κεφαλαίου, δηλαδή πέντε πλοία της Royal και τρία της Admiral μεταξύ των οποίων και τό μεγαλύτερο υπερωκεάνιο του κόσμου, τό «Sovereign of the Seas». "Επομένως η σύμπραξη της Carnival με τό συγκρότημα αυτό θα μπορούσε να αξιοποιήσει 15 ιδιόκτητα κρουαζιερόπλοια και τέσσερα ναυλωμένα.

"Η εξαγγελία αυτή της Carnival προκάλεσε άνοδο των μετοχών του συγκροτήματος Vard στο χρηματιστήριο του Όσλο. Τό συγκρότημα αυτό κατέχει εξ ολοκλήρου τις εταιρίες κρουαζιερώων Norwegian Cruise Line

και Royal Viking Line που διαθέτουν και έκμεταλλεύονται 10 πλοία τα οποία συναγωνίζονται εύθως τα κρουαζιερόπλοια του άλλου συγκροτήματος.

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Μειώνονται οι συνοδείες των Πολεμικών πλοίων

"Η Κυβέρνηση των ΗΠΑ σχεδιάζει την μείωση των πλοίων του Άμερικανικού πολεμικού ναυτικού που συνοδεύουν τα ούδέτερα έμπορικά πλοία μέσα στον Περσικό Κόλπο, μετά την πρόσφατη άνακωχή μεταξύ των δύο έμπολέμων. Συγχρόνως τό "Ιράκ συνεχίζει να έπαληθεύει την δυνατότητά του να διαπλέει τον Περσικό με την άποστολή ενός έμπορτου δεξαμενοπλοίου από τό Χώρ άλ Ζουμπαϊρ στον Νότιο Περσικό Κόλπο. Σύμφωνα με τό σχέδιο της Άμερικανικής Κυβέρνησης και μετά την άνακωχή τα πλοία που θα φέρουν άμερικανική σημαία θα καλύπτονται από τα άμερικανικά πολεμικά αλλά μέσα σε μία γενική άμυντική ζώνη και όχι όπως μέχρι τώρα με άτομική συνοδεία σε όλο τό ταξίδι τους μέσα στον Κόλπο. Μέχρι τώρα τό Άμερικανικό Ναυτικό έχει συνοδεύσει 85 νηοπομπές, ενώ η ειδική Δύναμη Έτοιμότητας της Μέσης Άνατολής περιλαμβάνει 26 πολεμικά σκάφη, από τα όποια 17 βρίσκονται μέσα στον Κόλπο. Με τό νέο σχέδιο τα πλοία που θα άναπτύσσονται μέσα στον Κόλπο θα είναι λιγότερα και θα είναι σε μειωμένη κατάσταση έτοιμότητας.

"Εν τώ μεταξύ τό "Ιράν σε μία προσπάθεια να ολοκληρώσει τις συνομιλίες με τον αντίπαλό του, εξέτάζει ένα φιλόδοξο σχέδιο που περιλαμβάνει την έκτροπή της κοίτης του διαύλου Σάτ'ελ Άράμπ κατά 20 τουλάχι στον χιλιόμετρα προς τό Νότο. "Ο έλεγχος της έκβολής του διαύλου που χωρίζει τους δύο αντιμαχόμενους είναι ένα από τα κύρια έμπόδια στις συνομιλίες για την ειρήνευση και τον τερματισμό του όκταετούς πολέμου.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Ναυπηγεία και γέφυρες

Τό κρατικό ναυπηγείο Camiati δέχθηκε την παραγγελία ναυπηγήσεως δύο φορτηγών πλοίων 18.000 τόν. d.w. για λογαριασμό της εθνικής άτμπολοίας Turkish Cargo Lines. Τα σκάφη είναι παραδοτέα τό 1990 και θα κοστίσουν 34 έκατομ. δολάρια, από τα όποια δύο έκατομμύρια, θα καταβάλει τό Δημόσιο.

Τό ναυπηγείο Camiati άποτελεί την κύρια ναυπηγική εγκατάσταση της δημόσιας επιχείρησης Gemi Sanayii και ειδικεύεται στη ναυπήγηση φορτηγών πλοίων, κοντέινερς και μπάλκ κάρριερς μέσου μεγέθους.

"Ο Πρωθυπουργός της χώρας εγκαινίασε τη δεύτερη γέφυρα της Κωνσταντινούπολης επί του Βοσπόρου, η όποια κόστισε 552 έκατ. δολάρια. Κατασκευάστηκε από συγκρότημα "Ιαπωνικών — Τουρκικών — "Ιταλικών εταιριών και άπέχει 5 χμ. από την πρώτη γέφυρα που είχε κατασκευασθεί τό 1973. "Έχει δυναμικότητα διελεύσεως 80.000 αυτοκινήτων την ήμερα στην παρούσα φάση που διαθέτει τέσσερις μόνο γραμμές, ενώ όταν τεθούν σε λειτουργία και οι υπόλοιπες γραμμές θα φτάσει τό 240.000 αυτοκίνητα την ήμερα.

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



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 (10 Lines)
FAX : 2684432
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/ 4115173
TELEX : 213299 (MATH GR)
FAX :

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Απόψεις και προτάσεις της Ε.Ε.Ε. γιά τη Ναυτική Έκπαίδευση

Από την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών ανακοινώθηκαν τα εξής σχετικά με την αναβάθμιση της Ναυτικής Έκπαίδευσης.

1. Τα εξαγγελθέντα πρόσφατα από τον κ. Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας μέτρα γιά την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, επροκάλεσαν απογοήτευση και ανησυχία σέ όλόκληρο τον έφοπλιστικό κόσμο γιαντί δεν επίλυουν κανένα από τά βασικά οργανωτικά προβλήματα, αλλά αντίθετα παγιάουν τό ισχύον σήμερα απαράδεκτο καθεστώς που οδηγεί στην υποβάθμιση και εξαφάνιση του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας.

2. Σέ συνεργασία μέ τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος και την Έπιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου μελετήθηκε επίσταμένα και είς όλη του την έκταση τό θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης και εξετέθησαν μέ πληρότητα και τεκμηρίωση οι όμόφωνες απόψεις του έλληνικού έφοπλισμού σέ όλόκληρωμένη μελέτη που ύπεβλήθηκε είς τό Έπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας.

Οι απόψεις αυτές δεν κατευθύνονται από ταξικά ή άλλα συμφέροντα άλλ' άποσκοπούν στην άνύψωση του μορφωτικού και επαγγελματικού επιπέδου των νέων αξιωματικών, βάσει διεθνών προτύπων που ανταποκρίνονται στην ιδιόζουσα φύση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, ή όποία κατά συντριπτικό ποσοστό κινείται και δρά έκτός των έθνικών συνόρων.

Η όρθότητα των προταθέντων μέτρων είχε κατ' επανάληψη αναγνωρισθεί από την πολιτική ήγεσία και τους αρμοδίους του ΥΕΝ κατά τίς συναντήσεις που έγιναν στό παρελθόν και δεν διευτυώθησαν ποτέ αντίρρήσεις επί βασικών θεμάτων.

3. Η Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών θεωρεί τη ναυτική εκπαίδευση ως τό βασικότερο συντελεστή γιά την επιβίωση και ανάπτυξη της έλληνικής έμπορικης ναυτιλίας, διότι από την επιτυχή προετοιμασία καταλλήλων και έπαρκους αριθμού στελεχών εξαρτάται ή κανονική επάνδρωση των πλοίων και ή εύρυθμη λειτουργία τους.

4. Είμεθα ύποχρεωμένοι νά εκφράσουμε την πλήρη αντίθεσή μας στην ακολουθούμενη από τό ΥΕΝ τακτική και καλούμε τον κ. Έπουργό νά προχωρήσει στην λήψη θετικών αποφάσεων μέ γνώμονα τό γενικότερο έθνικό συμφέρον και άνεξάρτητα από όποιεςδήποτε άλλες σκοπιμότητες.

5. Τά κυριότερα μέτρα που προτείνονται στό ΥΕΝ μέ τό πιό πάνω έγγραφο είναι τά εξής:

α) Έφαρμογή του συστήματος έναλλα-

σομένης εκπαίδευσης κατά τά πρότυπα του διεθνώς έφαρμοζόμενου συστήματος Sandwich Course μέ τό όποιο επιτυγχάνεται:

— άπόκτηση επαγγελματικής συνειδήσεως από τά πρώτα στάδια της εκπαίδευσης και προσαρμογή στίς συνθήκες φοιτήσεως στίς Σχολές (συνειδητή πειθαρχία - εύπρεπεια - άσκησις στίς ναυτικές εργασίες).

— πληρέστερη κατανόηση των διδασκομένων στίς ΑΔΣΕΝ μαθημάτων λόγω της πρακτικής προετοιμασίας των σπουδαστών,

— περιορισμός της διδασκομένης ύλης — διευκόλυνση των νέων των άσθενεστέρων τάξεων γιά την ολοκλήρωση των σπουδών τους άφου θά άμείβονται εργαζόμενοι στό πλοία,

— δυνατότητα αύξήσεως των εκπαιδευομένων και περιορισμού των δαπανών εκπαιδεύσεως είς βάρος δημοσίου ΚΝΕ.

— περιορισμός της τεράστιας διαρροής που παρατηρείται στους άποφοίτους των Σχολών σύμφωνα μέ έπίσημα στατιστικά στοιχεία.

β) Τροποποίηση των κανονισμών έσωτερικής ύπηρεσίας και εκπαίδευσης και πιστή έφαρμογή αυτών, ώστε νά εξασφαλισθεί ή συνειδητή πειθαρχία και εύπρεπεια έντός των ΑΔΣΕΝ.

γ) Συγκέντρωση των ΑΔΣΕΝ σέ κεντρικά συγκροτήματα (μεταφορά της ΑΔΣΕΝ Άσπροπύργου στην Κοριαλένιο Σπετσών), ώστε νά εξασφαλισθεί καλλίτερη όργάνωση και λειτουργία, πληρέστερος εξοπλισμός και ύψηλότερο επίπεδο διδακτικού προσωπικού.

δ) Ένίσχυση της δευτεροβαθμίου ναυτικής εκπαίδευσης (ναυτικών Λυκείων) γιά τη διατήρηση της ναυτικής παραδόσεως σέ παραδοσιακούς ναυτότοπους και προσανατολισμό στό ναυτικό επάγγελμα από νεαρής ηλικίας.

ε) Βελτίωση των εκπαιδευτικών κειμένων και της διδακτέας ύλης στίς ΑΔΣΕΝ και ένίσχυση του τομέα διδασκαλίας Άγγλικών,

στ) Αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού

ζ) Ένίσχυση χρηματοδοτήσεως της ναυτικής εκπαίδευσης έκ του δημοσίου προϋπολογισμού.

Υπό την κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθέμερο του Σεπτεμβρίου έζητήθη ή έγγραφη στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, του έλληνόκτητου πλοίου - ψυγείου «Νάξος Ρήφερ», πρώην «Νήσος Νάξος» υπό σημαία Μάλτας, 6.738 τον. γκρόν, ναυπηγήσεως του 1971, που άνήκει στην εταιρία «Cricket Shipping Company S.A.» (κ. Άλέξ. Πούλμαν).

Αγοραπωλησίες

— Στους Κινέζους επωλήθη τό υπό έλληνική σημαία φορτηγό μεταφοράς ξυλείας «Δανάκος» 36.251 τον. d.w., 20.608 τον. γκρόν, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 8 έκασμ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του κυπριακού μπάλκ κάρριερ «Atlantis Solea» 34.574 τον. d.w., 20.354 τον. γκρόν, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 5,5 έκασμ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό δεζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Grieg Fighter» 125.882 τον. d.w., 67.202 τον. γκρόν, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 12,6 έκασμ. δολλαρίων.

— Κινέζοι είναι οι άγοραστές του υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Φρέντσιπ» 20.722 τον. d.w., 12.636 τον. γκρόν, ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 2,7 έκασμ. δολλαρίων.

— Σέ πλοιοκτήτες της Άπω Άνατολής επωλήθη τό υπό έλληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Γκούντ Λάκ» 16.000 τον. d.w., 12.449 τον. γκρόν, ναυπηγηθέν στη Γαλλία τό 1971, έναντι τιμής περί των 3 έκασμ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του ιαπωνικού μπάλκ κάρριερ «Glory Field» 38.287 τον. d.w., 23.709 τον. γκρόν, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 6,7 έκασμ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό φορτηγό τύπου φρήντομ «Duteous» 14.956 τον. d.w. 8.766 τον. γκρόν, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 4 έκασμ. δολλαρίων.

— Σέ μή κατανομαζόμενους άγοραστές περιήλθε τό υπό έλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Γιάννης Νικόλός» 34.291 τον. d.w., 19.284 τον. γκρόν, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 8,6 έκασμ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του μικτού πλοίου «Arrow Gdynia» 98.358 τον. d.w., 59.850 τον. γκρόν, πολωνικής ναυπηγήσεως 1986, έναντι τιμής περί των 28 έκασμ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό δεζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Texaco Hannoner» 99.590 τον. d.w. 53.075 τον. γκρόν, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής 5,75 έκασμ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Χόγκ Κόγκ επωλήθη-

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

γιά εργασία είς Γραφείον.
Γράψατε: Τ.Θ. 80 127
ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α'

γιά εργασία είς Γραφείον.
Γράψατε: Τ.Θ. 80 127 — ΠΕΙΡΑΙΑ

σαν τὰ ἀδελφὰ φορτηγά πολλαπλῆς χρήσεως «Σάμτζων Γκόβερνор» καὶ «Σάμτζων Παϊονήρ» 19.141 τόν. d.w., 11.487 τόν. γκρόρς, βρεταννικῆς ναυπηγήσεως 1972 ἐναντί συνολικῆς τιμῆς 8 ἐκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Μὲ παράδοση στὸν Περσικὸ Κόλπο καὶ προορισμὸ τῆς διάλυσης στὸ Πακιστάν ἐπώληθη τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴ σημαία φορτηγὸ πλοῖο «Τόμ» 8.733 τόν. γκρόρς, ναυπηγήσεως 1959, ἐναντί τιμῆς 1 ἐκατομ. δολларίων.

Ἐγκριση σχεδίων Π.Δ. ἀπὸ τὸ Σ.Ε.Ν.

Τὸ Συμβούλιο Ἐμπορικῆς Ναυτικῆς στή συνεδρίασή του τῆς 20 Σεπτεμβρίου ἐνέκρινε τὴν προώθηση τῶν κατωτέρω σχεδίων Π.Δ.:

— Περί ἀπογραφῆς ὡς ναυτικῶν, πολιτικῶν προσφύγων.

— Περί ἀντικατάστασης τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ Π.Δ. 258/86.

— Συμπληρωματικὲς διατάξεις γιὰ τὴν καταμέτρηση τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων.

— Τροποποίηση τῶν διατάξεων τοῦ Π.Δ. 542/84 ἐξωσυνοδότηση ὀργάνων γιὰ τὴν καταμέτρηση τῆς χωρητικότητος τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, καθορισμὸς τελῶν, ἔκδοση καὶ τύπος τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν καταμέτρησης.

Κυτταρολογικὸ ἐργαστήριον στὸν Οἶκο Ναύτου

Κυτταρολογικὸ Ἐργαστήριον ἀρχισε νὰ λειτουργεῖ στὸν Οἶκο Ναύτου. Ὅπως ἀνακοινώθηκε, ἡ λειτουργία τοῦ Κυτταρολογικοῦ Ἐργαστηρίου ἐντάσσεται στὰ πλαίσια τῆς προσπάθειας πού καταβάλλεται γιὰ τὴν

καλύτερη ἐξυπηρέτηση τῶν ἀσφαλισμένων καὶ τὴν ἀποφυγὴ τῆς ταλαιπωρίᾱς τους. Τὸ Ἐργαστήριον βρίσκεται στὸν 40 ὄροφο τοῦ Οἴκου Ναύτου στὸν Πειραιᾶ καὶ παραμένει ἀνοικτὸ ἀπὸ τὴν 8 ἕως τὸ μεσημέρι. Ἀνακοινώθηκε ἐξ ἄλλου ὅτι ἐντὸς τῶν ἡμερῶν πρόκειται νὰ λειτουργήσῃ στὸν Οἶκο Ναύτου ὑπερχροτομογράφος.

Ἡ Σύμβαση τῶν πορθμείων

Δημοσιεύθηκε στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 671 Β/13.9.88) ἡ Συλλογικὴ Σύμβαση Ἐργασίας καὶ ἀμοιβῶν πληρωμάτων πορθμείων ἐσωτερικοῦ πού ἐκτελοῦν πλόες μέχρι ἀπόσταση 40 ν. μιλίων.

Τὸ ἕκτο ἐτήσιο Συνέδριον γιὰ τὴν Ναυτιλιακὴ Οἰκονομία

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον τῆς Ναυτιλιακῆς Λέσχης Πειραιῶς σὲ συνεργασία μὲ τὸ City University Business School τοῦ Λονδίνου διοργανώνει καὶ ἐφέτος γιὰ ἕκτη συνεχῆ χρονίᾳ διήμερο σεμινάριον γιὰ τὴν παγκόσμια οἰκονομία καὶ τὴν προοπτικὴ τῆς Ναυτιλίας.

Σ' αὐτὴ τὴν ἐνδιαφέρουσα συνάντηση, ἡ ὁποία θὰ πραγματοποιηθῇ στὴ Ναυτιλιακὴ Λέσχη στὶς 3 καὶ 4 Νοεμβρίου, θὰ συγκεντρωθοῦν προσωπικότητες ἀπὸ τὸν διεθνή ναυτιλιακὸ, τραπεζικὸ, ασφαλιστικὸ, νομικὸ καὶ ἀκαδημαϊκὸ κόσμον καὶ θὰ γίνῃ ἀνταλλαγὴ οὐσιαστικῶν πληροφοριῶν καὶ ἀπόψεων πού θὰ χρησιμεύσουν στὴν μελλοντικὴ ναυτιλιακὴ στρατηγικὴ.

Ὁ ἱατρικὸς ἐξοπλισμὸς πλοίων

Ἀπὸ 21-24 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε στὸ Λουξεμβούργο, ἡ δευτέρη συνάντηση ἐθνικῶν ἐμπειρογνομῶνων τῆς ΕΟΚ, ἡ ὁποία ἀσχολήθηκε μὲ θέματα ἱατρικοῦ ἐξο-

πλισμοῦ τῶν πλοίων (Pharmac Project).

Στόχος τοῦ Pharmac Project εἶναι ἡ ἐναρμόνιση τῆς ὀνοματολογίας τῶν φαρμάκων καὶ φαρμακείων τῶν πλοίων καὶ ὁ καθορισμὸς τοῦ περιεχομένου τους καὶ τοῦ ἱατρικοῦ ἐξοπλισμοῦ, ἀνάλογα μὲ τὴν κατηγορία τῶν πλοίων, πρόταση δὲ τῆς ἐπιτροπῆς τῆς ΕΟΚ εἶναι νὰ ρυθμισθῇ τὸ θέμα μὲ μιά ὁδηγία (ντιρεκτίβα).

Στὴ συνάντηση ἀπὸ πλευρᾶς ΥΕΝ παρέστη ὁ πλοίαρχος Παν. Σκαρμεᾶς.

Νέα φυλλάδια

Ἀπὸ τὴν ἀρμόδιον ὑπηρεσίαν τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκδόθηκαν τὸν Αὐγούστου 336 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Λαθρεπιβάτες

Ἐνας Ἰνδονήσιος λαθρεπιβάτης βρέθηκε στὸ ἐλληνικὸ φορτηγὸ «Θουρίγκια» λίγο μετὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ ἀπὸ τὸ λιμάνι Κελάνγκ τῆς Μαλαισίας.

Παράνομη ἐργασία

Συνελήφθησαν ἀπὸ ἄνδρες τοῦ λιμεναρχείου Πειραιῶς καὶ ἀπεστάλησαν στὸ Κέντρο Ἀλλοδαπῶν δύο Πακιστανοὶ καὶ ἓνας Νοτιοαφρικανὸς γιατί ἐργάζονταν παράνομα στὸ πρυμοδετημένο στὸ μῶλο τῆς ΔΕΗ Κερασινοῦ δεξαμενόπλοιο «Alex».

Ὑπερφορτωμένο πλοῖο

Ἀπὸ τὸ λιμεναρχεῖο Πειραιῶς ἐπιβλήθηκε πρόστιμο 150.000 δρχ. στὸν πλοίαρχο τοῦ δυτικογερμανικοῦ φορτηγοῦ «Virgo», γιατί διαπιστώθηκε ὅτι τὸ πλοῖο ἦταν ὑπερφορτωμένο κατὰ ἑξὶ Ἴντσες.

Νέα σκάφη στὴν ἐταιρεία ΑΛΦΑ-ΒΗΤΑ

Ἡ ἐταιρεία διαχείρισε ρυμουλκῶν καὶ ναυαγώστικων σκαφῶν ΑΛΦΑ - ΒΗΤΑ τοῦ κ. Χρήστου Γεμιτζόγλου προχώρησε στὴν πρόσκτηση συνολικὰ ἑξὶ σκαφῶν πού δραστηριοποιοῦνται στὸν ὁρὸς τῆς Μεσογείου, ἐνῶ παράλληλα διαθέτει δύο σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας μὲ βάση τὴ Σάρτζα καὶ τὴ Φουτζέιρα καὶ πλήρως καταδυτικὸ συνεργεῖο γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν πλοίων πού βρίσκονται στὴν περιοχή.

Τὸ νέο πρόγραμμα τῆς HELMEPA

Τὸ νέο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα, περιόδου 1988-89, γιὰ τοὺς ἀξιωματικούς ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ θὰ παρουσιάσουν ὁ πρόεδρος τῆς Ἑλληνικῆς Ἐνώσεως Προστασίας Θαλασσοῦ Περιβάλλοντος (HELMEPA) κ. Γ. Π. Λιβανός καὶ τὰ μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως στὶς 5 Ὀκτωβρίου.

20 χρόνια ἐπιτυχημένης δραστηριότητας

Γιορτάζοντας 20 χρόνια ἐπιτυχημένης δραστηριότητας, μὲ ἰδιαίτερη ἐνασχόληση στὸν ναυτιλιακὸ ὁρὸς, τὰ δικηγορικὰ γραφεῖα τῶν Ἀδελφῶν Σιούφα, Παπανδρεοπούλου, Ἐμμανουὴλ καὶ Ἀναγνωστοπούλου παρέθεσαν δεξίωση στὶς 20 Σεπτεμβρίου στὸν ὁρὸς τοῦ Γκράν Σαλὲ τῆς Πολιτείας.

Τὴν ἐκδήλωση τίμησαν μὲ τὴν παρουσία τους βουλευτὲς, πολλὰ μέλη τῆς ναυτιλιακῆς κοινωνίας τοῦ Πειραιᾶ, Ἀθηναῖοι ἐπιχειρηματίες καὶ στελεχὲς Τραπεζῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Γ Ν Ω Σ Τ Ο Π Ο Ι Η Σ Η

Ἡ Ἐταιρεία «SKOLARIKOS PUBLICATIONS S.A.» «ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ Α.Ε.», Μπουμπουλίνας 24, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, τηλ. 4119060, 4119071, FAX 4128829 ὑπὸ τὴν Διεύθυνση τοῦ ΣΑΒΒΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ, γιὸς τοῦ πρωτοπόρου σὲ θέματα ναυτιλιακῆς πληροφορίας ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΑΒΒΑ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ, μὲ ἀντικείμενο δραστηριοτήτων τῆς, τὴν ἔκδοση τῶν

- SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE DIRECTORY (ΟΔΗΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ)
- SKOLARIKOS GREEK SHIPOWNERS LIST (ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ)
- SKOLARIKOS WORLD MARITIME OFFICES INDEX (ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ) καὶ τὴ λειτουργία τῆς μοναδικῆς στὴν Ἑλλάδα
- SKOLARIKOS MARITIME DATA — BANK (ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ)

γ ν ω σ τ ο π ο ι ε ῖ

πρὸς ἀποφυγὴν συγχύσεως, ἢ καὶ παραπλανήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου, ὅτι:

1) Ὅλες οἱ ἐκδόσεις - ὁδηγοὶ ἔτους 1989 θὰ φέρουν σὲ περίοπτη θέση στὰ ἐξώφυλλα καὶ μέσα στοὺς τίτλους — λογότυπα τὸ ὄνομα «SKOLARIKOS».

2) Τὴν προώθηση τῶν πωλήσεων - διαφημίσεων τῶν ἀνωτέρω ἐκδόσεων πραγματοποιεῖ ἡ πέραν τῶν 20 ἐτῶν ἀξία συνεργάτης τοῦ Σ.Γ. ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ, διευθύντρια τοῦ τμήματος κ. ΓΕΩΡΓΙΑ ΓΚΙΟΚΑ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ Α.Ε.

Έλληνο-Τουρκικές συνομιλίες σέ ναυτιλιακά θέματα

Στις 26 και 27 Σεπτεμβρίου αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Τουρκίας που επισκέφθηκε επίσημα την Ελλάδα, συναντήθηκε στον Πειραιά με αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος.

Κατά τις συναντήσεις αυτές, που έγιναν μετά από πρόσκληση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος συζητήθηκαν μιά σειρά από διμερή και διεθνή ναυτιλιακά θέματα, τα οποία απασχολούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των δύο χωρών με σκοπό την επίσημηση των προβλημάτων, που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σέ διμερές, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, την διερεύνηση πιθανών λύσεων στα παραπάνω προβλήματα, την αποκατάσταση της επικοινωνίας ανάμεσα στα δύο Έπιμελητήρια και την ανάληψη κοινής δράσεως για την προώθηση λύσεων σέ ζητήματα, που αποτελούν εμπόδιο για την ανάπτυξη των διμερών και διεθνών ναυτιλιακών σχέσεων.

Οι δύο αντιπροσωπείες συμφώνησαν ότι οι διμερείς και διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις πρέπει να βασίζονται στην αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, ότι πρέπει να διαφυλαχθεί η ελεύθερη πρόσβαση στα φορτία, ότι πρέπει να αποτραπούν οι διακρίσεις ανάλογα με την σημαία των πλοίων και ότι είναι αναγκαίο να ενισχυθεί η προσπάθεια της Τουρκικής και της Έλληνικής Κυβερνήσεως για σύναψη σύμβασης ναυτιλιακής συνεργασίας, την οποία οι δύο αντιπροσωπείες θεωρούν απαραίτητη για την επίλυση όλων των άλλων διμερών ναυτιλιακών προβλημάτων και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων των δύο χωρών. Επίσης, συμφώνησαν ότι είναι απαραίτητη η άμεση κατάρτιση από τις Κυβερνήσεις Τουρκίας και Ελλάδος συμφωνίας για την αποφυγή της διπλής φορολογίας και ότι το Ναυτικό Έπιμελητήριο της Τουρκίας και το Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος θα ασκήσουν όλη την επιρροή που διαθέτουν για να πείσουν τις Κυβερνήσεις των χωρών τους να επισπεύσουν τις διαπραγματεύσεις για την κατάρτιση συμβάσεως ναυτιλιακής συνεργασίας.

Σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και την αύξηση της επιβατικής κινήσεως μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας είναι αναγκαία η υιοθέτηση μιάς πιά ρεαλιστικής τιμολογιακής πολιτικής στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, που θα βασίζεται (έκτός από τα άλλα) στην αρχή της αμοιβαιότητας και ότι τα δύο Έπιμελητήρια της Ελλάδος πρέπει να αναλάβουν δράση προς την κατεύθυνση αυτή.

Οι δύο αντιπροσωπείες σημείωσαν τα προβλήματα, που υπάρχουν στις διμερείς σχέσεις, όπως έχουν αναφερθεί από τα μέλη



των δύο Ναυτικών έπιμελητηρίων και ανέλαβαν την υποχρέωση να τα μελετήσουν με σκοπό την εξεύρεση αμοιβαία αποδεκτών λύσεων.

Η αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος ενημέρωσε την αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Τουρκίας για τα θέματα, που απασχολούν σήμερα τον Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό (IMO) καθώς και για τα ζητήματα που συζητούνται στην UNCTAD, τον ΟΟΣΑ και την GATT και θα μπορούσαν να επιδράσουν στα συμφέροντα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, των δύο χωρών.

Με την σειρά της η αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Τουρκίας ενημέρωσε την αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος για τις δυνατότητες της τουρκικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και των επιχειρήσεων διάλυσης πλοίων στην Τουρκία.

Επίσης, η αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος πληροφόρησε την αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Τουρκίας για τις εξελίξεις σχετικά με τις διαλύσεις πλοίων στην Ελλάδα και το σχετικό επενδυτικό πρόγραμμα της ETBA και αναφέρθηκε στις τάσεις, που διαμορφώνονται στα πλαίσια της ΕΟΚ γύρω από την αντιμετώπιση του ζητήματος και έγινε αναφορά στα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας σέ εθνικό, ευρω-

παϊκό και διεθνές επίπεδο.

Τέλος, η αντιπροσωπεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Τουρκίας πληροφόρησε το Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος σχετικά με τις δυσκολίες θεώρησης διαβατηρίων σέ Τούρκους που ασχολούνται με τη Ναυτιλία και επιθυμούν να ταξιδεύσουν στην Ελλάδα.

Τό βράδυ της Δευτέρας 26 Σεπτεμβρίου, η Διοίκηση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος παρέθεσε στο Ναυτικό Όμιλο δείπνο προς τιμή των μελών της αντιπροσωπείας του Τουρκικού Ναυτικού Έπιμελητηρίου.

Στις προδόσεις τόσο του Προέδρου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος όσο και του Αντιπροέδρου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Κωνσταντινουπόλεως προέκυψε η διάθεση για αμοιβαία εμποροναυτιλιακή συνεργασία μεταξύ των δύο γειτονικών χωρών.

Παρευρέθηκαν ο αρχηγός του ΛΣ κ. Χρ. Ντούνης ο υπαρχηγός Λ.Σ. κ. Γ. Βασόπουλος, ο α' σύμβουλος της Τουρκικής Πρεσβείας κ. Sadi Calislar, ο πρέσβης διευθυντής του ΥΠΕΞ κ. 'Αθ. Ήξηντάρης, ο βοηθός εμπορικός ακόλουθος της Τουρκικής Πρεσβείας κ. Murat Dilaver, οι πρόεδροι του ΕΒΕΑ κ. 'Ανδρ. Κυριαζής και ΝΕΕ κ. Γ. Λαναράς, ο αντιπρόεδρος ΝΕΕ κ. Β. Κούσης, τα μέλη της ΔΣ/ΝΕΕ κ.κ. Α. Κυρτάτας, Ν. Παπαζογλου, Σπ. 'Αλεξανδράτος, τα μέλη του ΔΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

του Ν.Ε. κ.κ. Έμμ. Καβουσανάκης, Β. Λογοθέτης, Γ. Βερνίκος, Κ. Λαδογιάννης, Κ. Ρίγας, Ν. Σούτος, Γ. Γράτσος και Κ. Χατζηαντωνίου, οι κ.κ. Γ. Φουστάνος, Μ. Σαρλής, Φ. Ανδριόπουλος, Γ. Κοντογιάννης, Ι. Αγγελόπουλος, ο υπουργικός εκπρόσωπος ΥΕΝ πλοίαρχος ΛΣ κ. Βασ. Παπαγιάννης, ο αντιπρόεδρος της ΔΕ Ναυτικού Έπιμελητηρίου Κωνσταντίνουπόλεως κ. Μετίν Λεμπλεμπισόγλου, ο αντιπρόεδρος του ΔΣ του Τουρ-

κικού Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Φ. Όζντεμίρ, τα μέλη της Διοικούσας Έπιτροπής Χ. Σισμανιόσσογλου, Μ. Ακαγιά, Α. Γκοκού, Τ. Καπτανόγλου, Σ. Καλκαβάν, Μπ. Ίντσέ, τα μέλη του Διοικ. Συμβουλίου του ΝΕΚ Κ. Ακσού και Μπ. Ντεβάλ, ο ειδικός σύμβουλος του ΑΝΕΞ κ. Φ. Ίσιν και το μέλος του ΔΣ της Ένώσεως Τούρκων Έφοπλιστών κ. Α. Καρατεσλίκ.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών και πολιτικού προσωπικού

Αθρόες προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών καθώς και τοποθετήσεις πολιτικών υπαλλήλων του ΥΕΝ ανακοίνωσε το Υπουργείο.

Μέ Π.Δ. προήχθησαν:

- Σέ αρχιπλοίαρχο ο κ.κ. Παν. Καλογεΐτονας.
- Σέ πλοίαρχους οι κ.κ. Άντ. Παπαντωνίου, Άνδρ. Παπασπύρου και Λάζ. Λαζαρίδης.
- Σέ αντιπλοίαρχους οι κ.κ. Άναστ. Άμπατζόγλου, Δημ. Παπαζαφείρης, Περ. Ούσαντζόπουλος, Δημ. Τσίχλης, Δημ. Κόντης, Νικ. Βάρφης, Παναγ. Παρασκευόπουλος και Νικ. Λαγούδης.
- Σέ πλωτάρχες οι κ.κ. Άθ. Μπέκας, Νικ. Καβαλλιέρος, Ίωάν. Μοίρας, Ίωάν. Βενετσάνοπουλος, Νικ. Νικολιάς, Χαρ. Μαρτίνογ, Σπ. Κανιώρος, Ίωάν. Μαρκέλος, Γεώργ. Καββαδίας, Άχ. Σπυρόπουλος, Γεώργ. Μουσταίρας, Άπ. Μπίστινας, Κων. Καραφωτιάς, Άρ. Καλούδης, Δημ. Ζαμπίκος και Σωκρ. Ζατζίναγνώνστου.
- Σέ υποπλοίαρχους οι κ.κ. Ίωάν. Νταής, Ίωάν. Πανόπουλος, Κων. Μίχος, Γρηγ. Δικαίος, Γεώργ. Βουρέκας, Παν. Θεοδωράκος, Βασ. Κλώνης, Βασ. Σουλιμιώτης, Δημ. Περδικούρης, Π. Μπογέας, Δημ. Κυμπούρης, Παν. Γεωργακόπουλος, Παν. Κουβέλης, Χρ. Κουτσούκος, Ίωάν. Γεωργάκος, Θεόδ. Φουστάνας, Ίωάννης - Θρασύβουλος Μπιγιάκης, Νικ. Θωμόπουλος, Νικ. Βαλλιανάντος και Γεράσιμος - Παναγιώτης Άλιβιζάτος.
- Σέ ανθυποπλοίαρχους οι κ.κ. Δημ. Άντωνίου, Δημ. Δομάζος και Παντ. Γώγος.
- Σέ σημαιοφόρους οι κ.κ. Μιχ. Κάκης, Έλ. Βλάχος, Σπ. Μουρεζάτος, Γεώργ. Κουράτορας, Παν. Φωτογιαννόπουλος, Θωμ. Παπα-

ζίκης, Δημ. Μοναστηριώτης, Νικ. Καΐκας, Σπ. Γιαληφός, Ίωάν. Λαζαράκης, Γεώργ. Μπρετάκος, Βασ. Άσκιδης, Ίωάν. Μιχαέλης, Νικ. Βρεττάκος και Ίωάν. Καραγιαννάκης.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Με διαταγή του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου τοποθετήθηκαν οι κατωτέρω αξιωματικοί λιμενικού Σώματος ως διευθυντές υπηρεσιών του ΥΕΝ.

• Ο αρχιπλοίαρχος Κων. Παπαναστασίου στη Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας, Γεώργ. Βουρλιός στη Διεύθυνση Έλέγχου Έμπορικων Πλοίων, Γεώργ. Γρηγοράκος στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών.

• Οι πλοίαρχοι Νικ. Χασιώτης στη Διεύθυνση Ποντοπλοΐας και Ναυτιλιακών Σχέσεων, Βασ. Μακρής στη Διεύθυνση Προσωπικού λιμενικού Σώματος, Βασ. Παπαγιάννης στη Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης, Πασχ. Γερακάρης στη Διεύθυνση Ασφάλειας, Άγγ. Τούντας στη Διεύθυνση λιμενικής Αστυνομίας, Άντ. Καλούδης στη Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας, Βασ. Χατζηνικολής στη Διεύθυνση Θαλάσσιων Κρατικών Μεταφορών, Σπυρ. Γκόρος στη Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών και Δαμ. Δουμάνης στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος.

• Ο αντιπλοίαρχος Νικ. Περγάμαλης και ο πλωτάρχης Άγγ. Άργυρακόπουλος έπικεφαλείς τμημάτων της Διευθύνσεως λιμενικής Αστυνομίας.

Και πολιτικών υπαλλήλων

Έξ άλλου με απόφαση του Υπουργού το-

ποθετήθηκαν ως προϊστάμενοι διευθύνσεων και τμημάτων οι κατωτέρω πολιτικοί υπάλληλοι:

• Διευθυντές: Δημήτρ. Κυπιώτης, στη Διεύθυνση Έργων και Πληροφορικής και Έμμαν. Παντελής στη Διεύθυνση Ασφάλισης Ναυτικών.

• Τμηματάρχες: Στη Διεύθυνση Έργων και Πληροφορικής οι υπάλληλοι Εύγενία Καβαθά στο Τμήμα Άπλούστευσης Διαδικασιών και Παραγωγικότητας, Παγώνα Τσολάκη στο Τμήμα Διοικητικής Έργων και Νομοθετικού Συντονισμού, Χριστίνα Γάσδαλη στο Τμήμα Εκπαίδευσης Προσωπικού (πλήν προσωπικού Λ.Σ.), Νικολ. Λορέντζος στο Τμήμα Πληροφορικής και Μαριάνθη Καριοφύλλη στο Τμήμα Βελτίωσης Σχέσεων Διοίκησης - Πολιτών. Στη Διεύθυνση Ασφάλισης Ναυτικών οι υπάλληλοι Στυλιανή Άγιοστρατίτου στο Τμήμα Ασφάλισης Ναυτικών και Στυλιανός Δελλαπόρτας στο Τμήμα Έποπτείας Έργων και Ασφάλισης. Στη Διεύθυνση Πρόνοιας Ναυτικών οι υπάλληλοι Δημ. Κακαβελάκης στο Τμήμα Πρόνοιας Ναυτικών και Κυριακή Δικαιούλια στο Τμήμα Έποπτείας Έργων και Ασφάλισης. Στη Διεύθυνση Προσωπικού οι υπάλληλοι Σταυρούλα Άθανασοπούλου στο Τμήμα Γραμματείας, Μαρία Σαΐνη στο Τμήμα Οικονομικής Διοίκησης, Μιχ. Φασούλας στο Τμήμα Προμηθειών, Παναγ. Ζωιτόπουλος στο Τμήμα Κτιριακών Έγκαταστάσεων και Σάββας Λεπτογυγίδης στο Τμήμα Διοίκησης προσωπικού. Στην ειδική Υπηρεσία Έργων ή υπάλληλος Νικολέττα Καταντωνάκη στο Τμήμα Οικονομικών και Ήλίας Νταής στο Γραφείο Γραμματείας.

Νέα ανθυποπλοίαρχοι και νέοι δόκιμοι σημαιοφόροι

Στο μεταξύ έγινε η όρκωμοσία των οκτώ νέων ανθυποπλοίαρχων, τεχνικών και ιατρών, που κατετάγησαν στο λιμενικό Σώμα και παρουσιάστηκαν στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων οι νέοι δόκιμοι σημαιοφόροι του λιμενικού Σώματος που πέτυχαν στον τελευταίο διαγωνισμό καθώς και οι έπιλαχόντες οι οποίοι είναι οι κατωτέρω:

Πτυχιούχοι Άνωτατων Σχολών: Έπιτυχόν-

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

ΕΙΣ ΜΝΗΜΗ ΜΑΝΩΛΗ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

τες: Μπαρκάτσας Γεώργ., Νικητάκης Σπυρ., Ψαλλίδας Άρκάδ., Γκωνίας Κωνστ., Τουμπέλης Δημ., Βιδάλης Άντ., Πάππος Άντ., Ύφαντης Δημ., Γιαννάκης Γεώργ. και Παρασκευάς Παν.

Επιλαχόντες: Καραγεωργόπουλος Ίωάν., Βουτσάς Ίωάν., Χατζόπουλος Χρ. και Παρσαφάς Στυλ.

Διπλωματούχοι Ε.Ν.: **Επιτυχόντες:** Ζησιμάτος Χρ., Τσίρης Σπυρ. και Άμαραντίδης Κωνσ. και

Επιλαχόντες: Ζαφειρίου Χρ., Ίωαννίδης - Μάρκου Ίωάν., Κρουνερίτης Δημ., Πρωΐας Ζήσης, Κατσάκος Γεώργ., Ντούνης Άθαν. και Άλαφάκης Νικ.,

Τά σεμινάρια γιά τά ναρκωτικά

Με μεγάλη επιτυχία έγιναν στις 27, 28 και 29 Σεπτεμβρίου τά σεμινάρια γιά τήν αντιμετώπιση τής διακίνησης τών ναρκωτικών στά πλοία πού διοργάνωσε ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών σέ συνεργασία μέ τίς τελωνειακές αρχές τών Ήνωμένων Πολιτειών.

Στά σεμινάρια υπήρξε άθροα προσέλευση πλοιοκτητών, διευθυντών, αρχιπλοϊάρχων τών ναυτιλιακών γραφείων καθώς και εκπροσώπων τού ύπουργείου Ναυτιλίας, τής ΗΕΛΜΕΡΑ, τής Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, τής Ένώσεως Πλοϊάρχων και τής Λέσχης Πλοϊάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων.

Τά σεμινάρια πραγματοποιήθηκαν στά πλαίσια τών διεθνών πρωτοβουλιών γιά τήν καταστολή τής χρήσεως και διακίνησης ναρκωτικών ούσιών διά πλοίων.

Κατά τή διάρκεια τών σεμιναρίων έγινε πρακτική επίδειξη υπό τών άρμοδίων τού U.S. Customs Authorities άνιχνεύσεως ναρκωτικών ούσιων επί τού πλοίου «Έμπρός» τής εταιρίας Empros Lines Shipping Co.

Καθέλκυση άλιευτικού

Σέ ναυπηγείο τού Περάματος καθελκύσθηκε τό άλιευτικό «Έρμής» τής εταιρίας «Ναυτιλιακή Σαλαμίνας ΕΠΕ», τό όποίο είναι κατάλληλο γιά υπερπόντια άλιεία και άλιεία γαρίδα.

Η μελέτη και ή κατασκευή τού πλοίου έγινε από τήν εταιρία «Ναυπηγικός Όργανισμός Χρήστος Λυκομήτρος και Συνεργάτες Α.Ε.».

Ό Ναυτικός Όδηγός ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ

Διευκρινίζεται ότι ό κ. Σάββας Γ. Σκολαρίκος άπεχώρησε από τήν εταιρία «Έλληνική Ναυτιλιακή Έκδόσεις» ΕΠΕ, ή όποία ως γνωστόν εξέδιδε επί σειρά έτών τό Greek Shipping Directory, και μέ φορέα τήν άνώνυμη εταιρία «Έκδόσεις Σκολαρίκου» έκδίδει τόν «Όδηγό Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας Σκολαρίκου» τόν «Κατάλογο Έλλήνων Πλοιοκτητών Σκολαρίκου» τό «Παγκόσμιο Εύρετήριο Ναυτ/κών Έπιχειρήσεων Σκολαρίκου», ενώ προχωρεί σέ πλήρη ηλεκτρονική όργάνωση τής εταιρίας του γιά τή λειτουργία στήν Έλλάδα μιάς ναυτιλιακής τράπεζας πληροφοριών.

Τό Port Captains Club

Η Λέσχη Πλοϊάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων μέ τήν εύκαιρία τής έναρξης τής χειμερινής περιόδου 1988/89 προγραμματίζει τίς κάτωθι έκδηλώσεις:

● Στίς 15 Όκτωβρίου θά γίνει συνενόησης μελών στήν ταβέρνα «Τζάκι».

● Στίς 20 Όκτωβρίου και ώρα 6 μ.μ. θά δοθεί διάλεξη μέ θέμα «Χρήσις φορητού υπο-

Η Ένωσις Έλλήνων Έφοπλιστών θέλοντας νά άποδώσει ένα έλάχιστο φόρο τιμής στή μνήμη τού εξαίρετου άνθρώπου, πατριώτη και διακεκριμένου μέλους τής ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ άπεφάσισε σέ πρόσφατη συνεδρίαση τού διοικητικού τής συμβουλίου τά εξής:

— Νά όνομασθεί μία εκ τών αίθουσών συνεδριάσεων τής ΕΕΕ σέ αίθουσα ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ και σέ εύθεώτερο χρόνο νά διακοσμηθεί κατάλληλα μέ τά έργα του πού βρίσκονται στήν ΕΕΕ.

— Νά καθιερωθεί έπαθλο γιά τήν προσεχή τριετία γιά τήν βράβευση έργων πού αναφέρονται στήν ναυτική μας παράδοση και

λογιστού SHARP σέ εφαρμογές στήν Ναυτιλία (όμιλητής ό κ. Άγγ. Παπαέτρος) και «Έφαρμογές στή Ναυτιλία» (όμιλητής ό κ. Δημ. Θεοδοσίου). Θά παρουσιασθούν προγράμματα και δυνατότητες τών σύγχρονων υπολογιστών στήν Ναυτιλία, (πλοίο και έπιχείρηση).

● Στίς 27 Όκτωβρίου θά γίνει συζήτηση μέ θέμα «Άσφάλεια πλοίου κατά τό διάστημα έπισκευών στό λιμάνι Πειραιά» (συντονιστής συζήτησεως ό πλοϊάρχος κ. Πρ. Τζιμητράς).

Ός γνωστόν οι διαλέξεις και συζητήσεις γίνονται στά γραφεία τής Λέσχης Πλοϊάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων, Κολοκοτρώνη 145.

Τό «Trim Travel»

Συνεχίζεται ή άνοδική πορεία τού «Trim Travel» πού διευθύνουν ό καπετάν Γιάννης Παρράς και ό κ. Γεώργιος Βέργος.

Ηδη άρκετές ναυτιλιακές εταιρίες χρησιμοποιούν τίς υπηρεσίες τού Trim Travel τό όποιο κατά τή διάρκεια τών Όλυμπιακών Ά-

στήν διαχρονική συμβολή τής ελληνικής ναυτιλίας.

— Νά γίνει άφιέρωμα στό Annual Report 1988 τής ΕΕΕ στήν προσωπικότητα τού ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ.

— Νά πραγματοποιηθεί μία όμιλία γύρω άπό τήν προσωπικότητα και τό έργο τού έκλιπόντος.

Όπως αναφέρεται ή σχετική έγκύκλιος τής ΕΕΕ, ή ύλοποίηση τής άνωτέρω άποφάσεως είναι ή εκπλήρωση μιάς τεράστιας ήθικης ύποχρέωσης και ένα δείγμα τών αισθημάτων άγάπης και σεβασμού πρós τήν άξέχαστη προσωπικότητά του.

γώνων τής Σεούλ διακίνησε τόν μεγαλύτερο αριθμό Έλλήνων πού παρακολούθησαν τήν 24η Όλυμπιάδα.

Μέ τήν εύκαιρία ύπογραμμίζεται ότι τό Trim Travel είναι άπό τά πλέον ειδικά γραφεία ταξιδίων γιά ιδιωτικά και έπαγγελματικά ταξίδια στήν Άπω Άνατολή. Ύπενθυμίζεται ότι τό «Trim - Travel» στεγάζεται στήν όδό Μπουμπουλίνας 3 (ισόγειο) και τά τηλέφωνα του είναι 413.3779, 411.5173 και 412.8505 — τέλεξ: 21 3299 ΜΑΤΗ GR.

Σύνοδος τού ΟΟΣΑ

Άπό σήμερα και ως τίς 8 Όκτωβρίου θά πραγματοποιηθεί στήν Καμπέρα τής Αυστραλίας, ή σύνοδος τής Όμάδας Έργασίας και τής Έπιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών τού Ο.Ο.Σ.Α..

Η σύνοδος θά άσχοληθεί μέ τίς θέσεις πού θά ύποστηρίχουν άπό τίς χώρες τής Εύρώπης, τής Άμερικής, τήν Αυστραλία και τήν Ίαπωνία στή διπλωματική διάσκεψη τής Γενεύης γιά τήν άναθεώρηση τής Διεθνούς



Όπως κάθε χρόνο και στήν 53η ΔΕΘ τό περίπτερο τής ΕΚΟ αποτέλεσε γιά τούς έπισκεπτες μιά εύχάριστη έκπληξη, μιάς φροντισμένης δουλειάς πού άντικατοπτρίζονταν σ' ένα όμορφο, πρωτότυπο και λειτουργικό χώρο.

Τό όπτικοακουστικό πολυθέαμα πού παρουσίαζε άποτελούσε τήν κύριο πόλο έλξης τών έπισκεπτών, ένα έντυπωσιακό αλλά και ταυτόχρονα ένημερωτικό πολυθέαμα, πού παρουσίαζε τήν άναπτυξιακή πορεία τού όμίλου εταιριών τής ΕΚΟ, μέ έμφαση στά νέα έργα πού προγραμματίζονται ή έκτελούνται ήδη.

Τό έπιχειρησιακό πρόγραμμα 1989 - 1993 τής ΕΚΟ προβλέπει επενδύσεις συνολικού ύψους 40 δισεκ. δραχμών περίπου, άρκετές άπό τίς όποιες έχουν ήδη δρομολογηθεί.

ΡΥΜΟΥΛΚΑ - ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

ΑΛΦΑ - ΒΗΤΑ

ΧΡΗΣΤΟΣ Δ. ΓΕΜΙΤΖΟΓΛΟΥ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΕ 24ΩΡΗ ΒΑΣΗ

Από έμπειρο έπιτελεϊο μέ τά σκάφη:

1) S/T «ALPHA POWER»	GRT 470 IHP 6000
2) M/T «ADAMS»	GRT 460 IHP 3000
3) M/T «M/T AGIOS NIKOLAOS»	GRT 177 IHP 2500
4) M/T «AGIOS GEORGIOS»	GRT 218 IHP 1600
5) M/T «CHRIS»	GRT 150 IHP 1600
6) M/T «KRONOS	GRT 70 IHP 800

ΒΑΣΗ FUJAIRA KAI SHARJAH

AHTSV «GULF WRESTLER»	GRT 425 IHP 4000
SUPPLY VSL «MATINA»	GRT 470 IHP 3000
ΕΙΔΙΚΟ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ BUNKERS, WATERS, STORES.	
ΠΛΗΡΕΣ ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ.	

Κολοκοτρώνη 99, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4132.111 - 4131.259 - 4132.724 TELEX: 21 3364 ADAM GR

Σύμβασης για τον Κώδικα λειτουργίας των τακτικών γραμμών.

Επίσης, η σύνοδος θα εξετάσει μέτρα πολιτικής των κρατών - μελών, που έχουν σαν στόχο την αντιμετώπιση του προστατευτισμού, που εκδηλώνεται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Παράλληλα, θα εξετασθεί η πρόσδοος που σημειώνεται στην υλοποίηση των αρχών ναυτιλιακής πολιτικής, που υιοθέτησε ο Ο.Ο.Σ.Α. για την φιλελευθεροποίηση των θαλάσσιων μεταφορών.

Περισυλλογή φυγάδων από ελληνικά πλοία

Δύο ελληνικά πλοία περισυνέλεξαν το τελευταίο 15ήμερο 104 Βιετναμέζους φυγάδες που βρίσκονταν μέσα σε πλοία στη Θάλασσα της Κίνας και τους μετέφεραν στα λιμάνια στα οποία κατευθύνονταν, αφού προηγουμένως τα πληρώματα και των δύο πλοίων τους πρόσφεραν κάθε δυνατή βοήθεια για να συνέλθουν από την περιπέτεια την οποία είχαν ζήσει.

Συγκεκριμένα, στις 15 Σεπτεμβρίου, το φορτηγό «Ολύμπικ Άρμουρ II» περισυνέλεξε από ένα ξύλινο πλοίο που κινδύνευε να βυθισθεί από στιγμή σε στιγμή 42 Βιετναμέζους φυγάδες, από τους οποίους δύο γυναίκες και ένα παιδάκι ήταν εξαντλημένοι από τη 15ήμερη παραμονή τους στη θάλασσα. Το σκάφος κατευθυνόταν στη Γιοκοχάμα όπου επρόκειτο να φθάσει στις 21 Σεπτεμβρίου.

Εξ άλλου πρό ημερών, το φορτηγό «Σαρωνικός II» που διαχειρίζεται η εταιρία «Διώρυξη» των Αδελφών Παπαδημητρίου, κατά το ταξίδι από την Ιαπωνία προς το Μπανγκόκ περισυνέλεξε στη Νότια Θάλασσα της Κίνας 62 Βιετναμέζους φυγάδες από τους οποίους 25 ήταν παιδιά. Το πλήρωμα του σκάφους περιέθαλψε τους φυγάδες και τους πρόσφερε κάθε δυνατή βοήθεια για να συνέλθουν από τη δοκιμασία τους. Οι φυγάδες επρόκειτο να παραδοθούν στην αρμόδια υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών Μπανγκόκ προκειμένου το σκάφος να συνεχίσει το ταξίδι του. Έν προκειμένω πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», οι τοπικές αρχές του Μπανγκόκ είχαν δημιουργήσει προβλήματα στην αποβίβαση των φυγάδων με αποτέλεσμα να προκληθεί καθυστέρηση στο σκάφος.

Τό λιμεναρχείο Χανίων

Εστάλη για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το Π.Δ. με το οποίο το λιμεναρχείο Χανίων μετατάσσεται σε κεντρικό λιμεναρχείο για τη βελτίωση της αστυνόμευσης και επιτήρησης των άκτων των Χανίων και για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής.

Με το Διάταγμα καθορίζεται η περιφέρεια δικαιοδοσίας του κεντρικού λιμεναρχείου και τροποποιείται η περιφέρεια δικαιοδοσίας του υπολιμεναρχείου Ρεθύμνης.

Η πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας

Από 3 - 7 Οκτωβρίου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο συνάντηση αντιπροσώπων των χωρών της Διεθνούς Συμβάσεως πρόληψης ρυπάνσεως της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών.

Τα κυριότερα από τα θέματα με τα οποία θα ασχοληθεί η συνάντηση αυτή είναι:

- Μελέτη εκθέσεως ειδικής επισημονικής

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 28 Σεπτεμβρίου. Τιμές σε δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	87,50/88,50	89/90	150/151
Νέας Υόρκης	68,50/74	71/76	158/160
Φιλαδέλφειας	73/74	75/76	155/160
Βαλτιμόρης	71/72	73,50/75	158/160
Νόρφολκ	70/74	73,50/76	153/157
Σαβάνας	81/82	85/86	160/161
Τζάνκσονβιλ	76,25/77	76,75/77,50	155/156
Π. Έβεργγκλεϊτς	81/82	85/86	152/153
Τάμπας	84/91	88/94	137/140
Μόμπιλ	68/77	69/80	145/155
Ν. Όρλεάνης	63/70,50	65/71	153/155
Μπωμόντι/Π. Άρθουρ	67/68	68/69	157/160
Χιούστον	64/66	65/69	154/155
Κόρπους Κρίστι	74/75	75/78	140/141
Λός Άντζελες	63/70	67/72,50	140/150
Σάν Φραντζίσκο	66,50/67	69,50/70	140/150
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	72/85	74/86	145/160
Σιάττλ	67/72	70/73	165/170
Μόντρεαλ	79/80	82/84	169/171
Βανκούβερ	82/84	85/87	184/185
Άγ. Ευσταθίου	85/86	88/90	170/176
Φρήπορτ	75/76	78/79	175/176
Τρίνταντ	96	100	175
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	78/80	82/83	160/163
Σαϊντ Κρουά	13,85	14	23,60
Βενεζουέλας	11,55	11,98	22,52
Βραζιλίας	85	88	270M TD
Ρόττερταμ	57/58	60/61	105/106M TD
Άμβέρσας	57/58	60/62	106/107M TD
Άμβούργου	62/64	65/68	114/115M TD
Γαλλίας	64/66	72/74	130/132M TD
Ισπανίας	75/76	78/79	152/154
Θέουτας	71/72	73/74	129/132
Γένοβας	67/69	73/74	134/135M TD
Αυγούστας	66/67	70/71	137/138M TD
Πειραιώς	62/64	67/68	129/130M TD
Σουέζ Κανάλ	69/72	69/72	165/168M TD
Τζέντας	—	67,25/71,25	160,50/164,50M TD
Νταμμάμ	—	68,75/72,75	149,50/153,50M TD
Ράς Τανούρα	—	72,75	153,50M TD
Φουτζέϊρα	64/64,50	66/67	145/146M TD
Κουβέϊτ	70/75	74/80	155
Ντακάρ	—	88/90	150/152
Ντάρμπαν	—	72/73	180/185
Τζιμπουτί	—	98/100	165/168
Σιγκαπούρης	62,50/64	66/67	117/119
Κορέας	79,50/80	82/83	165/166
Ιαπωνίας	88/90	91/94	176/178

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
Τελωνειακές πληροφορίες:
κ. Νίκος Τζαβέλλας - τηλέφ.: 4119239

ομάδας για τις απορρίψεις στη θάλασσα.

- Αποτέφρωση αποβλήτων στη θάλασσα επί ειδικών πλοίων.
- Επιπτώσεις των διατάξεων του δικαίου της θάλασσας στην εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης (L.D.C. 1972).
- Προσδιορισμός ευθύνης, αναφορικά με την πρόληψη των ζημιών στο περιβάλλον από τις απορρίψεις.
- Διάθεση αποβλήτων εγκαταστάσεων που βρίσκονται μακριά από την ακτή.
- Μελέτη προόδου εργασιών της ειδικής ομάδας για την απόρριψη ραδιενεργών αποβλήτων στη θάλασσα.

Αιτήματα του Συνδέσμου Έπαγγελματικών Θαλαμηγών

Η διοίκηση του Συνδέσμου Έλλήνων Ναυλομεσιτών επαγγελματικών θαλαμηγών ζήτησε πρόσφατα από τον αρμόδιο υπουργό Τουρισμού κ. Νίκο Σκουλά την επίσημη τροποποίηση του Ν. 438 ό οποίος παραμένει αμετάβλητος επί μία δεκαετία και την διάθεση από τον ΕΟΤ μεγαλύτερου κονδυλίου για την διαφήμιση του ελληνικού γιωτιγκ.

Επίσης ο Σύνδεσμος επισημαίνει την ά-

νάγκη όπως όλα τα επαγγελματικά σκάφη ενοικιάζονται μόνο μέσω γραφείων που θα έχουν άδεια του ΕΟΤ, τα οποία θα ελέγχουν τη ποιότητα των προσφερομένων θαλαμηγών και υπηρεσιών.

Οι διατάξεις Τ.Α.Λ.Σ.

Εστάλη για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο συμπληρώνονται οι διατάξεις του Β.Δ. 160/1970 «περί Ταμείου Άρωγής Λιμενικού Σώματος» και παρέχεται η δυνατότητα επανακτήσεως της ιδιότητας του μετόχου του Ταμείου σ' όσους εξήλθαν ή εξέρχονται από το Σώμα και λαμβάνουν, για το λόγο αυτό, το προβλεπόμενο έφαπαξ βοήθημα από το Ταμείο, στη συνέχεια δε επανέρχονται και πάλι στην ενεργό υπηρεσία ως μόνιμοι και «μηδέποτε απομακρυνθέντες».

Πλαστογράφησε το φυλλάδιό του

Σε φυλάκιση 10 μηνών καταδίκασε το ναυτικό Στυλιανό Μιχαηλίδη το αυτόφωρο Τριμελές Πλημμελειοδικείο Κορίνθου, γιατί είχε νοθεύσει και πλαστογραφήσει το ναυτικό φυλλάδιο, ενώ στις αποσκευές του βρέθηκαν 8,2 γραμμάρια ινδικής κάνναβης.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Κυκλοφόρησε πρό ημερών η παραπάνω ενδιαφέρουσα μελέτη την οποία εκπόνησε το τμήμα Ναυτιλιακών έρευνών του Ι.Ο.Β.Ε. με τη συνεργασία της Ένωσης Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» θα δημοσιεύσουν αποσπάσματα της μελέτης αυτής σε προσεχή τεύχη τους.

ΚΙΝΔ — ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗΣ ΑΞΙΩΣΕΩΣ

Σε αυτότελη μορφή κυκλοφόρησε ο νέος τύπος από την Επιθεώρηση Έμπορικου Δικαίου, του δικηγόρου κ. Κυριάκου Σπ. Άρβανίτη που εξετάζει διεξοδικά την διάταξη του άρθρου 148 ΚΙΝΔ περί αναστολής και διακοπής παραγραφής αξιώσεως.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ.	Κυπριακή	8.936	1972	Συγκρούστηκε στη Μπαγκόγκ, στις 15/9 με το κοντεϊνερπλοίο «Aka Bhum».
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΡΕΜ	Παναμαϊκή	6.499	1975	Υπέστη είσοδη ύδατων σε θέση 25.11.02 Β, 121.16.03 Α, στις 25/9. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το σκάφος και αποβιβάστηκε στο Κήλαγκ.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ	Κυπριακή	30.820	1981	Συγκρούστηκε στο Ρίβερ Πλέϊτ, στις 24/9 με την φορτηγίδα «Alianza G-3» και υπέστη ρήγμα και έλαφρες έλασματοურγικές ζημιές.
ΕΣΠΕΡΟΣ	Έλληνική	31.329	1977	Υπέστη ζημία στη μηχανή κατά τη διάρκεια θαλασσιών δοκιμών στην Κινούρα. Αναλήφθηκαν επίσκευες στην Δουνκέρκη στις 20/9.
ΚΟΡΥΤΟΝ	Κυπριακή	17.175	1975	Συγκρούστηκε στη Τσιτακόγκ, στις 16/9 με το δεξαμενόπλοιο «Thapar Mandakini» και υπέστη ζημιές.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Κυπριακή	16.128	1970	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία ζημίας στο πηδάλιο, που υπέστη στις 11/9 κατά το ταξίδι από Σεμπράγκ. Αναλήφθηκαν μόνιμες επίσκευες.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Γενικώς, η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου χαρακτηριζόταν από χαμηλούς ρυθμούς δράσης, ήπια ζήτηση και κάπως «άνυπόμονη» προσφορά πού, εν τέλει, δημιούργησε ελαφρώς πτωτικές τάσεις.

Αν πρέπει κανείς να αναζητήσει τους λόγους του φαινομένου, ίσως θα πρέπει να αναφερθεί στη συστηματική σχεδόν απουσία των μεγάλων Αμερικανικών οίκων εμπορίας σιτηρών από την αγορά, στα προβλήματα που συνεπάγονται οι εργατικές κινητοποιήσεις στην Αυστραλία, στην κάμψη των ψυχολογικών επιπτώσεων εκ της αναγγελίας αγοράς ποσοτήτων σιτηρών εκ μέρους των Σοβιετικών και, ειδικά γι' αυτήν την περίοδο, στην άργια της Ιαπωνίας στις 23/9/88.

Εν τούτοις, δεν είναι λίγοι εκείνοι οι παρατηρητές της αγοράς — και ανάμεσά τους πολλοί μεσίτες — που πιστεύουν ότι το υπόβαθρο της αγοράς είναι στερεό, ότι σημαντικές ποσότητες άνθρακος και σιδηρομεταλλευμάτων ήδη κλείνονται προς μεταφορά και ότι τα σιτηρά σύντομα θα ακολουθήσουν. Ανάμεσα στους εν λόγω κύκλους, οι πιο τολμηροί διατυπώνουν την άποψη ότι η παρούσα κατάσταση μοιάζει με την «ήρεμία πριν την καταιγίδα».

Η απουσία των μεγάλων σιταράδων σημαίνει την πτώση της ζήτησης για πάναμαξ μεγέθη στον Κόλπο ΗΠΑ, είναι όμως ενδιαφέρον να σημειώσουμε ότι οι πληρωθέντες ναύλοι ελάχιστα επηρεάστηκαν. Όταν συμπληρωνόταν η σύνταξη του παρόντος, τά δολ. 21.125/21.615 για Ιαπωνία με μοναδικό ή με συνδυασμό λιμένων, αντίστοιχα, ήταν μία πραγματικότητα αρκετά ενθαρρυντική.

Κάποια υποβάθμιση της σημασίας των Μεγάλων Λιμένων εν μέρει μόνο πρέπει να αποδοθεί σε γενικότερους λόγους ενώ κατά ένα σημαντικό ποσοστό μπορεί να εξηγηθεί από την προτίμηση προς το σχετικά φθινότερο Κόλπο.

Χαρακτηριστικό τό κλείσιμο για 52.000 τόννους από Βόρειο Ειρηνικό για Ιαπωνία στά δολ. 11.50/12.00, δηλώνει σταθερότητα στην περιοχή από την οποία, άλλωστε, διακινήθηκε και άριθμός φορτίων για Αίγυπτο και Νότια Ασία.

Νότια Αμερική (Πλεϊτ) και Νότια Αφρική εκφράστηκαν μάλλον με χρονοναυλώσεις και παρουσίασαν αξιόλογη κίνηση.

Ως έλεγχθη, σημαντικός άριθμός πράξεων για γαιάνθρακες και σιδηρομεταλλεύματα έγινώσθη και μεγαλύτερος, ίσως αναμένεται. Από τις πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

Γαιάνθρακες:

— Νόρφολκ για Ρότερνταμ, 90.000 τόν. δολ. 6.45 με 3 ήμερες/25.000.

— Χ. Ρόουντς και Ν. Αφρική για Ιαπωνία, 120.000 τόν., δολ. 13.60 φίο.

— Αυστραλία για Άν. Ινδία, 45.000 τόν., δολ. 16,75 για 33 πόδες βύθισμα και δολ. 15,75 για 36 πόδες.

Σιδηρομεταλλεύματα:

— Πόρτ Καρτίε για Ρότερνταμ, 80.000

τόν., δολ. 5.50 με 5 ήμερες.

— Άπό Αυστραλία (Ντάμπιερ) για Η. Βασίλειο, 100.000 τόν., δολ. 10.25 με 6 ήμερες.

— Άπό Δ. Αφρική για Ρότερνταμ, 100.00 τόν., δολ. 4.25 φίο με 6 ήμερες.

Τέλος, σημειώσαμε ικανό άριθμό ναυλώσεων για λιπάσματα με βασικό μοχλό, όπως πάντα, την Ινδία. Φορτία ζάχαρης κινήθηκαν σε όλες τις περιοχές με τις λίρες 17,75 για 14.000 τόν. από Άγιο Μαυρίκιο για Λονδίνο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ήταν μία περίοδος μειωμένης ζήτησης για πάναμαξ σε Άνατολή και Δύση. Περί τά δολ. 9.500/10.000 κυμάνθηκαν τά μισθώματα στις πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις. Στά δολ. 6.500/7.000 κινήθηκαν τά handy size πλοία ενώ, όχι παραδόξως, μετά από ανάπαυλα των πρώτων ημερών της υπό θεώρηση περιόδου, ζήτηση παρατηρήθηκε στα μεγάλα μπάλκ κάρριερς (cape size) που κλείνονταν σε ηύξημένα μισθώματα.

Με ενδιαφέρον, τέλος, θά σημειώσουμε την πληροφορία ότι Εύρωπαίοι ναυλωτές διαπραγματεύονταν τη μίσθωση πλοίου 68.000 τόν. d.w. για 5 έτη στά δολ. 12.250 ήμερησίως.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σημαντικές εξελίξεις σημειώθηκαν στην αγορά κατά τό διαρρεύσαν δεκαπενθήμερο. Οι σχετικά χαμηλές τιμές του προϊόντος προφανώς προσείλκυαν τις μεγάλες κυρίως εταιρίες που, πέραν των τρεχουσών υποχρεώσεων τους προς την κατανάλωση, πρέπει να εμπλουτίζουν τά αποθέματά τους. Τό παραχθέν αποτέλεσμα, πτώση του άριθμού των άνοικτων πλοίων (και του όγκου τους) στις συνήθεις περιοχές φορτώσεως και άνοδος των επιπέδων των ναύλων πού, με κάποια συγκράτηση, θά είμαστε

στον πειρασμό να άποκαλέσουμε «θεαματική».

Πράγματι, μετά από βασανιστικές διαδικασίες των πρώτων ημερών, όταν οι ναύλοι VLCC κυμαίνονταν περί τά WS 40-43, σημειώσαμε βελτίωση πού, προοδευτικά και μέχρι τη στιγμή που γράφονταν αυτές οι γραμμές είχαν αντίστοιχα εγγίσει τά WS 47-53. Παρόμοια σχεδόν υπήρξε ή βελτίωση και στις μικρότερες μονάδες.

Πάντα στην περιοχή του Περσικού, στην όποια αναφέρονται οι παραπάνω παρατηρήσεις, σημειώνουμε και τη συνεχιζόμενη χρήση πολλών πλοίων (περί τά 50;) υπό των Ιρανών στο σύστημα μεταφοράς μεταξύ Κάργκ και Λαράκ και άποθήκευσης (shuttle). Τούτο προφανώς άσκει σημαντική επίδραση στην έξασφάλιση άπασχόλησης και διατήρησης ισορροπίας στην περιοχή αλλά και σε εύρύτερη θεώρηση.

Άργη και φτωχή σε ζήτηση ή Μεσόγειος, άρχισε να βελτιώνεται περί τά τέλη της υπό θεώρηση περιόδου.

Αντίθετα, σταθερή στις άρχές ή Δυτική Αφρική, μάς έδωσε στη συνέχεια θεαματική άνοδο της ζήτησης και των ναύλων πού για τό σύνηθος μέγεθος των 120-130.000 τόνων έφθασε από WS 60 στά WS 67-70 για ΗΠΑ.

Άποτέλεσμα των προσφάτων δραματικών γεγονότων στην περιοχή, ή Βόρειος Θάλασσα ελάχιστη παρουσίασε κίνηση.

Καλύτερη εν τιμή μέτρο και ή Καραϊβική με «μετρημένη» άνοδο.

Βελτίωση, τέλος, διαφαίνεται και στον τομέα των καθαρών φορτίων πού πέρασαν έσχατως μία δοκιμασία. Τούτο κυρίως αναφέρεται στις προς Ιαπωνία μεταφορές άν και τά αποθέματα στην εν λόγω χώρα και ή προσεχής διαμόρφωσή τους θά παίξουν σημαντικό ρόλο στην περαιτέρω άνέλιξη της ναυλαγοράς.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 54.000 τόν. σιτηρά. Ταϊβάν, δολ. 13,25, 10.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Όκτωβρίου 5-10.

ΣΗΧΑΠΠΥ: Παρανάγκουα 19.500 τόν. πέλλετς Άλεξάνδρεια και Βηρυττό, δολ. 25, 3.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ: Άμερ. Κόλπο 25.515 τόν. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 16 φίο, 5 ήμερες/1.000 τόν., Σεπτέμβριο 20-28.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Δυτική άκτή ΗΠΑ 20.000 τόν. σιτηρά

Ινδία, δολ. 38, φόρτωση κλίμακας/1.500 τόν. έκφόρτωση, Όκτωβρίου 4-15.

ΑΚΡΟΝ: Χάμπτον Ρόντς 90.000 τόν. γαιάνθρακας Δουνκέρκ, δολ. 6,20, 3 ήμερες/25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Όκτωβρίου 3-10.

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 21,50 φίο, 11 ήμερες, Όκτωβρίου 25-31.

ΖΑΡΑ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. φωσφάτα Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 37,50 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριο 28-30.

ΛΕΟΝΤΑΡΙ: Νιού Τζέρσεϋ 20.000 τόν. περίπου σκράπ Μπαγκλαντές, δολ. 50 φίο, 3.000 /750 τόν.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Στό ΒΕΛΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ μεγάλη εύκαιρία, κτήμα 10,5 στρεμμάτων περιφραγμένο — όπωροφόρα δένδρα, ύδρευση — στη Παλαιά Έθνική όδό. (μόνο σοβαρές προτάσεις)

Τηλ.: 6821814 - 9714809

φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 15,25, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-22.**ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ:** 'Αμερ. Κόλπο 20.900 τον. γεννημάτων Βενεζουέλα, δολ. 17,25, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-20.**ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ:** 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 20,75 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχες 'Οκτωβρίου.**ΠΡΩΤΑΓΚΟΝΙΣΤ:** Τολέδο καί Σαϊντ Λόρενς 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 24 Τολέδο/δολ. 17 Σαϊντ Λόρενς φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 23-30.**ΣΤΑΡΜΑΝ:** Βανκούβερ 30-32.000 τον. σιτηρά Κίνα, δολ. 17 φίο, 7.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα Σεπτεμβρίου.**ΑΛΕΞΗΣ:** 'Αμερ. Κόλπο 18.000 τον. καλαμπόκι χύδην Μαπούτο/Νακάλα/Μπέιρα, δολ. 39, full berth terms, έλευθ. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-30.**ΣΗΜΟΝΑΡΚ:** Μεγ. Λίμνες 18.000 τον. γεννήματα Λισσαβόνα/ 'Αμβούργο, δολ. 18,25 φίο, 6 ημέρες, 'Οκτωβρίου 1-10.**ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ:** 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 21, 11 ημέρες, 'Οκτωβρίου 8-22.**ΑΡΟΣΑ:** Μεγ. Λίμνες με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς έως 26.000 τον. 'Αλγερία, δολ. 24,50/ δολ. 17,50 φίο αντίστοιχα, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20 — 'Οκτωβρίου 5.**ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ:** 'Αμερ. Κόλπο 40.000 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 29 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.**ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ****ΝΤΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ:** Πολωνία 32.000 τον. γαϊάνθρακες Βισακχαπατνάμ, δολ. 28 φίο, 1.500/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-20.**ΚΟΝΠΟΛΙΣ:** Δουνκέρκη 50.000 τον. περίπου σιτηρά Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 9,50 φίο, 7.000/300 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 22-25.**ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ:** Θεσσαλονίκη 7.090 τον. άλευρα σέ σάκκους 'Ασσαμπ, δολ. 40, 125/200 τον.άνα κύτος από 'Οκτωβρίου 12 καί έντεϋθεν.**ΣΟΥΠΕΡΝΟΒΑ:** Σαουθάμπτον 10.000 τον. σιτηρά Πόρτ Σουδνα, δολ. 37, 3.000/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.**ΧΟΟΥΠ II:** Βορ. Γαλλία 21.000 τον. σιτηρά χύδην Δυτική άκτή 'Ιταλίας, δολ. 11,50, 5.00/2.250 τον.

φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ: Βρέμη 5.200 τον. άλευρα σέ σάκκους Μπέρμπερα καί Μογκαντίσο, δολ. 50, 1.000/150 τον. άνα κύτος, Σεπτεμβρίου 25-30.**ΑΣΤΕΡΙΣ:** Αύστραλία 45.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ανατολ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 16,75 (33 πόδια) 'Οκτωβρίου 5-15.**ΦΟΙΝΙΣ:** Ρίτσαρντς Μπαϊ 70.00 τον. γαϊάνθρακες 'Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 9,90 φίο, φόρτωση κλίμακα/ 8.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 5-20.**ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ****ΜΙΧΑΗΛ Κ.:** 103.632 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βορ. 'Ισπανία τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδια 2-4 μηνών, δολ. 12.400 την ημέρα.**ΠΑΝΔΙΑΣ:** 40.907 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βορ. Κίνα τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτής Νοτίου 'Αμερικής, δολ. 9.500 την ημέρα.**ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ:** 26.958 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. 'Αφρική τέλη Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.000 την ημέρα.**ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ:** 22.109 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ Σεπτεμβρίου 26-30, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα.**ΣΤΕΦΑΝΟΣ:** 15.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση ΗΒ Σεπτεμβρίου 20, έπαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 6.800 την ημέρα.**ΣΗΜΠΟΝΥ:** 54.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Οκτωβρίου 1, έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 6.750 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 γιά πλού υπό έρμα.**ΙΣΜΕΝΙΟΣ:** 50.900 τον.d.w. του 1972, παράδοση Μεσόγειο άμεση, ταξίδι 'Ανατολ. άκτής Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 7.250 την ημέρα.**ΕΞΠΛΟΡΕΡ:** 37.734 τον. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημά.**ΔΕΣΠΟΙΝΑ:** 123.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ατλαντικό Σεπτέμβριο, ταξίδια 2-4 μηνών, δολ. 13.000 την ημέρα.**ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ:** 155.375 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Ατλαντικό Σεπτέμβριο, ταξίδια 4-5 μηνών, δολ. 15.250 την ημέρα.**ΓΚΙΚΑΣ:** 17.000 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ιζμύρ Σεπτεμβρίου 20-21, ταξίδι Βενεζουέλας διάρκειας 45 ημερών, δολ. 7.475 την ημέρα.**ΑΡΜΑ:** 15.721 τον. d.w. του 1981, παράδοση

'Αμστερνταμ/ 'Αμβούργο Σεπτεμβρίου 21, έπαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ: 17.188 τον. του 1979, παράδοση Ντάρμπαμ τέλη Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.200 την ημέρα.**ΜΑΤΟΥΜΠΑ II:** 35.223 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 7.800 την ημέρα.**ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ:** 29.611 τον. d.w. του 1985, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Σεπτεμβρίου 25-30, έπαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 8.500 την ημέρα.**ΓΙΟΥΡΟΣΗ:** 26.732 τον. d.w. 1977, παράδοση στον πιλότο Χιούστον Σεπτεμβρίου 25-30, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 8.500 την ημέρα.**ΕΛΕΝΗ Μ.:** 32.085 τον. d.w. του 1970, παράδοση Δουνκέρκη 'Οκτωβρίου 5-8, ταξίδι 30 ημερών με έπαναπαράδοση Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 7.500 την ημέρα.**ΣΗΜΠΕΡΝΤ:** 67.688 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 16-23, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη με όψιόν γιά δεύτερο ίδιο κυκλικό ταξίδι, δολ. 10.750 την ημέρα.**ΣΤΑΜΟΣ:** 63.865 τον. d.w. του 1985, παράδοση Βέσερ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 10.000 την ημέρα.**ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ:** 66.908 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτέμβριο, κυκλικό ταξίδι Αύστραλίας, δολ. 10.600 την ημέρα.**ΒΟΜΑΡ:** 29.200 τον. d.w. του 1971, παράδοση Τσιταγκόγκ Σεπτέμβριο 20-30, έπαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 8.000 την ημέρα.**ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ:** 25.167 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιντσόν άμεση, κυκλικό ταξίδι Κίνας, δολ. 7.900 την ημέρα.**ΣΗΚΕΥ:** 26.926 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμαζόνιο άμεση, ταξίδι 4-6 μηνών με έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 γιά πλού υπό έρμα.**ΝΕΟΣ:** 15.327 τον. d.w. του 1971, παράδοση Δυτική άκτή Μεξικού Σεπτεμβρίου 16-24, έπαναπαράδοση 'Ισπανία, δολ. 5.250 την ημέρα.**ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ****ΛΟΥΣΣΙΟΣ:** 118.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βραζιλία 'Οκτωβρίου 1-15, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 13.500 την ημέρα, πλέον δολ. 210.000 γιά πλού υπό έρμα.**ΤΣΕΡΡΥ:** 22.636 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότια Κορέα άμεση, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 6.500

80 Broad Street, Boston, Mass. 02110 Phone (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656
 also serving: Providence, R. I. Portsmouth, N. H. Portland, Me.



Τό «PARALIA» θά τό βρεΐτε σέ όλα τά Παράλια τής περιοχής Βοστώνης. 'Η πρακτόρευσις του πλοΐου σας θά γΐνει τέλεια καί πλέον οΐκονομικότερη, χωρίς καθυστέρηση στήν φορτοεκφόρτωση, στήν προώθηση των spare parts καί χωρίς περιπλάνηση του παλιννοστούμενου πληρώματος. Θά γνωρίζετε όλες τίς κινήσεις καί αλλαγές τή στιγμή πού δημιουργούνται, όχι τήν ... άλλη μέρα!

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΜΑΣ

Τό ΜV SEADUTY τής εταιρίας THE-NAMARIS φορτώνει παλιοσιδέρα στό PORTLAND MAINE.

τήν ημέρα.

MARIA ΓΛ.: 26.998 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ Σεπτέμβριο, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 7.400 τήν ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου διάφορες όψεις, WS 132,5, 'Οκτωβρίου 8. ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ: 'Ισκεντερόν 28.000 τόν. 'Ιταλία, δολ. 160.000 κατ' αποκοπή, Σεπτεμβρίου 21.

MARIANNA: 30.484 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Μεσόγειο 'Οκτωβρίου 10-15, ταξίδι 6 μηνών με καθαρά φορτία, δολ. 7.250 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 245.000 τόν. μέρος φορτίου Ταϊβάν, WS 52,5, 'Οκτωβρίου 7. ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Γκέμπο 78.000 τόν. μέρος φορτίου Αύγουστα, WS 125, Σεπτεμβρίου 29.

ΕΛΕΝΗ: Μπετζαία 75.000 τόν. μέρος φορτίου Φός, WS 87,5, Σεπτεμβρίου 28.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Συρία 46.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 135, Σεπτεμβρίου 30.

ΒΥΤΙΝΑ: Μπόννυ 118.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 62,5, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 65, 'Οκτωβρίου 5.

ΒΙΟΛΑΝΤΑ: Φορκαντός 130.000 τόν. διάφορες όψεις, WS 65, Σεπτεμβρίου 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Λά Σαλινά 60.000 τόν. μέρος φορτίου Κεμπέκ, WS 110, Σεπτεμβρίου 28.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 68.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 72,5, όψιόν Γαλλία WS 77,5, Σεπτεμβρίου 20.

ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Λά Σαλινά 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 92,5, Σεπτεμβρίου 18.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 51.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, Σεπτεμβρίου 17.

ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ: Ρότερνταμ 60.000 τόν. μέρος φορτίου Μπαϊνούση, WS 87,5, Σεπτεμβρίου 18.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: 'Ινδονησία 95.000 τόν. Δυτική άκτή ΗΠΑ, WS 65, Σεπτεμβρίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Κόντινεντ 98.000 τόν. Μεσόγειο WS 75, όψιόν ΗΠΑ WS 70, Σεπτεμβρίου 28.

ΖΑΡΝΑΤΑ: Καμπίντα 130.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 52,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 50, 'Οκτωβρίου 1.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Γέμπο 265.000 τόν. Βραζιλία, WS 42, Σεπτεμβρίου 26.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Γέμπο 120.000 τόν. μέρος φορτίου Χάβρη, WS 70, 'Οκτωβρίου 3.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Μπαλκίπαπ 30.000 τόν. νάφθα 'Ιαπωνία, WS 137,5, Σεπτεμβρίου 24.

ΠΗ'Ι'Σ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Πούντα Καρντόν 30.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 140, Σεπτεμβρίου 20.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 40, Σεπτεμβρίου 25.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 225.000 τόν. Δυτικές όψεις, WS 37, Σεπτεμβρίου.

ΔΑΙΔΑΛΟΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. 'Ανατολ. άκτή Κόντινεντ, WS 165, Σεπτεμβρίου 19.

ΣΑΙΝΤ ΧΕΛΕΝ: Μαύρη Θάλασσα 43.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 115, Σεπτεμβρίου 23.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 69,5, Σεπτεμβρίου 29.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Καραϊβική 29.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 150, Σεπτεμβρίου 30.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Νότιο Κόρεα 28.000 τόν. καθαρά 'Ορμούζ, δολ. 245.000 κατ' αποκοπή, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΕΛΛΙΝΑ II: Πριόλο 25.180 τόν. καθαρά Τένηςα-βεν, WS 153,74, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Βενεζουέλα 58.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 100, Σεπτεμβρίου 22.

ΙΛΛΙΝΟ'Ι'Σ: Περσικό Κόλπο 266.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 51, Σεπτεμβρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 53, Σεπτεμβρίου.

ΑΡΑΜΙΣ: Κέυχαν 125.000 τόν. μέρος φορτίου Γκντάνσκ, WS 67,5, Σεπτεμβρίου 29.

ΠΑΡΟΣ: Σιντί Κερίρ 79.000 τόν. μέρος φορτίου Αύγουστα, WS 90, Σεπτεμβρίου 29.

ΔΗΛΟΣ: Γέμπο 29.000 τόν. Νάπολι, WS 160, Σεπτεμβρίου 27.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: 'Αγκόλα 108.000 τόν. Βραζιλία, WS 69,25, 'Οκτωβρίου 2.

ΦΛΟΡΙΝΤΑ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 67,5, 'Οκτωβρίου 4.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 65, 'Οκτωβρίου 1.

Οι αγοραπωλησίες

'Ενώ όριστικά πλέον ή θερινή περίοδος παραχωρεί τή θέση της στο φθινόπωρο με όλες τις φυσιολογικές αλλαγές που άφορούν στην επαναδραστηριοποίηση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, ζωηρό εκδηλώνεται τό αγοραστικό ενδιαφέρον σε όλες τις κατηγορίες πλοίων με άμεση συνέπεια τήν κάθετη ύψωση των αξιών. Τό τελευταίο, βεβαίως, δημιουργεί κάποιες αναστολές άφου πολλοί είναι πλέον εκείνοι που αναλογίζονται ότι ίσως είναι καιρός για συγκράτηση καί αναμνη μέχρι μία νέα ένδεχόμενη πτώση των τιμών (i).

Τό έκπληκτικό είναι ότι ή χρηματοδότηση

των νέων αγορών φαίνεται άνετη, γεγονός όλως αντίθετο προς τις προβλέψεις που λογικά στηρίζονταν στην πικρή έμπειρία των Τραπεζών από τήν πρόσφατη μακρά κρίση.

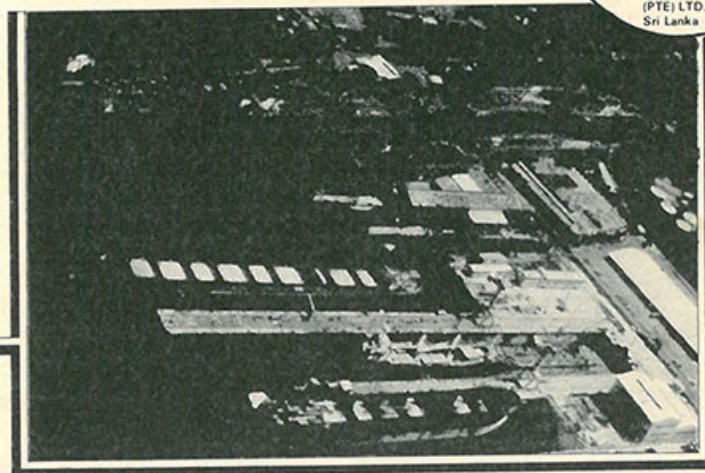
Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων σημειώ-νουμε άριθμό ένδιαφερουσών πράξεων, με-ταξύ των οποίων:

— Τ/Τ AZURO (268.863/75) δολ. 19.300.000 σε Νορβηγούς.

— Τ/Τ ANDRES BONIFACIO (260.200/74) δολ. 14.158.888 (!) κατόπιν πλειστηριασμού.

— Νορβηγικά συμφέροντα φέρονται νά άγοράσαν τό 50% τής κυριότητος των Μ/Τ CHRISTINA καί EVA (87.300/82-81) κα? i t; v n

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height (O.B) (m)	Craneage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085

M/T RICH DUCHESS καί RICH DUKE (80.000/86) αντί συνολικού τιμήματος δολ. 27.000.000.
 — M/T GRIEG FIGHTER, 123.894/74, δολ. 13.000.000.
 — M/T NEWTON PRINCESS, 104.652/67, δολ. 5.000.000.
 — M/T TEXACO HANNOVER, 99.590/68, δολ. 6.000.000.
 — M/T GOGO RAHN, 21.214/74, dol. 5.500.000.
 — M/V ARROW GDYNIA (OBO) δολ. 98.400/86, δολ. 29.000.000.
 — M/V PHILIPPINE COLLIER, 103.500/71, δολ. 8.600.000.
 — M/V SKAUVANN/SKAVO, 132.400/75-74, δολ. 28.000.000 συνολικώς.
 — S/S KASHEE, 164.545/72, δολ. 10.000.000.
 Ίσχυρότερες οι άνοδικές τάσεις τιμών στα πλοία χύδην φορτίου όπου σημειώσαμε:
 — M/V SANTAN, 121.550/70, δολ. 8.250.000.
 — M/V SEAMUSIC, 61.757/77, δολ. 12.500.000.
 — M/V NEW PROSPER, 45.345/75, δολ. 15.800.000.
 — M/V DANAKOS, 36.250/77, δολ. 7.950.000.
 — M/V PACIFIC DEFENDER, 28.100/84, δολ. 11.700.000.
 — M/V ERSON TRADER, 34.100/82, δολ. 13.000.000.
 — M/V PROTECTOR, 27.311/80, δολ. 9.700.000.
 — M/V HANSA MARINER, 32.500/76, δολ. 8.000.000.
 — M/V JOHN C., 27.358/78, δολ. 8.000.000.
 — M/V ONIX, 30.853/76, δολ. 7.650.000.
 — M/V ATLANTIS SOLEA, 34.574/73, δολ. 5.500.000.
 — M/V CHIMO, Fortune του 1981, δολ. 8.750.000.
 — M/V PYRROS, Fortune του 1977, δολ. 6.500.000.

— M/V PARTNERONE, 27.190/74, δολ. 5.500.00.
 — M/V AL SALAAM (Fortune του 1979) δολ. 6.600.000.
 — M/V PRESIDENT QUIRINO, 16.900/77, δολ. 3.600.000.
 Τα πλοία γενικού φορτίου, άναεωμένο τό ενδιαφέρον λόγω των προοπτικών που διανοίγονται (:) στον Περσικό:
 — M/V OSTFRIESLAND, 17.800/78, dol. 8.900.000.
 — M/V DUTEOUS, Freedom του 1977, δολ. 4.050.000.
 — M/V SPACIOUS, αδελφό του προηγούμενου, δολ. 4.100.000.
 — M/V ARKO STAR, 16.00/78, δολ. 5.500.000.
 — M/V ARKTOS, 23.600/76, δολ. 6.500.000.
 — M/V SAMJOHN PIONEER/SAMJOHN GOVERNOR, 19.121/72, συνολική τιμή δολ. 8.000.000.
 — M/V GUNDULIC, 16.158/69, δολ. 1.700.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κύρια χαρακτηριστικά της αγοράς ή μικρή προσφορά πλοίων προς διάλυση καί ή βαθμιαία υποχώρηση της Ταϊβάν υπέρ της Κίνας που ήδη κάνει μία δυναμική παρουσία στην αγορά. Η πρόσκτηση του VLCC «ACHILLES» (35.420 LDT) αντί δολ. 258 ανά LDT, κυρίως όμως ή αγορά του κατ' εϋθειαν από την Ταϊβάν, δημιουργεί νέες συνθήκες στην περιοχή με εύρύτερες πολιτικές προεκτάσεις.
 Άλλες πρόσφατες Κινεζικές αγορές:
 — M/V DAREN (5.048 LDT) δολ. 228.
 — M/V ZAGORSK (3.282) δολ. 201.
 — M/T ABAGUR (2.112) δολ. 188.
 — M/S POYAR (2.055) δολ. 171 (παγοθραυστικό).
 Σημειώσαμε επίσης την πώληση στο Πακιστάν του M/V PYARNO (2.025) αντί δολ. 210 ανά LDT.
 Παραλείπουμε αριθμό πράξεων που άνα-

φέρονται σέ παράδοση μακράν του τόπου διαλύσεως καί υπό ειδικές συνθήκες σάν ελάχιστα δηλωτικές της αγοράς. Σημειώνουμε όμως ότι ο μεγάλος αριθμός τέτοιων πωλήσεων σαφώς σημαίνει ύψηλή αγορά πού ώθει τούς διαλυτές σέ αναζήτηση πλοίων όπουδήποτε καί αν αυτά εύρίσκονται καί κάτω από συνθήκες πού, σέ μία όμαλή αγορά, θα τούς άφηναν άσυγκίνητους.
 Θα παραθέσουμε όμως πίνακα πραγματικών ή καί τεκμαρτών τιμών στίς διάφορες χώρες (δολ. ανά LDT):

Ταϊβάν:

Δεξαμενόπλοια 220/235
 Ξηρού Φορτίου 180/220

Κίνα:

Δεξαμενόπλοια 230/258
 Ξηρού Φορτίου 180/240

Ταϊλάνδη:

Δεξαμενόπλοια 210/240
 Ξηρού Φορτίου 190/215

Μπαγκλαντές:

Δεξαμενόπλοια 240/250
 Ξηρού Φορτίου 210/235

Ινδία:

Ξηρού φορτίου μόνο 220/240
 (Λόγω έλλείψεως συναλλαγματικών διαθεσίμων δέν έγιναν πράξεις κατά τή διάρκεια των τελευταίων εβδομάδων).

Πακιστάν:

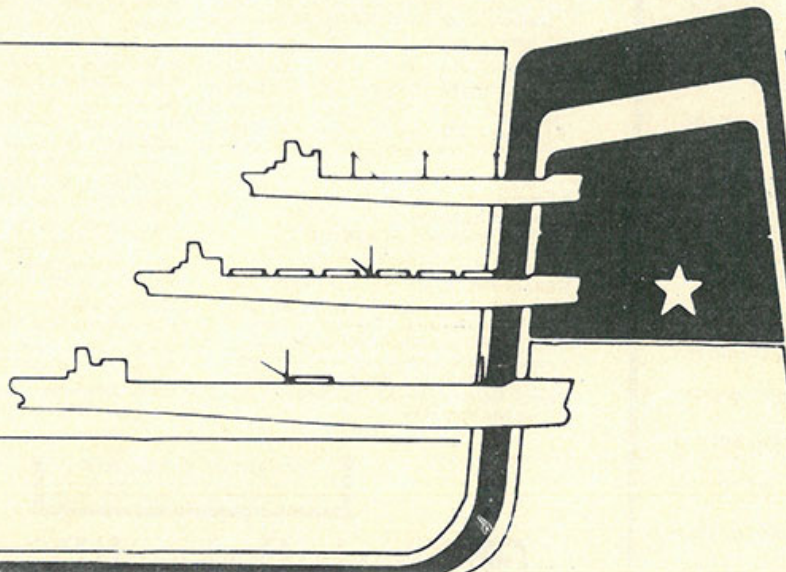
Ξηρού φορτίου μόνο 200/220

Ισπανία:

Δεξαμενόπλοια 90/105
 Ξηρού φορτίου 80/100

Αν καί δέν αναφέρθηκαν πράξεις, πιστεύεται ότι ή Τουρκία θα έμφανισθεί στην αγορά με άναεωμένο ενδιαφέρον.

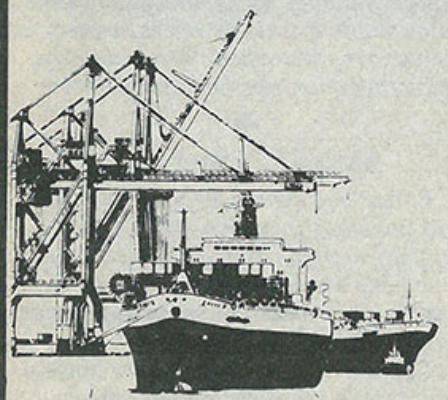
ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
 TELEX: 21 3014 · UTRD GR

NAFTIKA CHRONIKA



THE EUROPEAN FLAG

Many believe that the application of a true Community policy cannot preclude the prospect of a "European flag". And if this prospect is still distant, the idea of considering two other types of European flag, complementing and co-existing with national flags seems more likely.

The first would be a "token flag" indicating that the ship that flies it has adopted certain common European rules. The second would be a double "reserve flag" to be created in some European country but would be open to the interests of other Community countries. It would be competitive but entirely legitimate and respectable within the framework of the Treaty of Rome.

In this respect the most suitable European country is Luxembourg which does not have a maritime tradition and which could set up a modern and advantageous register. Like the "double registries" which some European countries have established, the Luxembourg registry could become a refuge for the protection of ships and crews by the Treaty of Rome, offering European shipowners with an additional, necessary and complementary choice.

TURKISH SHIPPING DELEGATION VISITS GREECE

On September 26th and 27th a delegation of the Turkish Chamber of Shipping on an official visit to Greece met with a delegation of the Hellenic Chamber of Shipping.

During these meetings which were occasioned by an invitation of the Hellenic Chamber of Shipping many bilateral and international shipping matters which preoccupy shipping companies of both countries were discussed in order to

- identify shipping related problems on bilateral, area and international level,

- investigate possible solutions to the above problems,

- cooperate to promote solutions to matters which create obstacles to the development of bilateral and international shipping relations

- establish communications between the two Chambers of Shipping

The two delegations agreed:

- that bilateral and international shipping relations must be based on the principle of free and fair competition,

- that access to cargoes must be free,

- that discrimination based on flag must be discouraged

- that the endeavours of the Turkish and Greek governments to reach an agreement on shipping cooperation, which both delegations consider necessary for the solution of all bilateral shipping problems and the development of shipping relations between the two countries, and possible expansion in new areas, i.e. Ro-Ro, must be reinforced.

- that it is desirable for both the governments of Turkey and Greece to agree on a treaty to avoid double taxation

- that the Turkish Chamber of Shipping and the Hellenic Chamber of Shipping will use all their influence to persuade their respective governments to speed up the negotiations for the creation of a shipping cooperation agreement.

— that for the further development of seaborne tourism and the increase of the movement of passengers between Greece and Turkey it is necessary that a more realistic billing policy be adopted as regard the provision of port facilities which should be based inter alia on the principle of mutuality and that the Turkish Chamber of Shipping and the Hellenic Chamber of Shipping must act in this direction.

The two delegations took note of the problems that exist in bilateral relations as mentioned by the members of the respective Chambers of Shipping and undertook to study same with the purpose of finding mutually acceptable solution.

The delegation of the Hellenic Chamber of Shipping informed the Turkish Chamber of Shipping on subjects which preoccupy the International Maritime Organisation (IMO) as well as matters which are being discussed in UNCTAD, OECD and GATT which could influence the interests of shipping companies.

The delegation of the Turkish Chamber of Shipping informed the delegation of the Hellenic Chamber of Shipping on the possibilities of the Turkish shipbuilding and repair industry and that of the Turkish breaking yards while the Hellenic Chamber of Shipping informed the Turkish Chamber of Shipping on the developments with regard to ship breaking in Greece and the relevant investment program of ETVA and made reference to the tendencies which are being created within the EEC on this subject. The delegation of the Hellenic Chamber of Shipping also made reference to the problems of the ship repair and construction industry on a national and international level. The delegation of Turkish Chamber of Shipping informed the Hellenic Chamber of Shipping about difficulties to get visa to visit Greece, especially for Shipping people.

The Turkish delegation has invited a delegation from the Hellenic Chamber



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

of Shipping to visit Istanbul in the nearest future to hold the next meeting in Istanbul and the date of the meeting will be agreed mutually.

ABS ANNOUNCES NOMINATIONS FOR SHEPHEARD MARITIME SAFETY AWARD

American Bureau of Shipping has announced that nominations are being accepted for the 1988 Rear Admiral Halert C. Shephard Award for Achievement in Merchant Marine Safety.

This prestigious international award is given for a single outstanding contribution to merchant marine safety, or for dedication and constructive participation in activities associated with maritime safety over a period of time. Nominees may include individuals such as ship operators, naval architects, marine engineers, ship repairers, shipbuilders, and those associated with ship operations, government, or marine associations. As the purpose of the Shephard Award is to encourage and inspire merchant marine safety, it is intended that younger individuals be given equal consideration for nomination.

The Award was established by the American Institute of Merchant Shipping in 1976 in honor of the late Admiral Shephard, who served in the United States Coast Guard as Chief, Office of Merchant Marine Safety, and was internationally acclaimed for his work in this field. The award is administered by the American Bureau of Shipping.

GRIEF AND INDIGNATION

The Greek shipping community was deeply grieved by the accident on the tanker "Anangel Greates".

There was grief for the people who lost their lives.

There was grief for the accident itself.

There was grief for the loss of a fine unit of the Greek merchant fleet.

There was grief, and considerable indignation too, for the paranoia that followed and the hatred manifested towards Greek shipowners in the days following the accident.

It is more than clear that the accident was caused by human error.

It is equally clear that the human error was not on the part of the owning company which brought the ship to Greece for repairs.

It is furthermore clear that the accident was exploited, as so many times in the past, to cultivate a climate of hatred against Greek shipowners.

"Shipowners, you are robbers" came the cry from those who used the accident as an excuse for marches and demonstrations.

There was no march or demonstration, however, for the 17 who died on the roads and tens on injured in traffic accidents on the weekend following the Perama tragedy. Nor did the press give these casualties the extensive coverage it gave to the "Anangel Greatness" explosion.

We do not mean by this that the accident should be passed over without

comment. What we want to stress is the treatment meted out by all and sundry in this country to our shipowners who are honoured abroad and labelled here as "robbers". This is a totally unacceptable situation which the government must rectify if it really wants Greek shipping to return to the fold instead of having other countries benefiting from it.

BAHAMAS AGREEMENT

Britain has signed an agreement with the Bahamas by which ships owned by British interests but registered in the Bahamas shall be at the disposal of the British government in an emergency or in time of war.

As the Minister of Transport pointed out, this is the first time an agreement of this kind has been signed between Britain and a country with a free register and it is hoped that more will be signed before the end of the year.

British owners who accept the terms of this agreement will be able to insure themselves for war risks under the recently made arrangement with the British unions.

The Minister added that agreements of this type are indispensable because more and more British-owned ships are being transferred to free registries. Therefore, for reasons of national security the government should be able to take these ships into account in time of war. Today, about 65 British-owned ships



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

are registered in the Bahamas, among them many owned by BP and Cunard.

THE LIABILITY OF EXPERTS

In France, a fishing motorship was sold for 240 thousand francs after experts had assessed its value. A few months later the ship's engine broke down irreparably due to its advanced age. The buyer claimed he had been cheated by the seller and by the experts and demanded a replacement of the engine. The seller claimed he had acted in good faith while the experts maintained they had been charged with assessing the value of the ship and not the state of the engine. The court of first instance rejected the buyer's claim but an appeals court upheld it.

The finding of the appeals court is interesting in that it rejected the seller's claim of having acted in good faith and stated that he should have delivered a vessel capable of carrying out its normal functions for a reasonable length of time.

As for the experts, who had certified that the engine dated back to 1976, even if their obligation had not been to open up and examine the engine, they should have, in their capacity as experts, pointed out that the ship was fitted with a very old engine and should have obtained a confirmation of its exact age from the makers.

The fact that they had set a very low value on the engine in assessing the price of the ship shows that they were aware of its condition. The finding concludes that without any suggestion of collusion between the seller and the experts, it is clear that the experts gave insufficient and false information to the buyer with respect to the condition of the ship and thus defaulted in the execution of their mission. Consequently, both seller and experts are obliged to indemnify the buyer by buying and installing a new engine.

A PROPOSAL

This journal does not on principle concern itself with the causes of accidents before the official reports are made. But we feel the need to comment on the Minister of Mercantile Marine's statement concerning the "safeguarding" the system of exercising control over ships and setting up a four-man committee composed of a shipowners' representative, a member of the Technical Chamber, a Ministry official and a workers' representative to issue "gas free" certificates. In these matters, the rules are governed by international conventions and not by various committees. In this case, a tanker captain has remar-

WORLD ORDER BOOK HIGHEST FOR TWO YEARS

The world order book has continued to increase, according to latest figures from Lloyd's Register. The total tonnage of ships under construction and on order at the end of the second quarter in 1988 increased by 754,464 gross tonnage to 23.97 million tons, the highest figure for two years.

The statistical summary of all sea-going self-propelled ships of 100 grt and above, for the quarter ended June 30, reveals that South Korea had the biggest share of the world order book (27%) - up by 359,236 gt to reach 6.46 m. gt.

In second place, with 5.77m gt, was Japan - representing over 24 per cent of the total world order book. It also achieved an increase of 302,134 gt in total

tonnage under construction and on order since the end of the previous quarter.

Other countries to show increases in their order books include the People's Republic of China, Yugoslavia and the Federal Republic of Germany.

Of the total world order book of almost 24m gt, just over 11 m gt (1.263 ships) was under construction and just under 13m gt not yet commenced. More than 84 per cent of the total tonnage is scheduled for delivery before the end of 1989. New orders reported during the quarter amounted to almost 3.1 m gt, approximately 700.00 tons higher than the total tonnage completed during the same period.

ked to us that because of the length of modern tankers, one man is not enough to carry out the necessary inspection and that the number of inspectors appointed should depend on the size of the ship.

AN INTERESTING SEMINAR ON WORLD ECONOMY AND SHIP FINANCE

The sixth annual international seminar on World Economy and Ship Finance, which has become an annual unique assembly of distinguished persons from the field of International Shipping, Banking, Insurance, Law and the Academia will this year take place in Piraeus on November 3rd and 4th.

The seminar will be held at the Pira-

eus Marine Club who is the organizer together with the City University Business School of London and interested participants should contact in time the Piraeus Marine Club.

THE IMO PROGRAMME

The IMO work programme up to 1994 will include some 65 subjects aimed not so much at establishing new international rules as at improving and adapting existing ones.

The Safety of Navigation Committee will complement, interpret and improve international safety conventions, compile statistics on accidents and investigations, training of ship's crews, research and salvage in cases of marine accidents, cargo safety (lumber, grain, containers, dangerous cargoes), ship mea-

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

surement and loadlines, fire prevention, noise and vibration, prevention of terrorist and pirate attacks on ships, ships' identification numbers, the possible codification of international safety legislation for ships and the environment (SOLAS, MARPOL, Load Line, Gas Code, etc.).

The Legal Committee will compile a draft convention for oil platforms, for new types of ships (hovercraft, etc.) and for collision procedures, a possible convention for raising wrecks and for the legal status of ships in foreign ports, a possible revision of the international conventions of Athens 1974 and limiting liability of 1976.

The Committee for the Protection of the Sea Environment seek solutions to the problems of applying MARPOL 73/78, promote the necessary procedures for reinforcing international conventions for the protection of the environment, provide technical assistance for facilitating the ratification of IMO international conventions, promote their infrastructure in the shipping and ports sectors, organise training courses, seminars, laboratories, etc.

THE INTERNATIONAL UNIVERSITY

85 students from all parts of the world graduated last year from the International University at Malmo in Sweden. The

graduation ceremony was attended by the Minister of Transport and the Mayor of Malmo while the diplomas were handed out by the secretary - general of IMO. 40 of these graduates obtained diplomas in Maritime Administration. 12 in Ship Management, 13 in Merchant Navy Training (deck and engine) and 20 in Marine Insurance.

The graduates came from 48 different countries such as Algeria, Mauritania, Cameroon, Somalia, the United Arab Emirates, Korea, the Seychelles, the Philippines, Guatemala and Uruguay, 35 coming from African countries, 29 from Asian countries and 20 from Latin American countries. From Europe there was only one student from Portugal.

NEW PORT COST GUIDE FROM INTERTANKO

Tanker owners, operators and brokers can obtain swift access to the latest port cost figures by reference to a new guide from INTERTANKO.

The disbursements accounts for tankers publication has been a popular repeater providing as it does essential information for use in voyage calculations before ships are fixed. It presents over 2,300 disbursements accounts and recent cost estimates received from the 260 tanker owners who are members of

INTERTANKO and hundreds of port agents spread all over the world, for large and small tankers in 540 tanker ports and terminals around the world.

50 YEARS AGO

— On the 16th of last month the Prime Minister presided over a meeting attended by the Undersecretary of Mercantile Marine and representatives of the shipowners' associations to discuss matters concerning merchant shipping.

— This column, which does not concern itself with political affairs, cannot make any predictions with regard to the outcome of the Munich talks which have drawn the attention of the entire world. Optimism however, seems to reign everywhere. We also hope that the meeting in the Bavarian capital will result in peace.

— Cunard - White Star Line's second colossus, the "Queen Elizabeth" which is larger than the "Queen Mary", was launched at the John Brown yards on the Clyde on September 27th as scheduled.

— The British cargo ship "Seafarer" has been bought by the D.D. Stathatos company in Cardiff, registered under the Greek flag and renamed "Eleni Stathatou". It is a ship of 5,625 grt. 9,000 dwt. built in Britain in 1919.

(Naftika Chronika No. 187/1.10.1938)

COULOUTHROS LTD.

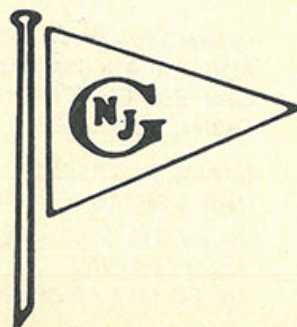
Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ. = δεξαμενόπλοιο - ψ) = μκτόν)

ABIN Ο'ΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Φουτζέιρα 9/10/87
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Καλκούτα 23/7
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Νάνη 22/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Σάντος 24/7
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	πρός Τρίπολη 16/6
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Πόρτι Σαΐδ 25/7
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	πρός Ταρτούς 23/6
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Κασίμπα 23/7
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	δ. Πόρτι Σαΐδ 18/7
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	ε. Ραβέννα 20/7
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580	μετ. «Μορίκα» (ε.)
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Πειραιά 14/7
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 28/7
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	πρός Πειραιά 25/7
ΑΘΛΟΝ	79	10428	δ. Παναμά 13/7
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	πρ. «Khalijah»
Α'ΒΑΛΙ	70	8898	ε. 'Ιλνίλο 5/6
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Ρουέν 18/7
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Λιβερπούλ 25/7
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	δ. Δαρδανέλλια 11/7
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Λός 'Αντζελες 21/7
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	ε. Καζαμπλάνκα 21/7
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρ. «Diamond Glorious»
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Ντάρ ές Σαλαμί 3/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Τής 4/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Σάντος 24/7
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Σουέζ 23/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Κούρα 24/7
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Λός 'Αντζελες 12/7
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Κόμπε 12/7
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	δ. Δαρδανέλλια 3/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Ρίο Γκράντε 13/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	α. Πειραιά 7/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Πειραιά 2/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	δ. Σουέζ 14/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Ρίο 'Ιανείρο 10/6
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Κων/πολη 11/7
ΑΛΙΝΕ	63	10383	πρός Ντακάρ 17/7
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 29/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	πρός Μομπάσα 5/7
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 28/5
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	επιπλήθη 'Ινδούς
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. 'Οκλαντ 25/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	πρός Ταϊβάν 4/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	δ. Σουέζ 11/7
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	άρχει Πειραιά
ΑΛΜΑ	80	11584	ε. Σιγκαπούρη 25/7
ΑΛΜΑΡ	69	10373	πρός Λομπίτο 27/5
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	μετ. «Μαίρη Λ.» (ε.)
ΑΛΜΠΑ	69	4796	πρός Μερσείν 22/7
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Γκλασκώβη 26/7
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	α. Χιούστον 12/5
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	ε. 'Αμβούργο 30/7
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Κη'λογκ 23/7
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	ε. Ναγκόγια 18/7
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	α. Βανκούβερ 16/7
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	δ. Παναμά 19/7
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. 'Αδελαΐδα 20/7
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Καλκούτα 5/7
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	δ. Παναμά 24/7
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	πρός Γιοκοχάμα 2/7
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Δουβλίνο 26/7
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Ναγκόγια 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	ε. Μπουσάν 18/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	πρός Νορβορσσιακ 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	πρός Μαράκκιπο 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Φιλαδέλφεια 23/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	πρός Μπαγκόγκ 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	πρός 'Αβάνα 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	στόν Πειραιά 6/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	πρός Κίνα 29/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Παναμά 17/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	δ. Ντόβερ 15/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	ε. Νιούκαστλ 14/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	ε. Γέλα 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Γιοκοχάμα 22/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	πρός Χόγκ Κόγκ 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	δ. Σουέζ 23/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Τοκουγιόμα 14/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	πρ. «Orient Express»
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. 'Αδελαΐδα 18/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	α. Φρεμάντλ 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Σιγκαπούρη 26/7

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	ε. Σίδνευ 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Μελβούρνη 28/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	πρός Μαλαΐσια 24/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	πρός Μανίλα 2/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Νάπολη 25/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	πρός Ποχάγκ 26/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Ντάρβιν 25/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	μετ. «Χάρμονυ I.» (μ.)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Ντάρβιν 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	σε θέση 55.54 , 10.50 Α 30/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	δ. Παναμά 16/7
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	ε. Κασσιούγκ 14/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Λός Πάλμος 27/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Αύγουστού 25/7
ΑΝΑΦΗ	85	34400	δ. Κωνσταντινούπολη 8/7
ΑΝΑΡΚΤΙΚΗΣ	71	18634	ε. Σαβάννα 14/6
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 27/7
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Ναγκόγια 20/7
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	πρός 'Ιαπωνία 7/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ	83	10520	πρός Μ. Μαγκάνουι 1/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρδο 3/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	πρός 'Αμβούργο 3/7
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τόραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781	α. Λός 'Αντζελες 17/7
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Λός 'Αντζελες 17/7
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. 'Ανκόνα 23/7
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Ούσκαουπούκι 17/7
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	ε. Γουάλλα 19/7
ΑΝΘΟΣ	79	11000	στό 'Ασσόμπ 23/7
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Σαντάνα 17/6
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	α. Ντάρβιν 18/7
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	πρ. «Fort Dufferin»
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Σουέζ 6/7
ΑΝΤΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	πρός 'Αργεντινή 24/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Τενερίφη 25/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	α. Ντάρβιν 14/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	δ. Παναμά 20/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	α. Σάντος 16/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Νιτάμα 23/7
ΑΝΤΖΕΛΙΜΑΡ	72	6666	ύψωσε σημαία Μπαχόμας
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Μελβούρνη 20/7
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Πειραιά 20/7
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	μετ. «Antio» (π.)
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	δ. Π. Σαΐδ 20/7
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 22/7
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	α. Τσιταγκόγκ 14/7
ΑΕΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/7
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	δ. Γιβραλτάρ 18/7
ΑΠΕΣ	73	16397	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/6
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	δ. Πόρτι Σαΐδ 13/7
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	δ. Γιβραλτάρ 18/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	ε. Καρντέγιεβο 20/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. 'Ινισόν 23/7
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Κάρταϊ 23/7
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309	α. Μπρισμπαϊν 10/7
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	α. Σιγκαπούρη 9/7
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	πρ. «Βάσμαν»
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Τής 27/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/7
ΑΡΗΣ	71	15119	μετ. «'Ελούντα Μπαϊ» (π.7)
ΑΡΙΑΝΑ	73	21334	πρός Κολόμπο 28/6
ΑΡΙΑΝΗ I.	68	5230	υπέστειλε κυπριακή
ΑΡΙΕΛ	70	7571	δ. Μπρουναμπούτελ 23/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	πρός Σούβα 22/7
ΑΡΙΩΝ	73	13633	πρός Λονδίνο 30/6
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Χουέλβα 14/7
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Μπ. 'Αίρες 18/7
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	πρός Πειραιά 2/3
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	α. Χουέλβα 14/6
ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Καγκοσίμα 9/7
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. 'Αμστερνταμ 28/7
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. 'Αμαγκασάκι 12/58
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Κολούμπα 20/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Φιλαδέλφεια 23/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	α. Ντόιτς 24/5
ΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	84	22172	α. Κάρταϊ 27/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρός 'Ιαπωνία 10/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633	πρός Σουέζ 21/7
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	84	25063	δ. Σουέζ 28/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγήθηκε 'Αϊό
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	πρός Π. 'Ορντάζ 6/7
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	πρός 'Ινισόν 22/6
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	πρός 'Αργεντινή 13/6
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	πρός Τουρκία 20/7
ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447	ε. Κολόμπο 24/7
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Πόρτι Κέλαγκ 11/7
ΑΣΤΥΠΑΛΕΙΑ (δ.)	70	17485	α. Γιούροπορτ 18/7
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Βαλιτιμόρη 23/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Λά Σπέζια 26/7

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	πρός Αίγυπτο 15/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	δ. Πόρτι Σάιθ 9/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	προς Ναμίμπια 13/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	πρ. «Pacific Harmony»
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΓΓΙΛΟΡ	77	37456	α. Κασσιούγκ 15/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Βενετία 28/7
ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Σουέζ 16/7
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Σιερράλεόν 4/7
ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Καλλάο 18/7
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥ	77	6096	προς Μονρόβια 20/7
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Κόρπους Κρίστι 12/7
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα 26/4
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Πειραιά 19/7
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Λιβερπούλ 21/7
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 21/7
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 16/7
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Πόρτι ντε Μπουκ 25/7
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Τόκιο 25/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ)	66	39580	α. Μπρουνομπελ 23/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	μετ. «Κορίνθου» (ε.)
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Ρουμανία 21/7
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	α. Πειραιά 15/7
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	ε. Ἀμβέρσα 26/7
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Γιοκχάμα 25/7
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Ν. Ὁρλεάνη 24/7
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	ε. Δαμίστα 5/6
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ἐπιβλήθη Νορβηγούς
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Ἰντσόν 7/7
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Ἀκαμπα 19/6
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	πρός Σιτία 17/6
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Σάν Νικόλας 25/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	πρός Ποχάγκ 12/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Τερνόνζεν 31/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βαλέντσια 28/7
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Λεμεσό 23/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Σαράζα 24/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Λομ 10/7
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Μακείο 30/6
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Τενερίφ 18/7
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	α. Λαυριο 13/6
ΓΙΟΥΡΗΣ	73	9290	α. Καλκούτα 8/7
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Νιότζες 19/7
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πειραιά 15/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Ρας Γκαρίμ 19/7
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ρας Γκαρίμ 20/7
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ.	83	21200	ε. Μαϊνάνζας 7/7
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Γιοκχάμα 19/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΓΓΕΛΙ	76	16014	α. Κόρπους Κρίστι 1/7
ΣΤΡΙΑ	73	16439	πρός Γκουάντα 27/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Ν. Ὁρλεάνη 23/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Μπράουνσβιλ 1/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	δ. Παναμά 12/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Υόρκη 23/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Χιούστον 23/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΑΥΝΑ	78	13005	ε. Πρίνς Ρουπερτ 24/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	πρός Μεξικό 21/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Ὁρλεάνη 22/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	14530	πρός Ν. Ὁρλεάνη 1/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036	ε. Ν. Ὁρλεάνη 25/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Ἀμβέρσα 18/7
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Σάντος 18/7
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Ἀκαμπα (ἀποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	πρ. «Juliana 1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Φόρ 20/7
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ	75	15646	α. Χαλδία 20/7
ΓΚΡΕΪΣ Α.	71	16306	ε. Ἰμνγκχαμ 17/7
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	22494	πρός Ν. Ὁρλεάνη 14/7
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Σουηδία 26/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Σεμαράγκ 7/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Βανκούβερ 2/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	δ. Σουέζ 7/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Σουέζ 23/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Κωνσταντινούπολη 2/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ἰντσόν 22/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Πόρτι Κέλαγκ 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	οὐδὲ Νιούμπραν 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Μανίλα 12/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451	α. Μανίλα 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Κανία 15/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Νιόβερ 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Σιγκαπούρη 22/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Δ. Αυστραλία 18/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	δ. Γιβραλτάρ 20/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Μονρόβια 13/7
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	πρ. «Zamora
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	δ. Παναμά 21/7
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Φιομπελνίνο 20/7
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ἀργεί Ἀλίβερι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Γιβραλτάρ 21/7
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Νιόβερ 19/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Παναμά 24/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Χόγκ Κόγκ 17/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Δουκέρκη 13/7
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπαλτικ»
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	ὕπερταλε σημ. Μάλτας
ΔΙΑΣ	71	16379	ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Σιγκαπούρη 19/7
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές

ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Βενετία 21/7
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Ρότερνταμ 28/7
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Μαντράς 26/7
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Καραίσι 23/7
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ζιρκου Ἀϊλάνι 24/7
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Ἀνγκρα ντόρ Ρέις 4/7
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σάν Χουάν 14/7
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	πρός Χέυ Πόιντ 15/6
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Τζέντα 1456
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	δ. Σουέζ 21/7
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Περιοιά 20/6
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	α. Ραβέννα 20/6
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	πρός Ν. Ἀφρική 3/6
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (ἀποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίτερ Λέικς
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Νιζαλόν 8/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	δ. Σουέζ 25/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ	84	22135	α. Ἰντσόν 6/7
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 24/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	78	36237	ε. Σέβεν Ἀϊλάνι 27/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	84	16605	ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	85	16605	ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	76	47344	πρός Ούλσαν 6/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	69	41478	δ. Σουέζ 25/7
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	63	1554	πρός Θήρα 16/6
ΕΛΠΙΔΑ	71	9885	δ. Νιόβερ 8/7
ΕΛΠΙΣ	64	4986	οὐδὲ Πειραιά
ΕΜΑ	85	28000	α. Μπράντμπερι 17/7
ΕΜΕΡΑΛΔ	65	8187	α. Λάρνακα 27/7
ΕΜΠΡΕΣ	78	8890	δ. Γιβραλτάρ 23/7
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Σιγκαπούρη 24/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	α. Ν. Ὁρλεάνη 4/7
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Γιούρπορτ 28/7
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941	μετ. «Ζιμ Κουάτι» (ε.)
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Σουέζ 25/7
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στην Πάχη (ἀποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 3/5
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	οὐδὲ Πειραιά 18/7
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Κινούρα 22/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	ε. Τζουμπάι 16/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Μπαχάμες 16/7
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Νιούμπραν 6/7
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	πρός Μπαγκκόγκ 15/7
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Σάο Σεμπαστιάν 13/7
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Σουέζ 25/7
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Μπείρα 8/7
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Ν. Ὁρλεάνη 225/7
ΖΑΝΕΤ	66	4503	δ. Νιόβερ 16/7
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Μομπάι 16/7
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	ε. Πειραιά 29/6
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Ὁρλεάνη 6/7
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Πόρτι Ἀντζέλες 9/7
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Ἐλσάι 23/7
ΖΙΜ ΚΑΟΥΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Χόγκ Κόγκ 28/7
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Μπρισμαίν 27/7
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Χόγκ Κόγκ 25/7
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Κολόμπο 26/5
ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Δαρδανέλλια 10/7
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Τζέντα 5/7
ΖΙΝΤΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Λε Χάβρη 26/7
ΖΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Βοσιάνη 11/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Πόρτι Τάμποι 4/7
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Δαμίστα 20/7
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Ρας Τανούρα 17/7
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Νιούβερ 18/7
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ	73	69904	α. Πειραιά 8/7
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	ε. Σάο Σεμπαστιάν 7/7
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Σάνκ Ἀνκοναίς 27/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στην Ἐλευσίνα 7/7
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Πειραιά 18/7
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Ναγκόνια 14/7
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Μπ. Ἀμπάς 30/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	ε. Τζέμπελ Νιόννα 28/7
ΘΟΥΡΥΓΚΙΑ	87	12963	α. Ἀμβέρσα 21/7
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	δ. Νιόβερ 19/7
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρ. «Santiago»
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	α. Γιούρπορτ 18/7
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	ε. Κοζίν 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. Ἀνκόνα 26/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	α. Ν. Υόρκη 1/7
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβόνη 26/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	πρός Βενεζουέλα 17/6
ΙΟΣ	85	34400	ε. Σάν Λορέντζο 22/7
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110	ε. Πειραιά 15/7
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Ἀλεξάνδρεια 12/7
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ἀγ. Εὐστάθιο 7/7
ΙΣΣ ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	πρ. «Μπρίτις Σενάτορ»
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	μετ. «Μαρομπού» (κ.7
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Ὁζακα 9/7
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	α. Ρότερνταμ 9/7
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Ρίο Τανέιρο 11/7
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Μπ. Ἀίρες 30/6
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Σάν Ἀντόνιο 13/7
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Οὐνιούκ Πανιάγκ 7/7
ΚΑΛΑΙΟΠΗ Α.	74	15938	ε. Μπλάνκο 13/7
ΚΑΛΑΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Μόντεαλ 18/7
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Χόγκ Κόγκ 215/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	13850	δ. Παναμά 10/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Ν. Ὁρλεάνη 15/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	οὐδὲ Ὀυμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ὁρίσιανο 22/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Ρουέν 21/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Ν. Ὁρλεάνη 24/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	μετ. «Χαφνία» (κ.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	ἐπιβλήθη Ἑλληνες

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Γιβραλτάρ 14/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Ζίρκου 28/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Ρίο 'Ιανέιρο 19/7
ΠΑΤΕΡΑΣ	69	9116	α. Δοκάρ 29/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	α. Ταραγκόνα 22/7
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Τεργέστη 25/7
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Σάντος 23/7
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς Πειραιά 23/7
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Γιοκοχάμα 23/7
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Παλέριο 21/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πειραιά 16/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ν. 'Υόρκη 19/7
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Καζομπλάνκα 24/7
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	στό Κριστομπαλ 24/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΑΝ	73	62311	δ. Κωνίπολη 6/7
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Δρέπανον 19/6
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	ε. Τζέμπελ Ντάννα 30/7
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Ντάρμπαν 19/7
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Ζήμπρουκε 24/7
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Γουακαμάτσου 3/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820	α. Φιλαδέλφεια 13/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Πόρτ Σαϊδ 28/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Τσίμπα 10/7
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Φιλαδέλφεια 13/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσίμπα 10/7
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Φιλαδέλφεια 13/7
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	ε. Τεργέστη 20/7
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Ρόττερνταμ 29/7
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	ε. 'Αμβέρσα 28/7
ΚΡΑΤΙΛΛΟΣ	76	6598	α. Σφάξ 19/6
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Φουτζέιρα 24/7
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Σιγκαπούρη 26/6
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. 'Αμβέρσα 28/7
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	12963	μετ. «ΑΛΣ Στρένγκ» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Τζέντα 9/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. 'Ικόνιο 21/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Τσάρλεστον 21/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	α. Λέγκχορν 26/7
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	προς 'Ελλάδα 9/7
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Λειζέρε 26/7
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Νάπολη 24/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Γιβραλτάρ 27/6
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Λέ Χάβρη 16/7
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 24/7
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Μπουεναβεντούρα 4/7
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ	86	24000	α. Χιούστον 22/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Σιγκαπούρη 25/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Σιγκαπούρη 12/7
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ε. Γιοκοχάμα 26/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Ντάρμπαν 19/7
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Πόρτ Σαϊδ 28/7
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 17/7
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	ε. Κεϋχάν 21/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Τζέμπελ Ντάννα 5/7
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Χοντίντα 14/7
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Μόντρεαλ 7/7
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ράς Τανούρα 16/7
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκαοσκή
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ρόττερνταμ 28/7
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	προς Δακάρ 28/6
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	δ. Γιβραλτάρ 24/7
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Χιούστον 23/7
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	δ. Σουέζ 14/7
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Πόρτ Σαϊδ 28/7
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Σταβάνγκερ 27/7
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	επαληθής άλλοδατους
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ρόττερνταμ 9/7
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	α. Νικισκή 13/7
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Φρημάντλ 13/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 20/7
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	δ. Παναμά 22/7
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Σάντος 22/7
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Βαλτιμόρη 22/7
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Άντοφαγκάστα 9/7
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Παναμά 19/7
ΛΑΤΩ	68	18737	α. Τεργέστη 22/6
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/5
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Σεπετίμπα Τέρμιναλ 25/7
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	α. Σάντος 23/7
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Φόξ 17/7
ΛΕΩΝ	76	11049	α. Γουακαμάτσου 24/7
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Άσλμποργκ 24/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	δ. Γιβραλτάρ 28/7
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Μπαντάρ Σαχ, Ρεζάι 13/5
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Μελβούρνη 27/7
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Χιούστον 22/6
ΛΙΚΑ	76	61615	ε. Τάραντα 17/7
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. 'Ιντσόν 13/7
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	επισκευές Χόγκ Κ'ονγκ 14/7
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 11/6
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	α. Πειραιά 11/6
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Γιβραλτάρ 27/7
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Γιοκοχάμα 23/7
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Σιγκαπούρη 22/7
ΛΥΔΙ	70	14878	δ. Παναμά 21/7
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	διαγράφεται
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	ε. Λονδίνο 29/7
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Ντάρμπαν 28/7
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Ραβέννα 22/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Ντορτούλ 14/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ν. 'Υόρκη 25/7
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Κωνίπολη 10/6
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Σιγκαπούρη 7/7

ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. 'Αμβούργο 28/7
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Γιβραλτάρ 27/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Τρινκομάλη 5/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	επισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	α. 'Αλγκεθίρας 8/7
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	δ. Κέλη Μπουράλ 22/6
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	δ. Σουέζ 11/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς 'Αμβέρσα 17/7
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Ν. 'Υόρκη 25/7
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. 'Αμβέρσα 29/7
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Χάιφα 27/7
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	α. Σιγκαπούρη 24/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	προς Ρόδο 14/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Σουέζ 8/7
ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	δ. Ντόβερ 27/7
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Καράτσι 26/7
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Μόρεχεντ 9/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Σιμίζου 25/7
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Χόγκ Κ'ονγκ 25/7
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938	ε. Μπιλμπάο 26/7
ΜΑΡΙΑ Ι. Α.	84	19800	α. Μελβούρνη 21/7
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Φιλαδέλφεια 3/7
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» ('Ονδ.)
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. «Golden Fate»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Φλάσσινγκ 24/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	δ. Σουέζ 28/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	α. Ν. 'Υόρκη 15/7
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Βαλένσια 27/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	διαγράφεται
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	ε. Τραντάι 22/7
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	δ. Γιβραλτάρ 20/7
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Μπρέικ 27/7
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	δ. Σουέζ 11/7
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Κολόμπο 25/7
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. 'Αδελαΐδα 13/7
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Λισαβόνα 21/7
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Λός 'Αντζέλες 10/7
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	προς 'Ολλανδία 30/6
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Ντάρμπαν 7/7
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	δ. Παναμά 10/7
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	δ. Γιβραλτάρ 25/7
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Βανκούβερ 4/7
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Πειραιά 17/7
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Πόρτ Κανάβεραλ 15/7
ΜΕΝΤΣΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Γιουρόπορτ 28/7
ΜΕΡΑΚΑΝΣ	75	28082	α. Σιγκάγκ 24/6
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Βομβά 19/7
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/7
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Χιούστον 12/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Χιούστον 12/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 18/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Γρενάδα 23/7
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΟΥΝΑ	79	16935	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Ντεμεράρα 13/7
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Ντεμεράρα 13/7
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	δ. Σκώ 24/7
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. 'Ακρομα 22/6
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Βομβά 26/7
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	ε. Σιγκαπούρη 25/7
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	στον Κόλπο Μεξικού 18
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Τερνόνζεν 7/7

ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Πόρτ Σαΐδ 19/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Χιούστον 10/7
ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Σουέζ 12/6
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Πόρτ Σαΐδ 27/7
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Μόντρεαλ 13/7
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Γκλάντιστουν 15/7
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ Χακάλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Φόρ 19/7
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Μελίλη 21/7
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Φαλκονάρα 25/7
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Γέλα 7/7
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Τερνέστη 23/7
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	α. Χακάτα 6/7
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Σάρροχ 19/7
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	ε. Πειραιά 11/7
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	ε. Πειραιά 5/7
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Πόρτ Σαΐδ 16/7
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16387	πρ. «Νικόλαος Α.»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Ν. «Ορλέαν» 24/7
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Πειραιά 5/7
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Αμστερνταμ 14/7
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Κουσαν 7/7
ΝΙΝΗ	75	16629	α. Ντάρμπαν 13/7
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Νιούκαστλ 22/7
ΝΟΡΘ ΧΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300	α. Γιούροπορτ 21/7
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Γιούροπορτ 8/7
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Μαντάνζας 4/7
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Λάς Πάλμας 15/7
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Μπιλμπάο 20/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Χάμπτον Ρόουιντς 20/7
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Κασσιούνγκ 7/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	α. Γένοβα 26/7
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Σιγκαπούρη 9/7
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Πειραιά 5/7
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Ρουέν 13/7
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Βόρι 19/7
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Α'υγούστα 20/7

ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	στον Πειραιά 18/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	α. Κουίνγκτον 15/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	86	35600	ε. Τζέντα 6/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι ΝΤ	86	24253	προς Χουαλιέν 1/8
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	δ. Παναμά 13/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ίντσον 13/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	προς Σάντος 10/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Γιοκοχάμα 14/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	Α. Χάι Πόιντ 20/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι ΤΕΡ	86	24253	α. Βανκούβερ 30/6
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	α. Πειραιά 20/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Γιβραλτάρ 2/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	α. Ίμμιγκχαμ 24/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710	πρ. «Francois Venture»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Ακόμπα 2/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	ε. Μπ. Άιρες 22/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. σάντος 28/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Μόντρεαλ 21/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Άμβέρσα 31/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Υόρκη 19/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Γουίλμινγκτον 25/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	α. Γιβραλτάρ 21/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Κορούνα 28/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Σάν Λορέντζο 16/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	73	14638	υπέστειλε παναμαϊκή
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντε Ντέους 18/7
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20669	α. Ντακάρ 15/7
ΟΣΕΑΝ ΕΣΠΡΕΣΣ	73	14212	δ. Ντόβερ 27/7
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734	δ. Παναμά 9/7
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Μπαντάρ Άμπας
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Άμβέρσα 29/7
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Άσντον 27/7
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	άρχει Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Λός Άντζελες 24/7
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Κεμπέκ 16/7
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Παναμά 21/7
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	δ. Παναμά 23/7
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Τουμπάρδο 3/7
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Τάμπα 12/7
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Πόρτ Τάλμποτ 13/7
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Ραβέννα 16/7
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	προς Μαλίλι 17/6
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Πόντι ντά Μαδέιρα 15/7
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961	μετ. «Alexandros Strength»
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Χονολουλού 11/7
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ε. Χάιφα 26/7
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	δ. Σουέζ 24/7
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	μετ. «Transocean» (Λ.)
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Ντάρμπαν 28/7
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Εϊθονισουθ 27/7
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Σιγκαπούρη 24/7
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Κακογκάβα 23/7
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Θεσσαλονίκη 24/6
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Φουτζέιρα 29/6
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	α. Γιοκοχάμα 9/7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Πειραιά 21/7

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	προς Ντουμπάι 30/7
ΠΕΛΑ	79	10993	δ. Παναμά 8/7
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ραβέννα 22/7
ΠΕΛΛΑΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'Ι ΝΕΡ	70	1586	α. Πειραιά 20/7
ΠΕΛΦΑΛ'Ι ΕΡ	82	2477	α. Ραβέννα 22/7
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΕΠΠΥ	67	1183	α. Άλεξάνδρεια 15/7

ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	δ. Ντόβερ 28/7
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Τοκουγιόμα 2/7
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	δ. Παναμά 22/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Άμβέρσα 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	δ. Γιβραλτάρ 24/7
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Πόρτ Άρθουρ 22/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Ρόττερταμ 29/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	75	13275	α. Πειραιά 15/7
ΠΗΤΕΡ Α.	81	24021	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΠΙ'Ι Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	84	35808	πρ. «Fort Frontenac»
ΠΙΣΤΙΣ	87	27333	προς Σιγκαπούρη 24/6
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Μόγκλα 21/7
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπό
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	στον Πειραιά 20/7
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	α. Παλέρμιο 14/7
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	ε. Τέμα 12/7
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Χιούστον 9/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	στο Κίελο 22/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Γιούροπορτ 25/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Παναμά 2/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Βόλο 18/6
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Σάντος 23/7
ΠΟΠΗ	71	5084	ε. Πειραιά 22/5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Παναμά 7/7
ΠΟΠΗ Φ.	73	19564	πρ. «Kalle D.»
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Σάν Λορέντζο 19/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑ'Ι ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Χονολουλού 21/7
ΠΡΑΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Ρας Τανούρα 9/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	προς Κορέα 20/6
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Ν. Όρλεάν 7/7
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	27333	προς Μουράν 1/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	προς Φουτζέιρα 5/5
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Πειραιά 21/7
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Πειραιά 21/7
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	α. Κινούρα 4/7
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ίκονιο 10/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325	ε. Σέιτε 27/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 14/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	προς Μπόνου 20/6
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	επωλήθη Νοτιοκορεάτες
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Ταϊβανέκ 18/7
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	προς Στρίν Τζεντίλ 9/7
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 20/7
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Πειραιά 18/7
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	δ. Ντόβερ 6/7
ΡΗΛΑ'Ι ΑΝΤ	77	9774	α. Χιούστον 22/7
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Ντομάμ 18/7
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	ε. Κασίμα 23/7
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	υπέστειλε σημ. Μάλτας
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Ταϊγκόνγκ 4/7
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Σάν Λορέντζο 25/7
ΡΟΛΑΝ	78	11348	ε. Ρίο Ίανέιρο 21/7
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Σάντος 19/7

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Βαλτιμόρη 20/7
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Γκάλβεστον 8/7
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Άμβέρσα 25/7
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	επωλήθη
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρ. «Rozengracht»
ΣΑΝΡΑ'Ι Ζ	75	1999	ε. Θεσσαλονίκη 30/6
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	δ. Γιβραλτάρ 25/7
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Μέλφαστ 27/7
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	α. Ρίο Ίανέιρο 24/7
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Κων/πολη 2/7
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Λίβερπουλ 19/7
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 21/7
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μοντεβιδέο 13/7
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Τέξας Σίτυ 14/7
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Άμστερνταμ 28/7
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	ε. Μπρεμερχάβεν 23/7
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	α. Αμστερνταμ 12/7
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	πρ. «Granelero I»
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Ίντσον 21/7
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι ΜΠΕΣ	76	11866	α. Τολκαχούνο 14/7
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Μπουσάν 22/6
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Άρικο 12/7
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	77	11272	α. Λισαβόνα 11/7
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	δ. Κων/πολη 3/7
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Άμβέρσα 27/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Μπιλμπάο
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	α. Βαλένσια 28/7
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Άλεξάνδρεια 17/7
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι ΛΑΝΤ	85	10511	α. Λός Άντζελες 9/7
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι ΝΤ	70	9077	ε. Ίμμιγκχαμ 20/7
ΣΚΑΠΛΕ'Ι Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	δ. Σουέζ 8/7
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Λόγος 21/6
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Άμβέρσα 27/7
ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	ε. Μαυρίκιο 24/7
ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	προς Μεβυλ 28/6
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Γδύνια 7/7
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Γδύνια 19/7
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Γκόβε 2/7
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	δ. Ντόβερ 5/7
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Νιούκαστλ 22/7
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Σαλβαντόρ 15/7

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Άμαμαπάρε 14/7
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Σαλέρνο 7/7
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 27/7
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Χιούστον 7/7
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	μετ. «Sterna Australica»
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	α. Μανζανίλο 13/7
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Καραϊβική 29/5
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στή Λά Λιμπερτάνι (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Κολούμπια ρίβερ 14/7
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Ντόβερ 27/7
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 22/7
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΜΙΛΙΑ	71	16275	ύψωσε κυπριακή
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	ε. Παράναγους 1257
ΤΖΟ'Υ	76	10801	α. Πόρτ όφ Σπαίην 21/7
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 21/7
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	πρός Άλγερία 19/5
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	α. Σαντάννα 14/7
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Σουέζ 27/7
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Δουκέρκη 16/7
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 24/7
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζόν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Τζέμπελ Ντάνα 27/7
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Δακάρ 5/7
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	α. Πράια Μόλε 10/7
ΤΟΠΑΖ	85	28000	α. Τόκιο 23/7
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	α. Μομπιλ 25/7
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	α. Σάν Λορέντζο 13/7
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Κασίμα 9/7
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Βαλτιμόρη 22/7
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760	α. Άνγκόνα 20/7
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Καζαμπλάνκα 25/7
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	ε. Καλκούτα 13/7
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Μπ. Άιρες 14/7
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Ναγκόγια 16/7
ΤΥΧΗ	70	10886	δ. Σουέζ 19/7
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 20/7
ΦΑΔΕΡ	77	17323	ε. Βομβάη 18/7
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Τέξας Σίτυ 23/5
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. Τενερίφη 14/7
ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Π. Κορτέζ 6/7
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Περσικό 25/6
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Ν. Άφρική 29/6
ΦΕΙΔΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Τσίμπα 8/7
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	στόν Περσικό 16/7

ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Βοστώνη 17/7
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217	ε. Κων/πολη 4/7
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049	δ. Παναμά 6/7
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049	α. Χιούστον 1457
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049	α. Σίδνεϊ 6/7
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	μετ. «Μαίρη Ν.» (ε.)
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Δουκέρκη 23/7
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	δ. Ντόβερ 29/7
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Μίλφορντ Χάβερ 25/7
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Σ. Άννα Μπαίη 17/7
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Βαλτιμόρη 20/7
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	στή Ν. Ύόρκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	α. Ρουέν 18/7
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Σαγκάη 26/6
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	α. Χάιφα 14/7
ΦΛΩΡΑ	81	8831	α. Λέγκχορν 15/7
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Γιβραλτάρ 25/7
ΦΟΙΝΙΕ	77	64971	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	δ. Παναμά 15/7
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Τερνούζεν 7/7
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στόν Περσικό 5/7
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Πανζόγκ 24/6
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	διάλυση Γκαντάνι
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός Σιγκαπούρη 24/6
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Μίνα άλ Φαχάλ 14/7
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Άκομπα 2/7
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Τσάρλεστον 23/6
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	δ. Σουέζ 22/7
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Λάγος 15/6
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Ρεσίφε 1/7
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Σουέζ 25/7
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	δ. Κων/πολη 14/7
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΟΝΗΣ	85	22629	δ. Παναμά 6/7
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	δ. Παναμά 20/7
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Ροζαρίτο Τέρμιναλ 1/7
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064	έπισκευές Πειραιά 19/7
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άργει Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	έπισκευές Μασσαλία 27/7
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	πρός Μπαγκόγκ 24/6
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	άργει Έλευσίνα
ΧΛΟΗ	82	36202	α. Γουακαμάτσου 9/7
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	α. Ν. Ύόρκη 21/7
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Κολόμπο 25/7
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	α. Λέ Χάβρη 28/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 15/7
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιὰ τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιὰ τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταiriῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 4.500 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 5.000 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μέ τήν εἰδική τιμή τών Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοταρά 77, 185 35 Πειραιᾶς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μολτας
Λιβ = Λιβανού

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

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	α. Σύμυρνη 12/7 *
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Φιλαδέλφεια 3/6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Ν. Όρλεάνη 17/7
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	διάλυση Ίνδία
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	δ. Π. Σαΐδ 17/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)*	69	10182	ε. Ν. Όρλεάνη 27/6
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρός Ταρτούς 23/6
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	δ. Παναμά 6/7
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Δουνκέρκη 20/7
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Σαντάνα 15/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	μετ. «Αντάλμα» (Μ.)
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Ξιγκάγκ 9/7
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Χάμπτον 16/7
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Νταβό 3/7
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	ε. Αμβούργο 20/7
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός Νακάλα 15/6
ΑΕΛΛΩ	78	36548	πρός Χορμούζ 23/6
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	ε. Ίμμηγκχα 20/7
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	ε. Ραβέννα 16/7
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	ε. Ραβέννα 16/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	ε. Ρουαίξ 21/7
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Ρουαίξ 10/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Μ. Χάβεν 14/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Αμστερνταμ 23/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	πρός Ντουμπάϊ 15/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός Γιάνμπου 24/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Ν. Υόρκη 18/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Μίλφροντ Χάβεν 24/7
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	πρός Άνναμπα 15/7
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Γκούλ 21/7
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	α. Γκόβα 15/7
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙΤ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Πειραιά 20/6
ΑΙΤ'ΛΑΣ	72	16235	α. Νικόσια 13/7
ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Ντάρμπαν 16/8
ΑΙΤ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	ε. Γιβραλτάρ 19/7
ΑΙΤ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	πρός Χάιφα 24/7
ΑΙΤ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	δ. Ντόβερ 8/7
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός Μουμπάσα 24/6
ΑΙΤ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	ε. Πειραιά 5/7
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Φιλαδέλφεια 7/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	πρός Ποχάγκ 11/6
ΑΙΤ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Λός Άντζελες 5/7
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	δ. Σουέζ 11/7
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Σέβεν Άιλαντς 20/7
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρός Καλλάο 9/7
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Ρότερνταμ 21/7
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Κεμπέκ 8/7
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Σάν Φραντζίσκο 6/7
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	ε. Ρίο Ίανέιρο 15/7
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724	α. Κασίμα 16/7
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	α. Ρας Τανούρα 29/6
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Νταλιάν 8/7
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	ε. Ν. Όρλεάνη 2/7
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	ε. Λεμεσό 29/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Π. Έμπεδόκλε 14/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρός Κόλλο ΗΠΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	πρ. «Corolla»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Φουτζέιρα 9/7
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	πρ. «Αυρα»
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	α. Τζέντα 15/2
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρός Κούβα 17/6
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Υμουίντεν 24/7
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Ρίο Ίανέιρο 17/7
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Σέμπου 4/7
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Βρ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Σουέζ 23/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Γένοβα 7/7
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	δ. Πόρτ Σαΐδ 24/7
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	πρός Κουανγκυάγκ 2/5
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	ε. Νιχάμα 2/7
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	πρός Ίνδονησία 3/7
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Έμδεν 9/7
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	α. Σιγκαπούρη 14/7
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρός Ροστόκ 14/7
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Ραβέννα 14/7
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. Βαλέντια 19/7
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	δ. Σουέζ 11/7
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.μ.)	63	25649	α. Ρουαίξ 1/7
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	α. Ντάρμπαν 19/7
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	στον Περαικό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	δ. Παναμά 12/7
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	επώληθη άλλοδαπούς
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρός Κίνα 20/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Σιμπενίκ 16/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Ν. Ζηλανδία 20/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	πρός Βραζιλία 29/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Ρότερνταμ 5/7
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	α. Ν. Όρλεάνη 30/6
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Μόκχα 2/6
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	α. Λός Άντζελες 9/7
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρός Βενεζουέλα 9/6
ΑΝΙΤΟ (φ.λ.)	80	30507	πρός Φιλιππίνες 13/7
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Τόκυο 22/6
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Αλεξάνδρεια 13/7
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Ντουάλα 1/7
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Βομβάη 20/6
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	α. Σιγκαπούρη 6/7
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	α. Πόρτ όφ Σπαϊν 11/7
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	πρ. «Feng Hui»
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	δ. Παναμά 9/7
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρός Αφρική 3/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	δ. Κωνίπολη 2/7
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΊΤ N.(κ.)	86	22273	α. Ν. Όρλεάνη 12/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Τέμα 8/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β.(κ.)	76	23715	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Σάν Φραντζίσκο 20/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	πρός Εύρώπη 16/7
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Άμβέρσα 27/6
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	πρ. «Golar Kansai»
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Πενάγκ 21/7
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	δ. Σουέζ 19/7
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	πρός Θεσσαλονίκη 27/6
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Φός 22/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Πειραιά 20/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΊΤΕΡ (κ.)	77	1599	ε. Φός 21/7
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	μετ. «New Genlord» (π.)
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρός Τσιβάν 3/6
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	δ. Γιβραλτάρ 10/7
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Σάν Λορέντζο 16/7
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρός Άργεντινή 22/6
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Τερνέσι 20/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	πρός Χιούστον 21/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	πρός Ουλάν 10/7
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	ε. Γιοκοχάμα 19/7
ΑΡΓΚΟΖΥ (δ.κ.)	70	71080	στον Περαικό 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	δ. Π. Σαΐδ 17/7
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Τζέντα 10/6
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	πρ. «Golar Kanto»
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	α. Πειραιά 20/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	δ. Παναμά 16/7
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρός Ίνδία 27/6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τζουέμα 5/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρός Άλβανία 10/6
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	79	11223	α. Βρόστη 14/7
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	ε. Δακάρ 8/7
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	πρός Μπαλμπόα 4/7
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Κωνίπολη 10/6
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	μετ. «Lucky Carrier» (π.)
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρός Ρίο Ίανέιρο 5/7
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Σίβιταβέτσια 13/7
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Ντουλούθ 7/6
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Έμντεν 23/7
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρός Πόρτ Σουδάν 8/6
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρός Ίνδονησία 15/7
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Λός Άντζελες 19/7
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Μανίλα 14/7
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορέ Περαικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	δ. Παναμά 19/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρός Άλγέρι 10/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	α. Άσάμπ 16/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	πρός Άλγερία 25/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	πρός Λουάντα 2/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρός Μογκαντίσου 4/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	πρός Παραντίπ 17/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Βομβάη 12/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 11/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΊΝΤ	78	38467	α. Λός Πάλμας 13/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	ε. Κασίμα 16/7
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195	πρ. «Tui Nacena»
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Μπιλμπάο 17/7
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	ε. Κακινάνα 19/7
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	πρός Κουαντάν 10/7
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Σεβίλλη 28/6
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Χάμπτον 16/7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	στον Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Πειραιά 13/7
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	πρός Άντεν 20/6
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	μετ. «Wei Fena» (π.) *

ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 18/7
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	πρός Πάτρα 16/6
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	85	16623	δ. Ντόβερ 21/7
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρός Ρότερνταμ 16/7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρός Δ. Αφρική 11/6
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	ε. Πόρτ Μαχ. Μπιν Κασίμ 20/7
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981	ε. Βαλτιμόρη 18/7
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιούστον 16/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στό Κάργκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	α. Λάγος 11/6
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	α. Λειζόες 13/7
ΒΙΚΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Ν. Γουέστμινστερ 15/7
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρός Πόρτ Κέλαγκ 13/7
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	α. Σικάγο 13/7
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	επωλήθη
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	μετ. «Lamer» (κ.)
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	πρός Μερσίνη 28/5
ΒΟΜΑΡ	71	15759	πρ Τσιταγκόγκ 16/6
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Κακιναντα 28/6
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Μεξικό 25/6
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	15599	πρός Πειραιά 21/7
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	πρός Βενεζουέλα 7/7
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Ούμ Σάιντ 27/6
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρός Ίταλία 4/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Άλεξάνδρεια 15/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ντόρ ες Σαλάμ 23/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Γιβραλτάρ 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	ε. Κεντρά 8/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	πρός Καναδά 20/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	επωλήθη
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρός Βομβάη 18/7
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	ε. Σαβάννα 9/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Γιοκχάμα 19/7
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρός Τζέντα 15/7
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Σαγκάη 19/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Ρουέν 18/7
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Μπρέμερχάβεν 215/7
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	πρός Μόκχα 12/7
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	πρός Ράς Λανούφ 22/7
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	πρός Μπριντίντι 19/7
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764	πρός Άδανά 19/6
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	επωλήθη άλλοδαπούς
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	πρός Ίταλία 7/7
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ουλάν 14/6
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακαπανάμ 11/7
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ράς Σουκχέρ 6/7
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257	μετ. «Σή Λώρελ» (κ.)
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	δ. Π. Σαίτ 20/7
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Πειραιά 18/7
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Βίγκο 7/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Κόρπους Κρίστι 7/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	πρός Πόρτο Καμπέλλο 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	πρός Σουέζ 29/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Ντάρμπαν 23/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Γκάλβεστον 9/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Ντιντρόιτ 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Γκδύνια 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 20/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	α. Χιούστον 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	πρός Μεξικό 15/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Ν. Όρλεάνη 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Κουαζακόλκος 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	α. Λός Άντζελες 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 3/7
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	πρός Τομπρούκ 23/6
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	πρός Μπαντάρ Άμπας 24/5
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Κάδιξ 14/7
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	πρός Λένινγκραντ 29/5
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (κ.)	68	9067	δ. Σουέζ 1/7
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (π.)	79	12214	ε. Χουάγκου 24/6
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	πρός Κωνσταντίνα 18/6
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	πρός Νουαντίμπο 25/6
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	πρός Νικαράγουα 18/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός ΗΠΑ 18/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	στή Φουτζέιρα 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Ντάς Άιλαντ 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Ν. Όρλεάνη 19/7
ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799	πρός Πειραιά 5/7
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	α. Τουμπάρδο 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	73	114933	πρός Όιτα 16/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	78	126261	πρός Τζέντα 21/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	79	126260	α. Φός 19/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	66	39042	ε. Φός 14/7
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	77	16278	ε. Κότα Κινάμπάου 14/6
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	73	10713	πρός Μπαράγκουίλα 22/7
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	76	23938	α. Ραβέννα 12/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	71	37115	πρός Ίντσόν 10/6
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	69	16229	α. Φλάσσιγκ 8/7
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	74	20712	ε. Ήλκτ 4/7
ΔΑΜΩΝ	75	8884	δ. Σουέζ 11/7
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	70	32758	πρός Πόιντ Κόμφορτ 24/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	72	17355	α. Μπελέμ 17/7
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	86	34620	πρός Τζακάρτα
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	69	10625	ε. Πειραιά 10/7
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	76	4993	α. Μονρόβια 10/7
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	74	19166	α. Κοσσιούγκ 7/7
ΕΚΤΩΡ (κ.)	71	11069	πρός Λιβύη 18/6
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	73	20713	πρός Φιλίππινες 28/5
ΕΛΕΝΑ V (π.)	74	43441	α. Τής 23/7
ΕΛΕΝΗ (δ.)	70	19344	δ. Ντόβερ 8/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	75	11441	πρός Ίαπωνία 1/7
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	76	11804	ε. Ρίο Ίανέιρο 15/7
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	72	17510	πρός Πακιστάν 8/7
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	8936	πρός Μπαγκόγκ 7/7
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	79	19634	πρός Λάγος 7/7
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	67	47344	α. Γουέστερνπορτ 18/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	75	45000	ε. Ν. Όρκη 16/7

ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	πρός Γιβραλτάρ 9/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Χουέλα 28/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Χιούστον 29/6
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. Ρότερνταμ 11/7
ΕΛΛΗΚΟΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	ε. Μπέλεμ 18/7
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρός Μπαντάρ Άμπας 3/5
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	πρός Κίνα 45/7
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Ν. Όρλεάνη 19/7
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	πρός Ούμπε 31/5
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Λειζόες 21/7
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	α. Λός Άντζελες 14/7
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	ύψωση ελληνική
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	στό Ήβονμαουθ 29/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	πρός Άνω Άνατολή 22/7
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	ε. Ναγκόγια 19/7
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρός Μπαντάρ Άμπας 4/6
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρός Πειραιά 31/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	πρός Τζακάρτα 10/4
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	πρός Κάρατσι 23/7
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	ε. Σάν Νικόλας 17/7
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	α. Ρίο Γκράντε 17/7
ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	71	12194	α. Γιβραλτάρ 21/6
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Χιούστον 14/7
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	α. Άντοφανάκστα 18/7
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	πρός Ίνδια 9/7
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	πρός Μπριντίνζπορτ 21/6
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Μαυρίκιος 26/6
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	ε. Τσάρλεστον 18/7
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Ίνχαμπάνε 10/6
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Αίν Σούκνα 1/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Ριγίεκα 15/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Μανφρεντόνια 12/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	δ. Παναμά 11/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Ν. Όρλεάνη 22/6
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Φουσίκι 8/7
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ρότερνταμ 16/7
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Σιγκαπούρη 21/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Σάν Βινσέντε 8/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Σακάι 15/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	πρός Τζακάρτα 19/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΡΕΜ (π.)	75	6499	πρός Σιγκαγκ 10/5
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Άμμογγο 21/7
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Μπ. Άιρες 18/7
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρός Β. Κορέα 13/6
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Βομβάη 21/7
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	α. Σεβίλλη 19/6
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	α. Σεπετίμπα 10/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στή Σεμόγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	ε. Ντακάρ 9/6
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρός Χώρ Φοκάν 21/9/87
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στή Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Όμις 10/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Πόρτ Σαίτ 25/5
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Παναμά 17/7
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Όζάκα 16/7
ΖΗΝ	79	16379	πρός Άνναμπα 29/5
ΗΡΑ	79	16390	α. Τζόρφ Λασφόρ 30/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Βηρυττό 20/7
ΗΡΩ	76	17129	πρός Κίνα 6/7
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	πρός Πόρτ Σουδάν 2/7
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Νταλνάν 11/7
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Γιοκχάμα 16/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Ν. Όρκη 12/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 3/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	μετ. «Θαλασσινή Χαρά» (κ.)
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	μετ. «Θαλασσινή Μάνα» (Α.)
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Ούμ Σάιντ 19/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Ίμινγκχαμ 19/7
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Πόρτ Σαίτ 7/7
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	α. Άμβέρσα 12/7
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	πρός Άμβέρσα 21/7
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	επισκευές Σαλβαντόρ 26/7
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	ε. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Κακογκάβα 30/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Πειραιά 11/7
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	α. Φιλαδέλφεια 16/7
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	πρός Μιλάνι 7/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	πρός Νιγηρία 9/7
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Κόμπε 7/7
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεύ.)	72	2934	πρός Βεγγάζη 18/7
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρός Βόλο 29/6
ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333	πρός Ταρτούς 3/7
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	ε. Πειραιά 19/7
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	ύψωση ελληνική
ΙΛΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	πρ. «Licorne Ocean»
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρός Ρίο Γκράντε 18/7
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. Φλάσσιγκ 13/7
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Ρίο Γκράντε 11/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Ντάρμπαν 14/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Νόρντενχαμ 23/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Άμβέρσα 20/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	α. Κουρασάο 15/7
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171	α. Άλεξάνδρεια 25/5
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	επωλήθη
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Α.)*	83	17066	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Τενερίφη 8/7
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Σιγκαπούρη 2157
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Βραζιλία 7/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρός Πολωνία 28/6
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	πρός ΗΠΑ 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	ε. Ραβέννα 8/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρός Κωνσταντίνα 4/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018	μετ. «Κυριάκος Μ.» (κ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	επωλήθη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Χιούστον 1/7

ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	πρός Ν. Ζηλανδία 25/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Πειραιά 14/7
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	α. Βαλλέττα 16/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	πρός Τρίνιταντ 17/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	δ. Πόρτ Σαϊδ 22/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	πρός Ίνδια 18/6
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρός Γιβραλτάρ 11/6
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρός Λονδίνο 19/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219	πρός Καζαμπλάνκα 13/7
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός Σαγκάη 23/4
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	δ. Παναμά 18/7
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Ρουαί 18/7
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Ν. Ύορκη 17/7
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Σάντος 15/7
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Θεσσαλονίκη 30/6
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	μετ. «Pearl of Dubai»
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	δ. Πόρτ Σαϊδ 23/7
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Σιγκαπούρη 11/7
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Κολάδο 20/6
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Ν. Όρλεάνη 20/7
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	προς Μπαγκόκ 24/6
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	ε. Μπιλμπάο 14/7
ΚΕΪ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Κάντιλα 2/7
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	ε. Τσιταγκόκ 24/6
ΚΕΝ Α' Τ'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. Όρλεάνη 24/5
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	ε. Μπαθναγκάρ 10/6
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	επισκευές Πειραιά 12/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	δ. Σουέζ 3/7
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	πρός Όναχάμα 14/6
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Τέξας Σ'ιτι 1/7
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Ντάρμπαν 23/7
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Γένοβα 20/7
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	ε. Φουτζέιρα 19/7
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Πόρτ Σουδάν 8/7
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	δ. Παναμά 20/7
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Γένοβα 20/7
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	πρός Μπελαγουάν 28/6
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	α. Άμβούργο 22/7
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	α. Λας Πάλμας 9/7
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Γιβραλτάρ 3/7
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Πειραιά 16/7
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Π (δ.κ.)	74	112825	επισκευές Ντουμπάι 25/5
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Ειρηνικό 12/6
ΚΟΥΡΥΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Μπρέικ 25/7
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Παλάου Σαμπού 7/7
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. Πάμουθ 17/7
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ντουεντίν 21/7
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Πόρτ Σαϊδ 15/7
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Βομβάη 2/7
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	ε. Μανίλα 16/7
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρός Π. Καμπέλλο 25/5
ΚΥΣΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Τακοράντι 3/7
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	δ. Ντόβερ 7/7
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	πρός Κονακρά 22/6
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Μπιλμπάο 29/6
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Μίρι 7/7
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	13443	ε. Χιούστον 19/7
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	ε. Βομβάη 18/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολη 45/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	ε. Παρανάγουα 30/6
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρός Σουέζ 23/6
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Τής 16/7
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	α. Ντρογκέντα 22/7
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	α. Φάλμουθ Μπαϊ 18/7
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14107	πρ. «Falcon»
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	στη Μανίλα 17/7
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	δ. Παναμά 9/7
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	ε. Λισαβόνα 15/7
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	δ. Ντόβερ 19/6
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖ (κ.)	73	8558	ε. Ρίο Ίανέιρο 12/7
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Φλάσινγκ 18/7
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	α. Άμβέρσα 6/7
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρός Μεγ. Λίμνες 15/7
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	ε. Άμβέρσα 23/7
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	πρός Κωνσταντίνα 21/6
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζεμπέλ Άλι 3/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρός Γκάνδη 19/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	ε. Φρεντερίτσι 18/7
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600	πρός Κουεϊμάν 6/6
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	δ. Παναμά 11/7
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρός Μαπούτο 7/7
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Μάντρε ντέ Ντέους 10/7
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	πρός Ίνδια 15/7
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	ε. Βομβάη 11/6
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Άφρική 27/6
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ	71	13446	ε. Ρουέν 19/7
ΛΕΙΣΟΕΣ (μ.)	63	10617	πρός Κωνσταντίνα 5/7
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Π. Σαϊδ 14/7
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρός Τσιγούαν 3/7
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Άβάνα 15/6
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Σετούμπάλ 15/7
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	πρός Άβάνα 9/6
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	πρός Κίνα 22/6
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Βενεζουέλα 27/5
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	πρός Κίνα 8/5
ΛΕΥΚΑΣ Α' Τ'ΛΑΝΤ (Όνδ.)	67	1205	ε. Πόρτ Σαϊδ 13/7
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Τζακάρτα 29/6
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρός Μασάν 25/6
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Φόξ 2/7
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	α. Βενετία 20/7
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	μετ. «Iron Trust» (κ.)
ΛΙΜΠΕΞΑ * (π.)	69	17872	α. Λίβερπουλ 18/7
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Ν. Όρλεάνη 15/7
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ντουάλα 2/7
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Άμβέρσα 23/7
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Άμβούργο 3/7
ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	πρός Τζέντα 6/7
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	α. Ν. Όρλεάνη 10/7

ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρός Τυνησία 25/6
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Μάλτα 19/7
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντάρμπαν 18/3
ΜΑΓΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	δ. Γιβραλτάρ 6/7
ΜΑΚΜΠΑΛΑΚ (κ.)	70	11329	ε. Άλεξάνδρεια 15/7
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.)	68	35987	πρός Λάζαρο Καρντένας 24/6
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	πρός Άμβούργο 22/7
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Ρίο Χάινα 1/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρός Ρίο Ίανέιρο 5/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Ν. Ύορκη 8/7
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Κασσιούγκ 13/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρός Βαλπαράϊζο 6/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	δ. Παναμά 11/7
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκο
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	πρός Σαμαρίνα 1/7
ΜΑΡΙΚΑ (Όνδ.)	65	1224	μετ. «Star» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑΔΑ (Όνδ.)	61	3942	διάλυση Άλγκκ
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός Σάντος 8/7
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Γιούροπορτ 23/7
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	85	30831	πρ. «Probo Britt»
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	ε. Φουτζέιρα 30/5
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	α. Άμβέρσα 23/7
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρός Δ. Άφρική 25/6
ΜΑΡΚ Α' Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Μασσαλία 21/7
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Κάντιλα 24/6
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	ε. Μομπάσα 26/6
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Κολούμπια 17/7
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	πρός Κωνσταντίνα 29/6
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	α. Γιοκοχάμα 2/7
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Λισαβόνα 21/7
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. Σιγκαπούρη 20/7
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Λά Σπέζια 15/7
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	ΕΤΑ Δ. Άφρική 22/6
ΜΕΕ (Όνδ.)	64	1096	πρός Μανφρεντίνια 11/1
ΜΕΡΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρός Ίνδονησία 27/6
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	ε. Γιοκοχάμα 18/7
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Λάος 18/6
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	ε. Σάν Φραντίσκο 15/7
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	πρός Λιβερία 17/6
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	α. Άμβέρσα 19/7
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Μπαμπί 18/7
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Άλεξάνδρεια 30/6
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρός Κούβα 21/6
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Σαγκάη 6/7
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	πρός Ν. Όρλεάνη 3/7
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Ταρραγκόνα 2/7
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Χάμιλτον 17/7
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	πρός Άλγερία 4/7
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Σακάτα 18/7
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	πρός Ταϊβάν 12/7
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	πρός Γιοκοχάμα 26/6
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	ε. Σιγκαπούρη 11/7
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περισκο 3/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	α. Λά Σπέζια 30/6
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	δ. Π. Σαϊδ 11/7
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Ρότερνταμ 5/7
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Χιούστον 13/7
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	πρός Άλγερία 7/7
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Φόξ 22/7
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	πρός Πόρτ Κέλαγκ 8/7
ΜΠΑΤ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Άμβέρσα 29/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Ζέιτ Μπαϊ Τέρμιναλ 15/7
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	α. Πειραιά 26/1
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	δ. Ντόβερ 6/7
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	δ. Γιβραλτάρ 19/7
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	πρ. Μίνα Α' Φαχάλ 1/7
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.)	74	126413	α. Ντάρμπαν 4/7
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Πόρτ Σουδάν 4/7
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Όνδ.)	66	9085	α. Σαβάννα 19/7
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	α. Άλεξάνδρεια 25/6
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	α. Τσιταγκόκ 18/7
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	στο Μπούσιρ
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	δ. Κων/πολη 3/7
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Τενερίφ 25/6
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	δ. Παναμά 17/7
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	πρός Τσάντλερ 16/6
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Κολούμπια Ρίβερ 17/7
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	πρός Τζακάρτα 15/6
ΝΑΤ'Α (κ.)	70	9069	α. Τζόρφ Λασφάρ 22/6
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	πρός Κολομβία 26/6
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Χιούστον 18/7
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Τζουμπάιλ 16/7
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	α. Φόξ 18/7
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	πρός Μεσόγειο 29/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρός Ντουαντίμπου 12/7
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	πρός Ίνδονησία 9/7
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	ε. Φουτζέιρα 20/7
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	πρός Βομβάη 19/7
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρ. Πειραιά 12/7
ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	στη Σιγκαπούρη 25/4
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	ε. Μπελαγουάν 23/3
ΝΙΚΑΣ (Όνδ.)	73	20328	πρός Βραζιλία 1/7
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Ντάρμπαν 18/7
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	πρός Άρούμπα 24/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	α. Φόξ 15/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	ε. Πειραιά 28/6
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	α. Λός Άντζελες 12/7

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	α. Τέξας Σίτυ 21/5	ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Ροζάριο 20/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Σετουμπάλ 12/7	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ν. Όρλεάνη 10/6
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	ε. Π. Λιμόν 26/6	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Δουκνέκρη 17/7
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μαϊόμι 5/7	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	προς Τζέντα 13/7
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	προς Δ. Αφρική 26/6	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Προβιντένς 8/7
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	α. Πειραιά 26/6	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Ταϊτσούγκ 29/6
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	προς Σατταχίπ 11/1	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/7
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Τάμπα 5/7	ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ύψωσε ελληνική
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άργει Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Τζέντα 28/6	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Σουέζ 16/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity» (κ.)	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 9/7
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Μαντράς 22/7	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	ύψωσε ελληνική
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 18/7
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	προς Φορταλέζα 9/7	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Μαυρίκιο 12/7
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Μάντρε ντε Ντέους 13/7	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Κακινάνα 16/7
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Λαυρίο 18/7	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	ε. Μέλ Αϊλάντ 5/7
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι' ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περισκοί	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Παναμά 8/7
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Λαυρίο 18/7	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Παλεμπάγκ 3/7
ΞΙΠΟ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	επαλήθε άλλοδαπούς	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Ντόρ ες Σαλάμ 21/7
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ντάρμπαν 15/7	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ύψωσε ελληνική
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	δ. Σουέζ 17/7	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	71	9481	διάλυση Μπαγκλαντές
ΟΔΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399	ε. Μπούνεναβεντούρα 13/7	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	α. Πράια Μόλε 14/7
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Βενετία 20/7	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προς Δ. Αφρική 30/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	α. Λούπ Τέρμιναλ 15/7	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Ν. Όρλεάνη 19/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Παναμά 18/7	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	μετ. «Προταγκονίστικ» (κ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΙΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Σουέζ 6/7	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	78	20288	προς Σιγκαπούρη 9/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΝΣ (δ.)	76	126990	α. Λούπ Τέρμιναλ 5/5	ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	ε. Λειξόες 17/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	προς Κορέα 17/7	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Πειραιά 17/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Χιούστον 3/7	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Σάντο Ντομίνγκο 7/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Χιούστον 8/7	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Μαυρίκιο 16/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	α. Ντάρμπαν 21/7	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	δ. Παναμά 11/7
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΠΡΩΤΟΚΛΑΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	προς Κίνα 14/6
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άργει Πειραιά	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	επαλήθε Γερμανούς
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	μετ. «Σίλιμνα» (λ)	ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	ε. Κωνσταντή 18/6
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Βανκούβερ 18/7	ΡΑΦΟΝΤΥ II (κ.)	73	9059	ε. Μομπάσα 5/7
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Χάλλ 22/7	ΡΕΔΙ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	78	11875	α. Ν. Όρλεάνη 28/6
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	α. Νταβόρ 5/7	ΡΗΝΙΩ (κ.)	60	4820	α. Λας Πάλμας 5/7
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	προς Έλλάδα 9/6	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	μετ. «Margot» (κ.)
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	προς Άνναμπα 16/7	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. Σαντάντερ 12/7
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	προς Ρόττερταμ 15/7	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	προς Δακάρ 22/6
ΟΡΕΦΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	ε. Ρόττερταμ 8/6	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Γιούροπουρτ 12/7
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Βενεζουέλα 11/7	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	προς Ίνδια 18/7
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φ.λ.)	76	11477	ε. Γκντάνσκ 20/7	ΡΙΖΑΛ (π.)	77	39562	ε. Πασαγιές 11/7
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Θεσσαλονίκη 30/7	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	77	10409	ύψωσε σημαία Φιλιππίνων
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Κόλπο ΗΠΑ 1/7	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	ε. Βομβάη 20/7
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	ε. Παλέρνο 17/7	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	ε. Πόρτ Σάϊδ 22/7
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Γουάλλο 7/7	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Ρουαίς 30/5
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Άκαμπα (άποθήκη)	ΡΟΟΥΣ (δ. Όνδ.)	70	1598	α. Λοριέντ 2/7
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Κάντλα 3/7	ΡΟΟΥΣΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	προς Γκζάντ 1/7
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΣ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (άποθήκη)	ΡΟΟΥΣ ΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Ζέιτ Μπαϊ Τέρμ. 28/6
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΣ	84	13852	α. Όζακα 19/7	ΡΟΟΥΣ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Βίγκο 15/6
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	προς Κιούγκα 8/5/87	ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	μετ. «Pierow II» (Όνδ)
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	προς Κωστάντζα 21/6	ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	προς Κούβα 29/5
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	προς Άβάννα 28/6	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Ν. Όρλεάνη 30/6
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	α. Νάπολι 19/3	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Ν. Υόρκη 27/6
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	μετ. «Finix»	ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	ε. Σόρεχαμ 21/7	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	α. Πράια Μόλε 10/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	ε. Πόντα ντα Μαζέιρα 18/6	ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Ρεσίφ 2/7	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Σουέζ 17/7
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	προς Γκάνδη 23/7	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Παραντίπ 8/7
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Τσραγκόνα 30/6	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Ν. Μαγκάλωρ 4/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Φρήτσον 19/6	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Ίνσταντ 25/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	προς Λουάντα 14/4	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	74	25765	α. Σάρροχ 14/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	α. Τενερίφ 16/7	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	77	21619	α. Ντορτίδα 17/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Σουέζ 24/7	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	προς Γέλα 13/6
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Μαντράς 4/6	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Γένοβα 18/7
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Σάν Λορέντζο 18/7	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	πρ. «Executive»
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ύψωσε ελληνική	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	ε. Πειραιά 14/7
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	προς Λά Γκουαίρα 11/6	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Όνδ.)	76	2144	α. Μπ. Άιρες 18/7
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	α. Ρόττερταμ 21/7	ΣΑΜ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	72	11506	δ. Ντόβερ 18/7
ΠΑΡΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	α. Μουφαλκόνε 16/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	75	29068	ε. Ντόρ ες Σαλάμ 20/7
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 20/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	72	11506	προς Τζέντα 2/7
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Βανκούβερ 19/6	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	75	14523	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	προς Μανίλα 1/7	ΣΑΝ II (π.)	66	3314	ε. Μανίλα 24/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Ντάρμπαν 7/7	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	προς Ίνδια 8/7
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοί	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	προς Άκαμπα 28/6
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Ίκνιο 15/7	ΣΑΝΤΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	ε. Άλεξάνδρεια 9/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	δ. Γιβραλτάρ 16/7	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	α. Βρέμη 19/7
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Τόραντα 14/7	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	δ. Σουέζ 10/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	μετ. «Ολύμπικ Μέντωρ» (π)	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	ε. Άλεξάνδρεια 17/7
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	ε. Σιγκαπούρη 20/7	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	δ. Σουέζ 10/7
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	προς Κίνα 6/7	ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	α. Βαρκελώνη 11/7
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	προς Σάντος 9/7	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Μπαχραϊν 15/7
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	ε. Χουάγκου 22/7	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	ε. Κοσιούγκ 27/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Γιούροπουρτ 15/7	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Πειραιά 9/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Τζέντα 5/7	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	πρ. Ν. Όρλεάνη 9/7
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	ύψωσε ελληνική	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Λούπ Τέρμιναλ 3/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Π. Σαϊδ 9/7	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	α. Ταμπόκ 1/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	προς Λομπίτο 1/7	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	προς Τάμπα 6/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Κολόμπο 19/7	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	δ. Έλσινόρη 10/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Λός Άντζελες 18/7	ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Σαλβαδόρ 7/7
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Άμστερνταμ 2/7	ΣΕ'Ι'ΑΟΡ (κ.)	70	9951	α. Λας Πάλμας 7/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)	72	16205	δ. Παναμά 5/6	ΣΕ'Ι'ΑΟΡ I. (κ.)	70	12578	στο Κοτονό 7/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Κουαντάν 24/6	ΣΕ'Ι'ΑΟΡ II (κ.)	70	12578	α. Λός Άντζελες 11/7
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπασιτιό 2/6	ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Μπελέμ 11/7
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	στη Σιγκαπούρη	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Άντεν 24/6
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ύψωσε ελληνική	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Κορούνα 19/7
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Πειραιά 19/6	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	δ. Σουέζ 14/7
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	προς Έλλάδα 9/7	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Βομβάη 12/7
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	α. Πειραιά 19/7	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	μετ. «Σαρωνικός II» (κ.)
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077	στον Περσικό 19/7
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	δ. Σουέζ 18/7	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Κολομπούμ ρίβερ 15/7
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	προς Κόντινεντ 10/6	ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	δ. Σουέζ 21/7
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	στη Φουτζέιρα 30/4	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	72	8082	α. Γκόνια 16/7
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	προς Τσιβάν 10/7	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	ε. Καρντέγιεβο 7/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Όνδ.)	63	2603	α. Λας Πάλμας 1/7	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	70	12142	α. Κουίντερο 4/7
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Βομβάη 7/7	ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	79	15688	προς Κούβα 17/6
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	προς Π. Όρντλ 25/6	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	71	48685	α. Όμοσλν 3/7
ΠΟΛΙΑΓΓΟΣ (κ.)	49	2879	άργει Κίμωλο	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	13631	προς Λόγος 4/6
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	προς Μπ. Άμπας 28/5	ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	75	13079	α. Σετουμπάλ 21/7
ΠΟΛΛΟΥΣ I. (κ.)	69	56893	α. Φουτζέιρα 30/7/87	ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	15534	προς Παναμά 2/7
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	ε. Ν. Όρλεάνη 18/7	ΣΗ ΧΟΡΣ	76	17415	α. Τόκιο 17/7
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180		ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Άμστερνταμ 23/7
				ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Καραϊσί 3/7
				ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	δ. Γιβραλτάρ 20/7
				ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	α. Τερνέστη 20/7

ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Ραβέννα 11/7	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ντάρμπαν 23/7
ΣΗΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	α. Ντάρμπαν 18/6	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Ν. 'Ορλέανη 16/7
ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	ε. Μπ. 'Αίρες 22/6	ΤΗΝΟΣ Α' ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρόσ Ρόττερταμ 5/7
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Φιλαδέλφεια 11/7	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	α. Λίβερπουλ 7/7
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	ε. Ρόττερταμ 22/7	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρόσ Τρίπολη 31/5
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. Νταμμά 12/7	ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	ε. Τζακάρτα 26/6
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	δ. Σουέζ 13/7	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Μαντράς 15/7
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Τακοράντι 4/7	ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι Π (κ.)	70	5538	στον Πειραιά 20/7
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στο 'Ασάμπ	ΤΡΑΝΣΜΕΡΑΙΝ (κ.)	71	4881	α. Λός 'Αντζελες 18/7
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. 'Αμβέρσα 24/7	ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	α. Φλάσιγκ 12/7
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	ε. Γκάλβεστον 27/6	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Χάμπτον 14/7
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	α. Ν. 'Ορλέανη 11/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Ματάνζας 19/6
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	πρόσ Λισσαβώνα 19/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	στο 'Ικνίο 20/7
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Τζέντα 21/6	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Νικοσέα 14/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ			
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	στη Βαρκελώνη 11/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	71	109197	ε. Φουτζέιρα 28/2
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Σάντος 16/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	30746	ε. Ν. 'Ορλέανη 16/7
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Ντόβερ 15/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	18953	α. Καοσιούγκ 7/7
ΣΗΜΠΡΕ'Ι ΒΡΥ (δ.μ. 7)	73	17795	α. Ν. 'Υόρκη 15/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	72	79317	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρόσ Φρεντερίσια 6/5	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	74	25394	α. 'Αρατού 17/7
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	ε. Ντηρόιτ 18/6	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	στον Ντουμπάι 3/5
ΣΗΝΤΡΑ'Ι Β (κ.)	82	18709	α. Λός Πάλμας 18/7	ΤΡΕΜΠΟΝΤ	70	48501	δ. Ντόβερ 16/7
ΣΗΠΡΑ'Ι ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Κάρντον 14/7	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Νάπολη 15/7
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	πρόσ 'Ιμινγκχαμ 21/7	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρόσ Τζιμπουτί 22/6
ΣΗΡΑ'Ι ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 6/5	ΤΡΙΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Ντάρμπαν 16/7
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Φός 6/7	ΤΡΟ'Υ ΤΕΜΠΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 17/6
ΣΗΡΕ'Ι ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	στο Σχέζαν 22/7	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. 'Αλγεβίρας 2/7
ΣΗΡΟΒΕΡ (Κ.)	79	14592	πρόσ Λά Γκουαίρα 23/6	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 8/7
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρόσ 'Ιταλία 2/7	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	μετ. «Acorn» (κ.)
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Σιγκαπούρη 21/7	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	στη Σιγκαπούρη 23/7
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Σέτε 29/6	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Ν. 'Ορλέανη 19/7
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρόσ Κούβα 10/5	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	α. Ντάρμπαν 22/7
ΣΗΣΤΡΕ'Ι ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Φός 21/7	ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	75	16421	πρόσ Σιγκαπούρη 23/6
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Σάντος 4/7	ΦΑΝΕΛ (κ.)	75	5595	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΣΗΣΦΑ'Ι ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Σάντος 17/7	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	δ. Παναμά 12/7
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στη Βομβάη	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Κάντα 12/7
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρόσ Γάνδη 30/6	ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	πρόσ Ν. 'Υόρκη 10/7
ΣΗΣΦΑΡΕΡ	73	29763	α. Σάντος 11/7	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Κόρπους Κρίστι 8/7
ΣΗΣΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρόσ Τρίπολη 7/6	ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	ε. Νάντη 16/7
ΣΗΣΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Μανίλα 16/7	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	δ. Σουέζ 13/7
ΣΗΣΧΟΥΠ (κ.)	71	10055	μετ. «Midway» (κ.)	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	ύψωση ελληνική
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρόσ Κορέα 28/6	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρόσ Κωνσταντίνα 24/6
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	πρόσ Κίνα 18/6	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	71	22523	στο Γιαντί
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Παράναγούα 14/7	ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μηχ.)	75	20797	ε. Ν. 'Ορλέανη 20/7	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Πόρτ 'Εσκουβέ 20/7
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. «Οχάιο»	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρόσ Μίνα Καμπούς 22/6	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	πρόσ Γιουγκουαλαβία 17/7
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	στη Μανίλα 10/7	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	επώληθη διάλυση
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. Σιγκαπούρη 17/6	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρόσ Τρίπολη 16/6
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρόσ 'Αλεξάνδρεια 14/7	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	πρόσ Νάπολη 17/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridian» ('Ονδ.)	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Γλασκώβη 15/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Πειραιά 20/7	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Χάμπτον 10/7
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	δ. Π. Σαΐδ 15/7	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/7
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπ. Χομινί	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζόγια (απόβηκη)
ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ	76	22377	ε. Σάντος 12/7	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Χάμπτον 15/7
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'Ι Ν (δ.Μ.)	73	17486	πρ. «Mobil Engineer»	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρόσ Μαλαισία 24/7
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Τσιταγκόγκ 24/7	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Χιούστον 30/6
ΣΚΑ'Υ ΡΕ'Ι ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Ροζάριο 14/7	ΦΛΑΜΙΝΙΟ (δ.)	85	38629	πρόσ Σιγκαπούρη 3/7
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρόσ Κάρντιφ 19/7	ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρόσ Γιαντί 16/7	ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	α. Χιούστον 16/7
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρόσ Ντάρμπαν 13/6	ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	ε. Πειραιά 11/8
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	ε. Βενετία 5/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μηχ.)	74	65244	α. Φιλαδέλφεια 11/7
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρόσ ΕΣΣΔ 13/7	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Ειγκόγκ 30/7/87
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρόσ Κόρπους Κρίστι 23/7	ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ε. Λά Γκουαίρα 11/6
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Ντουγκί Ράι 18/7	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	πρόσ Κορέα 25/6
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στον Πειραιά 24/53	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	δ. Παναμά 20/7
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Λός Πάλμας 19/6	ΦΟΡΤΙΟΥΝΕ'Ι Τ (π.)	63	10736	πρόσ Βιετνάμ 6/7
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Ντάρμπαν 4/7	ΦΟΡΤΙΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	α. Λά Παλις 19/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Σιγκαπούρη 17/7	ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332	πρόσ Πάγκο Πάγκο 28/5
ΣΠΗΛΙΔΑ	78	12518	α. Τσαγκουαράμα 11/7	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	ύψωση ελληνική
ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρόσ Χωρ Φακάν 23/6	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	71	10586	α. 'Νοτ Λόντον 12/7
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρόσ 'Αλγερία 25/6	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	70	12077	πρόσ Βενεζουέλα 16/5
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρόσ Τάραντα 18/7	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 17/7
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Καέν 7/7	ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	πρόσ Λαγός 5/7
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Ραβέννα 15/7	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	δ. 'Ελαιόδρομ 4/7
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρόσ Πειραιά 27/6	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Γιοκοχάμα 12/7
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Πόρτ Κέμπλα 19/7	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρόσ Καναδά 14/7
ΣΤΑΡΛΑΜ'Ι Τ (κ.)	77	22893	ε. Πειραιά 18/6	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Λός Πάλμας 16/7
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρόσ Τουμπάρσο 28/6	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Λός Πάλμας 20/7
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. 'Αμστερνταμ 22/7	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Βαλπαράϊζο 1/7
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι (δ.κ.)	70	99011	στον Περισκό 12/7	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. 'Αβέρρο 19/7
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	δ. Π. Σαΐδ 16/7	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρόσ Τόκιο 1/7
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	α. 'Αλεξάνδρεια 25/5	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	στο Βίγκο 20/7
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. 'Ιταλίας 9/7
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρόσ Αίγυπτο 21/7	ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	α. Κουίνγκουαγκνιά 5/7	ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265	α. Μονφαλκόνε 8/7	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Πειραιά 25/6
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόσ Βανκούβερ 19/6	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	πρόσ Νουαντίνμπο 7/6
ΣΤΡΕΞΑ (δ.)	75	111171	α. Ράς Τανούρα 30/6	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Σιγκαπούρη 14/7
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	δ. Παναμά 4/7	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 20/7
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρόσ Αϊθιοπία 19/6	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	στη Σιγκαπούρη 10/6
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρόσ Καοσιούγκ 7/6	ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	επώληθη αλλοδαπούς
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Σιγκαπούρη 10/7	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	ε. Τής Μπαίη 25/7
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρόσ Ρόττερταμ 19/7	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Γέλα 13/7
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρόσ 'Ανναμπα 21/6	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Μαυρίκιο 3/7
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	επισκευές Πειραιά 9/6	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρόσ Αίγυπτο 26/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. 'Οζάκα 8/7	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	πρόσ Κίνα 18/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι Ν (κ.)	73	19420	δ. Παναμά 20/7	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	ε. Ροζάριο 17/7
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	πρόσ Βραζιλία 13/7	ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Ρινγέκα 27/5
ΤΕΛΑΜΟΝ*	78	11781	α. Ν. 'Ορλέανη 14/6	ΧΑΡΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825	α. Πειραιά 4/2
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρόσ Σουέζ 26/6	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Ντάρμπαν 14/7
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	στην Μπαγκόγκ 12/7	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	ε. Ρουαί 19/7
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Μιζουσίμπα 1/7	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Ντόχο 18/7
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	69	8812	επώληθη 'Ελληνες	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Βηρυτ 23/7
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	πρόσ Κούβα 25/5	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρόσ Βομβάη 6/7
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρόσ 'Αμβέρσα 19/7	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940	ε. Κωατζακόλλος 29/6
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρόσ Ντάρμπαν 9/7	ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ (π.)	71	6166	πρόσ Π. Καμπέλλο 29/6
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Ντάρ ες Σαλάμα 17/7	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	πρόσ Κίληογκ 21/6
ΤΖΙΟΥΕΛΑ I	83	35762	α. Κολούμπια Ρίβερ 17/7	ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Πειραιά 21/6
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Σμύρνη 13/7	ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)	77	11231	δ. Σουέζ 22/7
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρόσ 'Ινδία 30/6	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Ράς Τανούρα 28/5
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρόσ Χόγκ Κόγκ 22/6	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	α. Κενίτρα 12/7
ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	α. Ρόττερταμ 5/7	ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι Σ			
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	α. Ντάρμπαν 13/7	(π.)	79	12598	πρόσ Πόρτ Κέλανγκ 29/6
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Φέλιξτου 5/7	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Ρόττερταμ 24/6
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	α. Λατόκα 4/7	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρόσ Κίνα 29/6

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

SULZER HELLAS

Sulzer Hellas S.A.
Akti Miaouli 47-49
18536 Piraeus
Greece

Telephone 451 42 44, 451 45 28
Telefax 451 86 24
Telex 240 050 shs gr

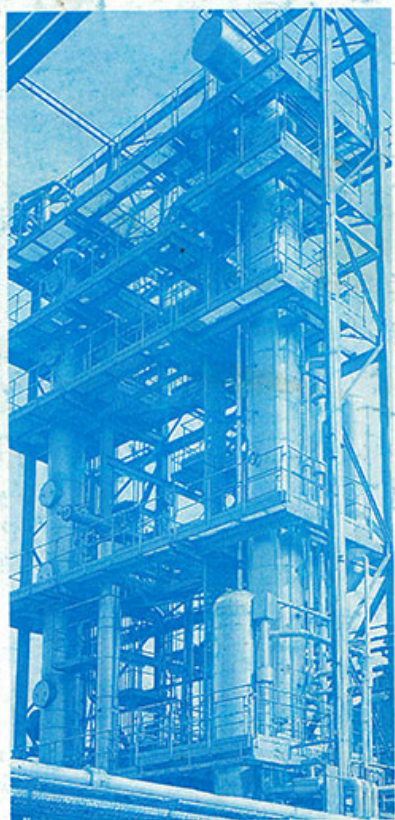
Headed by Dimitris Theodorakis
President General Manager

**has been founded to meet
the call for closer contact with
the market as well as existing
and potential customer
in Greece.**

Containership powered by
Sulzer 6RTA62 diesel engine.



Two-column continuous rectifying
plant built by Sulzer in Switzerland.



Mechanical and process engineering,
plants, components
and services embodying all the
qualities of Swiss high-technology

for: **Energy Sector**

Marine Sector

Water Technology

Oil and Gas Industry

Pulp and Paper Industry

Chemical Industry

Biotechnology

Food Industry