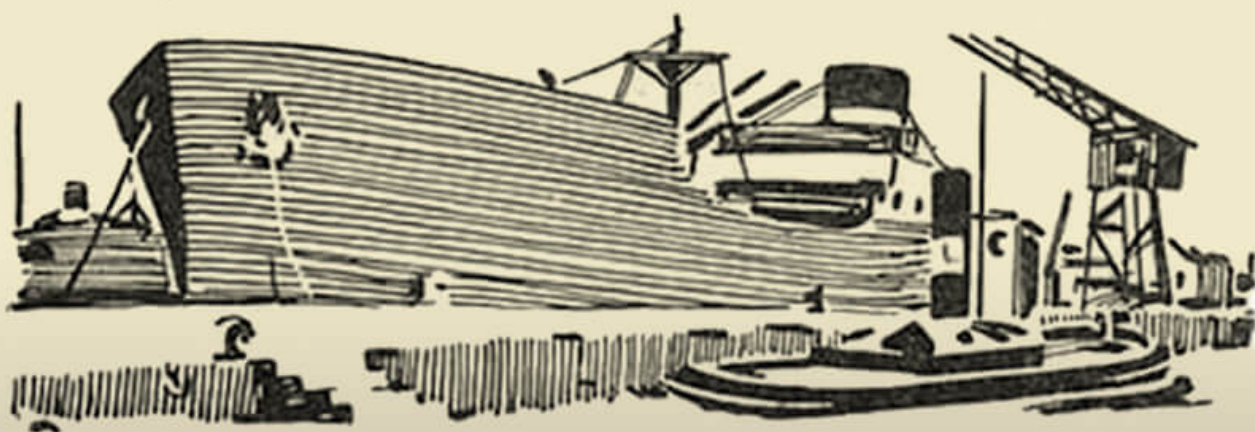


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Οκτωβρίου 1988

Αρ. Φύλλου 1281/1039

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1281/1039
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

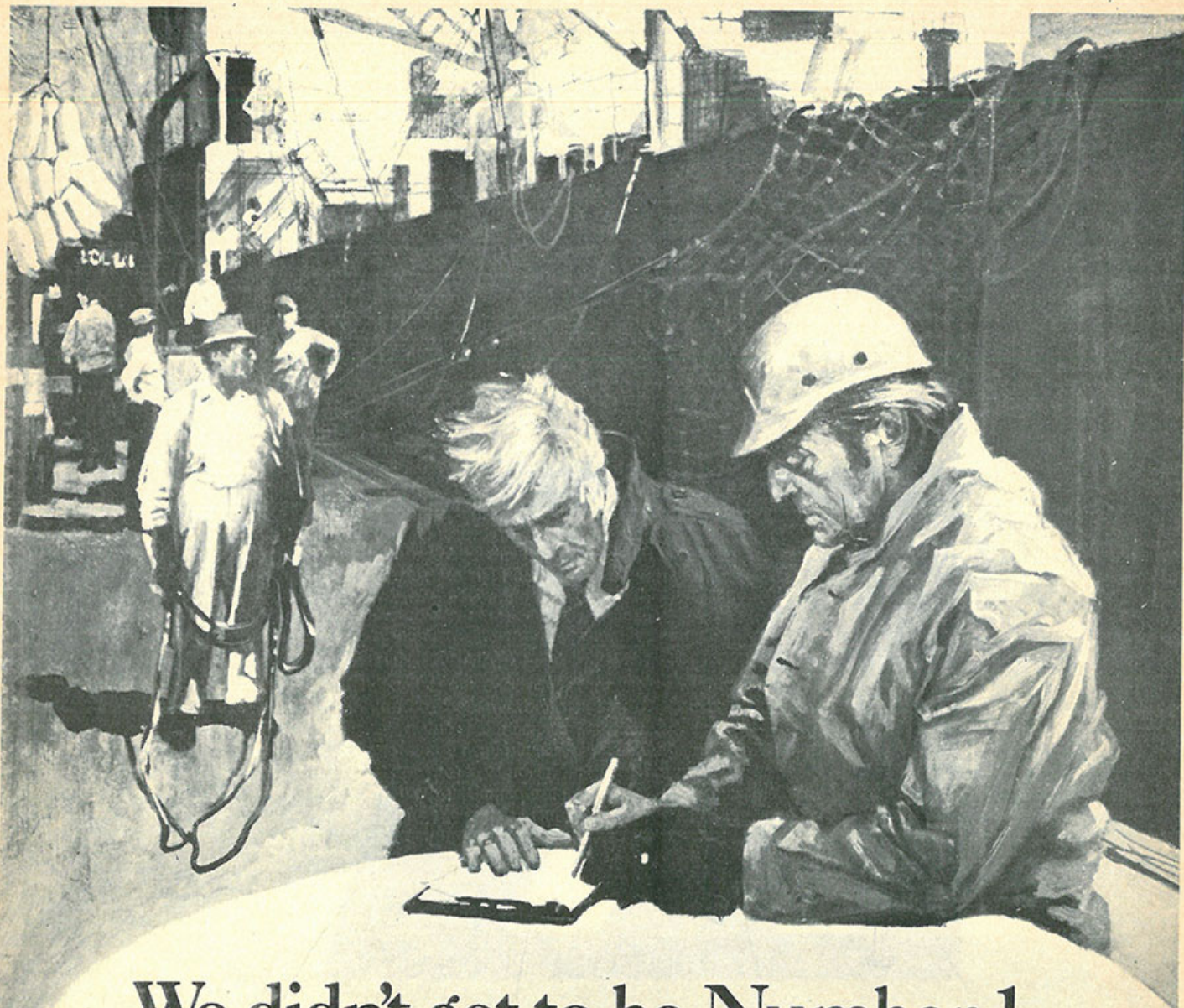
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSELE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSELE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
- L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
- YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

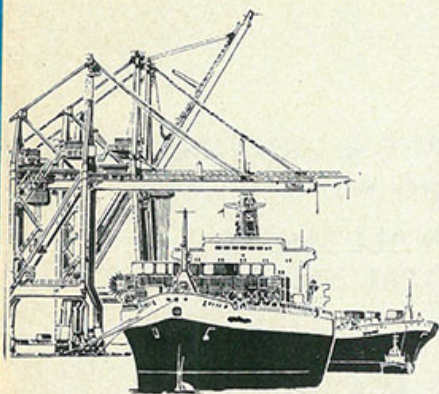
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 57ο

15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1281/1039

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Άπω 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. 1281/1039, October 15th, 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

- 14 Τάσεις και εξελίξεις της Μεσογειακής Έμπορικης Ναυτιλίας. Μελέτη του IOBE για τον Μεσογειακό στόλο.
- 19 Το Salvage Association. Στόχοι και εξυπηρέτησεις του Βρετανικού Όργανισμού.
- 21 ΈΗ Διώρυγα του Παναμά και οι συνέπειες της πολιτικής κρίσεως μεταξύ ΗΠΑ και Παναμά.
- 23 Προμελέτη για την εγκατάσταση συστήματος VTS για τη κίνηση και έποπτεία Έλληνικών λιμένων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 36 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 38 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 39 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ, ΑΛΛΑ ΓΙΑ ΠΟΙΑ ΠΛΟΙΑ;

Η διοίκηση της Ναυτικής Όμοσπονδίας, κάνοντας χρήση του σχετικού όρου, κατήγγειλε πρό ημερών τις συλλογικές συμβάσεις των ναυτικών που λήγουν στο τέλος του έτους και τον Ιανουάριο του 1989. Και οι καρεκλοκένταυροι των ναυτεργατικών σωματείων θα αρχίσουν να δείχνουν, όπως κάθε χρόνο, άλλωστε, τέτοια εποχή, το «ένδιαφέρον» τους υπέρ των ναυτικών μας (από τους ώμους των οποίων όπου έχουν στρογγυλοκαθίσει επί χρόνια, αποχωρούν μόνον όταν έλθει το πλήρωμα του χρόνου για να πάρουν τις παχυλές — λόγω «ειδικών» προσαυξήσεων — συντάξεις τους από το NAT και από το λεγόμενο «ταμείο των εργατοπατέρων») εξακοντίζοντας και υπερακοντίζοντας αιτήματα που ακούονται μόνον από το αυτί αλλά δεν είναι έφικτα και ούτε έχουν καμιά σχέση με την πραγματικότητα που έχουν δημιουργήσει οι νέες συνθήκες στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο.

Εκ προοιμίου υπογραμμίζουμε ότι δεν είμαστε αντίθετοι με τη βελτίωση των όρων άμειβής και εργασίας των ναυτι-

κών μας, κάθε άλλο, πράγμα που άλλωστε αποδεικνύεται και επιβεβαιώνεται από τη μαχητική άρθρογραφία των «Ναυτικών Χρονικών» υπέρ των συμφερόντων των ναυτικών μας. Θεωρούμε όμως ότι η θέση των ναυτικών μας δεν μπορεί να βελτιωθεί με το «ένδιαφέρον» των καρεκλοκένταυρων και με μία συλλογική σύμβαση — η ιδεωδέστερη συλλογική σύμβαση δεν μπορεί να προσφέρει το παραμικρό στους ναυτικούς μας εάν δεν υπάρχουν πλοία για να απασχοληθούν και για να εφαρμοσθούν οι όροι της. Και προς την κατεύθυνση αυτή, προς την κατεύθυνση δηλαδή, της υπέρβασης πλοίων στα οποία να μπορούν να εργασθούν οι ναυτικοί μας η διοίκηση της Ναυτικής Όμοσπονδίας και οι καρεκλοκένταυροι όχι μόνον δεν έκαναν το παραμικρό αλλά αντίθετως, με ενέργειες ή παραλείψεις ουσιαστικά στράφηκαν εναντίον των ελάχιστων πλοίων που έχουν παραμείνει στο εθνικό μας νηολόγιο. Και το βασανιστικό έρωτήμα μας είναι σε ποιά θα εφαρμοσθεί ή νέα συλλογική σύμβαση, την οποία θα υπογράψουν.

ΟΜΑΔΙΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ

Ορθότατη και άμεση η αντίδραση της Έ. νώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών στην προσπάθεια των ασφαλιστών του Λονδίνου να εφαρμόσουν τον νέο όρο στα συμβόλαια που αναφέρεται στην κλάση του πλοίου και με τον οποίο ουσιαστικά διαταράσσεται η σχέση μεταξύ νηογυμνώνων και πλοιοκτητών. Εκείνο που χρειάζεται πλέον είναι η ομαδική αντίσταση στην επιδίωξη των ασφαλιστών ώστε να διατηρηθεί το ύψιστο μέτρο «στάτους κβό».

ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΕΣ

Από τις πρόσφατες συνομιλίες του Υ.πουργού κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου στο Λονδίνο με τη διοίκηση του Κορμίτη προκύπτει ότι υπάρχουν ορισμένες εκκρεμότητες οι οποίες ελπίζουμε ότι θα τακτοποιηθούν χωρίς καθυστερήσεις. Τι υπογραμμίζουμε:

Πρώτη και κύρια: Η μείωση της φορολογίας του νόμου 27175 για τα μεγάλα πλοία (τό θέμα εκκρεμεί ακόμη στο Υπουργείο Οικονομικών το οποίο φαίνεται ότι δεν μπορεί να αντιληφθεί ότι από την προσέλευση στο εθνικό νηολόγιο των μεγάλων πλοίων που τελούν σήμερα υπό ξένες σημαίες το κέρδος της εθνικής οικονομίας και του τόπου θα είναι πολλαπλάσιο εκείνου της φορολογίας).

Δεύτερη εκκρεμότητα είναι η γενική ρύθμιση του θέματος της επιστροφής της εισφοράς του 10% που επεβλήθη το 1985 χωρίς να υπάρχει ανάγκη προσφυγής εκάστης ναυτιλιακής επιχείρησης — το Κράτος όφειλε να αποδείξει έστω και μία φορά ότι είναι αξιόπιστο.

Οι άλλες εκκρεμότητες είναι:

- Η άπαλλαξη ή η μείωση της θητείας των αποφοίτων των ναυτικών σχολών.
- Η έκδοση της ερμηνευτικής εγκυκλίου για τα πληρώματα πολλαπλής χρησιμότητας και η επέκταση του θεσμού και σε άλλες κατηγορίες ναυτικών, πέραν δηλαδή εκείνων για τους οποίους προνοεί το σχετικό Π.Α.
- Η αναγνώριση της υπηρεσίας των ναυτικών που υπηρετούν σε μη συμβεβλημένα πλοία — για μία ακόμη φορά επαναλαμβάνουμε ότι δεν μπορούμε να τιμωρούμε τους ναυτικούς μας επειδή, έλλειψαν πλοίων με

Έλληνική σημαία, αναγκάζονται να εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες. Συνεπώς, οι ναυτικοί μας αυτοί πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαγοράζουν την υπηρεσία τους σε πλοία με ξένες σημαίες καταβάλλοντας τις ίδιες εισφορές που καταβάλλουν οι εργαζόμενοι σε πλοία με Έλληνική σημαία — είναι καιρός να παραμερισθούν οι έχθροι των ναυτικών μας που φωλιάζουν στο NAT.

• Η επέκταση της άδειας εργασίας και σε άλλες κατηγορίες συνταξιούχων για να καλύπτονται τα κενά που υπάρχουν και για μὴ γίνεται προσφυγή σε ξένους ναυτικούς.

ΟΙ ΠΑΡΑΝΟΜΙΕΣ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΚΑΛΥΦΘΟΥΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ

Η διοίκηση του NAT επιχειρεί με έναν πρωτοφανή ισχυρισμό να δικαιολογήσει την παρανομία που έχει διαπράξει με τη χρησιμοποίηση των αποθεματικών του Κεφαλαίου Έπικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών και του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαιδεύσεως για την πληρωμή των συντάξεων. Στην εισηγητική έκθεση για τον (πρόσφατο έλλειμματικό) προϋπολογισμό του Ταμείου της χρήσεως 1989 λέγει ότι η χρησιμοποίηση των κεφαλαίων αυτών ήταν νόμιμη γιατί έγινε σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 9β του Νόμου 1711!

Αλλά ο νόμος αυτός ψηφίστηκε το 1987 ενώ τα αποθεματικά του ΚΕΑΝ και του ΚΝΕ (17 δισ. δρχ. χωρίς να υπολογίζονται τόκοι και συναλλαγματικές διαφορές) χρησιμοποιήθηκαν από τον Ιούλιο του 1985 και μέχρις ότου δοθεί το πρώτο δάνειο στο NAT που χορηγήθηκε τον Φεβρουάριο του 1986. Πώς είναι, λοιπόν, σύμφωνες με τον νόμο πράξεις που έγιναν δύο ολόκληρα χρόνια πριν από την ύπαρξη του νόμου μόνον ή ούρανοκατέβατη διοίκηση του NAT μπορούσε να το ισχυρισθεί έχοντας φυσικά και την εξασφαλισμένη άνοχη των εκπροσώπων των ναυτικών (αυτό, δά, έλειπε, να δημιουργήσουν οι άνθρωποι προβλήματα και να θέσουν σε κίνδυνο το πλεονέκτημα που έχουν εξασφαλίσει να παίρνουν κάτι συνταξάρες που οι άλλοι ναυτικοί ούτε να ονειρευθούν δεν μπορούν).

Τό περιέργο εν προκειμένω δεν είναι βέβαια η στάση των εκπροσώπων των ναυτικών αλλά η επιδειχθείσα άνοχη από την

πλευρά του έφοπλισμού, που, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, έπρεπε να είχε καθίσει στο σκαμνί όλους τους υπευθύνους — έτσι άλλωστε θα είχε τεθεί ουσιαστικός φραγμός στον έτσιθελισμό και θα είχε αποφευχθεί και η άρπαγή από το ΚΝΕ των 500 εκατ. δραχμών που επιχειρεί ο κ. Γιαννόπουλος για να φτάσει το ναυτιλιακό μέγαρο. Βεβαίως και τώρα δεν είναι άργα, άλλωστε η κλεψιά — γιατί για καθαρό κλέψιμο πρόκειται — ομολογείται άπεριφραστα.

Κατά τα άλλα, ο προϋπολογισμός του NAT για τη χρήση του 1989 παρουσιάζει έλλειμμα 92,5 δισ. δραχμών περίπου (έσοδα 15.623 εκατ. δρχ. και έξοδα 108.107 εκατ. δρχ.) που θα καλυφθεί είτε από δάνειο, είτε με κρατική επιχορήγηση (υπενθυμίζουμε ότι ο Υπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος έχει δηλώσει ότι σύμφωνα με όσα έχει πει ο συνάδελφός του επί των Οικονομικών κ. Δημ. Τσοβόλας, οι δαπάνες του NAT θα υπαχθούν στον κρατικό προϋπολογισμό, γεγονός που σημαίνει ότι οι ναυτικοί μας δεν πρόκειται, όπως άλλωστε έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένως και τα «Ναυτικά Χρονικά», να στερθεθούν τη σύνταξη τους που έχουν εξασφαλίσει με τη σκληρή εργασία τους.

Στην εισηγητική έκθεση του προϋπολογισμού της χρήσεως 1989 περιλαμβάνονται και άλλα τινά τα οποία μόνον θυμηδία μπορούν να προκαλέσουν και γι' αυτό δεν τα αναφέρουμε.

• Σχετικά με την καθυστέρηση της καταβολής της συντάξεως του Όκτωβρίου που τόση αναστάτωση και αγωνία είχε προκαλέσει στους συνταξιούχους, το μόνο που μπορεί να παρατηρηθεί, σάν απάντηση στις γελοίες δικαιολογίες που προβλήθηκαν, είναι ότι εκείνοι που δεν μπορούν να προνοήσουν δεν είναι σε θέση να διοικήσουν και το μόνο που πρέπει να γίνει εν προκειμένω είναι να σταλούν στα σπίτια τους.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Συνεχίζοντας την πολύπλευρη προσφορά του προς τον τόπο ο ιδρυτής και δημιουργός του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και παλαιός και εκλεκτός φίλος των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος προχώρησε σε μία ακόμη σημαντική πρωτοβουλία που αποβλέπει στην προβολή της ναυτικής

μας ιστορίας και της παραδόσεως. Η πρωτοβουλία αυτή, στην οποία συμπαραστάθηκαν ο Δήμος Μυκόνου και οι Μυκονιάτες πλοίαρχοι, άφορούσε τη διάσωση του παραδοσιακού μυκονιάτικου ιστιοφόρου «Ευαγγελίστρια» που βρισκόταν εγκαταλελειμμένο και ήμικατεστραμμένο στη Σύρο εδώ και δέκα περίπου χρόνια.

Τό ιστιοφόρο αυτό είναι ένα από τα τελευταία γνήσια αργαιοπελαγίτικα σκαριά τύπου «πέραμα» για το οποίο ο γνωστός Αμερικανός καθηγητής της Αρχαιολογίας κ. Peter Throckmorton υπογράμμιζε πρό ετών στο «Marine Archaeology» ότι όταν το πλοίο αυτό εξαφανισθεί θα έχει τελειώσει μία παράδοση 3000 ετών. Τό «Ευαγγελίστρια» ναυπηγήθηκε στη Σύρο πριν από μισόν αιώνα (1939/40) από την περίφημο Συριανό καραβομαραγκό Μαυρίκο και τα παιδιά του για λογαριασμό του Μυκονιάτη καραβοκύρη Άντωνη Κ. Μπόνη. Με όλικό μήκος 20 μ. και πλάτος 6,38 μ. είχε χωρητικότητα 90 περίπου τόνων και έφερε δύο ιστούς και πανιά μπούμα με πίκι, άράπη και φλόκο, συνολικής επιφανείας 218 μ². Στή διάρκεια της κατοχής χρησιμοποιήθηκε για τον έφοδιασμό των νησιών και τελικά βυθίστηκε από συμμαχικά αεροπλάνα στη Δήλο όπου είχε καταφύγει. Μετά την απελευθέρωση τό σκάφος άνειλκύσθη και χρησιμοποιήθηκε εκ νέου στίς μεταφορές για τον έφοδιασμό των νησιών αλλά εδώ και δέκα χρόνια είχε εγκαταλειφθεί στη Σύρο.

ΓΙΑ ΤΟ «ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ»

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, ούτε τό οικείο Ρ & Ι Club, ούτε ή πλοιοκτησία είχαν λάβει οποιαδήποτε γνωστοποίηση άγωγής με την οποία, όπως ανέφεραν δημοσιογραφικές πληροφορίες, ζητείται αποζημίωση 83 εκατ. δολλαρίων για την άπώλεια 28 άτόμων (24 ναυτικών και τεσσάρων μελών οίκογενειών τους) κατά τό ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου «Αθήνιαν Βέντσουρ». Η άγωγή

λέγεται ότι κατετέθη στη Νέα Όρλεάνη και, όπως είναι εύνοητο, τό θέμα παρακολουείται από όλους με ιδιαίτερη προσοχή. Οι άπολεσθέντες ναυτικοί και τά μέλη οίκογενειών τους ήταν Πολωνοί, μέχρι τη στιγμή όμως δέν έχει γνωσθεί από ποιούς έχει ύποκινήθει ή άγωγή.

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ» ΤΕΛΟΣ;

Στό τέλος Σεπτεμβρίου είχε άνακοινωθεί ότι σέ μία σύσκεψη που είχε γίνει στό Υπουργείο Βιομηχανίας (:) «έξετάσθηκαν τά προβλήματα και οι προοπτικές άναπτύξεως» της θυγατρικής εταιρίας της ΕΤΒΑ «Ελληνική Ακτοπλοία».

Λεπτομέρειες για τη σύσκεψη και για τη συνέχεια που ύπήρξε δέν δόθηκαν στη δημοσιότητα, όρισμένες όμως πληροφορίες που κυκλοφόρησαν στόν Πειραιά για τό θέμα αυτό μιλούσαν για τερματισμό της δραστηριότητας της «Ελληνικής Ακτοπλοίας». Σ' αυτό συνέτεινε και τό γεγονός ότι ή σύσκεψη που άφορούσε καθαρά ναυτιλιακό άντικείμενο έγινε ύπό τον Υπουργό Άναπτυξιακή Βιομηχανίας (που είναι άρμόδιος για τίς προβληματικές έπιχειρήσεις) με τη συμμετοχή του διοικητή της ΕΤΒΑ κ. Μ. Σάλλα, του διευθύνοντος συμβούλου της «Ελληνικής Ακτοπλοίας» και εκπροσώπων των έταιριών λαϊκής βάσεως τά πλοία των οποίων διαχειρίζεται ή «Ελληνική Ακτοπλοία» — όλο αυτό τό μέρδεμα, ή συμμετοχή, δηλαδή, του κ. Παπαναγιώτου και των εκπροσώπων των έταιριών λαϊκής βάσεως πυροδότησε τίς φήμες για τον τερματισμό της δραστηριότητας της «Ελληνικής Ακτοπλοίας» ή όποια, ειρήσθω εν παρόδω, δέν κατόρθωσε να προσφέρει εκείνα τά όποια έπιδίωξαν οι δημιουργοί της, ενώ ή τελική έκκαθάριση — άν τελικά έπιβεβαιωθούν οι πληροφορίες περί τερματισμού της δραστηριότητάς της — θα δείξει και πόσο αυτή ή ιστορία έπιβάρυνε τον ελληνικό λαό ό όποιος πληρώνει πάντοτε τά σπασμένα.

ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Δυναμική είσοδο στην Ακτοπλοία πραγματοποιεί τό Συγκρότημα Άγούδημου, τό όποιο απέκτησε ήδη δύο σύγχρονα έπιβατηγά — όχηματαγωγά μεγάλης μεταφορικής ικανότητας και, σύμφωνα με πληροφορίες, διαπραγματεύεται την άγορά και τρίτου πλοίου που είναι επίσης ιδιαίτερα αξιόλογη μονάδα.

Όπως δήλωσε ό κ. Άλέξανδρος Γερ. Άγούδημος που διευθύνει τον τομέα Ακτοπλοίας του Συγκροτήματος, τά δύο πλοία τά όποια έχουν ήδη άγορασθεί και όνομάσθηκαν «Μηλένα» και «Νταλιάνα» απέπλευσαν από την Ιαπωνία όπου ύψωσαν την Έλληνική και κατευθύνονται προς την Ελλάδα όπου πρόκειται να ύποστούν όρισμένες μετασκευές. Έν συνέχεια δέ θα δρομολογηθούν στίς γραμμές Πειραιώς — Τήνου — Μυκόνου — Άμοργού — Άστυπαλαίας, Πειραιώς — Μυκόνου — Ικαρίας — Σάμου και Πειραιώς — Σαντορίνης — Αγίου Νικολάου — Κάσου — Καρπάθου — Ρόδου. Ό κ. Άλέξ. Άγούδημος δήλωσε επίσης ότι έπειτα από σχετική έπιθυμία του Υπουργού κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου τό Συγκρότημα άποφάσισε να παρέχει έκπτωση 50% στα εισιτήρια των έν ενεργεία ναυτικών και 75% στα εισιτήρια των συνταξιούχων ναυτικών.

Στό μεταξύ ό Υπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος άνακοίνωσε την Τετάρτη ότι ένέκρινε πέντε άδειες σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση στίς άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες πλοίων τύπου καταμαράν ύπό την προϋπόθεση ότι τά έν λόγω σκάφη θα κατασκευασθούν σέ ελληνικά ναυπηγεία. Ό Υπουργός είπε ότι τά έν λόγω πλοία θα είναι έτοιμα να δρομολογηθούν τό 1992 και ότι οι άδειες χορηγήθηκαν στον κ. Άντώνη Λελάκη, ό όποιος προτίθεται να ναυπηγήσει συνολικά έπτά σκάφη τύπου καταμαράν συνολικής άξίας 100 εκατ. δολλαρίων.

Άπό τά άνωτέρω συνάγεται ότι μία νέα έ-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

**Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1987 ήταν
περισσότερη από 16.000.000.000 δολάρια.**

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

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

ποχή αρχίζει για την 'Ακτοπλοία, μία εποχή που θα οδηγήσει στη δημιουργία των προϋποθέσεων για το ξεπέρασμα του ταρακουνή-

ματος που θα προκαλέσει το 1992 και για την παραμονή των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών σε ελληνικά χέρια.

ΑΡΜΟΖΟΥΣΑ ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Παρά τις διαφορές που υφίστανται μεταξύ του 'Υπουργείου και ειδικότερα μεταξύ του 'Υπουργού και του έφοδισμού γύρω από τα θέματα της Ναυτικής 'Εκπαίδευσης, νομίζουμε ότι όλοι οι άνθρωποι της Ναυτιλίας θα συνηγορήσουν την κατωτέρω ανακοίνωση του ΥΕΝ ή όποια εξέδοθη στις 5 'Οκτωβρίου, σε απάντηση των αιτιάσεων και των διαμαρτυριών ειρήσθω εν παρόδω, που, διατυπώθηκαν με άνοικτο τρόπο:

1. Καθολική υπήρξε η αντίληψη ότι η Ναυτική 'Εκπαίδευση, που προετοιμάζει τα στελέχη του 'Εμπορικού μας Ναυτικού, πλοιάρχους, μηχανικούς και άσυρματιστές για να στελεχώνουν τα ελληνικά καράβια, χρειάστηκε γενική αναβάθμιση στις σπουδές, στα μέσα διδασκαλίας, σε νέα τεχνολογικά μαθήματα, σε προωθημένες μορφές απόκτησης γνώσεων θεωρητικών και πρακτικών για να ανταποκριθεί στην ιστορική αποστολή της.

2. 'Αντί λοιπόν η συνδικαλιστική έκφραση των σπουδαστών να ένστερνιστεί τις άρχες της προόδου και την ανάγκη του έφοδισμού των συναδέλφων τους με τις ανάλογες τεχνικές και θεωρητικές γνώσεις που απαιτούν οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλία και το λειτουργήμα του αξιωματικού του πλοίου επιχειρεί, άλλοτε με ύβριστικά κείμενα και συκοφαντική συμπεριφορά, και άλλοτε με διαστρεβλώσεις και παραπληροφορήσεις ακόμα και με ανόητες απειλές να έντυπωσάσει προς τα έξω την κοινή γνώμη, πράγματα που δεν είναι ανάξια των 'Ελλήνων σπουδαστών, που αγαπούν την παιδεία και τη μάθηση και το επάγγελμα που επιλέγουν να σταδιοδρομήσουν στη ζωή.

3. Εύνοητο είναι ότι δεν πρόκειται να 'ανοιγεί διάλογος τέτοιου επιπέδου με τα συνδικαλιστικά όργανα των σπουδαστών και δεν πρόκειται το 'Υπουργείο να ένδώσει σε έκδηλως καταρράκωσης των σπουδών και άπώλεια κύρους της εκπαίδευσης και των Σχολών.

Ας ρίξουν μία ματιά οι σπουδαστές τι γίνεται με τις Σχολές του 'Εμπορικού Ναυτικού των χωρών της Μεσογείου και του 'Υπαρκτού Σοσιαλισμού και ας αφήσουν την «καθοδήγηση» προς τα πάνω και προς τα πλάγια και ας λάβουν υπόψη τους ότι:

- Οι Σχολές θ' αποκτήσουν λειτουργική απόδοση εκπλήρωσης της αποστολής τους.
- Σπουδαστές που δεν θα παρακολουθήσουν τα μαθήματά τους δεν έχουν λόγο παραμονής στη Σχολή.
- Σπουδαστές που έβρισκαν τις Σχολές μέχρι τώρα «άποκομμι», καλά θα κάνουν να αφήσουν τη θέση τους σε νέους που ποθούν να γίνουν αξιωματικοί του έμπορικου μας στόλου.
- Σπουδαστές που παραμένουν και πέρα από τα τρία χρόνια καλά θα κάνουν να ανασκουμπθούν και να καλύψουν τα χαμένα χρόνια — θα δοθεί εύλογος χρόνος — αλλιώς θα διαγραφούν, τους περιμένει άλλωστε και η τιμία και δοξασμένη στολή του 'Ελληνα στρατιώτη και η υποχρέωση εκπλήρωσης βασικού και ουσιαστικού καθήκοντος προς την πατρίδα.
- Ας τό πάρουν όλοι απόφαση ότι η πατρι-

δα και ο έμπορικός μας στόλος έχουν ανάγκη από νέους αξιωματικούς. Ήδη, με την άνακαμψη της ναυτιλίας και την επανεγγραφή νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο αρχίζει η έλλειψη σε μηχανικούς και σε λίγο θα έχουμε έλλειψη και σε πλοιάρχους. Η άνεργια συρρικνώθηκε και τείνει να εξαλειφθεί ολοσχερώς.

4. 'Ο 'Υπουργός στο μεταξύ, ανακοίνωσε και τα παρακάτω:

— Γύρω στους 270 σπουδαστές παραμένουν πάνω από 4 χρόνια στη Σχολή, άλλοι 200 πάνω από 5 χρόνια, ενώ έπρεπε να τελειώσουν στα τρία. Μερικοί 6 χρόνια. Στην ίδια τάξη, άλλοι, 3 χρόνια κ.λ.π.

— Σπουδαστές χρησιμοποιούσαν την ιδιότητά τους να τρώνε το μεσημέρι στις Σχολές ή να κοιμούνται σ' αυτές το βράδυ.

— Το 'Υπουργείο και οι Διοικήσεις των Σχολών μελετών και ευεργετικά μέτρα υπέρ των σπουδαστών μεταξύ των οποίων και η μείωση της στρατιωτικής θητείας κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις.

ΤΙ ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΝ;

'Από την ανωτέρω ανακοίνωση του 'Υπουργείου προκύπτει ότι ορισμένοι από εκείνους που «φοιτούν» στις ναυτικές σχολές έχουν γίνει πλέον «επαγγελματίες». Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και ο πρόεδρος της 'Εθνικής Σπουδαστικής 'Ενώσεως Συλλογών Σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού κ. Κοσμάς Χαριτανίδης ο οποίος ένεγράφη το 1983 και ενώ έπρεπε να τελειώσει κανονικά το 1985, εξακολουθεί και κατά την έναρξη του φετινού ακαδημαϊκού έτους να είναι «σπουδαστής». Και όμολογούμε ότι δεν μπορούμε να κατανοήσουμε τί ακριβώς διεκδικούν οι σπουδαστές των ναυτικών σχολών με την ανάδειξη του έν λόγω προσώπου στο αξίωμα του προέδρου της 'Ενώσεως των Συλλόγων τους, γιατί δεν τολμούμε να σκε-

φθούμε ότι θέλουν να τον μιμηθούν, να καταστούν δηλαδή και αυτοί ισόβιοι «σπουδαστές».

'Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να αντίληφθούν όλοι και κυρίως οι νέοι σπουδαστές ότι κανένας δεν τους εξανάγκασε να προσέλθουν στις ναυτικές σχολές, η επιλογή ήταν δική τους και κατά συνέπεια, εάν πράγματι θέλουν να γίνουν ικανά στελέχη της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, οφείλουν να εργασθούν έντατικά στη διάρκεια των σπουδών τους και αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνον στα πλαίσια του νέου κανονισμού εκπαίδευσης — ή άσυνδοσία είναι καιρός να σταματήσει και στις σχολές θά παραμείνουν μόνον εκείνοι που θέλουν πραγματικά να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα.

Μιά άλλη χαρακτηριστική περίπτωση ισόβιου «σπουδαστού» των ναυτικών σχολών είναι αυτή που αφορά τον κ. Μιχ. Κατσαρά, ο οποίος εισήχθη το 1985 στη Σχολή Ραδιοηλεκτρονικών Ρόδου αλλά ταυτόχρονα ή έν συνέχεια έγινε και υπάλληλος της Γενικής Τράπεζας στο ύποκατάστημα της Ρόδου και παρουσιάζόταν στη Σχολή μόνον για φαγητό!

ΜΟΝΟΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

'Εν συνέχεια των όσων έχομε ύποστηρίζεται σχετικά με το άτύχημα στο δεξαμενόπλοιο «Αναγγελ Γκρέιντνερς», ύπογραμμίζομε ότι ή άμέλεια και ή άβλεψία, που ήταν σύμφωνα με το πρόρισμα των πραγματογνωμόνων, ή αίτια της έκρήξεως δεν αντιμετωπίζονται με έπιτροπές αλλά μόνον με την συνεχή εκπαίδευση και τη μετεκπαίδευση και των ναυτικών αλλά και των τεχνικών και εργατοτεχνικών της ξηράς που άσχολούνται με εργασίας επί πλοίων.

Καμμία έπιτροπή δεν πρόκειται να άποτρέψει άτυχήματα σαν αυτό που έγινε στο συγκεκριμένο δεξαμενόπλοιο άν δεν εξασφαλισθεί ή προαναφερθείσα προϋπόθεση, και αυτό πέρα από το γεγονός ότι ή άργοπορία και ή καθυστέρηση που είναι συνφασμένες με τη λειτουργία των έπιτροπών στην 'Ελλάδα είναι ένδεχόμενο να οδηγήσουν και στην άποφυγή της εύρύτερης λιμενικής περιοχής του Πειραιώς για έπισκευές πλοίων.

BORCHARD LINES LTD. LONDON

Τακτικές έβδομαδιαίες 'Αναχωρήσεις
Μέ ΠΛΟΙΑ — CONTAINERS ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ

ΑΠΟ — ΠΡΟΣ:
LONDON — ROTTERDAM — ANTWERP —
LIMASSOL — ALEXANDRIA —
HAIFA — ASHDOD

Προσφέρονται CONTAINERS τών 20' και 40'
Γενικοί Πράκτορες έν 'Ελλάδι:

ΑΔΑΜΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΕΠΕ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 5-7, ΠΕΙΡΑΙΕΣΥ - ΤΚ 185 36
ΤΗΛ. 4525016 - 4523407 - 4534142
ΤΛΧ: 211988 & 241860 ADAM GR - FAX: 4520363

ΝΑ ΜΗΝ ΔΙΑΣΩΖΟΥΝ;

Από έπιστολή της εταιρίας «Διόρυξ» που δημοσιεύεται στην οικεία στήλη επιβεβαιώνονται οι πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών» για την καθυστέρηση στο λιμάνι του Μπανγκόκ του φορτηγού «Σαρωνικός II» λόγω της (άρχισης) άρνησής των τοπικών αρχών να επιτρέψουν την αποβίβαση των 62 Βιετναμέζων φυγάδων που είχε περισυλλέξει το πλοίο. Λόγω της άρνησής αυτής το πλοίο που ήταν χρονοναυλωμένο και υποναυλωμένο για τη μεταφορά ρυζιού από το Μπανγκόκ στο Μπαντάρ Άμπας καθυστέρησε 13 ολόκληρες ημέρες και υπήρξε κίνδυνος ακυρώσεως της ναυλώσεως με όλες τις δυσμενείς συνέπειες που θα προκαλούσε μια τέτοια εξέλιξη. Αυτό ίσως εξηγεί και την άρνηση των ξένων πλοίων να περισυλλέγουν «άνθρωπους των πλοιαρίων» — όπως έχουν υπογραμμίσει φυγάδες στα πληρώματα ελληνικών πλοίων που τους διέσωσαν. Πολλά ξένα πλοία περνούσαν δίπλα τους ακριβώς χωρίς να τους δίνουν την παραμικρή σημασία και αγνοώντας τις εκκλήσεις τους για την παροχή έστω λίγης τροφής και νερού, ίσως επειδή υπάρχει φόβος αναρριχίσεως αυτών των δυστυχισμένων ανθρώπων υπέρβασης στα διερχόμενα πλοία.

Γι' αυτό, για να μην αναγκασθούν, δηλαδή και τα ελληνικά πλοία να αποφεύγουν την περισυλλογή προσφύγων, χρειάζεται να γίνουν έντονα διαβήματα από την αρμόδια υπηρεσία των 'Ηνωμένων Εθνών προς τις χώρες στις οποίες συνήθως αποβιβάζονται οι περισυλλεγόμενοι φυγάδες και αυτή την ανάγκη πρέπει να την επισημάνει το Υπουργείο Ναυτιλίας.

ΜΑΧΗΤΙΚΗ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗ

Οι συνταξιούχοι πλοίαρχοι και οι Α' μηχανικοί, αφού διαπίστωσαν ότι κανένας — περιλαμβανομένων και των εκπροσώπων των έν ενεργεία συναδέλφων τους — δεν τους δίνει σημασία, προχωρούν ήδη στη μαχητική διεκδίκηση του αιτήματός τους να παίρνουν και αυτοί, όπως όλοι οι άλλοι κλάδοι, το 80% Έτσι, την ερχόμενη Τρίτη και ώρα 10 π.μ.,

θα πραγματοποιήσουν κοινή συγκέντρωση στην αίθουσα συνεδρίων του κτιρίου της ΠΝΟ, στην οδό Κολοκοτρώνη 132, και εν συνεχεία πορεία προς το Υπουργείο και προς το NAT με την οποία θα αποδείξουν ότι δεν είναι «σιτισμένες λεμονόκουπες», όπως φαίνεται να τους θεωρούν όρισμένοι.

Υπενθυμίζουμε ότι η αντίληψη για τη δυναμική διεκδίκηση του αιτήματος για το 80% διαμορφώθηκε σε προηγούμενη συγκέντρωση των συνταξιούχων πλοιάρχων, στη διάρκεια της οποίας είχε υπογραμμισθεί από όλους τους όμιλητές ότι όσοι κλάδοι κινήθηκαν δυναμικά εξασφάλισαν την άμεση ικανοποίηση αιτημάτων τους που χρόνιζαν.

• Δύο συνταξιούχοι πλοίαρχοι με έπιστολές τους προς τα «Ναυτικά Χρονικά» επισημαίνουν ότι: Πέρα από τη διαμόρφωση της συντάξεως στο 80% του βασικού μισθοῦ, έστω και σταδιακά, πρέπει να καταβληθεί έντονη προσπάθεια για να βελτιωθεί η θέση των συνταξιούχων πλοιάρχων και Α' μηχανικών και να καταστεί ανάλογη με τις εισφορές που έχουν καταβάλει προς το NAT, το Ταμείο Προνοίας και τους άλλους Λογαριασμούς και Κεφάλαια αλλά και με την γενικότερη προσφορά τους προς τον τόπο και την εθνική οικονομία στη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους. Η βελτίωση αυτή μπορεί να επέλθει με την παροχή σωστής και επαρκούς ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης, με τη χορήγηση του 70% της συντάξεως στις χήρες και με την παροχή της δυνατότητας για την αγορά αυτοκινήτου χωρίς εισφορές από όλους τους συνταξιούχους που έχουν υπερδεκαπενταετή υπηρεσία σε συναλλαγματοφόρα πλοία.

ΓΟΝΙΜΟ ΕΡΓΟ

Τά θετικά βήματα — όρισμένοι μιλούν για άλματα — που έχουν κάνει ως τώρα τα παιδιά του Άπασχολησιοθεραπευτικού Κέντρου «ΑΡΓΩ» και του Κέντρου Έπαγγελματικής Κατάρτισης του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών δημιουργούν τη βεβαιότητα ότι το γόνιμο έργο θα συνεχισθεί. Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι η προηγούμενη σχολική περίοδος (1987-88) ήταν πολύ καλή για όλους, και για τα παιδιά,

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Διά της καταχωρήσεως ολοκλήρου της εισηγητικής εκθέσεως του προσχεδίου νόμου συστάσεως ασφαλιστικού συνεταιρισμού, πλήρης επιτυχάνεται κατανόησης των καθ' έκαστον άρθρον διατάξεων, σαφείς δ' έξε άλλου καθίστανται οι επιδιώξεις της υπό μελέτην ασφαλιστικής οργανώσεως και της δι' αυτής καταβαλλομένης προσπάθειας διά την βελτίωσιν των ασφαλιστικών πραγμάτων της Ναυτιλίας μας.

— Τό άκτοπλοϊκόν ζήτημα άπασχόλησε τας τελευταίας ημέρας τόν κ. Πρωθυπουργό. Προήδρευσε του Συμβουλίου του Ε.Ν. και επί δίωρον συνεζήτησε με τούς έφοπλιστάς της έπιβατηγού ναυτιλίας και την αρμοδίαν ύπηρεσίαν του Υπουργείου τας δυσχερείας που ανακύπτουν λόγω του πληθωρισμού των άκτοπλοϊκών σκαφών διά την άνετον δρομολόγησιν των.

— Ο Άγγλικός ναυτικός τύπος σελίδας ολοκλήρους άπασχόλησε διά την περιγραφήν του νέου ύπερωκεανίου «Queen Elizabeth», όπερ και πολύ διακάως χαρακτηρίζεται ως τό άποκορύφωμα της τεχνικής ικανότητος των Άγγλων ναυπηγών.

— Προς τας λιμενικάς αρχάς διεβίβασθη έγκύκλιος του Ν.Α.Τ. διά της οποίας ανακοινούται ότι ό ίσολογισμός του ιδρύματος έκλεισε διά την παρελθούσαν χρήσιν με πλεόνασμα 54.094.907 δραχμών.

— Από την Σαγκάην μάς άπεστάλησαν τά χαρακτηριστικά των νεωστή άγορασθέντων παρά του κ. Γερ. Σταματελάτου, όμογενοῦς διαμένοντος εις Κίνα, όκτώ Κινεζικών έπιβατηγών σκαφών ποταμολοίων όλικής χωρητικότητος 11.107 τόν. γκρός. Τά έν λόγω σκάφη άτινα ύψωσαν την ελληνικήν σημαίαν μετανωμάσθησαν εις: Άθηνά, Αίγυός, Αίνας, Άντιγόνη, Άρης, Άργοςόλι, Άττικα, Άφροδίτη.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 188/15.10.1938)



CARS IMPORT

TAX FREE CARS

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

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

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

και για τους γονείς τους, οι οποίοι είδαν για πρώτη φορά τα παιδιά τους να εκπαιδεύονται και να άπασχολούνται σωστά και τά άποτελέσματα ήταν καταφανή τόσο στο σπίτι όσο και στο σχολείο.

Γιά τό έργο που συντελείται στο Κέντρο «ΑΡΓΩ» πρέπει να υπερηφανεύεται ή μεγάλη ναυτική μας οικογένεια ή οποία άγκάλιασε με ιδιαίτερη αγάπη τά παιδιά των ναυτικών μας με ειδικές ανάγκες και είναι απολύτως βέβαιο ότι θά στηρίξει κάθε προσπάθεια για τη συνέχιση του έργου που συντελείται και την επέκτασή του σε όλα τά ειδικά παιδιά των ναυτικών μας. Ταυτόχρονα όμως πρέπει να είναι ιδιαίτερα υπερήφανη και ή Διευθύντρια του σχολείου κ. Έλσα Βόλβεντ για την πολύτιμη και πολύπλευρη προσφορά της σ' αυτά τά παιδιά.

ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ

Σ' όλες τις ναυτικές χώρες οι κοινωνικές

επιβαρύνσεις των έφοπλιστών - εργοδοτών για τό προσωπικό των πλοίων αποτελούν την κύρια αίτια του ύψηλου κόστους επανδρώσεως και κατ' επέκταση του κόστους εκμεταλλεύσεως των υπό την έθνική τους σημαία πλοίων. Γι' αυτό και ένα από τα πρώτα και μόνιμα αιτήματα του έφοπλισμού της Γερμανίας, της Γαλλίας, της Νορβηγίας, της 'Ολλανδίας και άλλων χωρών είναι τό αίτημα της ελαφρύνσεώς τους από τά αντικειμενικώς άναγκαία αυτά βάρη.

Στήν 'Ολλανδία μάλιστα οι έφοπλισταί ύστερα από μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις με την Κυβέρνηση πέτυχαν τελικά νά εξασφαλίσουν μία πίστωση 50 εκατ. φιορινίων για τό σκοπό αυτό. Κάθε έφοπλιστής πού διαμένει μόνιμως στή χώρα και διατηρεί τουλάχιστον τό ένα τρίτο των πλοίων του υπό έθνική σημαία, δικαιούται νά υποβάλει αίτηση για νά του καταβληθούν οι κοινωνικές επιβαρύνσεις και οι φόροι επί των έξοφλημένων μισθών του πληρώματος. 'Όταν όλες οι αιτήσεις συγκεντρωθούν τά 50 εκατ. φιορινία θα κατανεμηθούν κατ' αναλογία μεταξύ των υποβαλλόντων νομιμοποιούμενες αιτήσεις. Αυτά για τό 1987. 'Από τόν 'Ιανουάριο του 1989 οι ναυτικοί πού υπηρετούν σέ πλοία υπό όλλανδική σημαία θα έχουν δικαίωμα επίστροφής του 35% των πληρωθέντων ποσών για κοινωνική ασφάλιση και για φόρο εισοδήματος, εφόσον τά ποσά αυτά έχουν προα-

φαιρεθεί από τούς εργοδότες. Με τό σύστημα αυτό ελπίζεται ότι θα υπάρξει μερική ικανοποίηση του έφοπλιστικού αιτήματος χωρίς νά επέλθει μείωση των καθαρών αποδόχων των ναυτικών.

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

'Η δημοσιευθείσα στό τέλος Αύγούστου μελέτη του γνωστού Νορβηγικού οίκου Fearnleys για την οικονομία των θαλασσίων μεταφορών, διαιρεί τόν παγκόσμιο στόλο σέ τρείς βασικές κατηγορίες: Τά πετρελαιοφόρα, τά μικτά (στά όποια περιλαμβάνει τά πλοία χύμα φορτίων, υγρών ή στερεών και όλους τούς τύπους πετρελαιοφόρων/ μεταλλευματοφόρων) και τά μπάλκερς (στά όποια περιλαμβάνει όλα τά singledeck σκάφη μεταφοράς ξηρών φορτίων, μεταλλευμάτων, κοντέινερς /συμβατικών και τά όχηματοφόρα).

Στούς έξι πρώτους μήνες του έτους ο παγκόσμιος στόλος αύξήθηκε ελαφρώς κατά 2,3 εκατομ. τον. d.w. και έφθασε τά 7.445 πλοία συνολικού τοννάξ 458,1 εκατ. τον. d.w. 'Η αύξηση, σέ διαφορετικό βαθμό, άφορά και τίς τρείς άνωτέρω κατηγορίες πλοίων. Στά πετρελαιοφόρα προσετέθηκαν 14 εκατ. τον. d.w. και έφθασαν συνολικά τά 2.508 πλοία 230,3 εκατ. τον. d.w. Στά μικτά προσετέθηκαν 200.000 τον. d.w. και έφθασαν τά 286

πλοία 33,9 εκατ. τον. d.w. Τέλος στά μπάλκερς προσετέθηκαν 700.000 τον. d.w. και έφθασαν τά 4.561 πλοία 193,9 εκατ. τον. d.w.

'Η Λιβερία κρατεί την πρώτη θέση με 87,2 εκατομ. τον. d.w. παρά την από του 1982 βαθμιαία μείωση. 'Ακολουθεί ο Παναμάς με 52,1 εκατ. τον. d.w., ο όποιος από τό 1970 διπλασιάζει τό στόλο του ανά πενταετία. Την τρίτη θέση διεκδικούν βραχεία κεφαλή ή 'Ιαπωνία με την 'Ελλάδα, των όποίων ο στόλος κυμαίνεται γύρω στους 35,5 εκατ. τόννους. Την πιο θεαματική ανάπτυξη παρουσιάζει ή Κύπρος, ή όποια από τούς 200.000 τόννους του 1970 έφθασε τά 27,2 εκατ. υπολοιπομένη ελάχιστα της Μ. Βρεταννίας και προηγούμενη των Η.Π.Α.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Τό κονσόρτσιουμ των γερμανικών ναυπηγείων πού υπέγραψαν την προκαταρκτική συμφωνία με τόν έφοπλιστικό οίκο Knut Kloster για την ναυπήγηση του σούπερ - υπερωκεανίου «Φοίνιξ», συνεχίζουν τίς έρευνες για την εξεύρεση των μέσων χρηματοδότησεως. Πράγματι ή ύλοποίηση του μεγαλεπβόλου αυτού σχεδίου πού προβλέπει κόστος κατασκευής της τάξεως του 1 δισεκ. δολλαρίων έχει προσκόψει στό πρόβλημα της χρηματοδότησεως. Τά τέσσερα γερμανικά ναυπηγεία του κονσόρτσιουμ (Bremen Vulkan,

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



'Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

Blohm und Voss, HDW και Thyssen) έχουν αναλάβει την ευθύνη της εξασφάλισης του μεγαλύτερου τμήματος της όλης δαπάνης και πρέπει επομένως να εξεύρουν επενδυτάς ικανούς να καλύψουν περί τα 800 εκατ. δολάρια. Προς τούτο έχουν ήδη αποταθεί τόσο προς τη γερμανική βιομηχανία όσο και προς ξένους κεφαλαιούχους και ελπίζουν ότι θα έχουν θετικά αποτελέσματα μέχρι τέλους του έτους.

Εάν το σχέδιο αυτό πραγματοποιηθεί, το «Φοίνιξ» το οποίο θα ακούει στο πλήρες όνομα «Phoenix - World City» θα είναι το μεγαλύτερο πλοίο που έχει ποτέ ναυπηγηθεί. Θα μπορεί να δέχεται 5.600 επιβάτες με πλήρωμα 1.800 ανδρών. Για τα γερμανικά ναυπηγεία το πρόβλημα είναι αποκλειστικά οικονομικό, δεδομένου ότι όλα τα τεχνικά προβλήματα που συνεπάγεται η ναυπήγηση ενός τέτοιου μεγαθηρίου έχουν βρει τη λύση τους.

ΝΕΑ ΤΗΣ ΕΟΚ

— Στη συνεδρίαση της Έπιτροπής Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στα τέλη του Σεπτεμβρίου συζητήθηκε το ζήτημα της θε-

ρινής ώρας, με στόχο την ευθυγράμμιση της Μ. Βρετανίας και της Ιρλανδίας με τα λοιπά κράτη της Κοινότητας. Η θερινή ώρα της Ευρώπης αρχίζει για όλα τα μέλη της ΕΟΚ την τελευταία Κυριακή του Μαρτίου και τελειώνει για μέν τα 10 μέλη την τελευταία Κυριακή του Σεπτεμβρίου, ενώ για τη Μ. Βρετανία και την Ιρλανδία τελειώνει την τελευταία Κυριακή του Οκτωβρίου.

— Συζητήθηκε επίσης το θέμα της ύποδομης των διεθνών μεταφορών και εγκρίθηκε η πρόταση της Κομισιόν για την αναγκαία νομική βάση επί της οποίας θα στηριχθεί ο προσδιορισμός των σχετικών πιστώσεων του προϋπολογισμού.

— Οι επαγγελματικοί οργανισμοί μεταφορών δι' εσωτερικών υδάτων υιοθέτησαν κοινή θέση στο σχέδιο εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που υπέβαλε η Κομισιόν προς το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΟΚ. Η κύρια ιδέα της προτάσεως της ΕΟΚ είναι η εφαρμογή από τα ενδιαφερόμενα κράτη προγράμματος διαλύσεως των παλαιών σκαφών και αντικαταστάσεώς τους διά νέων, με ταυτόχρονο περιορισμό του τονάζ κατά 10% στα ξηρά φορτία και κατά 15% στα υγρά φορτία.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Γράψαμε σε προηγούμενο σχόλιό μας για το μολυσμένο κρέας του «Reefer Rio» και για τη διαμάχη της εκφόρτωσής του. Αξίζει όμως για την παράξενη αυτή ιστορία να προσθέσουμε και τα ακόλουθα ενδιαφέροντα στοιχεία.

Το μολυσμένο λοιπόν αυτό κρέας ήταν προελεύσεως Ιρλανδίας και Δανίας και προσβλήθηκε μετά την καταστροφή του Τσερνόμπιλ. Φορτώθηκε κατεψυγμένο στο «Reefer Rio» και στάλθηκε στη Βενεζουέλα με τη βεβαιότητα ή την ελπίδα ότι η λατινοαμερικανική αγορά θα μπορούσε να το απορροφήσει. Ατυχώς για τους ιδιοκτήτες οι Αρχές του Καρακάς διαπίστωσαν πως το κρέας ήταν ραδιενεργό και απαγόρευσαν την εκφόρτωσή του με αποτέλεσμα να μη μπορέσει εκεί να βρεθεί αγοραστής. Ύστερα από αυτό το πλοίο αναγκάστηκε να επιστρέψει στην Ευρώπη όπου όμως κανένα λιμάνι δεν δεχόταν την εκφόρτωσή του και άρχισε η γνωστή διαμάχη στο Ρότερνταμ. Τελικώς δέν μάθαμε τί απέγινε. Είμαστε όμως περίεργοι να δούμε πού θα καταλήξει, εφόσον δεν έλλειψαν οι αφρικανικές ή ασιατικές αγορές που θα μπορούσαν να ενδιαφερθούν ανάλογα με το βαθμό της πενίας ή της εξαθλίωσης.

Στην ιστορία των Αθηνών αναφέρεται ότι «προς εξακρίβωσιν του ύγιεστερου μέρους της πόλεως διά την ανέγερσιν των ανακτόρων, ετοποθετήθησαν τεμάχια κρέατος εις διάφορα σημεία αυτής, απεδείχθη δέ ότι ή αποσύνθεσις του τοποθετηθέντος επί του λόφου ένθα τά σημερινά ανάκτορα, εγένετο βραδύτερον παντός άλλου». Ίσως λοιπόν κάτι αντίστροφως ανάλογο να συμβεί και με το ραδιενεργό κρέας του «Reefer Rio». Όπου καταφέρει να εισαχθεί, εκεί θα αποδειχθεί ένωρίτερον παντός άλλου ή κοινωνική αποσύνθεσις.

προσορμήσεως για τα διερχόμενα πλοία που ισχύει από 1.10.88' και κατά 1000% που θα ισχύει από 1.1.89 θα γίνει αιτία να μειωθεί ή κίνηση γιατί πλέον τά έξοδα για την ολιγόωρη αυτή προσόρμηση θα θεωρούνται υπέρογκα από τίς πλοιοκτήτριες εταιρίες και θα καταλήξει ασύμφορη ή διέλευσή των.

Γιά ν' αποφευχθεί λοιπόν ή κατά τη γνώμη μου μεγάλη μείωση της κίνησης των πλοίων στη Πύλο πρέπει ν' αναθεωρηθεί και

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΡΙΣΤΗ Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟ ΛΙΜΕ- ΝΑΡΧΕΙΟ ΤΟΚΙΟ

Κύριε Διευθυντά,

Με την παρούσα επιθυμώ να ευχαριστήσω και να συγχαρώ δημοσίως τον Προξενικό Λιμενάρχη Τόκιο κ. Έμμανουήλ Κουφάκη, ο οποίος κατά την διάρκεια της παραδόσεως των νεαποκτηθέντων από ήμάς ΕΙΓ - ΟΙΓ «ΜΗΛΕΝΑ» και «ΝΤΑΛΙΑΝΑ» εις Matsuyama Ιαπωνίας μάς παρέσχε κάθε δυνατή συνδρομή και εξυπηρέτηση, συμβουλευόντάς μας ταυτόχρονα για όλες τίς ενέργειες στίς όποιες έπρεπε να προβούμε προς τίς αρμόδιες Ιαπωνικές αρχές. Έξ άλλου ο κ. Κουφάκης, για να μην υπάρξει ή παραμικρή καθυστέρηση, μάς παρέδωσε τά ναυτικά έγγραφα των πλοίων ήμέρα Κυριακή, διανύοντας μία απόσταση 700 χιλιομέτρων για να αφιχθεί στον λιμένα παραδόσεως, τό γεγονός δέ αυτό επέτρεψε τον απόπλου των πλοίων από την Ιαπωνία για την Έλλάδα στό χρόνο ρεκόρ των τριών ημερών.

Από τά ανωτέρω συνάγεται άβίαστα ότι ή εξυπηρέτηση των πλοίων από τό Προξενικό

Λιμεναρχείο Τόκιο είναι άριστη και αυτό όφείλεται άναμφισβήτητα τόσο στον κ. Κουφάκη, ό όποιος απέδειξε ότι δέν φείδεται κόπου και χρόνου, όσο και στίς οδηγίες του Υπουργείου για την ύποστήριξη της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Μετά τιμής
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ

Πειραιάς, 11 Οκτωβρίου 1988

ΘΑ ΔΙΩΞΟΥΜΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΥΛΟ;

Κύριε Διευθυντά,

Μέ άφορμή την αναπροσαρμογή (αύξηση) των δικαιωμάτων προσορμήσεως σε όλα τά λιμάνια της Έλλάδος θελω να έπισημάνω τά παρακάτω πού άφορούν τον όρμο της Πύλου.

Η Πύλος είναι όρμος άπ' όπου διέρχονται πλοία Transit ως επί τό πλείστον γι' άλλαγή πληρώματος ή παραλαβή τροφοφοδίων και όχι λιμάνι μέ έμπορική κίνηση. Η αύξηση κατά 500% όμως των δικαιωμάτων

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

νά επαναξετασθεί το θέμα της αύξησης των δικαιωμάτων προσορμίσσεως για τον όρμο της Πύλου λόγω και της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζει σαν όρμος στη γεωγραφική θέση που βρίσκεται και για την εξυπηρέτηση που παρέχει στα διερχόμενα πλοία.

Απευθύνομαι μέσα από το έγκριτο περιοδικό σας προς κάθε αρμόδιο για τη τακτοποίηση του αναφεύμενου θέματος, ζωτικού, κατά τη γνώμη μου, για τα πλοία, την Πύλο και την Έθνική μας οικονομία γενικότερα.

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία και διατελώ,

Μέ τιμή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ
Ναυτικός Πράκτωρ Πλοίαρχος Ε.Ν.

Καλαμάτα, 11 Οκτωβρίου 1988

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΣΩΖΟΥΝ ΦΥΓΑΔΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμεθα εις το σημείωμα του τεύχους σας της 1ης Οκτωβρίου σχετικώς με την περιουλογογή 62 Βιετναμέζων από το υπό την διαχείρισίν μας πλοίο «Σαρωνικός II».

Πράγματι, με την άφιξη εις Μπανγκόκ στις 23/9, οι αρχές της Ταϊλάνδης διέταξαν το πλοίο να μην εισέλθει στο λιμάνι αλλά να άγκυροβολήσει εις Kohsichang.

Οι πρώτες επαφές της ειδικής εταιρίας United Nations Refugee Organization με τις τοπικές αρχές ήταν άκαρπες. Οι αρχές αρνούντο να επιτρέψουν την αποβίβαση των φυγάδων. Οι διαπραγματεύσεις συνεχίσθηκαν μέχρι την 5/10 και μόνο έπειτα από ισχυρές πιέσεις και από την Κεντρική Υπηρεσία των Ήνωμένων Έθνών εις Γενεύη και την παροχή των ζητουμένων έγγραφων για την προώθηση των φυγάδων, δόθηκε η άδεια για την αποβίβασή τους η οποία τελικά πραγματοποιήθηκε στις 6/10.

Ας σημειωθεί ότι το πλοίο ήτο χρονοναυλωμένο και ύπονναυλωμένο για την μεταφορά ρυζιού από Μπανγκόκ εις Μπαντάρ Άμπας Ίράν με ήμερομηνία κανσέλου 30 Σεπτεμβρίου και ο κίνδυνος της ακυρώσεως

της Ναυλώσεως ήτο μεγάλος, ενώ ταυτόχρονα οι πάντες — φορτωτές, παραληπτες, χρονοναυλωτές κλπ. — έβομβάρδιζαν τους πλοιοκτήτες με άπειλές λόγω της καθυστέρησεως.

Εύτυχώς, τελικά εδόθη παράταση των ήμερομηνιών και το πλοίο ήδη φορτώνει και έτσι απέσοβήθη έστω μερικώς ο κίνδυνος πολλαπλών απαιτήσεων έναντίον των Πλοιοκτητών.

Αναφερόμεθα στα παραπάνω περιστατικά για να ενημερωθούν οι συνάδελφοι έφοπλιστές αλλά και διότι πιστεύουμε ότι θά ήτο χρήσιμο ή Ένωσις Έφοπλιστών να προβληματισθεί και ένδεχομένως, να έλθει σ' έπαφή με την αρμόδια Υπηρεσία των Ήνωμένων Έθνών, ώστε να άποφευχθούν μελλοντικώς παρόμοια άνεπίτρεπτα προβλήματα, έφ' όσον σχετίζονται με την ύψιστη ύποχρέωση της διασώσεως της ζωής.

Μετά τιμής
ΔΙΩΡΥΣ ΜΑΡΙΤΑ Γ' Μ ΚΟΡΠΟΡΕΣΙΟΝ

Αθήνα, 7 Οκτωβρίου 1988

ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΘΟΔΗΓΗΤΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Διά πρώτη φορά μετά από 18 έτη πού βρίσκομαι στο ναυτικό έπάγγελμα έρχομαι να ένοχλήσω το μοναδικό πραγματικά ναυτικό περιοδικό σας, για να σας γνωρίσω τά κάτωθι:

Με την απόφαση της κυβερνήσεως να ναυτολογούνται οι συνταξιούχοι στα πλοία, βρέθηκε ξαφνικά στην επιφάνεια, ό,τι κακό είχε ξεράσει ή θάλασσα τά τελευταία 20 χρόνια. Όλοι οι μέθυσοι και οι θαμώνες των περίξ του λιμένος διαφόρων καταγωγών με την άσουλία του «δέν μου κάνετε τίποτα, είμαι συνταξιούχος» και τό σλόγκαν: «νά τά άρπάξουμε και τό πλοίο άς πάει νά...» μπαρκάρουν σέ έλληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες πού όμως εργάζονται 10-12 Έλληνες. Οι εταιρίες, έπειδή τά έξοδα για μία άντικατάσταση είναι μεγάλη, λένε «ύπομνη,

νά κλείσει ή σύμβασή του», πράγμα πού έκείνοι γνωρίζουν. Είδα πρό ήμερών Γ' Μηχανικό έν κραιπάλη μέθης νά βρίζει χυδαία τόν Α' μηχανικό λέγοντάς του λόγια πού δέν γράφονται και «άν έχεις ... διώξε με νά πάρω άποζημίωση και «ό,τι μου έκαναν τόσα χρόνια θά τά πληρώσουν όλοι τώρα».

Αυτό είναι τό ένα μέρος. Τό άλλο είναι οι διάφοροι καθοδηγητές από τους όποιους έχουμε γεμίσει. Οι παραπάνω κύριοι οι όποιοι μπαρκάρουν κουβαλώντας από μία βαλίτσα προπαγανδιστικά περιοδικά κοντεύουν νά διαλυσουν και τους λίγους Έλληνες ναυτικούς και νά περάσουν τελειωτικά τά πλοία στα χέρια των Φιλιππίνων και Κορεατών.

Ό καθένας μας έχει τό δικαίωμα νά πιστεύει ό,τι νομίζει χωρίς όμως νά γίνεται φορτικός στους άλλους ή νά δημιουργεί προβλήματα στο χώρο εργασίας τους.

Καλό θά είναι νά εργαζόμαστε όλοι συλλογικά σέ αυτά τά λίγα πλοία πού μάς έμειναν όχι νά λέμε πώς άντιστεκόμαστε στο κεφάλαιο όταν δέν κάνουμε τίποτα (άλλά τόν μισθό τόν θέλουμε). Σέ παρατήρησή μου σέ κάποιον ότι για νά υπάρχουν οι Έλληνες στα πλοία και νά αύξηθούν οι θέσεις εργασίας θά πρέπει νά γίνουμε άπαραίτητοι στον πλοιοκτητή με την εργασία μας, ούτως ώστε να μην τόν συμφέρει ή άλλαγή μας από ξένους, μου άπάντησε πώς πρέπει νά τόν ελέγχουμε και νά είμαστε πολιτικοποιημένοι για νά τόν κάνουμε ό,τι θέλουμε και πώς ή παραπάνω νοοτροπία εργασίας είναι νοοτροπία σκλάβων.

Φυσικά υπάρχουν και άνθρωποι σωστοί και έχω προσωπικά πολλούς φίλους πού οι ιδέες δέν μπαίνουν έμπόδιο στην εργασία και δέν μιλά γι' αυτός, αλλά γι' αυτούς πού στέλνονται στα πλοία με σκοπό νά δημιουργούν άνωμαλίες όπου δέν περνούν οι ιδέες τους.

Γι' αυτό και άφού σας ζητήσω συγγνώμη για την ένόχληση σας ζητώ νά κάνετε κάτι για νά προστατευθούν οι Έλληνες ναυτικοί.

Ευχαριστώ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΗΛΙΑΚΗΣ
ΤΤ ΑΧΟΝ

Περαικός Κόλπος, Αύγουστος 1988

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 - 4523.446 - 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

TECHNOLOGY MANAGEMENT INC

POPI YANNOPOULOS • JOHN STATHOPOULOS

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

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

**TELEPH: 4529015 - 4513737
TELEX: 241621 - 212146
FAX: 4527888**



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

**A LEADING COMPANY SINCE 1936
AND INTO THE FUTURE
TRUST US WITH YOUR PROBLEM**



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)

ASK US NOW! FOR...

**CONTAINER LASHING SYSTEMS
EXCLUSIVE AGENTS AND STOCKISTS OF...**



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***

Τάσεις καί εξελίξεις τῆς Μεσογειακῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

Πρὶν λίγες ἡμέρες κυκλοφόρησε ἀπὸ τὴν "Ἐνωση Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορηγῶν Πλοίων" μία ἐνδιαφέρουσα ἔκδοση μὲ τίτλο «Τάσεις καί Ἐξελίξεις στὴ Μεσογειακὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία».

Ἡ σχετικὴ μελέτη ἐκπονήθηκε ἀπὸ τὸ τμήμα Ναυτιλιακῶν Ἐρευνῶν τοῦ Ἰνστιτούτου Οἰκονομικῶν καὶ Βιομηχανικῶν Ἐρευνῶν (ΙΟΒΕ) μὲ τὴν ἐπίβλεψη τοῦ καθηγητοῦ κ. Ἰ. Τζωάννου, μὲ στόχο νὰ ἐντοπισθοῦν οἱ τάσεις πού διαμορφώθηκαν κατὰ τὴν τελευταία δεκαπενταετία στὸ χωρὶ τῶν «μεσογειακῶν» στόλων.

Ὡς κριτήριο γιὰ τὴν κατάταξη ἐνὸς πλοίου ὡς μεσογειακοῦ, δηλαδὴ ὅτι χρησιμοποιεῖται γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση κυρίως τοῦ ἐμπορίου στὸ χωρὶ τῆς Μεσογείου, κρίθηκε τὸ κλιμάκιο μεγέθους 500 ἕως 3.999 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητας. Οἱ ἀποστάσεις πού καλύπτουν τὰ ἐμπόρια αὐτὰ ἀντιστοιχοῦν στὸν ὅρισμό τῶν Short Sea Trades τοῦ Rochdale Report (H.B. 1970).

Ἡ ἀνάλυση ἐπεκτάθηκε πέραν τῶν καθαρὰ Μεσογειακῶν Χωρῶν καὶ στοὺς ἀντίστοιχους στόλους τῶν γειτονικῶν χωρῶν τῆς Μεσογείου πού ἀναπτύσσουν κάποια δραστηριότητα στὴ Ναυτιλία, ὅπως εἶναι ἡ Βουλγαρία, Πορτογαλία, Ρουμανία καὶ ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωση.

Ἡ μελέτη τοῦ ΙΟΒΕ περιλαμβάνει ἐπίσης στοιχεῖα τῶν μικρῶν πλοίων πού ἀνήκουν στίς δύο βασικότερες χώρες ἀνοικτοῦ νηολογίου, τὴ Λιβερία καὶ τὸν Παναμᾶ, ἐπειδὴ πλοῖα πού εἶναι ἐγγεγραμμένα σ' αὐτὲς ἀνταγωνίζονται τὰ λοιπὰ μεσογειακὰ ἐμπορικὰ πλοῖα, ἐνῶ οἱ πίνακες πού δημοσιεύονται πηγάζουν ἀπὸ τοὺς ἐτήσιους στατιστικoὺς πίνακες τοῦ Ἀλλόδο Ρέτζιστερ.

Δημοσιεύουμε ἐν συνεχείᾳ τὰ κατὰ τὴ γνώμη μας κυριώτερα σημεία καὶ συμπεράσματα τῆς μελέτης αὐτῆς καὶ εἰδικώτερα ὅσα ἀφοροῦν τὸν ἐλληνόκτητο μεσογειακὸ στόλο.

Βασικὲς ἐξελίξεις:

Ἡ εἰκόνα πού παρουσιάζει ἡ ἐξέλιξη

τῶν μεσογειακῶν στόλων τὰ τελευταῖα χρόνια εἶναι σημαντικὰ διαφορετικὴ μὲ τίς τάσεις πού ἐμφάνισαν οἱ ἐμπορικὸι στόλοι τῶν ἰδίων χωρῶν ἀνεξαρτήτως τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων.

Γενικά παρατηρεῖται μετὰ τὸ 1980, μὲ ἐντυπωσιακὴ ἐξαίρεση ὁρισμένων χωρῶν, μιά πτωτικὴ τάση στὴ δυναμικότητα τῶν μεσογειακῶν στόλων, πού μπορεῖ νὰ ὀφείλεται ἀφενὸς στὴν τάση γιὰ γιγαντισμὸ καὶ ἀφετέρου στὸ γεγονός ὅτι οἱ ἐπιπτώσεις τῆς διεθνoῦς οἰκονομικῆς ὑφέσεως ἦταν πιὸ ἐντονες στὰ ἐμπόρια πού ἐξυπηρετοῦνται ἀπὸ τοὺς μεσογειακοὺς στόλους.

Τὴ μεγαλύτερη ποσοστιαία μείωση στὴν περίοδο 1980-1985 ἔχει ὑποστεί ὁ Ἑλληνικὸς μεσογειακὸς στόλος (κατὰ 55% περίπου), ὥστε στὸ τέλος τῆς περιόδου ἡ δυναμικότητά του νὰ βρίσκεται σὲ ἐπίπεδα χαμηλότερα ἀκόμα καὶ τοῦ 1970.

Συνεπῶς, ἡ ὑφεση ἐπληξε πολὺ βαρύτερα τὰ μεσογειακὰ πλοῖα ἀπὸ τὸ σύνολο τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, πού δὲν παρουσίασε πτώση σὲ τέτοια ἔκταση. Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ, παρατηροῦνται ἐντυπωσιακὲς αὐξήσεις στὴ δυναμικότητα τῶν μεσογειακῶν στόλων τῆς Τουρκίας (αὐξηση κατὰ 47% σὲ χωρητικότητα) καὶ τοῦ Παναμᾶ (50%) καὶ μικρὲς αὐξήσεις στοὺς στόλους τῆς Ρουμανίας (13%) καὶ τῆς Ἀλγερίας (5%).

Ἀξίζει ἐπίσης νὰ σημειωθεῖ ὅτι ἡ Γαλλία, Ἰσπανία καὶ Ἰταλία, οὐσιαστικὰ ἔχουν διατηρήσει τὴ δυναμικότητα τοῦ στόλου τους σὲ ἐπίπεδα τοῦ 1980 παρά τὴν κρίση. Σὲ ἀντίθεση συνεπῶς μὲ τὸ τί συνέβη στὸ σύνολο τοῦ στόλου τῶν χωρῶν αὐτῶν, φαίνεται ὅτι τὰ μέτρα προστατευτισμοῦ τῶν χωρῶν αὐτῶν εἶχαν εὐεργετικὲς ἐπιδράσεις γιὰ τὸ μεσογειακὸ τους στόλο, προφανῶς γιὰτὶ αὐτὰ συνδέονται πιὸ στενὰ μὲ τὰ μεσογειακὰ ἐμπόρια.

Οἱ παραπάνω ἐξελίξεις προκάλεσαν μιά ἀνακατάταξη τῶν μεσογειακῶν στόλων κατὰ σειρά δυναμικότητας καὶ ἡ Ἑλ-

λάδα παρεχώρησε τὴν δευτέρη θέση στὴν Ἰσπανία.

Τὴν δεσπόζουσα θέση ἐξακολουθεῖ νὰ κατέχει ὁ μεσογειακὸς στόλος τῆς Σοβιετικῆς Ἐνωσης, πού προφανῶς διατηρεῖται σὲ μεγάλη δυναμικότητα γιὰ νὰ ἐξυπηρετεῖ καὶ τὰ παράκτια ἐμπόρια τῆς ἰδίας τῆς χώρας ἢ τὰ διμερῆ μὲ τρίτες χώρες, ἐκτός ἀπὸ τὸ καθαρὸ crosstrading.

Ἀξιοσημείωτο εἶναι ἐπίσης τὸ γεγονός ὅτι συρρίκνωση παρουσιάζεται κατὰ τὴν περίοδο 1980-1985 καὶ στὸ νηολόγιο τῆς Κύπρου, ὅσον ἀφορᾷ τὰ μεσογειακὰ πλοῖα, ἀντίθετα μὲ τὴν αὐξητικὴ τάση πού παρατηρεῖται γιὰ τὸ σύνολο τοῦ στόλου.

Διάρθρωση στόλου κατὰ μέγεθος

Τὰ στοιχεῖα ἀναφορικά μὲ τὴ διάρθρωση τῶν μεσογειακῶν στόλων, ἔχουν ταξινομηθεῖ σύμφωνα μὲ τὰ ἀκόλουθα κλιμάκια χωρητικότητας: (α) 500-599, (β) 1.000-1.599, (γ) 1.600 - 1.999 καὶ (δ) 2.000-3.999 κοχ.

Τὴν πιὸ ἀξιοσημείωτη ἀλλαγὴ στὴ διάρθρωση κατὰ μέγεθος πλοίων, ὑπέστη ὁ Ἑλληνικὸς μεσογειακὸς στόλος μὲ μιά αὐξηση τοῦ ποσοστοῦ τῶν μικρῶν πλοίων. Ἰδιαίτερα ὁ ἀριθμὸς πλοίων μὲ μέγεθος μικρότερο ἀπὸ 1.000 κοχ. ἦταν τὸ 1985 μεγαλύτερος ἀπὸ τὸν ἀντίστοιχο τοῦ 1970.

Ἀντίθετα, στὸν Τουρκικὸ μεσογειακὸ στόλο ὑπῆρξε ἡ τάση γιὰ μεγαλύτερα μεγέθη, μὲ μιά μετατόπιση ἀπὸ τὸ κλιμάκιο κάτω τῶν 1.000 κοχ. στὸ κλιμάκιο 1.000-1.999 κοχ.

Τάσεις γιὰ αὐξηση τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῶν μεσαίων κλιμακίων μεγέθους παρουσιάζονται καὶ στοὺς στόλους τῆς Γιουγκοσλαβίας, Κύπρου, Παναμᾶ καὶ Ρουμανίας.

Στοὺς λοιποὺς στόλους, γιὰ τοὺς ὁποίους ὑπάρχουν στοιχεῖα, δὲν ὑπῆρξαν ἀξιόλογες μεταβολές στὴ διάρθρωση κατὰ μέγεθος τὴν τελευταία πενταετία.

Ἡ αὐξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Ἑλληνι-

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

**Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples**

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

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

κών πλοίων που έμπιπτουν στο κλίμα-
κιο 500-999 κοχ., μπορεί να συνδέεται
μέ το πρόνομο της άκτοπλοΐας που άμ-
βλύνει τις άρνητικές επιπτώσεις από
τήν ναυτιλιακή κρίση για τα πολύ μικρά
πλοία.

Αναφορικά με το μέγεθος των
πλοίων στους διάφορους μεσογειακούς
στόλους όπως διαμορφώθηκε το 1985,
διακρίνονται δυό ξεχωριστές ομάδες
χωρών αντίστοιχα, με μεγάλα και μικρά
μεγέθη πλοίων. Στην πρώτη ανήκουν οι
χώρες του άνοιχτού νηολογίου και του
κρατικού έμπορίου και στη δεύτερη, οι:
Γαλλία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία και
Τουρκία. Η τελευταία εξακολουθεί να
έχει μικρή επικρατούσα τιμή μεγέθους
παρά την άρνητική τάση που παρουσιά-
σθηκε παραπάνω.

Είναι άξιοσημείωτο, ότι στο μεσο-
γειακό στόλο της Ελλάδος παρατηρεί-
ται η μικρότερη τιμή μεγέθους (871
κοχ). Τη μεγαλύτερη επικρατούσα τιμή
μεγέθους έχει ο στόλος της Λιβερίας, ά-
κολουθούμενος από το στόλο του Πα-
ναμά.

Γενικά, μπορεί να λεχθεί με βάση τα
στοιχεία μεγέθους, ότι ο Έλληνικός με-
σογειακός στόλος στερείται του πλεο-
νεκτήματος των οικονομικών κλίματος
με δυσμενείς επιπτώσεις στην ανταγω-
νιστικότητα του.

Διάρθρωση κατά ηλικία

Σύμφωνα με τα συγκεντρωθέντα
στοιχεία παρατηρείται ότι κατά το διά-
στημα 1970 - 1985 στις περισσότερες
χώρες ο μεσογειακός έμπορικός στό-
λος δεν ανανεώθηκε με νεότευκτα ή μι-
κρής ηλικίας πλοία, με αποτέλεσμα το
σύνολο του στόλου να εμφανίζει αύξη-
ση της ηλικίας των πλοίων. Τήν εξέλιξη
αυτή παρουσιάζουν οι στόλοι της Άλ-
γερίας, Βουλγαρίας, Γαλλίας, Γιουγ-
κοσλαβίας, Ελλάδος, Ισπανίας, Ιτα-
λίας, Πορτογαλίας, Ρουμανίας και Σο-
βιετικής Ένωσης.

Η μη ανανέωση των στόλων αυτών
με μικρής ηλικίας πλοία, μπορεί να ό-
φείλεται στους ακόλουθους τρεις παρά-
γοντες:

α) Έλλειψη πόρων για την συνέχιση
ή ύλοποίηση αναπτυξιακών προγραμ-
μάτων. Ο παράγοντας αυτός μπορεί να
λειτουργεί στην περίπτωση των χωρών
κρατικού έμπορίου, όσο παρατηρείται
μιά άανάπαυλα στις αυξητικές τάσεις
του παρελθόντος.

Για τις χώρες αυτές δεν παρουσιάζε-
ται πτώση της δυναμικότητας του στό-
λο μαζί με τη γήρανση.

β) Απώλεια ανταγωνισμού του έθνι-
κού νηολογίου στις χώρες με ελεύθερη
οικονομία. Στη περίπτωση αυτή, παρα-
τηρείται απώλεια δυναμικότητας που ό-
φείλεται σε πωλήσεις ή διαλύσεις
πλοίων, χωρίς αντίστοιχη έγγραφη στο
έθνικό νηολόγιο νεοαποκτηθέντων
πλοίων, και

γ) Στροφή στις σημαίες άνοιχτού νηο-
λογίου με την άπευθείας νηολόγηση νε-
οαποκτηθέντων πλοίων, νεότευκτων ή
μικρής ηλικίας.

Είναι άξιοσημείωτο, ότι από τους τέσ-
σερις στόλους που παρουσίασαν βελ-
τίωση στην διάρθρωσή τους κατά ήλι-
κία, οι τρεις (Κύπρου, Λιβερίας και Πα-
ναμά), είναι άνοιχτού νηολογίου.

Ο τέταρτος στόλος είναι της Τουρ-
κίας, με την πιο αισθητή βελτίωση. Πα-
ραδείγματα χάριν, ενώ το 1970 ο μεσο-
γειακός της στόλος περιελάμβανε 12
πλοία ηλικίας κάτω των 15 έτών, που
αντιστοιχοῦσαν σε ποσοστό 10% του
συνολικού άριθμού, το 1985 είχε 59
πλοία με ποσοστό 21%.

Η βελτίωση αυτή συγκρινόμενη με
τις εξελίξεις στους άλλους στόλους, έ-
κτός από εκείνους των χωρών άνοιχτού
νηολογίου, υποδηλώνουν μιά ένίσχυση
της ανταγωνιστικότητας του Τουρκικού
μεσογειακού στόλου.

Όπως έχει διαμορφωθεί η κατάστα-
ση, η Ελλάδα παρουσιάζει μαζί με την
Μάλτα τις ύψηλότερες τιμές ηλικίας,
γεγονός που υποδηλώνει επείγουσα ά-
νάγκη άνανέωσης του μεσογειακού
της στόλου.

Αντίθετα, η Τουρκία με την άνανέω-
ση του στόλου της βρίσκεται σε πλεονε-
κτική θέση, δεδομένου ότι έχει επικρα-
τούσα τιμή ηλικίας σε άριθμό πλοίων
μόνο τεσσάρων έτών.

Συμπεράσματα

Η Ελλάδα στον τομέα της μεσογεια-
κής φορτηγού ναυτιλίας αντιμετώπιζει
ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλ-
λον.

Αν εξετάσουμε τις συνθήκες υπό τις
όποιες λειτουργούν οι μεσογειακοί στό-
λοι των ανταγωνιστριών χωρών θα πα-
ρατηρήσουμε τά εξής κοινά χαρακτηρι-
στικά:

— Όλες οι χώρες της περιοχής της
Μεσογείου έχουν συμμετοχή στο διαμε-

τακομιστικό έμπόριο στην περιοχή αυτή
και διατηρούν στόλους
«μεσογειακούς».

— Όλοι οι «μεσογειακοί» στόλοι κα-
λύπτονται από μέτρα προστατευτικής
πολιτικής από μέρους του κράτους.

— Όλες οι ανταγωνίστριες χώρες έ-
χουν κρατική συμμετοχή στους έθνι-
κούς στόλους, άλλες σε μικρό ποσοστό
και άλλες σε μεγαλύτερο.

— Όλες οι ανταγωνίστριες χώρες
εύνοούνται από μέτρα που λαμβάνουν
οι κυβερνήσεις τους για άνάπτυξη του
τομέα της ναυτιλίας, με τη μορφή χρη-
ματοδοτήσεων και διμερών συμφωνιών.

— Στις παραπάνω κατηγορίες δεν πε-
ριλαμβάνονται η Κύπρος, η Λιβερία, ο
Παναμάς και έν μέρος η Μάλτα. Για τις
χώρες αυτές ισχύει το καθεστώς του έ-
λεύθερου ανταγωνισμού, όμως τά έγγε-
γραμμένα στά νηολόγιά τους πλοία εύ-
νοούνται από το καθεστώς του άνοι-
χτού νηολογίου. Συγκεκριμένα για την
περίπτωση της Μάλτας όφείλουμε επί-
σης να άναφέρουμε ότι η χώρα διατηρεί
ένα μικρό έθνικό στόλο ύπέρ του ό-
ποιού άσκει προστατευτική πολιτική.

Για τις χώρες της περιοχής της Με-
σογείου μπορούμε άναλυτικότερα να ά-
ναφέρουμε τά εξής:

— Ιδιαίτερα προστατευτική πολιτική
έφαρμόζεται κυρίως από την Ισπανία,
τήν Ιταλία και την Τουρκία και άνάλογα
θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε την Αί-
γυπτο, την Άλγερία, το Μαρόκο, την
Τυνησία.

— Σημαντική χρηματοδότηση ύπέρ
της ναυτιλίας έχουμε από τη Γαλλία,
τήν Ιταλία, την Ισπανία, την Τουρκία
και την Αίγυπτο.

— Περιορισμένα μέτρα προστατευτι-
μού έφαρμόζουν η Πορτογαλία και η
Συρία. Άκόμη πρέπει να άναφέρουμε ό-
τι η ναυτιλιακή δραστηριότητα του Λι-
βάνου και του Ισραήλ είναι περιορισμέ-
νη έξ αίτίας της μακροχρόνιας πολιτι-
κής άναταραχής.

Από το σύνολο των χωρών τις ό-
ποιες περιλαμβάνει η μελέτη παρατη-
ρούμε τά εξής σχετικά με το μέγεθος
των «μεσογειακών» τους στόλων.

— Οι δυό μεγαλύτεροι στόλοι είναι
αυτοί της Σοβιετικής Ένωσης και του
Παναμά όσον άφορά τη χωρητικότητα
άλλά και τον άριθμό των πλοίων.

— Όσον άφορά τη χωρητικότητα οι
επόμενοι μεγαλύτεροι στόλοι κατά σει-
ρά μεγέθους είναι: Ισπανία, Ελλάδα, Ι-
ταλία, Κύπρος, Τουρκία, Ρουμανία, Γαλ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

λία, Λιβερία, Πορτογαλία, Γιουγκοσλαβία, Βουλγαρία, Μάλτα.

— Σχετικά με τον αριθμό των πλοίων ή κατάταξη των επόμενων μεγαλύτερων κατά σειρά μεγέθους είναι: Ισπανία, Ελλάδα, Ιταλία, Κύπρος, Τουρκία, Γαλλία, Ρουμανία, Πορτογαλία, Λιβερία, Γιουγκοσλαβία, Μάλτα και Βουλγαρία.

— Οι στόλοι των υπολοίπων χωρών που περιλαμβάνονται στη μελέτη έχουν χωρητικότητα μικρότερη των 60.000 τόννων (συνολικά) στους μεσογειακούς τους στόλους.

Η Ελλάδα όπως μας δείχνουν και τα στατιστικά μεγέθη στον πίνακα που ακολουθεί αποτελεί τρίτη μεγαλύτερη δύναμη μεταξύ των Μεσογειακών χωρών. Σε αντίθεση με το θεσμικό πλαίσιο υπό το οποίο λειτουργούν οι «μεσογειακοί» στόλοι των ανταγωνιστριών χωρών, στην Ελλάδα ισχύει το καθεστώς του ελεύθερου ανταγωνισμού και της μη συμμετοχής του κρατικού φορέα. Το κράτος δεν εφαρμόζει προστατευτικά μέτρα υπέρ του κλάδου, ούτε παρέχει κάποια μορφή χρηματοδότησης.

Τά τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί αύξηση του ανταγωνισμού και μείωση στη δύναμη του «μεσογειακού» της στόλου. Ορισμένες από τις αιτίες που δημιουργήσαν προβλήματα στο έμπόριο στην περιοχή της Μεσογείου ήταν:

α) Η πτώση στις τιμές του αργού πετρελαίου και η μείωση της παραγωγής του από την περιοχή των παραλίων της Βορείου Αφρικής.

β) Αύξηση των πλοίων νεώτερης ηλικίας από ανταγωνίστριες χώρες.

γ) Μείωση των φορτίων που μεταφέρονται με chemical tankers και product tankers.

δ) Ανταγωνισμός από τα χαμηλά ναύλα που χρεώνουν τα τάνκερ από χώρες της Άπω Ανατολής.

ε) Ανταγωνισμός στις τακτικές γραμμές από μικρούς πλοιοκτήτες της Αφρικής και από Σοβιετικά πλοία.

Ο Έλληνικός «μεσογειακός» στόλος αντιμετωπίζει το σοβαρό πρόβλημα της έλλειψης πλοίων μικρής ηλικίας και μεγάλης χωρητικότητας. Τό 75% περίπου του στόλου είναι πλοία ηλικίας 15 ετών και άνω και τό 50% περίπου αυτών των

πλοίων είναι μικρής χωρητικότητας.

Από τις ανταγωνίστριες χώρες, στους μεγάλους ηλικίας έχουν: η Πορτογαλία, η Κύπρος, η Μάλτα, η Γιουγκοσλαβία και η Βουλγαρία. Στις περισσότερες ανταγωνίστριες χώρες παρατηρείται έντονη προσπάθεια εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του στόλου τους με χαρακτηριστικές τις εξής περιπτώσεις: τό 60% του τουρκικού στόλου είναι πλοία κάτω των 15 ετών, τό 70% του ισπανικού στόλου είναι κάτω των 15 ετών και αντίστοιχα κάτω των 15 ετών έχουμε τό 90% του στόλου της Λιβερίας και τό 50% του Παναμά.

Προτάσεις για τη βελτίωση του Έλληνόκτητου Μεσογειακού Στόλου

Είναι προφανές από τα παραπάνω, ότι τα μέτρα πολιτικής για την αντιμετώπιση της κρίσεως που μαστίζει την ελληνική μεσογειακή φορηγό ναυτιλία, θα πρέπει να αναπτυχθούν πάνω σε δυο κυρίως άξονες:

— Έκσυγχρονισμός και ανανέωση του στόλου.

— Καταπολέμηση του προστατευτισμού και των διακρίσεων σημαίας που εφαρμόζουν οι ξένες χώρες.

Ο εκσυγχρονισμός και η ανανέωση του πλωτού δυναμικού του κλάδου, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του. Για να πραγματοποιηθεί όμως η ανανέωση αυτή, θα πρέπει η αναμενόμενη αποδοτικότητα από τη νέα επένδυση να είναι αρκετά υψηλότερη από τό κόστος του κεφαλαίου που αντιμετωπίζει ο έφοπλιστής, δεδομένου και του μεγάλου βαθμού άβεβαιότητας που υπάρχει στις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Τά μέτρα πολιτικής που θα οδηγούσαν στην βελτίωση των συνθηκών έκμεταλλεύσεως του μεσογειακού πλοίου, δεν πρέπει να δημιουργήσουν διαστρεβλώσεις στην παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών με επιδοτήσεις, παραδείγματος χάριν, του κόστους λειτουργίας των επιχειρήσεων από τον δημόσιο προϋπολογισμό. Σε μία τέτοια περίπτωση, οι επιχειρήσεις θα εισέρχονταν σε έναν φαύλο κύκλο χαμηλής αποτελεσματικότητας, χειρότερης της αντα-

γωνιστικής τους θέσεως και ανάγκης για περισσότερες επενδύσεις.

Αντίθετα, θα μπορούσε να επιτευχθεί μία βελτίωση της αποδοτικότητας χωρίς τις διαστρεβλώσεις των επιδοτήσεων με μία βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής στη χώρα μας, ώστε να αποφεύγονται οι επιβαρύνσεις του ελληνικού μεσογειακού πλοίου με επιβαρύνσεις από εξωγενείς προς αυτό παράγοντες.

Τομείς που επιδέχονται μεγάλες βελτιώσεις είναι οι ακόλουθοι:

— Τηλεπικοινωνίες.

— Ναυτική Έκπαίδευση.

— Οργανισμοί κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών (NAT, Οίκος Ναύτου κ.ά.).

— Λιμένες

Σ' ότι αφορά τό κόστος κεφαλαίου, θα πρέπει να επιδιωχθεί η διαμόρφωση του στα επίπεδα που ισχύουν για τους κύριους ανταγωνιστές του Έλληνα έφοπλιστή. Η περισσότερο διαδεδομένη πηγή κεφαλαίου με χαμηλό κόστος είναι οι μακροπρόθεσμες πιστώσεις ή δάνεια που χορηγούν τά υπουργεία στους έθνικούς τους έφοπλιστές. Τά δάνεια αυτά καθίστανται δυνατά από τις επιχορηγήσεις που χορηγούν οι διάφορες κυβερνήσεις στα έθνικά τους ναυπηγεία.

Θά ήταν σκόπιμο συνεπώς να δοθεί τέτοια ενίσχυση στις ναυπηγικές μονάδες που λειτουργούν στην Ελλάδα, ώστε να προσφέρουν χρηματοδότηση στους Έλληνες έφοπλιστές για νέες ναυπηγήσεις με όρους παρόμοιους με εκείνους που απολαμβάνουν οι συνάδελφοί τους στις άλλες χώρες της ΕΟΚ.

Η ενίσχυση αυτή εκτός από την έμμεση ενθάρρυνση της διαδικασίας ανανεώσεως του στόλου θα ένεργοποιούσε και τη λανθάνουσα δυναμικότητα των ελληνικών ναυπηγικών μονάδων.

Βεβαίως η Έκτη Όδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες θέτει όρισμένα όρια για τό μέγιστο επίπεδο των ενισχύσεων προς τις ναυπηγικές εργασίες. Έν τούτοις, τά περιθώρια είναι αρκετά μεγάλα για την αξιοποίηση του ελληνικού ναυπηγικού δυναμικού, ώστε να ανανεωθεί η Έλληνική μεσογειακή ναυτιλία.

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

Εξάλλου, σύμφωνα με τους κανόνες ανταγωνισμού που ισχύουν στις Εύρωπαϊκές Κοινότητες με βάση τη Συνθήκη της Ρώμης, οι όροι που προσφέρουν τα ναυπηγεία σε μία χώρα μέλος προς τους εθνικούς εφοπλιστές, θα πρέπει να ισχύουν και για τους εφοπλιστές από άλλες χώρες - μέλη.

Συνεπώς, οι Έλληνες εφοπλιστές θα πρέπει να πιέσουν για την αξιοποίηση των Κοινοτικών αυτών κανόνων για ίση μεταχείριση, όσakis θέλουν να κατασκευάσουν πλοίο σε ναυπηγείο που βρίσκεται σε άλλη χώρα της Κοινότητας.

Σε ότι αφορά την καταπολέμηση του προστατευτισμού και της διακρίσεως σημαίας, το «όπλοσάσιο» της χώρας έχει ενισχυθεί πρόσφατα με το πακέτο των κανονισμών ναυτιλιακής πολιτικής που υιοθέτησε το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων τον Δεκέμβριο του 1986. Ειδικότερα, με τον κανονισμό αριθμός 4055/86 εφαρμόζεται η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών - μελών και τρίτων χωρών.

Τό δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών δεν επεκτείνεται στο εθνικό παράκτιο εμπόριο (cabotage). Απαγορεύεται όμως η σύναψη νέων διμερών συμφωνιών μεταξύ Κοινοτικών χωρών

και τρίτων χωρών για καταμερισμό φορτίων και προβλέπεται η κατάργηση μέχρι το τέλος του 1992 των διμερών συμφωνιών που είχαν συναφθεί πριν από την έκδοση του κανονισμού. Επίσης, θεσμοθετείται η ελευθερία παροχής υπηρεσιών στα εμπόρια μεταξύ των χωρών - μελών.

Με τον κανονισμό αριθμός 4056/86, καθορίζεται ο τρόπος εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού (άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης), σε ότι αφορά τις τακτικές γραμμές. Βασικά ενώ νομιμοποιούνται οι κλειστές ναυτιλιακές διασκέψεις (conferences), προβλέπονται όροι για την προστασία των φορητών και των ανεξαρτήτων ναυτιλιακών γραμμών από τυχόν καταχρηστική συμπεριφορά των διασκέψεων. Μεταξύ άλλων, θεωρούνται άσυμβίβαστες με τους κανόνες ανταγωνισμού και οι πράξεις τρίτων χωρών που εμποδίζουν τη λειτουργία γραμμών εκτός ναυτιλιακών διασκέψεων (outsiders), στα εμπόρια με τις χώρες αυτές.

Με τον κανονισμό αριθμός 4057/86 θεσπίζονται μέτρα για την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών στον καθορισμό ναύλων από εταιρίες τρίτων χωρών, που ζημιώνουν τους Κοινοτικούς εφοπλιστές τακτικών γραμμών επειδή δεν τους επιτρέπουν να συμμετέχουν

στα σχετικά εμπόρια με ανταγωνιστικές δυνατότητες.

Τέλος, με τον κανονισμό αριθμός 4058/86, προβλέπεται η ανάληψη συντονισμένων ενεργειών από τις κυβερνήσεις των χωρών - μελών για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για τις ναυτιλιακές εταιρίες ή τα πλοία των κρατών - μελών. Οι συντονισμένες ενέργειες περιλαμβάνουν σε πρώτη φάση, κοινές διπλωματικές παραστάσεις, και σε δεύτερη, αντίμετρα κατά των ναυτιλιακών εταιριών των χωρών που προβαίνουν σε διακρίσεις σε βάρος των ναυτιλιακών εταιριών ή των πλοίων των χωρών - μελών.

Τό Έλληνικό κράτος θα πρέπει να επιδιώκει την ενεργοποίηση των κοινοτικών διαδικασιών για την πιστή εφαρμογή των παραπάνω κανονισμών και την καταπολέμηση των διακρίσεων σημαίας από τρίτες χώρες. Οι πιθανότητες επιτυχίας είναι τώρα μεγαλύτερες, δεδομένης της οικονομικής και πολιτικής βαρύτητας που θα έχουν οι σχετικές κινήσεις προς την πλευρά των τρίτων χωρών που θα στηρίζονται στο αυξημένο οικονομικό και πολιτικό βάρος του συνόλου των χωρών της Ε.Ο.Κ.

Συνοπτικός Πίνακας Εξελίξεως Μεσογειακών Στόλων

(Μέγεθος 500-3.999 κ.ο.χ.)

Χώρα	1980		1985		1980		1985	
	Μέγεθος		Μέγεθος		Κατάταξη		Κατάταξη	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητας κ.ο.χ.	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητας κ.ο.χ.	Σε αριθμό πλοίων	Σε χωρητικότητα	Σε αριθμό πλοίων	Σε χωρητικότητα
Αλγερία	31	64.447	33	67.007	14	14	14	14
Βουλγαρία	62	133.237	59	127.624	13	13	13	13
Γαλλία	264	365.487	256	361.006	6	7	7	9
Γιουγκοσλαβία	108	187.385	87	166.200	12	11	12	11
Ελλάδα	868	1.740.123	478	788.341	2	2	3	3
Ισπανία	630	967.806	591	938.379	3	3	2	2
Ιταλία	533	796.168	475	744.341	4	4	4	4
Κύπρος	367	654.811	291	540.648	5	5	5	5
Λιβερία	132	322.843	106	206.715	11	8	11	10
Παναμάς	143	215.063	214	397.754	9	10	8	8
Πορτογαλία	135	176.262	124	165.550	10	12	10	12
Ρουμανία	169	380.358	186	430.138	8	6	9	7
Σοβιετική Ένωση	3.799	7.169.722	3.506	6.746.529	1	1	1	1
Τουρκία	206	301.094	277	443.943	7	9	6	6

Πηγή: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

1963 - 1988

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΠΙ

25 ΣΥΝΕΧΗ ΧΡΟΝΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ



ΦΙΛΩΝΟΣ 97 - 99, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 185 35

ΤΗΛ: 4122789 - 4128530 - 4173993

Τ.Θ. 80081, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 10

ΤΕΛΕΞ: 212246 - 212197 EGRL GR FAX: 4121506

TO SALVAGE ASSOCIATION

Ο Όργανισμός του Salvage Association ιδρύθηκε και υπάρχει με σκοπό να προστατεύει τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων που ενέχονται σε ναυτιλιακές υποθέσεις, εφόσον βεβαίως κληθεί να το πράξει, και ενεργεί έτσι ώστε να αποκαλύπτει τα πραγματικά γεγονότα, δηλαδή ψάχνει για την αλήθεια.

Τά πορίσματα των έρευνών του έχουν καταλυτική βαρύτητα για τη δικαιοσύνη και τη ναυτική ασφάλεια. Για να δώσουμε στον αναγνώστη μια σαφή ιδέα του ρόλου του Salvage Association του υπενθυμίζουμε το ρόλο του ανακριτικού τμήματος της τροχαίας στη διερεύνηση τροχαίων ατυχημάτων για την άπονη δικαιοσύνη, ή το ρόλο των εκτιμητών ζημιών σε συγκρούσεις αυτοκινήτων, των οποίων οι αναφορές, εκθέσεις και πορίσματα έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα για τις ασφάλειες για τη πληρωμή αποζημιώσεων.

Το S.A. ιδρύθηκε το 1856 από μια ομάδα ασφαλιστών των Lloyds και αντιπροσώπων ναυτικών ασφαλειών, οι οποίοι από τα καθημερινά προβλήματα που αντιμετώπιζαν οδηγήθηκαν στην δημιουργία του οργανισμού αυτού.

Η δραστηριότητα του οργανισμού λέγεται από το Λονδίνο. Η πολιτική του χαράσσεται από μια επιτροπή 23 ανθρώπων, τρεις (3) από αυτούς είναι δικαιοματικά μέλη, αφού ο ένας είναι ο πρόεδρος των Lloyds, ο άλλος ο Πρόεδρος του Ίνστιτούτου των Ασφαλιστών του Λονδίνου και ο τρίτος ο πρόεδρος του συνεταιρισμού των ασφαλιστών του Lloyds, τα άλλα μέλη αντιπροσωπεύουν και πάλι τους Lloyds και τα υπόλοιπα 10 μέλη τις διάφορες άλλες ασφαλιστικές εταιρίες — Underwriters.

Η ακόλουθη πολιτική εκτελείται από έναν εκτελεστικό που συνήθως είναι ο Γενικός Διευθυντής, από τον υποδιευθυντή και το βοηθό Γενικού Διευθυντού, από τον αρχιεπιθεωρητή και τον αρχιλογιστή, βοηθούμενους από τις διευθύνσεις των τμημάτων.

Στο Λονδίνο υπάρχουν ξεχωριστά

τμήματα για το σκάφος και τα φορτία, τμήμα πληροφοριών, το γραφείων επιθεωρήσεων (surveys), και τα τμήματα έγγραφων και παρακτιών εγκαταστάσεων, συνήθως για πλωτές εξέδρες έρευνας και εξόρυξης πετρελαίου.

Υπάρχουν 27 υποκαταστήματα του οργανισμού σε όλο το κόσμο επανδρωμένα από πεπειραμένους διπλωματούχους επιθεωρητές, από τα οποία τα δύο χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για επιθεωρήσεις πλοίων. Τα άλλα τρία, ένα στο Σάν Φραντζίσκο, ένα στο Κλήβελαντ και ένα στη Νέα Ορλεάνη ενεργούν επίσης σαν πρακτορεία των Lloyds και επιπρόσθετα προς τις επιθεωρήσεις πλοίων παρέχουν υπηρεσίες σε επιθεωρήσεις φορτίων.

Γραφείο του Salvage Association για επιθεωρήσεις φορτίων έχει επίσης ιδρυθεί και στη Νέα Υόρκη.

Οι κύριες λειτουργίες του οργανισμού είναι να ασχολείται με πλοία και φορτία που υπέστησαν ζημιές και να διερευνά ναυαπάτες.

Εδώ πρέπει με έμφαση να τονίσουμε ότι ο οργανισμός δεν αποσκοπεί στο κέρδος. Βεβαίως χρεώνει τέλη για τις παρεχόμενες υπηρεσίες του, με βάση το χρόνο απασχόλησής του και τη ζημία, αλλά επειδή δεν είναι κερδοσκοπική επιχείρηση τα τέλη που χρεώνει διατηρούνται στο ελάχιστο.

Αν και τα μέλη της επιτροπής του οργανισμού, είναι όλοι αντιπρόσωποι των ασφαλιστών, ο οργανισμός αυτός δεν είναι μόνο ένα όργανο ή σώμα των ασφαλιστών.

Είναι ένας ανεξάρτητος οργανισμός και αποδέχεται εντολές και προσκλήσεις, όχι μόνο από τους ασφαλιστές, αλλά και από Πλοιοκτήτες, από τα P & I Clubs, από τους ρυθμιστές βαριών, από δικηγόρους που ενεργούν για τα ενδιαφερόμενα μέρη, από κυβερνητικά όργανα, εισαγωγείς και εξαγωγείς φορτίων και άλλους που ασχολούνται με το θαλάσσιο εμπόριο.

Μόλις ληφθούν οι οδηγίες και έντο-

λές από τον ενδιαφερόμενο, ένας ή δύο επιθεωρητές του οργανισμού καταφθάνουν σύντομα επί τόπου, έρχόμενοι είτε από το Λονδίνο, είτε από ένα υποκατάστημα από τα υπάρχοντα ανά το κόσμο, είτε από τους πιο κοντινούς ναυτικούς πράκτορες των Lloyds. Συνήθως αυτό γίνεται μέσα σε ώρες, αλλά πολλές φορές, ανάλογα και σύμφωνα με τη περίπτωση και τη φύση του ατυχήματος, δυνατόν να πάρει περισσότερο χρόνο. Σε μία περίπτωση στο παρελθόν, στην Αφρική, χρειάστηκε για ένα επιθεωρητή του S.A. να περπατήσει 15 μίλια για να φθάσει στο τόπο του ατυχήματος.

Για να δώσουμε μια σαφή εικόνα του φόρτου εργασίας, αρκεί να αναφέρουμε ότι υπάρχουν 15.000 περιπτώσεις ατυχημάτων ετησίως, τις οποίες χειρίζεται το Salvage Association. Η εργασία διαιρείται σε πέντε κατηγορίες, όπως είναι η διάσωση, οι έπισκευές πλοίων, η βιομηχανία πετρελαίου, τα φορτία, και τα διάφορα άλλα αίτια.

Διάσωση πλοίων

Όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο και απαιτείται ρυμούλκηση ο οργανισμός έρχεται σε επαφή με τους ιδιοκτήτες του ρυμουλκού και κανονίζει ακόμη και τους όρους ρυμουλκήσεως.

Όταν ένα πλοίο βυθισθεί ή προσαράξει, υποδεικνύεται από τον οργανισμό ένας επιθεωρητής, για να συμβουλευθεί για τη καλύτερη λύση στην περίπτωση, εάν δηλαδή είναι δυνατή η ανέλκυση από το βυθό του βυθισμένου πλοίου, και η επανάπλευση βυθισμένου ή προσαραγμένου πλοίου, ή είναι προτιμότερο να εγκαταλειφθεί όπου βρίσκεται.

Το Salvage Association είναι ικανό να συμβουλευθεί για την ύπαρξη ναυαγοσωστικών μέσων και για τους καλλίτερους όρους και τύπους του συμβολαίου, που πρέπει να συναφθεί μεταξύ των ενδιαφερομένων, καθώς διαθέτει αρκετούς αξιωματικούς διάσωσης και ναυαγιάρεσης ανάμεσα στο προσωπικό.

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

κό του.

Επισκευές πλοίων

Αν και ο τομέας αυτός είναι λιγότερο θεαματικός από τη διάσωση, οι επισκευές πλοίων είναι μεγάλης σπουδαιότητας και καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των εργασιών του οργανισμού.

Ένας επιθεωρητής του S.A. σημειώνει την έκταση της ζημιάς και συμφωνεί για το κόστος των επισκευών αλλά επίσης προσδιορίζει την αιτία της ζημιάς, έτσι που αυτός μπορεί να καταμερίσει αυτή μεταξύ άτυχμήματος και φθοράς - παλαιότητας.

Αυτό συνήθως απαιτεί χρονοβόρες διαπραγματεύσεις με τους επιθεωρητές των Πλοιοκτητών και τους αντιπροσώπους των ναυπηγείων.

Εδώ πρέπει να γίνει σαφής διαχωρισμός μεταξύ της εργασίας των επιθεωρητών του οργανισμού και των εκτιμήσεων των ζημιών σε μη ναυτικές υποθέσεις.

Ο επιθεωρητής του S.A. δεν εκτιμά το πραγματικό ποσό της απαίτησης που πρέπει να καταβληθεί, σύμφωνα και κάτω από την πολιτική του οργανισμού. Αυτό αποφασίζεται από τους ασφαλιστές και τη δικαιοσύνη. Διαμέσου των επιθεωρητών του, ο οργανισμός πληροφορείται και πληροφορεί τρίτους σχετικά και αναφορικά με το κατά προσέγγιση κόστος των επισκευών, ενώ παράλληλα συμβουλεύει τους ενδιαφερομένους για τα πλέον κατάλληλα λιμάνια - ναυπηγεία στο κόσμο, για επισκευές σε οποιοδήποτε χρόνο και τόπο.

Ζημιές σε φορτία

Οι επιθεωρητές του S.A. συμβουλεύουν τι πρέπει να γίνει με τα φορτία που έπαθαν ζημιά και διαπραγματεύονται και συμφωνούν ποσά για υποτίμηση της αξίας των φορτίων αυτών προκειμένου να πωληθούν. Σε άλλες περιπτώσεις προτείνουν επανασυντήρηση και διατήρηση των φορτίων αυτών, ύστερα από τις αναγκαίες ενέργειες επισκευής και συντήρησης ή προτείνουν τη πώληση στη κατάσταση που βρίσκεται το φορτίο, στο τόπο που βρίσκεται, ή όπου

γνωρίζουν κάποια άλλη καλλίτερη αγορά.

Όπως οι επιθεωρητές των πλοίων, έτσι και των φορτίων, προσδιορίζουν την αιτία της απώλειας ή της ζημιάς, έτσι που οι ασφαλιστές μπορούν να αποφασίσουν εάν υπάρχει απαίτηση για αποζημίωση, σύμφωνα με την ακολουθούμενη πολιτική των ασφαλειών.

Στις περισσότερες περιπτώσεις το S.A. ενεργεί για τους ασφαλιστές που ασφαλίζουν ειδικά φορτία, αλλά όπου και όταν ένα φορτωμένο πλοίο βρεθεί σε κίνδυνο, συνηθίζεται οι πλοιοκτήτες να ειδοποιούν τον S.A. για το κοινό καλό και συμφέρον όλων των ενδιαφερομένων μερών αναφορικά με το φορτίο.

Σε τέτοιες περιπτώσεις το S.A. πληροφορεί και συμβουλεύει τον πλοιοκτήτη αναφορικά με την όλη υπόθεση του φορτίου, και όταν η ζημιά που προήλθε από άτυχημα είναι μεγάλη, ένας ειδικός στά φορτία επιθεωρητής αποστέλλεται από το Λονδίνο για να συνεργαστεί με το πλοίαρχο του πλοίου, ώστε να ελαττωθεί η ζημιά και απώλεια και για να καταγράψει την απώλεια ή ζημιά και σε γενικές γραμμές για να είναι σε άμεση επαφή με τη κατάσταση, όπως αυτή δημιουργήθηκε και διαμορφώθηκε εξαιτίας του ναυτικού άτυχμήματος.

Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι το S.A. είναι ένα αυστηρά αερόληπτο σώμα. Είναι πράγματι ένας ειλικρινής επαγγελματικός οργανισμός και ασχολείται με όλες τις περιπτώσεις άτυχημάτων σε έμπιστευτική βάση. Για να γίνουμε εδώ σαφείς, αναφέρουμε ότι εάν ένα πλοίο πάθει ζημιά από πυρκαϊά, και συνεπώς μέρος του φορτίου του καταστραφεί από το νερό που χρησιμοποιήθηκε για την κατάσβεση της φωτιάς, τότε το S.A. ειδοποιείται από τους πλοιοκτήτες, από τους ασφαλιστές του πλοίου και από τους ασφαλιστές του φορτίου για να διενεργήσει πραγματογνωμοσύνη για το συμφέρον όλων των ενδιαφερομένων μερών.

Σε τέτοιες περιπτώσεις διαφορετικοί επιθεωρητές υποδεικνύονται για κάθε ενδιαφερόμενος, οι οποίοι προβαίνουν σε διαφορετικές εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης.

Πληροφορίες που αποκτήθηκαν για το σκάφος και προορίζονται για το πλοιοκτήτη και τους ασφαλιστές του πλοίου δεν δίδονται στους ασφαλιστές του φορτίου και αντίστροφα έτσι ώστε από τις διαφορετικές εκθέσεις των επιθεωρητών να προκύψουν τα πραγματικά περιστατικά του ναυτικού άτυχμήματος.

Λοιπές δραστηριότητες

Πληροφορίες αναφορικά με ναυτικά άτυχηματα διοχετεύονται στο S.A. καθημερινά με τηλεγραφήματα και τηλετύπα τα οποία διαβιβάζονται στο τμήμα πληροφοριών των Lloyds για προβολή και εμφάνιση στην ειδική αίθουσα των ασφαλιστών για τη πληροφόρηση της χρηματιστηριακής ασφαλιστικής αγοράς και για δημοσίευση στο Lloyds List. Το S.A. επίσης παρέχει χρήσιμη υπηρεσία στην ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, δίδοντας συμβουλές και πληροφορίες βασισμένες σε γνώσεις και εμπειρία που έχει αποκτηθεί.

Το τμήμα πληροφοριών του S.A. τηρεί όλα τα είδη στατιστικών που ενδιαφέρουν τη Ναυτιλία και την ασφαλιστική αγορά, διατηρεί αρχείο των Νόμων των διαφόρων κυβερνήσεων, καθώς και αρχείο για την ύπαρξη και τυχόν μετακίνηση ναυαγίων σε διάφορα μέρη του κόσμου. Επίσης τηρεί αρχεία πληροφοριών γύρω από έμπορεύματα με ειδική αναφορά στους κινδύνους που συνέβησαν κατά τη μεταφορά τους.

Ολοκληρώνοντας αναφέρουμε ότι οι δραστηριότητες του S.A. επεκτείνονται σε επιθεωρήσεις σταθμών ενέργειας (Ηλεκτρικής - Πυρηνικής - Γεωφυσικής - Αιολικής κ.λπ.) σε ηλεκτρικές εγκαταστάσεις που έπαθαν ζημιά, σε κατεστραμμένες προβλήτες, ντόκους, πλωτές δεξαμενές, πορθμούς - κανάλια και γέφυρες, σε άγωγους μεταφοράς πετρελαίων και αερίων, σε υποβρύχια καλώδια, κτλ., δηλαδή σε γενικές γραμμές είναι ένας ανεκτίμητος γνωμοδοτικός οργανισμός που διενεργεί πραγματογνωμοσύνη σε ότι έχει σχέση με ασφαλιζόμενες αξίες στη Ναυτιλία.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Doña Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.

Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: "ADAMOPOLOS"

ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΔΙΩΡΥΓΕΣ

‘Η Διώρυγα του Παναμά και οί συνέπειες της κρίσεως Η.Π.Α. - Παναμά

Τά μεγάλα πλοία καί τά προβλήματα της διώρυγος. Τά στενά Galliard. Τά σχέδια διαπλατύνσεως καί ή χρηματοδότησή τους. ‘Η κίνηση της διώρυγος στή δεκαετία 1978-1987. ‘Εξοπλισμός καί συντήρηση. ‘Η κρίση μεταξύ ΗΠΑ - Παναμά. Τό Διοικητικό συμβούλιο της διώρυγος. Τό Παναμαϊκό καί ‘Αμερικανικό προσωπικό.

Τό γεγονός ότι όλο καί μεγαλύτερα πλοία χρησιμοποιούν τή διώρυγα του Παναμά υποχρεώνει τούς υπεύθυνους νά πάρουν κάποια απόφαση γιά τή διαπλατύνση του στενού της Κουλέμπρα (Galliard Cut) ώστε νά αποφευχθεί τό μοιραίο «μποτιλιάρισμα». Τό μήκος 8 μιλίων στενό δρυγμα από τή λίμνη Gatun ως τό φράγμα του Pedro Miguel αποτελεεί τό μεγαλύτερο εμπόδιο γιά τήν περαιτέρω αποδοτικότητα της διώρυγος. Λόγω της στενότητας της διώρυγος σ’ αυτό τό σημείο, όπου κατά σημεία τό πλάτος είναι μικρότερο των 500 ποδών, ή ‘Επιτροπή της διώρυγος αναγκάζεται νά θέτει περιορισμούς ως πρός τό μέγεθος των διερχομένων πλοίων. Καί ναι μέν πρός τό παρόν έχει εξασφαλίσει μιά ικανοποιητική ροή πλοίων, αλλά υπάρχουν όρια πού δύσκολα θά ξεπεραστούν αν στά προσεχρή χρόνια δέν βελτιωθεί ή απόδοση. Τά πλοία πού περνούν τή διώρυγα είναι συνεχώς μεγαλύτερα καί σήμερα σχεδόν τό ήμισυ των πλοίων αὐτῶν έχουν πλάτος άνω των 80 ποδών, ενώ τό ένα τέταρτο είναι άνω των 100 ποδών. Μολοντί ή διώρυγα λειτουργεί σέ 24ωρη βάση ένα συνεχώς μεγαλύτερο ποσοστό πλοίων, λόγω των περιορισμών πού επιβάλλει τό στενό Galliard, υποχρεώνεται νά περνά τήν ημέρα γιά λόγους ασφαλείας. Στους περιορισμούς της ημερινής διαβάσεως έμπιπτουν τά πλοία άνω των 95 ποδών πλάτους, αλλά στήν πράξη έμπιπτουν καί τά πλοία άνω των 90 ποδών, γιατί υπάρχουν στρόφες κατά τίς διασταυρώσεις πού περιορίζουν τήν άμφίδρομη

χρήση σέ συνολικό πλάτος 170 ποδών.

‘Υπό τήν παρούσα κατάσταση, μόνο 17 πλοία, έμπιπτοντα στους περιορισμούς του πλάτους, μπορούν νά περάσουν μέ τό φώς της ημέρας. Κατά μέσο όρο ή διώρυγα δέχεται σήμερα περί τά 12 πλοία ήμερησίως, αλλά γιά τήν επόμενη δεκαετία ό αριθμός αὐτός προβλέπεται νά αύξηθεί σέ 18-19 πλοία. ‘Υπάρχει δέ γενική σύμπτωση γνώμων ότι χρειάζεται μιά ουσιαστική βελτίωση πού θά έπιτρέψει τή διάβαση 25 πλοίων ήμερησίως μέ διαπλατύνση του στενού στά 630 πόδια. Λόγω όμως της πολιτικής κρίσεως μεταξύ ΗΠΑ καί Παναμά υπάρχουν διάφορες άπόψεις ως πρός τό χρονοδιάγραμμα καί τά μέσα χρηματοδότησεως ενός τέτοιου σχεδίου του οποίου τό κόστος υπολογίζεται σέ 500 εκατ. δολάρια. ‘Η ‘Επιτροπή της διώρυγος έχει έπεξεργασθεί σχετικές μελέτες διαπλατύνσεως αλλά πιστεύει ότι ή εκτέλεση δέν πρόκειται ν’ άρχίσει πρό των μέσων του 1990, τό δέ κρίσιμο σημείο ως πρός τή χρηματοδότηση δέν θά φθάσει πρό του 1995. ‘Ως τότε θά πρέπει νά σχηματισθεί ένα σοβαρό εφεδρικό κεφάλαιο ώστε νά μήν παραστεί άνάγκη αποτόμων αύξήσεων των δισκίων κατά τήν έναρξη της κατασκευής. Παράλληλα θά πρέπει νά γίνεται βαθμιαία ή πρόσκτηση των τεχνικών έξοπλισμών πού θά είναι άναγκαίοι γιά τίς έκσκαφές.

Μολοντί οί εργασίες της διώρυγος δέν έχουν επηρεασθεί από τήν κρίση ΗΠΑ — Παναμά, τό διοικητικό συμβούλιο της διώρυγος δέν λειτουργεί κανο-

νικά από τήν άρχή του έτους. ‘Από του ‘Ιανουαρίου τά τέσσερα μέλη του Παναμά δέν έχουν συναντηθεί μέ τούς πέντε ‘Αμερικανούς συναδέλφους τους του θμελοϋς συμβουλίου. Οί συνεδριάσεις συνεχίστηκαν, αλλά οί εκπρόσωποι του Παναμά ισχυρίζονται ότι στήν ουσία έχουν αποκλεισθεί (δυσκολίες στή θεώρηση διαβατηρίων, άπαγόρευση συνοδείας υπό βοηθών κ.λ.π.), ενώ ή ‘Αμερικανική πλευρά ισχυρίζεται ότι οί Παναμέζοι σύμβουλοι δέν προσέρχονται γιατί ύπακούουν στίς οδηγίες της Παναμαϊκής κυβερνήσεως. ‘Ετσι καί τά σχέδια διαπλατύνσεως της διώρυγος αναβάλλονται. Πάντως ή Παναμαϊκή άποψη βασίζεται στή σκέψη ότι τό σχέδιο πρέπει νά εκτελεσθεί χωρίς νά επιβληθούν μεγάλα οικονομικά βάρη στή χώρα, πολλοί δέ άρμόδιοι πιστεύουν ότι μέρος της εργασίας πρέπει νά γίνει από προσωπικό της διώρυγος χωρίς νά ανατεθεί σέ εργολάβους. ‘Ως πρός δέ τή χρηματοδότηση προτείνουν όπως γιά τά 11 έτη μέχρι τό 2000 αύξηθούν τά δισκία κατά τρία σέντς καί μετά τό 2000 κατά 37 σέντς.

Κατά τά στατιστικά στοιχεία ή πορεία της κινήσεως της διώρυγος δέν παρουσίασε θεαματικές εξελίξεις στή δεκαετία 1978-1987. Οί ετήσιες διαβάσεις κυμάνθηκαν γύρω στίς 13-15 χιλιάδες πλοίων, τά δέ μεταφερθέντα φορτία γύρω στά 140-180 εκατ. τόννων. Τό 1978 πέρασαν 13.808 πλοία 142.816.393 τόννων καί τό 1987 πέρασαν 13.444 πλοία 148.899.425 τόννων. ‘Η μεγαλύτερη κίνηση σημειώθηκε τό 1982 μέ 15.271 δια-



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 FAST 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. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

βάσεις και 185.738.781 τόννους, ή δέ μικρότερη τό 1984 μέ 12.523 πλοία και 140.801.136 τόννους. Στίς εισπράξεις όμως ή αύξηση είναι σημαντική, όφειλόμενη κυρίως στίς αύξήσεις τών διοδίων, ή τελευταία τών όποιων έγινε τό 1983. "Ετσι τό 1978 οί εισπράξεις έφθασαν τά 195.735.234 δολάρια, ενώ τό 1987 άνήλθαν σέ 329.858.775 δολάρια.

Κατά τούς ειδικούς ή κίνηση τής διώρυγος κατά τό 1988 δέν θά είναι μεγαλύτερη τής περσινής και πιθανώς λίγο μικρότερη, πράγμα πού θά κάνει τό οικονομικό έτος νά κλείσει μέ μικρή ζημία. Μέ τά δεδομένα αυτά ή "Επιτροπή τής διώρυγος θά αντιμετώπιζει τό ένδεχόμενο νέας αύξήσεως τών διοδίων ίσως στίς άρχές τού 1990. Σημειωτέον ότι ή διώρυγα λειτουργεί σέ μή κερδοσκοπική βάση και οί άρμόδιοι είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στίς αύξήσεις και δέν θά αποφασίσουν παρά άφού ύπολογίσουν έπακριβώς τά ποσά πού χρειάζονται γιά νά ίσοσκελίσουν τίς εισπράξεις μέ τίς δαπάνες.

Είναι ανάγκη νά λεχθεί ότι ή τάση πρός μεγαλύτερα πλοία σημαίνει ότι ή έμφαση πρέπει νά δοθεί στήν ανανέωση τού έξοπλισμού και τή συντήρησή του γιά τήν όποία ξοδεύονται περί τά 30 έκατ. δολάρια έτησίως. Πρό 20 μόλις έτών τά πλοία μέ πλάτος άνω τών 100 ποδών αντιπροσώπευαν μόνο τό 1% τών διερχομένων πλοίων ενώ σήμερα αντιπροσωπεύουν περίπου τό 23%. Τό μεγάλο πλοίο χρειάζεται ισχυρές μηχανές έλξεως και ρυμουλκά μέ γερές μηχανές, γι' αυτό και κάθε χρόνο σχεδόν ανανεώνονται. Παράλληλα τά έργα συντήρησης περιέλαβαν φέτος τήν έπισκευή τού ύδατοφράγματος Μιρα-

φλότες, τήν βελτίωση τών πυροσβεστικών ύπηρεσιών και τόν καλύτερο φωτισμό τών φραγμάτων ώστε νά γίνεται άσφαλέστερη ή διάβαση μεγάλων πλοίων τό λυκαυγές και τό λυκόφως. Τέλος ή "Επιτροπή ανανέωσε φέτος τόν ηλεκτρονικό έξοπλισμό χειρισμού τών πλοίων και επέφερε βελτιώσεις τού συστήματος έλέγχου, ενώ τό ύδατόφραγμα τού Ειρηνικού διαπλατύνθηκε ώστε νά μπορούν νά περνούν συγχρόνως δύο διασταυρούμενα πλοία.

Ός πρός τή σημερινή τεταμένη κατάσταση μεταξύ τών Κυβερνήσεων ΗΠΑ και Παναμά παρατηρείται ότι άνέκαθεν ή διώρυγα αποτελούσε τό σύμβολο τής συνεργασίας των δύο χωρών. Τώρα όμως ένεπλάκη κι αυτή στή διαμάχη πού άρχισε όταν οί ΗΠΑ άπέτυχαν στήν άρχική τους προσπάθεια νά εκδιώξουν τόν στρατιωτικό ήγέτη τής χώρας στρατηγό Μανουέλ Νοριέγκα. "Όπως είπαμε ήδη οί συνέπειες αυτής τής διαμάχης εκδηλώθηκαν πρωτίστως στίς εργασίες τού Διοικητικού συμβουλίου τής διώρυγος. Τό 9μελές αυτό συμβούλιο ίδρύθηκε μέ τή συνθήκη Τορίγιος — Κάρτερ τό 1977 ή όποία προλείανε τό έδαφος γιά τή μεταβίβαση τής διώρυγος από τίς ΗΠΑ στόν Παναμά. Διά τού συμβουλίου αυτού οί ΗΠΑ άσκοούν τόν έλεγχο τής διώρυγος, ό όποιος τούς έπιτρέπει νά επιβάλουν οικονομικές πιέσεις επί τού Παναμά. Γιά μία μικρή χώρα τό ποσό τών 80 έκατ. δολλαρίων έτησίως είναι σημαντικό, άφού αντιπροσωπεύει τό 1,5% τού άκαθαρίστου έθνικού προϊόντος. "Από τού Μαρτίου ή κυβέρνηση Ρήγκαν πάγωσε τίς πιστώσεις αυτές θέτοντάς τες σέ προθεσμιακό λογαριασμό πού θά άνοίξει μόνο όταν βρεθεί

λύση στά σημερινά προβλήματα. "Ο Παναμάς κατήγγειλε τήν τακτική αυτή ως άδικη και παράνομη κατακράτηση κεφαλαίων πού προέρχονται από τήν διώρυγα.

"Η κατάσταση αυτή, όπως ήταν φυσικό, είχε και τίς επιπτώσεις τής επί τού πολυπληθούς προσωπικού τής διώρυγος πού αποτελείται από 8.000 περίπου υπαλλήλους εκ τών όποιων πλέον τού 80% είναι Παναμέζοι. "Ο Παναμάς παραπονεϊται ότι ενώ γιά τούς "Αμερικανούς υπαλλήλους χορηγούνται έτησίως 40 έκατ. δολλ. γιά διάφορες παροχές (στέγαση, άδειες, εκπαίδευση, ύγειονομική περίθαλψη, συντάξεις) οί Παναμέζοι υπάλληλοι δέν απολαμβάνουν αυτών τών εύεργετημάτων και ενώ τούς γίνονται κρατήσεις κοινωνικής ασφάλισης στερούνται ύγειονομικής φροντίδας και νοσοκομειακής περιθάλψεως. Πάντως ή "Επιτροπή τής διώρυγος προωθεί μεθοδικά τό σχέδιο αύξήσεως τού Παναμέζικου προσωπικού. "Από τό 1979 ό αριθμός τών "Αμερικανών υπαλλήλων περιορίζεται συνεχώς ενώ οί Παναμέζοι προωθούνται σέ πιό ύπεύθυνες θέσεις. Τό 1979 επί συνόλου 7.976 υπαλλήλων τής διώρυγος, οί 2.105 ήταν "Αμερικανοί, οί 350 διαφόρων έθνικοτήτων και οί 5.521 ήταν Παναμέζοι, αντιπροσωπεύοντας τό 62,9% τού συνόλου. Τό 1987 επί συνόλου 7.579 υπαλλήλων οί "Αμερικανοί είναι μόνο 1.169, οί διάφοροι ξένοι 141 και οί Παναμέζοι 6.269, δηλαδή ποσοστό 82,7% τού συνόλου. Χαρακτηριστικό είναι ότι τό 1977 επί συνόλου 200 πιλότων τής διώρυγος μόνον δύο ήταν Παναμέζοι, ενώ σήμερα επί συνόλου 241 οί Παναμέζοι πιλότοι άνέρχονται σέ 54.

Ε.Σ.

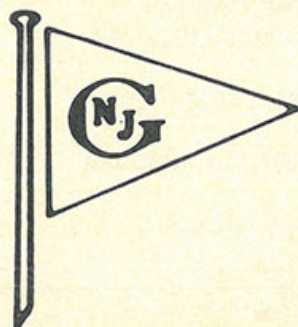
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

Ἡ κίνηση τῶν πλοίων στὸν Σαρωνικὸ καὶ ἐποπτεία τῶν Ἑλληνικῶν Λιμένων

Ὑποβλήθηκε τὸν περασμένο μῆνα στὸ Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ἡ προμελέτη γιὰ τὴν ἱδρυση καὶ ἐγκατάσταση συστήματος VTS γιὰ τὴν κίνηση καὶ ἐποπτεία Ἑλληνικῶν λιμένων καὶ προσβάσεων κυκλοφορίας πλοίων στὸν Σαρωνικὸ.

Τὴν προμελέτη ἐκπόνησε τὸ Ἰνστιτοῦτο Ναυτιλιακῶν Μελετῶν καὶ Ἑρευνῶν (INMEP) μὲ συντονιστὴ τὸν κ. Γιώργο Μαρκογιάννη καὶ περιλαμβάνονται σ' αὐτὴ οἱ προκαταρκτικὲς ἐνέργειες γιὰ τὴ μελέτη κέντρου καὶ κεραίων πού

θά καλύψουν κυρίως τὶς προσβάσεις λιμένων καὶ εἰδικώτερα τοῦ Πειραιᾶ καὶ τοῦ Σαρωνικοῦ Κόλπου.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν ἐν συνεχείᾳ τὰ περιεχόμενα τῆς προμελέτης καὶ τὰ ὑποβληθέντα διαγράμματα, καθὼς πιστεύουν ὅτι ἡ δημιουργία ἐνὸς σύγχρονου συστήματος παρακτῶν σταθμῶν VTS θά πρόσφερε θετικὲς ὑπηρεσίες στὴν ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας καὶ στὴν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ἀνατεθεῖ ἡ λήψη ἀποφάσεων.

4. Φορεῖς:

Προσδιορισμός τῶν φορέων πού ὑπάρχουν καὶ ποιοὶ παράγοντες θά μπορούσαν νὰ ἐπηρεάσουν τὴν ὅλη ὀργάνωση - πρόγραμμα ἐνός VTS καὶ σέ ποιούς τομεῖς. Ἀποτελεσματικότητα τῶν φορέων αὐτῶν.

5. Κανονισμοί:

Τί κανονισμοὶ θαλάσσιας κυκλοφορίας (Ὑπηρεσίας) ὑπάρχουν, ἐντοπισμός σημείων καὶ ἔκταση ἐφαρμογῆς καὶ ἀποτελεσματικότητας τῶν λαμβανο-

Π Ρ Ο Μ Ε Λ Ε Τ Η

Γιὰ τὴν ἱδρυση καὶ ἐγκατάσταση συστήματος VTS

Εἰσαγωγή

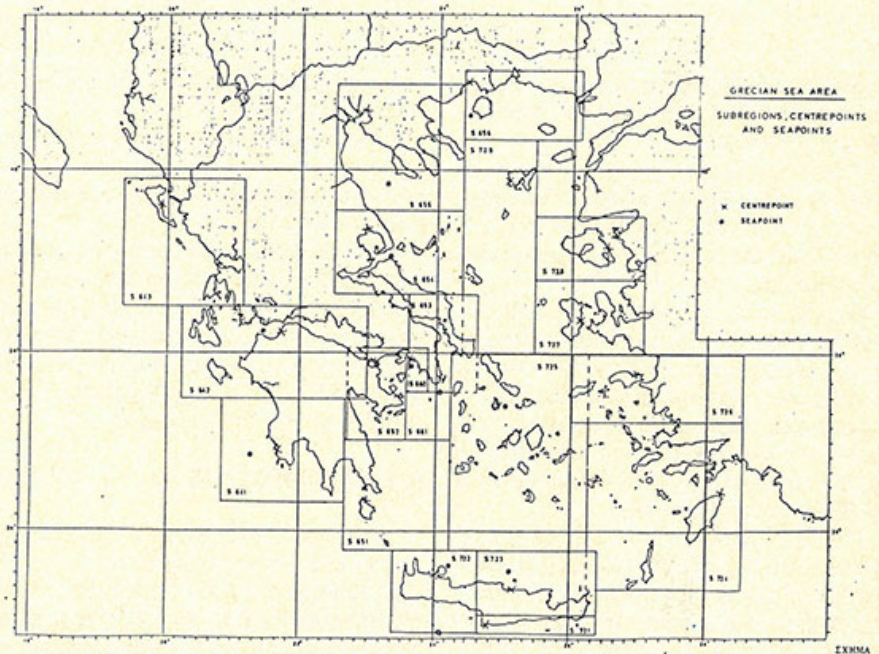
Τὸ Συμβούλιο τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητας τὸν Δεκέμβριο τοῦ 1982 ἐπεσήμανε τὴν ἀνάγκη συντονισμένης δράσης στὸν τομέα τῆς Ἐπιστημονικῆς καὶ Τεχνικῆς ἐρευνας (Cooperation in the field of Scientific and Technical Research — Cost 301).

Ἔτσι ἀρχισε μιά συμφωνία — συνεργασία μεταξὺ τῶν Μελῶν - Κρατῶν τῆς Κοινότητας καὶ τῶν χωρῶν ἐκτός αὐτῆς σέ θέματα ἐπιστημονικῆς καὶ τεχνικῆς ἐρευνας. Τὸ ἔργο περιλάμβανε ἀρκετὰ προγράμματα, ὅπου κάθε ἓνα συντονίζετο ἀπὸ τοὺς «Programme Control — lers - PC» καὶ αὐτοὶ μὲ τὴν σειρά τους ἐλάμβαναν ἐντολές ἀπὸ τὴν Συντονιστικὴ Ἐπιτροπὴ «Community — Cost Cooperation Committee — C.C.C.C.», ὅπου ἐνεργοποιήθηκε τὸν Φεβρουάριο τοῦ 1983.

Τὰ διάφορα προγράμματα ἐπεξεργάζοντο ἀπὸ τὶς ὁμάδες ἐργασίας (EGS) καὶ τὶς πληροφορίες πού συγκεντρώναν τὶς ἀξιοποιούσαν κατάλληλα.

Ὁ πρωταρχικὸς σκοπὸς τοῦ Cost 301, ὅπως ἀποφασίστηκε τὸν Ὀκτώβριο τοῦ 1984, ἦταν: «Ἡ δημιουργία ἐνός καταλλήλου συστήματος παρακτῶν σταθμῶν VTS πού θά προσέφερε ὑπηρεσίες στὴν ἀσφάλεια ναυσιπλοΐας τῶν πλοίων καὶ στὴν ἐλάττωση τῆς θαλάσσιας ρύπανσης στὰ Εὐρωπαϊκὰ χωρικά ὕδατα καὶ γενικά στὴν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος».

Ἡ δὲ βασικὴ ἀρχὴ τοῦ ὅλου προγράμματος τοῦ VTS ἦταν: «Ἐνα σύστημα πληροφόρησης μὲ ἔδρα τὴν ξηρὰ (Shore - Based Information System), ὅπου θά μπορούσε νὰ συγκεντρώνει τὶς ἀπαραίτητες γιὰ τὴν ναυσιπλοΐα πληροφορίες καὶ νὰ τὶς διανέμει στοὺς παραπλέοντες ναυτιλλομένους καὶ σέ ὅλους γενικά τοὺς ἐνδιαφερόμενους ὁργανισμοὺς λιμένος, ναυτικούς πράκτορες, διοίκηση ναυτιλίας».



ΣΧΗΜΑ 1

Τὸ καθεστὼς καὶ τὸ πλαίσιο πού διέπει τὸ VTS ὅπως αὐτὸ καθορίστηκε ἀπὸ τὶς ὁμάδες ἐργασίας λαμβάνοντας ὑπ' ὄψη καὶ τὴν σχετικὴ ἀπόφαση τοῦ ὑπ' ἀριθμ. Α. 578/14-20.11.85 IMO εἶναι:

1. Ἡ θαλάσσια κίνηση στὴν συγκεκριμένη περιοχή:

Εἶδος καὶ κατηγορία πλοίων πού τὴν διαπλέουν. Ὁ σκοπὸς τῶν πλῶν αὐτῶν, ἡ προτεραιότητά των καὶ πὼς ἀντιπροσωπεύονται τὰ συμφέροντά των.

2. Ἀρμόδια Ἀρχή:

Ὁ προσδιορισμός τῆς ἀρχῆς πού εἶναι ἀρμόδια γιὰ τὴν κίνηση τῶν πλοίων καὶ μέχρι ποιοῦ σημείου μποροῦν νὰ ἐπεκταθοῦν οἱ ἀρμοδιότητές της γιὰ τὴν ἐνδεχόμενη ἱδρυση (ἐγκατάσταση) τοῦ VTS.

3. Ἀρμοδιότητες:

Ποιὸς εἶναι ἀρμόδιος καὶ γιατί; Νομικά καὶ πρακτικά ποιὸς εἶναι ὁ κατάλληλος φορέας στὸν ὁποῖο θά μπορούσε νὰ

μένων μέτρων.

7. Συστήματα:

Ἐντοπισμός τῶν συστημάτων πού ὑπάρχουν ἢ πού προβλέπεται νὰ ἱδρυθοῦν γιὰ νὰ φέρουν σέ πέρας τὴν λειτουργία ἐνός VTS.

Ὁ I.M.O. καθόρισε τὸ VTS ὡς ἀκολουθως:

«Τὸ VTS εἶναι μία ὑπηρεσία συντονιζόμενη ἀπὸ τὴν ἀρμόδια ἀρχή, σχεδιασμένη γιὰ τὴν βελτίωση τῆς ἀσφάλειας καὶ τῆς πλέον ἀποτελεσματικότερης κίνησης τῶν πλοίων, καθὼς καὶ γιὰ τὴν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος».

Ἡ δυνατότητα τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς μπορεῖ νὰ ξεκινήσει ἀπὸ μιά ἀπλή πληροφορία (μήνυμα) καὶ νὰ φθάσει (ἐπεκτείνεται) σέ συντονισμό κίνησης πλοίων ἐντός καὶ ἐκτός λιμένων, καθὼς καὶ στὰ λειτουργοῦντα συστήματά της.

Τὸ VTS, γιὰ τοὺς σκοποὺς τῆς Κοινότητας, προβλέπει τὴν ἱδρυση δύο περι-

τες δύο κεραίες σε σημεία που θα δείξει ή καθ' αυτή μελέτη με την χρήση κατάλληλων οργάνων (κινητός σταθμός).

ΤΡΙΤΗ ΦΑΣΗ: Για την κάλυψη ολοκληρώου του Σαρωνικού μέχρι Δυτικές Κυκλάδες θα απαιτηθεί μία επιπρόσθετη κεραία στην περιοχή Σουνίου (επιτηρούμενη).

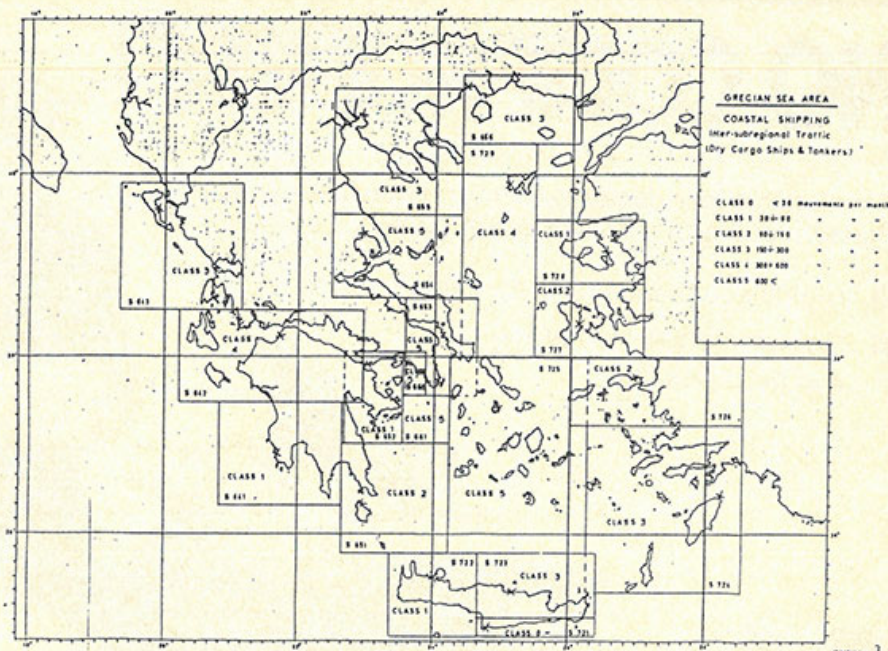
ΤΕΤΑΡΤΗ ΦΑΣΗ: Για να ενταχθεί το εθνικό σύστημα στο Μεσογειακό θα πρέπει να καλυφθεί και ο δεύτερος σε μέγεθος λιμένας, που είναι η Θεσσαλονίκη, με ένα υποκέντρο, το οποίο θα εγκατασταθεί εντός της Λιμενικής Αρχής του ΚΛΘ για την κάλυψη Λιμένος και Θερμαϊκού Κόλπου.

ΠΕΜΠΤΗ ΦΑΣΗ: Ανάπτυξη Συστήματος VTS σε περιφερειακά υποκέντρα (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία), κατά περίπτωση για δυνατότητα ελέγχου των περιοχών και σύνδεση VTS με εμπορικά πλοία, που θα έχουν αναπτύξει το σύστημα.

ΕΚΤΗ ΦΑΣΗ: Έγκατάσταση - ενεργοποίηση και άλλων σταθμών παρατηρήσεων και διασύνδεση του VTS με άλλες υπηρεσίες ή χώρες, που έχουν αναπτύξει παρόμοια Συστήματα για συνεργασία ως ανταλλαγές πληροφοριών για θέματα ναυσιπλοΐας και ελέγχου ρυπάνσεως θαλασσίων περιοχών.

Οι περιοχές που παρουσιάζουν ενδιαφέρον από άποψη ναυσιπλοΐας είναι:

1. Διάυλος Κυθήρων — Αντικυθήρων — Άκρας Δ. Κρήτης (Διάγραμμα S651).
2. Διάυλος Άκρας Δ. Κρήτης — Καρπάθου (Στενό Καρπάθου) — Νήσου Ρόδου (Διάγραμμα S724).
3. Περιοχή Βορείου και Κεντρικού Αιγαίου πελάγους (Διάγραμμα S729 και S725).
4. Περιοχή Σποράδων Νήσων (Διάγραμμα S654).
5. Προσβάσεις Θερμαϊκού Κόλπου



(Διάγραμμα S655).

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Για την οργάνωση και ανάπτυξη του Συστήματος στην ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ εκτιμάται ότι θα απαιτηθεί μία δαπάνη της τάξεως των 120 εκατ. δραχμών περίπου, για προμήθεια του απαραίτητου εξοπλισμού, εγκατάσταση και ενεργοποίηση του Συστήματος VTS.

Είναι κατανοητό ότι για να εξευρεθούν οι χώροι εγκαταστάσεως κεραιών που θα καλύπτουν τις φάσεις, θα πρέπει να γίνει ειδική μελέτη με αυτοκινούμενο Σύστημα VTS, το οποίο, απ' όσο γνωρίζουμε, διατίθεται από τις εταιρίες που διαθέτουν τέτοια Συστήματα.

Επειδή το Σύστημα θα εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό τον ΟΛΠ, Ναυτικούς Πράκτορες κλπ., θα πρέπει να γίνουν οι κατάλληλες ενέργειες για συνχρηματο-

δότηση του Συστήματος και από τον ΟΛΠ.

Επειδή το Σύστημα θα εξυπηρετεί επί 24ώρου βάσεως, το διατιθέμενο προσωπικό θα πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι υπάρχουν ειδικά Σχολεία Έκπαίδευσης. Σε πρώτη φάση κρίνεται σκόπιμη η εκπαίδευση στις Σχολές του ΚΕΣΕΝ.

Επίσης το Π.Ν. έχει αναπτύξει ένα Σύστημα PANTAP, το οποίο με κατάλληλες προσαρμογές δύναται να συνδεθεί με το VTS για κάλυψη όλων των περιοχών, που σήμερα το Π.Ν. καλύπτει χωρίς επιπρόσθετη δαπάνη.

Εφόσον εξευρεθούν τα αναγκαία χρήματα για την μελέτη και την υλοποίηση της ΠΡΩΤΗΣ ΦΑΣΗΣ το ΙΝΜΕΡ μπορεί να την πραγματοποιήσει και να βοηθήσει την ενεργοποίηση του Συστήματος.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 982
TELEX: 21 1066, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX: 41 71 951
CABLES: "NIVAFREIGHTH"



Sole Agents for

MITOHI LINES, K.K. GYO. KAISHA LTD. JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
NIPPON KAISEN K.K.

NO COMPROMISE!

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED

«TRADEWINDS»
190 VAUXHALL Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 8289911
Fax: (01) 8289179
Telex: 895-6714 FRXOS G.



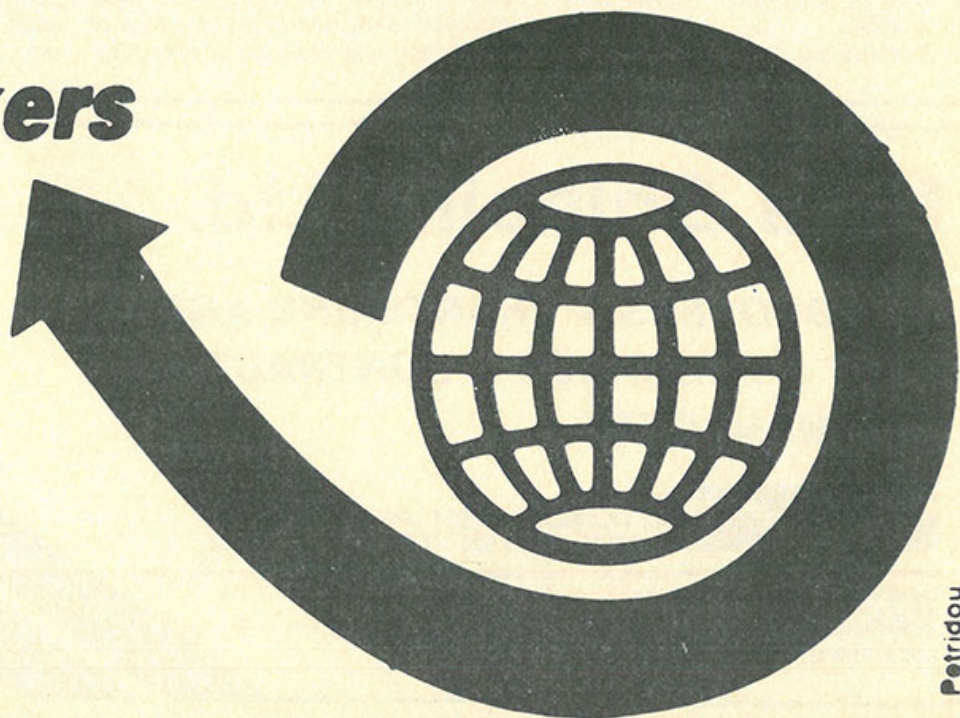
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Δύσκολες ώρες

Μετά τη μικρή ανάκαμψη του 1986, ο βελγικός εμπορικός στόλος υπέστη νέα καθίζηση στο πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους και βρίσκεται τώρα μόνο με 70 πλοία συνολικού τοννάζ 1.931.745 τον. γκρός ή 3.178.562 τον. d.w. Μετά την αιμορραγία των 16 μονάδων που έχασε κατά το 1987, οι στατιστικές της Ναυτιλιακής Διοικήσεως δείχνουν ότι κατά το πρώτο εξάμηνο του 1988 έχασε άλλες πέντε μονάδες 84.479 τον. γκρός ή 176.252 τον. d.w. Τίς απώλειες αυτές δεν μπόρεσε να αναπληρώσει η είσοδος στην ύπηρεσία ενός πετρελαιοφόρου χωρητικότητας 26.113 τον. γκρός που ναυπήγησε για λογαριασμό του τού ναυπηγείου Boelwerf. Οι μόνες άλλες εισαγωγές νέου αίματος αναφέρονται σε ένα δίδυμο σκάφος του ανωτέρω πετρελαιοφόρου και σε δύο υγραεριοφόρα των 32.000 τον. d.w. Μερικές άλλες μονάδες που αποκτήθηκαν στο εξωτερικό αντί 6 δισεκ. βελγ. φράγκων που αποδεσμεύτηκαν από το λογαριασμό των ναυτιλιακών πιστώσεων, ελπίζεται να προστεθούν στο εθνικό νηολόγιο μέχρι τέλους του 1989. Στο μεταξύ η δημιουργία του υποκατάστατου νηολογίου του Μεγάλου Δουκάτου δεν αποκλείεται να επιφέρει και νέα σημαντική διαρροή, χωρίς ωστόσο να προκαλέσει μείωση του συνολικού υπό τόν έλεγχο βελγικών συμφερόντων τοννάζ.

Τά πέντε πλοία που διεγράφησαν το πρώτο εξάμηνο του 1988 πουλήθηκαν σε σημαίες ελεύθερου νηολογίου, όπως η Λιβερία, οι Βερμούδες και ο Παναμάς και κατά πάσα πιθανότητα υποκρύπτουν μεταφορές

σε θυγατρικές εταιρίες. Έξάλλου ο υπό εθνική σημαία στόλος του μεγαλύτερου εφοπλιστού της χώρας μειώθηκε σε 15 μονάδες 656.726 τον. γκρός (1.006.693 τον. d.w.), ενώ ο ελεγχόμενος μέσω ξένων θυγατρικών εταιριών στόλος έφθασε τα 17 σκάφη 686.540 τον. γκρός (1.198.357 τον. d.w.). Έτσι το ισόζυγιο αποβαίνει συνεχώς δυσμενέστερο για τη βελγική σημαία της οποίας οι δυσκολίες αποτελούν την εικόνα όλων των παραδοσιακών ευρωπαϊκών νηολογίων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Παραγγελίες μέχρι το 1990

Τό σύνολο των παραγγελιών που εξασφάλισαν τού ναυπηγεία Union Naval de Levante ανέρχεται σε 19.500 έκατ. πεσετών. Με τις παραγγελίες αυτές τού ναυπηγείου εξασφαλίστηκε τήν απασχόληση τού προσωπικού του μέχρι τόν Μάρτιο τού 1990.

Ειδικότερα, στίς εγκαταστάσεις του της Βαλέντίας έχει ήδη υπό κατασκευή δύο πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων και ένα κρουαζιερόπλοιο. Στίς ίδιες εγκαταστάσεις έχει υπό μετασκευή ένα επιβατηγό πλοίο σε κρουαζιερόπλοιο και θά αρχίσει προσεχώς τή ναυπήγηση ενός άλλου κρουαζιερόπλοιου που προβλέπεται να τελειώσει τόν Μάρτιο τού 1990. Υπολογίζει ακόμα να επιτύχει τή ναυπήγηση δύο ακόμα πλοίων μέχρι τέλους τού έτους, ενώ διαπραγματεύεται τή ναυπήγηση τριών ακόμα πλοίων.

Η διεύθυνση των ναυπηγείων αναμένει τήν έγκριση της Ναυτιλιακής Διοικήσεως για τή μείωση τού εργατικού του δυναμικού, δεδομένου ότι οι ζημιές του έφθασαν περί τα 359 έκατ. πεσετών.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ο λιμένας τού Λονδίνου

Η Λιμενική Αρχή τού Λονδίνου προκήρυξε δύο διαγωνισμούς για τή ναυπήγηση δύο σκαφών παραδοτέων τό 1989, τό ένα για τήν ύπηρεσία τού λιμένος και τό άλλο για τήν υδρογραφική ύπηρεσία.

Τό πρώτο σκάφος είναι ποτάμια περιπολική άκτοφυλακίδα μήκους 12 μ. και ταχύτητος 16 κόμβων. Θά χρησιμοποιηθεί κυρίως στό άνω τμήμα τού Τάμεση μεταξύ Teddington και Tower Pier, για επιθεώρηση των ναυπηγείων, για έλεγχο τής ποτάμιας κινήσεως, για τήν άστυνόμευση τής περιοχής και για παροχή βοήθειας σε περίπτωση ατυχημάτων. Είναι τό τρίτο σκάφος τού είδους αυτού και κατέστη άπαραίτητο λόγω τής αύξησεως τής κινήσεως των ψυχαγωγικών σκαφών στον Τάμεση.

Τό δεύτερο θά είναι υδρογραφικό σκάφος 26 μ. και ταχύτητος 22 κόμβων. Θά έχει τήν έδρα του στο Gravesend για τίς συνήθεις εργασίες στο κάτω μέρος τού Τάμεση και τίς έκβολές του και θά είναι εφοδιασμένο με ειδικό υδρογραφικό εξοπλισμό και ήχοβολιστικά μηχανήματα.

Συγχώνευση στόλων

Οι εταιρίες Blue Star και Overseas Freezer που διαχειρίζονται πλοία - ψυγεία πρόκειται να συγχωνεύσουν τούς στόλους τους σε έναν που θά περιλαμβάνει 25 πλοία. Έδρα τής νέας εταιρίας που θά έχει τίτλο Star Reefers θά είναι τό Λονδίνο και η εταιρία θά αρχίσει εργασίες από 1ης Ιανουαρίου 1989. Τά πλοία της έχουν χωρητικότητα 340.000 έως 610.000 κυβικών ποδών και είναι σχεδιασμένα για τήν μεταφορά φορτίων κυρίως σε παλλέτες. Σύμφωνα με τίς δύο μητρικές εταιρίες δεν πρόκειται να γίνει καμμία αλλαγή στίς δραστηριότητες τής νέας εταιρίας, αλλαγή νηολογίου στα πλοία της ή μειώσεις των απασχολουμένων προσωπικού.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Σύγκρουση συμφερόντων

Οι ναυτιλιακές εταιρίες τής χώρας βρίσκονται σε διαμάχη μεταξύ τους για τό ποιά από όλες θά έχει τήν προτεραιότητα στήν



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

καθιέρωση της κατ' ευθείαν γραμμής μεταξύ Κίνας και Ν. Κορέας.

Οι Κορεάτες εφοπλιστές που έχουν τις γραμμές της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Ιαπωνίας — Κορέας διεκδικούν την προτεραιότητα στο άνοιγμα της καινούργιας γραμμής με τη φόρμουλα μιάς μικτής επιχειρήσεως. Έξάλλου οι εταιρίες Dongnam και Heung που έχουν τις γραμμές στη Νοτιοανατολική Ασία ισχυρίζονται ότι η Κίνα εμπίπτει γεωγραφικώς μέσα στη δική τους ζώνη. Τέλος οι εταιρίες που εξυπηρετούν τις γραμμές Κορέας — Ιαπωνίας υποστηρίζουν ότι η νέα γραμμή τους ανήκει δικαιωματικά δεδομένου ότι η κατ' ευθείαν σύνδεση με την Κίνα εμπίπτει στον τομέα της αεροπορίας και τους παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας μιάς τριγωνικής γραμμής συνδεδεσας την Κίνα, την Κορέα και την Ιαπωνία.

Πάντως οι ποντοπόρες ναυτικές εταιρίες επιμένουν ότι είναι οι μόνες που διαθέτουν τα αναγκαία κεφάλαια και την αναγκαία συναγωνιστικότητα για μία τέτοια γραμμή ή όποια για πολλά χρόνια δεν πρόκειται να είναι αποδοτική. Γι' αυτό και σκέπτονται να δημιουργήσουν τη νέα γραμμή σε συνδυασμό με τις συνδέσεις με τις γραμμές Εύρωπης και ΗΠΑ.

Η Διοίκηση Ναυτιλίας και Λιμένων της χώρας πρόκειται να ζητήσει από τους εφοπλιστές να σταματήσουν τη διένεξη και να περιμένουν τη γνώμη του Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Συμβουλίου Κορέας — Κίνας το οποίο ιδρύθηκε πρόσφατα.

Θά είναι εξοπλισμένη με δύο γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 10 και 15 τόννων θά μεταφερθεί στο Μοντεβιδέο πάνω σε δύο ήμι-βυθιζόμενες φορτηγίδες και αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία τον Νοέμβριο.

Η Tsakos Industrias Navales διαθέτει τώρα νέες εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευών με εργαστήριο - μηχανουργείο, προβλήτα επισκευών και πλωτή δεξαμενή συνδεδεμένη με την προβλήτα επισκευών, ενώ συνεχίζεται η έκσκαφή της περιοχής ώστε η πρόσβαση των πλοίων στα ναυπηγεία να είναι εύχερη.

Από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα του ναυπηγείου είναι το ύψλο επίπεδο ικανοτήτων του εργατικού προσωπικού που αντικατοπτρίζεται στην εξαιρετική ποιότητα των εργασιών καθώς και η ειδική τριετής συμφωνία με τους εργαζόμενους που απαγορεύει κάθε διακοπή των εργασιών επί των πλοίων λόγω απεργίας.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Η Viking Line

Η Βίκινγκ Λάιν που αποτελεί την μεγαλύτερη εταιρία επιβατικών μεταφορών μεταξύ Φινλανδίας και Σουηδίας κερδίζει συνεχώς έδαφος έναντι των άλλων ανταγωνιστών της.

Τό συγκρότημα της Βίκινγκ Λάιν που συνένωσε επί ίσοις όροις την Φινλανδική εφοπλιστική εταιρία SF-Line και τη Σουηδική εταιρία Slite διαθέτει σήμερα οκτώ επιβατηγά πλοία σε πέντε διαφορετικές γραμμές μεταξύ Φινλανδίας και Σουηδίας. Στο σύνολο των επιβατών το ποσοστό της Βίκινγκ Λάιν καλύπτει το 48%, στη δε γραμμή Έλσίνκι Στοκχόλμης φθάνει το 57%. Τα δύο γιγαντιαία πλοία της τ. Μαριέλα και τ. Ολύμπια, των 37.800 τόν. γκρό, μετέφεραν 522.615 επιβάτες από την 1 Ιανουαρίου μέχρι τις 30 Ιουνίου, στη γραμμή Έλσίνκι — Στοκχόλμη. Στις υπόλοιπες γραμμές που

συνδέουν τους λιμένες Turku — Naantali — Stockholm — Kappelskar μέσω των νήσων Åland, η Βίκινγκ μετέφερε στο ίδιο διάστημα άνω του ενός εκατομ. επιβάτες. Μεταξύ των πιστών πελατών της είναι και οι συμμετέχοντες στα συνέδρια που πραγματοποιούνται επί των πλοίων κυρίως της γραμμής Έλσίνκι — Στοκχόλμη, όπου από το τέλος του 1989 θά δρομολογήσει και τρίτο, ακόμα μεγαλύτερο πλοίο. Πρόκειται για σκάφος 44.000 τόν. γκρό που βρίσκεται υπό ναυπήγηση στα ναυπηγεία της Βαρσάλα. Έξάλλου για την ανανέωση του στόλου της αναμένει να παραλάβει τέσσερα ακόμα πλοία των 36.000 τόν. γκρό, το πρώτο από τα οποία πρόκειται να δρομολογηθεί εντός του 1988.

Μηχανές VASA για όχηματαγωγό

Τό νέο όχηματαγωγό μεταφοράς σιδηροδρομικών οχημάτων «Railship III» που ναυπηγείται για λογαριασμό Γερμανών εφοπλιστών, θά εξοπλισθεί με μηχανές Wartsila Vasa 46. Τό πλοίο που ναυπηγείται στο Μπρέμερхаβεν πρόκειται να δρομολογηθεί στη γραμμή μεταξύ Φινλανδίας και Δυτικής Γερμανίας.

Δύο κύριες μηχανές τύπου VASA 46 των 9 κυλίνδρων θά τοποθετηθούν στο σκάφος παρέχοντας ισχύ 8.145 KW στις 450 στροφές/λεπτό. Οι μηχανές αυτές θά κατασκευασθούν στις νέες εγκαταστάσεις της Wartsila στο Τούρκου της Φινλανδίας και θά παραδοθούν στο ναυπηγείο τον Ιούνιο του 1989.

Επίσης τό πλοίο θά εξοπλισθεί με δύο τετρακύλινδρες μηχανές VASA 32 για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ισχύος 3.240 KW και με μία ηλεκτρογεννήτρια VASA 4R22 για την παροχή ρεύματος ανάγκης. Ακόμα στο συμβόλαιο περιλαμβάνεται η τοποθέτηση του εξελεγμένου ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου της μηχανής που έχει αναπτύξει η εταιρία για τόν συνεχή έλεγχο της απόδοσης της μηχανής και την εγκαίρη πρόγνωση βλαβών.

ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ

Τά ναυπηγεία Τσάκου

Συνεχίζεται η ανάπτυξη της επιτυχημένης επικοινωνιακής εταιρίας με την αγορά νέας πλωτής δεξαμενής ανυψωτικής ικανότητας 20.000 τόν. και όλικου μήκους 200 μ. και πλάτους 33 μ. Η πλωτή δεξαμενή που



* ADDRESS:
* 153 - 157 GALE STREET
* OR P.O. BOX 475
* DURMAN - 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

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Διεθνείς Σύνοδοι

Από 24-28 'Οκτωβρίου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο η 56η σύνοδος της 'Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ κατά την οποία θα εξετασθούν οι βρετανικές προτάσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των όχηματων πλοίων, ενώ με άφορμή το περιστατικό του «Σίτυ όφ Πόρος» θα εξετασεί η σκοπιμότητα επέκτασης των μέτρων που λαμβάνονται για την πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών και πληρωμάτων πλοίων διεθνών πλοίων και σε πλοία άλλων κατηγοριών.

Επίσης στο Λονδίνο, θα πραγματοποιηθούν από 31 'Οκτωβρίου έως 11 Νοεμβρίου οι διεθνείς διασκέψεις:

- Για την υιοθέτηση πρωτοκόλλων της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (1974) και της διεθνούς σύμβασης γραμμών φόρτωσης (1966) με τα οποία θα γίνουν οι απαραίτητες τροποποιήσεις για την εισαγωγή του 'Εναρμονισμένου Συστήματος 'Επιθεωρήσεων και Πιστοποιητικών.

Με το σύστημα αυτό θα εναρμονισθούν οι διατάξεις για τις επιθεωρήσεις των πλοίων, την έκδοση, παράταση και ανανέωση των προβλεπόμενων πιστοποιητικών.

- Για την υιοθέτηση τροποποιήσεων με τις οποίες θα γίνει η εισαγωγή του παγκόσμιου ναυτιλιακού συστήματος κινδύνου και ασφάλειας, το οποίο, ως γνωστόν, θα βασίζεται σε αυτοματοποιημένες δορυφορικές και επίγειες επικοινωνίες.

Εξάλλου από 16-17 Νοεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στη Ρώμη η 13η συνάντηση της 'Επιτροπής του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια. Η συνάντηση θα ασχοληθεί με την σκοπιμότητα επέκτασης του πεδίου ελέγχου των πλοίων σε θέματα προστασίας και υγιεινής των πληρωμάτων, που ρυθμίζονται από συμβάσεις της Διεθνούς Οργάνωσης 'Εργασίας και με τη διεύρυνση συνεργασίας με άλλες χώρες.

- Πραγματοποιούνται στο Λονδίνο, από 17-21 'Οκτωβρίου, οι σύνοδοι της 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής του Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή και της συνέλευσης αυτού.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Οκτωβρίου εξήχθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Κάπταιν Τζών Λ.», μπάλκερ, πρώην «Fort Resolution» υπό αγγλική σημαία, 36.284 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1982, πού ανήκει στην εταιρία «Elmotos Inc.» (Κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Κάπταιν Τζώρτζ Λ.», μπάλκερ, πρώην «Stena Africa» υπό αγγλική σημαία, 36.341

τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1982, πού ανήκει στην εταιρία «Elsesgo Inc.» (Κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Πάνορμος», μπάλκερ, πρώην «Πάραλος» υπό κυπριακή σημαία, 10.104 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, πού ανήκει στην εταιρία «Liberian Transatlantic Corporation» ('Ανδριακή Ναυτική 'Εταιρία ΕΠΕ).

Αγοραπωλησίες

Σε συμφέροντα 'Απω Ανατολής επωλήθη το υπό ελληνική σημαία φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Πύρρος» 22.670 τόν. d.w., 14.072 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 6,3 εκατ. δολларίων.

— Σε 'Ελληνες περιήλθε το μπάλκερ κάρριερ «Southgate» 35.295 τόν. d.w., 19.256 τόν. γκρό, νοτιοκορεατικής ναυπηγήσεως 1980, έναντι τιμής περί των 11,2 εκατ. δολларίων.

— Νορβηγοί είναι οι αγοραστές του μεγάλου μπάλκερ κάρριερ «Ειρήνη» 129.390 τόν. d.w., 69.910 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 12 εκατ. δολларίων.

— Σε 'Ελληνες περιήλθε το φορτηγό τύπου φρήντομ «Marbonita» 16.055 τόν. d.w., 10.976 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 3 εκατομ. δολларίων.

— Επίσης 'Ελληνες αγόρασαν το φορτηγό τύπου φρήντομ «Gundulic» 16.158 τόν. d.w., 9.907 τόν. γκρό, ισπανικής ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατ. δολларίων.

— Σε Νορβηγικά συμφέροντα επωλήθησαν en block τα αδελφά ελληνικά μπάλκερ κάρριερ «Τζών Γ.», «Παρακοπή» και «Θεόφιλος Ι. Βάτης» 27.470 τόν. d.w., 16.380 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι συνολικής τιμής 24,8 εκατ. δολларίων.

— Σε ελληνικά συμφέροντα φέρεται πω-

ληθέν το δεξαμενόπλοιο «Gigi L» 20.660 τόν. d.w. 12.079 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1965 υπό εμπιστευτικούς δρους.

— Σε 'Ελληνες επίσης περιήλθε το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Sea Song» 357.023 τόν. d.w., 178.808 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 29,5 εκατ. δολларίων.

— 'Ελληνες είναι οι αγοραστές του μικρού φορτηγού «Karen Silvana» 1.160 τόν. d.w. 499 τόν. γκρό, δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως 1965, έναντι ποσού 325.000 δολларίων.

— Σε Νορβηγικά συμφέροντα επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκερ κάρριερ «'Ολύμπικ Λίμπερτ» 27.540 τόν. d.w., 14.644 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 7,7 εκατ. δολларίων.

— Σε 'Ελληνες πού δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία περιήλθε το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Reunion» 226.953 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής 11,5 εκατ. δολларίων με παράδοση newclassed στη Σιγκαπούρη.

— Σε 'Ελληνες τέλος περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Newton Princess» 104.652 τόν. d.w. σουηδικής κατασκευής 1967, έναντι τιμής περί των 5 εκατομ. δολларίων.

Σύνοδος για την ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου

Από 18-20 'Οκτωβρίου, θα πραγματοποιηθεί στις Βρυξέλλες, σύσκεψη της ομάδας εργασίας για την ασφάλιση των πλοίων κατά κινδύνου πολέμου.

Από πλευράς 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας θα μετάρχει στη σύσκεψη ο πλοίαρχος Κ. Βασ. Παπαγιάννης.

Η BIMCO και το λαθρεμπόριο ναρκωτικών

Η BIMCO προσφέρει την συνδρομή του στις προσπάθειες της 'Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής να πατάξει το λαθρεμπόριο ναρκωτικών μέσω των πλοίων που καταπλέουν σε λιμάνια των ΗΠΑ. Μέχρι τώρα πάνω από 150 πλοιοκτύτες πού αντιπροσωπεύουν 37 εκατ. τόν. d.w. έχουν εξουσιοδοτήσει την BIMCO να συνεργαστεί με την 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή.

Η Συμφωνία Πρωτοβουλίας για τους Θαλάσσιους Μεταφορείς προσφέρει κάποια προστασία κατά της κράτησης του πλοίου εάν έχουν εφαρμοσθεί τα μέτρα εναντίον της διακίνησης ναρκωτικών πού ζητά η 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή και οι τελωνειακές υπη-

TAX FREE CARS DOUCAR



Καινούργια αυτοκίνητα σε στόκ. Διά δρους προβλέπει ο Νόμος.
'Υπεύθυνη παράδοση σε μία εβδομάδα. Χαμηλό κόστος Μεταφοράς
μέχρι 12.000 B.F.

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

Τό Σεμινάριο της Ναυτιλιακής Λέσχης γιά την Οικονομία και τις Ναυτιλιακές Χρηματοδοτήσεις

Με συντονιστή τον πρόεδρο της 'Ιντερ-τάνκο κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη και τη συμμετοχή γνωστών προσωπικοτήτων της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά, στις αρχές Νοεμβρίου, το διήμερο Σεμινάριο γιά τη Παγκόσμια Οικονομία και τις Ναυτιλιακές Χρηματοδοτήσεις που οργανώνει γιά έκτη συνεχή χρονιά η Ναυτιλιακή Λέσχη σε συνεργασία με το International Centre for Shipping, Trade and Finance του City University Business School, του Λονδίνου.

Μεταξύ των ομιλητών στο φετινό σεμινάριο περιλαμβάνονται οι κ.κ. Andrew Carpenter, διευθυντής της εταιρίας «Drewry Shipping Consultants» Jack Devanney, πρόεδρος της νορβηγικής εταιρίας «Leif Hoegh», Yoran Kinberg, διευθυντής ειδικών επενδύσεων της Τράπεζας Chase Manhattan, Boris

Nachamkin, διευθυντής της Τράπεζας Bankers Trust, Λονδίνου, J. Dymock, διευθυντής ναυτιλιακών δανείων της Hambros Bank, Λονδίνου και ο καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος και ο κ. Στέλιος Χατζηϊωάννου του International Centre for Shipping, Trade and Finance.

Οι παραπάνω ομιλητές θα διαπραγματευθούν θέματα που αφορούν τις εξελίξεις του παγκόσμιου εμπορίου σε συνάρτηση με τις θαλάσσιες μεταφορές, τις προοπτικές της αγοράς των ξηρών και υγρών φορτίων, τις επιπτώσεις της πολιτικής επενδύσεων των εταιριών πετρελαίου στους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων, τις επιπτώσεις από τη μείωση των τιμών των καυσίμων και φυσικά τις τάσεις που επικρατούν διεθνώς στις χρηματοδοτήσεις προς τη Ναυτιλία.

ρεσίες των ΗΠΑ από τον πλοίαρχο και τό πλήρωμα του πλοίου, καθώς και από το διοικητικό προσωπικό, τούς επιθεωρητές, εργαζόμενους και πράκτορες της εταιρίας.

Ναυτιλιακές οδηγίες του IMO

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών κοινοποίησε στα μέλη της τις υπ' αριθ. Α. 619 (15) και Α. 620 (15) αποφάσεις του IMO σχετικά με τη χρήση πλοηγικών υπηρεσιών στις περιοχές Torres Strait και Great Barrier Reef και τη ναυσιπλοία στην είσοδο της Βαλτικής, προς ενημέρωση των πλοιαρχών των υπό τη διαχειριστή τους πλοίων.

Η ναυσιπλοία στη Μάγχη

Με απόφαση του IMO και γιά την αποφυγή της μόλυνσης του θαλασσίου περιβάλλον-

τος σε περιοχές σημαντικές γιά τον πλασισμό θαλασσίων πτηνών κοντά στο φάρο Smalls και την νήσο Grassholme, συνιστάται στα δεξαμενόπλοια, ύγραριοφόρα και δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων που μεταφέρουν επιβλαβή υγρά και όλα τα σκάφη άνω των 500 τον. γκρός νά αποφεύγουν την περιοχή που περικλείεται από τα σημεία:

- (1) 51 44 50 N, 5 40 25 W
- (2) 51 44 50 N, 5 27 50 W
- (3) 51 42 50 N, 5 27 50 W
- (4) 51 41 50 N, 5 33 25 W
- (5) 51 42 20 N, 5 41 30 W

Η ναυσιπλοία στο Ροστόκ

Η πρεσβεία της Ελλάδος στο Βερολίνο γνωστοποίησε στο Υπουργείο Έμπορικης

Ναυτιλίας ότι στο λιμάνι Ροστόκ της Βαλτικής ιδρύθηκε σταθμός έκτοξευσης από τον οποίο θα έκτοξεύονται μετεωρολογικοί πυραύλοι. Απαγόρευση της ναυσιπλοίας θα ισχύει από 18 Οκτωβρίου 1988 έως 17 Οκτωβρίου 1989 κατά τις ημέρες Τρίτη, Τετάρτη και Παρασκευή και ώρες 13.45 - 14.45.

Παρατάθηκε η θητεία της διοική- σεως του ΟΛΠ

Με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, ύστερα από εισήγηση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, ανανεώθηκε γιά ένα έτος η θητεία του προέδρου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς κ. Γεώργ. Πρασιανό και του γεν. διευθυντή του Οργανισμού κ. Γεώργιο Κλαυδιανό.

Υπολιμεναρχείο στην Πάτμο

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του YEN προωθείται Προεδρικό Διάταγμα γιά την μετάταξη του λιμενικού σταθμού Πάτμου σε υπολιμεναρχείο.

Ημερίδα ραδιοεπικοινωνιών στο YEN

Στις 18 Νοεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στην αίθουσα τελών του YEN ημερίδα με κεντρικό θέμα τις ναυτικές ραδιοεπικοινωνίες και τις εξελίξεις και τις προοπτικές στον τομέα αυτό, που διοργανώνει το Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας.

Παράταση προθεσμιών γιά τους υποψηφίους

Παρατάθηκε μέχρι τις 21 Οκτωβρίου η προθεσμία κατάθεσης των δικαιολογητικών των υποψηφίων σπουδαστών γιά τις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού. Επίσης παρατάθηκε μέχρι τις 18 Οκτωβρίου η προθεσμία γιά τις ιατρικές εξετάσεις των υποψηφίων.

Η προστασία του Σαρωνικού από τη ρύπανση

Γιά την αποτελεσματικότερη προστασία των άκτων και της θάλασσας του Σαρωνικού από την ρύπανση συγκροτήθηκε ειδική ομάδα η οποία θα στελεχωθεί από άνδρες της Μονάδας πολλαπλής χρησιμότητας του Λιμενικού Σώματος και από εμπειρους σε θέματα αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης άνδρες του λιμεναρχείου Πειραιώς. Η ομάδα θα είναι συνεχώς σε άμεση ετοιμότητα και θα επέμβαίνει στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού γιά την αντιμετώπιση σοβαρών περιστατικών ρύπανσης. Ήδη η ομάδα εφοδιάσθηκε με ένα σκάφος άπορρύπανσης τύπου «Sea Truck».

Τοποθετήσεις λιμενικών

Με απόφαση του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου τοποθετήθηκαν:

- Στη Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας ο πλοίαρχος Κων. Χαροφύλης στο Τμήμα Απογραφής Ναυτικών και Στελέχωσης Πλοίων, ο αντιπλοίαρχος Άποσ. Λίλης, στο Τμήμα Πειθαρχικού Έλέγχου Ναυτικών και οι πλωτάρχες Ραφ. Πολυδώρου στο Τμήμα Ναυτεργατικών Σχέσεων - Συνδικαλισμού. Επίσης στη Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας τοποθετήθηκαν ο πλωτάρχης Χρ. Δελημιχάλης, οι υποπλοίαρχοι Γ. Καναβός, Παν. Έξαρχόπουλος, Άργ. Τσούρας και Σπ. Κρέπης, οι ανθυποπλοίαρχοι Άν. Κοτλίδας και οι σημαιοφόροι Άθ. Κωστόπουλος και Νικ.



*γιά ναυτικούς
και ομογενείς*

ρ.ν.β.α. AUTOTRANSIT p.k.

*κλείνετε το
αυτοκίνητο σας πριν τον
ερχομο σας στην πατρίδα!*

TAX FREE CARS

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

Γραφεία Πειραιώς:
Capt. NICOLAOS DOULAKIS

LANGHE ZAVEL STRAAT 75-77 Γούναρη 2, 6ος όρ Τηλ. 4173932, 4129034
2008 ANTWERPEN BELGIUM τηλ. οικίας: 5739724, 5723336
PHONE: 0032-3/271.10.30, 235.84.72 telex: 213981 GIAS GR.

ΤΑ ΝΕΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΤΗΣ HELMERA

Βοντάρ.

- Στο Κέντρο Έκπαίδευσης «Κανελλόπουλος» ο αντιπλοίαρχος Βασ. Παπουτσίδης, ως Διευθυντής Σπουδών της Σχολής Δοκίμων Υπαξιωματικών.

- Στο Τμήμα Διοίκησης - Οργάνωσης Προσωπικού ο αντιπλοίαρχος Βασ. Σπυρόπουλος.

- Στη Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών ο πλωτάρχης Περ. Κατσίνης, ως υποδιευθυντής.

- Στο λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης ο υποπλοίαρχος Ίωάν. Τσούπρας και στο λιμεναρχείο Καβάλας ο υποπλοίαρχος Άνδρ. Δροσάκης.

Έξ άλλου με διαταγή του Άρχηγου του Λιμενικού Σώματος Αντιναυάρχου Χρ. Ντούνη τοποθετήθηκαν οι πλοίαρχοι Εύαγ. Γρηγοράκος στο ΓΕΕΘΑ και Γεώργ. Λάμπρου στο Τμήμα Προγραμματισμού και Υποδομής Λιμένων του ΥΕΝ.

Περισυλλογή φυγάδων

Τό ελληνικό φορτηγό «Κύθνος» περιελάμβανε κοντά στις Δανικές ακτές, δύο ανατολικογερμανούς φυγάδες που επέβαιναν σε σωσίβια λέμβο και τους αποβίβασε στο λιμάνι Σπόντσμπενγκ της Δανίας.

Η Έλληνική Επιτροπή του Βρετανικού Νηογνώμονα

Στις 14 Σεπτεμβρίου, πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά, η σύνοδος της Έλληνικής Επιτροπής του Αλλοῦδς Ρέτζιστερ κατά την οποία επανεξελέγη ως πρόεδρος της για μία νέα διετή περίοδο ο κ. Στ. Γουρδομιάλης.

Στη θέση του αντιπροέδρου της επιτροπής εξελέγη ο κ. Γιώργος Δρακόπουλος ενώ παραιτήθηκε από μέλος της ο κ. Αχιλλέας Χαλκούσης ο οποίος συμμετείχε σ' αυτή επί σειρά ετών.

Συνέλευση των αποστράτων αξιωματικών Λ.Σ.

Συνεκλήθη για την ερχόμενη Κυριακή 23 Οκτωβρίου η πρώτη γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Αποστράτων Αξιωματικών Λ.Σ.

Η Συνέλευση θα πραγματοποιηθεί στις 10.00 π.μ., σε αίθουσα του ξενοδοχείου «Blue Sea» (Θεμιστοκλέους 49-51, Καλαμάκι) σε περίπτωση δε μη επιτεύξεως άπαρτίας θα επαναληφθεί χωρίς νέα ειδοποίηση των μελών, την άμέσως επόμενη Κυριακή, 30 Οκτωβρίου, στον ίδιο τόπο και με τα ίδια θέματα ημερήσιας διάταξης.



Την Τετάρτη 5 Οκτωβρίου η HELMEPA παρουσίασε το νέο της ετήσιο πρόγραμμα Ναυτικής Ένημέρωσης, που άρχισε στις 12 Οκτωβρίου 1988 και λήγει τον Ιούνιο 1989.

Η παρουσίαση πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά πάνω στο πλοίο - μέλος «World Renaissance» που ευγενικά διατέθηκε από την εταιρία μέλος της HELMEPA, «Ηπειρωτική Ατμοπλοία».

Για έκτη συνεχής χρονιά η HELMEPA προσφέρει στους Έλληνες ναυτικούς και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων - μελών ειδική ενημέρωση για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την ασφάλεια της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα. Έμφαση δίνεται στη σχέση του ανθρώπινου παράγοντα στα πλοία και της προστασίας της θάλασσας. Καθοριστική είναι η συμβολή της θεμελιωτικής δέσμευσης των Έλλήνων ναυτικών.

Μεταξύ Οκτωβρίου του 1983 και Ιουνίου 1988 πραγματοποιήθηκαν πέντε σεμιναριακοί κύκλοι με σύνολο 183 σεμιναρίων, τα οποία παρακολούθησαν συνολικά 3.325 Έλληνες αξιωματικοί του Ε.Ν., στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αξιωματικοί του Λ.Σ. και του Π.Ν.

Τα θέματα της νέας εκπαιδευτικής περιόδου καλύπτονται σε 60 ημέρες από 40 σεμινάρια. Από αυτά τα 20 απευθύνονται στους Αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής όλων

των τύπων πλοίων. Τα υπόλοιπα είναι εξειδικευμένα για αξιωματικούς γέφυρας, μηχανής, αξιωματικούς πετρελαιοφόρων και επιβατικών πλοίων.

Τό όπτικοακουστικό υλικό που υποστηρίζει την παρουσίαση των θεμάτων είναι, όπως πάντα, έγκριμένο από τον Ι.Μ.Ο. και σε όρισμένες περιπτώσεις προϊόν συμπαραγωγής της HELMEPA με άλλους οργανισμούς.

Η HELMEPA ευχαρίστησε κατά τη παρουσίαση τό ΥΕΝ και τό Λ.Σ. καθώς και εταιρικά μέλη της HELMEPA που έχουν παραχωρήσει ευγενικά τις γνώσεις και τόν χρόνο διαπρεπών στελεχών τους για την παρουσίαση των θεμάτων των σεμιναρίων.

Οι έμπειρες των Αξιωματικών που παρακολούθησαν τα σεμινάρια μαζί με τη μελέτη των γνωστών ναυτικών ατυχημάτων και των Διεθνών Συμβάσεων MARPOL και SOLAS οδήγησαν στη δομή του προγράμματος της νέας περιόδου Οκτωβρίου 1988 - Ιουνίου 1989.

Κεντρικός στόχος του νέου προγράμματος είναι η παρουσίαση στους συμμετέχοντες του προβλήματος «θαλάσσια ρύπανση» και των απαιτούμενων ενεργειών για την προστασία των θαλασσών μέσω της σωστής λειτουργίας των πλοίων.

Επειδή ισχύουν ειδικές απαιτήσεις για κάθε τύπο πλοίου καθώς και για Αξιωματι-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR



Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών σε συνεργασία με τις Customs Authorities των ΗΠΑ διοργάνωσε σεμινάρια με θέμα "U.S. Customs Authorities Anti-drug training seminars", στα γραφεία της στις 27, 28 και 29 Σεπτεμβρίου. Στη φωτογραφία άποψη των σεμιναρίων που παρακολούθησαν πολλοί πλοιοκτήτες, αρχιπλοίαρχοι ναυτιλιακών γραφείων καθώς και εκπρόσωποι του YEN, της Helmepe, της Ένωσης Έφοπλιστών Έπιβατηγών πλοίων, της ΠΕΠΕΝ και της Ένωσης Αρχιπλοίαρχων.

Ομιλητές των σεμιναρίων ήταν οι κ.κ. Δ. Kahne, Training Director, M. Freitas, Supervising Inspector και A. Acosta, Supervisor. Το συνέδριο προλόγησε ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομιάλης.

Κατά την διάρκεια των σεμιναρίων έγινε πρακτική επίδειξη υπό των αρμοδίων του U.S. Customs Authorities ανιχνεύσεως ναρκωτικών ουσιών επί του πλοίου «Εμπρός» της εταιρίας Empros Lines.

κούς γέφυρας και μηχανής, τα σεμινάρια του προγράμματος 1988-1089 χωρίζονται σε δύο ημέρες:

Η πρώτη ημέρα είναι κοινή για τους Αξιωματικούς όλων των τύπων πλοίων και των δύο ειδικοτήτων, ενώ, η δεύτερη ημέρα αφιερώνεται σε θέματα που αφορούν τύπους πλοίων και ειδικότητες Αξιωματικών.

Τα σεμινάρια που προγραμματίστηκαν και άρχισαν στις 12 Οκτωβρίου έχουν ως εξής:

α) HS-D: για Αξιωματικούς καταστρώματος (15 σεμινάρια)

β) HS-E: για Αξιωματικούς μηχανής (10 σεμινάρια)

γ) HS-T: για Αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής πετρελαιοφόρων πλοίων (10 σεμινάρια)

δ) HS-P: για Αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής επιβατικών πλοίων (5 σεμινάρια).

Οι αιθουσες στις οποίες γίνονται τα σεμινάρια προσφέρθηκαν από τις παρακάτω εταιρίες - μέλη της HELMEPA: Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd., Eletson Corporation, Springfield Shipping Co. και United Shipping and Trading Co.

Μόλυνση της θάλασσας με φύκια

Με ανακοίνωσή τους οι Κρατικές Νορβηγικές Αρχές Έλέγχου της Μόλυνσης (NSPCA) πληροφορούν τους ναυτικούς ότι οι κλιματολογικές συνθήκες βοήθησαν στην καταστροφή των φυκιών που είχαν κατακλύσει τα νερά της Βόρειας Θάλασσας, σε σημαντικές ποσότητες. Όπως τονίζει η NSPCA σε έγγραφό της προς την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, δεν υπάρχει πλέον κίνδυνος επεκτάσεως της μόλυνσεως και ως

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 - 263836 (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

εκ τούτου οι διαδικασίες αποβολής έρματος μπορούν να γίνονται κανονικά.

Ναυτιλιακή εταιρία δώρισε εξάντα

Η εταιρία Union Commercial Steamship Company δώρισε έναν εξάντα στο ελληνικό Δημόσιο για λογαριασμό της Ανώτερης Δημοσίας Σχολής Εμπορικού Ναυτικού Α-σπροπύργου.

Πρόστιμα

Πρόστιμα, συνολικού ύψους 29.907.085 δρχ. επέβαλαν τον περασμένο Αύγουστο οι κατά τόπους λιμενικές αρχές για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τα παραπάνω πρόστιμα, 13.626.000 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις Κανονισμών Λιμένων, 7.240.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 3.592.085 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών, 3.040.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 1.245.000 δρχ. για οδηγηση ταχύπλων σκαφών χωρίς άδεια, 934.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και 230.000 δρχ. για παραβάσεις στις ναυλώσεις θαλαμηγών σκαφών.

• Πρόστιμο 500.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Πρέβεζας στον υπεύθυνο του φορητού πλοίου «Όλγα» με σημαία Ονδούρας, γιατί προκάλεσε ρύπανση της θάλασσας με πετρέλαιο.

• Επίσης το λιμεναρχείο Έλεουσίνας επέβαλε στον πλοίαρχο του δεξαμενόπλοιου «Αγία Θεοφανή» πρόστιμο 91.590 δρχ. γιατί είχε παραβιάσει τη γραμμή φόρτωσης κατά δύο ίντσες.

• Το λιμεναρχείο Πειραιά επέβαλε στους υπεύθυνους των επιβατηγών - όχηματων πλοίων «Νηρέας» και «Σταμάτιος» πρόστιμα 40.000 δρχ. και 30.000 δρχ. αντίστοιχα γιατί τα πλοία βρέθηκαν με διάφορες ελλείψεις, στους χώρους ένδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.

• Τα λιμεναρχεία Μυτιλήνης και Αγίου Νικολάου Κρήτης επέβαλαν στους υπευθύνους των επιβατηγών - τουριστικών σκαφών «Αιολίς» και «Υδράκι» πρόστιμα 114.000 δρχ. και 25.000 δρχ. αντίστοιχα, για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

Τό Ώνάσειο Κέντρο Έλληνικών Σπουδών

Σε ειδική τελετή, που πραγματοποιήθηκε στις 10 Οκτωβρίου στο Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης, κηρύχθηκε η έναρξη της ακαδημαϊκής ζωής του Ώνασείου Κέντρου Έλληνικών Σπουδών το οποίο αποτελεί μέρος της Σχολής Γραμμάτων και Τεχνών του Πανεπιστημίου. Το Κέντρο Έλληνικών Σπουδών ιδρύθηκε από το Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Ώνάσης με δωρεά 15 εκατομμυρίων δολλαρίων προς το Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης και στόχο την προώθηση των ελληνικών σπουδών και την παρουσίαση της προσφοράς του αρχαίου βυζαντινού και σύγχρονου ελληνικού πολιτισμού στον κόσμο.

Κατά την τελετή, ο αντιπρόεδρος του Ίδρυματος Ώνάσης καθηγητής κ. Ιωάννης Γεωργιάδης, ο οποίος τον Ιούνιο είχε αναγορευθεί επίτιμος διδάκτωρ της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης παρέλαβε τιμητικό δίπλωμα. Στη συνέχεια, ο καθηγητής κ. Σπύρος Βρυώνης διευθυντής του Ώνασείου Κέντρου Έλληνικών Σπουδών και καθηγητής σ' αυτό της Έλληνικής Ι-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Οκτωβρίου. Τιμές σε δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	77/78	80/81	167/170
Νέας Υόρκης	58/63	61/65	155/160
Φιλαδέλφειας	60/63	62/65	150/157
Βαλτιμόρης	60/62	63/65	155/157
Νόρφολκ	60/63	62/64	145/153
Σαβάννας	78/79	81/82	158/159
Τζάνκσονβιλ	68.50/69	70/71	155.75/156.75
Π. Έβεργγκλεϊτς	76/77	79/80	148/149
Τάμπα	75/78	80/81	128/135
Μόμπιλ	56/57	56/61.50	140/154
Ν. Όρλεάνης	53/56	54.50/58	154/155
Μπωμόν/Π. Άρθουρ	56/57	57/58	154/156
Χιούστον	52/56	54/58	154/156
Κόρπους Κρίστι	60/64	63/67	135/137
Λός Άντζελες	51/56	52/58	110/140
Σάν Φραντζίσκο	54/54.50	55/57	120/145
Πόρτλαντ/Κολούμπια	51/62	54/64	140/150
Σηάττλ	51/55	53/58	160/165
Μόντρεαλ	77/78	80/82	167/170
Βανκούβερ	64/65	67/69	182/183
Άγ. Ευσταθίου	80/82	83/86	168/174
Φρήπορτ	70/71	73/74	175/176
Κιουρασάο	83	86	136
Τρίνταντ	96	100	175
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	73.50/74	77/78	153/154
Σαϊντ Κρουά	13.20	13.35	23.10
Βενεζουέλας	10.23	10.48	22.32
Βραζιλίας	85	88	270MTD
Ρόττερταμ	56/57	59/60	99/101MTD
Άμβέρσας	57/58	60/61	100/102MTD
Άμβούργου	59/60	62/63	110/112MTD
Γαλλίας	55/60	60/63	120/122MTD
Ίσπανίας	65/66	68/69	146/147
Θέουτας	62/63	65/66	130/131
Γένοβας	63/64	69/70	130/132MTD
Αύγουστας	60.50/61	64.50/65	137MTD
Πειραιώς	53/55	57/61	113/115MTD
Σουέζ Κανάλ	60/62	60/62	155/157MTD
Τζέντας	—	59.25/64.25	159.50/164.50MTD
Νταμάρ	—	55.75/60.75	148.50/153.50MTD
Ράς Τανούρα	—	60.75	153.50MTD
Φουτζέιρα	—	60/61	144/145MTD
Κουβέϊτ	70/75	75/80	155
Ντακάρ	—	85/90	150/152
Ντάρμπαρ	—	59/62	160/170
Τζιμπουτί	—	93/95	165/168
Σιγκαπούρης	54.50/56	57/61	108/111
Κορέας	81/82	82/83	165/166
Ίαπωνίας	83/84	86/88	172/178

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

CONTIMED PACIFIC MARITIME SERVICES INC.

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

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

Tel. Nos. 810-0480
810-0481

LICENCED MANNING AGENTS

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



CONTIMED GROUP STTT LTD

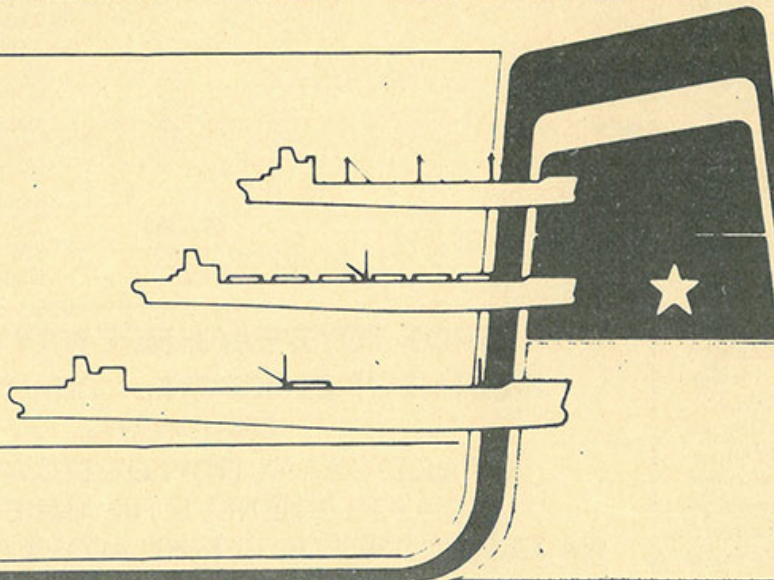
WORLD WIDE RECRUITMENT AND MANAGEMENT

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

79-81 Filonos str.
18535 Piraeus GR

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

στορίας και του Έλληνικού Πολιτισμού έδω-
σε την πρώτη του επίσημη διάλεξη με θέμα:
«Οι Έλληνες και η θάλασσα». Στην τελετή
παρευρέθηκαν ο πρόεδρος του Πανεπιστη-
μίου της Νέας Υόρκης κ. Τζών Μπρεδήμας,
ο πρύτανης της Σχολής Γραμμάτων και Τε-
χνών κ. Ράις, καθηγητές και φοιτητές του
Πανεπιστημίου.

Μηχανές Σουλτζερ στην έκθεση SMM '88

Ολόκληρη η σειρά των ναυτιλιακών μηχανα-

νών της Sulzer Brothers Ltd παρουσιάσθη-
καν στην έκθεση SMM '88, που πραγματο-
ποιήθηκε στο Άμβουργο από 27 Σεπτεμ-
βρίου έως 1η Οκτωβρίου. Στην οικογένεια
των μηχανών της γνωστής έλβετικής εται-
ρίας περιλαμβάνονται χαμηλόστροφες δι-
χρονης μηχανές καθώς και μηχανές μεσαίας
ταχύτητας τεσσάρων χρόνων, ενώ στην έκ-
θεση έγινε ανακοίνωση της κατασκευής έ-
νός νέου τύπου μηχανής ντίζελ, μεσαίας τα-
χύτητας - τεσσάρων χρόνων κατάλληλης για
παροχή ισχύος σε πλοία καθώς και για βοη-

θητικές εργασίες. Ήδη έχουν υπογραφεί
συμβόλαια για την τοποθέτηση των νέων αυ-
τών μηχανών σε νεοαναυπηγέα σκάφη.

Συγχρόνως η σειρά των χαμηλόστροφων
μηχανών τύπου RTA εξελίχθηκε ώστε να
προσφέρει χαμηλότερη κατανάλωση καυσί-
μου με την ίδια παροχή ισχύος, ενώ ειδικά ο
τύπος RTA84 προσφέρει την υψηλή ισχύ που
είναι αναγκαία στα σύγχρονα κοντεϊνερό-
πλοια.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ	Παναμαϊκή Παναμαϊκή	5.989 12.416	1969 1975	Προσάραξε έμπορο στη Βομβάη, στις 25/9. Υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στη Βρέμη, στις 23/24 Σεπτεμβρίου. Αναλήφθηκαν έπι- τόπιες έπισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΠΝΟΙΑ	Έλληνική	34.409	1975	Συγκρούστηκε στην Άκαμπα, στις 30/9, με το φορ- τηγό «Kanika IV» και υπέστη έλασματοουργικές ζη- μιές.
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. ΓΡΑΝΑΔΑ	Κυπριακή Κυπριακή	9.195 10.713	1975 1973	Υπέστη ζημία σε γερανό, στο Χόγκ Κόγκ, στις 3/10. Κατά το ταξίδι Νάρβικ για Καέν ανέφερε πρόσκρου- ση στις 6/10.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Έλληνική	64.784	1977	Υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας κατά το ταξίδι για Πόρτ Τάλμποτ, Νταμπιέρ και Άμβουργο, τόν Σεπτέμβριο.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ	Κυπριακή	34.613	1969	Κατά το ταξίδι Καμσάρ για Φός, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 4/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στη Μασσαλία.
ΚΟΡΥΤΟΝ	Κυπριακή	17.175	1975	Συγκρούστηκε στη Τσιταγκόγκ, στις 30/9, με το φορτηγό «Naya» και υπέστη έλασματοουργικές ζη- μιές.
ΣΑΝΡΑΪΖ	Κυπριακή	13.575	1971	Κατά τον απόπλου από Βομβάη στις 23/9, συγκρού- στηκε με το μπάλκερ «Mass Venture».
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΟΝ	Παναμαϊκή	51.898	1975	Μίνα άλ Φαχάλ για Γιαντιά, κατά τον απόπλου από Σιγκαπούρη στις 10/10, συγκρούστηκε με το τάνκερ «Asian Energy» και υπέστη ρήγμα σε δεξαμενή φορ- τίου και διαρροή πετρελαίου. Αναγκαίος ύδροέξα- μενισμός.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας και σαφείς τάσεις για αύξηση των ναύλων σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το διαρρέυσαν πρώτο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου.

Η έκδηλη παρουσία των Σοβιετικών ναυλωτών στην αγορά του Ατλαντικού, η ευχερέστερη εξασφάλιση απασχολήσεως των άνοικτων πλοίων στον χώρο της Απω Ανατολής και η βελτίωση των ναύλων των μεγάλων μπάλκερς (capesize) πρέπει να μνημονευθούν ως οι βασικότερες αιτίες για το κλίμα αισιοδοξίας που διακατέχει την αγορά ξηρού φορτίου.

Στά σιτηρά οι ναύλοι παρέμειναν στά σταθερά επίπεδα των δολ. 12 για τους 50.000 τον. από Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ για Ιαπωνία, ενώ οι αντίστοιχοι ναύλοι από Αμερ. Κόλπο για Κόντινεντ κυμάνθηκαν στα δολ. 11,50/11,60. Σύμφωνα με πληροφορίες, πούθεν κατέστη δυνατόν να επιβεβαιωθούν, φορτίο 52.000 τον. από τον Αμερ. Κόλπο για Ιαπωνία πληρώθηκε δολ. 21,50 με ένα combination port.

Όπως αναμενόταν, μεγάλη η κινητικότητα στα μεταφορές γαιάνθρακος και σιδηρομεταλλεύματος με κλεισίματα σε σαφώς άνοδικές τιμές ναύλων όπως οι:

- 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Ντάμπιερ για Ρότερνταμ, δολ. 8,75,
- 130.000 τον. από Τουμπάρσο για Ιαπωνία, δολ. 11,50,
- 80.000 τον. από Μονρόβια για Ρότερνταμ, δολ. 6 και
- 100.000 τον. από Σαλντάχα Μπαίη για Κασσιούγκ στα δολ. 8,95 φίο.

Στους γαιάνθρακες θα σημειώσουμε χαρακτηριστικά τους:

- 70.000 τον. από Χάμπτον Ρόντς για Γκέντ στα δολ. 6,75,
- 55.000 τον. από Νιουκάστλ για Ιαπωνία στα δολ. 9,75 φίο και
- 55.000 τον. από Βανκούβερ για Ίμμιγχαμ στα δολ. 13,15.

Πολλά τα πραγματοποιηθέντα κλεισίματα λιπασμάτων με προορισμό την Ινδική αγορά, απασχόλησαν έναν ικανοποιητικό αριθμό πλοίων, ενώ αντίθετα υποτονική υπήρξε η παρουσία των φορτίων ζάχαρης στην αγορά.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ζωηρότατο το ενδιαφέρον για τα μεγάλα μπάλκερς capesize, οι ναύλοι των οποίων ανέβηκαν αισθητά ενόψει και της βελτίωσης της αγοράς των πετρελαιοφόρων, όπου αναμένεται να απασχολεί ένας αριθμός μικτών πλοίων.

Ακόμη η παρουσία των Σοβιετικών ναυλωτών στην αγορά αναθέρμανε το ενδιαφέρον για τα πάναμαξ μπάλκερς, τα οποία στην περιοχή του Ατλαντικού κλείνονταν περί τα δολ. 9.000 την ημέρα, ενώ τα κάπως μικρότερα πλοία των 50.000 τον. d.w. περί τα δολ. 8.000.

Τα παρακάτω ήμερησια μισθώματος υποδηλώνουν βελτίωση των ναύλων έναντι του δευτέρου δεκαπενθήμερου του Σεπτεμβρίου.

— 122.272 τον. d.w. παράδοση Φόρς, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.500.

— 65.289 τον. d.w. παράδοση Πάσσερο, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.500.

— 66.000 τον. d.w. παράδοση Μουσκάτ, επαναπαράδοση Νότιο Κορέα μέσω Νοτ. Αφρικής, δολ. 11.500.

— 61.400 τον. d.w. παράδοση Ιαπωνία, επαναπαράδοση Κόντινεντ μέσω Αυστραλίας και Βραζιλίας, δολ. 9.500.

Στά μικρότερα μπάλκερς:

— 39.440 τον. d.w., παράδοση Ιαπωνία ενα κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 8.250.

— 37.500 τον. d.w., παράδοση Κόντινεντ, επαναπαράδοση Απω Ανατολή, δολ. 10.250.

— 23.150 τον. d.w., παράδοση Ντάρμπαν, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 8.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι χαμηλές τιμές του πετρελαίου προσέλασαν τις μεγάλες εταιρίες, οι οποίες όπως αποδεικνύει ο μεγάλος αριθμός των φορτώσεων που πραγματοποιήθηκε, εμπλουτίζουν τα αποθέματά τους.

Ο ναύλος των WS 62,5 που πληρώθηκε για τους 240.000 τόννους από τον Περσικό με προορισμό την Απω Ανατολή είναι ο μεγαλύτερος που σημειώνεται κατά το 1988 και ασφαλώς υποδηλώνει τη θεαματική ζήτηση που σημειώνεται τις τελευταίες εβδο-

μάδες για φορτώσεις από την περιοχή του Περσικού Κόλπου.

Παρατηρητές της αγοράς του πετρελαίου σημειώνουν ότι δεν αποκλείεται περαιτέρω άνοδος των ναύλων VLCC's, καθώς τα διαθέσιμα άνοικτα πλοία στην περιοχή είναι πλέον ελάχιστα, ενώ παράλληλα συνεχίζεται από την Περσία το σύστημα μεταφοράς πετρελαίου μεταξύ Κάργκ και Λαράκ και αποθήκευσής του σε δεξαμενόπλοια.

Στις λοιπές περιοχές η ζήτηση ήταν περιορισμένη και σαν παράδειγμα αναφέρεται η περίπτωση της Δυτ. Αφρικής, όπου ο ναύλος για το σύνηθες φορτίο του 1 εκατ. βαρελιών με προορισμό τον Αμερ. Κόλπο μειώθηκε κατά πέντε μονάδες της κλίμακας, στα WS 70.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις που έγιναν:

— 265.000 από Περσικό για Ταϊβάν, WS 62,5.

— 265.000 από Περσικό για Έρυθρά Θάλασσα, WS 59.

— 250.000 από Σιρρί Αϊλαντ για Δύση, WS 55.

— 100.000 από Περσικό για Απω Ανατολή, WS 87,5.

— 120.000 από Δυτ. Αφρική για Γαλλία, WS 67,5.

— 80.000 από Λιβύη για Ιταλία, WS 95.

— 65.000 από HB για Κόντινεντ, WS 85.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

AMAZON: Δυτική ακτή ΗΠΑ 30.000 τον. σιτηρά Ινδία, δολ. 37 φίο, φόρτωση κλίμακος/1.500 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-20.

PANTAZIS A.: Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Νορβηγία, δολ. 16,50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 25 - Νοεμβρίου 11.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 12 χωρίς ενδιάμεσα λιμάνια, 11 ημέρες, Οκτωβρίου 20-30.

XANTER: Βορείως Χαττέρας 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 20 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 2-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 20.000 τον. καλαμπόκι Δυτική ακτή Μεξικού, δολ.

13,75, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-22.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. σιτηρά Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 11,50 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 1-15.

ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 340.000 κατ' αποκοπή φίο, 28 ημέρες, άμεση.

ΜΟΥΣΑΚΗ: Βανκούβερ 50.000 τον. κριθής Σαουδική Αραβία, δολ. 19 με εκφόρτωση λιμάνι Έρυθράς, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 10-20.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ: Αμερ. Κόλπο 34.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 38 φίο 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 12-15.

ΤΖΩΡΤΖ A.: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 20.000 τον.

International

TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagroq PG

P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

γεννήματα Γκουαδουάς δολ. 13,25 φίο, 4 ημερες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 5-7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 12,50 με ένα ένδιαμο λιμάνι, 11 ημέρες, 'Οκτωβρίου 20-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ: Σαϊντ Λόρενς 24.280 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, φολ. 17,50 φίο, 5 ημερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 17-29.

ΜΥΡΙΝΑ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 50.000 τον. περίπου γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 28,50 φίο, 4.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 22-30.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ.: 'Αμερ. Κόλπο 27.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 37,50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 20-30.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Χάμπτον Ρόντς 68.000 τον. γαιάν-θρακες Δυτική 'Ιταλία, δολ. 6,20, 2 1/2 ημερες αντίστοιχα, 'Οκτωβρίου 20-31.

ΝΤΑ'Ι'ΝΑΜΙΚ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 37,50, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 8-15.

ΖΗΝΟΒΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 27.000 τον. σιτηρά Πουέρτο Καμπελλο, δολ. 15,50 φίο, 5 ημερες/1.000 τον., 'Οκτωβρίου 4-11.

Α'Ι'ΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Ποταμό Μισισσιππί 64.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 10,90 φίο, 11 ημερες, Νοεμβρίου 7-15.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ Β.: Ρουγαίς 23.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 19,75 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 7-15.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: 'Ακαμπα 14.000 τον. περίπου λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 22 φίο, φορτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-17.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: 'Ακαμπα 14.500 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο, φορτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 7-15.

ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Ρουέν και Φρέντς Μπαίη 50.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 11,825 φίο, 8.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 25-31.

ΣΗΜΠΡΗΖ: 'Αμβέρσα 14.000 τον. σιτηρά χύδην Ταρτούς δολ. 16,50 φίο, 5.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, β' δεκαπενθήμερο 'Οκτωβρίου.

ΑΛΓΚΑ: 'Ανατολ. Γερμανία 25.250 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 35,50 φίο, δύο λιμάνια φόρτωσης 3.500 και 4.500 τον. αντίστοιχα/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-15.

ΠΡΟΓΚΡΕΣΣΙΒ: Καζαμπλάνκα 17.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25,50, φορτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-20.

ΝΕΣΣΗ: Μονρόβια 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, δολ. 5,75, 5 ημερες, τέλη 'Οκτωβρίου.

ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ: Πόρτ Χέντλαντ 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουνκέρκη, δολ. 10,95 φίο, 6 ημερες, Νοεμβρίου 1-15.

ΜΑΣΤΕΡ Α.: 'Ελλάδα 25.000 τον. σιτηρά Τυνησία, δολ. 12,60 φίο, 1.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΡΓΩ: Καζαμπλάνκα 18.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 35,50, φορτωση κλίμακας/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-20.

ΜΑΡΙΝΑ: Σουάιμα 28.000 τον. λιπάσματα χύδην Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 21, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 15-31.

ΠΕΡΣΕΥΣ: Μονρόβια 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 6 φίο, 5 ημερες, 'Οκτωβρίου 18-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ: 71.059 τον. d.w. του 1975, παράδοση ποταμό Βέσερ 'Οκτωβρίου 14-20, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου και Λός 'Αντζελες με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση στον πλοίο 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΑΡΚΤΟΣ: 23.618 τον. d.w. του 1976, παράδοση Χόγκ Κόγκ, ταξίδι με έπαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ: 16.395 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ μέσα 'Οκτωβρίου, ταξίδι μέσω

'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση 'Ελμπε, δολ. 6.850 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.931 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βόρειο Ειρηνικό 'Οκτωβρίου 22-30, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.200 την ημέρα πλέον δολ. 155.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΦΩΤΕΙΝΗ Α.: 66.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μουσκάτ 'Οκτώβριο, ταξίδι μέσω Νότιας 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ: 71.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σρί Λάνκα 'Οκτώβριο, ταξίδι μέσω Νότιας 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ: 154.892 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μεσόγειο άμεση, ταξίδι 3/5 μηνών, πρὸς δολ. 15.000 την ημέρα.

ΕΛΠΙΣ: 61.400 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΙΟΣ: 65.289 τον. d.w. του 1985, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο 'Οκτωβρίου 1-15, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ: 23.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη 'Οκτωβρίου 17-19, έπαναπαράδοση 'Ατλαντική ακτή Κολομβίας, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΤΙΓΡΗΣ: 122.272 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φός 'Οκτωβρίου 10-15, ταξίδι 4/6 μηνών με έπαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τον. d.w. του 1984, παράδοση ΗΒ/ 'Αμβέρσα άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΝΑΜΕΛΙ: 23.151 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ντάρμπαν 'Οκτωβρίου 22-30, έπαναπαράδοση 'Ιντσόν, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.582 τον. d.w. του 1972, παράδοση νότιο Καλιμαντάν 'Οκτωβρίου 10-15, έπαναπαράδοση Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΛΦΑ: 54.256 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόν-

τινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.7750 την ημέρα.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.648 τον. d.w. του 1978, παράδοση Μπαντίρμα και έπαναπαράδοση 'Αντεν, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ: 51.119 τον. d.w. του 1984, παράδοση Χάμπτον Ρόντς πρώτο 15θήμερο 'Οκτωβρίου, ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον δολ. 165.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ.: 13.447 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σουραμπάγια έως 'Οκτωβρίου 10, ταξίδι 35 ημερών με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία /Νοτ. Κορέα δολ. 5.250 την ημέρα.

ΣΕΡ ΤΖΟΝ: 15.150 τον. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Ουσάντ 'Οκτωβρίου 2, ταξίδι μέσω 'Αμβέρσας/ 'Αμβούργου με έπαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ. 6.600 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ: 37.681 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Απω 'Ανατολή, ταξίδι 12 μηνών, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, δολ. 8.350 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ: Περισκό Κόλπο 260.000 τον. δυτικές όψεις, WS 47,5, αρχές 'Οκτωβρίου.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Λιβύη 74.000 τον. Μεσόγειο, WS 95, 'Οκτωβρίου 6.

ΑΛΦΑ ΣΗ: Μαύρη Θάλασσα 60.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 125, 'Οκτωβρίου 1.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Σιγκαπούρη 27.000 τον. καθαρά Γκούαμ, WS 219, 'Οκτώβριο.

ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ: Ράς Λανούφ 25.000 τον. νόφθας Μεσόγειο, WS 145, όψεις Κόντινεντ WS 140, αρχές 'Οκτωβρίου.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Ντάϊρεν 100.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 1.100.000 κατ' άποκοπή, τέλη 'Οκτωβρίου.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

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

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

ΓΚΛΟΥΡΥ: Περσικό Κόλπο 100.000 τόν. Τσιταγκόκ, WS 87,5, 'Οκτώβριο.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτική 'Αφρική 120.000 τόν. Γαλλία, WS 67,5, 'Οκτώβριο.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Λιβύη 80.000 τόν. 'Ιταλία, WS 95, 'Οκτώβριο.

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρά 'Α-κτική 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 127,5, 'Οκτωβρίου 26.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: 'Ανατολ. Μεσόγειο 30.000 τόν. καθαρά Δυτική 'Αφρική, WS 160, 'Οκτώβριο.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Σιντί Κερύ 80.000 τόν. Τριέστη, WS 90, 'Οκτωβρίου 16.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Σιρρί 'Αϊλαντ 250.000 τόν. δυτικές ό-ψιόν WS 55, 'Οκτώβριο.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περσικό Κόλπο 280.000 τόν. δυτικές όψιόν WS 50, 'Οκτώβριο.

ΑΘΩΣ: Περσικό Κόλπο 265.000 τόν. 'Ερυθρά Θά-λασσα WS 59, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 49,5, 'Οκτώβριο.

ΜΠΟΝΝΥ: Σιρρί 'Αϊλαντ 250.000 τόν. 'Ερυθρά Θάλασσα WS 55, όψιόν φόρτωση από Κάργκ 'Αϊ-λαντ WS 60, 'Οκτώβριο.

ΜΠΡΗΤΕΝ: Μπατούμ 55.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντι-κού ΗΠΑ WS 90, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 85, 'Οκτώ-βριο.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Κεύχαν 120.000 τόν. Μοχαμεν-τία, WS 77,5, 'Οκτωβρίου 10.

ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Μπετζάια 73.000 τόν. Νάπολη, WS 94,75, 'Οκτωβρίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΛΙΑΝΣ: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. μέρος φορτίου Νότιο Κορέα, WS 57, 'Οκτωβρίου 15.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Μπαχρέιν και Ράς Τανού-ρα 70.000 τόν. ανατολικές όψιόν, WS 85, 'Οκτω-βρίου 17.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Δυτ. 'Αφρική 103.500 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 77,5, 'Οκτωβρίου 11.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Μπετζάια 78.000 τόν. μέρος φορτίου Νάπολη, WS 102,5, 'Οκτωβρίου 13.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 'Ανατολ. όκτη ΗΒ 65.000 τόν. Κόντι-νεντ WS 85, όψιόν Μεσόγειο WS 95, 'Οκτωβρίου 5.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: ΗΒ/Κόντινεντ 28.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 150, 'Οκτωβρίου 15.

ΦΑΙΔΡΑΣ: Δυτική 'Αφρική 120.000 τόν. μέρος φορτίου Δυτικές όψιόν, WS 60, 'Οκτωβρίου 25.

ΤΟΠΑΖ: Φατέχ 136.000 τόν. μέρος φορτίου Χοσέ 'Ιγνάσιο, WS 65, 'Οκτωβρίου 29.

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

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου διάφορες όψιόν, WS 132,5, 'Οκτωβρίου 8.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: 'Αγκόλα 108.000 τόν. Βρα-ζιλία, WS 69,25, 'Οκτωβρίου 2.

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

Οι αγοραπωλησίες

Σε ζωηρότατα επίπεδα τό αγοραστικό έν-διαφέρον, ιδιαίτερα γιά τήν απόκτηση σκα-φών μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων, μέ αποτέλεσμα οί τιμές τους νά οδηγούνται σέ νέα ύψηλότερα επίπεδα.

Σύμφωνα μέ στοιχεία ξένων ναυλομεσι-τών περί τά 435 έκ.τ. δολάρια δαπανήθη-καν κατά τό τελευταίο μήνα στίς ανά τόν κό-σμο αγοραπωλησίες μπάλκ κάρριερς, μέ προσεζάρχοντες τούς Νορβηγούς, ένώ έντο-νη παρουσία πραγματοποιούν στήν αγορά τους και οί "Έλληνες, καθώς και πλοιοκτήτες τής "Απω 'Ανατολής.

Στόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων αρκετές οί ένδιαφερόμενες πράξεις μεταξύ τών ό-ποιών του στροβιλοκινήτου υπερδεξαμενο-πλοίου SEA SONG (313.467/77) σέ νέα τιμή ρεκόρ δολ. 29.500.000.

'Ακόμη σημειώνομε τό παλαιότερο T/T RE-UNION (226.953/70) στά δολ. 11.500.000 μέ νέα κλάση, παραδοτέο στή Σιγκαπούρη.

— M/T MANDALAY (107.594/69) δολ. 6.100.000 σέ 'Ισπανούς.

— M/T MARTONTREE FOREST (83.982/74) δολ. 10.000.000 σέ Σκανδιναβούς.

— M/T GEORGIA (72.378/88) δολ. 28.000.000 σέ αγοραστές μέ έδρα τό Μόντε Κάρλο.

Στά μπάλκ κάρριερς αρκετές οί πράξεις που άξίζει νά μνημονευθούν, μεταξύ τών ό-ποιών:

M/V LUCK και M/V SAMITRAL (75.200/77) σέ Σκανδιναβούς en block αντί δολ. 23.500.000.

— M/V HALLAM VENTURE (61.883/83) δολ. 15.250.000 στό Χόγκ Κόγκ.

— M/V NEW PROSPER (45.354/85) δολ. 15.600.000 σέ 'Ιάπωνες.

— M/V TUBUL (39.813/78) δολ. 9.900.000 σέ Νορβηγούς.

— M/V OLYMPIC LIBERTY (27.540/77) δολ. 7.750.000 σέ Νορβηγούς.

'Επίσης ειδική μνεία άξίζει στή πώληση του έλληνόκτητου μεγάλου μπάλκερ IRENE (129.390/73) σέ Νορβηγούς σέ τιμή δολ. 12.000.000. Τό πλοίο αυτό είχε περάσει σέ

έλληνικά χέρια πριν ένα χρόνο περίπου έν-αντι τιμής περί τών 5 έκ.τ. δολαρίων.

Σταθερό τό ένδιαφέρον γιά τήν πρόσκτη-ση πλοίων γενικού φορτίου, αλλά λίγα τά πλοία ύψηλών προδιαγραφών που προσφέρ-θηκαν πρós πώληση.

— M/V MARBONITA (16.055/74) σέ "Έλλη-νες πλοιοκτήτες αντί δολ. 3.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Περιορισμένη ή προσφορά πλοίων πρós διάλυση μέ αποτέλεσμα οί τιμές νά παραμέ-νουν στά ήδη διαμορφωθέντα ύψηλά επίπε-δα, ένώ σέ αρκετές περιπτώσεις οί πράξεις που κλείνονταν αναφέρονται σέ παράδοση μακράν του τόπου διαλύσεως του πλοίου.

'Ο παρακάτω πίνακας πιστεύομε ότι έμ-φανίζει τά επίπεδα τιμών ανάλογα μέ τήν τά-ξη μεγέθους και τούς τύπους τών πλοίων:

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 240/240
Ξηρού Φορτίου 210/235

'Ινδία:

Ξηρού φορτίου μόνο 220/240

Πακιστάν:

Ξηρού φορτίου μόνο 200/220

'Ισπανία:

Δεξαμενόπλοια 90/105
Ξηρού φορτίου 80/100

Your supplier in ROTTERDAM

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

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

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

at Argentina
HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

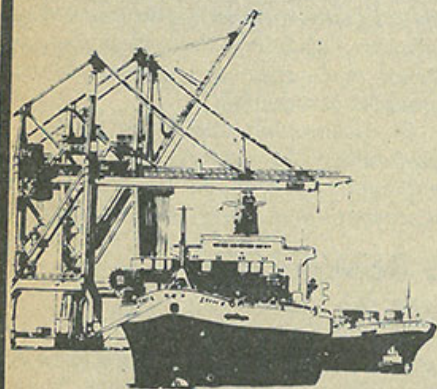
OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

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

Mr. Einar ANDRESEN - A.O.H. 834451
A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226

NAFTIKA CHRONIKA



SOCIAL WELFARE CONTRIBUTIONS

In all maritime countries the social welfare contributions shipowners have to pay for their crews are the main reason for a ship's high running costs when it is registered under the national flag. For this reason, one of the principal and most persistent demands of the shipowners in Germany, France, the Netherlands, etc. is that of lightening this burden.

In the Netherlands, the shipowners have actually managed to obtain a credit of 50 million florins for this purpose. Each shipowner who resides permanently in the country and maintains at least one third of his fleet under the national flag is entitled to apply for a refund of the contributions and taxes he has paid for the social welfare of his crews. When all the applications are handed in, the 50 million florins will be shared out proportionately. This was for 1987. From January 1989, seamen who serve on ships flying the Dutch flag will be entitled to receive a refund of 35% of the amounts paid for social insurance and for income tax, provided these amounts have been previously deducted from their employers. Through this system it is hoped that the shipowners's demands will be partly satisfied without reducing the net earnings of the seamen.

RESTRAINT IS NEEDED ON BOTH SIDES

Once more we must declare that the crisis between the government and the shipowners which broke out a fortnight ago both in Pireaus and in London where the Minister of Mercantile Marine, Mr. Evangelos Yannopoulos went on a recent visit, must be defused for the good of the country and of the people.

We will not lay the blame on one side or the other. What is important at the present moment is to avoid total rupture — a prospect which is very likely if a measure of restraint is not shown by both parties.

th parties.

With restraint, the proper solutions can be found for all pending problems which concern ships and those who work in them.

Tension and acrimony do not lead anywhere, particularly at a time when Greek shipping needs its national home just as much as the nation needs Greek shipping.

We hope our advice will be heeded by both sides.

THE WORLD FLEET

The study published at the end of August by Fearnleys of Norway on the economy of sea transport divides the world fleet into three basic categories. Tankers, combined carriers (which includes ships which carry liquid or dry cargoes in bulk and all types of tankers and ore carriers) and bulkers (which includes all singledeckers carrying dry cargoes, ores, containers and vehicle-carriers).

In the first six months of the year the world fleet increased slightly by 2.3 million dwt. to attain a total of 7,445 ships of 458.1 million dwt. The tankers gained and additional 1.4 million dwt. for a total of 2,508 ships of 230.3 million dwt. The combined carriers gained 0.2 million dwt. to make a total of 286 ships of 33.9 million dwt. while the bulkers gained 0.7 million dwt. to make a total of 4,561 ships of 193.9 million dwt.

Liberia leads the field with 87.2 million dwt. in spite of a gradual decline that dates back to 1982. Panama comes next with 52.1 million dwt. and a doubling of its fleet every five years. Third place is contested by Japan and Greece with a fleet of 35.5 million dwt. each. The most spectacular increase was marked by Cyprus which from 200,000 tons in 1970 now has 27.2 million dwt., slightly behind Britain and ahead of the U.S.A.

WAR BONUS

Since the latest developments in the Gulf most countries have either decided to reduce the war bonus to ships' crews or reduce the zone in which crews are entitled to such a bonus. In this respect, the Organization of Working Seamen in the Philippines has accepted that the war bonus, which is twice the basic wage, is to be given to the crews of ships that sail in the Shatt el Arab and Knor Musa areas only.

Such an attitude, adopted purely in the interests of the organization's members who will thus keep their jobs, is unfortunately not to be expected from

our own labour bosses. In any case, they are too busy right now working out a new collective agreement with exorbitant demands.

We must confess that we did expect some kind of initiative from the Ministry of Merchant Marine. Although it may claim it has no right to interfere since an agreement on war bonuses is in existence, it could suggest that the matter be re-examined now that the war in the war zone is no more.

BIMCO ASSISTS IN DRUGS CRACK-DOWN

BIMCO is actively co-operating with the U.S. Customs in a major effort to crack down on the smuggling of drugs on board ships calling at ports in the United States.

Over 150 shipowner members of BIMCO, representing approximately 37 million deadweight tons have so far given BIMCO a mandate to enter into an agreement (the Sea Carrier Initiative Agreement) with the U.S. Customs.

The Agreement provides some protection against detention of a BIMCO shipowner's vessel, if U.S. Customs anti-drug preventative measures have been complied with by the vessel's master and crew, as well as by the carrier's managers, supervisors, employees and agent.

The entry of 37 million deadweight tons into this scheme has been achieved only three weeks after BIMCO initially announced its involvement.

BIMCO is confident that the vast majority of its shipowners members - representing about 50 per cent of the world fleet - will join this voluntary agreement.

The BIMCO initiative has been warmly welcomed by the U.S. Customs authorities, and vessels already entered by BIMCO under the agreement outnumber those entered individually.

LARGEST IN THE WORLD

The consortium of German shipyards

which has signed a preliminary agreement with the firm of Knut Klosters for the building of the super liner «Phoenix» are continuing the search for financing. One billion dollars is not an easy sum to find. The German yards (Bremen Vulkan, Blohm & Voss, HDW and Thyssen) have undertaken to find the funds for the greater part of the entire expenditure and must therefore look for investors capable of covering an amount of about \$ 800 million. They have already approached German industrialists and foreign financiers and hope to achieve positive results by the end of the year.

If the «Phoenix» is finally built, its full name will be «Phoenix World City» and it will be the largest ship ever built. It will have accommodation for 5,600 passengers and a crew of 1,800. All the technical problems have been solved and all that remains is to find the money.

POLLUTED MEAT

In the Greek section of our last issue we referred to the case of the «Reefer Rio» and the quarrel over the unloading of its polluted meat cargo.

This meat originated in Ireland and Denmark and had been polluted following the Chernobyl disaster. It was frozen, loaded on the «Reefer Rio» and shipped to Venezuela with the certainty, or the hope, that the Latin - American market would absorb it. Unfortunately, the health authorities in Caracas discovered the meat to be radioactive and forbade its unloading, as a result of which there were no buyers. The ship returned to Europe where no port would allow its cargo to be discharged, and the quarrel that took place in Rotterdam ensued. Fi-

nally, we never heard the outcome. However, we are curious to see what the outcome will be, since there is no lack of African or Asian markets which could be interested in accordance with the degree of hunger that prevails in them.

In ancient Athens health experts were called upon to choose the most salubrious spot in the city to build the royal palace. They found it by exposing lumps on meat in various locations and the lump that went bad last was in the city's most salubrious site.

Conversely, in the case of the «Reefer Rio» cargo, wherever the bad meat is accepted will be the place that is worse off than any other.

NEW TRAINING SEMINARS BY HELMEPA

In October 1983, HELMEPA initiated a series of training seminars whose target is to inform Merchant Officers of HELMEPA member vessels and Panhellenic Seamen's Federation members.

Up to the present date five training periods have been completed totalling 183 seminars. 3,325 Merchant Marine, Hellenic Navy and Coast Guard Officers, together with HELMEPA member companies' executives have participated.

Personal experiences of officers who attended the seminars, in combination with knowledge obtained from International Marine Conventions MARPOL and SOLAS and maritime casualties, have led to the structure of the new October 1988 — June 1989 programme. The main intention of the seminars is to present to the participants "the marine pollution problem" as well as require-

IN THE NEWS

Two prominent Greek shipowners have been in the news lately. They are Messrs. John Latsis and George P. Livanos. Mr. Latsis has applied to the Bank of Greece for permission to set up a bank in this country and has also applied to the Ministry of National Economy for permission to import four billion drachmas (\$ 26.2 million) from Banque Depot in Geneva, a subsidiary of his group of companies.

Mr. Livanos has applied to the Soviet government for permission to set up an agency in Moscow which is also to represent other Greek shipping firms.

ments for the protection of the seas via the correct operations on board. Due to the specific requirements of each different type of vessel as well as for Deck and Engineer Officers, seminars for the period 1988 - 1989 have been split into two days.

Under the new programme the forty seminars will extend over a period of 60 days. The classrooms in which the seminars take place have been kindly offered by the following Companies associate members, of HELMEPA: Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd., Elston Corporation, Springfield Shipping Co. and United Shipping and Trading Co. of Greece.

The presentation of topics are supported by audiovisual material and the exchange of information during the ensuing discussions.

COMMUNITY NEWS

— At a meeting of the Transport Committee held at the end of December the subject of summer time was discussed with a view to getting Britain and Ireland to follow the rest of Europe.

For all EC members, summer time starts on the last Sunday in March and ends on the last Sunday in September. But in Britain and Ireland summer time ends on the last Sunday in October.

— Also discussed was the infrastructure of international transport and approval was granted to the Commission's proposal for the necessary legal basis on which credits could be granted for this purpose.

— Professional organisations for transport on inland waterways adopted a common stand on the plan to put inland navigation on a healthy basis which the Commission has submitted to the EC Council of Ministers. The main idea of the EC proposal is the application by interested countries of a pro-

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

gramme by which old barges are to be scrapped and replaced by new ones, at the same time reducing total tonnage by 10% for dry cargoes and 15% for liquid cargoes.

MEETING OF THE GREEK COMMITTEE OF LLOYD'S REGISTER

The meeting of the Greek National Committee of Lloyd's Register took place at the Yacht Club of Greece, on Wednesday 14th September.

At the meeting Mr. E. Gourdomichalis was re-elected chairman for a further period of two years and Mr. G. Dracopoulos elected Deputy Chairman, Mr. A. Halcoussis having retired from this position after a number of years of valued service. Mr. D. J. Nicholas, the Principal Surveyor for Greece, gave his annual report to the Committee and addresses also followed from Mr. F. Reid, the Assistant Chief Ship Surveyor and Dr. R. Goodman, Assistant Chief Ship Surveyor designate, both of whom had travelled from London.

NEW FLOATING DOCK FOR TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES

Implementing a new development project Tsakos shipyard in Montevideo has purchased a new floating dock of about 20,000 tons lifting capacity 200mts length overall, internal breadth 33 mts with two cranes of 10 and 15 tons lifting capacity. The new dock will be transported to Montevideo with two submersible barges and is expected to be in operation in the second half of November 1988.

Through improved port facilities consisting of a new workshop, repair pier and a new floating dock located in direct continuation to the repair pier, Tsakos Industrias Navales is offering a very efficient and competitive service for dry-docking and repairs afloat.

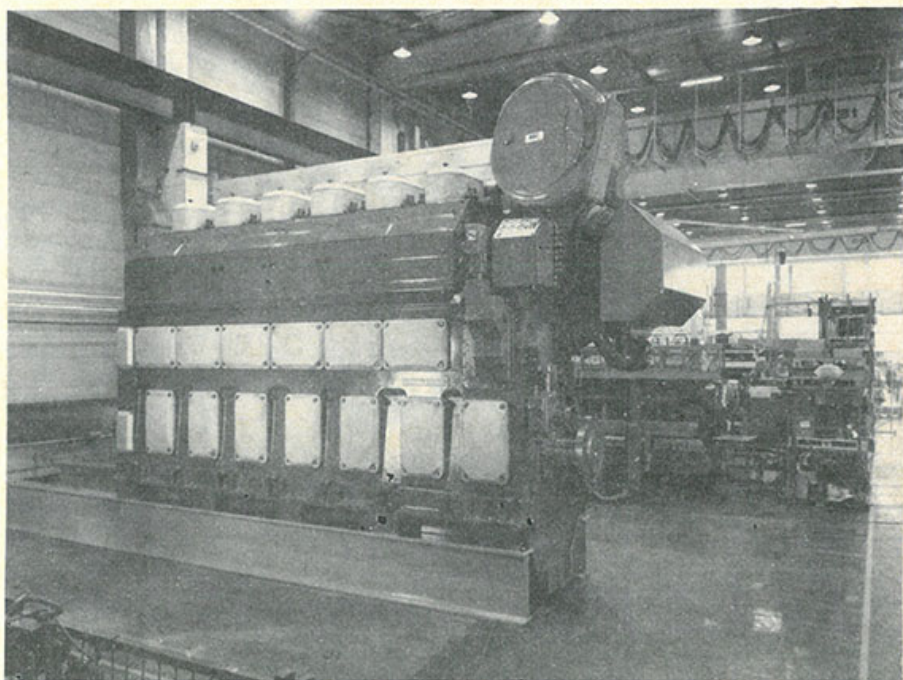
Also to allow free and easy manoeuvres of ships to dock/undock, dredging of the area is being performed upto a draft of about 24 feet for improved access to the floating dock.

50 YEARS AGO

— The coastal shipping problem has become the concern of the Prime Minister these last few days. He presided over the merchant marine council and talked for over two hours with the owners of coastal passenger ships and ministry officials, discussing the difficulties created by the surplus of ships in the fair assignment of the lines they are to serve.

— The British shipping press has devoted pages and pages to the new liner

VASA 46 MAIN ENGINES FOR NEW RAIL FERRY



The new rail ferry "Railship III", ordered by H.M. Gehrckens of Hamburg, will be equipped with Wartsila Vasa 46 main engines. This ferry under construction at Seebeckwerft in Bremerhaven, West Germany, is scheduled for operation between Finland and West Germany.

The ferry's propulsion plant will consist of two Wartsila Vasa 9 cylinder 46 engines, both developing 8,145 kW at 450 rpm. The main engines will be manufactured at Wartsila Diesel's new production facilities in Turku, Finland, and they will be delivered to the shipyard in June 1989.

The ferry will also be fitted with Vasa type auxiliary engines. Onboard electricity will be generated by two 4-cylinder Wartsila Vasa 32 engines with a total output of 3,240 kW. The installation will include one Vasa 4R22 harbour/standby genset. The contract also specifies Wartsila Diesel's advanced computerised monitoring and control system which, together with many other refinements, incorporates facilities for checking the performance of machinery and prognosticating the engine condition utilizing the so called "expert systems".

"Queen Elizabeth" which is rightly termed the crowning achievement of British shipbuilding.

— The Seamen's Pension Fund (NAT) has addressed a circular to port authorities announcing that the Fund's balance sheet showed a surplus of Dr. 54,094,907.

— Mr. Gerasimos Stamatelatos, a Greek resident of China, has bought eight Chinese river boats totalling 1,107 grt. The ships have raised the Greek flag and been renamed Athina, Aegeus, Ainos, Antigone, Ares, Argostoli, Attica and Aphrodite.

(Naftika Chronika No. 188/15.10.1938)



Repairs in Singapore

BY

HELLENIC SHIP REPAIRS

* ENGINE * PIPING * STEEL WORK * BOILER REPAIRS *
* CHEMICAL CLEANING * VOYAGE REPAIRS *

133, CECIL STR.

* 10-01 A KECK SENG TOWER
SINGAPORE 0106
SINGAPORE

TEL: 2245188

FAX: 2243076

TLX: HELLAS RS 26480

CABLE: ELENIC LINE

DIRECTOR:

G. PILILIS (Ch. Eng. HELLENE)

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 FUJAIIRA ΚΑΙ 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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχωρησε - β. = διήλθε - γ. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073	α. Φουτζέιρα 9/10/87
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Καλκούτα 23/7
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Νάντη 22/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Σάντος 24/7
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	προς Τρίπολη 16/6
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Πόρτ Σαϊδ 25/7
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Ταρτούς 23/6
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Κασίμπα 23/7
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	δ. Πόρτ Σαϊδ 18/7
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	ε. Ραβέννα 20/7
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΑΙΟΣ	72	5580	μετ. «Μαρίκα» (ε.)
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Πειραιά 14/7
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 28/7
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	προς Πειραιά 25/7
ΑΘΛΩΝ	79	10428	δ. Παναμά 13/7
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	πρ. «Khalijiah»
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898	ε. 'Ιλσίλο 5/6
ΑΓΓΙΟΝ	77	14274	ε. Ρουέν 18/7
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Λίβερπουλ 25/7
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	δ. Δαρδανέλλια 11/7
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Λός 'Αντζελες 21/7

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	ε. Καζαμπλάνκα 21/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρ. «Diamond Glorious»
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Ντάρ ες Σαλάμ 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. Κοκούρα 24/7
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13678	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	στο Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/6
ΑΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Κωνίπολη 11/7
ΑΙΛΙΝΕ	63	10383	προς Ντακάρ 17/7
ΑΙΛΙΝΤΑ	73	23218	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 29/4
ΑΙΚΑΙΟΣ	77	11213	προς Μομπάσα 5/7
ΑΙΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Μπαντάρ Σαχ Ρεζάι 28/5
ΑΙΚΜΑΝ	77	14530	επωλήθη 'Ινδούς
ΑΙΚΜΗΝΗ	79	10996	α. 'Ωκλαντ 25/7
ΑΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Ταϊβάν 4/7
ΑΙΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	δ. Σουέζ 11/7
ΑΙΚΥΩΝ	73	8224	άρχει Πειραιά
ΑΙΜΑ	80	11584	ε. Σιγκαπούρη 25/7
ΑΙΜΑΡ	69	10373	προς Λομπότο 27/5
ΑΙΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	μετ. «Μαίρη Λ.» (ε.)
ΑΙΜΠΑ	69	4796	προς Μερσίν 22/7
ΑΙΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Γκλασκώβη 26/7
ΑΙΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	α. Χιουσόν 1257
ΑΙΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	ε. 'Αμβούργο 30/7
ΑΙΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Γκλόγκ 23/7
ΑΙΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511	ε. Ναγκόγια 18/7
ΑΙΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	α. Βανκούβερ 16/7
ΑΙΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	δ. Παναμά 19/7

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. 'Αδελαιδα 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	προς Γιοκοχάμα 2/7
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Δουβλίνο 26/7
ΑΜΦΩΝ	78	11173	α. Ναγκόγια 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	ε. Μπουσάν 18/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Νορβορρόσιακ 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Μαρακάιμπο 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Φιλαδέλφεια 23/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Μπαγκκόγκ 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	προς 'Αβάνα 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	στον Πειραιά 6/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	προς Κίνα 29/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Παναμά 17/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΣΠΡΕΣ	82	29487	δ. Ντόβερ 15/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	ε. Νιούκαστλ 1457
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	ε. Γέλα 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Γιοκοχάμα 22/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	προς Χόγκ Κόγκ 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	δ. Σουέζ 23/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Τοκουάμα 14/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	πρ. «Orient Express»
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. 'Αδελαιδα 18/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	α. Φρημάντλ 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Σιγκαπούρη 26/7

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	ε. Σίδνεϋ 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Μελβούρνη 28/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Μαλαϊσία 24/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	προς Μανίλα 2/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Νάπολη 25/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	προς Ποχάγκ 26/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Ντάρβιν 25/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	μετ. «Χάρμονυ I.» (μ.)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Ντάρμπαν 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. Κοσσιούγκ 1457
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Λός Πάλμας 27/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (δ.)	75	69222	α. Αύγουστου 25/7
ΑΝΑΦΗ	85	34400	δ. Κωνσταντινούπολη 8/7
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Σαβάννα 14/6
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 27/7
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Ναγκόγια 20/7
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς 'Ιαπωνία 7/7
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520	προς Μ. Μαγκάνουι 1/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρσο 3/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς 'Αμβούργο 3/7
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	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	στο 'Ασάμπ 23/7
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Σαντάν 17/6
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	α. Ντάρμπαν 18/7
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	πρ. «Fort Dufferin»
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Σουέζ 6/7
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	προς 'Αργεντινή 24/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Τενερίφη 25/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	α. Ντάρμπαν 14/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	δ. Παναμά 20/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΩ	84	36353	α. Σάντος 16/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Νιχάμα 23/7
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6666	υψωσε σημαία Μπαχάμας
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. Σαϊδ 20/7
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 22/7
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	α. Ταϊπαγκόγκ 14/7
ΑΙΣΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Ν. 'Υόρκη 23/7
ΑΙΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	δ. Γιβραλτάρ 18/7
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/6
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	δ. Πόρτ Σαϊδ 13/7
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	δ. Γιβραλτάρ 18/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	ε. Κορντέγιεβο 20/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. 'Ιντσόν 23/7
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Κολάτσι 20/7
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309	α. Μπρισμπαίν 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	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 1/7
ΑΡΗΣ	71	15119	μετ. «'Ελουντα Μπαϊν» (π.7)
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Κολόμπο 28/6
ΑΡΙΑΝΗ I.	68	5230	υπέστειλε κυπριακή
ΑΡΙΕΛ	70	7571	δ. Μπρουκσμπουίτελ 23/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Σουβά 22/7
ΑΡΙΩΝ	73	13633	προς Λονδίνο 30/6
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Χουέλλα 14/7
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Μπ. 'Αίρες 18/7
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	προς Πειραιά 2/3
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	α. Χουέλλα 14/6
ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Κογκοσίμα 9/7
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. 'Αμοστερνταμ 28/7
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. 'Αμαγκασόκι 1258
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Κολούμπια 20/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Φιλαδέλφεια 23/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	α. Ντότρεζ 24/5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	84	22172	α. Καραίσι 27/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς 'Ιαπωνία 10/7
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	προς Σουέζ 21/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	δ. Σουέζ 28/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγήθηκε 'Αϊδί
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	προς Π. 'Ορντάζ 6/7
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς 'Ιντσόν 22/6
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	προς 'Αργεντινή 13/6
ΑΣΠΕΛΟΣ (δ.)	85	45065	προς Τουρκία 20/7
ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447	ε. Κολόμπο 24/7
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Πόρτ Κέλαγκ 11/7
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Γιούροπορτ 18/7
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Βαλτιμώρη 23/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Λα Σπέζια 26/7

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	πρός Αίγυπτο 15/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	δ. Πόρτ Σάϊδ 9/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	προς Ναμίμπια 13/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	πρ. «Pacific Harmony»
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΐ'ΛΟΡ	77	37456	α. Κασσιούγκ 15/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5888	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Βενετία 28/7
ΑΥΛΙΣ	77	11804	δ. Σουέζ 16/7
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Σιρεμπόν 4/7
ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Καλλάο 18/7
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	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. Λίβερπουλ 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. Πόρτ ντέ Μπούκ 25/7
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Τόκιο 25/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μπρουνσούτελ 23/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	μετ. «Καριμπού» (ε.)
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Ρουμανία 21/7
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	α. Πειραιά 15/7
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	ε. Άμβέρσα 26/7
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Γιοκοχάμα 25/7
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Ν. Όρλεάνη 24/7
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	ε. Δαμιάτα 5/6
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	επιπλήθη Νορβηγούς
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Ίντσον 7/7 *
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11289	ε. Άκαμπα 19/6 *
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	προς Σιτία 17/6
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Σάν Νικόλας 25/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	προς Ποχάγκ 12/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Τερνούζεν 31/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βαλέντσια 28/7
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Λεμεσό 23/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Σάρα 24/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Λομέ 10/7
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Μακείο 30/6
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Τενερίφη 18/7
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	α. Λαύριο 13/6
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Καλκούτα 8/7
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Ντότζες 19/7
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πειραιά 15/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Ράς Γκαρίμπ 19/7
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ράς Γκαρίμπ 20/7
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	ε. Ματάντζας 7/7
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Γιοκοχάμα 19/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.	76	16014	α. Κόρπους Κρίστι 1/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	προς Γκουάντα 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Ν. Όρλεάνη 23/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Μπρουνσούβι 1/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	δ. Παναμά 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Υόρκη 23/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	77	16275	α. Χιούστον 23/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Πρίνς Ρούπερτ 24/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	προς Μεξικό 21/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 22/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	προς Ν. Όρλεάνη 1/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Άμβέρσα 18/7
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Σάντος 18/7
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	πρ. «Juliana 1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Φός 20/7
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646	α. Χαλδία 20/7
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	ε. Ίμινγκχαμ 17/7
ΓΟΥΔΙΝΘ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	22494	προς Ν. Όρλεάνη 14/7
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	προς Σουηδία 26/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264	α. Σεμαράγκ 7/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Βανκούβερ 2/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	δ. Σουέζ 7/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Σουέζ 23/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Κωνσταντή 2/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ίντσον 22/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Πόρτ Κέλαγκ 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	στο Ντάρμπαν 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Μανίλα 12/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	α. Μανίλα 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Κάντα 15/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Ντόβερ 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Σγκαπούρη 22/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	προς Δ. Αυστραλία 18/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Σγκαπούρη 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	20680	δ. Παναμά 21/7
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Φιομπιτσίνο 20/7
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	α. Σγκαπούρη 17/7
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Γιβραλτάρ 21/7
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Ντόβερ 19/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Παναμά 24/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Χόγκ Κόγκ 17/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Δουνκέρκη 13/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπόλτικ»
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	επιπλήθη σημ. Μάλτας
ΔΙΑΣ	71	16379	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Σγκαπούρη 19/7
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές

ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Βενετία 21/7
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Ρότερνταμ 28/7
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Μαντράς 26/7
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Καράτσι 23/7
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ζίρκου Άιλαντ 24/7
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Άνγκρα ντός Ρέις 4/7
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σάν Χουάν 14/7
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	προς Χέυ Πόιντ 15/6
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Τζέντα 1456
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	δ. Σουέζ 21/7
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Πειραιά 20/6
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Ραβέννα 24/7
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	προς Ν. Άφρικη 3/6
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίττερ Λέικς
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Σγκαπούρη 21/7
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Νταλνάν 8/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	δ. Σουέζ 25/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Ίντσον 6/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 24/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Σέβεν Άιλαντ 27/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΝΓΚ	84	16605	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	προς Ούλασαν 6/7
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Σουέζ 25/7
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	προς Θήρα 16/6
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Ντόβερ 8/7
ΕΜΑ	64	4986	στον Πειραιά
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Μπνόνμπουρ 17/7
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	α. Λάρνακα 27/7
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Γιβραλτάρ 23/7
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Σγκαπούρη 24/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208	α. Ν. Όρλεάνη 4/7
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Γιούροπορτ 28/7
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941	μετ. «Ζιμ Γκούαμ» (ε.)
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Σουέζ 25/7
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 3/5
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	στον Πειραιά 18/7
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Κινούρα 22/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	ε. Τζουμάιλ 16/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Μπαχάμες 16/7
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ντάρμπαν 6/7
ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	προς Μπαγκκόγκ 15/7
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Σάο Σεμπαστάο 13/7
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Σουέζ 25/7
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	προς Μπείρα 8/7
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Ν. Όρλεάνη 225/7 *
ΖΑΝΕΤ	66	4503	δ. Ντόβερ 16/7 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Μομπάι 16/7
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	ε. Πειραιά 29/6
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάνη 6/7
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Πόρτ Άντζελες 9/7
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Ίλιαν 23/7
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Χόγκ Κόγκ 28/7
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Μπρισμπαν 27/7
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Χόγκ Κόγκ 25/7
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Κολόμπο 26/7
ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Δαρδανέλλια 10/7
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Τζέντα 5/7
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Λέ Χάβρη 26/7
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Βοστώνη 11/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Πόρτ Τάμπακ 4/7
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Δαμιάτα 20/7
ΘΑΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Ράς Τανούρα 17/7
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Ντουά 18/7
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904	α. Πειραιά 8/7
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	ε. Σάο Σεμπαστάο 7/7
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σάνκ Άνκορατζ 27/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στην Έλευσίνα 7/7
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Πειραιά 18/7
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Ναγκόγια 14/7
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	προς Μπ. Άμπας 30/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	ε. Τζέμπελ Ντάννα 28/7
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	α. Άμβέρσα 21/7
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	8631	δ. Ντόβερ 19/7
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρ. «Santiago»
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	α. Γιούροπορτ 18/7
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	ε. Κοβίν 1657
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. Άνκονα 26/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Ν. Υόρκη 1/7
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβά 26/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	προς Βενεζουέλα 17/6
ΙΟΣ	85	34400	ε. Σάν Λορέντζο 22/7
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	ε. Πειραιά 15/7
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 12/7
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	α. Άγ. Ευστάθιο 7/7 *
ΙΣΣ ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	πρ. «Μπρίτς Σενάτορ»
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	μετ. «Μαραμπού» (κ.7
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Όζακα 9/7
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	α. Ρότερνταμ 9/7
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Ρίο Ίανέιρο 11/7
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Μπ. Άϊρες 30/6
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Σάν Άντόνιο 13/7
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Ούγιούκ Παντάγκ 7/7
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Μπιλμπάο 13/7
ΚΑΛΙΡΩΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Μόντεαλ 18/7
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Χόγκ Κόγκ 2157
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Παναμά 10/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Ν. Όρλεάνη 15/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όου Κουάδρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Οριστάνο 22/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Ρουέν 21/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Ν. Όρλεάνη 24/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	μετ. «Χαφνία» (κ.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επιπλήθη Έλληνες

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Γιβραλτάρ 14/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Ζίρκου 28/7
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Ρίο 'Ιανέριο 19/7
ΠΑΤΕΡΑΣ	69	9116	α. Δοκάρ 29/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	α. Ταρραγκόνα 22/7
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	72	14212	α. Τεργέστη 25/7
KARMEN KAPINA	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	67	12702	α. Σάντος 23/7
ΚΑΡΟΣ	68	12701	προς Πειραιά 23/7
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	73	34067	α. Γιοκοχάμα 23/7
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	16040	ε. Παλέριο 21/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	77	8750	ε. Πειραιά 16/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	68	2376	α. Ν. 'Υόρκη 19/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	66	38878	ε. Καζομπλάνκα 24/7
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)			

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	στο Κριστομάλ 24/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΑΝ	73	62311	δ. Κων/πολη 6/7
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	δ. Κων/πολη 6/7
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	α. Δρέπανον 19/6
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Τζέμπελ Ντάνα 30/7
KOMMON BENTSIΟΥΡ	71	15547	α. Ντάρμπαν 19/7
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Νάβρι 23/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ζήμπρουκε 24/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Γουακαμάτσου 3/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Φιλαδέλφεια 13/7
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Πόρτ Σαϊδ 28/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Σάιμα 10/7
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Φιλαδέλφεια 13/7
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	ε. Τεργέστη 20/7
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Ρόττερταμ 29/7
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. 'Αμβέρσα 28/7
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	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 ΓΟΥΔΙΝΒ (δ.)	74	42470	προς 'Ελλάδα 9/7
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Λεϊδός 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. Λε Χάβρη 16/7
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 24/7
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Μπουεναβεντούρα 4/7
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Χιούστον 22/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Σιγκαπούρη 25/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. 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 ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 17/7
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	ε. Κουχάν 21/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Τζέμπελ Ντάνα 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. Ρας Τανούρα 16/7
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ρόττερταμ 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	δ. Σουέζ 14/7
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Σταβάνγκερ 27/7
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Παλαιό 22/7
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ρόττερταμ 9/7
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	α. Νικισί 13/7
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Φρημάντλ 13/6

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 20/7
ΛΑΚΥ ΓΟΥΔΙΝΒ	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. 'Αντοφαγκάστα 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. Σεπετίμα 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. 'Αλμπόργκ 24/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	δ. Γιβραλτάρ 28/7
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 13/5
ΛΙΑ (μ.)	77	11264	α. Μελβούρνη 27/7
ΛΙΚΑ	78	33191	α. Χιούστον 22/6
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	76	61615	ε. Τόρανα 17/7
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	83	20200	ε. 'Ιντσόν 13/7
ΛΙΣΜΠΟΑ	78	12958	ε. Πειραιά 11/6
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	δ. Σουέζ 14/7
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. Κων/πολη 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
ΜΑΚΣΙΠΗΝΤ	69	11700	α. 'Αλγκεθίρας 8/7
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	δ. Κέλη Μπρούλ 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. Χαίφα 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. Καράτι 28/7
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Μόρεχεντ 9/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Σιμίζου 25/7
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Χόγκ Κ-ογκ 25/7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Μπλιμπό 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	98820	α. Βαλέντια 27/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	διαγράφεται
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Τραμάντ 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 'Αντζελες 10/7
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	προς 'Ολλανδία 30/6
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Ντάρμπαν 7/7
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II	75	18642	

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	δ. Παναμά 10/7
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	δ. Γιβραλτάρ 25/7
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Βανκούβερ 4/7
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 17/7
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πόρτ Κανάβεραλ 15/7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Γιούροπορτ 28/7
ΜΗΛΑΟΣ	84	28100	α. Σιγκαγκ 24/6

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Βομβάη 19/7
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1583	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Χιούστον 12/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	δ. Πόρτ Πειραιά
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	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Σ. Τόμας ντε Καστίλλια 9/7
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Κίγκστον 24/7
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/7
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Χιούστον 14/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Πόρτ 'Αρθούρ 15/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Γιβραλτάρ 25/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	δ. Πόρτ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ντεμεράρα 29/6
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	προς Γρενάδα 22/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Βερακρούζ 9/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Πόρτ 'Εβεργκλέιτς 13/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Πόρτ δφ Σπαίν 13/7
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Χιούστον 11/7
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	δ. Πόρτ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/6
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Γουάνα 14/6
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Σάο Φραντίζκο 16/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Γιβραλτάρ 23/7
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Μπαχία Μπλάνκα 15/7
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Τέξας Σίτυ 7/7
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μετ. «Βίτινα» (ε.)
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Τενερίφη 12/7
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	μετ. «Μιχαήλ Κ.» (ε.)
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Σουέζ 16/7
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Χιμπί 12/7
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Πειραιά 18/7
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Ωκλαντ 14/7
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Μανζανίλο 14/5
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Φουτζέιρα 24/7
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	δ. Παναμά 13/7
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	ε. Λίβερπουλ 29/7
ΜΠΟΝΙΟ (δ.)	69	63357	α. Φόξ 10/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ρας Τανούρα 12/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	προς 'Ιαπωνία 2/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΜΠΡΗΜ	85	25227	στο Κόμπε 30/7
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΔΙΝΒ	77	13382	ε. Φρημάντλ 25/7
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Μπαχραϊν 4/7
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Ρας Τανούρα 19/7

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	δ. Σκώ 24/7
ΝΑΕΟΣ	70	9865	ε. 'Ακαμπα 22/6
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Βομβάη 26/7
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862	ε. Σιγκαπούρη 25/7
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	στον Κόλπο Μεξικού 1/8
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Τερνούζεν 19/7

ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Πόρτ Σαϊδ 19/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Χιούστον 10/7
ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Σουέζ 12/6
ΝΕΝΑ	74	39886	δ. Πόρτ Σαϊδ 27/7
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ε. Μόντρεαλ 13/7
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Γκλάντσόν 15/7
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Φόρ 19/7
ΝΗΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Μελίη 21/7
ΝΗΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Φαλκονάρα 25/7
ΝΗΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Γέλα 7/7
ΝΗΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Τερνέστη 23/7
ΝΗΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Χακάτα 6/7
ΝΗΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	α. Σάρροχ 19/7
ΝΗΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	ε. Πειραιά 11/7
ΝΗΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	ε. Πειραιά 5/7
ΝΗΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	δ. Πόρτ Σαϊδ 16/7
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Πόρτ Σαϊδ 16/7
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Πόρτ Σαϊδ 16/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16387	πρ. «Νικόλαος Α.»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Ν. Όρλεάνη 24/7
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Πειραιά 5/7
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Αμστερνταμ 14/7
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Κουσάν 7/7
ΝΙΝΗ	75	16629	α. Ντάρμπαν 13/7
ΝΟΡΘ ΒΑΓΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Νιούκαστλ 22/7
ΝΟΡΘ ΧΕΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	α. Ψωρεα 22/7
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Γιούρπορτ 21/7
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Γιούρπορτ 8/7
ΝΤΑΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Μαντάνζας 4/7
ΝΤΑΥΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Λάς Πάλμας 15/7
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Μπιλμπό 20/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Χάμπτον Ρόουντς 20/7
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Κασσιόινγκ 7/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	α. Γένοβα 26/7
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Σιγκαπούρη 9/7
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρ. 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. Βάρι 19/7
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Α' υγύστα 20/7
ΟΒΕΛΙΕ (δ.)	77	31715	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Πειραιά 18/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	α. Κουίνγκντό 15/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	ε. Τζέντα 6/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΙΤΝΤ	86	24253	πρ. Χουαλιέν 1/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	δ. Παναμά 13/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ίντσόν 13/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	πρ. Σάντος 10/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Γιοκοχάμα 14/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	Α. Χάι Πόιντ 20/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΙΤΕΡ	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	α. Πειραιά 20/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417	α. Ίμμιγκχαμ 24/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710	πρ. «François Venture»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Ακαμπα 2/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	ε. Μπ. Αίρες 22/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Σάντος 28/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Μόντρεαλ 21/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Αμβέρσα 31/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Υόρκη 19/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Γουίλμινγκτον 25/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΙΤ'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 ΦΟΙΝΙΣ	73	14638	α. Σάν Λορέντζο 16/7
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντε Ντέους 18/7
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	α. Ντακάρ 15/7
ΟΣΕΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	73	14212	δ. Ντόβερ 27/7
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734	δ. Παναμά 9/7
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	α. Παναμά 9/7
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	α. Παναμά 9/7
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	α. Παναμά 9/7
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Ασόντι 27/7
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Αλφ. Αντ. Ζελες 24/7
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Κεμτέκ 16/7
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Παναμά 21/7
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Παναμά 21/7
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Παναμά 21/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Παναμά 21/7
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Τάμπα 12/7
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Πόρτ Τάλμποτ 13/7
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Ραβέννα 16/7
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρ. Μαλίλι 17/6
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	α. Πόντα ντε Μαδέιρα 15/7
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	μετ. «Alexandros Strength»
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	α. Χονολουλού 11/7
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Χαίφα 26/7
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	δ. Σουέζ 24/7
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	μετ. «Transocean» (λ.)
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Ντάρμπαν 28/7
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Εϊθονμαου 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	πρ. Φουτζέιρα 29/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Γιοκοχάμα 9/7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Πειραιά 21/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρ. Ντουμπάι 30/7
ΠΕΛΛΑ	79	10993	δ. Παναμά 8/7
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ραβέννα 22/7
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΙ'ΝΕΡ	70	1586	α. Πειραιά 20/7
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ	82	2477	α. Ραβέννα 22/7
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Αλεξάνδρεια 15/7
ΠΕΠΠΥ	67	1183	

ΠΕΡΙΕΥΣ	72	9742	δ. Ντόβερ 28/7
ΠΕΤΡΑ	70	23148	α. Τροκουάνα 2/7
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	δ. Παναμά 22/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Πειραιά 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Αμβέρσα 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	α. Πειραιά 15/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	α. Πειραιά 15/7
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Πειραιά 15/7
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Πόρτ Αρθουρ 22/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Ρότερνταμ 29/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 15/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	πρ. «Fort Frontenac»
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρ. Σιγκαπούρη 24/6
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Μόγκλα 21/7
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Μόγκλα 21/7
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Μόγκλα 21/7
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	α. Παλέρμο 14/7
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	ε. Τέμα 12/7
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Χιούστον 9/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Χιούστον 9/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Γιούρπορτ 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	α. Πειραιά 22/5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Παναμά 7/7
ΠΟΠΗ Φ.	73	19564	πρ. «Kolle D.»
ΠΟΠΗ ΓΝΩΝΙΑ	55	5033	α. Πειραιά 22/5
ΠΟΠΗ ΓΝΩΝΙΑ	68	10691	α. Πειραιά 22/5
ΠΟΠΗ ΓΝΩΝΙΑ	58	11048	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΑΙ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΑΙ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	27333	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	74	124724	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	3166	α. Πειραιά 22/5
ΠΡΑΤΟΠΟΡΟΣ	78	1592	α. Πειραιά 22/5
ΠΥΡΓΟΣ	77	14072	α. Πειραιά 22/5
ΠΥΡΡΟΣ	57	12875	α. Πειραιά 22/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 22/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	79	32023	α. Πειραιά 22/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	78	69016	α. Πειραιά 22/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	77	5802	α. Πειραιά 22/5
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	69	1999	α. Πειραιά 22/5
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	2995	α. Πειραιά 22/5
ΡΕΑ ΣΑΝ	77	1573	α. Πειραιά 22/5
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	70	11716	α. Πειραιά 22/5
ΡΕΝΕΣΙ	67	3999	α. Πειραιά 22/5
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	77	9774	α. Πειραιά 22/5
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	65	8021	α. Πειραιά 22/5
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	85	25250	α. Πειραιά 22/5
ΡΙΚΙ (μ.)	69	16588	α. Πειραιά 22/5
ΡΟΔΑΝΘΗ	73	11160	α. Πειραιά 22/5
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	38611	α. Πειραιά 22/5
ΡΟΛΛΟΝ	78	11348	α. Πειραιά 22/5
ΡΟΖΑΝΑ	62	811	α. Πειραιά 22/5
ΡΟΥΛΑ	74	13633	α. Πειραιά 22/5
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ			α. Πειραιά 22/5
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	85	35490	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	77	19742	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	81	35522	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΝ Π.	79	10600	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	77	3482	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΝΝΥ	75	1999	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	72	16402	α. Πειραιά 22/5
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	1583	α. Πειραιά 22/5
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	77	11168	α. Πειραιά 22/5
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	73	9619	α. Πειραιά 22/5
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	78	10995	α. Πειραιά 22/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	76	81438	α. Πειραιά 22/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	67	12228	α. Πειραιά 22/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	75	15223	α. Πειραιά 22/5
ΣΗ ΚΕΝ	71	9767	α. Πειραιά 22/5
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	72	3018	α. Πειραιά 22/5
ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥΤ	74	17724	α. Πειραιά 22/5
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	65	1503	α. Πειραιά 22/5
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	74	38465	α. Πειραιά 22/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	66	2202	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΔΩΝ			α. Πειραιά 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Πειραιά 22/5
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	α. Πειραιά 22/5
ΣΚΑΠΠΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Πειραιά 22/5
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	α. Πειραιά 22/5
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	α. Πειραιά 22/5
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Πειραιά 22/5
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Πειραιά 22/5
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Πειραιά 22/5
ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847	α. Πειραιά 22/5
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Πειραιά 22/5
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Πειραιά 22/5
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Πειραιά 22/5
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Πειραιά 22/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Πειραιά 22/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Πειραιά 22/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Πειραιά 22/5

α. Πόρτ Σαϊδ 19/5		
α. Χιούστον 10/7		
δ. Σουέζ 12/6		
δ. Πόρτ Σαϊδ 27/7		
ε. Μόντρεαλ 13/7		
α. Γκλάντσόν 15/7		
α. Φόρ 19/7		
α. Μελίη 21/7		
α. Φαλκονάρα 25/		

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Αμομαπάρε 14/7
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Σαλέρνο 7/7
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (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	προς Καραϊβική 29/5
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λα Αιμπερτάνι (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
ΤΖΙΜΙΛΑΤ	71	16275	ύψωσε κυπριακή
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	ε. Παράναγους 1257
ΤΖΟΥ	76	10801	α. Πόρτ όφ Σπαίρν 21/7
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 21/7
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	προς 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. Δουνκέρκη 16/7
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 24/7
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο 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
ΤΟΖΚΑΝΑ	76	36204	α. Μομπίλ 25/7
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ	88	9100	α. Σάν Λορέντζο 13/7
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Κασίμα 9/7
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Βαλτιμόρη 22/7
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.	68	2760	α. Άγκονα 20/7
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	α. Καζαμπλάνκα 25/7
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	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
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Π. Κορτέζ 6/7
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	προς Περσικό 25/6
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	προς Ν. Αφρική 29/6
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Τσίμπα 8/7
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	στον Περσικό 16/7

ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Βοστώνη 17/7
ΦΕΪΨΟΥΖ I.	83	17217	ε. Κων/πολη 4/7
ΦΕΪΨΟΥΖ II.	84	19049	δ. Παναμά 6/7
ΦΕΪΨΟΥΖ III.	84	19049	α. Χιούστον 1457
ΦΕΪΨΟΥΖ IV.	84	19049	α. Σίδνεϊ 6/7
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	μετ. «Μαίρη Ν.» (ε.)
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Δουνκέρκη 23/7
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	δ. Ντόβερ 29/7
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Μίλφορντ Χάβεν 25/7
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Σ. Άννα Μπαϊη 17/7
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Βαλτιμόρη 20/7
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΛΙΑΜΣ	62	19974	στη Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	α. Ρουέν 18/7
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς 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
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ	76	18933	δ. Παναμά 15/7
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Τερνούζεν 7/7
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στον Περσικό 5/7
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Πανζόγκ 24/6
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	διάλυση Γκαντάνι
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Σιγκαπούρη 24/6
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Μίνα αλ Φαχάλ 14/7
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Άκομπα 2/7
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	προς Τσάρλεστον 23/6
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	δ. Σουέζ 22/7
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	προς 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
ΧΕΡΙΤΕΪ ΤΖ.	77	39366	δ. Παναμά 20/7
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	προς Ροζαρίτο Τέρμιναλ 1/7
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ	69	8064	επισκευές Πειραιά 19/7
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άρχει Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	επισκευές Μασσαλία 27/7
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	προς Μπαγκόγκ 24/6
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	άρχει Έλευσίνα
ΧΛΟΗ	82	36202	α. Γουακαμάτσου 9/7
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	α. Ν. Υόρκη 21/7
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Κολόμπο 25/7
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	α. Λε Χάβρη 28/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 15/7
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1988, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 4.500 (ἐναντί δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 5.000 (ἐναντί δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μὲ τὴν εἰδικὴ τιμὴ τῶν Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιᾶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουρες
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

δ = δόληθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μεταγενέστερο όφ ...
* = άνευφάλαστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	ε. Κων/πολη 1/9
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Σάντος 6/8
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Όζάκα 7/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Πειραιά 6/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)*	69	10182	μετ. «Ζωή Χ.» (π.)
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	δ. Ντόβερ 9/8
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. Όρλεάνη 9/8
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	προς Φιλιππίνες 31/7
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Νταμάμ 28/8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Κάνιλα 14/8
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. Όόρκη 5/9
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Έιβονμαουθ 3/9
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	ε. Σάντος 3/9
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Λεϊόδες 6/9
ΑΕΛΛΩ	78	36548	α. Βοστώνη 31/8
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	δ. Γιβραλτάρ 2/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	α. Τέμα 25/8
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχραϊν 7/9
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Μαυρίκιο 17/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. σέτε 30/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	δ. Κων/πολη 30/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	α. Μομπάσα 12/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Τακοράντι 21/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Της 6/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	έπισκευές Σύρο 1/9
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ε. Πειραιά 2/9
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Πειραιά 26/8
ΑΙΩΣ (κ.)	82	21733	α. Ντάρμπαν 25/8
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΪ ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	πρ. «Φλοίσκος»
ΑΪ ΑΛΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Πειραιά 20/6
ΑΪ ΑΣΑ	72	16235	α. Νουέβα Παλμίρα 3/9
ΑΪ ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Κασσιούγκ 27/8
ΑΪ ΝΤΑ (κ.)	72	31935	ε. Πόρτ Τάλμποτ 11/9
ΑΪ ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. Άσιοντ 11/8
ΑΪ ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Χάμπτον 6/9
ΑΪ ΡΗΝΣ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Βαλέντσια 8/9
ΑΪ ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Ν. Όρλεάνη 5/9
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Ν. Όρλεάνη 22/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	δ. Κων/πολη 8/9
ΑΪ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Λός Άντζελες 3/9
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694	ε. Βρόστη 25/8
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	παρέμεινε στη δύναμη
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	δ. Παναμά 3/9
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	έπισκευές Λε Χάβρη 1/9
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	ε. Ν. Όρλεάνη 4/9
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Παρανάγουα 26/8
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Σικάγο 27/8
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Σιγκαπούρη 12/8
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	α. Ρός Τανούρα 29/6
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	δ. Πόρτ Σάϊντ 29/8
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Βασσιλικό Κόλπο 4/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Μασσαλία 22/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	προς Κόλπο ΝΗΑ 4/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	στο Σούλλομ Βόε 10/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τζουέμα 6/9
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Πόρτο Λά Κρούζ 29/7
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	προς Κούβα 17/6
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	προς Λιβύη 28/7
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάο Σεμπασιάνο 12/8
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Ναοσίμα 18/7
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (βρ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Άκαμπα 24/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 22/8
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ε. Μπαγιόν 17/8
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	πρ. Άντ 29/7
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. νκαπούρη 13/8
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	ε. «οικ 25/7
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. «Άντζελες 29/8
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Τ. μαγκόνα 22/8
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Λός Άντζελες 1/9
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Έμπεργκ 7/8
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. Άλγκεθίρας 23/8
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	α. Σιγκαπούρη 21/8
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	α. Μπαχραϊν 29/8
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	α. Φόγκντσεγκ 22/8
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936	σιόν Περισκό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	δ. Παναμά 30/8
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	στη Σαγκά 26/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Λός Πάλμος 20/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	προς Ίμπιούμα 22/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Ντόβερ Στραϊντ 16/8

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Άκαγιούτλα 3/9
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	α. Σαγκά 30/7
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (βρ.)	78	1123	α. Μόκχα 2/6
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	προς Γιοκοχάμα 9/7
ΑΝΙΤΑ I (κ.)*	76	4617	α. Φάλομυθ Μπαϊ 13/8
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Λίβερπουλ 8/9
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κων/πολη 18/8
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Ν. Όρλεάνη 25/8
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Μίνα Ραούσι 27/8
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	α. Σιγκαπούρη 25/8
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	α. Ν. Όρλεάνη 2/9
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	πρ. Άγ. Νικόλαος
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	ε. Βηρυτό 16/8
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324	δ. Παναμά 9/7
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Ν. Μαγκάλος 19/8
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Ραβέννα 1/9
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ N (κ.)	86	22273	ε. Χάτινχο 5/9
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	α. Ρότερνταμ 19/8
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	προς Ίράν 23/8
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Χάμιλτον 2/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Κολόμπο 2/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Σάν Νικόλας 23/8
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Μπαχραϊν 30/8
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρα 11/8
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Γιοκοχάμα 5/9
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Ντάρμπαν 21/8
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	ε. Πειραιά 19/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Φός 24/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Θεσσαλονίκη 30/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβέρσα 20/9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Λός Άντζελες 6/9
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ν. Όόρκη 25/8
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Έμδεν 25/8
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Βερακρούζ 18/7
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Αύγουστα 26/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Μόντρε ντέ Ντίους 2/9
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Άμστερνταμ 7/9
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	δ. Παναμά 30/8
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	δ. Παναμά 7/9
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Σάν Λορέντζο 5/9
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Τζέμπελ Άλι 12/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Ραβέννα 1/9
ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	προς Κούβα 22/8
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	ε. Ντάρμπαν 6/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Κεϋχάν 3/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	προς Ροστόκ 27/7
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	79	11223	α. Άμβέρσα 5/9
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	προς Μπαλμπόσα 4/7
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Θεσσαλονίκη 25/8
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	μετ. «Lucky Carrier» (π.)
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Ρίο Ίανέιρο 24/8
ΑΡΟ (κ.)*	68	2571	α. Τσιβιταβέκια 27/8
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Άμβέρσα 31/8
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908	α. Άμβούργο 5/9
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	ε. Μαπούτο 21/7
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	ε. Κοϊρά 27/8
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Κοϊρά 3/8
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	δ. Παναμά 16/8
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	προς Λάγος 22/7
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκό
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Μιζουσίμα 27/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Σαβάννα 25/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	ε. Άσσάμπ 26/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	στο Άσσάμπ 22/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	προς Λουάντα 2/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	ε. Βομβά 22/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΝΤΥ (π.)	77	9437	α. Πόρτ Κέλαγκ 29/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159	α. Λός Άντζελες 30/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Κασσιούγκ 30/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Πόρτ Μαχ. Μπ. Κασίμ 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	α. Ρίο Ίανέιρο 28/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195	α. Σάν Φραντσκο 20/8
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355	πρ. «Atlantis Luck
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Σάν Χουάν 14/8
ΑΤΡΑΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Βισκαπαίντομ 24/8
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	στη Σιγκαπούρη 19/8
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 27/7
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Ριγέκα 23/8
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	ε. Πειραιά 17/4
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Άλγκεθίρας 27/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	α. Ήσι Λόντον 28/8
ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 1/9

ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	πρ. «Marikit»
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Μπριντζ - Πάτρα
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	85	16623	α. Μόμπιλ 17/8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρός Τρίπολη 28/7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Φός 4/9
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 22/7
ΒΕΛΟΣ I (π.)	75	15981	ύψωσε κυπριακή
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιούστον 28/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	σπίδ Χάργκ 'Αϊλαν'
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρός Όκρικα 1/8
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	πρ. «Mili»
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	δ. Σουέζ 26/8
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σγκαπούρη 1/7
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Κασσιούγκ 21/8
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	α. Πασιγιές 5/8
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ'	72	19654	μετ. «Wei Lik» (π.)
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Κων/πολη 4/8
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Μόγκλα 24/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Εϊβονμαουθ 9/9
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 4/9
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1559	α. Λίβερπουλ 31/8
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	ε. Ν. Όρλεάνη 28/8
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	δ. Μπρίεχαμ 25/8
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 4/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Βρέμη 27/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ντόρ ες Σαλάμα 23/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Σάντος 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Ν. Χόλλαντ 9/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	δ. Έσκουμίνες 2/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	ε. Βομβόνη 19/8
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρός Όρντ 27/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Λός 'Αντζελες 18/8
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Άμβέρσα 23/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Άντιεν 12/8
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Άσσάμπ 29/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Άμστερνταμ 4/9
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	πρός Πόρτ Όκχα 12/7
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Σγκαπούρη 7/9
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Γκαίημπς 28/9
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764	α. Τερνούζεν 6/9
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	α. Πειραιά 6/9
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρός Ράς Τανούρα 20/8
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βομβόνη 7/9
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ράς Γκαρίμπ 3/9
ΓΚΑΛΑ (κ.)	70	15302	α. Τσαγκουαρόμας 26/8
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222	μεσογειοακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	70	54134	δ. Σουέζ 2/9
ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Μπουεναβεντούρα 15/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	ε. Λά Γκουαίρα 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. Όρλεάνη 2/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρ. «Folosa»
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Πόρτ 'Αντζελες 28/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Γιοκοχάμα 22/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	άγορα από 'Ιάπωνες
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	δ. Παναμά 27/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	ε. Βερακρούζ 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Νιουλούθ 19/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Μόμπιλ 29/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	α. Τάμπα 17/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Όρκη 3/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Λίρκεν 27/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Χιούστον 30/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Χουάγκουο 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Λός 'Αντζελες 28/8
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	ε. Σουέζ 3/9
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	επιβλήθη Νορβηγούς
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Τενερίφ 5/9
ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ	84	34253	δ. Σκώ 2/9
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Φουτζέιρα 5/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σγκαπούρη 26/8
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	δ. Σουέζ 2/8
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	α. Λός Πάλμας 7/9
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	α. Λός 'Αντζελες 10/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Σεμαράγκ 21/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Ν. Όρλεάνη 5/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Παλάου Μπακόμ 3/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σγκαπούρη 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. Όρλεάνη 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Χόγκ Κόγκ 3/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Μόμπιλ 22/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Σγκαπούρη 15/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126281	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ράς Τανούρα 12/8
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Φός 24/8
ΓΟΥΔΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	α. Σγκαπούρη 26/8
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	α. Φόυνες 6/9
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Βιτόρια 27/8
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Φουτζέιρα 26/8
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Πόρτ Κοριέρ 27/8
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Σγκαπούρη 15/7
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 8/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Βενετία 659
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειοακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Μπελέμ 29/8
ΔΟΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	ε. Γιούροπορτ 9/9
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Κων/πολη 7/9
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειοακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	πρός Λάγος 27/7
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19186	α. Κήλαγκ 13/7
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11089	μετ. «Αγγλική Κ.» (π.)
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Σγκαπούρη 23/8
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Ντότζες 5/9
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Μπ. Άιρες 1/9
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Σγκαπούρη 29/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Σγκαπούρη 5/9
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (κ.)	72	17510	α. Ντάρμπαν 30/8
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Μπαγκόκ 23/8
ΕΛΑΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Σγκαπούρη 1/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Χάμπτον Ρόουντς 6/9

ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. «Alliance»
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	α. Σγκαπούρη 6/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	δ. Σουέζ 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	δ. Ντόβερ 8/9
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	δ. Σουέζ 18/8
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	ε. Σαντάντερ 6/9
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Φουτζέιρα 24/8
ΕΛΜΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	ε. Λός 'Αντζελες 29/8
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Γιοκοχάμα 7/9
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Καγκοσίμα 19/8
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	σπίδ Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Λός Πάλμας 3/8
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	α. Γκουαγιόμας 28/8
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	μετ. «Amil» (Μπχ.)
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	α. Σγκαπούρη 6/9
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. Μπαλμπόα 23/8
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ρουαίζ 30/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Τής 4/9
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	πρός Τζακόρτα 10/4
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Καράτσι 5/9
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	α. Κλήβελαντ 3/9
ΕΡΥΘΡΑΙΗΝ (π.)	68	19044	α. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	71	12194	μετ. «Calumet» (π.)
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούιλ 29/8
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	α. Μόντρεαλ 26/8
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Τουτικορίν 31/8
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	ε. Άλεξάνδρεια 26/8
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Λονδίνο 5/9
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	α. Ν. Όρκη 7/9
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Μαπούτο 10/8
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Άιν Σούκνα 1/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Γκιζόν 10/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Λέ Τρεπόρτ 13/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	ε. Πόρτ Μόρεσμπυ 5/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Χάμπτον 5/9
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Ρότερνταμ 1/9
ΕΥΛΙΚΗ	77	29875	α. Σάντος 29/8
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Ρότερνταμ 6/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Μόμπιλ 3/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Δαρδανέλλια 2/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	δ. Πόρτ Κέλαγκ 2/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	ε. Τομακούμ 29/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΡΕΜ (π.)	75	6499	α. Ίντσόν 29/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Νταμόμ 6/9
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Βαλλέτα 15/8
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Σγκαπούρη 31/8
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Βομβόνη 21/7
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	δ. Δαρδανέλλια 27/8
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	δ. Π. Σαϊδ 4/9
ΖΑΦΕΙΡ (δ.κ.)	75	176008	σπίδ Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	α. Μόντρεαλ 2/9
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	σπίδ Νιουμπάι 27/8
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	σπίδ Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Φιομυμτσιόν 6/9
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Κοσσισούγκ 31/8
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Λός 'Αντζελες 3/9
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Βαλτίσα 6/9
ΖΗΝ	79	16379	α. Νιουλούθ 30/8
ΖΗΡΑ	79	16390	ε. Φός 4/9
ΖΗΡΑΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Κων/πολη 7/9
ΖΗΡΩ	76	17129	α. Κολούμπια Ρίβερ 2/9
ΖΗΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	α. Πόρτ Σουδάν 15/8
ΖΗΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Νταλίν 4/8
ΖΗΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. 'Ακαγιούττα 28/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Σάντος 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σάντος 20/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	πρ. «Θαλασσινή Ίδεα»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Ν. Όρλεάνη 5/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Πόρτ Τάλμποτ 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ (κ.)	76	37992	πρ. «Θαλασσινή Εύχη»
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Χάμπτον 27/8
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	α. Ούμεα 2/9
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Σαντάν 3/9
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Άμβούργο 3/9
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	έπισκευές Πειραιά 10/9
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	πρ. Ν. Κορέα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρ. Θεσσαλονίκη 5/8
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	ε. Στάντσαρπ 3/9
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	ε. Βρέμη 1/9
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Ρότερνταμ 7/9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Πόρτ Χέντλαντ 17/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	α. Αύγουστα 1/9
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	71	995	πρ. «Sansen»
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κεϋ.)	77	997	πρ. «Keishin Maru No. 12»
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Μπαρ 30/8
ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333	α. Λεμεσό 5/8
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	α. Θέουτα 1/9
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Φουτζέιρα 11/8
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Λισαβόνα 16/8
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. Άμβέρσα 9/9
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Βενετία 27/8
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Μπαγκόγκ Μπαρ 28/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός 'Αντζελες 1/9
ΙΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Βενετία 2/9
ΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	α. Σάντος 17/8
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	σπίδ Μαλίλα 24/8
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρ. Σγκαπούρη
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Καέν 3/9
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Κάντλα 3/8
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρ. Μόμπιλ 16/8
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	Λέ Χόβρη 23/8
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Μπέλφαστ 5/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Άμβούργο 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Άβιλας 20/8
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Ν. Όρλεάνη 12/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Πόρτ Βέομ 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	α. Άσομπε 25/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Άγκυρθόρα 29/8
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	α. Ροβέννα 19/7
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Λός 'Αντζελες 6/9
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	πρ. Ν. Ζηλανδία 25/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	σπίδ Πειραιά 6/8
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	δ. Έσκουμίνς 3/8
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεσρόρα 25/8

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Μίλφορντ Χάβερ 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Μπαβναγκάρ 28/6
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	ε. Κων/πολη 26/8
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 27/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	ε. Ν. Μαγκαλάρι 10/8
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	ε. Καζομπλάνκα 23/8
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	ε. Σιγκαπούρη 1/9
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	ε. Φιλαδέλφεια 5/9
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Μπαχραϊν 15/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Μπιλμπάο 5/9
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Σάντος 5/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	α. Σάντος 5/9
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Θεσσαλονίκη 30/6
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Σάντος 1/9
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	α. Σιγκαπούρη 25/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Π. Κομπέλλο 31/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Τέμα 4/9
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Χουάγκου 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Βαλλέττα 20/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Σιγκαπούρη 24/8
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Σιγκαπούρη 29/8
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Χουέβα 29/8
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	α. Μπαβναγκάρ 13/8
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	ε. Μαλάγα 18/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.)	74	7557	α. Μανίλα 22/8
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Κολούμπια Ρίβερ 1/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46890	α. Φός 5/9
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Φιλαδέλφεια 5/9
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Γκαϊμπς 23/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	α. Αίν Σούκνα 18/8
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Πόρτ Σουδάν 5/8
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	δ. Παναμά 31/8
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Αύγουστα 3/9
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Κολκούτα 22/8
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	α. Πειραιά 5/9
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Ντάρβιν 29/8
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	α. Σάντος 29/8
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Ν. Ορλεάνη 30/8
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	στο Ντουμπάι 27/7
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ροζάριο 28/7
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Σουέζ 31/8
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Τσίμα 4/9
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σίδνεϊ 30/8
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Τιμαρού 31/8
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	α. Γένοβα 4/9
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Πόρτ Σάϊδ 6/9
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβ.)	68	15809	α. Μίνα Καμπούς 7/9
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρός ΗΠΑ 20/7
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	μετ. «Tulip» (Βρ.)
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	α. Μπάρι 2/9
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	α. Λός Πάλας 4/9
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Τέξας Σίτυ 15/8
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	13443	ε. Βομβάη 2/9
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Βομβάη 2/8
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	πρ. «Καπετάν Αντώνης II»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Φός 6/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Μπ. Αίρες 1/9
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Βομβάη 21/8

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Πόρτ Άρθουρ 12/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	α. Λονδίνο 2/9
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	επισκευές Πειραιά 1/9
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14107	πρός Μανίλα 20/7
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	α. Μανίλα 22/8
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρ. «Finnfury»
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	ε. Κάντιλα 29/8
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	α. Λισαβόνα 23/7
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	α. Μόντρεαλ 12/8
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	ε. Δακάρ 23/8
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	α. Μόντρεαλ 30/8
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	πρός Ίνδια 30/7
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Λειζόες 3/9
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Ντάρ ελ Σαλάμ 7/9
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	ε. Κων/πολη 22/9
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	πρ. «Βλαχέρνα»
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζέμπελ Άλι 3/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Φρεντερίτσια 25/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	α. Σ. Τζών 4/9
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	α. Ντάρβιν 22/8
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	α. Κουιντέρο 26/8
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Λισαβόνα 7/9
ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Μάνιρε ντε Ντίνους 30/8
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Τζουμπάι 14/8
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Πόνι ντε Ουμπού 21/8
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ 14/10/87
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	ε. Ασσάμ 22/9
ΛΕΙΘΟΣ (μ.)	63	10617	ε. Πειραιά 26/8
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Π. Σάϊδ 24/8

ΛΕΥΤΟΔΗΝΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρός Τσιγούαν 3/7
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Άβάνα 15/6
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Γκάλβεστον 26/8
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	πρός Κίνα 11/8
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Κουινχουαγκνιό 20/8
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	α. Σαβάννα 10/8
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	δ. Παναμά 30/8
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρ. «Lepian»
ΔΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Ραβέννα 26/8
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Κηλαγκ 30/8
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Λός Άντζελες 4/9
ΛΗΤΟ II (π.)	72	6106	δ. Μπουρμπουίελ 27/8
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	ε. Βομβάη 7/9
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	μετ. «Iron Trust» (κ.)
ΛΙΜΠΕΞΑ (π.)	69	17872	επισκευές Πειραιά 1/9
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Άβάνα 20/7
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Πασιγιές 29/8
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	δ. Γιβραλτάρ 29/8
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Νόρθεϊ 8/9
ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	πρός Τζένια 6/7
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	α. Γκάλβεστον 19/8
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	ε. Πειραιά 18/8
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Άμβούργο 5/9

ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντάρμπαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Ρότερνταμ 11/9
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρός Χαλκίδα 26/8
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	δ. Παναμά 25/8
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	δ. Παναμά 26/8
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Παρανάγουα 1/9
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρ. «Καθόδιας Ν.»
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπασιτιό 28/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	δ. Παναμά 6/8
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρ. «Ρηνιό»
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Κουινχουαγκνιό 19/8
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	δ. Παναμά 28/8
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Ορλεάνη 24/8
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκοί
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Κάρντιφ 9/9
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	μετ. «Star» (Ονδ.)
ΜΑΡΙΟΛΛΑ (κ.)	74	30341	α. Παρανάγουα 22/8
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	δ. Σουέζ 7/9
ΜΑΡΙΝΑ Α.	85	30831	ύψωση ελληνική
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	74	83168	μετ. «Φίνες» (μ.)
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	πρός Λουάντα 27/7
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Λισαβόνα 23/8
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	ε. Πειραιά 6/9
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Ίνισον 30/8
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	α. Τόρος Γκούμπε 5/9
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Άλεξάνδρεια 27/8
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	δ. Κων/πολη 3/9
ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Λός Άντζελες 6/9
ΜΑΥΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Πόρτ Κελαγκ 6/9
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Βαλλέττα 1/9
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Τέξας Σίτυ 25/7
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρός Μανφρενιόνια 11/1
ΜΕΣ (Ονδ.)	64	1096	ε. Σουραμπάγια 9/8
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Τζουμπάι 25/8
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	δ. Σουέζ 2/9
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	α. Ρότερνταμ 23/8
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Ν. Τουρκοβίον 20/8
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Νίγκ Τέρμινταλ 19/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Χιούστον 21/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Πειραιά 7/9
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	πρός Κούβα 28/7
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Κασίμπα 29/8
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Τζένια 8/8
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Τέξας Σίτυ 25/7
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	α. Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	α. Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΝ (κ.)	71	10095	πρ. «Σηχόου»
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Χάμιλτον 6/9
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Άλγέρι 2/8
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Ν. Μαγκαλάρι 2/8
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	α. Τάιτσούγκ 17/8
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Λός Άντζελες 2/9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Γουέστερμπορτ 25/8
ΜΟΝΤΕΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περισκοί 3/7/87
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	α. Ρότερνταμ 3/9
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	α. Ρίο Γράντε 25/8
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	δ. Σουέζ 8/8
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Λός Άντζελες 16/8
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρός Στέφενβιλ 26/7
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	α. Λονδίνο 5/9
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	δ. Παναμά 18/8
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	ε. Λοριέντ 27/8
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Άμβέρσα 29/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Σουέζ 7/9
ΜΠΕΛΛΟ (Βρ.)	65	11541	α. Πειραιά 26/1
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	μετ. «Stardrop» (κ.)
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	δ. Σουέζ 31/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Χάιφα 19/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	πρός Μίνα αλ Φαχάλ 1/7
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	δ. Σουέζ 6/9
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Χουάσκο 5/8
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Βομβάη 25/8
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	πρός Ταϊβάν 25/7
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Αιβ.)	73	31861	πρός Κωνσταντία 12/7
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	α. Ρουαίτζ 31/1
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	επώληθη στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	α. Γιβραλτάρ 7/9
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Ρότερνταμ 8/9
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Γουέιπα 4/9
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506	α. Ίμμιγκχαμ 7/9
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Πόρτλαντ 6/9
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	α. Χόγκ Κόγκ 20/8
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	α. Ταμπίκο 28/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Φρεντερίτσια 22/8
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Μπωμόνι 1/9
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Μορμουγκάο 28/8
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Πειραιά 5/9
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	πρός Ντέρνα 27/7
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Σέβεν Άιλαντ 7/9
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	ε. Ρουαίτζ 24/7
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	α. Ρεβινόν 7/9
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	ε. Βομβάη 25/8
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ύψωση ελληνική
ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	μετ. «Blue River» (κ.)
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	ε. Πειραιά 18/7
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	ε. Ν. Ορλεάνη 30/8
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Σαλβαντόρ 17/8
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	α. Τενερίφ 3/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	ε. Θεσσαλονίκη 12/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	δ. Σουέζ 24/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	ε. Νταλιν 2/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	68	24843	μετ. «Νικόλαος Α.» (ε.)
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	86	16112	α. Ν. Ορλεάνη 3/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. Υόρκη 26/8
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Κουινχουαγκνιό 17/8
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Νταλιν 31/7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περισκοί
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Νταλιν 28/8
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	πρός Χορμούζ 15/7
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	ε. Μπαχράιν 5/9
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	πρός Λάγος 19/7
ΝΟΡΔΕΡΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	α. Τέζας Σίτυ 21/5	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Γάνδη 14/8	ΠΡΑΤ'ΙΜ (κ.)	70	10469	ε. Ταϊγκόνγκ 27/8
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	α. Τόμα 16/8	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	πρ. «Gladys»
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μαϊμί 29/8	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	αργεί Πειραιά
ΝΟΡΘ ΣΑΙΗΛΟΡ (κ.)	72	7266	πρ. «Fronstar»	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σιγκαπούρη 30/8
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Λας Πάλμας 1/9	ΠΡΙΓΚΙΠΙΣ (κ.)	77	15285	ε. Ματάνζας 30/7
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	ε. Παναμά 28/8	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 26/8
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	ε. Σιγκαπούρη 20/8	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	δ. Μπουσανπούλε 29/8
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Γιβραλτάρ 25/8	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	δ. Πόρτι Σαϊδ 1/9
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ ΛΑ'ΙΤ (Μ.β.)	66	2969	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΝΤΕΡΜΠΟΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Δουκνέρι 4/9	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (κ.)	83	26996	α. Ν. Ύορκη 27/8
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity» (κ.)	ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Λας Πάλμας 6/9
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Κολόμπο 10/8	ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Παναμά 24/8
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	α. Λας Πάλμας 6/9
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 23/8	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	ε. Παναμά 24/8
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Σαντίνα 6/9	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Παναμά 24/8
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Αμβέρσα 27/8	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ ΙΙ (κ.)	78	20288	ε. Παναμά 24/8
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι' ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περισκοίου	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ ΙΙ (κ.)	74	17722	πρ. «Προτάγκονιστ»
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Λαύριο 18/6	ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	α. Πράια Μόλε 17/8
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ν. Ύορκη 3/9	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	δ. Σουέζ 4/9
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Πειραιά 28/8	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	δ. Παναμά 4/9
ΟΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Παναμά 27/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	72	12982	πρ. «Προτάγκονιστ»
ΟΔΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Αμβέρσα 26/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρ. «Προτάγκονιστ»
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	πρ. «Πατρίσια Ρ.»	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	μετ. «Τρίο Ασε» (π.)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879	δ. Παναμά 20/8	ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	ε. Γιβραλτάρ 5/9
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (κ.)	85	17879	α. Φουτζέιρα 14/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Λας Πάλμας 7/9
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 27/7	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Αβέρσο 2/9
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Σιγκαπούρη 24/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	ε. Πειραιά 20/8
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Σιγκαπούρη 24/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	ε. Σόλαμ 10/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Κεμπέ 6/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	ε. Κεμπέ 6/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	ε. Κεμπέ 6/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ε. Κεμπέ 6/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	ε. Κασσιόπου 30/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	δ. Μπουσανπούλε 27/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	α. Σιγκαπούρη 31/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Ντάρμπαν 7/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	α. Ρότερνταμ 9/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	δ. Σουέζ 3/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	μετ. «Λόρα» (π.)	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Ν. Ύορκη 7/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	ε. Παναμά 28/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	α. Αλεξάνδρεια 20/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	δ. Σουέζ 18/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Παλέμπο 30/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Φουτζέιρα 10/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην «Ακαμα» (αποθήκη)	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Κάντινα 3/7	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (αποθήκη)	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. Τόκιο 4/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	69	1582	πρ. Κιούγκα 8/5/87	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	64	38259	α. Ν. Ύορκη 2/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	74	9712	πρ. «Αβάντα 28/6	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	μετ. «Venus» (Ονδ.)	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	α. Πασαγιές 2/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	α. Πασαγιές 2/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ				ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Τουμπανό 19/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Ρίο Τανέιρο 14/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Παναμά 18/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Τζουμπάι 22/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Μαρίνα Υψ. Καράρα 30/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρ. Λουάντα 14/4	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	α. Σάντος 6/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Ποντίγκυ 14/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Ντάρμπαν 18/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φόλμουθ Μπ. 7/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	α. Ν. Ύορκη 3/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	δ. Παναμά 5/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	δ. Σουέζ 1/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Πειραιά 1/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Σιγκαπούρη 7/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Κουίνχουαγκνιό 11/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Κολούμπια ρίβερ 6/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοίου	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Βαλέντια 1/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	ε. Παναμά 28/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Κεμπέ 28/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	α. Ντάρμπαν 31/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Λιανουγκόνγκ 4/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Μπρέμερχοφ 26/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Κουόγκου 1/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Νικόσια 29/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρ. Γιάμπου 5/7	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Σουέζ 28/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρ. Λομπίτο 1/7	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Ρεϊνιόν 10/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρ. Γιοκχάμ 18/7	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Λός Αντζίλες 16/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)	72	16205	ε. Άλγκεθίρας 22/7	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Μίνα Κομπούς 5/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπατιάνο 29/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Παναμά 28/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	8162	α. Πειραιά 20/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	δ. Κωνσταντίνου 7/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Άλεξάνδρεια 28/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Τζουμπάι 27/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	ε. Κόβιν 30/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	ε. Σάν Φρανσίσκο 3/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	στη Φουτζέιρα	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Σιγκαπούρη 1/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λας Πάλμας 1/7	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Βορβό 7/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Μουμπά 27/7	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	ε. Σάν Φρανσίσκο 3/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στη Φουτζέιρα	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	α. Φουτζέιρα 30/7/87	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΥΛΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Λός Αντζίλες 20/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Λά Πελόζια 8/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΥΣΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Τερνέφι 28/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Φόλμουθ Μπ. 1/9	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	δ. Πόρτι Σαϊδ 23/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Καρασί 17/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Καρασί 17/8	ΡΑΦΩΝΤΥ ΙΙ (κ.)	73	9059	α. Ρεϊνιόν 24/8

ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Βενετία 29/8
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	α. Πειραιά 2/9
ΣΗΜΑΤΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. Πειραιά 13/8
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	α. Αύγουστα 15/8
ΣΗΜΙΟΥΣΚ (κ.)	77	31368	α. Ρίο 'Ιανέιρο 18/8
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (μ.)	84	18173	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/9
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Νταμμά 1/9
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Ντόβερ 4/9
ΣΗΜΠΟΝ (κ.)	76	32971	α. Λά Πάλμας 8/9
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 30/8
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Τερνόυζεν 31/8
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Φός 1/9
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	προς Νεμρούτ Μπαϊν 22/7
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (μ.)	73	18025	δ. Σουέζ 1/9
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	α. Σάινες 6/9
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Σικάγο 30/8
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	α. Μοντεβιδέο 15/8
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	δ. Σουέζ 3/9
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Βισμάρ 6/8
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	δ. Παναμά 19/8
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	ε. Τάραντα 5/9
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Σαουθάμπτον 9/9
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Σαβάννα 27/8
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Γουλιμκτον 6/9
ΣΗΣΤΑ II (δ.μ.)	83	18173	α. Πόρτ ντέ Μπουκ 25/8
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.μ.)	72	15285	προς Π. Καμπέλλο 23/7
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Γκέιμς 23/8
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (μ.)	75	18794	ε. Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	62	11277	α. Σάν Λορέντζο 25/8
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	δ. Κων/πολη 4/9
ΣΗΦΕΑΡΕΡ (κ.)	73	29763	ε. Μπιζέρτα 20/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Γιουροπόρτ 10/9
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Τακόμα 26/8
ΣΙΔΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρ. «Maris Offer»
ΣΙΔΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	πρ. «Pita»
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Νταλιν 12/8
ΣΙΔΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρ. «Hansa Navigator»
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Χόγκ Κόγκ 5/9
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	ε. Χιούστον 15/7
ΣΙΔΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρ. «Maris Sportsman»
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	πρ. «Ολυμπός Κ.»
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Πειραιά 22/8
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Κήλαγκ 9/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. 'Ικόνιο 24/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridien» ('Ονδ.)
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Μόντρεαλ 3/9
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Ρουέν 18/8
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Μοντρεάλ Χομεϊνί
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Βιτόρια 25/8
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)	73	17466	δ. Σουέζ 26/8
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Κασσιούγκ 26/8
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Βαλτιμόρη 6/9
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Αμστερνταμ 12/9
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σιγκαπούρη 27/8
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Βιζακαπατάνμ 5/9
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. 'Αλεξάνδρεια 27/8
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	δ. Σκώ 6/8
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	δ. Παναμά 6/8
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Λονδίνο 8/9
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	α. Πειραιά 17/8
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 22/8
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Ντάρμπαϊν 4/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάιφα 11/8
ΣΠΕΛΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	προς Χάρ Φακάν 28/7
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Αλγερία 25/6
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Ντόβερ 8/9
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Λεμσσό 30/8
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Σαβόνα 5/9
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Ροζάριο 1/9
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Χακάτα 2/9
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Λιανουσυγκάγκ 21/8
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	ε. Μόντρεαλ 29/8
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011	α. Πειραιά 12/7
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ε. Πειραιά 8/8
ΣΤΑΥ (κ.)	75	15113	α. Πόλο 30/5
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	α. Πόρτ Σάϊν 17/8
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Κουίνσταν 5/7
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Βοστώνη 23/8
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	ε. Κασσιούγκ 31/8
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	α. Λιμά 22/7
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Πειραιά 18/8
ΣΤΡΕΞΑ (δ.)	75	11171	α. Αντζεν 9/8
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	α. Μίλνερ Μπαϊν 3158
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	δ. Σουέζ 26/8
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Βαλέντσια 16/8
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	ε. Νιγηρότ 2/9
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	ε. Κασσιούγκ 20/8
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Λειδές 3/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Ρότερνταμ 5/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	α. Ρότερνταμ 7/9
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Μπελαγουάν 1/8
ΤΕΛΑΜΟΝ*	78	11781	ε. Χάιφα 6/9
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Γκουαγιμάς 1/9
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	α. Λέ Χάβρη 1/9
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	δ. Σουέζ 29/8
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	ε. Ντάρμπαϊν 19/8
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρ. Σαουδική 'Αραβία 17/7
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Ρότερνταμ 9/9
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Κολόμπο 7/9
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρ. «Maya»
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Λός 'Αντζελές 20/8
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Πειραιά 28/8
ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	ε. Φέλιξτοου 9/9
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	α. Φόλμουθ Μπαϊν 2/9
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	ε. Κασσιούγκ 29/8
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	
ΤΖΩΤΣ Δ. (κ.)	75	12376	
ΤΖΩΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	

ΤΖΩΤΣ Ν. (π.)	69	5406	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Ρουέν 18/8
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	ε. Μπ. 'Αίρες 1/9
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρ. Τρίπολη 31/5
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κε.)	68	9627	ε. Παράντιν 26/8
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ντάρμπαϊν 25/8
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	α. Πειραιά 20/7
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	α. Χιούστον 26/8
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	μετ. «Good Explorer» (π.)
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	δ. Π. Σαϊν 1/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	δ. Σουέζ 13/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. 'Ιταζάϊ 21/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρ. ΗΠΑ 15/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	ε. Φουτζέιρα 28/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	ε. Αμβέρσα 7/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	δ. Παναμά 13/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Γουλιεμσχάβεν 1/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Σάν Χουάν 26/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Νιουμπάϊ 2/7
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Γιουροπόρτ 3/9
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΤΥ (κ.)	72	12463	α. Γκουαγιακούιλ 2/9
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Λομέ 4/8
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Πόρτ Μόρεσμπυ 5/9
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Ντόβερ 7/9
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Τουμπάρδο 27/8
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 15/8
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	μετ. «Acorn» (κ.)
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρ. «Unity Reefer»
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Χιούστον 31/8 *
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	ε. Ρότερνταμ 4/9 *
ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Σιγκαπούρη 11/8
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	πρ. Χαϊφάγκ 21/7
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Τάμπα 17/8
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Σιγκαπούρη 22/8
ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	δ. Κων/πολη 31/8
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	ε. Φιλαδέλφεια 2/9
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	α. Δουνκέρκη 12/8
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Κάνιλα 27/8
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρ. 'Αγκόλα 27/7
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523	α. Πανιάϊ 27/8/87
ΦΙΛΙΑ	71	7201	α. Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Λά Λιμπερτίν 12/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	στη Τσιταγκόγκ 21/7
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Θεσσαλονίκη 27/8
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. 'Αλεξάνδρεια 31/8
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Μπαρλέγια 31/8
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Σαλβανιόρ 23/8
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπεϊζάνια (αποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	δ. Γιβραλτάρ 7/9
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Ντάρμπαϊν 8/9
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Μπρίτζπορτ 5/9
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Γιοκοχάμα 24/8
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	ε. Ρότερνταμ 1/9
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	α. Χιούστον 16/7
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	επισκευές Πειραιά 11/7
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	πρ. Δ. 'Αφρική 11/7
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκάγκ 30/7/87
ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330	πρ. «Παμί»
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	δ. Κων/πολη 6/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214	στη Γιοκοχάμα 2/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρ. Σουέζ 12/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρ. «Reyna»
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	α. 'Ανκόνα 2/9
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332	α. Παπετιέ 15/8
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρμπαϊν 6/9
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	70	12077	ε. Ντάρμπαϊν 6/9
ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.)	63	26759	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/9
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	ε. Μπ. 'Αίρες 6/9
ΦΡΗΝΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	δ. Κων/πολη 21/8
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Βαλπαράϊζο 17/8
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	α. Λός Πάλμας 6/9
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Λισαβόνα 8/9
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλμας 2/9
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Λός Πάλμας 29/8
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Ρότερνταμ 30/8
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Πειραιά 7/9
ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Πειραιά 22/8
ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	πρ. Σάντος 9/8
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΦΡΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	επισκευές Πειραιά 25/6
ΦΡΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Λόγος 12/8
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	α. 'Ινιόν 6/8
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Τζέμπελ Νιόνα 23/8
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	74	44699	α. Κασσιούγκ 8/8
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	επισκευές Σιγκαπούρη 10/6
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Φόλμουθ Μπαϊν 15/8
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Γέλα 13/7
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Βρέμν 7/9
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	δ. Σουέζ 4/9
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	α. Γιουροπόρτ 26/8
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	ε. Λόγος 12/8
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Ντάρμπαϊν 6/9
ΧΑΡΜΟΝΥ 1. (π.)	71	8825	ε. Ντάρμπαϊν 6/9
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Τονόνο 5/9
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	ε. 'Αλεξάνδρεια 2/9
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Ροζάριο 1/9
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Βομβάη 5/9
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/8
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	α. Βαλτιμόρη 2/9
ΧΟΜΠΙ (Μ.)	71	15922	πρ. Κήλαγκ 22/7
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. 'Αμβέρσα 11/9
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	ε. Μομπάσα 17/8
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	μετ. «Lady Lora» (π.)
ΧΡΥΣΑΝΘΩ Σ. (κ.)	71	1532	α. Μασσαλία 6/9
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Ταλαγκουάνο 27/8
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Λιανουγκάκι 11/8

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

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

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