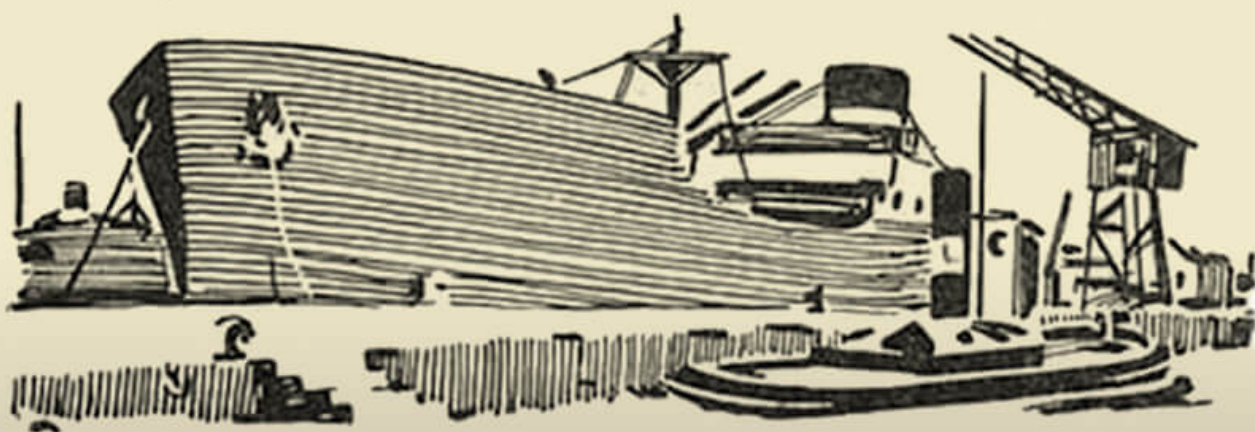


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Νοεμβρίου 1988

Αρ. Φύλλου 1283/1041

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1283/1041
15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250



KENTRIKA 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 SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFAHRITSKONTOR 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



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

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



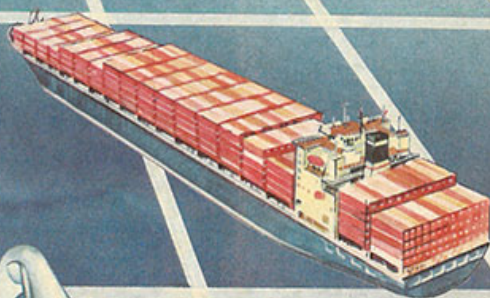
INTER

EQUIPOS NAVALES, S. A.

EQUIPOS NAVALES, S.A.
CALLE DE FERRAZ, 2
TELS.: 241 93 91 - 247 94 00
247 94 09 - 542 47 34
TELEX: 22864 RETNI E - 43848 INEN E
TELEFAX: 34-1-2467013
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***



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.

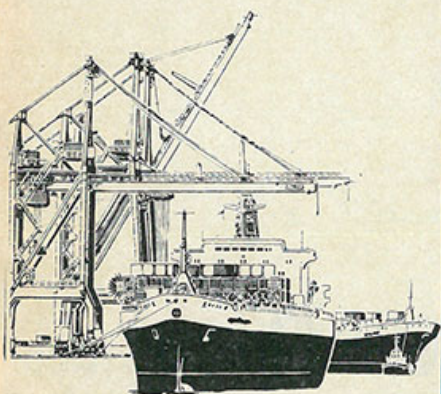
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1283/1041

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 8.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 6.000
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

57th Year
Issue No. 1283/1041, November 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
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15 Παγκόσμια Οικονομία καί Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση**
Εισηγήσεις καί συμπεράσματα της έκτης Διεθνούς Συνάντησης του Πειραιά

- 26 Ευρώπη καί Δυτική 'Αφρική**
Τό θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ Ευρώπης καί Δυτικής 'Αφρικής. Ευρωπαίοι φορτωτές, Κόνφερανς καί τό 40/40/20 της UNCTAD.

- 29 Νομικά θέματα.**
'Η Όλομέλεια του 'Αρείου Πάγου καλείται νά επιλύσει διαφορά σχετικά μέ τήν ασφάλιση πλοίου σέ αξία κατά 30% ανώτερη της τρέχουσας αξίας του.

- 31 'Ηλεκτρονικοί Ναυτικοί Χάρτες.**
'Η πλέον δραματική πρόοδος στή τεχνολογία της ναυσιπλοΐας καί τά προβλήματα στή πρακτική εφαρμογή της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
14 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
34 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
36 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
45 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
47 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
49 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
51 ENGLISH SUPPLEMENT
55 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

INTERORIENT MARITIME ENTERPRISES, INC.

617, Ortigas Bldg, Ortigas Ave,
Pasig - M. Manila
PHILIPPINES

Tel : 6737352/6731366
Tlx : 29096 INORM PH
29112 INORM PH
43189 INORM PM
Fax : 6930373

The name that leads the way in

Filipino

CREWING & MANNING services

- ★ *Careful recycling of over 2000 seamen well known to us.*
- ★ *Joining us you help and enrich our pool of competent and loyal seamen, which relieves you of many headaches.*
- ★ *An independent service which builds, with principal's co-operation your present and future crew needs, from an organized manning industry, as are the Philippines nowadays.*

Besides Crewing our company also offers the following services in Philippines

TANK CLEANING
SHIP AGENCY
SALVAGE & TOWAGE
BROKERAGE CHARTERING
BARE BOAT CHARTERING

Correspondents in Greece: Med Link Ltd - Piraeus

24, Bouboulinas str.
185 35 Piraeus - Greece
Tel : 4137112/4135279/4137057
Tlx : 211440 MDL GR
Fax: 4137113

Χρήματα από άλλου καί όχι από τό ΚΝΕ

Κανείς δεν παραγνωρίζει την ανάγκη να υπάρξει ενιαία στέγαση όλων των υπηρεσιών του ΥΕΝ σε ένα κτίριο αλλά κανείς δεν δέχεται να χρησιμοποιηθούν για τόν σκοπό αυτό χρήματα προερχόμενα από τόν ελληνικό έφοπλισμό και προοριζόμενα αποκλειστικά για τή Ναυτική Έκπαιδευση.

Αυτό πρέπει να γίνει σαφέστατα αντιληπτό από τήν Κυβέρνηση για να αποφευχθούν τά προβλήματα πού θά ανακύψουν εάν υπάρξει έμμεση στή χρησιμοποίηση των κεφαλαίων του ΚΝΕ για τήν ολοκλήρωση του έμποροναυτιλιακού κέντρου.

Τά προβλήματα θά ανακύψουν:

Πρώτο, μέ τήν προσβολή ένωπιον του Συμβουλίου Έπι- κρατείας της κοινής αποφάσεως των Έπουργών Έμπορικης Ναυτιλίας και Οικονομικών ή οποία απαιτείται για τήν έγκριση της δαπάνης μεταφοράς των υπηρεσιών του ΥΕΝ.

Δεύτερο, μέ τήν υποβολή αίτησεως αναστολής, ή οποία προσδοκάται ότι θά γίνει δεκτή.

ΝΑ ΚΛΕΙΣΟΥΝ

Έκει πού έφθασαν τά πράγματα και μετά τις διαπιστώσεις για τήν παραγωγικότητα των ναυτικών μας σχολών είναι προτιμότερο να διακοπεί άμέσως ή λειτουργία τους. Και να ξεκαθαριστεί εκ προοιμίου ότι εκείνοι πού θά προσέρχονται για φοίτηση θά αποδέχονται τόν κανονισμό των σχολών, θά τελειώνουν κανονικά τις σπουδές τους και θά ακολουθούν όριστικά τό ναυτικό επάγγελμα. Τό τελευταίο προϋποθέτει τήν άμεση έφαρμογή του συστήματος της επάλληλης εκπαίδευσης — στο πλοίο και στις σχολές — για να διαπιστώνεται εγκαίρως αν τούς σπουδαστές τούς «σηκώνει ή θάλασσα».

Όπως ανακοίνωσε ό Έπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, έχει διαπιστωθεί ότι οι 60 στους 100 σπουδαστές καταφεύγουν στις ναυτικές σχολές για να πάρουν αναβολή στρατεύσεως και από τούς 40 μόνον οι 20 τελειώνουν κανονικά τή σχολή. Από τις σχολές, υπογράμμισε ό κ. Γιαννόπουλος, έπρεπε να αποφοιτούν κάθε χρόνο 500 σπουδαστές και δεν βγαίνουν περισσότεροι από 40-50, είναι δέ χαρακτηριστικό ότι στο τρίτο έτος είναι επί έξι συνεχή χρόνια 112 σπουδαστές και σε άλλο έτος είναι επτά έτη έξι σπουδαστές, ενώ ό πρόεδρος της ΕΣΕΣ-ΣΕΝ, πού θέλει να οδηγηθεί τούς σπουδαστές, φοιτά επί οκτώ χρόνια!

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» όπως και άλλοτε έχουν υπογραμμίσει, είναι αντίθετα μέ τήν πρόωγη απόμακρυνση των Έπουργών από τό ΥΕΝ.

Μέ τήν έννοια αυτή εκφράζουν τήν πλήρη αντίθεσή τους και στή φημολογούμενη — εν όψει του επικείμενου από στιγμή σε στιγμή άνασχηματισμού — απόμακρυνση από τό ΥΕΝ του κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου.

• Νεώτερες πληροφορίες ανέφεραν ότι τελικώς ό κ. Γιαννόπουλος δεν έπρόκειτο να μετακινηθεί ενώ άλλες πληροφορίες έφεραν τόν κ. Βασίλη Σαραντίτη ως νέο Έπουργό. Έπίσης είχε αναφερθεί και τό όνομα του γεν. γραμματέα κ. Βασίλη Παπαδόπουλου — ό οποίος είχε γίνει πρό ήμερών δεκτός από τόν Πρωθυπουργό κ. Άνδρέα Παπανδρέου

Τρίτο, και κυριότερο, μέ τήν έγερση άγωγών στα πολιτικά δικαστήρια από τούς πλοιοκτήτες μέ τις όποιες θά αναζητηθούν τά καταβληθέντα διά των ναυτολογίων ποσά ως άχρεωστήτως καταβληθέντα έφ' όσον δεν θά δαπανώνται για τούς σκοπούς του νόμου μέ τόν όποιο συνειστέθη τό ΚΝΕ.

Νά στεγασθούν οι υπηρεσίες του ΥΕΝ σε ένα κτίριο. Άλλά τά χρήματα πού απαιτούνται για τόν σκοπό αυτόν να έξευρεθούν από άλλου και όχι από τό ΚΝΕ.

Θέλομε να ελπίζομε ότι αυτά τά άπλά πράγματα θά γίνουν αντιληπτά εγκαίρως και ότι θά σταματήσει επί τέλους και τό τροπάριο ότι ό έφοπλισμός ώφειλε να λύσει τό πρόβλημα στεγάσεως του ΥΕΝ — τό πρόβλημα άφορά μόνον τήν Πολιτεία και κανέναν άλλο, άλλωστε μέ τή συλλογιστική αυτή θά έπρεπε, λόγω χάρη, οι άγρότες να μεριμνούν για τή στέγαση των υπηρεσιών του Έπουργείου Γεωργίας, οι βιομήχανοι για τή στέγαση των υπηρεσιών του οικείου ύπουργείου και ούτω καθ' έξής.

στό Μέγαρο Μαξίμου, καθώς και τό όνομα του κ. Γιώργου Κατσιφάρα και τό σίγουρο συμπέρασμα πού προκύπτει από όλο αυτό τό μπέρδεμα είναι ότι κανένας δεν έγνώριζε πραγματικά τις σχετικές προθέσεις του Πρωθυπουργού και ότι όλα — για τόν άν μένει ή φεύγει ό κ. Γιαννόπουλος και για τήν ύπουργοποίηση των κ.κ. Σαραντίτη, Παπαδόπουλου και Κατσιφάρα — ήταν είκοτολογίες.

«ΗΤΑΝ ΣΑΠΙΟΚΑΡΑΒΟ»

Έτσι αποφάνθηκε ή έφημερίδα ενός εργολάβου (πού έγινε μέν εκδότης μέ τή βοήθεια ενός ιδιαίτερα πεπειραμένου δημοσιογράφου αλλά απέτυχε να γίνει έφοπλιστής) για τό τραγικό και πολύνεκρο ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου «Οδύσσεια».

«Υπάρχουν ένδειξεις, έγραψε ή έν λόγω έφημερίδα, ότι τό πλοίο ήταν Σάπιο» και οι ένδειξεις αυτές ήταν ή καταγγελία, πού, κατά τήν έφημερίδα, έκανε τήν Παρασκευή στο ΥΕΝ ναυτικός ό όποιος είχε ναυτολογηθεί στο «Οδύσσεια» αλλά «σε λίγες μέρες άναγκάστηκε να ξεμπαρκαρίσει στήν Όλλανδία γιατί φοβήθηκε επειδή τό πλοίο ήταν σαράβαλο». Φυσικά ή έφημερίδα δεν γράφει τό παραμικρό για τό πώς — μέ ποιές γνώσεις και μέ ποιά τεχνικά μέσα — ό έν λόγω ναυτικός διαπίστωσε ότι «τό πλοίο ήταν σαράβαλο». Παραθέτει όμως — ένδεχομένως για να ένισχύσει τις «ένδείξεις» — και άνάλογες δηλώσεις του προέδρου της Ένώσεως Μηχανικών (οι ύπογραμμίσεις δικές μας):

«Χτες τό πρωί, έγραψε ή έφημερίδα, πριν ακόμη γίνουν γνωστές οι ένδείξεις πού θά παραθέσουμε, ρωτήσαμε τόν πρόεδρο της Πανελλήνιας Ένώσεως Μηχανικών Έμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) κ. Θανάση Σταματοπούλο, για τά πιθανά αίτια του ναυαγίου.

Απάντησε ως έξης:

‘Η έκρηξη, πού μάλλον έγινε, πρέπει να προήλθε, διαζευκτικά, από δύο αίτιες:

α. Από ρήγμα πού προκάλεσε τριβή των μετάλλων και στή συνέχεια σπινθήρα ή

β. Από πυρκαγιά ή έκρηξη στο μηχανοστάσιο.

Έπίσης, πρόσθεσε ό κ. Σταματοπούλος, θά πρέπει να συνυπολογιστούν και οι καταπονήσεις πού είχε από πριν τό σκάφος, λόγω και της μεγάλης ηλικίας του (17 χρονών).

‘Ετσι μ' αυτόν τόν τρόπο, και πριν ακόμη υπάρξει ή παραμικρή τεκμηρίωση, καταγράφεται ή ναυτιλιακή μας ιστορία στήν κατ' έξοχήν ναυτιλιακή μας χώρα.

• Όλοι οι άνθρωποι της Ναυτιλίας αλλά και οι εκπρόσωποι της Πολιτείας και των πολιτικών κομμάτων εξέφρασαν τήν οδύνη τους για τό πράγματι τραγικό ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου «Οδύσσεια» τό όποιο παρέσυρε στον ύγρό τάφο του και τά 27 μέλη του πληρώματος του πού άποτελούνταν από 15 Έλληνες και 12 ξένους ναυτικούς.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗ

Σύμφωνα μέ πληροφορίες, στήν τελευταία τακτική συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. πού πραγματοποιήθηκε τήν 1 Νοεμβρίου, συζητήθηκε εκτός ήμερησίας διατάξεως — δεν ήταν έγγεγραμμένο — και τό θέμα της τελευταίας ναυταπάτης πού έπληξε δώδεκα περίπου πλοία τά όποια ζημιώθηκαν περί τά δέκα εκατ. δολάρια. ‘Η συζήτηση περιεστράφη κυρίως στήν νομική αντιμετώπιση της ναυταπάτης μέ τή μέθοδο των ναυλώσεων δεδομένου ότι κατά τήν ελληνική νομολογία οι σχετικές ύποθέσεις θεωρούνται άπλή άστική διαφορά και κατ' ακολουθίαν ό χορός καλά κρατεί.

Τό πρόβλημα άνέκυψε όταν οι έν Έλλάδι εκπρόσωποι των εταιριών Fontana Merger and Trading Lines και Arabian Mariner Lines κ.κ. Σ. Σοφιανίτης και Δ. Καστελάνος, ό όποιος φέρεται ως γαμβρός του πρώτου, οι όποιοι είχαν «κλείσει» τά δώδεκα πλοία και είχαν εισπράξει ναύλους 10 εκατ. δολαρίων, γνωστοποίησαν ότι δεν εκπροσωπούσαν πλέον τις έν λόγω εταιρίες και δεν έχουν καμμία ευθύνη για τις συναλλαγές πού είχαν γίνει, πράγμα πού σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες των πλοίων πού είχαν ναυλωθεί έπρεπε να πραγματοποιήσουν τις μεταφορές πού είχαν αναλάβει έναντι των φορτωτών χωρίς τήν παραμικρή έλπίδα για τήν είσπραξη των ναύλων πού έκαναν φτερά.

Πάντως για τήν ύπόθεση αυτή πρέπει να έπισημανθεί ή ταχύτητα πού επιδείχθηκε από τήν πλευρά της Δικαιοσύνης: ‘Ο άρμόδιος Πρόεδρος Πρωτοδικών διέταξε τή συντηρητική κατάσχεση κάθε ύπολοίπου των τραπεζικών λογαριασμών των ύπευθύνων

και μετά από αυτό έχουν «παγώσει» οι λογαριασμοί σε 15 περίπου Τράπεζες, ενώ κάτι τέτοιο επιτυγχάνεται συνήθως μετά από χρονοβόρες διαδικασίες.

Ο δικηγόρος των παθόντων κ. Άρισ. Οικονομίδης δήλωσε σχετικά ότι η Δικαιοσύνη θα διευκολυνθεί στο έργο της και θα καταστεί ικανή να αντιμετωπίσει το πρόβλημα εάν μαζί με τα ναυλοσύμφωνα υπογράφονται και έγγραφα με τα οποία η μη απόδοση των ναύλων από τους ναυλωτές προς τους πλοιοκτήτες θα χαρακτηρίζεται υπεξαίρεση κατά κατάχρηση ιδιαίτερης εμπιστοσύνης.

ΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ

Τακτικός αναγνώστης μας επισήμανε ότι για την κατάντια του NAT, πέραν εκείνων που επισήμαναν τα «Ναυτικά Χρονικά» στο προηγούμενο τεύχος, ευθύνονται και άλλοι και συγκεκριμένα εκείνοι που υπέδειξαν — ενδεχομένως λόγω κομματικής ισχύος και συγγενικών δεσμών — και εκείνοι που επέλεξαν αλλά και διατήρησαν τη σημερινή διοίκηση του NAT σε μία περίοδο που το Ταμείο συγκλονιζόταν και εξακολουθεί να συγκλονίζεται από την κρίση που το μαστίζει.

Επειδή ο ίδιος ο αναγνώστης ζήτησε να πληροφορηθεί από ποιόν είχε υποβληθεί ή πρόταση για τη δημιουργία Τράπεζας Ναυτικών από το NAT υπενθυμίζουμε ότι η σχετική πρόταση είχε διατυπωθεί από έναν σεμνό και βαθύτατα προβληματιζόμενο συνδικαλιστή, τον μηχανικό κ. Αλέκο Βεντούρη, ο οποίος βλέποντας όσα γίνονταν γύρω του έσπευσε να συνταξιοδοτηθεί και να αποσυρθεί από το προσκήνιο.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Καθώς πηγαίναμε χθές (Δευτέρα) στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά για την καθέλκυση του δευτέρου από τα δύο πετρελαιοφόρα που έχουν παραγγελθεί από το Πολεμικό μας Ναυτικό και την ονομασία του νέου υδρογραφικού/ωκεανογραφικού που κατασκευάστηκε από την εταιρία «Marine Industrial Services» στριφογύριζαν στο μυαλό μας οι πληροφορίες που είχαν τα «Ναυτικά Χρονικά» για την άσχημη πορεία αυτής της τόσο σημαντικής για την εθνική οικονομία αλλά και για την εθνική άμυνα μονάδας.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες αυτές, οι οποίες άλλωστε επιβεβαιώθηκαν και από στελέχη των Ναυπηγείων με τα οποία είχαμε την ευκαιρία να συνομιλήσουμε — η άπαιστοςία τους για το άμεσο μέλλον ήταν εμφανέστατη — η κατρακύλα των Ναυπηγείων

του Σκαρμαγκά — (για την οποία υπεύθυνοι είναι και η ηγεσία της ΕΤΒΑ αλλά και οι εργαζόμενοι) προδιαγράφηκε από τις αρχές του χρόνου με την άνωμαλία στις εργασιακές σχέσεις που διατηρήθηκε σχεδόν ως το Πάσχα και έτρεψε σε φυγή τους πελάτες που άφηναν ζεστό χρήμα στον Σκαρμαγκά. Αυτή τη στιγμή τα στελέχη των Ναυπηγείων υπολογίζουν ότι η ζημία της φετεινής χρήσεως θα φθάσει τα 30 εκατ. δολάρια αλλά ειδήμονες εκτός Ναυπηγείων υποστηρίζουν ότι η ζημία θα είναι διπλάσια, δηλαδή θα προσεγγίσει τα 60 εκατ. δολάρια περίπου και αν δεν υπήρχε το εξοπλιστικό πρόγραμμα του Πολεμικού μας Ναυτικού ή λειτουργία του Σκαρμαγκά θα ήταν ήδη προβληματική.

Μετά την καθέλκυση του δεύτερου πετρελαιοφόρου — το πρώτο που είχε καθέλκυσε στις 19 Αυγούστου θα παραδοθεί τον επόμενο μήνα — τοποθετήθηκε η τρόπιδα του πρώτου από δύο περιπολικά ανοικτής θαλάσσης που θα ναυπηγηθούν στα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά για το Πολεμικό μας Ναυτικό. Στην όμιλία του ο Διευθύνων Σύμβουλος των Ναυπηγείων κ. Γρηγ. Δημητρίου ανέφερε ότι τα «Ελληνικά Ναυπηγεία υπέβαλαν προσφορά για την κατασκευή των τριών από τις τέσσερις φρεγάτες που πρόκειται να αποκτήσει το Πολεμικό ναυτικό και ανακοίνωσε ότι μετά τις επιτυχείς δοκιμές του πρώτου από τα τέσσερα πλοία — ψυγεία που κατασκευάζονται για λογαριασμό σοβιετικών εταιριών — το σκάφος πρόκειται να παραδοθεί τις επόμενες ημέρες στους πλοιοκτήτες του. Επίσης ανακοίνωσε ότι συμπληρώθηκε το πρώτο τμήμα κατασκευής της πρότυπης αυτοκινητάμαξας που αποτελεί την έναρξη παραγωγής τροχαίου υλικού για τον ΟΣΕ.

Σύμφωνα με δικές μας πληροφορίες, και η δουλειά αυτή — η κατασκευή δηλαδή τροχαίου υλικού για τον ΟΣΕ — θα είναι ιδιαίτερα ζημιογόνος για τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, όπως ιδιαίτερα ζημιογόνος και μάλιστα πολύ περισσότερο από όσο είχε προβλεφθεί αρχικά ήταν και η ανάληψη και η εκτέλεση της παραγγελίας των τεσσάρων πλοίων — ψυγείων για λογαριασμό σοβιετικών εταιριών. Πρέπει να πούμε ξεκάθαρα ότι η μεγιστοποίηση της ζημιάς από την παραγγελία των τεσσάρων πλοίων — ψυγείων, η οποία ούσιαστικά είχε αναληφθεί για να υπάρχει απασχόληση στα Ναυπηγεία, οφείλεται αποκλειστικά στα «τερίτσια» των εργαζομένων, οι οποίοι, αντί να ανταποδώσουν με σκληρή, αποδοτική και παραγωγική εργασία την τεράστια θυσία στην οποία υποβαλλόταν ο ελληνικός λαός νιά να έχουν αυτοί δουλειά προ-

σπάθησαν να αποκτήσουν και άλλα ωφέληματα διαταράσσοντας την εργασιακή ειρήνη και άπορρυθμίζοντας την παραγωγική διαδικασία του Ναυπηγείου.

• Για να τελειώνουμε σήμερα με τα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά: Οι όμιλίες για την καθέλκυση του πλοίου κράτησαν 45 ολόκληρα λεπτά. Γιατί αυτή η σπατάλη πολύτιμου χρόνου;

ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΟΥΝ ΟΛΟΙ ΑΓΟΝΕΣ

Η δυναμική παρουσία του Συγκροτήματος Άγούδημου στην Άκτοπλοία με την ταυτόχρονη αποδοχή επεκτάσεως των δρομολογίων και σε άγονες γραμμές χωρίς χρηματοδότηση και οι ρηθικέλευθες εξαγγελίες του υπέρ των ναυτικών μας, εν ενεργεία και συνταξιούχων, ενόχλησε πολλούς. Και, όπως φάνηκε τις τελευταίες ημέρες από τα φερέφωνα τους, όχι μόνον όσους είχαν μέχρι τώρα — σάν κληρονομικό δικαίωμα — το μονοπώλιο εκμεταλλεύσεως της Άκτοπλοίας αλλά και όλους εκείνους που με τον ένα ή τον άλλο τρόπο εμπλέκονται — με το αζημίωτο φυσικά — στο όλο κύκλωμα.

Όλοι αυτοί όμως ήρθε ο καιρός να καταλάβουν ότι όσα και να πουν, όσα και αν υποβάλλουν στα φερέφωνα τους δεν πρόκειται να αλλάξουν την πορεία που έχει πλέον δρομολογηθεί και η οποία είναι η μόνη που μπορεί να μας οδηγήσει στο 1992 χωρίς να χαθεί η Άκτοπλοία από τα ελληνικά χέρια.

Η αποδοχή από το Συγκρότημα Άγούδημου της επεκτάσεως των δρομολογίων και σε άγονες γραμμές χωρίς χρηματοδότηση σημαίνει για το κράτος την εξοικονόμηση 300 περίπου εκατ. δραχμών ετησίως. Και κατά την αντίληψή μας παρόμοια αποδοχή πρέπει να υπάρξει από όλους — ή εκμετάλλευση κύριων — και αποδοτικότατων, όπως δείχνουν τα πράγματα — γραμμών πρέπει να συνοδεύεται και από την εξυπηρέτηση άγωνων γραμμών χωρίς χρηματοδότηση.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας, είτε αυτός είναι ο κ. Γιαννόπουλος, είτε ο κ. Βασ. Σαραντίτης, είτε, τέλος, ο μέχρι τώρα γεν. γραμματέας κ. Βασ. Παπαδόπουλος, έχει το λόγο — όσοι παίρνουν από το κοινωνικό σύνολο πρέπει και να δίνουν.

«ΠΑΝΩΠΡΟΙΚΙ» Η ΓΡΑΜΜΗ

Σύμφωνα με πληροφορίες που υπήρξαν τις τελευταίες ημέρες στον Πειραιά, το επιβατηγό - όχημα-αγωγό «Ναϊάς II» πουλήθηκε έναντι, όπως αναφέρεται, πέντε εκατ. δολλαρίων. Και όπως λένε οι έμποροι, η τι-



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

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

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

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

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.
1, CH. TRIKOUPIS STR.
18536 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420

μή αυτή διαμορφώθηκε με τό «πανωπρόικι» της αποδοτικότητας γραμμής Πειραιώς — Μυκόνου στην οποία ήταν δρομολογημένο τό εν λόγω σκάφος.

Αυτά γιά τήν ιστορία αλλά και γιά νά τά γνωρίζουν οί εν προκειμένω αρμόδιοι.

ΝΕΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ένα από τά αξιόλογα ναυτιλιακά στελέχη πού αναδείχθηκαν από τίς ανώτερες δημόσιες σχολές έμπορικου ναυτικού, ό φίλτατος Φάνης Τζαβάρας εισέρχεται στην 'Ακτοπλοία. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες στον κ. Τζαβάρα χορηγήθηκε άδεια σκοπιμότητας γιά τή γραμμή Κρήτης — Λαυρίου — Θεσσαλονίκης πού θά έξυπηρετηθεί από έπιβατηγό - όχημαγωγό τό όποιο είναι μεταφορικής ικανότητας 70 μεγάλων φορτηγών (νταλίκες των 18 μέτρων) και 350 έπιβατών και άναπτύσσει ύπηρεσιακή ταχύτητα 19 μιλίων.

Έξ άλλου στην 'Ακτοπλοία δραστηριοποιείται και ή εταιρία COSTAL LINES του κ. Δημ. Φουστέρη ή όποία πρόκειται νά δρομολογήσει δύο σύγχρονα σκάφη τύπου «καταμαράν» στή γραμμή Πειραιώς — Τήνου — Σύρου — Μυκόνου.

ΕΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑ

Μας έρωτούν και μέ τή σειρά μας ρωτάμε περιμένοντας (ματαιώς, ίσως) κάποια άπάντηση:

Είναι δυνατόν «στέλεχος» πού «φόρτωσε» τήν έπιχείρηση τήν όποία διήυθνε μέ 65 έκατ. έπιβαλείς άπαιτήσεις και 89 έκατ. άπλήρωτες συναλλαγματικές (εύπρεπώς και γιά νά μήν δημιουργούνται δυσμενείς έντυπώσεις λέγονται «γραμμάτια έν καθυστέρηση») νά «χρησιμοποιείται» έκ νέου και μάλιστα σέ έπιχείρηση του δημοσίου τομέως πού ασχολείται μέ άντικείμενο πού άγνοεί;

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΥΓΧΑΙΡΕΙ

Ό 'Υπουργός κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος συνεχάρη τούς πλοιοκτήτες κ.κ. Γεώργ. Λιβανό, Γεώργιο και Νίκο Παπαδάκη και Γεράσιμο 'Αγούδημο γιά τήν καταβολή του ποσού πού άπαιτούνταν γιά τήν άπελευθέρωση και έπιστροφή στην 'Ελλάδα των τεσσάρων 'Ελλήνων ναυτικών πού κρατούνται στίς αϊγυπτιακές φυλακές.

Σέ σχετική του έπιστολή ό 'Υπουργός ύπογραμμίζει:

«Κύριοι, Γιά τήν εύγενική και φιλοναυτική πράξη σας τής καταβολής του ποσού των 30.000 δολλαρίων ΗΠΑ πρós άπελευθέρωση από τίς Αϊγυπτιακές φυλακές των Μιχαήλ Καρακωνσταντή, Δημήτριο Καρακωνσταντή, Χαράλαμπο Γεωργούλη και Σταύρο Παπασταύρο.

Σας άπευθύνουμε δημόσια συγχαρητήρια.

Η χειρονομία σας αυτή άποτελεί έκδήλωση φροντίδας και άλληλεγγύης πρós τόν εργαζόμενο κόσμο στην έμπορική ναυτιλία και έκπληρωση ήθικου καθήκοντος άπέναντι σ' αυτόν τόν κόσμο πού μοχθεί δουλεύοντας στή ναυτιλία και τά πλοία σας γιά τό ψωμί τής οικογένειάς του και τήν έθνική μας οικονομία».

Γιά τό θέμα αυτό, τής άπελευθέρωσης δηλαδή των τεσσάρων ναυτικών και σέ άπάντηση σχετικού σχολίου πού δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος έλάβαμε έκτε-

νέστατη έπιστολή από τή διοίκηση τής 'Ενώσεως Ναυτών μέ τήν όποία (λόγω τής έκτάσεώς της — τριάμιση δακτυλογραφημένα — δέν είναι δυνατόν νά δημοσιευθεί) έπικρίνονται:

Πρώτο, ό γεν. γραμματέας τής ΠΝΟ γιάτί κινήθηκε πέρα από τά όρια πού είχε προδιαγράψει κάποια έπιτροπή άγώνος — οί ένέργειές του χαρακτηρίζονται διασπαστικές και διαχωριστικές ένώ ταυτόχρονα κατηγορείται και γιάτί συνταξίδεψε στην Αϊγυπτο μέ τόν κ. Γιάννη Λιδόκουρα, εκπρόσωπο τής 'Ενώσεως Πλοιάρχων και διευθυντή τής εταιρίας Kassian Navigation των αδελφών Παπαδάκη πού συνέβαλαν στή συγκέντρωση του άπαιτούμενου ποσού μαζί μέ τούς κ.κ. Γεώργιο Λιβανό και Γερ. 'Αγούδημο!!!

Δεύτερο, οί έφοπιστές πού κάλυψαν όλες τίς δαπάνες οί όποιοι κατηγορούνται από τή διοίκηση τής ΠΕΝΕΝ ότι προέβησαν στή χειρονομία γιά τήν αυτοπροβολή τους!!!

Και όλα αυτά γιάτί; Γιά νά έμφανισθεί ότι ή άποφυλάκιση των τεσσάρων ναυτικών «σάν

άποκλειστική ύπόθεση του Γ.Γ. τής ΠΝΟ, τής ΕΕΕ και συγκεκριμένων πλοιοκτητών» και κατά συνέπεια νά ύποβαμισθεί ό ρόλος τής 'Ενώσεως Ναυτών!

Στήν έπιστολή τής ή διοίκηση τής 'Ενώσεως Ναυτών αναφέρει τέλος, ότι τά χρήματα πού συγκέντρωσε τά παρέδωσε στην ΠΝΟ.

Η ΛΥΣΗ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΗ

Έμεις δέν μπορούμε νά πάρουμε θέση στίς κατηγορίες πού έκτοξεύουν οί άντιπολιτευόμενοι έναντίον τής διοικήσεως τής 'Ενώσεως Ναυτών γιά τήν έφαρμογή σχεδίου «βιασμού» τής θελήσεως των μελών τής ΠΕΝΕΝ μέ τή χρησιμοποίηση «σημαδεμένων ψηφοδελτίων» στίς άρχαιρεσίες τής 'Ενώσεως — υπεύθυνη νά άποφανθεί είναι ή δικαιοσύνη.

Μπορούμε όμως νά επαναλάβουμε ότι γιά νά είναι αδιάβλητες οί άρχαιρεσίες στά ναυτεργατικά σωματεία πρέπει νά έξασφαλισθεί ή έκπροσώπηση όλων των παρατάξεων στίς έφορευτικές έπιτροπές πού έποπτεύ-



ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

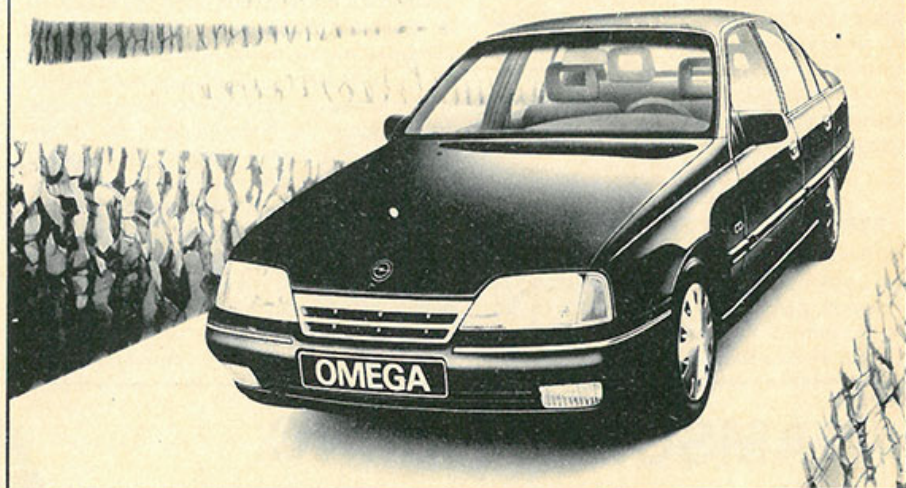
Τώρα, σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία για τα αυτοκίνητα 1800 κυβικών, χωρίς δασμούς, μπορείτε να φτάσετε μέχρι το... OMEGA. Μ' άλλα λόγια, να διαθέσετε το δικό σας OPEL OMEGA στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή* και να το παραλάβετε στο... σπίτι σας. Κι ακόμα, να διαθέσετε το δικό σας συνδυασμό κινήτρια, αμαξώματος και εξοπλισμού:

Κινήτριας: 1.8s (90 PS/DIN) ή 1.8i (115 PS/DIN)

Εξοπλισμός: LS, GL ή GLS

Αμάξωμα: 4θυρο SEDAN ή 5θυρο CARAVAN

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας για να συζητήσουμε τη λύση που σας συμφέρει, απ' το Α μέχρι το... OMEGA.



* Κάντε μια σύγκριση... τιμής από μόνοι σας:

Το 4θυρο OMEGA GL 1.8 injection (χωρίς Φ.Π.Α. και πινακίδες)

Στη Α. Γερμανία 1.826.000, στο Βέλγιο 1.969.000 και στην Ελλάδα (DYNAMOTORS) 1.735.000



OPEL

Με την έγγυηση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E. ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΣΤΟΜΟΥ 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ ΤΗΛ. 684 6512-3 ΤΕΛΕΞ: 22 3180 DYNA GR

ουν τις άρχαιρες. Και να προσθέσουμε ότι για να μην μετατρέπονται σε καρεκλοκένταυρους οι εκπρόσωποι των ναυτεργατικών οργανώσεων πρέπει η ηγεσία των διοικήσεων τους να περιοριστεί στα δύο χρόνια και να θεσπισθεί ότι κανένας δεν μπορεί να επανεκλεγεί σε θέσεις του προεδρείου μετά από δύο διετίες έφ' όσον δεν πραγματοποιήσει διετή θαλάσσια ύπηρεσία.

Η λύση είναι πολύ απλή. Το έρώτημα είναι πόσοι από τους σημερινούς εκπροσώπους των ναυτεργατικών οργανώσεων την αποδέχονται.

ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ

Δεκατρία χρόνια πέρασαν από το θάνατο του 'Αριστοτέλη Ωνάση και όμως, όπως έχει διαπιστωθεί, υπάρχουν ακόμη πολλοί στον ναυτιλιακό και επιχειρηματικό κόσμο που άναρωτιούνται τί απέγινε η περιουσία αυτού του θρυλικού Έλληνα και ποιά είναι η σημερινή δομή των εταιριών του 'Ομίλου Ωνάση.

Για την κάλυψη αυτού του κενού και την ενημέρωση όλων ό κ. Παύλος 'Ι. 'Ιωαννίδης έχει φροντίσει την αποστολή εκ μέρους του Συγκροτήματος Ωνάση πλήρους φακέλλου με λεπτομερή στοιχεία που δίνουν απαντήσεις σε όλα τα σχετικά ερωτήματα. 'Ο φάκελλος συγκεκριμένα περιέχει κατ' αρχήν φυλλάδιο με τον τίτλο «Alexander S. Onassis Foundation — A profile» το οποίο επιχειρεί μία ιστορική ανασκόπηση που αναφέρεται στο τμήμα της περιουσίας του 'Αριστοτέλη Ωνάση το οποίο διατέθηκε για τη δημιουργία του «'Ιδρύματος 'Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» και δίνει μία σύντομη περιγραφή των εμπορικών δραστηριοτήτων και των στόχων του 'Ιδρύματος, καθώς και των κοινωνικών σκοπών του που χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από αυτό και υλοποιούνται μέσω του «Κοινωνικού 'Ιδρύματος 'Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης». 'Ο φάκελλος περιέχει επίσης και όρισμένες άλλες εκδόσεις που βοηθούν να σχηματισθεί μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα των εμπορικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων των δύο αυτών 'Ιδρυμάτων, ο συνδυασμός των οποίων εκφράζει τις τελευταίες επιθυμίες του 'Αριστοτέλη Ωνάση σύμφωνα με τη διαθήκη του.

ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΝ ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ

Οι συνταξιούχοι πλοίαρχοι και οι Α' μηχανικοί είχαν προγραμματίσει για σήμερα Τρίτη συγκέντρωση στην Πλατεία Συντάγματος, έξω από το Υπουργείο 'Εθνικής Οικονομίας, για να διεκδικήσουν για μία ακόμη φο-

ρά την ικανοποίηση των έκκρεμων αιτημάτων τους, κυρίως από τα όποια είναι η θεσμοθέτηση του 80% και στις δικές τους συντάξεις και η άμεση καταβολή της αύξησης 5% που είχε αποφασισθεί από το διοικητικό συμβούλιο του NAT στις 13 Μαρτίου παρά την αντίθεση και την αντίδραση του διορισμένου προέδρου του Ταμείου.

Τά αιτήματα των συνταξιούχων πλοιαρχών και Α' μηχανικών είχαν διατυπωθεί και σε συνέντευξη τύπου που είχαν δώσει οι διοικήσεις των 'Ενώσεων τους την 1 Νοεμβρίου όποτε είχε υπογραφισθεί ότι εκτός των ανωτέρω διεκδικούν τον καθορισμό των συντάξεων των χρωστών στο 70% όπως είναι και στο ΙΚΑ, έναντι του 60% που ισχύει στο NAT και την έκκαθάρση του μητρώου των συνταξιούχων του Ταμείου από τους 14.000 αλεξιπτωτιστές που τους χαρακτηρίζουν «τρωκτικά του NAT».

'Εμείς επαναλαμβάνουμε: Τά αιτήματα των συνταξιούχων πλοιαρχών και Α' μηχανικών είναι απολύτως δίκαια και πρέπει να ικανοποιηθούν χωρίς άλλη καθυστέρηση.

ΝΕΑ ΤΗΣ ΕΟΚ

— 'Αντιπροσωπεία του Εύρωκοινοβουλίου αποτελούμενη από τέσσερις εύρωβουλευτές δύο της Δ. Γερμανίας και ανά ένα της 'Ιταλίας και 'Ολλανδίας) υπό την προεδρία του προέδρου της 'Επιτροπής Μεταφορών της ΕΟΚ κ. Γ. 'Αναστασίου, συνηντήθηκε στη Σουηδία με αντιπροσωπεία της Σουηδικής κυβέρνησης, της οποίας την προεδρία είχε ο εκπρόσωπος των νομοθετικών σωμάτων της χώρας, και συζητήσε τα προβλήματα μεταφορών και διελεύσεως. 'Η σουηδική πλευρά επέμεινε επί της μονομερώς εφαρμοζόμενης απαγορεύσεως διελεύσεως δια της χώρας, ακόμα και την νύκτα, βαρέων φορτίων ανωτέρων των 28 τόννων. Οι εκπρόσωποι του Εύρωκοινοβουλίου αντίτειναν ότι η απαγόρευση αυτή δεν διευκολύνει βραχυπρόθεσμως και μεσοπρόθεσμως την επίλυση των προβλημάτων διελεύσεως και ότι εν αναμονή μιας δίκαιης και ικανοποιητικής λύσεως, οι Σουηδικές 'Αρχές θα πρέπει να άρουν τις απαγορεύσεις και να επιτρέψουν στα βαρέα φορτία να χρησιμοποιούν κάποιο, έστω ιδιαίτερο, δρομολόγιο.

— Στη συνεδρίαση της 'Επιτροπής Μεταφορών έγιναν δεκτές οι προτάσεις για:

— την είσοδο στο έπαγγελμα του μεταφορέως στις εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές, την άμοιβαία αναγνώριση των εθνικών πτυχίων κυβερνήτου σκαφών έσωτερικής ναυσιπλοΐας και την τροποποίηση του

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Την 3ην Τρέχ. μηνός συνήλθεν εις Λονδίνον η Διοικητική 'Επιτροπή της 'Ελληνικής Ναυτιλίας με αποκλειστικόν θέμα συζητήσεως τό προσχέδιον της συστάσεως του ασφαλιστικού συνεταιρισμού.

— Οι έφοπλισταί της άκτοπλοΐας εκλήθησαν πρό ήμερών εις σύσκεψιν υπό την προεδρίαν του κ. 'Υφυπουργού της Ναυτιλίας ίνα αναπτύξουν τας απόψεις των επί της προσφορωτέρας λύσεως του άκτοπλοΐκού προβλήματος.

— 'Ο έφοπλιστής κ. 'Αριστ. Ωνάσης έπώλησεν, ως πληροφορούμεθα εις Νορβηγόν έφοπιστήν τό κατασκευαζόμενον εις τό ναυπηγεία Γκοταβέρκεν δεύτερον δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοϊόν του, χωρητικότητος 12.500 τόννων d.w. 'Αντ' αυτού παρήγγειλεν ό κ. Ωνάσης εις τό ίδια ναυπηγεία δεύτερον δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοϊον χωρητικότητος 15.500 τόννων φορτίου και ταχύτητος 15 μιλίων με παράδοσιν τον 'Οκτώβριον του 1939.

— 'Ο έφοπλιστικός Οίκος του κ. 'Ιω. Χανδρή μας πληροφορεί ότι η άναγραφείσα πληροφορία καθ' ην έπωλήθη εις άλλοδαπούς έφοπιστάς τό φορτηγόν «Δημ. Χανδρής» αντί τιμής 16.000 λιρών, δεν είναι αληθής. 'Επωλήθη μόνον τό φορτηγόν «Μίμης Χανδρής» αντί 16.000 και ούχι 14.000 λιρών.

— 'Επαναλαμβάνεται την 5ην Δεκεμβρίου η δημοπρασία διά την αγοράν γηπέδου εν 'Αθήναις προς άνέγερσιν μεγάρου του 'Υφυπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, εις τό όποιον θα στεγασθούν, πλην των ύπηρεσιών του 'Υφυπουργείου, και όλα τό έξ αυτού εξαρτώμενα ασφαλιστικά Ταμεία των έργαίων θαλάσσης.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 190/15.11.1938)

σχεδίου περί ασφαλείας ναυσιπλοΐας.

— Την Τρίτη 25 Νοεμβρίου, τό μεσημέρι, σε πανηγυρική συνεδρίαση του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου θα άπευθύνει προσφώνηση προς τους εύρωβουλευτάς ό Πρόεδρος της 'Ελληνικής Δημοκρατίας κ. Χρ. Σαρτζετάκης.

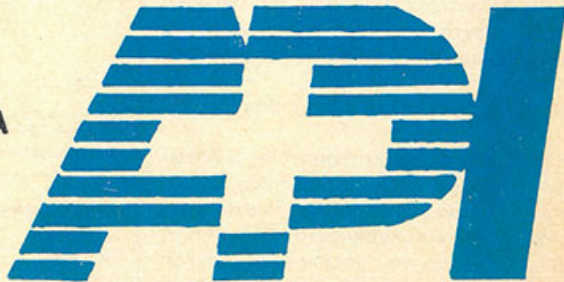
ADAMSON PHIL. INC.

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

ALEXANDROS ATHANASIOU ADAMOPOYLOS
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



Tel.: 816-2316, 816-2300
TX 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Cable Address: "ADAMOPOULOS"

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Σε πολλούς ενδιαφερομένους κύκλους προκαλεί έκπληξη ή συνεχής κάμψη της ναυπηγοβιομηχανίας στις Δυτικές χώρες. Σε μία πρόσφατη μελέτη του 'Αμερικανικού Ναυπηγικού Συμβουλίου, παρέχονται όρισμένες απαντήσεις στην άποψη αυτή, οι οποίες σχετίζονται με τις βασικές διαφορές που παρουσιάζει το ωριαίο κόστος της ναυπηγικής εργασίας στα διάφορα μέρη του κόσμου. 'Ο συγκριτικός πίνακας που περιέχεται στη μελέτη επιτρέπει τις ακόλουθες διαπιστώσεις.

Το ωριαίο εργατικό κόστος στη Δ. Γερμανία ανέρχεται σε 19,3 δολάρια και στη Νορβηγία σε 18,5 δολάρια. Στη Δανία, 'Ολλανδία, Σουηδία, Βέλγιο και Φινλανδία κυμαίνονται γύρω στα 15 δολάρια. Στη Γαλλία και την 'Ιταλία γύρω στα 14 δολάρια. Στη Μ. Βρετανία και την 'Ισπανία γύρω στα 9 δολάρια και στην 'Ελλάδα γύρω στα 5. 'Εξάλλου στις ΗΠΑ φθάει τα 14,2 δολάρια και στην 'Ιαπωνία τα 13. 'Αντίθετα, τις χαμηλότερες τιμές κόστους εργασίας έχουν: Τό Χόγκ Κόγκ με 2,5 δολάρια, η Ν. Κορέα με 2,9 δολάρια, η Σιγκαπούρη με 3,1 δολάρια και η Φορμόζα με 3,5 δολάρια.

'Ενα δεύτερο χαρακτηριστικό είναι ότι μέσα στην τελευταία πενταετία το κόστος της ωριαίας εργασίας στις ευρωπαϊκές χώρες αυξήθηκε κατά 50-90% και στην 'Ιαπωνία διπλασιάστηκε, ενώ στις ανατολικές χώρες του χαμηλού εργατομισθίου η αύξηση κυμάνθηκε μεταξύ 2-20%.

'Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αύξηση του εργατικού κόστους στην Ευρώπη αντιμετωπίζεται με τα κρατικά προγράμματα οικονομικής ενίσχυσης, δεδομένου ότι τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία εξακολουθούν να δέχονται παραγγελίες, ενώ οι τιμές που προσφέρουν δεν είναι δυνατό να εξηγηθούν μόνο με τη βελτίωση της παραγωγικότητας του προσωπικού.

Θα πρέπει να παρατηρήσει κανείς ότι τα ανωτέρω στοιχεία δεν αρκούν να δικαιολογηθούν όρισμένες χτυπητές παρεκτροπές. 'Οπως π.χ. της 'Ελλάδας και της Μ. Βρετανίας όπου παρά το χαμηλό σχετικώς κόστος εργασίας, τα ναυπηγεία δεν παρουσιάζουν καμιά ιδιαίτερη ακμή. Τό ίδιο μπορούμε να πούμε και για τη Γαλλία ή όποια ενώ εμφανίζεται με χαμηλότερο κόστος από τη Δανία, Φινλανδία και 'Ιταλία, παρουσιάζει πολύ μικρότερη ναυπηγική δραστηριότητα από τις χώρες αυτές.

Η ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Στό συνέδριο «Ευρώπη και Θάλασσα» που συνήλθε στο 'Αμβούργο, ο εκπρόσωπος της

ΕΟΚ εξέθεσε τις μεγάλες αρχές της κοινής Κοινοτικής πολιτικής επί των θαλασσίων μεταφορών. Πρόκειται για τη δεύτερη φάση της πολιτικής αυτής ή όποια περιλαμβάνει τούς τρεις ακόλουθους στόχους:

'Ο πρώτος είναι η συναγωνιστικότητα. Τό γεγονός ότι τό μεγαλύτερο μέρος του υψηλού κόστους εκμεταλλεύσεως του ευρωπαϊκού πλοίου οφείλεται στις κοινωνικές δαπάνες και τούς χρηματοδοτικούς όρους, επιβάλλει τη συνδυασμένη προσπάθεια επί ευρωπαϊκού επιπέδου για την εξεύρεση λύσεως ή όποια θα μειώσει τό κόστος εκμεταλλεύσεως και θα αποφυγή τις ενδοκοινοτικές ανταγωνιστικές ανωμαλίες. Τό κυριώτερο προς τούτο έμπόδιο είναι ότι ή οικονομική ένισχυση του τομέα δεν πρέπει να προσκόψει στην οικονομική ουδετερότητα μεταξύ των διαφόρων επιχειρηματικών τομέων, που αποτελεί βασική αρχή της κοινής πολιτικής των μεταφορών.

'Ο δεύτερος είναι τό ευρωπαϊκό νηολόγιο. 'Η ιδέα έχει ριφθεί πρό διετίας. Για τη γενική αποδοχή του θα πρέπει αφενός μόν να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του εφοπλισμού, αφετέρου δέ να εξασφαλίζει υψηλούς όρους ασφαλείας των πλοίων και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών. Σε τελική ανάλυση ή δημιουργία του αποβλέπει να σταματήσει ή συνεχή αιμορραγία των εθνικών νηολογίων.

'Ως τρίτος τέλος στόχος θεωρείται ή επιδίωξη ενός κοινωνικού ανοίγματος της Κοινοτικής, χωρίς τόν όποιο κινδυνεύει να αποτύχει.

Ο ΚΩΔΙΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

Στό δεκαπενθήμερο που μās πέρασε και μέχρι τις 18 του μηνός συνήλθε στη Γενεύη ή Διάσκεψη αναθεωρήσεως της διεθνούς συμβάσεως περί του κώδικος συμπεριφοράς των Κόνφερανς. 'Η σύνοδος αυτή γίνεται σε εκτέλεση του άρθρου 52 της συμβάσεως τό όποιο προβλέπει τη σύγκληση αναθεωρητικής διασκέψεως πέντε έτη μετά την έναρξη της ισχύος της συμβάσεως, για την υιοθέτηση των επιβαλλομένων τροποποιήσεων. 'Η σύμβαση των 'Ην. 'Εθνών περί κώδικος συμπεριφοράς των Κόνφερανς τακτικών γραμμών τέθηκε σε ισχύ στις 6 Νοεμβρίου 1983 δέκα περίπου χρόνια μετά την ψήφισή της. Τήν 1 Σεπτεμβρίου 1988, 71 χώρες εκπροσωπούσαν πλέον του 50% του παγκοσμίου τοννάξ είχαν αποδεχθεί τη σύμβαση.

'Όπως είναι γνωστό ό Κώδικας συμπεριφοράς παρέχει ένα κανονιστικό πλαίσιο διεθνώς αποδεκτό, μέσα στό όποιο λειτουργούν και εργάζονται τά διεθνή ναυτιλιακά

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Τό ζήτημα της προσχωρήσεως της Νορβηγίας στην ΕΟΚ επανήλθε επί τάπητος φέτος τό καλοκαίρι, όταν ή εθνική αντιπροσωπεία συζήτησε τη θέση της χώρας στην Ευρώπη. Μολονότι ή Κυβέρνηση είχε αποφύγει να θέσει κάποιο θέμα στην ημερήσια διάταξη, δέν μπόρεσε ν' αποφύγει τη συζήτηση, από την όποια πάντως δέν βγήκε συμπέρασμα ως προς την επί του θέματος γνώμη της πλειοψηφίας.

Γενικώς οι Νορβηγοί πιστεύουν ότι τό ζήτημα της προσχωρήσεως σήμερα είναι αρκετά διαφορετικό από ότι ήταν τό 1972 που έγινε τό άρνητικό δημοψήφισμα. Τότε ή ΕΟΚ αριθμούσε έξι μόνο μέλη ενώ σήμερα έχει 12, μεταξύ των όποίων ή γειτονική Δανία και ή Βρετανία με την όποια διατηρεί τις περισσότερες συναλλαγές. 'Ενώ ή βιομηχανία και ιδίως ή εξαγωγική θεωρεί την προσχώρηση αναγκαία, οι αγρότες την θεωρούν καταστροφική, εκτός αν αποκτήσουν μόνιμη ειδική μεταχείριση. 'Η αλίεια, ή όποια τό 1972 ήσαν ανεπιφύλακτα αντίθετη, σήμερα διέρχεται κρίση και βλέπει στην ΕΟΚ τόν κύριο πελάτη των εξαγωγών της. Είναι βέβαιο λοιπόν ότι υπεισέρχονται πολλοί έμπορικοί, βιομηχανικοί και άλλοι παράγοντες οι όποιοι δέν επιτρέπουν εύκολη πρόγνωση.

'Ενας ειδικός περί τά εκλογικά καθήγητης της Νορβηγίας προέβλεψε ότι ένα νέο δημοψήφισμα θα διχάσει τη χώρα πολύ περισσότερο από τό 1972. 'Υπάρχουν όμως πολλοί που πιστεύουν ότι ή σημερινή γενιά βλέπει τό θέμα πολύ πιο άνοικτά, και πιο άνετα.

καρτέλ που είναι γνωστά με τό όνομα των Κόνφερανς τακτικών γραμμών. Παράλληλα αποτελεί ένα από τά βασικά όργανα ύλοποίησης των επιδιώξεων της ναυτιλιακής πολιτικής των υπό ανάπτυξη χωρών. 'Η υιοθέτησή του αποδεικνύει σε μεγάλο βαθμό την αναπόκριση στό έπίμονο όνειρο, παράπονο και αίτημα που οι υπανάπτυκτες χώρες εξέφρασαν στις συνελεύσεις της UNCTAD. 'Ενα αίτημα που συνδέθηκε με τις μονομερείς ή διαιτητικές αποφάσεις τις όποιες αποδέ-

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minorles,
London EC3N 1DD, England.

Telephone: 01-4819885 (6 lines)

Telex: 885427 SAMJON G

Telex (A.C.H.): 927498 SAMJON G

Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3

Telefax: 01-4807502

χτηκαν οι Κόνφερανς και οι οποίες επηρέασαν σοβαρότατα τις οικονομίες των χωρών που εξυπηρετούν.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Τό άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ ανατάωσε κυριολεκτικά την ισορροπία των μεταφορών που υπήρχε στις τακτικές ατμοπλοϊκές γραμμές. Η σημαντική μείωση της διάρκειας των ταξιδιών μεταξύ Ευρώπης και Άπω Ανατολής επέφερε μία υπερπροσφορά τονάζ που στάθηκε η αφορμή για την καταβαράθρωση των ναύλων. Για την αποκατάσταση της ισορροπίας οι έφοπλιστές των τακτικών γραμμών απεφάσισαν να συνεννοηθούν για ν' αποφύγουν τον εξοντωτικό συναγωνισμό. Συμφώνησαν δηλαδή να εφαρμόσουν ένα κοινό ναυτολόγιο, αποφεύγοντας κάθε προτίμηση ή παραχώρηση προς τους φορτωτές. Έτσι το 1875 είδε τό φώς η πρώτη Κόνφερανς τακτικής γραμμής για νά καλύψει τις μεταφορικές ανάγκες μεταξύ Μ. Βρεταννίας και Καλκούτας.

Όπως ήταν φυσικό, οι μεγάλοι φορτωτές της εποχής αντέδρασαν έντονα σ' αυτή τη μορφή της συνεργασίας και στράφηκαν προς τους outsiders, αναγκάζοντας τις Κόνφερανς νά συμπληρώσουν τό 1877 τη συμφωνία τους με την αποδοχή των συμβολαίων «πιστότητας». Τό σύστημα αυτό λειτούργησε ικανοποιητικά μέχρι τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, με την εξαίρεση της αδιάλειπτης παρεμβολής των υποτιμημένων ναύλων των outsiders. Πάντως η παραδοσιακή ναυτιλιακή τάξη δεν άμφισβητήθηκε από κανέναν. Οι μεγάλες παραδοσιακές ναυτικές χώρες διαμόρφωσαν τις μεταφορές των τακτικών γραμμών σε Κόνφερανς, συνήθως υπό τη σκέπη αποικιακών μονοπωλίων, ενώ οι outsiders άφέθηκαν νά παίξουν τό συμπεφωνημένο ρόλο μιάς άνεκτης δικλίδας.

Μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, οι διεθνείς οργανισμοί άρχισαν νά συνειδητοποιούν τό πρόβλημα που δημιουργούσαν τά

έλλειμματα του ίσοζυγίου πληρωμών των υπό ανάπτυξη χωρών. Καί οι «ειδικοί» ενέβαλαν στους κυβερνήτες των χωρών αυτών — που οι περισσότερες μόλις είχαν πετύχει την ανεξαρτησία τους — τη σκέψη ότι η μείωση του έλλειμματος απαιτούσε την οικονομία συναλλάγματος, στη διαρροή του οποίου συνέβαλαν κατά μεγάλο μέρος οι θαλάσσιες μεταφορές. Πιστές προς τη λογική αυτή οι χώρες αυτές αποφάσισαν ν' αποκτήσουν δικούς τους στόλους για νά εισέλθουν στο μεγάλο κόσμο των Κόνφερανς. Τό πράγ-

μα βέβαια δέν ήταν καθόλου εύκολο. Γι' αυτό καί σέ πείσμα της αδυναμίας τους νά μετάρχουν στίς Κόνφερανς, λόγω έλλειψης κάθε είδους αναγκαίας υποδομής, προτίμησαν νά καταφύγουν στή μονομερή επιβολή της επιφυλάξεως των φορτίων. Έτσι στήν άρχή καί στή βάση του ό κώδικας συμπεριφοράς δέν ήταν παρά ένα συναινετικό όργανο που θά επέτρεπε στους νεόκοπους ατόους στόλους νά εισέλθουν επί τέλους στον κόσμο των Κόνφερανς.

ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ΥΠΟΘΕΣΗ «ΜΑΪΡΑ»

Γιά μία ακόμα φορά, η περίφημη πλέον υπόθεση «ΜΑΪΡΑ» επανέρχεται σιό φώς της επικαιρότητας... Αφορμή η πρόσφατη απόφαση (άρ. 1469/88) του Δ' Πολιτικού Τμήματος του Άρειού Πάγου, η οποία δημοσιεύεται ατόούσια σιή σιήλη «Νομικά Θέματα» του παρόντος τεύχους.

Γιά τον αναγνώστη που δέν έχει ύπ' όψη του την υπόθεση, παραθέτουμε ένα σύντομο ιστορικό:

Μέ βάση σύμβαση διαχείρισεως που υπογράφηκε καί μπήκε σέ εφαρμογή τό 1977, ό διαχειριστής του πλοίου «Μαΐρα» ανέλαβε, εκτός άλλων, την υποχρέωση νά ασφαλίζει τό πλοίο για ποσό που νά καλύπτει τό ύψος των εκάστοτε έξ υποθηκών εκκρεμούντων δανείων προσαυξημένο κατά 30%. Όταν τον Άπρίλιο του 1978 καί ενώ βρισκόταν πάντοτε υπό την διαχείριση του διαχειριστή, τό πλοίο ναυάγησε καί βυθίσθηκε, αποκαλύφθηκε ότι ήταν ύπασφαλισμένο. Πιό συγκεκριμένα, αντί ασφαλίματος τουλάχιστον δολ. ΗΠΑ 11,911,811,

τό πλοίο ήταν ασφαλισμένο μόνο για δολ. 10,000,000.

Τή διαφορά των δολ. ΗΠΑ 1,911,811 απαίτησε ό πλοιοκτήτης από τό διαχειριστή. Μετά από διαιτησία σιό Λονδίνo καί μακρούς δικαστικούς αγώνες που έφθασαν μέχρι καί τη Βουλή των Λόρδων, η ύπέρ του πλοιοκτήτη διαιτητική απόφαση έγινε όριστική καί άμετάκλητη τό 1986! Καί επειδή περιουσιακά στοιχεία του διαχειριστή δέν εύρέθηκαν σιήν Άγγλία ή σέ άλλη χώρα, με προσφυγή του σιό Πρωτοδικείο Άθηνων ό πλοιοκτήτης ζήτησε την εκτέλεσή της σιήν Ελλάδα.

Δέν θά αναφερθούμε σιήν εν τώ μεταξύ «εξαφάνιση» της υπαίτιας διαχειρίστριας εταιρίας από την Ελλάδα ή καί σιό λοιπά διατρέξαντα, διότι αυτά ελάχιστα ενδιαφέρουν τό θέμα μας. Θά αναφέρουμε, όμως, ότι τόσο τό Πρωτοδικείο όσο καί τό Έφετείο Άθηνων, σιό όποιο προσέφυγε ό πλοιοκτήτης, άπέριψαν την αίτηση εκτέλεσεως της διαιτητικής αποφάσεως σιήν Ελλάδα με τό

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

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

Διά πληροφορίας αποτείνεσθε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

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

σκεπτικό ότι αυτή είναι αντίθεση προς τη δημόσια τάξη, διότι, πάντοτε κατά τό σκεπτικό, το πλοίο, κατά την τελευταία ανανέωση της ασφάλειάς του, είχε σαφώς μικρότερη τρέχουσα αξία και, ως εκ τούτου, ασφάλιση σύμφωνα με τις εξ υποθηκών υποχρεώσεις ήταν αθέμιτη!

Με την ήδη αναφερθείσα απόφαση του, το Δ' Πολιτικό Τμήμα του Αρείου Πάγου απέρριψε για λόγους μάλλον τυπικούς μέρος των υπό το πλοιοκτήτη προταθέντων λόγων αναίρεσης της Αποφάσεως του Έφειείου αλλά παρέπεμψε τους λοιπούς προς έκδοκαση στην Όλομέλεια του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

Τό προς κρίση ζήτημα συνίσταται κυρίως στο έρώτημα κατά πόσον είναι έκτελεστή στην Ελλάδα διαιτητική απόφαση της άλλοδαπής που αναφέρεται σε παράλειψη ασφάλισης πλοίου από το διαχειριστή του για ποσό ανώτερο της τρέχουσας αγοραίας αξίας του, όταν ο τελευταίος έχει ρηώς αναλάβει τέτοια συμβατική υποχρέωση προκειμένου να καλύπτει το ποσό των επί του πλοίου υφισταμένων εξ υποθηκών χρεών και δη προσαυξημένο — ως συνήθως — κατά 30%. Με άλλα λόγια, δεδομένου ότι η έκτακτη της εν λόγω διαιτητικής απόφασης προσκρούει, σύμφωνα με την πρωτόδικη και τη δευτεροβάθμια απόφαση, σε κανόνα δημόσιας τάξης, κατά πόσον είναι θεμιτό να ασφαλίσει κανείς το πλοίο του σύμφωνα με το ύψος των ενυποθηκωμένων βαρών προκειμένου να εξασφαλίσει τους πιστωτές του, ανεξάρτητα από την τρέχουσα αγοραία αξία του πλοίου κατά την στιγμή της έκτακτης ανανέωσης της ασφαλιστικής συμβάσεως, αξία που, ως γνωστόν, υπόκειται στις αυξομειώσεις της ναυλαγοράς.

Δέν είναι σίς προθέσεις μας ούτε σίς δυνατότητές μας να κρίνουμε μία απόφαση της Έλληνικής Δικαιοσύνης, πολλώ μάλλον όταν δέν έχει καταστεί τελεσίδικη. Έπειδή όμως τό υπό κρίση θέμα τυγχάνει ναυτιλιακό — και αυτά τά θέματα, δόξα τω Θεώ, τά γνωρίζουμε καλά — και έπειδή στο έπίπεδο που συζητείται τείνει να δημιουργήσει πάγια νομολογία με μακροπρόθεσμες (όλεθριες, τολμούμε να πούμε) έπιπτώσεις στο σύνολο της Ναυτιλίας μας, καθήκον μας θεωρούμε — να έπιστημόνουμε και να σχολιάσουμε μερικά πράγματα που, — γιατί όχι; — πιθανόν να άγνουν και οι πιο σοφοί Νομικοί μας, άφου ή γνώση τους προϋποθέτει έξειδίκευση και πείρα που είναι δύσκολο να άποκτηθεί από τους μη ειδικά έντρυφούντες περί τά ναυτιλιακά πράγματα.

Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, ως γνωστόν, γεννήθηκε, άνδρώθηκε και μεγαλούργησε μακριά από τόν Έλληνικό χώρο, χωρίς κανένος είδους προστατευτισμό, χωρίς στήριγμα σε έθνικά φορτία, χωρίς κρατικές ή άλλες έπιδοτήσεις, χωρίς ελληνική χρηματοδότηση.

Ός προς τό τελευταίο, στηρίχθηκε και εξακολουθεί σχεδόν άποκλειστικά να στηρίζεται σε ξένες χρηματοδοτικές/δανειοδοτικές πηγές, χωρίς ελληνικές κρατικές έγγυησεις.

Οί προς τους δανειστές παρεχόμενες εξασφαλίσεις συνίστανται κυρίως στην έγγραφή υποθήκης επί του πλοίου, ή όποια άπαιτεί με τη σειρά της έπαρκή άσφαλιστική κάλυψη που στή διεθνή και την ελληνική πρακτική καλύπτει τά έκάστοτε έκκρεμούντα ποσά προσαυξημένα κατά 30%.

Έξ άλλου, ή τρέχουσα αξία του πλοίου, συνάρτηση των έκάστοτε έπικρατούσων συνθηκών της διεθνούς ναυλαγοράς, υπόκειται σε συνεχείς διακυμάνσεις που ένίοτε φθάνουν και τό 500%! Οί πολύ πρόσφατες εξελίξεις είναι τόσο εύγλωττες ώστε να περιττεύει προσφυγή σε παλαιότερα δεδομένα.

Πώς είναι, λοιπόν, δυνατό — διερωτώμεθα — να στηριχθεί ή ασφάλιση ενός πλοίου, να προσδιορισθεί τό ασφάλισμα με γνώμονα την έκάστοτε τρέχουσα (και συνεχώς κυμαινόμενη) αγοραία αξία του πλοίου; Έρωτούμε πάντα άρμόδιο: Ποιός ναυπηγός, ποιός τραπεζίτης, ποιός χρηματοδότης όπου γής, θά δέχονταν ποτέ, ειδικά για την ελληνική περίπτωση, μία τέτοια υποβάθμιση των εξ υποθήκης εξασφαλίσεων που τους παρέχονται; Τό τελικό αποτέλεσμα από την έμμονή σε μία τέτοια πρακτική είναι προφανές: Συρρίκνωση μέχρι εξαφανίσεως του Έλληνικού πλοίου, της Γαλανόλευκης!

Και πώς είναι δυνατό ή τρέχουσα πρακτική να θεωρηθεί σαν προσπάθεια άθέμιτου πλουτισμού όταν οι μεγαλύτεροι Ασφαλιστές στον κόσμο τη δέχον-

ται σαν κάτι τό αυτόνομο και έπιβεβλημένο και όταν είναι ήλιου φαεινότερο ό τι άποβλέπει στην ίκανοποίηση των νομίμων απαιτήσεων των πιστωτών και μετά βίας καλύπτει τό καθ' όλα θεμιτό δικαίωμα του πλοιοκτήτη να μη ζημιωθεί, ή να περιορίσει τη ζημία του, σε περίπτωση έπελεύσεως του κινδύνου;

Αυτά ως προς κάθε πλοίο. Στην ειδική περίπτωση του υπό θεώρηση πλοίου, περίπτωση που άλλωστε αναφέρεται και στη συντριπτικά μεγάλη πλειονότητα των ελληνικών πλοίων που έχουν νηολογηθεί βάσει του άρθρου 13, ή σχετική έγκριτική πράξη, έγγραφο αύξημένης ισχύος άφου δέν έπιδέχεται άλλαγή παρά μόνο επί τά βελτίω, είναι τόσο σαφές ως προς τό περί ασφάλισης δικαίωμα που παρέχει στον πλοιοκτήτη, ώστε, έπειτα από μιά άπλή και μόνο άνάγνωση, έρχεται κανείς να άπορήσει γιατί συζητείται ακόμα τό θέμα. Μήπως, για μία ακόμα φορά, προσπαθούμε να κάνουμε αναξιόπιστους τους θεσμούς της Πολιτείας, που με τόσους κόπους και έπιμονή λειτουργήσαν και όδήγησαν στα γνωστά αγαθά άποτελέσματα;

Τό θέμα είναι σοβαρό όσο και λεπτό. Τί να συστήσει κανείς; Την κινητοποίηση των ένδιαφερομένων ίδρυμάτων και οργανώσεων; Ναυτικό Έπιμελητήριο, Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, Committee; Δέν είναι, αλλά θά μπορούσε να έκληφθεί σαν άπόπειρα έπεμβάσεως στο έργο της Δικαιοσύνης. Υπό τις περιστάσεις, τό καλύτερο είναι οι ίδιοι οι λειτουργοί της Δικαιοσύνης να θελήσουν να έγκύψουν στο ζήτημα, να πληροφορηθούν και να κατανοήσουν τις άπλές αυτές αλήθειες.

Και έλπίζουμε ότι θά τό πράξουν...

BORCHARD LINES LTD. LONDON

Τακτικές εβδομαδιαίες Αναχωρήσεις
Με ΠΛΟΙΑ — CONTAINERS ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ

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

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

ΑΔΑΜΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΕΠΕ

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

VECTRA

ΔΕΙΤΕ ΤΗΝ OPEL ΤΩΡΑ



MACANNE-EROS/SON



Δείτε τώρα, τα υψηλά στάνταρντς ποιότητας και αξιοπιστίας OPEL μ' ένα νέο όνομα. Δείτε μια νέα σχεδιαστική αντίληψη για το αυτοκίνητο. Δείτε τώρα το νέο OPEL VECTRA.

Δείτε από κοντά τις πιο εξελιγμένες γνώσεις στη μηχανολογία και το σχεδιασμό να γίνονται πραγματικότητα και να προσφέρουν περισσότερα.

Περισσότερα σε άνεση και οικονομία με μια νέα αεροδυναμική γραμμή που «διασχίζει» τον αέρα. Με τον αυνανώνιστο αεροδυναμικό συντελεστή Cd: 0,29, που όμως δεν θυσιάζει τίποτα σε χώρους επιβατών και αποσκευών.

Περισσότερα σε ασφάλεια γιατί το VECTRA γεννήθηκε για το δρόμο. Δείτε τις βελτιωμένες αναρτήσεις που προσφέρουν το ιδανικό κράτημα δρόμου, τη σταθερότητα στις μεγάλες ταχύτητες, το σίγουρο φρενάρισμα. Κι ακόμα, το μακρύτερο μεταξόνιο που δίνει την καλύτερη δυνατή ανταπόκριση στο δρόμο και τη μεγαλύτερη δυνατή ευρυχωρία.

Περισσότερα σε επιδόσεις. Δείτε το αυτοκίνητο με άλλο μάτι! Ανεβείτε σε άλλα επίπεδα συγκινήσεων και απόλαυσης στην οδήγηση. Το VECTRA ελέγχεται απόλυτα και είναι «στο χέρι σας» σε όλες τις καιρικές συνθήκες, συνδυάζοντας το MINIMUM της κατανάλωσης καυσίμων με το MAXIMUM των επιδόσεων.

Διαλέξτε το δικό σας μοντέλο μέσα από μια μεγάλη γκάμα κινητήρων. Από το στάνταρ μοντέλο 1.6 S (82 ίππων) μέχρι το αξεπέραστο 16V 2.0i (156 ίππων) 4 WD, το νέο OPEL VECTRA συνδυάζει απόλυτα την αισθητική τελειότητα με τη σχολαστική εργονομία.

Γι' αυτό, δείτε το θέμα σαν πρωτοπόρος αυτοκινητιστής. Ελάτε στον αντιπρόσωπό σας και δείτε το νέο VECTRA.

Δείτε την OPEL ΤΩΡΑ!

Look at Opel now!

OPEL 

Με την εγγύηση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θά ήθελα να πάρω λίγο από τον πολύτιμο χώρο του εγκριτού περιοδικού σας και να αναφερθώ στον τραυματισμό μου που συνέβη κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας μου στο πλοίο «Merkour America» (σημαίας Μπαχάμες).

Την 17 Σεπτεμβρίου 1988 το πλοίο εύρισκετο εις τό άγκυροβόλιο της Cabinda (Άγκόλα) και φορτοεκφόρτωνε containers.

Κατά την φορτοεκφόρτωση ένα container με παρέσυρε και με έρριξε στο Νο. 4 τουήντεκ. του πλοίου με αποτέλεσμα να τραυματισθώ σοβαρά στο κεφάλι.

Μετά τον τραυματισμό μου, μεταφέρθηκα με ρυμουλκό — για καλή μου τύχη — στον εκεί σταθμό πετρελαίου της Gulf Oil (Άγκόλα), όπου Άμερικανοί ιατροί, μετά την διαπίστωση δύο αιματωμάτων στον εγκέφαλο, με έπεβίβασαν σε ελικόπτερο της εταιρίας και με έστειλαν στα αμόρα Άγκόλα — Ζαίρ. Έκει ένα άλλο ελικόπτερο της Gulf Oil (Ζαίρ) με παρέλαβε και με πήγε σε νοσοκομείο της Kinshasa όπου έγινε η έγχείρηση και άφαιρέθησαν επιτυχώς τα αίματά μου.

Παράλληλα τα γραφεία της εταιρίας «Pleiades Shipping Agents S.A.» (Πειραιώς) και «Pegasus Ocean Services Ltd» (Λονδίνου), ύστερα από συντονισμένες ενέργειες και με πρωτοβουλία των κ.κ. πλοιοκτητών, έστειλαν από την Έλβετία στην Kinshasa νοσοκομειακό αεροπλάνο που με παρέλαβε και στις 21.9.88 με μετέφερε στο Λονδίνο για περαιτέρω παρακολούθηση και θεραπεία, όπου εκεί άνοιγοντας τα μάτια μου βρήκα να με περιμένει η άδελφή μου η όποια είχε σταλεί μέσω της εταιρίας στο Λονδίνο.

Κύριε Διευθυντά, τό γεγονός ότι ζω σήμερα και είμαι υγιής οφείλεται στις συντονισμένες ενέργειες της αμερικανικής εταιρίας Gulf Oil και των διαχειριστριών εταιριών «Pleiades Shipping Agents S.A.» και «Pegasus Ocean Services Ltd.» που είναι ούσιαστικά πράξεις εύποιτας προς τις όποιες άπευθύν ένα μεγάλο εύχαριστώ.

Μέθ' ύποληψης
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΙΩΠΗΣ
Πλοίαρχος M/V Merkour America
ΜΕΘ 53598Ν

Πειραιάς 2.11.1988

Σημ. Συντ.: Έμείς τί άλλο να προσθέσουμε σ' αυτή την τόσο εύλογη επιστολή.

ΤΑΛΑΝΙΖΟΥΝ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Άγαπητέ κύριε Διευθυντά,

Είναι περιττό να αναφερθώ στην προσφορά του περιοδικού σας και στη σημασία που έχει για μάς. Άλλωστε τό έχουν κάνει και επανάληψιν άνθρωποι πολύ αξιόλογοι.

Έκείνο που θέλω να σας παρακαλέσω, είναι να δημοσιεύσετε αυτό τό γράμμα, ή τό κύρια σημεία του εν πάσει περιπτώσει, κατά την κρίση σας.

Πρόκειται για τις γραφειοκρατικές διατυπώσεις που αντιμετωπίζουμε στις σχέσεις μας με τις υπηρεσίες που άφορούν σε μάς.

Διατυπώσεις που όρισμένοι άνευθυνού-πεύθυνοι άνεγκέφαλοι, με την δημοσιού-παλληλική νοοτροπία στην δόξα της, καθιερώνουν, θαρρείς και άλλη δουλειά δέν έχουν από τό να μάς ταλαιπωρούν και θύματα της όποια πέφτουμε ή θά πέσουμε όλοι μάς.

Π.χ. κάποτε που έπαιρνα έκείνο τό λεγόμενο επίδομα άνεργίας, θύμα της όποιας ύπληρξα για μακρά διαστήματα, έπρεπε να φτιάχνουμε μία υπεύθυνη δήλωση του 105 ότι δέν δικαστήκαμε μεταξύ άλλων όμοιως ήλιθίων δηλώσεων, θαρρείς και αν είχα δικαστεί, έπαινα αυτόμάτως να είμαι άνεργος και τάζα την οικόγένειά μου, προφανώς κατά τον εγκέφαλο αυτόν, από τό συσσίτιο της φυλακής. Κατόπιν διαμαρτυριών, φαντάζομαι, και άλλων συναδέλφων και έπιστολών και δικής μου στο ΥΕΝ, βρέθηκε κάποιος με λίγο μυαλό και τό κατήργησε. Τώρα πρόκειται για αυτό τό επίδομα της Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Έστειλα τά σχετικά χαρτιά, σύν φωτοτυπία της σελίδος με την σχετική ύπηρεσία, σύν την υπεύθυνη δήλωση ότι είναι σωστή την δική μου, για τον έαυτό μου, άφου είμαι πλοίαρχος, άλλες άνοησίες, και τώρα μου ζητάνε και φωτοτυπία της πρώτης σελίδας του φυλλαδίου μου, για ποίο λόγο δέν μπορώ να καταλάβω, έφ' όσον ό άριθμός του φαίνεται καθαρά. Δηλαδή μήπως είμαι άλλος και έχω χρησιμοποιήσει άλλο φυλλάδιο; Τότε τί χρειάζονται οι δύο υπεύθυνες δηλώσεις, έμου ως δικαιούχου και του πλοίαρχου; Η μήπως κυκλοφορούν πολλά Ν.Φ. με τό ίδιο νόμμερο; Η μήπως κάποιος με τό ίδιο όνομα στον ίδιο χρόνο ήταν στο ίδιο καράβι; Έπειδή δέν μπορώ να καταλάβω τό σκεπτικό, μήπως κανένας φωστήρας, μπορεί να μου έξηγήσει;

Εύχαριστώ για τή φιλοξενία

Μετά τιμής
Θ. ΤΑΚΑΔΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Σημ. Συντ.: Περιμένουμε και έμείς έξηγήσεις.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τόν περασμένο Ιούνιο έγινε μία δίκη στό Τριμελές Πλημμελειοδικείο Πειραιώς με κατηγορούμενους δύο πλοηγούς, σχετικώς με σύγκρουση των ύπ' αυτών άντιστοίχως πλοηγούμενων πλοίων, του Άγγλικού «Act I» και του Ιταλικού «Freccia del Nord», στην περιοχή του λιμένος μας. Ένα από τά κύρια σημεία της υπερασπίσεως του ενός κατηγορουμένου ήταν ότι έν όψει συγκλίσεως των πορειών των δύο πλοίων πλησίον της Ψυτάλλειας έρώτησε με τό VHF τόν έτερο κατηγορούμενο συνάδελφό του, που επέβαινε στο άλλο πλοίο, αν μπορούσε να προχωρήσει πρώτος, ότι έλαβε καταφατική άπάντηση και πράγματι έπροχώρησε, άλλ' έν τώ μεταξύ τό άλλο πλοίο δέν έκράτησε ως ώφειλε και έτσι έπληθε ή σύγκρουση. Στη δίκη προσήλθαν και εξετάστηκαν ως μάρτυρες και άλλοι πλοηγοί, οι όποιοι κατάθεσαν σχετικώς με την άκολουθουμένη πρακτική της συνενόησεως, μεταξύ πλοηγών όσάκις παρίσταται ανάγκη να καθορισθεί ή προτεραιότης κατά την κίνηση όμοπλεόντων πλοίων, αλλά με τόν προφανή σκοπό να άπαλλάξουν της ευθύνης και τόν συνάδελφό τους ό όποιος καίτοι συμφώνησε να προηγηθεί τό άλλο πλοίο έν τούτοις δέν έκράτησε τό δικό του, με συνέπεια να γίνει σύγκρουση, κατέθεσαν τό πρωτόκοστο ότι όταν ζητάει ένα πλοίο από άλλο όμοπλεόν να περάσει, δηλαδή να προηγηθεί, νοείται ότι θά περάσει από την ... πρύμνη του παραχωρούντος προτεραιότητα πλοίου, δηλαδή όπισθεν του!! Καί αυτά παρακαλώ κατατέθηκαν από τρεις πλοηγούς. Τό δικαστήριο έν συνέχεια άθώωσε και τούς δύο κατηγορούμενους. Μέχρις εδώ καλά, αλλά μάς πήραν χαμπάρι και οι έξένοι. Τά πρακτικά της δίκης έξηγήθησαν για την διαιτησία της ύποθέσεως στο Λονδίνο και μπορείτε να φανταστείτε τις έντυπώσεις και τά σχόλια των διαιτητών, των δικηγόρων και των άσφαλιστών για την πρωτοφανή αυτή θεωρεία των κ.κ. πλοηγών, ότι προτεραιότης σε παρομοία περίπτωση συγκλινουσών πορειών σημαίνει πέραςμα από την πρύμνη του άλλου πλοίου, δηλαδή ούσιαστικώς κίνηση όπισθεν του άλλου πλοίου.

Καλή και άριστη άρετή ή άλληλεγγύη προς συναδέλφους, όχι όμως να φθάνει κανείς και στην κακοποίηση της άλήθειας, προκειμένου μάλιστα για τόσο στοιχειώδη πράγματα που άπτονται της έπαγγελματικής ύποστάσεως του μάρτυρα και έκθέτουν έτσι την τάξη των πλοηγών του λιμένος στα μάτια των ξένων.

Πρός γνώση παντός ένδιαφερομένου ή σχετική άπόφαση του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιώς είναι ή ύπ' άριθ. 11659/1988.

Μετά τιμής
Π. ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ
Δικηγόρος
Έρ. Πολυτεχνείου 96

Πειραιάς, 7.11.88

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEΑΝIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

Παγκόσμια Οικονομία καί Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

ΣΕ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ ΕΥΦΟΡΙΑΣ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



Με ιδιαίτερη επιτυχία πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά στις 3 και 4 Νοεμβρίου, η έκτη κατά σειρά ετήσια διεθνής Συνάντηση που οργανώνεται από τη Ναυτιλιακή Λέσχη με τη συνεργασία του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης του City University Business School του Λονδίνου.

Κατά γενική ομολογία, η παρουσία στο βήμα ως συντονιστή της Συνάντησης του προέδρου της 'Ιντερτάνκο κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη, καθώς και η συμμετοχή σ' αυτή γνωστών προσωπικοτήτων της διεθνούς ναυτιλίας και του τραπεζικού συστήματος συνέτειναν αποφασιστικά στην άθροια προσέλευση πολλών 'Ελλήνων έφοπλιστών και περί των 130 κορυφαίων στελεχών Τραπεζών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Θά σημειώσουμε ακόμη την παρουσία στο βήμα της Συνάντησης δύο εκπροσώπων της «νέας γενιάς» του 'Ελληνικού έφοπλισμού, του κ. Στέλιου Χατζηγιάννου και του κ. Νικολάου Τσάκου, άμφωτέρων άριστούχων σέ μεταπτυχιακό επίπεδο του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης, οι οποίοι έδειξαν τον βαθύ προβληματισμό που διακατέχει τους νέους 'Ελληνες ναυτιλιακούς επιχειρηματίες για τις σύγχρονες τάσεις που διαμορφώνονται στην ναυτιλία και τό ύψηλό επίπεδο μορφώσεως των νέων 'Ελλήνων έφοπλιστών στοιχεία που συνηγορούν για τη διατήρηση των πρωτείων στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή.

Τήν έναρξη της Διεθνούς Συνάντησης κήρυξε ο πρόεδρος της Ναυτιλια-

κής Λέσχης κ. Μάρκος Σκούφαλος και άκολούθησε ο επίσημος χαιρετισμός του 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου.

Χαιρετίζοντας τη πραγματοποίηση της Διεθνούς Συνάντησης για μία άκόμη χρονιά στην φυσική έδρα της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου, ο κ. Γιαννόπουλος τόνισε ότι ο χρόνος που πέρασε αποτέλεσε τήν άφετηρία για ένα καλύτερο μέλλον τόσο της παγκόσμιας ναυτιλίας, όσο και της ελληνικής ειδικότερα.

Ήδη παρατηρείται αύξηση στον όγκο του διεθνούς θαλάσσιου έμπορίου καθώς και βελτίωση στή σχέση προσφοράς και ζήτησης θαλασσίων υπηρεσιών. Τελευταία οι προσπάθειες για τήν έμπέδωση της παγκόσμιας ειρήνης και τά θετικά μέχρι τώρα αποτελέσματά τους συνέβαλαν ουσιαστικά, στή γενικότερη προσπάθεια ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας.

Ή ελληνική ναυτιλία άντιμετώπισε και αυτή τά τελευταία χρόνια άρκετές δυσκολίες. Όμως, παρά τίς σημαντικές απώλειες, που είχε, έδειξε μεγάλα περιθώρια άντοχής και προσαρμοστικότητας. Έτσι, κατάφερε νά μειώσει τίς επιπτώσεις της κρίσης στο ελάχιστο δυνατό. Άντίστοιχες και άκόμη σοβαρότερες απώλειες, υπέστησαν όλες οι μεγάλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες.

Πρωταρχικό ρόλο στο ξεπέρασμα της κρίσης της ελληνικής ναυτιλίας είχε ο κ. ύπουργός, διεδραμάτισαν τόσο οι ναυτικοί, όσο και οι πλοιοκτήτες. Ή κατανόηση που επέδειξαν οι πρώτοι σ' όλο αυτό τό διάστημα ήταν αποφασιστι-

κή και βοήθησε τόν 'Ελληνα πλοιοκτήτη νά κάνει τούς κατάλληλους χειρισμούς. Μέ τή σειρά του, τό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας συνέβαλλε θετικά στην επαναφορά και διατήρηση του κλίματος εκείνου, που άποτελεί τή βάση του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος.

Ο κ. Γιαννόπουλος διαβεβαίωσε τούς άσχολούμενους μέ τά ναυτιλιακά πράγματα ότι οι 'Ελληνες έφοπλιστές θά εξακολουθήσουν νά είναι πολύ αξιόλογοι πελάτες των χρηματοδοτικών όργανισμών γιατί είναι υπεύθυνοι και συνεπείς επιχειρηματίες και έκλεισε τήν όμιλία του τονίζοντας τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον του πρωθυπουργού κ. Άνδρέα Παπανδρέου και της ελληνικής κυβέρνησης για τή ναυτιλία, τήν όποία θεωρούν σάν ένα από τούς βασικότερους τομείς της έθνικής οικονομίας και καταβάλλουν προσπάθειες για τή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου.

Άκολούθησαν δύο σύντομοι χαιρετισμοί του Βρετανού Πρέσβη στην Έλλάδα Σέρ Τζέρεμυ Τόμας και του διευθυντού του Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης κ. Κώστα Γραμμένου και στή συνέχεια ο πρόεδρος της Συνάντησης κ. Β. Παπαχρηστίδης καλωσόρισε τούς 'Ελληνες και ξένους όμιλητές και πάνελιστες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν έν συνεχεία τά κυριότερα σημεία των εισηγήσεων που έγιναν κατά τή Συνάντηση, σέ δύο ένότητες, καλύπτοντας τά θέματα κάθε ήμερίδας.

‘Η παγκόσμια αγορά μεταφοράς υγρού καί ξηρού φορτίου

Βασικό θέμα της πρώτης ημέρας της Συνάντησης ήταν η σημερινή κατάσταση της παγκόσμιας ναυτιλίας υγρού και ξηρού φορτίου και οι εξελίξεις και προοπτικές που διαγράφονται στους εγγύς μέλλον για τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Ομιλητές που εξέφρασαν τις προσωπικές τους εκτιμήσεις ήταν οι κ.κ. Αντρίου Κάρπεντερ, διευθύνων σύμβουλος της Drewry Shipping Consultants, Βέστου Χόεγκ, πρόεδρος της

γνωστής Νορβηγικής εταιρίας Leif Hoegh, Δρ. Τζάκ Ντεβάνεϊ, πρόεδρος της ‘Αμερικανικής εταιρίας διαχείρισης υπερδεξαμενοπλοίων Majestic Shipping και ο Στέλιος Χατζηγιάννου της Troodos Shipping. Συμμετείχαν επίσης ως πάνελιστς ο καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος και ο κ. Ρίτσαρντ Τέιμαν της γνωστής ‘Αμερικανικής εταιρίας δικηγόρων Cole and Dietz.

A. ΚΑΡΠΕΝΤΕΡ: ‘Εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία καί επιπτώσεις στη ναυτιλία

‘Η κυριότερη δύναμη που ώθει τό παγκόσμιο εμπόριο είναι τό ακαθάριστο παραγόμενο εθνικό προϊόν, τό οποίο τό τελευταία χρόνια αύξηθηκε μέ ένα υγιή ρυθμό της τάξεως του 3% ετησίως.

Σύμφωνα μέ στοιχεία του ΟΟΣΑ ή ανάπτυξη της οικονομίας κατά τό 1988 θά διατηρηθεί στά ίδια επίπεδα, ενώ για τό 1989 προβλέπεται νά κυμανθεί περί τό 2,5%.

Μιά τέτοια ανάπτυξη θά πρέπει νά είναι ικανή νά σημάνει αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου (εξαίρουμένων των πετρελαϊκών προϊόντων) μέχρι τό τέλος της δεκαετίας μέ ετήσιο ποσοστό 2-3%. Πρέπει νά θεωρηθεί πιθανό ότι στό όχι — τόσο — μακρινό μέλλον θά παρουσιασθεί μία πτώση του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης για ένα ή δύο χρόνια, μέ συνέπεια τήν σταθερότητα ή τή μείωση στό θαλάσσιο εμπόριο. Αυτή ή τάση ανάπτυξης για μερικά χρόνια ακολουθούμενη από σταθερότητα ή πτώση θά ενισχυθεί ανάλογα, αν ο παγκόσμιος πληθωρισμός και τά επιτόκια συνεχίζουν νά αυξάνονται και μάλιστα πιό ραγδαία από τίς προβλέψεις του ΟΟΣΑ.

Είναι όμως περισσότερο σοβαρό νά εξετάσουμε εάν υπάρχουν ειδικές οικονομικές εξελίξεις που θά επιδράσουν στό παγκόσμιο εμπόριο μελλοντικά.

Τά χρέη των αναπτυσσόμενων χωρών έχουν φθάσει σέ τέτοιες γιγαντιαίες διαστάσεις ώστε είναι αδύνατον για τίς χώρες αυτές νά εξυπηρετήσουν τούς τόκους των δανείων, πόσο μάλλον νά ξεπληρώσουν τά χρέη τους. ‘Αν οί χώρες που δανειοδοτούν σταματήσουν νά χορηγούν δάνεια στίς αναπτυσσόμενες χώρες τό παγκόσμιο εμπόριο θά υποστεί μία αρνητική επίδραση. Οί αναπτυσσόμενες χώρες δέν θά έχουν αρκετούς πόρους για νά αναπτύξουν τίς εξαγωγικές βιομηχανίες τους ή για νά εισάγουν αγαθά από τίς ανεπτυγμένες χώ-

ρες. ‘Αν και αυτός ο κίνδυνος δέν πρέπει νά αγνοηθεί, είναι πιθανό νά μήν πραγματοποιηθεί ποτέ γιατί οί ανεπτυγμένες χώρες έχουν ανάγκη τίς αναπτυσσόμενες σάν αγορές των καταναλωτικών αγαθών τους.

‘Ενας μεγαλύτερος κίνδυνος για τό παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο θά ήταν ή στάση της ‘Αμερικανικής Κυβέρνησης στό θέμα του ελλειμματικού προϋπολογισμού των ΗΠΑ. ‘Οποιαδήποτε νομοθεσία που θά στοχεύσει στόν περιορισμό των εισαγωγών θά έχει άμεσο αντίκτυπο όχι μόνο στό εμπόριο στίς ΗΠΑ αλλά και έμμεσες επιδράσεις στό υπόλοιπο παγκόσμιο εμπόριο εάν οί άλλες χώρες λάβουν μέτρα αντιποίνων.

Μιά πρόσφατη πολιτική εξέλιξη που θά μπορούσε νά ενισχύσει τό θαλάσσιο εμπόριο είναι ή ανακωχή στόν όκταετή πόλεμο μεταξύ ‘Ιράν και ‘Ιράκ. ‘Η άνοικοδόμηση και ή βιομηχανική αναγέννηση που χρειάζονται και οί δύο χώρες είναι γιγαντιαία και θά είναι έφικτή μόνον μέσω εισαγωγών σημαντικού όγκου πρώτων ύλων και βιομηχανικού εξοπλισμού.

‘Εχουμε δει ότι στό παρελθόν ή παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα έχει διαταραχθεί από τίς άπώτομες αύξσεις των τιμών του πετρελαίου. Πρόσφατα συμβαίνει τό αντίθετο, καθώς ή πτώση των τιμών του πετρελαίου βοηθά τήν διατήρηση της οικονομικής ανάπτυξης. Σήμερα ο ΟΠΕΚ παράγει περισσότερο πετρέλαιο από όσο μπορεί νά απορροφήσει ή αγορά και έτσι οί τιμές του πετρελαίου είναι χαμηλές. ‘Οπως άνακοίνωσε ο ΟΠΕΚ, πρόθεσή του είναι ή αύξηση της τιμής του πετρελαίου στά 18 δολλ./βαρ. (συγκριτικά σήμερα ή τιμή του πετρελαίου είναι περί τά 11 δολλ./βαρ.) Για νά επιτύχουν αυτό τό στόχο τά μέλη του ΟΠΕΚ πρέπει νά συμφωνήσουν και νά εφαρμόσουν ένα

πρόγραμμα αποτελεσματικού έλέγχου και παραγωγής πετρελαίου. ‘Η ικανότητα νά πραγματοποιήσουν αυτό τό σχέδιο είναι άμφίβολη, καθώς τό ‘Ιράκ και τό ‘Ιράν είναι πιθανό νά πιέσουν για μεγαλύτερα μερίδια παραγωγής πετρελαίου, που είναι άναγκαία για νά πραγματοποιήσουν τά άνοικοδομητικό πρόγραμμα έλέγχου της παραγωγής πετρελαίου και ή τιμή του φτάσει τά 18 δολλ./βαρέλι, ή επίδρασή του στην οικονομική ανάπτυξη θά πρέπει νά είναι έλάχιστη και τό παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο δέν θά υποστεί πλήγματα. ‘Αν οί τιμές του πετρελαίου είναι πολύ χαμηλότερες από αυτή (και μάλλον δέν θά διαφέρουν από τά 14 δολλάρια/βαρέλι για τά έπόμενα τέσσερα ή πέντε χρόνια) ή παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη θά ευνοηθεί και μαζί της και τό παγκόσμιο εμπόριο.

Λαμβάνοντας ύπόψη μας τίς διάφορες οικονομικές εξελίξεις, είναι πιθανό ότι τό παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο θά συνεχίσει νά δείχνει μία τάση ύγιους αύξησης για τά έπόμενα δύο χρόνια. Στίς άρχές της δεκαετίας του 1990 πρέπει νά αναμένεται μία μικρή κάμψη σάν άποτέλεσμα συνδυασμού ύψηλόν πληθωρισμού, ύψηλών επιτοκίων, που θά επιφέρουν μία φυσιολογική κάμψη στόν οικονομικό κύκλο. Καί τελικά θά έρθει πάλι ή έποχή που τό πετρέλαιο θά είναι δυσεύρετο και ο ΟΠΕΚ θά χρησιμοποιήσει τήν εύκαιρία για νά πραγματοποιήσει μία έντυπωσιακή αύξηση στίς τιμές του πετρελαίου. Μία πιθανή ήμερομηνία για αυτό θά είναι οί άρχές της δεκαετίας του 1990.

‘Η σημερινή συζήτηση σχετικά μέ τίς μελλοντικές τάσεις στό παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο είναι ένδιαφέρουσα για όλους τούς πλοιοκτήτες. ‘Ομως, αυτή είναι μόνον ή μία πλευρά της ιστορίας. ‘Η ισχυρή ανάπτυξη του εμπορίου δίνει τήν εύκαιρία για έπικερδείς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις. ‘Αλλά τό κέρδος θά είναι δυνατό μόνο έφόσον ή παραγωγή πλοίων δέν τεθεί έκτός έλέγχου. Στό πρόσφατο παρελθόν αυτός ο παράγοντας έτεινε νά ρυθμίζει τίς τιμές της αγοράς, καθώς ή υπερπροσφορά χωρητικότητας και πλοίων έγινε αίτία μακρών περιόδων οικονομικής κάμψης. Σήμερα ή προτίμηση των πλοιοκτητών προς τά μεταχειρισμένα πλοία και ή προσεκτική προσέγγιση των επενδυτών προς τά νεοαναμνηγμένα πλοία είναι εύνοϊκά σημάδια ότι τά μαθήματα του παρελθόντος έχουν γίνει άποδεκτά και ότι ή ζήτηση χωρητικότητας θά άποκτήσει πάλι τήν σπουδαιότητά της στόν καθορισμό των τιμών της αγοράς των θαλασσιών μεταφορών.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.



Panasonic

Κ Λ Ι Μ Α Τ Ι Σ Μ Ο Σ

Για μια ζωή!

Με το air condition που θα ζήσετε μια ολόκληρη ζωή μαζί του πρέπει να είναι υψηλής ποιότητας και τεχνολογίας, δηλαδή ΜΟΝΟ National/Panasonic

Η NATIONAL/PANASONIC η μεγαλύτερη εταιρεία παραγωγής ηλεκτρικών αγαθών στον κόσμο, σας προσφέρει μια μεγάλη ποικιλία κλιματιστών.

Μοντέλα οροφής, δαπέδου, τοίχου, MULTI 1x2 και 1x3, αντλίες θερμότητας (Heat-Pump), ημικεντρικά και κεντρικά συστήματα.

Είναι τελείως αθόρυβα με ROTARY COMPRESSOR, χαμηλή κατανάλωση και ισχυρή απόδοση.

Διαθέτουν ασύρματο ή ενσύρματο τηλεχειριστήριο και φυσικά...
• ΠΕΝΤΕ ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ.

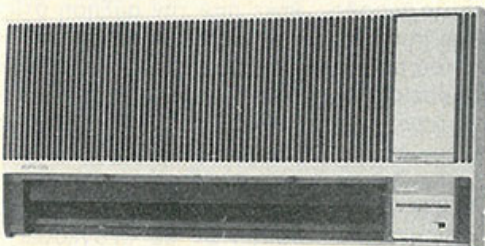
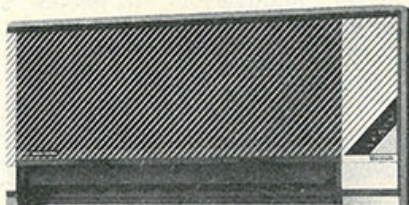
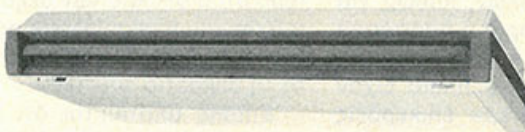
Αν χρειάζεσθε κλιματισμό για το σπίτι, το γραφείο, το μαγαζί ή μεγάλης κλίμακας Εμπορική, Βιομηχανική εγκατάσταση...
Ελάτε χωρίς καμιά υποχρέωση αγοράς στην μόνιμη έκθεση της NATIONAL/PANASONIC, Συγγρού 137 για να συζητήσουμε το δικό σας πρόβλημα και να σας βοηθήσουμε να δημιουργήσετε τη δική σας άνετη ατμόσφαιρα.

- ΣΕ ΠΡΟΣΙΤΕΣ ΤΙΜΕΣ
- ΤΕΛΕΙΩΣ ΑΘΟΥΡΥΒΑ
ΜΕ ROTARY COMPRESSOR
- ΙΣΧΥΡΗ ΑΠΟΔΟΣΗ
ΜΕ ΧΑΜΗΛΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

5 ΧΡΟΝΙΑ
ΕΓΓΥΗΣΗ

UNICLIMA
ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΓΚΡΙΣΙΝ-ΠΑΠΠΑΣ

Λεωφ. Συγγρού 137, ΑΘΗΝΑ 171 21 • Τηλ.: 932.3551-5
Telex: 22-1248 CLIM GR - Fax: (01) 935.5397



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΖΩΡΑΦΟΥ Θ. ΣΤΕΦΑΝΟΥΡΟΣ Λ. ΠΑΠΑΓΟΥ 118, ΤΗΛ: 7710864 • ΓΑΥΦΑΔΑ Α. ΚΥΡΙΑΚΗΣ ΑΘΗΝΩΝ 11, ΤΗΛ: 8931608 • Π. ΦΑΛΗΡΟ Γ. ΒΡΕΤΤΟΣ ΑΧΙΛΛΕΩΣ 99, ΤΗΛ: 9838399 • ΠΑΓΚΡΑΤΙ
Σ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΔΟΥΡΙΔΟΣ 4, ΤΗΛ: 7214633 • ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ ΚΟΥΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ ΕΕ ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ 73, ΤΗΛ: 2524172 • Ν. ΣΜΥΡΝΗ Δ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ 111, ΤΗΛ: 935
7206 • Κ. ΠΑΤΗΣΙΑ CALDA ΕΕ ΒΙΚΕΛΑ 40, ΤΗΛ: 8328211-12 • ΑΝΘ. ΠΑΤΗΣΙΑ ΗΛΕΚΤΡΟΦΑΡΜΟΓΕΣ ΕΠΕ ΑΓ. ΛΑΥΡΑΣ 23, ΤΗΛ: 2024654 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ Σ. ΔΟΛΙΑΝΙΔΗΣ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 52
ΤΗΛ: 4114379 • ΝΙΚΑΙΑ CLIMAIR ΓΡΕΒΕΝΩΝ 17, ΤΗΛ: 4918820 • ΕΛΕΥΣΙΝΑ Γ. ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΣ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ 127, ΤΗΛ: 5548554 • ΚΑΛΛΙΘΕΑ Ε. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ
226, ΤΗΛ: 9516924

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ AIR ELECTRIC LTD. ΤΣΙΜΙΣΚΗ 99, ΤΗΛ: 237742 • ΒΟΛΟΣ Γ. ΠΟΛΙΤΗΣ - Δ. ΣΧΟΙΝΑΣ Ο.Ε. ΓΑΛΛΙΑΣ 14, ΤΗΛ: 36190 • ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ ΜΑΣΣΙΜΟ ΝΤΙ ΜΠΑΜΠΟ ΕΘΝΙΚ.
ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ 9, ΤΗΛ: 238966 • ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ Α. ΑΝΤΑΛΗΣ - Θ. ΣΑΜΑΡΤΖΗΣ ΕΕ ΑΠΟΚΟΡΩΝΟΥ 64, ΤΗΛ: 27388 • ΒΑΝΟΣ Θ. ΚΟΚΚΑΛΑΣ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 4, ΤΗΛ: 22520 • ΚΟΜΟΤΗΝΗ
Ι. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ ΜΠΙΖΑΝΙΟΥ 19, ΤΗΛ: 24168 • ΤΡΙΚΑΛΑ Χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ 86, ΤΗΛ: 22433 • ΚΕΡΚΥΡΑ ΣΙΓΜΑ ΕΠΕ ΤΗΛ: 35370 • ΛΑΜΙΑ Χ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΥ ΒΥΡΩΝΟΣ 12, ΤΗΛ:
37995 • ΠΑΡΟΣ Γ. ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΡΟΙΚΙΑ, ΤΗΛ: 21850 • ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ Γ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ ΤΖΑΒΕΛΑ 71, ΤΗΛ: 27227 • ΚΑΡΑΪΣΚΑ Α. ΚΑΡΛΟΣ ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ 70, ΤΗΛ: 262
82 • ΠΑΤΡΑ ΚΑΙΜΑΤΕΧΝΙΚΗ Ο.Ε. ΡΗΓΑ ΦΕΡΡΑΙΟΥ 17, ΤΗΛ: 278.781 • ΚΙΟΣ Π. ΜΑΡΔΑΣ ΣΚΥΛΙΤΣΗ 4, ΤΗΛ: 29121.

ΒΕΣΤΥ ΧΟΕΓΚ: Μοναδική λύση ή διάλυση τής παρήλικης χωρητικότητας με σταδιακή ανανέωση του τοννάζ

"Όπως είναι γνωστό ή μεταβολή στην αγορά των δεξαμενοπλοίων ήρθε στο τέλος του 1985, όταν ο ΟΠΕΚ απόφασε να ρυθμίσει το θέμα με βάση τα μερίδια κάθε χώρας στις ποσότητες πετρελαίου που θα παρήγαγε παρά με την καθιέρωση μίας σταθερής τιμής για όλους. Η πτώση στις τιμές του πετρελαίου που ακολούθησε είχε σαν αποτέλεσμα την ανάκαμψη τής παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαίου και στην άνοδο τής ζήτησης δεξαμενοπλοίων. Έν τώ μεταξύ ή μακρά περίοδος τής κρίσης είχε αναγκάσει τούς πλοιοκτήτες να πάρουν δραστικά μέτρα, σταματώντας τις παραγγελίες νέων πλοίων και στέλλοντας τα παλιά πλοία τους για διάλυση. Αυτή ή βελτιωμένη κατάσταση τής παγκόσμιας αγοράς δεξαμενοπλοίων είχε σαν αποτέλεσμα την άνοδο των ναύλων, των αξιών των πλοίων και των κερδών.

"Όσον αφορά την αγορά των μπάλκερς, τό χαμηλότερο σημείο τής πτώσης των ναύλων σημειώθηκε τό καλοκαίρι του 1986 και άμέσως μετά σημειώθηκε άνοδος των ναύλων, καθώς για πρώτη φορά στην ιστορία ή προσφορά μπάλκερς μειώθηκε σε σχέση με την ζήτηση καθώς πολλά μικτά πλοία είχαν ναυλωθεί σε περισσότερο έπικερδεις ναυλώσεις στην αγορά πετρελαίου. Κατά τό υπόλοιπο 1986 και 1987 ή ζήτηση για τοννάζ ξηρού φορτίου συνέχισε να αυξάνει και ή προσφορά να μειώνεται, με αποτέλεσμα να οδηγήσει στην άνοδο των ναύλων, αξιών και κερδών.

Τό έρώτημα σχετικά με τό μέλλον είναι αν οι ναύλοι και τό κέρδη συνεχίσουν να βελτιώνονται ή αν άπλως γίνουμε μάρτυρες ενός προσωρινού φαινομένου. Τό μέλλον τής ναυτιλιακής αγοράς δέν μπορεί να προβλεφθεί με την άπλή προβολή των καταστάσεων του παρελθόντος. Οι οικονομικές αναλύσεις είναι χρήσιμες αλλά τόν μεγαλύτερο αντίκτυπο στην ναυτιλία τόν έχουν αποφάσεις των κυβερνήσεων που λαμβάνονται από σχετικά λίγους ανθρώπους. Έτσι για τόν προσδιορισμό των μελλοντικών τάσεων στη ναυτιλία είναι αναγκαίες γνώσεις στρατηγικής, διεθνών σχέσεων και πολιτικής έπιστήμης. Είναι λοιπόν σημαντικό να καταλάβουμε γιατί ή αγορά βελτιώθηκε τα τελευταία δύο χρόνια. Λόγω τής πετρελαϊκής πολιτικής του ΟΠΕΚ οι τιμές του πετρελαίου και ή ζήτηση δεξαμενοπλοίων έχει γίνει αρκετά άσταθής. Η άνακωχή μεταξύ Ιράν και Ιράκ φαίνεται ότι έχει περιπλέξει την πολιτική παραγωγή πετρελαίου του ΟΠΕΚ και ή συνεχιζόμενη υπερπαραγωγή έχει οδηγήσει σε μία πτώση στις τιμές του πετρελαίου και σε



ισχυρές τάσεις άποθήκευσης. Έτσι πρέπει να αναμένεται ή συνέχιση τής στάθμιας τής αγοράς δεξαμενοπλοίων τουλάχιστον μέχρι να συμφωνήσουν οι χώρες του ΟΠΕΚ σε μία κοινή πολιτική. Οι προσδοκίες για μία υγιή αγορά δεξαμενοπλοίων τα επόμενα χρόνια βασίζονται σε δύο κύριες προϋποθέσεις: πρώτο ότι ή ζήτηση για πετρέλαιο από την Μέση Ανατολή θα αυξηθεί και δεύτερο ότι ο στόλος των δεξαμενοπλοίων του οποίου ή μέση ηλικία αυξάνεται ραγδαία, θα πρέπει να αντικατασταθεί κατά τη δεκαετία του 1990.

Επίσης υποτίθεται ότι ή αυξημένη ζήτηση θα πρέπει να καλυφθεί από τούς παραγωγούς τής Μέσης Ανατολής καθώς τα κοιτάσματα των εκτός — ΟΠΕΚ παραγωγών θα εξαντλούνται. Αυτό όμως δέν συμβαίνει, αντίθετα ή παραγωγή των εκτός — ΟΠΕΚ χωρών αυξήθηκε σήμερα κατά 2,5% πάνω από αυτή που ήταν πριν την πτώση των τιμών τό 1986, καθώς ή μείωση τής παραγωγής των ΗΠΑ και τής Αγγλίας, εξισορροπήθηκε από την αύξηση στις άναπτυσσόμενες και τις άλλες χώρες του ΟΟΣΑ και τις Ανατολικές χώρες. Παρ' όλα αυτά αν οι τιμές του πετρελαίου παραμείνουν στα σημερινά χαμηλά τους επίπεδα για ένα σημαντικό χρονικό διάστημα, τό αυξημένο κόστος παραγωγής πετρελαίου και τής εξερεύνησης νέων κοιτασμάτων θα αναγκάσει τις χώρες εκτός — ΟΠΕΚ να άποχωρήσουν από την αγορά και τό κενό θα άναγκασθεί να καλύψει ο ΟΠΕΚ. Σύμφωνα με πολιτικούς αναλυτές τό σημείο αυτό θα πρέπει να έντοπισθεί περί τό τέλος τής δεκαετίας του 1990.

Πρέπει επίσης να είμαστε προσεκτικοί για τό βαθμό που ή προσφορά χωρητικότητας επηρεάζει τα πράγματα. Δέν πρέπει να ξεχνούμε ότι υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας τής τάξεως των 70 εκατ. τόν. d.w. που καλύπτει τό 30% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενοπλοίων. Άκόμα πρέπει να υπο-

λογίζουμε την μέση άποδοτική ζωή ενός δεξαμενοπλοίου που είναι μεταξύ 15 και 25 χρόνια, ανάλογα με την κατάσταση τής αγοράς και τις τιμές των καυσίμων. Στις αρχές τής δεκαετίας του 1980 ή μέση ηλικία διάλυσης για τα δεξαμενόπλοια ήταν 13 χρόνια, ενώ σήμερα οι πλοιοκτήτες επενδύουν κεφάλαια στην άνακατασκευή των πλοίων και την επέκταση τής άποδοτικής ζωής τους και οι διαλύσεις έχουν σχεδόν σταματήσει. Αυτό είναι λυπηρό γιατί δέν πρόκειται να έχουμε άνάκαμψη των ναύλων σταθερής διάρκειας αν δέν εξισορροπηθεί ή προσφορά με την ζήτηση. Τό γεγονός είναι ότι φέτος οι νέες ναυπηγήσεις θα είναι περισσότερες από τις διαλύσεις πράγμα που σημαίνει ότι ή συνολική προσφορά σε δεξαμενόπλοια θα αυξηθεί πάλι για πρώτη φορά την τελευταία δεκαετία.

"Όμως τό 21% τό σημερινού στόλου δεξαμενοπλοίων είναι ήδη ηλικίας άνω των 15 έτών και τό 77% άνω των 10 έτών και άργά ή γρήγορα ο γηρασμένος αυτός στόλος θα πρέπει να ανανεωθεί. Είναι πιθανό ένας τρόπος για να πραγματοποιηθεί αυτό να είναι ή πληρωμή από τούς ναυλωτές ειδικού τέλους για την αγορά νέων σκαφών ή να υπάρξουν περισσότερες νέες κοινές επιχειρήσεις έκμετάλλευσης πλοίων μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών.

"Όσον αφορά την αγορά ξηρού φορτίου, έχουμε ήδη αναφέρει ότι οι αυξημένες διαλύσεις είχαν σαν αποτέλεσμα την μείωση τής προσφοράς μπάλκερς στην περίοδο 1986-1987. Άλλά ή άσυνήθιστη αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας μπάλκ κάρριερς προκλήθηκε κυρίως από τις αυξημένες άνάγκες τής ΕΣΣΔ και τής Κίνας για εισαγωγές σιτηρών λόγω κακών καιρικών συνθηκών με τη παράλληλη αύξηση τής παγκόσμιας παραγωγής προϊόντων σιδήρου που ήταν περισσότερο έμφανής στην Ιαπωνία. Η στροφή τής Ιαπωνικής βιομηχανίας από τόν εξαγωγικό προσανατολισμό της στην έσωτερική αγορά προκάλεσε αύξηση τής ζήτησης σε πρώτες ύλες τής βαριάς βιομηχανίας, όπως σίδηρο και μεταλλουργικό άνθρακα. Καθώς οι εισαγωγές τής Ιαπωνίας σε πρώτες ύλες καλύπτουν τό 40% του παγκόσμιου θαλάσσιου έμπορίου, οποιαδήποτε μεταβολή στην παραγωγή τής βαριάς βιομηχανίας της έχει σοβαρό αντίκτυπο στην παγκόσμια αγορά σκαφών μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Δυστυχώς όμως και οι δύο αυτοί ευνοϊκοί παράγοντες είναι προσωρινοί, καθώς ή έντόπια παραγωγή σιτηρών στις δύο χώρες αυξάνεται σταδιακά και οι εισαγωγές σιτηρών στην Κίνα και στην ΕΣΣΔ προβλέπεται να μειωθούν την περίοδο 1988/89 ενώ οι άνάγκες εισαγωγής στις άναπτυσσόμενες χώρες δέν μπορούν να καλύψουν τό μεγέθη που χρειάζονται για να συγκρατηθεί ή αγορά. Επίσης σημαντική είναι και ή

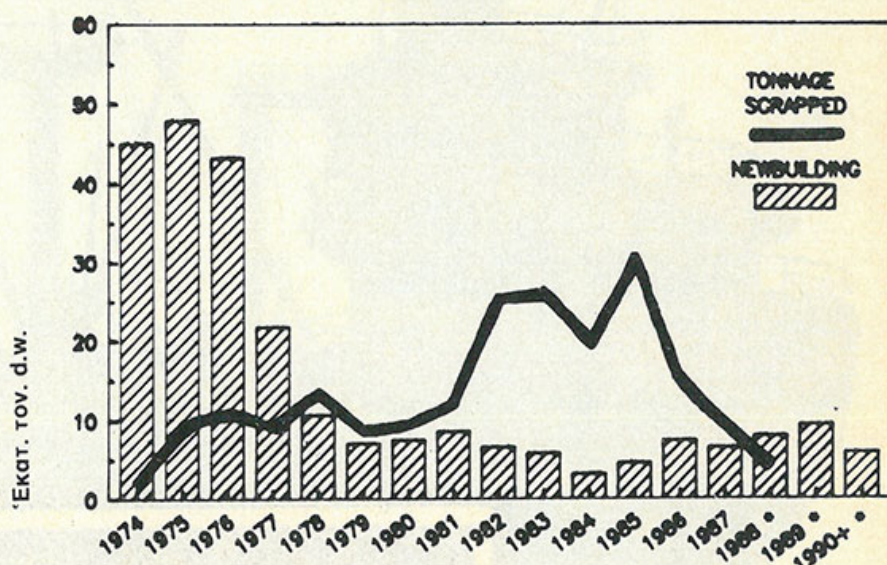
πρόθεση της Αμερικανικής Κυβέρνησης να περικόψει τις αγροτικές επιχορηγήσεις κατά 10% ετησίως μέχρι το έτος 2000. Η παραγωγή προϊόντων σιδήρου στην Ιαπωνία αναμένεται να διατηρηθεί στα σημερινά επίπεδα ή ακόμα και να μειωθεί, σε αρμονία με την γενική τάση όλων των ανεπτυγμένων χωρών για μείωση της χρήσης του ατσάλιου, με συνέπειες στην μεταφορά πρώτων υλών.

Οι απαιτούμενες αυτές προβλέψεις όμως αφορούν μόνο το εμπόριο σιτηρών, μεταλλευμάτων και μεταλλουργικού άνθρακα. Αντίθετα, το εμπόριο του άνθρακα που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ενέργειας έχει αυξηθεί την τελευταία δεκαετία κατά 10% ετησίως και αναμένεται συνεχής αύξηση παρά τις σημερινές χαμηλές τιμές του πετρελαίου. Μπορούμε να δεχτούμε ότι όσο διαρκεί η ανάκαμψη στην παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή θα υπάρχει αρκετή ζήτηση για να διατηρεί μια υγιή αγορά στα μπάλκ κάρριερς αν και θα έχει διαφορετικό αντίκτυπο στους διάφορους τύπους πλοίων. Όμως υπάρχουν πολλοί οικονομολογοί που προβλέπουν μία παγκόσμια οικονομική κρίση από το 1990 και μετά, παρόμοια με αυτή του 1930, η οποία θα επηρεάσει σοβαρά την αγορά δομικών υλικών και πρέπει να σημειωθεί ότι τα δομικά υλικά καλύπτουν το 43% της παγκόσμιας διακίνησης φορτίων με μπάλκερς. Η αντίδραση των πλοιοκτητών σε μία τέτοια περίπτωση θα είναι η μείωση των παραγγελιών για νέα πλοία και διάλυση των παλαιών και μη οικονομικών μονάδων.

Σήμερα, με τις διαλύσεις των μπάλκ κάρριερς σημαντικά λιγότερες από τις νέες ναυπηγήσεις, είναι πρόδηλο ότι η προσφορά χωρητικότητας θα αυξηθεί πάλι μετά την μικρή μείωση που παρατηρήθηκε τη περίοδο 1986/87. Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι ο στόλος των μπάλκερς είναι σχετικά νεαρής ηλικίας, με το 46% της χωρητικότητας μικρότερης των οκτώ ετών.

Συμπερασματικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι υπάρχουν πολλές αβεβαιότητες σχετικά με τις προοπτικές της αγοράς των τάνκερς και των μπάλκερς, όμως σήμερα υπάρχει μεγαλύτερη σταθερότητα από ότι είχε προβλεφθεί, και χρησιμοποιούν αυτό το βήμα για να επαναλάβω το μήνυμα ότι η μόνη λύση είναι η συνεχής διάλυση των παρήλικων πλοίων και η προσεκτική και σταδιακή ανανέωση του τονάζ.

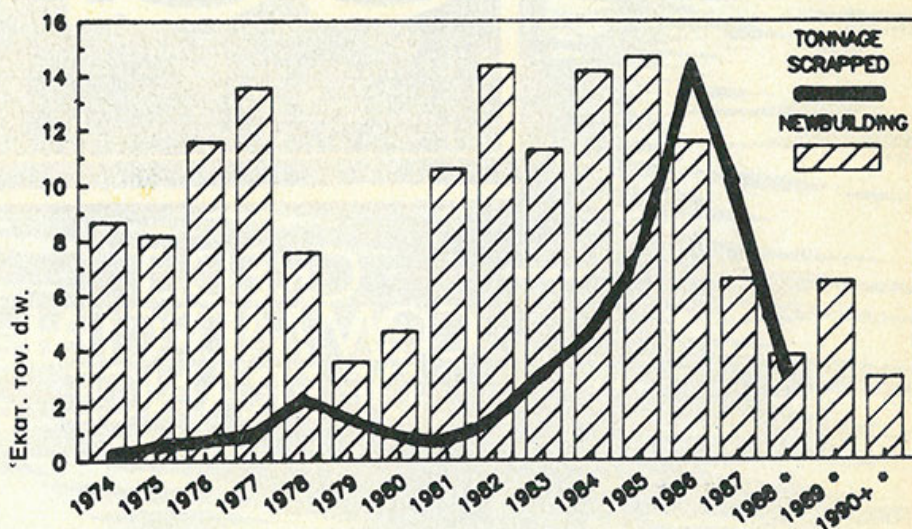
ΝΕΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΜΙΚΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1974 — 1990



Πηγή: Τμήμα Στατιστικής Leif Hoegh & Co A/S, Oslo.

Τά στοιχεία αφορούν γνωσθείσες πράξεις έως Ιούνιο '88.

ΝΕΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1974 — 1990



Πηγή: Τμήμα Στατιστικής Leif Hoegh & Co A/S, Oslo.

Τά στοιχεία αφορούν γνωσθείσες πράξεις έως Ιούνιο '88.

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-9307581



CREDIT
COMMERCIAL
DE FRANCE

CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE S.A. ΑΜΑΛΙΑΣ 20, 105 57 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ. 324.1831-8 ΤΕΛΕΞ (21) 6714CCFG (21) 8840CCFG

ΤΖΑΚ ΝΤΕΒΑΝΕΎ: 'Η έπιρροή τῶν τιμῶν μπῶνκερς στοὺς ναύλους τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων

Μέ τὴν προϋπόθεση ὅτι οἱ ὑπόλοιποι παράγοντες ἐκμετάλλευσης δεξαμενοπλοίων VLCC καὶ ULCC παραμένουν σταθεροί, μία μικρὴ αὐξηση τῶν τιμῶν μπῶνκερς βοηθάει τοὺς πλοιοκτῆτες δεξαμενοπλοίων.

Μία σημαντικὴ ὅμως αὐξηση στὶς τιμές τῶν μπῶνκερς μπορεῖ νὰ προέλθει μόνο ἀπὸ σημαντικὴ αὐξηση τῆς τιμῆς τοῦ ἀργοῦ. Μία σημαντικὴ αὐξηση τῆς τιμῆς τοῦ ἀργοῦ θὰ φέρει σύντομα μία μείωση στὴ ζήτηση τῶν τιννομιλίων. Εἶναι ξεκάθαρο ὅτι μακροχρόνια τὸ μεγάλο δεξαμενόπλοιο χρειάζεται χαμηλές τιμές ἀργοῦ. Σήμερα ἔχουμε ἓνα τεράστιο ποσοστὸ ἄμεσης μπλοκαρισμένης παραγωγικῆς ικανότητος τοῦ ΟΠΕΚ καὶ μία χωρίς προηγούμενο ἀχρησιμοποίητη χωρητικότητά ἀγωγῶν.

Ἐάν ἡ ζήτηση τιννομιλίων πρόκειται κάποτε νὰ βελτιωθεῖ ὥστε νὰ ἀπορροφήσει αὐτὰ τὰ πλεονάσματα καὶ τὸ ἓνα τρίτο τοῦ πλεονάσματος τιννομιλίων τῶν VL/UL τάνκερς θὰ πρέπει νὰ ἔχουμε χαμηλές τιμές ἀργοῦ. Χαμηλές τιμές

ἀργοῦ ὅμως σημαίνουν χαμηλές τιμές μπῶνκερς ἀνὰ μονάδα, πού σημαίνει ἐπιτάχυνση, πού σημαίνει χαμηλές τιμές ναύλων. Πολύ πιὸ σημαντικό, ἂν δέν συνειδητοποιήσουμε ὅτι ἡ βελτίωση στὶς τιμές ἀνὰ μονάδα τὰ τελευταῖα δύο χρόνια εἶναι βασικὰ διαφορετικὴ ἀπὸ τὴς αὐξήσεις τιμῶν τῆς πρὸ τοῦ 73 ἐποχῆς — οἱ πρὸ τοῦ 73 αὐξήσεις ἦταν προάγγοι συνθηκῶν εὐημερίας ἢ σχεδὸν εὐημερίας, ἐνῶ αὐτὴ ἡ αὐξηση δέν εἶναι — θὰ ἀντιμετωπίσουμε κερδοσκοπικὲς νέες παραγγελίες οἱ ὁποῖες σίγουρα θὰ καταδικάσουν τὴν ἀγορά τῶν δεξαμενοπλοίων. Αὐτὸ μέ φέρνει στὴ συμβουλή μου πρὸς τοὺς τραπεζίτες πού βρίσκονται ἐδῶ. Ἀναρωτηθεῖτε: οἱ ἴδιοι ἄνθρωποι πού πουλοῦσαν τὸ 1985 γιατί δέν καταλάβαιναν τὴν ἐπιρροή τῶν τιμῶν μπῶνκερς στὴ μορφή τῆς καμπύλης προσφοράς, παραγγέλλουν τώρα τὸ 1989 γιὰ ἀκριβῶς τὸν ἴδιο λόγο, καὶ γιὰ αὐτὸ εἰσηγοῦμε τὴν ἀποχή κατὰ τὸ δυνατόν ἀπὸ ναυπηγήσεις νέων μεγάλων ὑπερδεξαμενοπλοίων.

ΣΤΕΛΙΟΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ: 'Η ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου καὶ οἱ ἐπιπτώσεις τῆς γιὰ τοὺς ἀνεξάρτητους πλοιοκτῆτες δεξαμενοπλοίων



Εἶναι εὐρύτατα γνωστὸ πὼς πολλές ἀπὸ τὶς μεγάλες ἐλληνικὲς ναυτιλιακὲς ἐταιρίες ἔχτισαν τὶς αὐτοκρατορίες τους βασισμένες σὲ μακροχρόνια συμβόλαια μεταφοράς πετρελαίου πού προσέφεραν οἱ ἐπὶ τὰ μεγάλες ἐταιρίες, πού σήμερα εἶναι ἔξι μετὰ τὴν ἐξαγορά τῆς Gulf Oil ἀπὸ τὴ Chevron ἀντὶ 13 δισεκ. δολларίων.

Πιστεύω ὅτι ἔχει ἔρθει ὁ καιρὸς πού οἱ ἔξι πλέον μεγάλες ἐταιρίες πετρελαίου θὰ καταφύγουν γιὰ μία ἀκόμα φορά στοὺς ἀνεξάρτητους ἐφοπλιστὲς γιὰ νὰ καλύψουν τὶς μακροπρόθεσμες ἀνάγκες μεταφοράς πετρελαίου.

Στὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 70 καὶ στὶς ἀρχές τοῦ 80, ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου ἔφθασε σὲ μεγάλα ὕψη καὶ ἐπειδὴ

ἡ ναυλαγορά τῶν τάνκερς περνοῦσε κρίση, ὁ ναῦλος ἀντιπροσώπευε μικρὸ ποσοστὸ τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, ὅπως περιορισμένα ἦταν καὶ τὰ κίνητρα γιὰ τὶς ἐταιρίες πετρελαίου νὰ διατηρήσουν μεγάλη παρουσία στὸ χώρο τῶν δεξαμενοπλοίων. Τώρα πού ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου, προσαρμοσμένη στὸν πληθωρισμό, εἶναι στὰ ἴδια χαμηλὰ ἐπίπεδα τοῦ 73 καὶ ἡ ναυλαγορά φαίνεται δυνατότερη, οἱ ἐταιρίες πετρελαίου θὰ πρέπει νὰ προστατευθοῦν ἀπὸ αὐτομετώσεις στοὺς ναύλους.

Θὰ ἔλεγα ἀκόμη ὅτι σήμερα οἱ μεγάλες ἐταιρίες ἐλέγχουν ἓνα αὐξανόμενο ποσοστὸ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἀργοῦ μετὰ τὴ σταδιακὴ ἀποχώριση τῶν πετρελαιοεμπόρων (Oil Traders), ἐνῶ παράλληλα ὁ ἰδιόκτητης στόλος τοῦ ἀνέρχεται περὶ τοὺς 30 ἑκατ. τιν. d.w., ἐναντὶ 70 ἑκατ. τιν. πρὸ 10 ἐτῶν, δηλαδὴ σήμερα καλύπτουν μόνο τὸ 13% τοῦ παγκόσμιου τιννάξ δεξαμενοπλοίων.

Ἡ ἐξέλιξη αὐτὴ σὲ συνδυασμὸ μετὰ τὴν ἀνοδο τῆς ἡλικίας τῶν πετρελαιοφόρων πού ἐλέγχονται ἀπὸ αὐτὲς (μέση ἡλικία στόλου Σέλλ καὶ Μόμπιλ 12 ἐτη, Ἐξξον 15 ἐτη, Τεξάκο 20 ἐτη) καὶ τὸ γεγονός ὅτι δέν διατηροῦν πλέον μεγάλο τιννάξ ὑπὸ χρονοναύλωση μᾶς ὁδηγεῖ στὸ συμπέρασμα ὅτι οἱ ἔξι ἀδελφές βασιζοῦνται πολὺ περισσότερο σήμερα

στὴν ἀγορά σπὸτ καὶ εἶσι ἐκτίθενται στὶς αὐτομετώσεις τῶν ναύλων καὶ στὴν γενικώτερη ἔλλειψη πού παρατηρεῖται σὲ νέας ἡλικίας τάνκερς. Προσωρινὰ αὐτὸ τὸ πρόβλημα μπορεῖ νὰ ἀποφευχθεῖ μετὰ ποιοτικὸ ἐλεγχὸ ἀλλά, ἀργὰ ἢ γρήγορα, θὰ εἶναι ἀντιοικονομικὸ νὰ συντηροῦν τὰ παλιὰ δεξαμενόπλοια, ἰδίως ὅταν οἱ διάφορες ἀρχές, πού συνήθως εἶναι εὐαίσθητες σὲ θέματα ἀσφαλείας καὶ ρυπάνσεως, θὰ πιέσουν γιὰ καινούργιες ἐπενδύσεις.

Τότε οἱ ἔξι μεγάλες ἐταιρίες πετρελαίου θὰ πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦν νεότερα πλοῖα καὶ ὁ πιὸ οἰκονομικὸς τρόπος θὰ εἶναι νὰ προσφέρουν μακροχρόνια συμβόλαια χρονοναύλωσης σὲ ἀνεξάρτητους ἐφοπλιστὲς. Μὲ αὐτὴ τὴ μέθοδο ἐπιτυγχάνουν χρηματοδότηση ἢ ὅποια δέν ἐμφανίζεται στὸν ἰσολογισμό τους (ξεπερνώντας τὸ πρόβλημα χρηματοδότησης ἀπὸ τὴν μητρικὴ ἐταιρία ἢ ὅποια συνήθως ἀρνεῖται νὰ δώσει χρήματα στὸ ναυτιλιακὸ τῆς τμήμα) καὶ ἐπιπλέον θὰ ἔχουν λιγότερη ἐνασχόληση μετὰ τὴ καθημερινὴ ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου. Ἐξάλλου, μετὰ αὐτὸν τὸν τρόπο, θὰ μειωθοῦν τὰ κίνητρα γιὰ νεότευκτα δεξαμενόπλοια βασισμένα στὴ κερδοσκοπία (speculative newbuildings) τὰ ὁποῖα δέν εἶναι ἀπαραίτητα κι εἶσι ὅλοι ἔχουμε περισσότερες πιθανότητες ν' ἀποφύγουμε μία νέα κρίση στὴν ἀγορά τῶν δεξαμενοπλοίων.

Οἱ νέοι τρόποι χρηματοδότησης τῆς Ναυτιλίας τὴν ἐπόμενη δεκαετία καὶ ἡ ἐξοικείωση τῶν πλοιοκτῆτῶν σὲ νέες περισσότερο σύνθετες μορφές χρηματοδοτήσεων, καθὼς καὶ ἡ προσφυγὴ στὶς διεθνεῖς χρηματαγορὲς γιὰ τὴ συγκέντρωση κεφαλαίων ἀπὸ ἀνεξάρτητους ἐπενδυτὲς καὶ ἐταιρίες ὑπὸ μορφὴ ἰδιωτικῶν ἐπενδύσεων (private placements) ἀποτελέσαν τὰ θέματα πού ἀπασχόλησαν τὴ δεύτερη ἡμέρα τῆς Διεθνούς Συνάντησης τοῦ Πειραιῶς.

Μίλησαν κατὰ σειρά ὁ καθηγητὴς κ. Κώστας Γραμμένος, ὁ κ. Μπόρις Νατάσκιν, διευθύνων σύμβουλος τῆς Τράπεζας Bankers Trust Λονδίνου, ὁ κ. Τζέραλντ Κούκ, ἐκ τῶν διευθυντῶν τῆς φέρμας Baker and McKenzie τοῦ Λονδίνου οἱ ὁποῖοι ἐδικειύονται σὲ νομικὲς συμβάσεις ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὁ Δρ. Γιόραν Κίγκμπεργκ, διευθύνων σύμβουλος τοῦ τμήματος ἐπενδύσεων τῆς Τράπεζας Chase Manhattan Νέας Ὑόρκης καὶ ὁ Δρ. Φέργκουκς Ντόμκο, διευθυντὴς ναυτιλιακῶν πιστώσεων τῆς Τράπεζας Hambros Λονδίνου. Ὡς πάνελιστς συμμετεῖχαν οἱ κ.κ. Ρίτσαρντ Τείμαν, Ρότζερ Πάρσονς καὶ ὁ Νικόλαος Τσάκος.

Ἀναφερόμενος στὶς τραπεζικὲς πηγὲς χρηματοδότησης, ὁ καθηγητὴς κ. Κώστας Γραμμένος τόνισε ὅτι ἐκτός ἀπὸ τὴ ναυτιλιακὴ τραυματικὴ ἐμπειρία τῆς περιόδου 1982 - 1986, τὸ διεθνὲς τραπεζικὸ χρέος ἔχει συνέπειες στὴν

κεφαλαιακή επάρκεια και ναυτιλιακή πολιτική των Τραπεζών, με αποτέλεσμα άλλες Τράπεζες να ενδιαφέρονται για ναυτιλιακές δανειοδοτήσεις, ενώ ένας μεγάλος αριθμός άλλων Τραπεζών έχει αποσυρθεί από την ναυτιλία. Ο όμιλητής στην συνέχεια υπέδειξε ότι οι Τράπεζες σε περίοδο οικονομικής ύφεσης ή κρίσης θα πρέπει να δανειοδοτούν τομείς από όπου πηγάει η ζήτηση των ναυτιλιακών υπηρεσιών, δηλαδή η παραγωγή και το εμπόριο και όχι να χρηματοδοτούν την κατασκευή πλοίων. Ο κ. Γραμμένος επεσήμανε την ανάγκη μείωσης των επιχειρηματικών κινδύνων με τη δημιουργία μικτών ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και κοινοπραξιών μεταξύ εφοπλιστικών εταιριών.

Ακολούθησε η πολύ ενδιαφέρουσα ομιλία του Τραπεζίτη **κ. Μπόρις Νατσάμκιν**, ο οποίος αναφερόμενος στη μακρόχρονη και πλέον βαθιά κρίση που πέρασε η διεθνής ναυτιλία τη περίοδο 1983-1986 τόνισε ότι όλοι πλέον γνωρίζουν ότι η κρίση αυτή ήταν άδρροια του γεγονότος ότι πάρα πολλά πλοία έψαχναν τα λίγα διαθέσιμα φορτία, ενώ ταυτόχρονα η επιθετική πολιτική των ναυπηγείων συντηρούσε την υπερπροσφορά τοννάζ.

Ο όμιλητής επεσήμανε ότι έναντι των 200 Τραπεζών που ήταν ενεργά αναμεμιγμένες με τη Ναυτιλία πριν 10 χρόνια, σήμερα υπάρχουν περί τις 15-20 Τράπεζες που έχουν σημαντικό ναυτιλιακό πορτφόλιο. Οι Τράπεζες αυτές σύμφωνα με τις σημερινές εξελίξεις θα συνεχίσουν να χρηματοδοτούν αγορές μεταχειρισμένων πλοίων σε ποσοστό 70% της τρέχουσας αξίας και πιθανόν να αναμιχθούν σε όρισμένες νέες ναυπηγήσεις καλύπτοντας το 75% της αξίας του νέου πλοίου, υπό τη προϋπόθε-

ση έγκρίσεως της γενικότερης ρευστότητας της ενδιαφερομένης ναυτιλιακής επιχείρησης.

Κλείνοντας την εισήγησή του ο κ. Νατσάμκιν τόνισε ότι η παγκόσμια ναυτιλία θα απαιτήσει κεφάλαια περί των 10 δισεκ. δολλαρίων ετησίως κατά τη δεκαετία του '90 για να προχωρήσει στην αναγκαία ανανέωση του τοννάζ, αρχίζοντας πρώτα από τα περισσότερα παρτήματα δεξαμενόπλοια.

Τα τεράστια κεφάλαια που θα απαιτηθούν είναι μάλλον άπιαστο να διατεθούν από τις Τράπεζες που σήμερα μετέχουν σε ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και γιαυτό κρίνεται αναγκαία η προσφυγή των μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις διεθνείς χρηματαγορές, όπου υπάρχουν σημαντικά κεφάλαια Ασφαλιστικών εταιριών και άλλων χρηματοδοτικών οργανισμών.

Αναφερόμενος στην χρηματοδότηση των μικτών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των κοινοπραξιών ο **κ. Τζέραλντ Κούκ** επεσήμανε τις νομικές αδυναμίες τους που μπορούν να επηρεάσουν την χρηματοδότησή τους, τις νομικές συνέπειες και τα πιθανά μέτρα θεραπείας. Ο όμιλητής επέσειρε την προσοχή των Τραπεζών στην ανάγκη λεπτομερούς εξέτασης των τραπεζικών έγγραφων, λόγω της υπάρχουσας αστάθειας στην διαδοχή και στην διοίκηση των joint ventures στη ναυτιλία.

Αναλύοντας τις εξειδικευμένες επενδύσεις και την εφαρμογή τους στη ναυτιλία ο **Δρ. Γιόραμ Κίγκμπεργκ**, τόνισε την ανάγκη κινητοποίησης αυξημένων κεφαλαίων για την αντικατάσταση του γηράσκοντος παγκόσμιου στόλου και την ανεπάρκεια των παραδοσιακών πηγών χρηματοδότησης της ναυτι-

λίας. Ο ιδιωτικές επενδύσεις (private placements) αποτελούν μία καινούργια και ενδιαφέρουσα για την ναυτιλία μορφή χρηματοδότησης. Έχουν, τόνισε, μειονεκτήματα λόγω της φύσεως των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως οι αυξομειώσεις του εισοδήματος, οι έλλειψεις μεσοπροθέσμων ναυλώσεων και η έλλειψη ρευστότητας. Όμως με κατάλληλα μέτρα μπορούν να αποτελέσουν μία χρήσιμη πηγή χρηματοδότησης και ήδη υπάρχουν επιτυχημένες περιπτώσεις Ελλήνων και ξένων εφοπλιστών που έχουν αντλήσει ικανά ιδιωτικά κεφάλαια με private placements.

Οι εισηγήσεις της δεύτερης ημέρας της Διεθνούς Συνάντησης του Πειραιώς ολοκληρώθηκαν με την ομιλία του Τραπεζίτη **Δρ. Φέργκου Ντύμοκ**, με θέμα την ανάγκη αναπτύξεως εταιρικής κουλτούρας στην ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση. Ο όμιλητής αναφέρθηκε στην ανάγκη νέας οργάνωσης της μεσαίου μεγέθους ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης, η οποία θα είναι σε θέση να αντέξει ευκολότερα τις αναπόφευκτες περιόδους κρίσης και να επιτύχει υψηλά κέρδη όταν υπάρχουν ευνοϊκές συνθήκες ναύλων και αξιών.

Ο κ. Ντύμοκ πρότεινε την υπαγωγή όλων των εταιριών που διαχειρίζονται ένα πλοίο υπό μία εταιρία Holding, η οποία θα διοικείται από διοικητικό συμβούλιο με συμμετοχή και ατόμων ανεξάρτητων των μετόχων της. Επίσης τόνισε την ανάγκη εκδόσεως audited accounts και κατέληξε λέγοντας ότι οι εταιρίες που είχαν σωστή οργάνωση απέδειξαν μεγάλη άντοχή κατά τη μακροχρόνια κρίση, ενώ άλλες λιγότερο οργανωμένες σαν επιχειρήσεις έσβησαν από το ναυτιλιακό προσκήνιο.

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κλείνοντας τη παρουσίαση της έκτης Διεθνούς Συνάντησης, πού κατά τη γνώμη μας υπερέκρασε σε συμμετοχές αλλά και σε ποιότητα κάθε προηγούμενη, συνοψίζουμε τα κύρια συμπεράσματά της με τη προσδοκία να αποτελέσουν αιτίες προβληματισμού και να βοηθήσουν στη διαμόρφωση της αναγκαίας στρατηγικής των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα επόμενα χρόνια.

— Η βελτίωση στις αγορές πετρελαιοφόρων και πλοίων ξηρού φορτίου κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων ετών προκλήθηκε από τη πτώση της τιμής του πετρελαίου, τη βελτίωση της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα και τη μεγάλη ζήτηση δημητριακών από τη Σοβιετική Ένωση και την Κίνα. Κατέστη δέ δυνατή από τη μείωση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου είτε λόγω διαλύσεων, είτε λόγω περιορισμού των νέων κατασκευών.

— Μολονότι οι προσδοκίες για συνεχιζόμενη ζήτηση στα πλοία ξηρού φορτίου μπορεί να επηρεασθούν από τις ελλειψόμενες πωλήσεις δημητριακών και την ύφεση στην οικονομική δραστηριότητα κατά τους επόμενους 24 μήνες, δεν αναμένεται αύξηση της τιμής του πετρελαίου μέχρι τις αρχές της 10ετίας του 1990, με αποτέλεσμα η διά θαλάσσης ζήτηση πετρελαίου να σημειώσει μία σταθερή, αν και συντηρητική αύξηση, μεταξύ της παρούσης χρονικής περιόδου και των αρχών της 10ετίας του 1990.

— Οι ευνοϊκές εξελίξεις στη ναυτιλία ξηρού φορτίου εξαρτώνται από τη συνέχιση άποχης των πλοιοκτητών από κάθε δραστηριότητα νέων κατασκευών.

— Σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορικού στόλου τα προσεχή χρόνια θα είναι η επενδυτική δραστηριότητα των μεγάλων εταιριών πετρελαίου. Εάν αυτές οι εταιρίες που έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ιδιοκτησία πετρελαιοφόρων, μπορούν να βασισθούν σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες για τις μεταφορικές τους ανάγκες, υπάρχει η ελπίδα ο παγκόσμιος στόλος πετρελαιοφόρων να κινηθεί σε συνθήκες ομαλότητας, παρά το υπάρχον πλεόνασμα σε πλοία V/U/LCC.

— Μολονότι ο στόλος ξηρού φορτίου είναι σχετικά νέος, η αντικατάσταση του ήδη παρήλικου παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων, ή όποια μάλλον θ' αρχίσει το νωρίτερο στις αρχές της δεκαετίας του 1990, θα είναι τέτοιου μεγέθους πού θ' ασκήσει οικονομική πίεση στους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες.

— Λαμβανομένων υπ' όψη των προσφάτων ζημιών πού έχουν υποστεί οι Τράπεζες πού διανειδοδότησαν τη ναυτιλία, αναμένεται ότι τα τραπεζικά δάνεια



Ο πρόεδρος της Ίντερτάνκο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης, ο οποίος προήδρευσε στην επιτυχημένη Διεθνή Συνάντηση του Πειραιώς.

θα διατίθενται σε χαμηλότερα ποσά και με αυστηρότερους όρους απ' ό,τι μέχρι σήμερα, γεγονός πού οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλία να χρειασθεί σημαντική χρηματοδοτική ενίσχυση από έξω-τραπεζικούς επενδυτές.

— Προκειμένου οι ναυτιλιακές εταιρίες να μπορέσουν να προσελκύσουν

έξω-τραπεζικές επενδύσεις, είναι απαραίτητη η αναπροσαρμογή των διαχειριστικών τους ενεργειών και γενικά της «κουλτούρας» των ναυτιλιακών εταιριών, ούτως ώστε η ναυτιλιακή βιομηχανία να προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις και τις προσδοκίες των νέων ανεξάρτητων επενδυτών.

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: Mr. P.N. LIRISTIS · A.O.H. 2208682

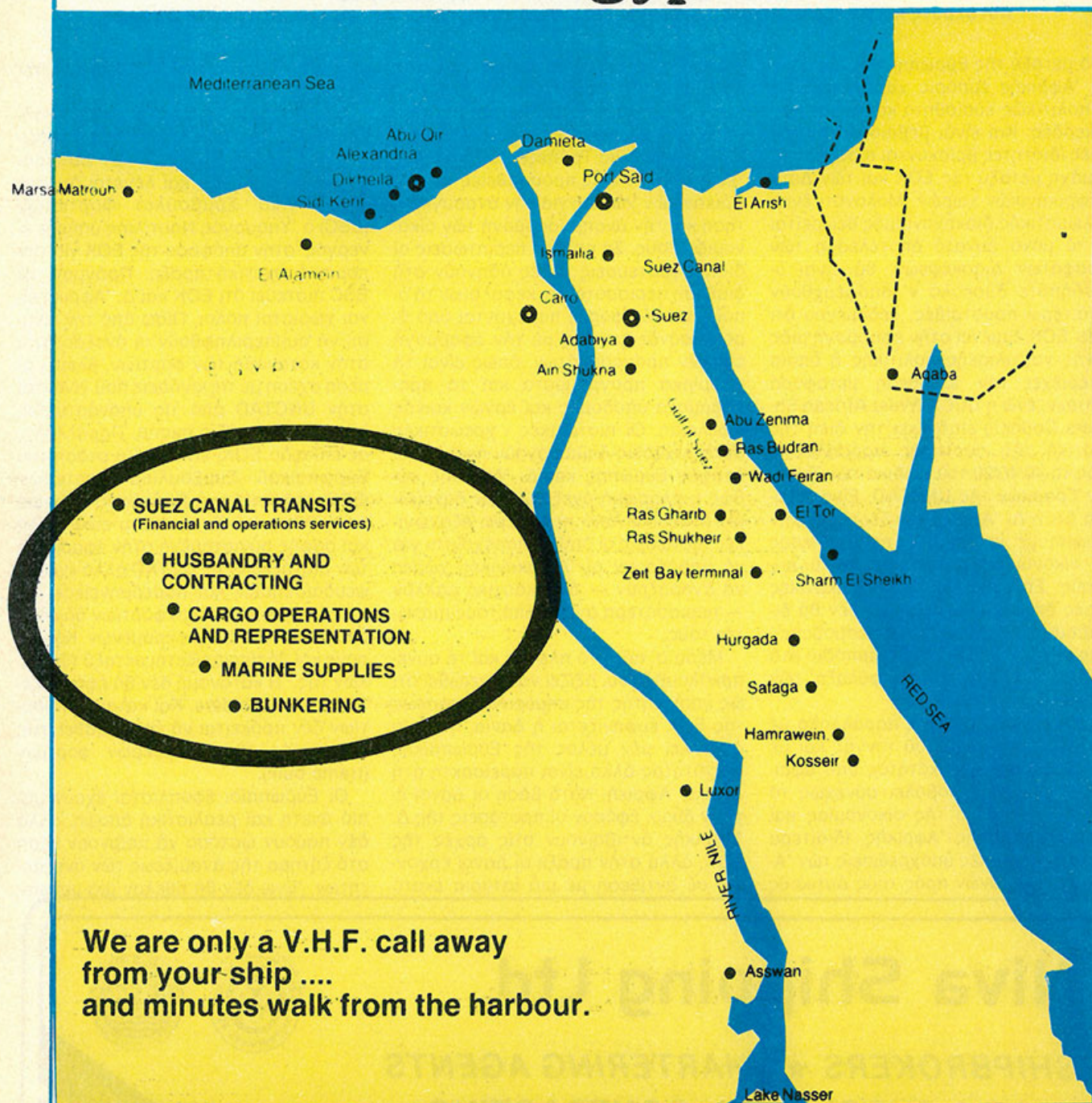


Για τη μεγάλη μας ναυτιλία
σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELLREGSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

World Marine

Services in Egypt



**We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111 118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114

Ευρώπη και Δυτική 'Αφρική

Η ΕΟΚ και η UCCA. Η ελεύθερη μεταφορά των φορτίων και το 40/40/20 της UNCTAD.

Τα δάνεια προς τις χώρες της 'Αφρικής και η εξόφλησή τους.

Η στάση των Ευρωπαίων φορτωτών και των εφοπλιστών της Κοινότητας.

Κόνφερανς και μικτές επιχειρήσεις. Οι ναυτιλίες της Δυτικής 'Αφρικής. Το παράδειγμα της Νιγηρίας.

Τό μεταξύ της Ευρώπης και της Δυτικής 'Αφρικής εμπόριο χαρακτηρίζεται ως πολιτικώς ευαίσθητο και δυνητικώς επικερδές. Καί είναι βέβαιο ότι οι δύο αυτές ιδιότητες βρίσκονται πίσω από τη διαμάχη μεταξύ της ΕΟΚ και των Δυτικοαφρικανικών χωρών. Μολονότι ένας διπλωματικός διακανονισμός θεωρείται ως τό μόνο δυνατό αποτέλεσμα των προσφάτων Διασκέψεων, θά είναι όπωσδήποτε δύσκολο ν' αποφευχθούν περαιτέρω προστριβές, δεδομένου ότι ή μέν ΕΟΚ έμμένει στην εφαρμογή μιās κοινής ναυτιλιακής πολιτικής ή οποία έμπεριέχει την ελεύθερη μεταφορά φορτίων, ενώ ή UCCA (West African Shippers Council) επιδιώκει την δική της πολιτική της αυστηράς προσήλωσης προς τό 40/40/20 του Κώδικα των Τακτικών Γραμμών της UNCTAD. Είναι αλήθεια ότι ή Δ. 'Αφρική συνδέεται μέ την Ευρώπη μέ ιστορικούς, πολιτιστικούς και οικονομικούς δεσμούς, πολύ παλαιούς. Σήμερα όμως οι 'Αφρικανικές χώρες δείχνουν φανερά ότι δέν θά διαστάσουν νά σπάσουν τούς δεσμούς αυτούς έφόσον ή ΕΟΚ σταθεί έμπόδιο στά σχέδιά τους γιά την επιφύλαξη των φορτίων.

Ο ναυτιλιακός τύπος παράλληλα μέ την υπερπροσφορά του τονάζ και μέ την έλλειψη χωρητικότητας υπό αφρικανική σημαία, προβάλλει συνεχώς τό ευρύτερο σκηνικό της οικονομίας και του εμπορίου της 'Αφρικής, ιδιαίτερα δέ τις δανειστικές υποχρεώσεις των 'Αφρικανικών έθνων προς τούς Δυτικούς

πιστωτές. Διαπραγματεύσεις γιά την ρύθμιση ή την κλιμάκωση των χρεών γίνονται τακτικά στό Λονδίνο και τό Παρίσι, ενώ τό Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και ή Παγκόσμια Τράπεζα παίζουν πρωτεύοντα ρόλο στίς προσπάθειες των 'Αφρικανικών χωρών γιά την ανασυγκρότηση και την αναπροσαρμογή των οικονομικών τους. Σέ πολλές περιπτώσεις οι διαπραγματεύσεις αυτές οδηγούν στην διάθεση περισσότερων κεφαλαίων τά όποια πολλές φορές παρέχονται υπό όρους συνδεδεμένους μέ την εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων, όπως είναι τά γεωργικά προγράμματα και τά προγράμματα ύποδομής και έργων κοινής ωφέλειας. Οι πιστωτικές - χρεωστικές αυτές σχέσεις δημιουργούν περαιτέρω έπαφές Ευρώπης και Δ. 'Αφρικής καθώς ή πληρωμή άνεξόφλητων δανείων ακολουθείται από περαιτέρω εξαγωγικές πιστώσεις οι όποιες παρέχονται γιά νά μπορέσουν οι 'Αφρικανικές χώρες νά αγοράζουν — άναγκαστικά μάλλον — περισσότερα άγαθά από τούς πιστωτές τους.

Μέσα σ' αυτό τό πλέγμα και τά συνεπακόλουθά του, άξίζει νά σημειωθεί ότι ως ύποκινητής της σημερινής στάσεως της ΕΟΚ έμφανίζεται ή Δανία, ή οποία άποτελεί μέν μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αλλά είναι παρεισάκτη στή Δυτική 'Αφρική. Κατά βάση οι Δανοί έχουν δικίο, έφόσον οι προτάσεις της Δ. 'Αφρικής άντιβαίνουν στίς άρχές της ΕΟΚ, αλλά στην πράξη οι Δανοί έρχονται σέ άντίθεση μέ μιá ιστορία έκατό

χρονών και σέ τελική άνάλυση μέ την περίφημη realpolitik.

Οι Ευρωπαίοι φορτωταί παίζουν σημαντικό ρόλο στους κύκλους πού προωθούν τή δράση εναντίον των Δυτικοαφρικανικών χωρών και λέγεται ότι στό Βρετανικό Συμβούλιο Φορτωτών (BSC) ό 'Υπουργός Ναυτιλίας ύπήρξε ένεργός στην άπόφαση της ΕΟΚ γιά την περσινή σχετική πράξη. Πράγματι τό BSC πιστεύει ότι ΕΟΚ και Δ. 'Αφρική είναι χωριστοί πόλοι. Πίσω από τήν κίνηση νά συμπεριληφθούν οι άνεξάρτητοι στην κατανομή των φορτίων, βλέπει άμεση σχέση μέ τις κινήσεις πού γίνονται στην UNCTAD από τις ύπανάπτυκτες χώρες γιά τόν ίδιο σκοπό. Παράλληλα, σέ επίπεδο ΕΟΚ, είναι και ή στάση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Φορτωτών (ESC) του όποιου ό Πρόεδρος έξήγησε ότι ή θέση του Συμβουλίου είναι άπλή και σαφής συνισταμένη στην εφαρμογή των διατάξεων της UCTAD αλλά «χωρίς ψευδαισθήσεις και παρερμηνείες». Όποιαδήποτε κατανομή φορτίων θά είναι ύπόθεση των ένδιαφερομένων Κόνφερανς και θά περιορίζεται μεταξύ των μελών της. Η κατανομή δέν θά εφαρμοζέται στους outsiders. Καί κατανομή φορτίων δέν πρόκειται νά εφαρμοσθεί στίς μεταφορές των έλευθέρων φορτίων (tramp bulk).

Οι Ευρωπαίοι εφοπλισταί έχουν μιá πιό άνετη και ρεαλιστική άποψη, αλλά δέν παύουν ώστόσο νά παίρνουν θέση στό ζήτημα της αναμίξεως των άνεξαρτήτων. Ένώ δέν θά ήθελαν μιá μετωπι-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



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



Sole Agents for
MITSUI - LINE KOGYO KAISHA LTD - JAPAN

DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

κή σύγκρουση ανάμεσα στις δικαιοδοσίες των δύο περιοχών, δεν είναι πάντως διατεθειμένοι να θυσιάσουν τους outsiders συναδέλφους τους. Η Εύρωπαϊκή Κόνφερανς Cowac, με 30 εταιρίες μέλη, περιλαμβανομένων των Western European, Eastern European και West African, αγωνίζεται σκληρά να μείνουν όλα για τα μέλη της. Είναι πρόθυμη να συνταχθεί με όσα αποφασισθούν επί κυβερνητικού επιπέδου, αλλά δείχνει να ενδιαφέρεται περισσότερο για τη ναυτιλιακή κρίση παρά για τις πολιτικές διενέξεις. Προς το παρόν, η χωρητικότητας των μελών της χρησιμοποιείται έπωφελώς αλλά τα εισοδήματα παραμένουν χαμηλά. Ο κυριότερος λόγος είναι η αλλαγή της συνθέσεως των φορτίων με προτεραιότητα στα βασικά φορτία, όφειλόμενη στην έλλειψη ρευστού χρήματος στις Δυτικοαφρικανικές χώρες. Ένας άλλο πρόβλημα της Cowac, παράλληλα με την εύρύτατη διάσταση απόψεων μεταξύ των 30 μελών της, είναι το γεγονός ότι οι ανεξάρτητοι παίρνουν σχεδόν το ήμισυ της όλης μεταφορικής κινήσεως.

Από την πλευρά των χωρών της Αφρικής, το πρόβλημα συνίσταται στο συνδυασμό του συστήματος της κατανομής των φορτίων με την ανάγκη να στείλουν τα προϊόντα τους, ακατέργαστα ή βιομηχανοποιημένα, στους καταναλωτές με τον φθηνότερο και αποτελεσματικότερο τρόπο, ώστε να παραμείνουν συναγωνιστικές. Το μεγαλύτερο μέρος του υπό Δυτικοαφρικανική σημαία τοννάζ (έκτος φυσικά της Λιβερίας) είναι λιγότερο αποδοτικό και πιο ακριβό από το αντίστοιχο Ευρωπαϊκό. Οι κρατικές έφοπλιστικές γραμμές είναι σταθερά ανεπαρκείς και σε όρισμένες περιπτώσεις στάθηκαν η αιτία να διαρρεύσουν πόροι των οποίων η χώρα είχε απόλυτη ανάγκη. Κάποια ένδειξη για μία ικανοποιητική λύση αυτού του επίμονα αθεράπευτου προβλήματος βρίσκεται ίσως στις πρόσφατες κινήσεις ορισμένων Δυτικοαφρικανικών κυβερνήσεων όπως ιδιωτικοποίησαν τις κρατικές επιχειρήσεις, περιλαμβανομένων και των κρατικών ναυτιλιακών υπηρεσιών και όπως καταστήσουν έλκυστικότερες τις ξένες επενδύσεις, περιορίζον-

τας τους πολλούς ελέγχους ως προς την ξένη συμμετοχή στις εγχώριες εταιρίες.

Σε άλλα μέρη του κόσμου, οι Δυτικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν έλθει σε συμφωνία με τις τοπικές εταιρίες για κοινές μικτές επιχειρήσεις. Ός ένα βαθμό οι Κόνφερανς που εξυπηρετούν τη Δ. Αφρική είναι μικτές επιχειρήσεις, πράγμα που θα μπορούσε να προωθηθεί σημαντικά ενόσω θα αντιμετωπιζόταν το θέμα της επιφυλάξεως των φορτίων. Στις συνεχιζόμενες συζητήσεις το επίμαχο θέμα είναι η συμμετοχή της Ευρωπαϊκής αγοράς σε μία απ' τις περισσότερες υπανάπτυκτες περιοχές του κόσμου. Και οι δύο πλευρές ενδιαφέρονται ζωηρά να έλθουν σε κάποιο συμβιβασμό που δεν θα θίξει βασικά τις αντίστοιχες θέσεις τους. Και οι δύο πλευρές θα ήθελαν όπωσδήποτε να αποκομίσουν όφελος από μία κοινά αποδεκτή λύση.

Η επί του θέματος διάσκεψη που έγινε στις Βρυξέλλες μεταξύ της υπηρεσίας μεταφορών της EOK και της Αφρικανικής UCCA έμεινε προσηλωμένη

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.

στην περίφημη Σύμβαση του Λόμε ή οποία διέπει το μεταξύ των δύο περιοχών εμπόριο, περιλαμβανομένων και των θαλασσίων μεταφορών. Στην ημερήσια διάταξη το κυριότερο θέμα ήταν οι απαιτήσεις των Αφρικανικών χωρών για μεγαλύτερη συμμετοχή στα φορτία υπό τον κώδικα της UNCTAD. Η επιφύλαξη των φορτίων μέσω των cargo booking γραφείων της Ευρώπης, ανησυχούσε σοβαρά τους Ευρωπαίους φορτωτές και ανάγκασε, όπως είδαμε, τη Δανία να παρέμβει με την κατάθεση διαμαρτυρίας κατά του Αφρικανικού «προστατευτισμού». Ύστερα από κοπιώδεις διαπραγματεύσεις συντάχθηκε ένα σχέδιο που υπεγράφη από τους ενδιαφερόμενους, αλλά το πρόβλημα που ανακύπτει είναι το τί θα γίνει όταν οι όποιες σδηποτε αρχές της συμφωνίας αρχίσουν να εφαρμόζονται στην πράξη. Αναμένεται πάντως με μεγάλο ενδιαφέρον η εξέλιξη που θα παρουσιάσει το ζήτημα στην επόμενη Διάσκεψη της UNCTAD που θα συνέλθει αυτόν τον Νοέμβριο.

Ειδικότερα ως προς τη μορφή και τη σύνθεση των αφρικανικών ναυτιλιών, τυπικό παράδειγμα θεωρείται η Νιγηρία, στην αγωνιώδη προσπάθειά της για τη δημιουργία ενός βιώσιμου εμπορικού στόλου. Η μεγάλη κρατική ναυτιλιακή υπηρεσία που διαθέτει η χώρα, η National Shipping Lines (NNSL) γνώρισε στα τελευταία χρόνια επώδυνες περιπέτειες και ανωμαλίες λόγω οικονομικών δυσκολιών οι οποίες της стоίχισαν την κατάσχεση πλοίων της στη Μ. Βρετανία και στο Κόντινεντ και την εξευτελιστική ακινητοποίηση άλλων πλοίων της από έλλειψη ανταλλακτικών. Για με-

γάλο διάστημα οι αναχωρήσεις από τη Μ. Βρετανία είχαν ανασταλεί και επανελήφθησαν μόνο όταν τα χρέη πληρώθηκαν ή ρυθμίστηκαν. Η κυβέρνηση της χώρας όρισε μία επιτροπή να γνωματεύσει για την ενδεχόμενη «εμπορικοποίηση» της εταιρίας, πράγμα που θεωρήθηκε σαν το πρώτο βήμα αν όχι προς την ιδιωτικοποίηση αλλά τουλάχιστον προς την αποδέσμευση από την πλήρη ιδιοκτησία και τον ασφυκτικό έλεγχο του Κράτους.

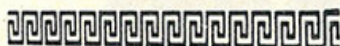
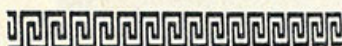
Σήμερα, ενώ τέσσερα από τα 22 πλοία της πουλήθηκαν, μόνον οκτώ φαίνεται πως παραμένουν στην ενέργεια. Πρόκειται για τέσσερα ήμικοντέινερς των 11 και 16 χιλιάδων τόννων που κινούνται στη Μαύρη θάλασσα, τρία όμως στη Βόρ. Ευρώπη και ένα των 16.300 τόννων στην ανατολική ακτή της Ν. Αμερικής. Τουλάχιστον άλλα τέσσερα ήμικοντέινερ της αυτής τάξεως άργούν στο Λάγος. Έτσι η NNSL βεβαρυμένη με τα υπεράριθμα έπιτελεία της και το πλεονάζον προσωπικό και κατατρίχόμενη από τους πάγια άνεπαρκείς πόρους και την πλημμελή λειτουργία και όργανωση, ήταν φυσικό να υπερκεραστεί από τις ιδιωτικές ναυτικές εταιρίες της χώρας.

Οι μεγαλύτερες ιδιωτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι δύο: η Ocean Line και η Nigerian Green Lines. Η πρώτη ιδρύθηκε το 1985 από τρεις μεγάλους Νιγηριανούς επιχειρηματίες που ναυπήγησαν δύο πλοία - κοντέινερς των 1000 TEU σε ανατολικό - γερμανικό ναυπηγείο αντί 26 εκατ. δολλαρίων. Αρχικά δούλεψαν ως ανεξάρτητοι στη γραμμή Ευρώπης - Δυτ. Αφρικής αλλά από έ-

τους και πλέον πήραν την άδεια να ύψωσουν την εθνική σημαία και ζήτησαν την είσοδό τους στη Κόνφερανς. Η δεύτερη, η Nigerian Green Lines πρωτοεμφανίστηκε το 1972 ως ναυτικός κλάδος του Νιγηριανού εμπορικού οίκου Yihka Folawiyο και το 1978 κατέστη η μεγαλύτερη ιδιωτική ναυτιλιακή εταιρία της Δυτικής Αφρικής. Ο στόλος της περιλαμβάνει έξι πλοία γενικού φορτίου συνολικού τοννάζ 90.000 τον. γκρός. Στο πενταετές πρόγραμμα της μέχρι το 1990 προβλέπει την απόκτηση έξι ακόμα πολλαπλής χρήσεως φορτηγών, εκ των οποίων ήδη έχει αγοράσει τα δύο από τη Μεγ. Βρετανία.

Τελειώνοντας σημειώνουμε ότι στο σύνολό τους οι χώρες της Δυτικής Αφρικής δεν συγκεντρώνουν όλες μαζί τοννάζ-μεγαλύτερο του ενός εκατομμυρίου τον. γκρός. Και έξ αυτού το 60% κατέχει μόνη της η Νιγηρία ή οποία διαθέτει στόλο 220 πλοίων 593.000 τον. γκρός. Ακολουθεί σε απόσταση η Γκάνα με 135 πλοία συνολικού τοννάζ 145.000 τον. γκρός και η Ακτή του Έλεφαντιστού με 56 πλοία συνολικού τοννάζ 120.000 τον. γκρός. Τριών άλλων Δυτικοαφρικανικών χωρών (Σενεγάλη, Τόκο, Καμερούν) η εμποροναυτική δύναμη κυμαίνεται γύρω στις 50.000 τον. γκρός ή κάθε μία, ενώ των υπολοίπων (Μαυριτανία, Γουινέα, Σιέρα Λεόνε, Μπενίν και Γκαμπόν) η ναυτιλία είναι έντελώς ασήμαντη. Δεν γίνεται φυσικά λόγος για τη Λιβερία ή οποία είναι η μεγαλύτερη χώρα έλευθέρου νηολογίου και η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου.

Ε.Σ.



* 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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ

Αρ. 1469/1988

Δ' Πολιτικό Τμήμα

Συγκροτήθηκε από τούς Δικαστές Δημ. Σταματόπουλο, αντιπρόεδρο, Ίω-
άν. Κατσαντώνη, Νικ. Καβαλλιέρο, ΆΑ-
θαν. Μανέτα και Ίωάν. Κεφάλα.

Με την παρουσία και του Άντιεσαγ-
γελέα Άναστ. Βερνάρδου (γιατί κωλύε-
ται ο Εισαγγελέας) και του Γραμματέα
Γεώργ. Καραμπουρνιώτη.

Συνεδρίασε δημόσια, στο ακροατή-
ριό του στις 18 Μαρτίου 1988, για να δι-
κάσει την παρακάτω υπόθεση, μεταξύ:

Της αναιρεσιδούσας: Έταιρίας, που
έδρευε στη Μονρόβια Αιθιοπίας κι έκ-
προσωπείται νόμιμα, με την επωνυμία
«P.S.C.», που παρυστάθηκε κι εκπροσω-
πήθηκε από τούς πληρεξούσιους δικη-
γόρους της Ήλ. Παρασκευά, Κωνστ.
Κεραμέα και Ίωάν. Φιλιώτη, και

Της αναιρεσιβλήτης: Έταιρίας, που
έδρευε στην πόλη του Παναμά κι έκ-
προσωπείται νόμιμα, με την επωνυμία
«G.S.C.», που παρυστάθηκε κι εκπροσω-
πήθηκε από τόν πληρεξούσιο δικηγόρο
της Χαρ. Ζαχαριά, ο οποίος διόρισε στο
ακροατήριο ως πληρεξούσιους αυτής
και τούς δικηγόρους Γεώργ. Μητσόπου-
λο και Γεώργ. Καραμητσάνη.

Στην από 29 Νοεμβρίου 1985 αίτηση
της αναιρεσιδούσας, για έκτελεστότητα
δισαιτητικής απόφασης, εκδόθηκε ή από-
φαση με αριθμό 4352/1986 του Μονομε-
λοῦς Πρωτοδικείου Άθηνας. Μετά δέ ά-
πό αντίθετες εφέσεις, κατά της απόφα-
σης αυτής, εκδόθηκε ή απόφαση με ά-
ριθμό 2135/1987 του Έφετείου Άθηνας.

Την άναίρεση της πιο πάνω έφετεια-
κής απόφασης ζητά τώρα ή αίτουσα με
την από 2 Άπριλίου 1987 αίτησή της και
τούς από 11 Σεπτεμβρίου 1987 προσθέ-
τους λόγους της.

Έπειδή ο από τό άρθρο 559 αριθ. 8
Κ.Πολ.Δ. λόγος άναίρεσας ιδρύεται, ό-
ταν τό δικαστήριο παρά τό νόμο έλαβε
υπόψη πράγματα που δέν προτάθηκαν
ή δέν έλαβε υπόψη πράγματα που προ-
τάθηκαν και έχουν ουσιώδη επίδραση
στην έκβαση της δίκης. Ός «πράγματα»
νοούνται οι ίσχυρισμοί των διαδίκων
που έχουν αυτότελή ύπαρξη και τείνουν
στη θεμελίωση, κατάλυση ή παρακώλυ-
ση του δικαιώματος που άξιώνεται με
την άγωγή, ένσταση ή άντένσταση, όχι
όμως και οι ίσχυρισμοί που άποτελούν
άρνηση της άγωγής, και οι ίσχυρισμοί
που άποτελούν άρνηση της άγωγής, έν-
στάσεως ή άντενστάσεως. Στην προ-
κειμένη περίπτωση με την προσβαλλό-
μενη απόφαση άπερρίφη κατ' επικύ-
ρωση της πρωτόδικης απόφασεως ή έν-
δικη αίτηση της άναίρεσιδούσας για κή-
ρυξη έκτελεστής στην ήμεδαπή της ά-
ναφερομένης σ' αυτή άλλοδαπής δισαι-
τητικής απόφασεως, με την όποια ή ά-
ναίρεσιβλήτη υποχρεώθηκε να κατα-
βάλλει στην άναίρεσιδούσα τό ποσό
του 1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, ως άπο-
ζημίωση της για ζημία που υπέστη από
μή έκπλήρωση από την άναίρεσιβλήτη
υποχρεώσεως της που ανέλαβε με την
από 6.9.1977 μεταξύ αυτών καταρτι-
σθείσα σύμβαση, να ασφαλίζει τό άνα-
φερόμενο σ' αυτή πλοίο της άναίρε-
σιδούσας, άξίας 4.875.000 δολλαρίων
ΗΠΑ, για ποσό 11.911.811 δολλαρίων

ΗΠΑ, που θά κάλυπτε τό ποσό των δα-
νειών της προσαυξημένο κατά 30%, για
τήν εξασφάλιση των όποιών είχαν έγ-
γραφεί υποθήκες στο πλοίο, τό όποιο
και ασφάλισε μόνον για τό ποσό των
10.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ, για τό λόγο
ότι ή έκτέλεση της δισαιτητικής αυτής ά-
ποφάσεως είναι αντίθετη προς τη δημο-
σία τάξη, εκ του ότι ή άποζημίωση την ό-
ποια υποχρέωσε την άναίρεσιβλήτη να
καταβάλει, άπέρρεε από μή έκπλήρωση
της άνωτέρω συμβάσεως, που της επέ-
βαλε την υποχρέωση προς άπαγορευό-
μενη υπερασφάλιση του πλοίου σε πο-
σό υπερδιπλάσιο της άξίας του.

Κατά της προσβαλλόμενης απόφασεως
με τούς τρίτο λόγο άναίρεσεως του κυ-
ρίου δικογράφου και δεύτερο τοιοῦτο
του δικογράφου των προσθέτων προ-
βάλλονται οι αιτιάσεις, ότι τό Έφετείο,
που την εξέδωκε, δέν έλαβε υπόψη
πράγματα που προτάθηκαν ένώπιόν
του από την άναίρεσιδούσα και είχαν
ουσιώδη επίδραση στην έκβαση της δί-
κης και συγκεκριμένα τούς ίσχυρισμούς
της, ότι ή έκτέλεση της άνωτέρω δισαιτη-
τικής απόφασεως δέν προσκρούει στη
δημοσία τάξη, διότι άποτελεί κοινή πρα-
κτική και συνήθεια στην Έλλάδα και
στην άλλοδαπή για τίς ναυτιλιακές έπι-
χειρήσεις να ασφαλίζουν τά πλοία τους
σε ποσά ίσα προς τό 130% των έπ' αυ-
τών ένυποθηκών δανείων, έστω και άν
τά ποσά αυτά υπερβαίνουν κατά πολύ
την άγοραία άξία των πλοίων και ότι ά-
πό τη συμφωνηθείσα να γίνει ασφάλιση
δέν θά επήρχετο όποιαδήποτε πλουτι-
σμός της άναίρεσιδούσας, αλλά αυτή
θά γινόταν προς τό συμφέρον των δα-
νειστών. Οι αιτιάσεις αυτές πρέπει να ά-
πορριφθούν ως άπαραδέκτες, διότι οι ί-
σχυρισμοί αυτοί της άναίρεσιδούσας
δέν έχουν αυτότέλεια, ώστε να θεμε-
λιώσουν τόν από την προαναφερθείσα
διάταξη επικαλούμενο λόγο άναίρεσε-
ως, αλλά άποτελούν άρνηση στον ίσχυ-
ρισμό της άναίρεσιβλήτης ότι ή έκτέλε-
ση της δισαιτητικής απόφασεως προ-
σκρούει, εκ του άνωτέρω λόγου, στη
δημοσία τάξη.

Έπειδή ο από τό άρθρο 559 αριθ. 11
λόγος άναίρεσεως ιδρύεται και όταν τό
δικαστήριο έλαβε υπόψη άποδεικτικά

GREEK PRESENCE TO PROTECT YOUR SHIPPING INTEREST IN SINGAPORE



HELLENIC SHIPPING PTE LTD.



* SHIPPING AGENCY IN SINGAPORE * STEVADORES * SURVEYS *

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

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

DIRECTORS:
GEORGE PILILIS (HELLENE)
KUMAR NATHAN (SINGAPOREAN)
TEL: A.O.H. 2514670

IN PIRAEUS PLEASE CONTACT:
(Tel): 4825810 - 4
(Tlx): 21 2601

μέσα πού ο νόμος δέν επιτρέπει. Στην έννοια όμως των αποδεικτικών μέσων δέν περιλαμβάνονται οι γνωματεύσεις επί νομικών ζητημάτων, τίς οποίες επικαλούνται οι διάδικοι και λαμβάνει υπόψη τό δικαστήριο γιά τήν έρμηνεία διατάξεων νόμου και όχι πρὸς απόδειξη ισχυρισμών πού άσκούν ουσιώδη έπιρροή. Έπομένως ο τέταρτος λόγος άναιρέσεως τοῦ κυρίου δικογράφου, πού διαλαμβάνει τήν αίτίαση, ότι τό 'Εφετείο, πού εξέδωκε τήν προσβαλλομένη απόφαση, έλαβε υπόψη αποδεικτικό μέσο πού δέν επιτρέπει ο νόμος και συγκριμένα τήν από 8.12.1986 γνωμοδότηση των άναφερομένων στό λόγο αυτό δύο προσώπων, τήν όποία ή άναιρεσίβλητη προσκόμισε ένώπιόν του μετά άπό τή συζήτηση τής ύποθέσεως, πρέπει νά άπορριφθεϊ ως άβάσιμος, διότι, όπως προκύπτει από τήν προσβαλλομένη απόφαση, τό 'Εφετείο τή γνωμοδότηση αὐτή τήν έλαβε υπόψη γιά τήν έρμηνεία διατάξεων νόμου και όχι πρὸς απόδειξη ισχυρισμοῦ πού άσκούσε ουσιώδη έπιρροή στην έκβαση τής δίκης.

'Επειδή, σύμφωνα μέ τό άρθρο 5 παρ. 2 στοιχ. β' τής ύπογραφείσας στή Νέα 'Υόρκη τήν 10 'Ιουνίου 1958 συμβάσεως περί άναγνωρίσεως και έκτελέσεως άλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων, πού κυρώθηκε μέ τό ΝΔ 4220/1961, άλλοδαπή διαιτητική απόφαση δέν κηρύσσεται έκτελεστή στην ήμεδαπή, όταν ή έκτέλεσή της είναι αντίθετη πρὸς τή δημόσια τάξη τής χώρας. 'Ως δημόσια τάξη νοείται όχι ή έσωτερική κατά τήν έννοια τοῦ άρθρου 3 τοῦ ΑΚ, αλλά ή κατά τήν έννοια τοῦ άρθρου 33 τοῦ ΑΚ διεθνής δημόσια τάξη, πρὸς τήν όποία ύπάρχει αντίθεση, όχι έκ μόνου τοῦ λόγου ότι ή

άλλοδαπή διαιτητική απόφαση έφάρμοσε διατάξεις αντίθετες πρὸς τίς διατάξεις τοῦ ήμεδαποῦ δικαίου, έστω και πρὸς διατάξεις άναγκαστικοῦ δικαίου, αλλά όταν ή έκτέλεση στην ήμεδαπή τής άλλοδαπής διαιτητικής αποφάσεως προσκρούσει σέ βασικές και θεμελιώδεις σημασίας κοινωνικές, ήθικές, οικονομικές και πολιτειακές αρχές, πού διέπουν τή ζωή στή χώρα. Μέ τούς ύπολοίπους λόγους άναιρέσεως και δή μέ τόν πρώτο, τό δεύτερο, τόν τρίτο κατά τό μή άπορριφθέν μέρος του, τοῦ κυρίου δικογράφου καθώς και μέ τόν πρώτο και τό δεύτερο κατά τό μή άπορριφθέν μέρος του, τοῦ δικογράφου των προσθέτων, ή προσβαλλομένη απόφαση, μέ τήν όποία άπερρίφθη γιά τούς προαναφερθέντας λόγους ή ένδικη αίτηση τής άναιρεσεύουσας, πληττεται γιά εὐθεία παραβίαση των διατάξεων των άρθρων 208 ΕΝ, 268 ΚΙΝΔ Ι, 5, 18 τοῦ ΝΔ 3899/1958 «περί προτιμωμένης ύποθήκης επί πλοίων», γιά εὐθεία και έκ πλαγίου παραβίαση των διατάξεων των άρθρων 5 δ 2 στοιχ. β' τής άνωτέρω συμβάσεως πού κυρώθηκε μέ τό ΝΔ 4220/1961, 33 ΑΚ, 13 τοῦ ΝΔ 2687/1952 και μόνου τοῦ ΝΔ 2928/1954 και γιά μή λήψη υπόψη από τό 'Εφετείο των ισχυρισμών τής άναιρεσεύουσας των σχετικών μέ τήν ύπαγωγή τοῦ πλοίου της στό θεσπιζόμενο από τίς τελευταίες διατάξεις καθεστώς και τής 'Υπουργικής άποφάσεως δυνάμει τής όποιίας τό πλοίο ύπήχθη στό καθεστώς αυτό. Μέ τούς λόγους αὐτούς άναιρέσεως φέρεται πρὸς κρίση τό νομικό ζήτημα αν στην περίπτωση κατά τή όποία μέ σύμβαση πού καταρτίζεται μεταξύ τοῦ πλοιοκτήτη και άλλου προσώπου ο δεύτερος

συμβαλλόμενος αναλάβει τήν ύποχρέωση νά ασφαλίζει πλοίο τοῦ πρώτου, άξίας 4.875.000 δολλαρίων ΗΠΑ, γιά ποσό ύπερδιπλάσιο τής άξίας του και δή γιά τό τοιοῦτο των 11.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, στό όποιο άνέρχεται τό ποσό των δανείων τοῦ πρώτου συμβαλλόμενου πρὸς τρίτους προσαυξημένο κατά 30%, γιά τήν εξασφάλιση τοῦ όποίου είναι γραμμένες στό πλοίο προτιμώμενες ναυτικές ύποθήκες και ασφαλίζει τό πλοίο μόνον γιά τό ποσό των 10.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ, πού θά έχει ως άποτέλεσμα, μετά από έπακολουθήσασα βύθιση τοῦ πλοίου, ο πλοιοκτήτης νά μή δυνθεϊ νά εισπράξει τό πέρα των 10.000.000 δολλαρίων ποσό τοῦ 1911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, γιά τό όποιο ο δεύτερος συμβαλλόμενος παρέλειψε νά ασφαλίζει τό πλοίο, και έκδοθεϊ σέ βάρος τοῦ δευτέρου συμβαλλόμενου άλλοδαπή διαιτητική απόφαση, πού τόν ύποχρεώνει νά καταβάλει στόν πλοιοκτήτη τό ποσό αὐτό των 1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ ως άποζημίωσή του γιά ζημία τήν όποία ύπέστη από τήν ως άνω μερική μή εκπλήρωση από τό δεύτερο συμβαλλόμενο τής προαναφερθείσης ύποχρεώσεώς του, ή έκτέλεση τής έν λόγω διαιτητικής αποφάσεως στην ήμεδαπή προσκρούει ή όχι στην, κατά τήν προαναφερθεῖσα έννοια, δημοσία τάξη τής χώρας τό όποιο ζήτημα είναι γενικώτερου ενδιαφέροντος. 'Επομένως, πρέπει, εφαρμοζομένης τής διατάξεως τοῦ άρθρου 563 § 2 έδ. β' τοῦ Κ.Πολ.Δ. νά παραπεμφθοῦν οι άνωτέρω λόγοι άναιρέσεως στην 'Ολομέλεια τοῦ 'Αρείου Πάγου.

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

Ήλεκτρονικοί Ναυτικοί Χάρτες

Τού πλοιάρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Ο ναυτικός ηλεκτρονικός χάρτης έχει πλέον εμφανώς δρομολογηθεί, αλλά πρέπει πρώτα να ξεπεράσει μερικά δύσκολα πολιτικά, οικονομικά, στρατιωτικά, και άλλα επιχειρησιακά εμπόδια.

Τό νέο σύστημα ενσωματώνει τη πλέον δραματική πρόοδο στη τεχνολογία της ναυσιπλοΐας από τότε που παρουσιάστηκε τό ραντάρ.

Η άποδοξη όμως του νέου συστήματος από τό εμπόριο, καθώς και από τίς υδρογραφικές υπηρεσίες και άρχές της υδρογείου, καθυστερεί, διότι έχει περιέλθει σέ ένα τέλμα προβλημάτων πού άφορούν, τη νομική χρήση και ύπόσταση του συστήματος, καθώς και τη τυποποίηση, δηλαδή τη πρακτική εφαρμογή. Αύτη ή πρόοδος στη ναυτική τεχνολογία, στη τεχνολογία της ναυσιπλοΐας είναι ό ηλεκτρονικός ναυτικός χάρτης, δηλαδή, ή έκδοση, παρουσίαση και διόρθωση ναυτικών χαρτών μέ ήλεκτρονικά μέσα.

Οι ήλεκτρονικοί χάρτες, παράγονται από τίς διάφορες εταιρίες παραγωγής ήλεκτρονικών συσκευών (software και hardware) γνωστών μέ διάφορα όνόματα στό εμπόριο μέ τη μετατροπή ενός άπλου φύλλου χάρτου, σέ ψηφιακό τύπο, γεμίζοντας αυτόν μέ μαγνητικές, οπτικές, και ήλεκτρονικές ναυτιλιακές πληροφορίες και κατόπιν προβάλλοντάς τον σέ μία όθόνη video, όπου μπορεί νά ενεργοποιηθεί χρησιμοποιώντας έναν ήλεκτρονικό ύπολογιστή. Τό θέαμα μιάς τέτοιας προβολής είναι θεαματικό, τόσο πού έκστασιάζει τό παρατηρητή ναυτίλο.

Αφού ό χάρτης παραχθεί σέ ήλεκτρονικό τύπο, είναι δυνατόν νά τον χρησιμοποιήσουμε σέ μία βάση γιά λίαν ύψηλης πιστότητας όλοκληρωμένο σύστημα ναυσιπλοΐας. Μιά ποικιλία άλλων ναυτιλιακών βοηθημάτων, μπορούν νά προβληθούν σέ μία μονάδα video, κατά τόν ίδιο χρόνο μέ τό χάρτη, όπως π.χ. ραντάρ, GPS, (GPS είναι τό νέο δορυφορικό σύστημα παροχής στίγματος), Loran C, Decca Navigator, και άκόμη ήχοβολιστικά Sonar, και βυθόμετρα, πού όλα μαζί παρέχουν μία πλήρη πληροφόρηση στό ναυτίλο, γιά τίς λεπτομέρειες του περιβάλλοντος όπου πλοηγεί τό πλοίο του.

Τό σύστημα αυτό, μέ όλες τίς ναυτιλιακές πληροφορίες και άποτελέσματα, τό όποιο λειτουργεί στη γέφυρα του πλοίου, θά θέτει στη διάθεση του ναυτίλου, όλα τά άπαραίτητα στοιχεία γιά νά πλευρίσει τό πλοίο του, δίπλα στη προβλήτα φορτίου, μέ τίς πλέον δυσχερείς και άπαιτητικές καταστάσεις.

Αυτά τά συστήματα θά είναι πάνω ά-

πό όλα έλκυστικά ιδιαίτερα γιά τήν άκτοπλοΐα και γιά ναυσιπλοΐα μέσα σέ λιμάνια και ποτάμια.

Η άπαιτούμενη τεχνολογία γιά τέτοια μηχανήματα και συσκευές ύπάρχει, και είναι έτοιμη και διαθέσιμη στους καταλόγους προϊόντων των διεθνών κατασκευαστών παραγωγής ήλεκτρονικών συσκευών και μονάδων.

Η εϊρωνεία είναι ότι, σέ πείσμα της ύπάρχουσας τεχνολογίας, ή παραδοχή των ήλεκτρονικών χαρτών, φαίνεται νά είναι άκόμη πολύ μακριά.

Οι κατασκευαστές των περισσότερων ναυτιλιακών βοηθημάτων, και οι χαρτογράφοι, ύπολογίζουν ότι οι ήλεκτρονικοί χάρτες, δέν θά δοθούν σύντομα γιά χρήση επάνω στά πλοία, ίσως μέσα στά επόμενα δέκα χρόνια.

Οι κατασκευάστριες εταιρίες ήλεκτρονικών ναυτιλιακών βοηθημάτων έπισημαίνουν ότι ύπάρχουν δύο ουσιώδεις δυνάμεις πού συγκρατούν και καθυστερούν τήν ανάπτυξη, παραγωγή και έμπορία των ήλεκτρονικών χαρτών.

Η μία δύναμη είναι ή ναυτιλιακή επιχείρηση ή όποία σήμερα σέ γενικότητα βρίσκεται άκόμη στό βάθος μιάς μεγάλης οικονομικής ύφεσης.

Η άλλη δύναμη είναι οι "Υδρογραφικές υπηρεσίες και άρχές έξουσίας των ναυτικών κρατών της γής, πού δέν έχουν άκόμη λύσει τά νομικά έμπόδια.

Μία τρίτη δύναμη φαίνεται νά είναι μία κατευθείαν σύγκρουση ύπαρκτων συμφερόντων μεταξύ κατασκευαστών και πελατών.

Τό πραγματικό πρόβλημα είναι ότι εκείνοι πού χρησιμοποιούν τούς ήλεκτρονικούς χάρτες και οι πελάτες δέν είναι τό ίδιο πρόσωπο. Δηλαδή, εκείνος πού χρησιμοποιεί τούς χάρτες αυτούς στό πλοίο, εάν του τοποθετήσουν στη γέφυρα ένα ήλεκτρονικό σύστημα κατασκευής και παραγωγής ήλεκτρονικών χαρτών, αρχίζει νά ένθουσιάζεται και έντυπωσιάζεται βαθύτατα από τό νέο τεχνολογικό άπόκτημα, λόγω των νέων δυνατοτήτων πού μπορεί νά του προσφέρει τό μέλλον των ήλεκτρονικών κατασκευών.

Αλλά όμως, ό πραγματικός πελάτης είναι κάποιος ό όποιος κάθεται στό γραφείο μιάς ναυτιλιακής εταιρίας και παρακολουθεί τό κόστος της οικονομικής εκμετάλλευσης των πλοίων, και δέν είναι καθόλου βέβαιος ότι οι ήλεκτρονι-

κοί χάρτες θά τον βοηθήσουν νά καλλιτερεύσει και νά μειώσει τό κόστος λειτουργίας των πλοίων.

Οι κατασκευάστριες εταιρίες των νέων ήλεκτρονικών μονάδων μās διαβεβαιώνουν ότι τό σύστημα αυτό παραγωγής ήλεκτρονικών χαρτών κοστίζει λίγο περισσότερο από ένα πλήρες άρχείο ναυτικών χαρτών γιά ένα ποντοπόρο πλοίο.

Η άπόφαση σέ όλη αύτη τη φαινομενική αντίλογία βρίσκεται σέ κάποιο σημείο του νόμου. Οι κλασικοί ναυτικοί χάρτες είναι νομικά έγγραφα, και μπορούν νά χρησιμοποιηθούν σάν ντουκουμέντα και σάν άποδεικτικά στοιχεία σέ ένα δικαστήριο. Πράγματι εάν ένα ναυτικό άτύχημα άποδίδεται σέ κάποιο σφάλμα ή λάθος ή παράλειψη του ναυτικού χάρτη, οι κατασκευαστές που παράγουν αυτό τό χάρτη, μπορούν νά θεωρηθούν υπεύθυνοι γιά τό άτύχημα, και έτσι οι άσφαλιστές νά καλύψουν τό ναυτικό άτύχημα χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες.

Από τήν άλλη πλευρά, οι ήλεκτρονικοί χάρτες δέν έχουν νομικό ύπόβαθρο. Έτσι σήμερα, οι ήλεκτρονικοί χάρτες, αντί νά είναι μιά αναγκαιότητα γιά χρήση επάνω στό πλοίο, πρός τό παρόν είναι κάτι παραπάνω από μία πολυτέλεια ενώ σέ παγκόσμια κλίμακα, λαμβάνονται μέτρα γιά νά δώσουν οι άρμόδιοι, στους ήλεκτρονικούς χάρτες τήν ίδια νομική άξία πού έχουν οι μέχρι σήμερα χρησιμοποιούμενοι ναυτικοί χάρτες.

Τό βασικότερο έμπόδιο και πρόβλημα γιά τη νομική άναγνώριση των χαρτών αυτών είναι ή κλίμακα κατασκευής τους.

Ο χειριστής της συσκευής πρέπει νά μπορεί μέ ασφάλεια νά αλλάζει τη κλίμακα του ήλεκτρονικού χάρτου, μέ τόν όποιον εκείνη τη στιγμή κινείται μέσα σέ λιμάνι ή ποτάμι ή σέ παράκτιες περιοχές, επικεντρώνοντας τούς φακούς της συσκευής ώστε νά λάβει πληρέστερη άποψη του περιβάλλοντος μέσα στό όποιο κινείται. Οι ειδικοί νομικοί και ναυτίλοι - ήλεκτρονικοί κατασκευαστές ύποστηρίζουν ότι, αλλάζοντας ξαφνικά τη κλίμακα τήν ώρα πού ό χάρτης έκτυπώνεται, και τό πλοίο κινείται, μετατρέπεις αυτόν άθελα από ναυτιλιακό βοήθημα σέ ναυτιλιακό κίνδυνο. Ο λόγος είναι ότι ένας χάρτης πού τυπώνεται σέ μία δεδομένη κλίμακα, βασίζεται σέ ένα

JOHN A. ZANNIS

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

in ROTTERDAM

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

σταθερό ποσό τοπογραφικών λεπτομερειών.

Αυξάνοντας τη κλίμακα δίνεις την εντύπωση ότι αυξάνεις αντίστοιχα αυτές τις λεπτομέρειες, δηλαδή τον αριθμό λεπτομερειών και ναυτιλιακών πληροφοριών. Μιά τέτοια εντύπωση είναι συχνά έσφαλμένη. Αυξάνοντας το μέγεθος ενός τμήματος αυτού του χάρτου, δεν κάνεις τίποτα πιά πολύ, από το να κάνεις τις ίδιες τοπογραφικές λεπτομέρειες μεγαλύτερες. Νά ένα παράδειγμα:

"Ένας χάρτης περιέχει ένα σταθερό ποσό πληροφοριών. Κανονικά, οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν για να παραχθεί ένας δεδομένος χάρτης ανήκουν σε μία ονομαστική κλίμακα. Έτσι λοιπόν, για ένα χάρτη που έχει αποδοθεί σε μία κλίμακα π.χ. 1 : 300.000 αυξάνοντας ο ναυτίλος - χειριστής της συσκευής τη κλίμακα π.χ. στο 1 : 150.000 ή στο 1 : 75.000 αυξάνει έτσι το μέγεθος του χάρτου και τις διαστάσεις των ναυτιλιακών λεπτομερειών και πληροφοριών, χωρίς να αυξάνει τον αριθμό των τοπογραφικών λεπτομερειών, αφού αυτή ή νέα κλίμακα δεν έχει προσαρμοστεί με τις αρχικές ναυτιλιακές πληροφορίες.

Σε πρακτικούς δρους, αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι, στη κλίμακα του 1 : 150.000 ένα δεδομένο κομμάτι άκτογραμμής, θα φαίνεται σά μία συνεχή γραμμή.

"Ένας χάρτης βασιζόμενος σε συνανθροισμένες πληροφορίες σε κλίμακα μία ή δυο φορές μεγαλύτερη (π.χ. 1 : 75.000 κλ.) θα μπορούσε άνετα να αποκαλύψει ένα αριθμό επιπρόσθετων ναυτιλιακών λεπτομερειών πληροφοριών, όπως είναι τὰ παράκτια βραχάκια και μικρά νησάκια.

Στή προσπάθειά μας να ταξιθεύσουμε με ένα τέτοιο χάρτη θα μπορούσαμε εμφανώς να προκαλέσουμε μία καταστροφή.

Συνεπώς κανένας υδρογραφικός οργανισμός δεν θα δεχόταν νομική ευθύνη για την ακρίβεια ενός χάρτου, που χρησιμοποιείται σε σύστημα ηλεκτρονικής παραγωγής, μέχρις ότου υπάρξει κάποιος τρόπος που να πιστοποιεί — σε περίπτωση ατυχήματος — ότι οι χάρτες χρησιμοποιήθηκαν μέσα στα νομικά πλαίσια της ακριβείας. Οι περισσότεροι παρατηρητές αισθάνονται ότι αυτό το πρόβλημα μπορεί να ξεπεραστεί από μία διπλή λύση.

Τό πρώτο στοιχείο θα είναι να προγραμματισθούν όλα τὰ συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών, έτσι πού, όταν ο ναυτίλος αυξάνει τη κλίμακα ενός δεδομένου χάρτου, πέρα των νομικών ορίων, ένα σήμα κινδύνου να εμφανίζεται στην οθόνη της συσκευής πού να πληροφορεί τό χειριστή για τό γεγονός αυτό.

Μιά φράση όπως «Η κλίμακα αυτή δεν καλύπτεται από τό νόμο», πού να ανα-

βοσβύνει σε κόκκινο χρώμα, θα πρέπει να είναι τό τέχνασμα, σύμφωνα με τις απόψεις των ειδικών ηλεκτρονικών παραγωγών των ηλεκτρονικών χαρτών.

"Η δεύτερη λύση μπορεί να είναι τό γνωστό «μαύρο κιβώτιο», όμοιο με εκείνο πού χρησιμοποιούν τὰ αεροπλάνα, ώστε να καταχωρείται αυτόματως πώς χρησιμοποιήθηκε τό σύστημα.

Με αυτό τό τρόπο τὰ περισσότερα ναυτικά ατυχήματα θα μπορούσαν να διαλευκανθούν και ή κατάλληλη χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής χαρτογράφησης να έχει νομική υπόσταση.

"Έτσι θα μπορούμε να πούμε ότι, ανοίγεται ένας νέος δρόμος στη παρούσα υπάρχουσα κατάσταση όπου, χάρτες, ήμερολόγια, και άλλα ναυτιλιακά έγγραφα συνήθως χάνονται κατά τη διάρκεια ναυτικών ατυχημάτων.

Με αυτά τὰ δύο μέτρα σε εφαρμογή οι κατασκευαστές των συσκευών αυτών αισθάνονται ότι οι οργανισμοί υδρογραφίας του κόσμου, επιθυμούν να δώσουν ηλεκτρονικά συστήματα, βασιζόμενα σε δική τους πληροφόρηση και στο ίδιο νομικό καθεστώς όπως οι εν χρήσει σήμερα τυπωμένοι γνωστοί ναυτικοί χάρτες, έτσι πού να ανοίγεται ο δρόμος για την ανάπτυξη συστημάτων κατασκευής ηλεκτρονικών χαρτών, σάν μόνιμα και σταθερά πλέον βοηθήματα ναυσιπλοίας.

Οι περισσότεροι από τους οργανισμούς υδρογραφίας του κόσμου, έχουν ουσίως ποσά πληροφοριών από τις υδρογραφικές υπηρεσίες όλων των ναυτικών κρατών της γης, και πληροφορίες κατασκευής χαρτών, σε ψηφιακούς τύπους, όλες καταχωρημένες σε ηλεκτρονικούς έγκεφάλους.

"Όλοι αυτοί οι οργανισμοί, έχουν αναπτύξει τό δικό τους σχήμα για την αποθήκευση και μεταφορά όλων εκείνων των πληροφοριών πού χρειάζονται για την τελική έκτύπωση των χαρτών.

Τό άλλο μεγάλο έργο είναι να αναπτυχθεί ένας τομέας, από τόν όποιο ο ηλεκτρονικός χάρτης να μπορεί να διορθώνεται και πιστεύεται ότι οι δορυφορικές τηλεπικοινωνίες, είναι ή ιδεώδης τεχνολογία για την επίτευξη αυτού του σκοπού.

Σημειώνεται εδώ ότι μία ειδική υπηρεσία του INMARSAT, τύπου NOTICES TO MARINERS με χαμηλό κόστος λειτουργίας, ή όποια μπορεί να αναλάβει αυτό τό έργο. "Η υπηρεσία αυτή προτίθεται φέτος να αναλάβει δοκιμές για τη προώθηση αυτού του σκοπού.

Οι υπάρχουσες σήμερα προτάσεις, υποδεικνύουν τη δημιουργία τριών πρακτορείων επί της υδρογείου πού να πληρούν τη λειτουργία συλλογής ναυτιλιακών πληροφοριών διορθώσεων χαρτών για τὰ αντίστοιχα τμήματα της υδρογείου.

Προφανώς οι υδρογραφικές υπηρεσίες των ναυτικών κρατών της υδρογείου αισθάνονται ότι τό κόστος αυτό πρέπει να

καλυφθεί από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις πού χρησιμοποιούν τό σύστημα και εκείνοι πού τό χρησιμοποιούν είναι πεπεισμένοι ότι οι υδρογραφικές υπηρεσίες πρέπει να μοιραστούν τό κόστος.

"Ένας έπισκέπτης της γέφυρας πλοίου, έφοδιασμένου με αυτή τη συσκευή, θα βλέπει ένα έπιπλέον ηλεκτρονικό όργανο, τό όποιο έξωτερικά θα φαίνεται σάν ένα όποιοδήποτε άλλο ναυτιλιακό όργανο, με μία οθόνη ηλεκτρονικής καθοδικής λυχνίας. Μέσα στα πλαίσια του σκελετού του οργάνου αυτού, είναι τοποθετημένα ένας μικρουπολογιστής, ένας μαγνητικός δίσκος, ένας όπτικός δίσκος αναγνώσεως και ήλεκτρονικές διασυνδέσεις για τὰ άλλα ναυτιλιακά βοηθήματα του πλοίου, όπως τό Ραντάρ, Δορυφορικά συστήματα στίγματος, Sonar και ήχοβολιστικά, και έπιπλέον κύκλωμα σύνδεσης με τη μονάδα δορυφορικών τηλεπικοινωνιών του πλοίου, για τη λήψη των «Notices to Mariners», των πληροφοριών διορθώσεων των χαρτών.

Τό πόσα ναυτιλιακά βοηθήματα θα συνδεθούν με τη μονάδα αυτή, είναι μία απόφαση πού θα παρθεί από τό πλοιοκτήτη του πλοίου.

Κατά τη λειτουργία του οργάνου, ο ναυτίλος - χειριστής της συσκευής θα καταχωρήσει μέσα στο σύστημα, έναν όπτικό δίσκο πού αντιστοιχεί για τη περιοχή πού ταξιδεύει. "Ο όπτικός αυτός δίσκος, είναι τό βασικό όργανο διότι πληροφορίες πού καταχωρήθηκαν μέσα στο δίσκο, ούτε μπορούν να σβυσθούν, ούτε να αλλάξουν.

"Όταν δοθεί ή διαταγή να εμφανισθεί ο χάρτης επάνω στην οθόνη, ο υπολογιστής αυτόματως θα έλέγξει εάν έχουν ληφθεί τίποτε αλλαγές οι διορθώσεις από τη μονάδα δορυφορικών τηλεπικοινωνιών, ώστε να αλλάξει ανάλογα την εμφάνιση του χάρτου. Μόλις ο χάρτης γίνει όρατός επάνω στην οθόνη, τό σύστημα θα χρησιμοποιήσει πληροφορίες από τό σύστημα στίγματος του πλοίου (Ραντάρ — GPS — Decca - Loran C) ώστε να δείχνει τό στίγμα του πλοίου και να τό εμφανίζει επάνω στο χάρτη. Μία εικόνα από τό ολοκληρωμένο σύστημα Ραντάρ, θα λαμβάνεται ώστε να δίνει στο ναυτίλο μία λεπτομερή άποψη του πραγματικού περιβάλλοντος σε πραγματικό χρόνο. "Ένα τέτοιο ολοκληρωμένο σύστημα έχει την ικανότητα να αυτοματοποιήσει τη ναυσιπλοία του πλοίου, ιδιαίτερα σε δύσκολα νερά και αντίξοες καιρικές και περιβαλλοντολογικές συνθήκες.

Τελειώνοντας όφείλουμε να εύχαριστήσουμε τις υδρογραφικές υπηρεσίες όλων των ναυτικών κρατών τούς κατασκευαστές των μονάδων αυτών και τόν INMARSAT με τις δορυφορικές τηλεπικοινωνίες, για τό θαυμαστό επίτευγμα πού σήμερα μάς παρουσιάζουν.



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Αυξάνονται τά διόδια του Σουέζ

Σε ποσοστό 8% πρόκειται να αυξηθούν τα τέλη διελεύσεως των πλοίων ανακρίνοντας ο Όργανισμός της Διώρυγας του Σουέζ, πραγματοποιώντας την πρώτη αύξηση μέσα σε δύο χρόνια. Οι νέες τιμές δεν θα αφορούν τα μπάλκερς ξηρού φορτίου και οι εκπτώσεις που προσφέρονται σε πλοία που χρησιμοποιούν τακτικά την διώρυγα θα συνεχιστούν. Η αύξηση στρέφεται κυρίως προς την εκμετάλλευση της αύξησης της διακίνησης δεξαμενοπλοίων μετά την παύση των

έχθροπραξιών στον Περσικό Κόλπο.

Την περίοδο 1987-88 η Διώρυγα του Σουέζ απέφερε στο έθνικό εισόδημα της Αιγύπτου ποσό ύψους 1,28 δισεκ. δολλαρίων. Η Αιγυπτιακή κυβέρνηση προχώρησε φέτος σε έργα εκβάθυνσης και διαπλάτυνσης της διώρυγας ώστε να μπορεί να δέχεται σκάφη μέχρι 260.000 τόν. d.w. με συνολικό κόστος ενός δισεκ. δολλαρίων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό διπλό νηολόγιο

Ειδικώς συσταθείσα Κοινοβουλευτική Έπιτροπή συγκέντρωσε τα επιχειρήματα που εκφράστηκαν υπέρ και κατά του σχεδίου για

τή σύσταση ενός δευτέρου γερμανικού νηολογίου.

Αντίθετες προς το σχέδιο είναι οι απόψεις των Συνδικάτων, εκπροσωπούμενων κυρίως από το σωματείο εργατών μεταφοράς OTV και υποστηριζόμενων από το Σοσιαλδημοκρατικό κόμμα. Το σωματείο πιστεύει ότι η ίδρυση του δευτέρου νηολογίου θα οδηγήσει στην αντικατάσταση όλων των γερμανών ναυτικών από χαμηλόμισθους ξένους. Πράγματι δέ το νομοσχέδιο που έχει υποβληθεί στο Κοινοβούλιο προβλέπει το δικαίωμα ναυτολογήσεως ξένων ναυτικών με το μισθολόγιο των χωρών της προελεύσεώς τους. Έπ' αυτού πάντως οι έφοπλιστές έχουν κατ' επανάληψη δηλώσει ότι η εφαρμογή του μέτρου αυτού δεν αφορά παρά μόνο τα άνειδεκτα πληρώματα.

Οι υπερασπιστές του δευτέρου νηολογίου και συγκεκριμένα τα συνεργαζόμενα κόμματα της Κυβερνήσεως, δηλαδή οι Χριστιανοδημοκράτες και οι Φιλελεύθεροι — Δημοκράτες, υπογραμμίζουν ότι χωρίς το δεύτερο νηολόγιο ο έμπορικός γερμανικός στόλος θα πάψει να είναι συναγωνιστικός. Οι Γερμανοί έφοπλιστές δεν θα έχουν άλλη διέξοδο από τις σημαίες έλευθέρων νηολογήσεως οι οποίες απειλούν να εξαφανιστούν ολόκληρη την εθνική βιομηχανία των θαλασσιών μεταφορών. Πάντως οι υποστηρικτές του νηολογίου - bis έχουν την πρόνοια να όμολογούν ότι η εισαγωγή του δεν θα λύσει όλα τα προβλήματα της ναυτιλίας και ιδίως τα φορολογικά.

Μεταξύ των άλλων η Έπιτροπή έδεχθη

και την αναφορά ενός δικηγόρου του Άμβούργου ο οποίος υποστηρίζει ότι το δεύτερο νηολόγιο είναι άντισυνταγματικό.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ναυπηγικές παραγγελίες

Οι άδειες ναυπηγήσεων τις οποίες χορήγησε το Υπουργείο Μεταφορών για την περίοδο Άπριλίου — Ιουλίου 1988 αναφέρονται σε 62 πλοία συνολικού τόνναζ 1.387.002 τόν. γκρός. Έντεκα από αυτά συνολικού τόνναζ 185.075 τόν. γκρός προορίζονται για Ιάπωνες έφοπλιστές και 51 πλοία συνολικού τόνναζ 1.201.967 τόν. γκρός προορίζονται για έξαγωγή στο έξωτερικό. Βάσει των στοιχείων αυτών διαπιστώνεται αύξηση σε γκρός τόνναζ κατά 59%. Τόν Ιούλιο του 1988 οι άδειες ναυπηγήσεων του Υπουργείου αφορούσαν τόνναζ 588.288 τόν. γκρός, δηλαδή έμφανίζουν αύξηση κατά 236% σε σχέση με τόν αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου έτους.

Από την πλευρά της η Ένωση Έξαγωγέων Πλοίων ανακοίνωσε ότι την περίοδο Άπριλίου — Ιουλίου 1988 παραγγέλθηκαν για έξαγωγή 52 πλοία 2.053.220 τόν. γκρός, από τα οποία 25 πλοία παραδόθηκαν στους ξένους παραγγελείς τους. Η διαφορά των στοιχείων αυτών σε σχέση με τα παρεχόμενα από τόν Υπουργείο Μεταφορών όφείλεται στο ότι οι άδειες των προγραμμάτων ναυπηγήσεων δίνονται ύστερα από την ύπογραφή του συμβολαίου και έπομένως περιλαμβάνονται εκ των ύστερων στις στατιστικές του Υπουργείου, ενώ τα στοιχεία της Ένώσεως Έξαγωγέων βασίζονται επί των ύπογραφομένων συμβολαίων. Έξάλλου οι έπίσημες στατιστικές του Υπουργείου περιλαμβάνουν μόνο τα άνω των 2.500 τόν. γκρός πλοία, ενώ της Ένώσεως περιλαμβάνουν τα άνω των 500 τόν. γκρός.

Κατά τις πληροφορίες της Ένώσεως Έξαγωγέων Πλοίων, τόν 77% τόν τόνναζ που παραγγέλθηκε τόν Ιούλιο, θα παραδοθεί μέσα στο 1989-90, τόν 15% τόν 1990-91 και ποσοστό 8% μέσα στο πρώτο τρίμηνο τόν 1989.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. • P.O. BOX 80240 • 185 10 PIRAEUS • GREECE

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.445 • 4510.316 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ο πλοηγικός νόμος

Ο νέος νόμος περί πλοηγίσεως τέθηκε σε ισχύ από της 1ης Οκτωβρίου, επιφέροντας πολυάριθμες μεταβολές στο πλοηγικό καθεστώς της Αγγλίας.

Η Υπηρεσία πλοηγίσεως του Trinity House αποκεντρώθηκε σε μία πεντηκοντάδα λιμενικών ζωνών που χαρακτηρίστηκαν ως ειδικές ή κατάλληλες (Competent Harbour Authorities). Στις περισσότερες από αυτές η πλοήγηση δεν θα είναι υποχρεωτική παρά μόνο εντός των ύφισταμένων λιμενικών περιοχών και σε όρισμένες περιπτώσεις εντός ακόμα πιο περιορισμένων ορίων, πράγμα που συνεπάγεται φυσικά και την ανάλογη μείωση των τιμολογίων. Έτσι τα πλοηγικά έξοδα των πλοίων που προσεγγίζουν στους Βρετανικούς λιμένες θα μειωθούν.

Η εφαρμογή του νέου κανονισμού διαφέρει κατά λιμενική ζώνη. Στην περιοχή του Μπρίστολ εξαιρούνται της πλοηγίσεως όλα τα σκάφη τα κάτω των 85 μ. μήκους εκτός εκείνων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία. Επομένως περίπου το 40% των πλοίων που προσεγγίζουν στο Avonmouth, Portishead και Portbury θα εξαιρεθούν της πλοηγίσεως. Τα πλοηγικά τέλη υπολογίζονται με βάση το όλικό μήκος του πλοίου και το όλικό βάρος. Αυτό θεωρείται πλεονεκτικότερο έναντι του μέχρι τώρα υπολογισμού βάσει του τοννάζ, ο οποίος πιστεύεται ότι ήταν πιο δύσκολος και πιο αβιάρτος.

Το Ίνστιτούτο των Μεσιτών του Λονδίνου κυκλοφόρησε φυλλάδιο με τις ειδικές διατάξεις που αφορούν κάθε λιμενική ζώνη και τις εξαιρέσεις τους.

ΝΤΟΥΜΠΑΪ

Τό Πόρτ Ρασίντ

Τό λιμάνι του Port Rashid παρέλαβε πρόσφατα δύο ακόμα νέα μηχανήματα Κατέρ-πυλιν για τον χειρισμό κενών έμποροκιβωτίων. Κατά το 1987 οι χώροι αποθηκείσεως των έμποροκιβωτίων διαπλατύνθηκαν για να αντιμετωπισθεί η συνεχώς αυξανόμενη κίνησή τους. Με βάση τα στοιχεία του πρώτου 9μήνου του τρέχ. έτους υπολογίζεται ότι η κίνηση των έμποροκιβωτίων κατά το 1988 θα υπερβεί την αντίστοιχη περσινή που είχε φθάσει τα 523.145 TEU. Γενικά η έμπορευματική κίνηση του λιμένος κατά το πρώτο 9μηνο του έτους παρουσιάζει την ακόλουθη εικόνα: Εισαγωγές 3.394.626 τόννοι, εξαγωγές 614.059 τόννοι. Υπό διαμετακίνηση 2.436.416 τόννοι. Σύνολο 6.445.141 τόννοι, ήτοι κατά 55.000 τόννους ανώτερο

του περσινού της αντίστοιχης περιόδου.

Η εταιρία Thames Shipping Line καθιέρωσε νέα άπευθείας γραμμή Βραζιλίας — Ίνδίας — Αραβικού Κόλπου με το πλοίο «Chelsea», 13.689 τόν. γκρό, το οποίο πραγματοποιεί την πρώτη του προσέγγιση στον λιμένα του Port Rashid στις 3 Οκτωβρίου.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Τά βαρέα φορτία

Συνεχώς αυξουσα δράση παρουσιάζει ο στόλος μεταφοράς βαρέων φορτίων της εταιρίας Σμίτ, που εργάζεται σε όλον τον κόσμο και ιδιαίτερα στην Εύρωπη και την Απω Ανατολή, πολλές φορές και υπό ναύλωση.

Στην Εύρωπη, το ήμιβυθιζόμενο σκάφος «Giant - 2» των 24.000 τόν. γκρό, και τα σκάφη Smitbarger-1 και Smitbarger-2 μόλις τελείωσαν το συμβόλαιο της ναυλώσεώς τους στην εταιρία MacDermott. Το μέν πλοίο είχε μεταφέρει στη ναυαγίαίρεση του Ολλανδικού χημικού πλοίου Anna Broere στη Βόρ. Θάλασσα, τα δε σκάφη χρησιμοποιήθηκαν σε υποθαλάσσιες έρευνες. Δύο άλλα σκάφη της κατηγορίας του Giant έχουν πλήρη απασχόληση στην Απω Ανατολή. Το Giant-3 μετέφερε υλικό εκσκαφής από τη Βομβάη στη Σιγκαπούρη για λογαριασμό Ιαπωνικών επιχειρηματιών και αρχίζει τώρα τη ναύλωσή του από την εταιρία Herema για υποβρυχιακές εργασίες στη Μαλαισία. Στη συνέχεια θα μεταφέρει τμήματα πλωτών εξεδρών από την Κορέα στη Βομβάη. Το Giant-4 ναυλωμένο επίσης στην MacDermott μέχρι τέλους του μηνός εργάζεται στην Απω Ανατολή.

Κατά τις δηλώσεις του διευθυντού της Smit, ήδη διεξάγονται διαπραγματεύσεις για συμβόλαια ναυλώσεως του 1990, κυρίως σε τομείς υποθαλάσσιων διατρύσεων. Είναι ο τομέας που παρουσιάζει συνεχώς μεγαλύτερη ζήτηση για σκάφη μεγάλων μεταφορών με ναύλους οι οποίοι έχουν ελαφρώς βελτιωθεί έναντι του προσφάτου παρελθόντος.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Δέν αυξάνονται τα διόδια

Η Επιτροπή της Διώρυγας του Παναμά ανακοίνωσε ότι δεν πρόκειται να αυξήσει τα τέλη διελεύσεως πλοίων πριν από το οικονομικό έτος 1990, δηλαδή από της 1ης Οκτωβρίου 1989. Μετά την ημερομηνία αυτή αναμένεται αύξηση περί το 10%.

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Έκκαθάρση των ναυαγίων

Οκτώ χώρες του Περσικού Κόλπου ανακοίνωσαν στις 3 Νοεμβρίου την απόφασή τους να προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής τους και να τα έκκαθάρουν από τα υπάρχοντα σ' αυτή ναυάγια, τα οποία άλλωστε παρεμποδίζουν την ελεύθερη ναυσιπλοΐα.

Υπουργοί Υγείας και Περιβάλλοντος ή εκπρόσωποι τους από το Ιράν, Ιράκ, Σαουδική Αραβία, Κουβέιτ, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Κατάρ, Μπαχρέιν και Ομάν κατέληξαν στην παραπάνω απόφαση σε διάσκεψη, που πραγματοποιήθηκε στο Κουβέιτ.

Η διάσκεψη συμφώνησε στη συγκρότηση επιτροπής από εκπροσώπους του Ιράκ, του Ιράν και της Σαουδικής Αραβίας, που θα ετοιμάσει μία έκθεση για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στον Περσικό Κόλπο μέσα σε έξι μήνες.

Η επιτροπή θα σχηματίσει ομάδες ειδικών που θα ασχοληθούν με τα οικολογικά προβλήματα της περιοχής και θα υποβάλουν προτάσεις για την απομάκρυνση των συντριμμάτων που δημιουργήθηκαν από τον πόλεμο Ιράν - Ιράκ.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Τά ναυπηγεία Λένιν

Τό ναυπηγείο Λένιν του Γκντάνσκ στην Πολωνία, τό μεγαλύτερο της χώρας αλλά και με μεγάλη χρέη και προσωπικό 12.000 ατόμων, θα αναστείλλει την δραστηριότητά του στις 1 Δεκεμβρίου, στα πλαίσια του κυβερνητικού προγράμματος για την αναδιάρθρωση της πολωνικής ναυπηγοβιομηχανίας αλλά και της μείωσης των κρατικών επιδοτήσεων.

Τό ναυπηγείο αυτό είναι η γενέτειρα του συνδικάτου Άλληλεγγύη και σύμφωνα με πληροφορίες βαρύνεται με χρέη ύψους 90 εκατ. δολλαρίων.

Η απόφαση για αναστολή της λειτουργίας του ναυπηγείου εξέπληξε πολλούς παρατηρητές, ιδιαίτερα μάλιστα μετά την παραγγελία που δόθηκε πριν από δύο μήνες, για την ναυπήγηση δύο πλοίων - ψυγείων, αξίας 120 εκ. δολλαρίων και όψιόν για τέσσερα άλλα σκάφη, για λογαριασμό της νορβηγικής ναυτιλιακής εταιρίας Ρέκστεν.

Κύκλοι της βιομηχανίας εκφράζουν την άποψη ότι η πολωνική κυβέρνηση θα μπορούσε να επανεργοποιήσει τουλάχιστον όρισμένα τμήματα του ναυπηγείου, στα οποία θα έδινε την μορφή ανεξαρτήτων μονάδων με βιώσιμες δυνατότητες εξειδίκευσης σε συγκεκριμένους τομείς.

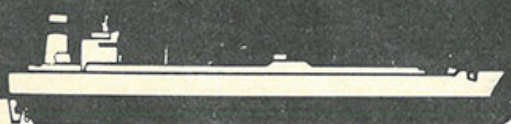
LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπουργική ευαρέσκεια γιά τό «Τζούπιτερ»

Τήν ευαρέσκειά του εξέφρασε ό Υπουργός κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος γιά τήν άμεση κινητοποίηση και τήν πολύτιμη όσο και άπολεσματική συνδρομή τους στην επιχείρηση διάσωσης των επιβαινόντων του κρουαζιερόπλοιου «Τζούπιτερ» στό προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και της Πολεμικής Αεροπορίας, του Θαλάμου Επιχειρήσεων του ΥΕΝ, στους κυβερνήτες και τά πληρώματα των αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας, στους κυβερνήτες και τά πληρώματα των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος καθώς και όλων των πλοίων, ρυμουλκών, επιβατηγών και άναψυχής πού προσέτρεξαν νά συνδράμουν στό έργο της διάσωσης.

Υπό τήν κυανόλευκο

Κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου έζητήθη ή έγγραφή στό έλληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Βίκτορ Ρήφερ», πλοίο - ψυγείο, πρώην «Tropical Sea» υπό λιβεριανή σημαία, 4.787 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, πού ανήκει στην εταιρία «Morelia Navigation Company Ltd.» (κ. Άλέξ. Πούλμαν).

— «Όμικρονβεντοισιουρ Α.», μικτό, πρώην «Arrow Gdansk» υπό νορβηγική σημαία, 59.850 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, πού ανήκει στην εταιρία «Bella Maritime Corp.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Σαμοθράκη», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο. SAN 3035, 27.500 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Samothraki Shipping Corporation» (κ. Ίωάν. Καρασταμάτης).

— «Νικόλαος Α.», φορτηγό, πρώην «Marulio K.», 11.159 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, πού ανήκει στην εταιρία «Elxis Maritime Inc. S.A.» (κ. Βασ. Λεονταράς).

— «Πασίφικ Προσπερίτυ», όχηματαγωγό, πρώην «Freeway North» υπό άγγλική σημαία, 5.777 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του

1978, πού ανήκει στην εταιρία «Helios Investment Corporation» (Χανδρής Έλλάς).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου έπωλήθη τό μεγέθους πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Maritime Baron» 64.135 τόν. d.w., 33.374 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμής περί των 16 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό Κινεζικό μπάλκ κάρριερ «Wei Feng» 27.048 τόν. d.w., 15.110 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 3,75 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Μαρίκα» 7.849 τόν. d.w., 5.580 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Κρόνος» 19.392 τόν. d.w., 11.170 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Άμεθυστ» 23.530 τόν. d.w., 13.889 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 7,8 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Ίνδους έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Άθως» 37.800 τόν. d.w., 21.733 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Βραζιλία τό 1982, έναντι τιμής 11 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του διζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Pavan Doot» 26.042 τόν. d.w., 15.552 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 3,1 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Μάκμρηζ» 18.635 τόν. d.w. 11.328 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου έπωλήθη τό υπό σημαία Ταϊβάν φορτηγό-ψυγείο «Τα

Shen» 4.185 τόν. d.w. 4.354 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής 2 εκατ. δολλαρίων.

— Στό Ίράν έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Λίντεμπελς» 16.900 τόν. d.w., 12.776 τόν. γκρός, πολωνικής κατασκευής 1978, έναντι τιμής 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθαν τά τρία πλοία - ψυγεία «Freezer Leopard» 7.623 τόν. γκρός του 1978, «Freezer Lion» 7.598 τόν. γκρός του 1979 και «Freezer Lynx» 7.599 τόν. γκρός του 1979. Τά πλοία μετονομάσθηκαν «Παξοί Ρέξ» «Λήμνος Ρέξ» και «Κρήτη Ρέξ» αντίστοιχα διατηρώντας τή σημαία Βανουάτου.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Κάβο Ματαπάς» 21.069 τόν. d.w., 12.772 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Μετά από πλειστηριασμό Έλληνες άγόρασαν τό φορτηγό πλοίο «Lloyd Liverpool» 14.882 τόν. d.w., 9.111 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής 1,8 εκατ. δολλαρίων μέ παράδοση «ώς έχει» στη Βραζιλία.

— Σέ συμφέροντα Χόγκ Κόγκ έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Θαλασσινή Τύχη» 118.455 τόν. d.w., 57.322 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 18 εκατ. δολλαρίων.

Ρυθμίζεται όριστικά τό φορολογικό

Μέ τό φορολογικό νομοσχέδιο πού κατατέθηκε στις 31.10.88 στη Βουλή γιά ψήφιση, ρυθμίζεται όριστικά τό θέμα της φορολογίας των άμοιβών των αξιωματικών Ε.Ν. Τό νομοσχέδιο προβλέπει συγκεκριμένα τά εξής:

— Γιά τίς άμοιβές των αξιωματικών πού εργάζονται στά συναλλαγματοφόρα πλοία, ό φόρος παρεμένει στό 5% γιά δέ τίς άμοιβές των άπασχολουμένων σέ μή συναλλαγματοφόρα πλοία παραμένει στό 3%.

— Οι έκπτώσεις από τό φορολογητέο εισόδημα 40 λιρών Άγγλίας και 1.500 δραχμών τό μήνα αντίστοιχα αντικαθίστανται μέ μείωση του ποσού του φόρου κατά 10%.

— Σέ περίπτωση πού τό ποσό του φόρου πού προκύπτει από τήν εφαρμογή των παραπάνω ειδικών ρυθμίσεων είναι άνώτερο από τό φόρο πού προκύπτει από τήν εφαρμογή της γενικής φορολογικής κλίμακας τό επί πλέον ποσό επιστρέφεται στό δικαιούχο.

Διμερείς Συμβάσεις προσλήψεως άλλοδαπών πληρωμάτων

Μετά τήν τροποποίηση του όρου 8 των Έγκριτικών Πράξεων νηολογήσεως πλοίων ή Ε.Ε.Ε. συνψήφισαν διμερείς συμβάσεις μέ άγνωρισμένα ναυτεργατικά σωματεία των έξι χωρών (έντός παρενθέσεως αναφέρονται τά ναυτεργατικά σωματεία):

— Ίνδίας: National Union of Seafarers (ITF Affiliated)

Αιγύπτου: General Syndicate of Maritime Transport Workers (ITF Affiliated).

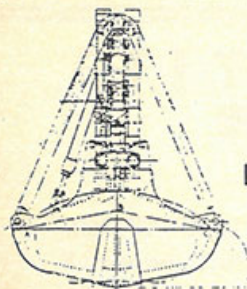
— Φιλιππίνων: Philippine Officers and Seamen's Union

— Όνδούρας: Federacion de Sindicatos de Trabajadores Maritimos.

— Πακιστάν: Pakistan Seamen's Union — ITF Affiliated.

— Μπαγκλαντές: Bangladesh Seafarer's Union.

— Χιλής: National Union of Chilean Seamen in Foreign Vessels.



ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ ΑΡΓΑΓΕΣ (GRABS)

Μηχανικές 3,5 και 5 κ.μ., μονής άναρτήσεως,
αυτόματου λειτουργίας,
κατάλληλες διά πολλά φορτία.

Τηλ. 4180829



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

Προσωπικό για τὰ λιμενικά ταμεία

Στάλθηκε από τὸ ΥΕΝ γιὰ δημοσίευση στὴν Ἑφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως σχέδιο Προεδρικοῦ Διατάγματος μέ τὸ ὁποῖο δίδεται ἡ δυνατότητα πρόσληψης προσωπικοῦ μέ σύμβαση ἐργασίας ἰδιωτικοῦ δικαίου, ὁρισμένου χρόνου, στὰ 90 Λιμενικά Ταμεία τῆς χώρας γιὰ τὴν κάλυψη παροδικῆς φύσης ἐποχιακῶν ἢ ἄλλων περιοδικῶν καὶ πρόσκαιρων ἀναγκῶν πού παρουσιάζονται κάθε φορὰ.

Μέ τὸ Διάταγμα δίδεται ἡ δυνατότητα πρόσληψης μέχρις 160 συνολικά ἀτόμων διαφόρων ειδικοτήτων γιὰ κάλυψη ἐποχιακῶν περιοδικῶν ἀναγκῶν καὶ μέχρι 150 ἀτόμων διαφόρων ειδικοτήτων τεχνικοῦ, ἐπιστημονικοῦ καὶ ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ γιὰ τὴν κάλυψη πρόσκαιρων ἀναγκῶν.

Μέ τίς διατάξεις τοῦ παραπάνω διατάγματος δὲν δημιουργοῦνται θέσεις στὰ Λιμενικά Ταμεία, ἀλλὰ δίδεται ἡ δυνατότητα ἀντιμετώπισης τῶν ἀναγκῶν τους γιὰ περιορισμένα διαστήματα.

Ἡ κατανομή τοῦ προσωπικοῦ θὰ γίνεται μέ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας στίς ἀρχές κάθε ἔτους καὶ ἀνάλογα μέ τὰ ὑποβαλλόμενα ἀπὸ τὰ Λιμενικά Ταμεία αἰτήματα.

Τοποθετήσεις λιμενικῶν

Μέ διαταγή τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος Ἀντιναυάρχου Χρ. Ντούνη τοποθετοῦνται ὁ πλωτάρχης Στυλ. Κανέλλης στὸ Τμήμα Ἐξοπλισμοῦ τῆς Διεύθυνσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος καὶ ὁ ὑποπλοίαρχος Ἰωάννης Μπλούνας στὸ Τμήμα Δημόσιας Ἀσφάλειας τῆς Διεύθυνσης Ἀσφάλειας τοῦ ΥΕΝ.

Ἐξ ἄλλου τοποθετήθηκαν στή Διεύθυνση Ἑλεγχῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων ὁ πλωτάρχης Γ. Σιάμος καὶ οἱ ὑποπλοίαρχοι Γ. Στρούμπης καὶ Ἀντ. Ἰορδανίδης καὶ στή Διεύθυνση Ἀσφάλειας ὁ ὑποπλοίαρχος Ἀπ. Κούρτης.

Τὰ ἀσφάλιστρα γιὰ τὴν ἀπώλεια τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Τζούπιτερ»

Στὸ ποσὸ τῶν 11.25 ἑκατ. δολλαρίων ἐφθασαν τὰ ἀσφάλιστρα πού κατεβλήθησαν ἤδη στήν «Ἡπειρωτικὴ Ἀτμοπλοία» ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου γιὰ τὴν ὀλικὴ ἀπώλεια τοῦ ἀτυχοῦς κρουαζιεροπλοίου «Τζούπιτερ» 6.306 τόν. γκρός.

Τὸ βυθισμένο κρουαζιερόπλοιο καλύπτονταν γιὰ ποσὸ 9 ἑκατομ. δολλαρίων γιὰ standard hull cover καὶ γιὰ ποσὸ 2.250.000 δολλα-

Διεθνὲς Σεμινάριο στὸν Πειραιᾶ γιὰ τὰ μέτρα ἐλέγχου ρύπανσης

Διεθνὲς σεμινάριο μέ θέμα: «Ἐφαρμογὴ τοῦ Παραρτήματος I τῆς MARPOL 73/78: Πρακτικὰ Προβλήματα καὶ Λύσεις» θὰ πραγματοποιηθεῖ στὸν Πειραιᾶ τὴν Δευτέρα 28 καὶ τὴν Τρίτη 29 Νοεμβρίου 1988, στὸ Ἀμφιθέατρο τοῦ κτιρίου τῆς Ἑταιρίας Eletson.

Τὸ σεμινάριο ὁργανώνεται ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴ Ἐνωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος — HELMEPA, σὲ συνεργασία μέ τὸν Διεθνή Ναυτιλιακὸ Ὀργανισμό καὶ τὴν Διεθνή Ἐνωση ἀνεξάρτητων ἰδιοκτητῶν Δεξαμενοπλοίων INTERTANKO.

Ἡ HELMEPA ἔχει ἀσχοληθεῖ ἐνέργα μέ τὴν ἐφαρμογὴ τοῦ Παραρτήματος I, πού ἀφορᾷ τὴν ρύπανση ἀπὸ πετρελαιοειδῆ ἀπὸ τὰ πλοία, πρὶν ἀκόμα αὐτὸ τεθεῖ σὲ ἐφαρμογὴ τὸ 1983. Τότε ἡ HELMEPA δεσμεύθηκε ἐθελοντικά νὰ ἐργασεῖ γιὰ τὴν πλήρη ἐφαρμογὴ ὅλων τῶν Παραρτημάτων τῆς MARPOL 73/78. Τὸ σεμινάριο θὰ ἐπιχειρήσει μιὰ ἐκτίμηση τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ Παραρτήματος I καὶ τῶν ἐπιπτώσεών του στὸ περιβάλλον, στοὺς ἰδιοκτῆτες καὶ διαχειριστές, καθώς καὶ στοὺς ἐλεγχοὺς στὰ λιμάνια προσεγγίσεως τῶν πλοίων.

Οἱ ὁργανωτές ἔχουν φροντίσει ὥστε μιὰ ἐντυπωσιακὴ ὁμάδα ἐιδικῶν τὰ ταξιδεύσουν στήν Ἑλλάδα γιὰ νὰ συζητήσουν μερικὰ πρακτικὰ προβλήματα — καὶ πρακτικὲς λύσεις — πού ἀφοροῦν στήν ἐφαρμογὴ τοῦ Παραρτήματος I τῆς MARPOL 73/78.

Ἄν καὶ θὰ συζητηθεῖ ἕνα ἐξειδικευμένο τεχνικὸ θέμα, τὸ σεμινάριο προβλέπεται νὰ

ἀποτελέσει ἕνα σημαντικὸ γεγονός στήν διεθνή ναυτιλία, εἰδικὰ γιὰ διαχειριστές δεξαμενοπλοίων καὶ στήν βιομηχανία πετρελαίου.

Ἐνα σύνολο γνωστῶν ἐταιριῶν ἔχουν δηλώσει τὴ συμμετοχὴ καὶ ὑποστήριξή τους στὸ σεμινάριο. Αὐτές οἱ ἐταιρίες περιλαμβάνουν ἐταιρίες πετρελαίου, διαχειριστές πετρελαιοφόρων καὶ ὁργανισμοὺς χρηματοδότησης ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων — πού δείχνει πῶς τὸ σεμινάριο αὐτὸ ἔχει τὴν πλατεῖα ὑποστήριξη τῆς ναυτιλιακῆς κοινότητος.

Στοὺς ὁργανισμοὺς πού ἔχουν δηλώσει τὴν ὑποστήριξή τους μέχρι στιγμῆς περιλαμβάνονται οἱ ἑξῆς:

ABN Bank, Capeside Steamship, Ceres Hellenic Shipping Enterprises, Chase Manhattan Bank, Citibank, Eletson Corporation, International Operations, Intertanko, Lloyd's of London Press, Mobil Oil, Papachristidis Ltd., Pegasus Ocean Services, Shell Oil, Springfield Shipping, Sun Enterprises, Thenamaris Ships Managements, Tsakos Shipping Group, Texaco καὶ the UK P & I Club. Τὸ Σεμινάριο εἶναι προσφορά τῆς HELMEPA πρὸς τὴν καλύτερη δυνατὴ ἐφαρμογὴ τῆς σημαντικῆς Σύμβαςσης MARPOL 73/78 καὶ τοῦ Παραρτήματος I, δεδομένου ὅτι ἡ προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος ἀποτελεῖ τὴν κύρια φροντίδα τῆς HELMEPA καὶ τῶν μελῶν της.

ρίων γιὰ ὑπηρεξία σὲ περίπτωση ὀλικῆς ἀπώλειας, μέσω τῶν γνωστῶν μεσιτῶν Hogg Robinson Gardner Mountain.

Ἱδρυση λιμενικοῦ σταθμοῦ στήν Ἰκαρία

Μέ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλου ἱδρύεται λιμενικὸς σταθμὸς στὸ Εὐδελὸ Ἰκαρίας. Ὅπως ἀναφέρεται στήν ἀπόφαση ὁ σταθμὸς ἱδρύεται γιὰ τὴν καλύτερη ἀστυνόμευση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς καὶ τῶν ἀκτῶν τοῦ Εὐδελίου Ἰκαρίας καὶ γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν κατοίκων τοῦ νησιοῦ.

Ἡ ἀντικατάσταση ἀλιευτικῶν

Καὶ οἱ Ἐμπορικὲς Τράπεζες καὶ οἱ Τράπεζες Ἐπενδύσεων, θὰ μποροῦν νὰ χορηγοῦν δάνεια γιὰ τὴν κάλυψη μέρους τῆς δαπάνης

ἀντικατάστασης ἀλιευτικῶν καὶ σπογγαλιευτικῶν σκαφῶν καὶ τῆς δημιουργίας μονάδων ὑδατοκαλλιεργειῶν.

Αὐτὸ ὁρίζεται σὲ ἀπόφαση τῆς Ἐπιτροπῆς Νομισματικῶν καὶ Πιστωτικῶν Θεμάτων (ἀριθ. 402/21/7.10.88) πού κοινοποιήθηκε στίς Τράπεζες.

Μέχρι τῶρα δάνεια τῆς κατηγορίας αὐτῆς χορηγοῦσε μόνο ἡ Ἀγροτικὴ Τράπεζα.

Ὁ κ. Γεώργιος Φουστάνος πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς Δημοσίων Σχέσεων

Σύμφωνα μέ ὁμόφωνη ἀπόφαση τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν, ἡ ὁποία ἐλήφθη κατὰ τὴν συνεδρίασή του τῆς 1 Νοεμβρίου 1988, τὴν προεδρία τῆς Ἐπιτροπῆς Δημοσίων Σχέσεων

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

Ο κ. Γιαννόπουλος εξήγγειλε την ίδρυση Ειδικής Γενικής Γραμματείας Λιμένων

Τη συγκρότηση Ειδικής Γραμματείας Λιμένων, στην οποία θα υπαχθούν οι Όργανοι Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, τα Λιμενικά Ταμεία της χώρας, η Διεύθυνση Λιμένων του ΥΕΝ, οι λιμενικές υπηρεσίες και ό,τι συνδέεται με τα λιμάνια για την καλύτερη απόδοση του λιμενικού έργου της χώρας, εξήγγειλε ο κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος κατά τη δημερίδα με θέμα «Τό Λιμάνι του Πειραιά — Λιμάνι Διεθνούς Κατηγορίας» που οργανώσε το ΥΕΝ στις 4 και 5 Νοεμβρίου.

Ο κ. Γιαννόπουλος ανέφερε ότι τα λιμάνια, γενικώς, αποτελούν κομβικά σημεία, στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών και κατά συνέπεια η ορθολογική ανάπτυξη της υποδομής τους και η αποτελεσματική οργάνωση της λειτουργίας τους, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, είναι προϋπόθεση για την επιτυχία των όποιων προγραμματικών στόχων για τις εθνικές μεταφορές.

Η χώρα μας διαθέτει επτά λιμάνια εθνικής κατηγορίας, 162 μεσαίας κατηγορίας και 275 τοπικής σημασίας. Έν συνόλω 444. Η χώρα μας έχει 15.000 χιλιόμετρα ακτές και 3.026 νησιά.

Ο στόχος της ορθολογικής ανάπτυξης και της αποτελεσματικής οργάνωσης των λιμανιών της χώρας είναι δυνατό να επιτευχθεί μόνο μέσα από τη χάραξη και την άσκηση μίας ενιαίας εθνικής λιμενικής πολιτικής, βασισμένης σε ουσιαστικές απαντήσεις και προτάσεις πάνω στα παρακάτω καίρια ζητήματα:

— Τό ρόλο του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού στην ανάπτυξη της χώρας.

— Τίς προβλέψεις για τη ροή των εμπορευμάτων στον διεθνή και εθνικό χώρο.

— Τό ρόλο των λιμανιών της χώρας στις διεθνείς και εθνικές μεταφορές.

— Τόν προγραμματισμό ανάπτυξης της υποδομής των λιμανιών.

— Τήν οργανωτική — διοικητική δομή τους.

— Καί, τέλος, τήν τιμολογιακή πολιτική τους, στά πλαίσια της εθνικής οικονομικής πολιτικής.

Συνειδητοποιώντας την αναγκαιότητα της επιστημονικής μελέτης των προβλημάτων αυτών, η Πολιτεία, μέσω των Υπουργείων

Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, ανέθεσε και εκπονήθηκε ήδη «Μελέτη Σχεδιασμού των Έλληνικών Λιμένων» από την Κοινοπραξία των οίκων ΔΟΞΙΑΔΗ και BERLITIN

Η μελέτη, αναφέρεται σε αναπτυξιακά, οργανωτικά, διοικητικά και θεσμικά θέματα του λιμενικού μας δυναμικού και περιέχει προτάσεις που έχουν σαν στόχο, μετά τη σχετική επεξεργασία τους, να συμβάλουν στην άσκηση ορθολογικής λιμενικής πολιτικής από τό ΥΕΝ και στην ανάπτυξη ενός δυναμικού και παραγωγικού εθνικού λιμενικού συστήματος.

Η Μελέτη περιλαμβάνει επιστημονικές, τεχνολογικές απαντήσεις στα προβλήματα ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, οι οποίες βιά πρέπει να τύχουν επεξεργασίας και προσαρμογής σε άλλο επίπεδο, προκειμένου να διαμορφωθεί η ενιαία εθνική λιμενική πολιτική.

Τήν ανάγκη αυτή ήρθε να καλύψει με τη σύσταση της ή «Επιτροπή Κατάρτισης Α' Προγράμματος ανάπτυξης των Λιμένων της Χώρας που έχει σαν στόχους τήν κατάρτιση του πρώτου προγράμματος των λιμένων της Χώρας, μέ βασικό οδηγό τή Μελέτη Σχεδιασμού των Έλληνικών Λιμένων καθώς και τήν παρακολούθηση των προγραμμάτων αυτών κάτω από τό φώς των συνεχών εξελίξεων στους σχετικούς τομείς.

Στήν «Επιτροπή, η οποία λειτουργεί υπό τήν Προεδρία του Γενικού Γραμματέα ΥΕΝ κ. Β. Παπαδόπουλου, συμμετέχουν εκπρόσωποι όλων των συναρμοδίων Υπουργείων, φορέων, Λιμενικών Οργανισμών και Ταμείων.

Ηδη η «Επιτροπή έχει περατώσει τήν πρώτη φάση των εργασιών της και έχει θέσει υπόψη του κ. Υπουργού τά αποτελέσματα τής μελέτης της για τά παρακάτω θέματα:

α. Τό ρόλο των λιμανιών στό Έθνικό Λιμενικό Σύστημα.

β. Τήν οργάνωση και τή διοίκηση των λιμανιών.

γ. Τή συλλογή τής Νομοθεσίας που αφορά τή λιμενεργασία.

δ. Τήν πολιτική καθορισμού των λιμενικών τελών.

ων τής Ε.Ε.Ε. αναλαμβάνει ο κ. Γεώργιος Μ. Φουστάνος, στή θέση του κ. Γεωργίου Λαναρά, ό οποίος παρητήθη λόγω φόρτου εργασίας ως έκ τής εκλογής του ως Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Βράβευση παιδιών ναυτικών από τήν Ε.Ε.Ε.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών για τή τριτη χρονιά φέτος θά απονεμίσει δέκα βραβεία σε ισάριθμα παιδιά ναυτικών που πέτυχαν στίς γενικές εισαγωγικές εξετάσεις του Ιουνίου 1988 για τό ακαδημαϊκό έτος 1988-89.

Τά βραβεία αυτά δίδονται σε μνήμη του πρώην Προέδρου τής Αντιωνίου Ι. Χανδρή.

Τά κριτήρια επιλογής των υποψηφίων είναι τά εξής:

— Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία του πατέρα τουλάχιστον 15 χρόνια.

— Βαθμός απολυτηρίου τουλάχιστον 17.

— Σειρά επιτυχίας στίς γενικές εισαγωγικές εξετάσεις κατά δέσμη καθώς και σύνολο μερών.

— Οικονομική κατάσταση τής οικογένειας.

Αιτήσεις θά γίνονται δεκτές έως και τήν 30.11.88 και περισσότερο πληροφορίες για τά απαιτούμενα δικαιολογητικά παρέχονται από τήν Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ακτινή Μισούλη 85 και Φλέσσα 2 Πειραιά) τηλ.: 4118011/17.

Νέο μέλος στό Μπώλτικ

Τό Συμβούλιο του Baltic Exchange εξέλεξε ως μέλος του τόν κ. Ζήνωνα Μούσκα τής Έλληνικής ναυτιλιακής εταιρίας Zela Shipping Co. Ltd.

Τά Ασφάλιστρα στόν Περσικό

Ο Έλληνικός Άλληλασφαλιστικός Οργανισμός κατά Κινδύνων Πολέμου αποφάσισε νά διακόψει τόν αποκλεισμό από τήν ασφάλιση για τά πλοία που κατευθύνονται ή καταπλέουν στό λιμάνια του Βορείου Περσικού Κόλπου, λόγω τής διακοπής των εχθροπραξιών μεταξύ των εμπολέμων. Ο αποκλεισμός που άφορούσε τά λιμάνια Μπαντάρ Μπουσίρ, Κάργκ Αϊλαντ, Μπαντάρ Χομεϊνί και τόν δίαυλο Σάτ έλ Αράμπ συνεχίζεται για όλο τόν υπόλοιπο Περσικό Κόλπο βορείως των 24 μοιρών. Η περιοχή αυτή από τό 1979 καλύπτεται από τόν Έλληνικό Οργανισμό επί τής βάσει ασφαλίστρων που συμφωνούνται κατά περίπτωση.

Σπουδαστές του Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στην Ελλάδα

Κατά τό διάστημα 25/11 - 1/12/88 θά επισκεφθεί τήν Ελλάδα 14μελής αντιπροσωπεία σπουδαστών του World Maritime University του κλάδου του Technical Management of Shipping Companies.

Οι φοιτητές αυτοί θά συνοδεύονται από τόν καθηγητή τους κ. Housin και θά επισκεφθούν ναυτιλιακά γραφεία μελών τής ΕΕΕ, υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας, τό λιμεναρχείο Πειραιώς, τίς εγκαταστάσεις Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. καθώς και όρισμένους ελληνικούς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

Μέ τήν ευκαιρία τής επισκέψεως αυτής, ό γενικός γραμματέας του INMEP κ. Διονύσιος Γιατράς θά δεξιώθει τήν αντιπροσωπεία του W.M.U. στό σπίτι τής Πολιτεία τό βράδυ τής 26 Νοεμβρίου.

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

**NAFTOMAR Head office**

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

NAFTOMAR World wide

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, Av. des Champs-Élysées
75008 Paris-France
TEL.: (1)43.59.14.35
TELEX: 640641CHEMGAZ/640695 NAFTMAR
FAX: 45632200

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

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





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

Έκδηλωση του Συλλόγου 'Αποφοίτων του Κέντρου Ναυτιλίας, 'Εμπορίου και Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης

Ο Σύλλογος 'Αποφοίτων του Κέντρου Ναυτιλίας, 'Εμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School του Λονδίνου, με την ευκαιρία της ιδρύσεως του Συλλόγου τους, στον οποίο ανήκουν πλέον πολλοί γόνιμοι γνωστών 'Ελληνικών εφοπλιστικών οικογενειών παρέθεσαν τη Δευτέρα 7 Νοεμβρίου επίσημο γεύμα στο ξενοδοχείο Μεγ. Βρεταννά, στο οποίο παρακάθησαν πολλοί προσκεκλημένοι, οι γονείς και οι απόφοιτοι του Πανεπιστημίου, μέλη του Συλλόγου.

Ιδιαίτερη αίσθηση προκάλεσε η παρουσία και όμιλία στο γεύμα του κ. Γκράχαμ Νταϊν, προέδρου και διευθυντού του Βρετανικού συγκροτήματος «Rover Group», ο οποίος αναφέρθηκε με ιδιαίτερως κολακευτικά λόγια για τη ποιότητα των σπουδών του Κέντρου Ναυτιλίας, 'Εμπορίου και Χρηματοδότησης και τόνισε την ανεκτίμητη προσφορά του ιδρυτού του Κέντρου, καθηγητή κ. Κώστα Γραμμένου, στην εκπαίδευση σύγχρονων μανάτζερς στο τόσο ευαίσθητο τομέα του παγκόσμιου εμπορίου και της ναυτιλίας.

Σε προσεχές τεύχος τα «Ν.Χ.» θα παρουσιάσουν την πολύ ενδιαφέρουσα όμιλία του κ. Νταϊν με θέμα: «Η 'Νέα' Εύρωπη στην παγκόσμια αγορά».

Θάνατος ναυτικού

Πέθανε ξαφνικά στον Πειραιά ο Β' μηχανικός του Ε/Γ — Ο/Γ «Σάμανα» Εύθυμπος Γεωργίου 47 χρόνων. Ο Γεωργίου αισθάνθηκε άδιαθεσία ενώ βρισκόταν στο σκάφος και μεταφέρθηκε άμεσα από μέλη του πληρώματος στο Τζάνειο Νοσοκομείο όπου διαπιστώθηκε ο θάνατός του.

Διάλεξη της Λέσχης 'Αποφοίτων 'Υδρας

Όπως είχαν προαναγγείλει τα «Ναυτικά Χρονικά» στο προηγούμενο τεύχος, η Λέσχη 'Αποφοίτων ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων 'Υδρας αρχίζει τις εκδηλώσεις της νέας περιόδου με μία σημαντική διάλεξη. Η διάλεξη αυτή με θέμα: «ANTIFOULANTS AND TANK LININGS» και όμιλητή τον κ. Κανίν Brown, ειδικό στη συντήρηση και χρωματισμό πλοίων, θα γίνει την 1 Δεκεμβρίου και ώρα 7.30 μ.μ. στο ξενοδοχείο «Ρόγιαλ 'Ολύμπικ».

Η ΑΓΓΛΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΟΥ Κ. ΛΩ «ΑΙΩΝΕΣ ΑΚΜΗΣ»

Κυκλοφορεί εντός του Νοεμβρίου η 'Αγγλική έκδοση του γνωστού βιβλίου του Ματθαίου Δ. Λώ, «Αιώνες 'Ακμής» με τίτλο: AGES OF THE SEA

Πρόκειται για ένα πλούσια εικονογραφημένο τόμο, μεγάλου σχήματος 120 σελίδων.

Ο συγγραφέας του Ματθαίος Δημ. Λώ, μέλος της ναυτιλιακής κοινότητας και γόνος νησιωτικής οικογένειας με μακρόχρονη ναυτική παράδοση, επιχειρεί μία αναδρομή στη μακρά και συναρπαστική ιστορία της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας από τα παλαιότερα χρόνια μέχρι τη σύγχρονη 'Ελλάδα. Προσεγγίζει και αναλύει με σαφήνεια και αμεσότητα λόγω τις αποφασιστικές καμπές της πολυτάραχης αυτής πορείας μέσα στους αιώνες, ενώ παράλληλα επισημαίνει τις δυνατότητες που έχει σήμερα η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία, ανανεωμένη και εκσυγχρο-

Διαγωνισμός του 'Ιδρύματος Ευγενίδου

Τό 'Ιδρυμα Ευγενίδου προκηρύσσει διαγωνισμό για τη βράβευση αξιόλογων κατασκευών - μηχανικών, ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών. Ο διαγωνισμός άπαιθύνεται σε όλους τους νέους μέχρι 25 ετών ανεξάρτητα από τις γραμματικές τους γνώσεις και επιδιώκει να κεντρίσει την δημιουργικότητά τους. Οι κατασκευές που θα προταθούν θα αξιολογηθούν από ειδική επιτροπή ή οποία θα βραβεύσει τις έννεα αξιολογότερες που θα αντιπροσωπεύουν τρεις κατηγορίες διαγωνιζομένων με αξιόλογα χρηματικά βραβεία.

Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να υποβάλλουν τις προτάσεις τους το αργότερο μέχρι τις 20 Φεβρουαρίου 1989. Η τελική επιλογή των αξιολογότερων κατασκευών και η άπονομή των βραβείων θα γίνει στις 16 'Απριλίου 1989.

Με την ευκαιρία του διαγωνισμού «Τεχνικών και Τεχνολογικών Κατασκευών» για νέους που αθλοθέτησε ο Πρόεδρος του 'Ιδρύματος κ. Ν. Βερνίκος — Ευγενίδης, έγινε ενημερωτική συνάντηση και δεξίωση την Τετάρτη 9 Νοεμβρίου στο 'Ιδρυμα Ευγενίδης, κατά την οποία ο διοικητής του κ. Κ. Νεστορίδης έκανε μία σύντομη ενημέρωση για το έργο και τις δραστηριότητες του 'Ιδρύματος. Χαρακτηριστικά ανέφερε ότι σε συνεργασία με τα 'Υπουργεία Παιδείας και Ναυτιλίας έχουν μέχρι σήμερα συγγραφεί και εκδοθεί 270 τίτλοι και έχουν εκτυπωθεί και διατεθεί 25.000.000 αντίτυπα βιβλίων για τα Τεχνικά Λύκεια και τις Σχολές 'Εμπορικού Ναυτικού. Επίσης ότι το 1987 παρακολούθησαν τις προβολές του Πλανηταρίου 125.000 μαθητές και 25.000 επισκέπτες τις Κυριακές που λειτουργεί για το κοινό. 'Ακόμη το 1987 επισκέφθηκαν τη βιβλιοθήκη του 'Ιδρύματος 7.800 αναγνώστες και έγινε δανεισμός 11.800 βιβλίων.

Τέλος υπενθύμισε τις υποτροφίες που δίδονται ο κ. Βερνίκος - Ευγενίδης για τους αποφοίτους του Πολυτεχνείου που ανέρχονται σε 100.000 δολάρια ετησίως για 10 χρόνια.

νισμένη να προχωρήσει σε νέες εποχές ακμής.

Τό Ages of the Sea είναι ένα προσοιτισμένο ανάγνωσμα για κάθε αναγνώστη — ειδικό και μη ειδικό — με 65 εγχρωμες και ασπρόμαυρες εικόνες, καταποτιστικούς χάρτες, αναλυτικούς πίνακες και πλούσια βιβλιογραφία.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε τό τεύχος 9 του Σεπτεμβρίου 1988 της νομολογιακής επιθεωρήσε-

Τό 'Ιδρυμα Ευγενίδου

Τό 'Ιδρυμα Ευγενίδου ιδρύθηκε τό 1956 με τη διαθήκη του έθνικού ευεργέτη Ευγενίου Ευγενίδης με σκοπό την προαγωγή της τεχνικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης. Η επιθυμία του δωρητή πραγματοποιήθηκε από την αδελφή του Μαριάνθη Σίμου ή οποία εφρόντισε για την ανέγερση του κτιρίου και μερίμνησε για τον εμπλουτισμό του με έναν μεγάλο αριθμό όργάνων και έκθεμάτων. Τό έργο των δύο προηγούμενων, συνεχίζει με την ίδια άφοσίωση και αγάπη, ό σημερινός πρόεδρος του 'Ιδρύματος κ. Ν. Βερνίκος - Ευγενίδης, ό οποίος εκτός της άμεσου και προσωπικής συμμετοχής στη διοίκηση, διαθέτει επίσης κάθε χρόνο ένα πολύ σημαντικό ποσό για την πραγματοποίηση των σκοπών του 'Ιδρύματος.

Τό Πλανητάριο

Τό Ευγενίδειο Πλανητάριο είναι τό πρώτο που εγκαταστάθηκε σε βαλκανική χώρα και παραμένει τό μοναδικό στην 'Ελλάδα. Στή διάρκεια του σχολικού έτους γίνονται καθημερινές προβολές εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τους μαθητές των σχολείων και τις Κυριακές για τό κοινό. Όλα τά προγράμματα είναι προσαρμοσμένα έξ ολοκλήρου στο Πλανητάριο από ειδικά καταρτισμένο έπιστημονικό και τεχνικό προσωπικό.

Μέσα στην θολωτή αίθουσα προβολών είναι εγκατεστημένος ό «Πλανηταριακός Προβολέας». Η συσκευή αυτή έχει κατασκευαστεί από την φημισμένη εταιρία οπτικών CARL ZEISS, και έχει την δυνατότητα να άναπαριστά με ακρίβεια ένα μεγάλο αριθμό ουράνιων φαινομένων. Με την βοήθεια δεκάδων προβολέων ό θόλος - όθόνη καλύπτεται με πλανήτες, άστρα, γαλαξίες, άστερισμούς, και νεφελώματα οι κινήσεις και ή εξέλιξη των οποίων άναπαριστάνονται όπως ακριβώς συμβαίνουν στο Σύμπαν. Συγχρόνως ή ειδικά διασκευασμένη αφήγηση πλαισιωμένη με την κατάλληλη μουσική ξεναγει τούς θεατές στα μυστήρια της Φύσης.

ως ναυτιλιακού δικαίου του δικηγόρου κ. 'Ιάκ. Σέρρη. Στο τεύχος αυτό δημοσιεύεται μελέτη περί της Συμβάσεως 'Ασφαλίσεως του δικηγόρου κ. 'Αντ. Χαλαύτη. Δημοσιεύονται επίσης έκ της προσφάτου ναυτιλιακής νομοθεσίας οι Συλλογικές συμβάσεις: Μεσογειακών φοιτών πλοίων, Πλοίαρχων Μεσογειακών Φ/Γ πλοίων, Πληρωμάτων ρυμουλκών λιμένων, Πληρωμάτων ναυαγοσωστικών και Πληρωμάτων άκτοπλοϊκών πλοίων (Μ/Σ, Π/Κ και Ι/Φ).

TAX FREE CARS DOUCAR



Καινούργια αυτοκίνητα σε στόκ. Διά όσους προβλέπει ό 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

Σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας δωρίσαν στο ΥΕΝ οι 'Αδελφοί Παπαδάκη

Με σύγχρονο σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας (επίγειο σταθμό πλοίου) εφοδιάστηκε η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου ναυτιλίας, γεγονός που αναβαθμίζει αισθητά τις παρεχόμενες προς κινδυνεύοντα πλοία και πληρώματα υπηρεσίες σε όποιοδήποτε σημείο της υδρογείου.

Το σύστημα αυτό, που αποτελεί προσφορά των 'Αδελφών Γεωργίου και Νικολάου Παπαδάκη, εγκαινιάστηκε στις 9 Νοεμβρίου από τον Υπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλο, ο οποίος αφού ευχαρίστησε δημόσια τους δωρητές, έζηρε το μέγεθος της προσφοράς τους στην υπόθεση ασφάλειας των εμπορικών πλοίων και των ναυτικών μας στη θάλασσα, ή οποία ταυτόχρονα βοηθά την ανάπτυξη των μέσων έρευνας και διάσωσης κινδυνεύόντων στη θάλασσα.

Κατά τα εγκαίνια έγινε επίδειξη επικοινωνίας με ελληνικό εμπορικό πλοίο που έπλεε στον 'Ινδικό 'Ωκεανό και ο Υπουργός συνομίλησε με τον πλοίαρχο του σκάφους.

Στή συνέχεια ο Υπουργός απένειμε στους 'Αδελφούς Παπαδάκη χρυσό ναυτικό μετάλλιο Α' τάξης σε αναγνώριση της πολύτιμης προσφοράς τους προς την 'Εμπορική Ναυτιλία και για τον ενδιαφέρον και την ουσιαστική συμβολή τους στην έρευνα και διάσωση στη θάλασσα, προβάλλοντας έτσι τη χώρα μας στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Υπενθυμίζεται ότι οι 'Αδελφοί Παπαδάκη έχουν δωρίσει στο Λιμενικό Σώμα ένα υπεσύγχρονο ναυαγοσωστικό σκάφος, το «Αντώνιος Γ. Παπαδάκης», το οποίο εντάχθηκε στη δύναμη των σκαφών του λιμενικού Σώματος και χρησιμοποιείται σε αποστολές έρευνας και διάσωσης.

Ο κ. Γιαννόπουλος με την ευκαιρία αυτή διαβεβαίωσε τους φορείς του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας ότι η Κυβέρνηση είναι στο πλευρό της 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τους δωρητές ευχαρίστησε και ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος 'Αντιναύαρχος Χρ. Ντούνης και ευχήθηκε το παράδειγμα των 'Αδελφών Παπαδάκη να βρει και άλλους

μιμητές.

Το νέο σύστημα παρέχει δυνατότητες απ' ευθείας τηλεφωνικής, τηλετυπικής και πανομοιωτικής (FAX) σύνδεσης του Θαλάμου 'Επιχειρήσεων του Υπουργείου με τα εμπορικά πλοία που πλέουν όχι μόνο στις ελληνικές θάλασσες, αλλά και σε οποιοδήποτε σημείο της 'Υδρογείου με χρήση της διαστημικής και επίγειας υποδομής του δορυφορικού οργανισμού «INMARSAT», μέλος του οποίου είναι και η χώρα μας.

Με την εγκατάσταση του ανωτέρου συστήματος τελειοποιείται η ύφισταμένη σύγχρονη τηλεπικοινωνιακή υποδομή του Υπουργείου Ναυτιλίας, ενώ ο Θαλάμος 'Επιχειρήσεων καθίσταται ένα από τα σημαντικότερα, από τηλεπικοινωνιακής πλευράς, κέντρα συντονισμού της θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης στην 'Υδρογείο, προσφέροντας υψηλότερου βαθμού υπηρεσίες σε θέματα ασφαλείας των εμπορικών πλοίων και των ναυτικών μας.

Ο αριθμός κλήσης του επίγειου δορυφορικού σταθμού είναι 1133207 RCGG και τα πλοία που είναι εφοδιασμένα με αντίστοιχες συσκευές, μπορούν να καλούν όλο το εικοσιτετράωρο το Υπουργείο Ναυτιλίας σε περίπτωση κινδύνου και για θέματα ασφάλειας.

Το νέο δορυφορικό σύστημα θα αρχίσει να λειτουργεί εντός των προσεχών ημερών, αφού προηγουμένως χορηγηθεί η απαιτούμενη άδεια προσπέλασης στο δορυφορικό τμήμα του INMARSAT.

Η άδεια αυτή θα δοθεί μόλις τελειώσουν οι έκτελούμενες δοκιμές.

Αξίζει να αναφερθεί ότι σήμερα διαθέτουν συσκευές δορυφορικής επικοινωνίας 200 ελληνικά πλοία, από τα 7.000 περίπου, πλοία που υπάρχουν σε όλο τον κόσμο.

Στην τελετή των εγκαινίων και της επίδοσης των μεταλλίων παραβρέθηκαν εκπρόσωποι των εφοπλιστών και ναυτεργατικών οργανώσεων, του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος και άνωτερα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

Μνημόσυνο στο Λονδίνο για τον Μανώλη Κουλουκουντή

Η 'Ελληνική 'Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, τέλεσε στις 13 Νοεμβρίου, στο Καθεδρικό Ναό της 'Αγίας Σοφίας, 'Αρχιερατικό Μνημόσυνο για τον αείμνηστο Μανώλη Κουλουκουντή.

Τόν αξέχαστο μεγάλο φίλο αποχαιρέτισαν με σύντομες ομιλίες οι γνωστοί φίλοι του 'Ελληνικού Σίτυ κ.κ. Φρ. Λέντγουϊθ και Λ. Κόλμπουρν και πλήθος από 'Ελληνες εφοπλιστές που παροικούν στη Βρεταννική πρωτεύουσα.

Βράβευση σπουδαστών από το 'Επιμελητήριο

Το Ναυτικό 'Επιμελητήριο, σε τελετή που οργάνωσε στα γραφεία του στις 7 Νοεμβρίου βράβευσε δύο τελειόφοιτους φοιτητές της 'Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς, που άριστευσαν στα μαθήματα της Ναυτιλιακής Οικονομίας — Πολιτικής και του Ναυτικού Δικαίου.

Ο πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. κ. Γεώργ. Λανράς απονέμοντας τα βραβεία στους τιμώμενους που φέτος ήταν οι 'Αλ. 'Αχ. Πατούνης και 'Αλκμήνη Γ. Χοχλιδάκη τόνισε μεταξύ των άλλων ότι το πλοίο και η ναυτιλιακή επιχείρηση με την δραστηριοποίησή τους στον διεθνή χώρο έχουν περισσότερο από κάθε άλλο επιχειρησιακό τομέα ανάγκη να χρησιμοποιήσουν νέες τεχνικές για να μπορούν να επιβιώσουν στον διεθνή ανταγωνισμό.

Πρόστιμα

Πρόστιμα, συνολικού ύψους 42.786.250 δρχ. επέβαλαν τον περασμένο Σεπτέμβριο οι λιμενικές αρχές της χώρας για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τα πρόστιμα αυτά 17.992.000 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 9.874.250 δρχ. για μεταφορά από πλοία υπεράριθμων επιβατών, 7.980.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 4.232.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 1.906.000 δρχ. για παράβαση των διατάξεων περί ναυλώσεως θαλαμηγών και 892.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας.



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

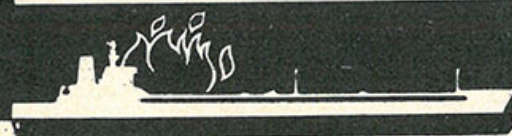
• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ	Μαλντίβων	2.969	1966	Βυθίσθηκε στον Ίνδικό Ωκεανό στις 7/11. Το πλοίο είχε υποστεί επίθεση από Ίνδικά πολεμικά σκάφη κατά τη διάρκεια πραξικοπήματος στα νησιά Μαλντίβες.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	Έλληνική	37.456	1977	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 13/10 και κατέπλευσε στο Καοσιούγκ για έπισκευές.
ΓΡΑΝΑΔΑ	Κυπριακή	10.713	1973	Κατά το ταξίδι Νάρβικ για Καέν υπέστη ζημίες λόγω κακοκαιρίας 15/10. Αναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές στην Καέν.
ΕΦΦΗ Ν.	Κυπριακή	14.668	1974	Κατά το ταξίδι Βιζακαπινάμ για Βραζιλία υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής στις 27/10 και ζήτησε την συνδρομή ρυμουλκών, άνοικτά του Κέιπταουν.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	Έλληνική	24.253	1986	Ανέφερε βλάβη σε γερανό, στο Βανκούβερ, στις 9/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	Κυπριακή	16.815	1971	Προσέκρουσε σε αποβάθρα στο Ρίο Χάινα, στις 21/10 και υπέστη έλασματοургικές ζημίες.
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	Έλληνική	10.104	1972	Αγκυροβολημένο στο Χάγκεσουντ, προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στις 28/10.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΜΕΝΤ ΧΟΡΝ	Λιβεριανή	60.655	1977	Επιθεωρήθηκε στη Χάβρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 4/11.
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	Λιβεριανή	44.107	1978	Σάλλομ Βόε για Κομέ υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά στις 10/11 και βυθίσθηκε σε θέση 52. 24 Β, 36.00 Δ. Το πλήρωμα άγνοείται.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ	Λιβεριανή	128.561	1973	Υπέστη ζημίες λόγω κακοκαιρίας και κατέπλευσε στο Κότζε Αϊλαντ στις 9/11 για επιθεώρηση.
ΣΑΧΑΡΑ	Λιβεριανή	164.758	1974	Κατά το ταξίδι Ρας Τανούρα για Λούπ Τέρμιναλ ανέφερε διαρροή πετρελαίου και κατέπλευσε στο Ντουμπάι στις 4/11.
ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	Κυπριακή	109.197	1971	Υπέστη βλάβη στον μηχανισμό της έλικας στις 8/10 και κατέπλευσε στο Ντουμπάι για έπισκευές.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ:				
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	Έλληνική	8.243	1973	Κατά το ταξίδι Ήράκλειο για Πειραιά, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στις 3/11 και έμεινε άκυβερνητο άνοικτά του Σουνίου.
ΚΥΘΝΟΣ	Έλληνική	2.001	1972	Συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας στις 26/10, με το όχηματαγωγό «Αλέκος», στη Ραφήνα.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΑΡΚΑΔΙΑ	Έλληνική	4.099	1948	Υπέστη πυρκαϊά στις 2/11 κατά την διάρκεια έπισκευών στο Πέραμα.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

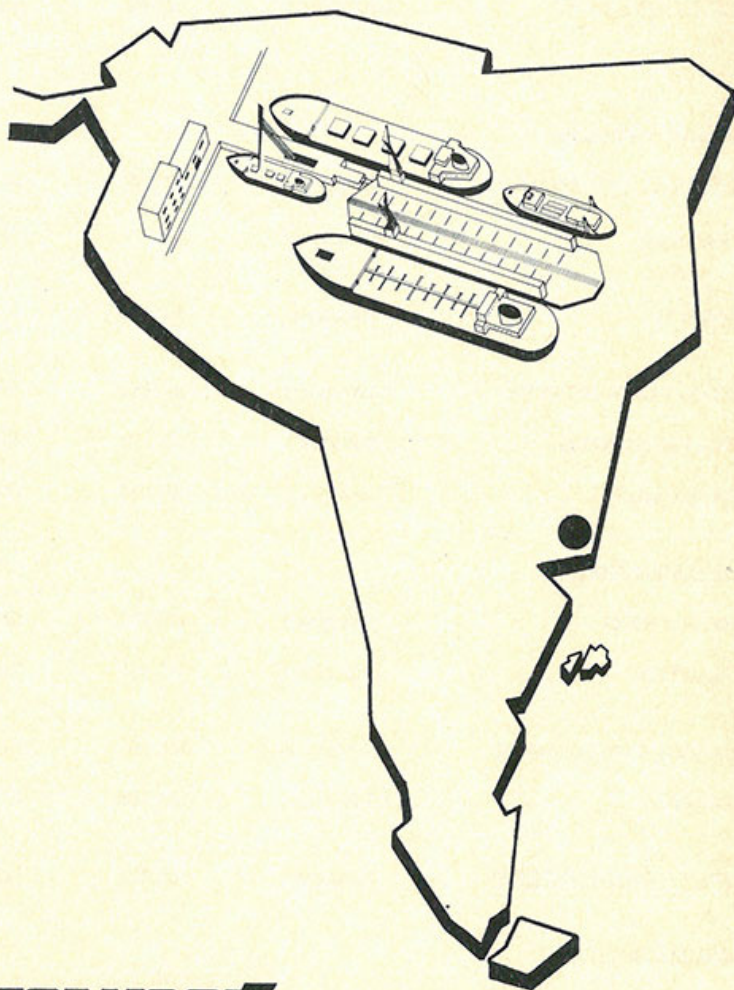
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY
TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-600020

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.
Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η διεθνής ναυλαγορά ξηρού φορτίου ακολουθεί μία σαφώς ανοδική πορεία κατά τη διάρκεια του πρώτου δεκαπενθημέρου του Νοεμβρίου. Στο βαθμό που αυτό είναι χαρακτηριστικό, ο δείκτης BIFFEX κέρδισε περί τις 50 μονάδες μέσα στις δέκα πρώτες ημέρες του μηνός!

Στό Κόντινεντ, η ζήτηση παρέμενε ζωηρή, συνεχώς εξελισσόμενη και θά έλεγε κανείς ότι οι πλοιοκτήτες υπαγορεύουν πλέον το ναύλο!

Ισχυρή ήταν η ζήτηση για πλοία από τις Μ. Λίμνες και τον Άγιο Λαυρέντιο προς Εύρωπη. Έλειψαν τα πολύ μεγάλα μπάλκ κάρριερς λόγω της απασχολήσεώς τους σε μεταφορές γαιανθράκων και μεταλλευμάτων. Η στροφή των μικτών πλοίων προς το πετρέλαιο ασφαλώς έπαιξε σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των εξελίξεων.

Η προοπτική από την έκ νέου είσοδο των Σοβιετικών στην αγορά, ιδίως μετά την αγορά ποσότητας 4.300.000 τόννων καλαμποκιού από ΗΠΑ, έδινε νέες ελπίδες περαιτέρω άνοδου των επιπέδων των ναύλων. Στόν Άτλαντικό, η έλλειψη τοννάξ έφθανε μέχρι και το handy size, για το οποίο ο ναύλος ακολουθούσε την άνοδου.

Ο κλασικός ναύλος πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ίαπωνία ήγγιζε τα δολ. 24, ενώ δολ. 14,50 πληρώνονταν για 54.000 τόννους από Βορ. Ειρηνικό για Ταϊβάν.

Εν τώ μεταξύ, ακόμη ζωηρότερες συνθηκές ζητήσεως αναμένονταν εϋθύς ως σταθεροποιηθεί η κατάσταση, μετά τις Αμερικανικές εκλογές.

Απειλή καθόδου σε άπεργία των Καναδών πιλότων της διώρυγας του Άγίου Λαυρεντίου ελάχιστα επιδρούσε στην αγορά.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Κάτω από τις ήδη περιγραφείσες συνθηκές, ζωηρή και ανοδική υπήρξε η κίνηση στον τομέα των χρονοναυλώσεων.

Στόν Άτλαντικό Όκεανό, στά δολ. 13.000 έφθανε το ημερήσιο μίσθωμα για πάναμαξ, ενώ, μετά από κάποιους δισταγμούς, τά δολ. 12.500 έφθαναν να πληρώνονται στην Άπω Ανατολή. Τοῦτο σαφώς όφείλεται στο Ίαπωνικό ενδιαφέρον για μεταφορά του Αυστραλιανού γαιάνθρακα.

Εν τούτοις, τά μικρότερα μεγέθη δέν φαίνονται να βρίσκονται σε μεγάλη ζήτηση στην Ανατολή. Δέν συνέβαινε όμως τό ίδιο

και στά δυτικά όπου:

— Οι 17.000 τόν. d.w. για ταξίδι από Κόντινεντ για Έρυθρά κλείνονταν στά δολ. 7.500.

— Πλοίο τύπου «Friendship» (22.000 τόν. d.w.) έπιασε δολ. 9.500 για Ίνδια.

— Οι 26.000 τόν. d.w. από Βραζιλία για Κόντινεντ κλείνονταν περί στά δολ. 8.000 πλέον δολ. 80-90.000.

— Οι 28.500 τόν. d.w. από Μ. Λίμνες για Ίαπωνία στά δολ. 10.500.

Και — ή μεγάλη, ίσως, ναύλωση της περφόδου:

— 145.000 τόν. d.w. από Κόντινεντ, μέσω Βόρειας ή Νότιας Αμερικής και μέσω Ν. Αφρικής, για Ίαπωνία, δολ. 24.000 ημερησίως (!)

Όλα δείχνουν ότι οδηγούμεθα σε ακόμη υψηλότερα επίπεδα με πιθανή (πρόσκαιρη) άνακοπή κατά τη διάρκεια των Έορτών των Χριστουγέννων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι χαμηλές τιμές του προϊόντος, ή εξακολούθηση της πολιτικής σχηματισμού αποθεμάτων και τό ναυλωτικό ενδιαφέρον πολλών χωρών - παραγωγών (Σαουδαραβία, Ίράν) κράτησαν την αγορά σε σχετικά ύψηλά επίπεδα ζητήσεως και ναύλων. Άξιοσημείωτο τυγχάνει ότι — παρά τη σχετική δραστηριότητα — ο ρυθμός των χρονοναυλώσεων δέν υπήρξε ταχύς, οι ναυλώσεις ταξιδίου όμως συνέτειναν στην ανάπτυξη αϊσιόδοξου κλί-

ματος.

Στόν Περσικό Κόλπο, πλήθος οι ναυλώσεις U/VLCC προς όλους τούς προορισμούς σε ύψηλούς ναύλους που κυμαίνονταν από WS 48 (δυτικές όψιόν), μέχρι και WS 60 για Ανατολή και WS 58-60 για Έρυθρά. Σημειώ- τέα ή μεγάλη δραστηριότητα της Σαουδικής Άραβίας, του Ίράν (με αριθμό ανανεώσεων παλαιότερων μισθώσεων για άποθήκευση ή και επέκταση σε κανονική μεταφορά) και με- ρικών μεγάλων εταιριών με προεξάρχουσα την ΕΧΧΟΝ που εϋθύνεται για περισσότε- ρες των δέκα πράξεων.

Ίκανοποιητική ή ζήτηση στη Μεσόγειο με ένδεικτικούς ναύλους WS 170 για 30.000 τόννους, WS 80 για 80.000 και WS120 για 50.000 τόννους, όλα για ένδομεσογειακή με- ταφορά.

Σταθερή ή ζήτηση και στη Δυτική Αφρική με τούς 120.000 τόννους (standard μέγεθος) στά WS 65-70, αναλόγως προορισμού. Κά- ποιο πρίμ για άμεσες φορτώσεις ήταν ό κα- νόνας.

Χωρίς ιδιαίτερη έξαρση ή Βόρεια Θάλασα, με τούς 80.000 τόννους για τοπική μετα- φορά στά WS 70 περίπου, ενώ «λογική» χα- ρακτηριζόταν ή κίνηση στην Καραϊβική.

Σχετική «ήσυχία» στά καθαρά φορτία με άπόκτηση κάποιας ζωηρότητας άργότερα. Στην Καραϊβική, στά WS 125 περίπου οι 40.000 τόννοι για ΗΠΑ, ενώ WS 150 για 30.000 τόννους από Περσικό για Ίαπωνία ή- ταν ή πλέον πρόσφατη τιμή ναύλου.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: Σαίντ Λόρενς 30.000 τόν. γεννήματα Κίνα, δολ. 31,25 φίο, 4.000/3.000 φορτο- εκφόρτωση, Νοεμβρίου 7-17.

ΙΣΤΡΙΑ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τόν. περίπου γεννήματα Ίαπωνία, δολ. 13 φίο, 11 ήμέρες, τέλη Νοεμβρίου.

ΑΠΕΞ: Μερ. Λίμνες με συμπλήρωση Σαίντ Λό- ρενς 18.000 έως 25.000 τόν. σιτηρά Άλγερία, δολ. 27,50 φίο, 5 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΑΡ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. με φωσφάτα Δυτική άκτή Ίνδιας, δολ. 39 φίο, 8.000/1.000 φορτοεκφόρτωση, τέλη Όκτωβρίου.

ΦΡΗΝΤΟΜ Κ.: Άμερ. Κόλπο 52.000 τόν. Ίαπω- νία, δολ. 22,50 φίο, 11 ήμέρες, τέλη Νοεμβρίου.

ΣΚΙΠΠΕΡ Μ.: Λός Άντζελες 31.600 τόν. σκράπ Ίαπωνία, δολ. 15,85 φίο, 4.500/4.500 τόν. φορτοεκ- φόρτωση, Νοεμβρίου 4-11.

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ: Μεγ. Λίμνες με συμπλήρωση Σαίντ Λόρενς έως 25.000 τόν. σιτηρά, δολ. 27,50 και 20,50 φίο αντίστοιχα, 5 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρ- τωση, Νοεμβρίου 20-28.

ΑΊΛΣΑ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. περίπου σιτη- ρά Βενεζουέλα, δολ. 565.000 κατ' άποκοπή φίο, 40 ήμέρες, Νοεμβρίου 9-12.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ.: Άμερ. Κόλπο 28.000 τόν. φωσφά- τα Δυτική άκτή Ίνδιας, δολ. 39 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 7-15.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ: Σαίντ Λόρενς 18.000 τόν. γεννή- ματα Βενεζουέλα, δολ. 18 φίο, 6 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 5-15.

ΓΚΑΛΦΟΥΊΝΤ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεν- νήματα Μαρόκο, δολ. 13 φίο, 5.000/5.000 τόν. φορ-



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 - Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:

The Marine

22 Gardiner Street

Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

τοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 8-15.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.: Άμερ. Κόλπο 87.000 τον. περίπου σιτηρά Όλλανδία, δολ. 13,25 φίο, 13 ημέρες, Νοεμβρίου 20-30.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Άμερ. Κόλπο 32.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 39 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 14-20.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 22,75 φίο, 11 ημέρες, τέλη Νοεμβρίου.

ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤΣ: Άμερ. Κόλπο 13.700 τον. περίπου ρύζι σε σάκκους Άκαμπα, δολ. 42,50 φίο, 750/750 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΑΝΔΡΙΑ: Άμερ. Κόλπο 18.000 τον. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 17, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 4-10.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 22,75 φίο, οψιόν ενδιάμεσα λιμάνια δολ. 23,25 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 23-30.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 14,50, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 23-30.

ΑΚΡΟΝ: Μισοισιπιπί 83.500 τον. σιτηρά Όλλανδία, δολ. 1.100.000 κατ' άποκοπή, δύο συνεχή ταξίδια, 13 ημέρες, τέλη Νοεμβρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΑΡΓΚΩ: Σπλίτ 14.350 τον. σιτηρά χύδην Άσάμπ/Μασάουα, δολ. 28 με ένα λιμάνι εκφόρτωσης ή δολ. 29,75 για δύο, Νοεμβρίου 7.

ΦΟΡΤΙΟΥΝΕΙΤ: Ντακάρ 17.500 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 38, φόρτωση κλίμακα/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 7-15.

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Πολωνία 22.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 40 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 10-15.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Νουαντχμπού 100.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Πόρτ Τάλμποτ, δολ. 5,80, 7 ημέρες, Νοεμβρίου 18-24.

ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ.: Κπέμπε 14.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 36 φίο, φόρτωση

κλίμακα/1.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 4-14.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Ρίτσαρντς Μπαίη 100.000 τον. γαιάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 8, φόρτωση κλίμακα/25.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 25 - Δεκεμβρίου 5.

ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ: Ρίτσαρντς Μπαίη 50.000 τον. γαιάνθρακες Νότιο Ισπανία, δολ. 9,75, φόρτωση κλίμακα/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου.
ΦΟΙΝΙΞ: Νιού Σάουθ Γουέιλς 120.000 τον. γαιάνθρακες Άμβέρσα/Ρόττερνταμ/Άμστερνταμ, δολ. 10,55, 35.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Νοεμβρίου.

ΛΙΛΥ: Μπαγκκόκ και Κό Σιχάνγκ 13.500 τον. ρύζι σε σάκκους Άνατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 29 φίο, 1.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-7.

ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ: Άκαμπα 12.500 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 21,50 φίο, φόρτωση κλίμακα/1.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 7-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.425 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού με επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.785 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σκώ Νοέμβριο, ταξίδι μέσω Δυτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.900 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.077 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ιαπωνία άμεση ταξίδια 2-4 μηνών, δολ. 11.00 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Ν.: 41.035 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Γαλλίας με επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 10.650 την ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: 41.800 τον. d.w. του 1986, παράδοση Λόγκ Μπίτς Νοεμβρίου 15-20, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: 41.140 τον. d.w. του 1985, παράδοση Βανκούβερ Νοέμβριο, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 8.495 την ημέρα, πλέον δολ. 145.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΛΑΝΕΤ: 15.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σιγκαπούρη Νοεμβρίου 21-22, επαναπαράδοση Κολομβία, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΒΙΝΣΕΝΣΙΑ: 22.329 τον. d.w. του 1974, παράδοση Χόγκ Κόγκ Νοεμβρίου 3-8, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΤΖΩΡΤΖ Δ.: 20.949 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ, Οκτωβρίου 31, ταξίδι μέσω Δυτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Μπορντώ/Άμβέρσα, δολ. 5.300 την ημέρα.

ΚΙΤΣΑ: 43.112 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 10.900 την ημέρα.

ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: 26.432 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο Αφρική Νοεμβρίου 10-17, επαναπαράδοση Πάσσαρο, δολ. 7.300 την ημέρα.

ΠΑΡΑΚΟΠΗ: 27.461 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία Νοεμβρίου 4-14, επαναπαράδοση Άμστερνταμ/Πάσσαρο, δολ. 8.475 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ: 27.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βόρειο Ειρηνικό τέλος Οκτωβρίου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Κολόμπο, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΟΡΑΝΤΟ: 71.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ άρχες Νοεμβρίου, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 11.900 την ημέρα.

ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 29.022 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νότιο Αφρική τέλη Νοεμβρίου, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 7.600 την ημέρα.

Α' ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ: 28.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νότιο Αφρική Νοεμβρίου 22-28, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΑΝΕΜΩΝΗ: 17.179 τον. d.w. του 1979, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Σαίντ Λόρενς με επαναπαράδοση Δυτ. Αφρική, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ: 53.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρεκαλάδα έως Νοεμβρίου 20, επαναπαράδοση Πάσσαρο, δολ. 10.500 την ημέρα πλέον δολ. 250.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'ΤΕΡ: 41.734 τον. d.w. του 1987, παράδοση Νότιο Αφρική τέλη Νοεμβρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"®

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.



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: { 270846 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

Οι αγοραπωλησίες

Ίαπωνία έως Νοεμβρίου 17, κυκλικό ταξίδι Μεξικού με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΝΕΦΕΛΗ: 71.927 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ωγκισις τέλη Νοεμβρίου, ταξίδια 4-6 μηνών, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ίαπωνία Νοεμβρίου 15-25, κυκλικό ταξίδι Ρόμπερτς Μπάνκ, δολ. 11.660 την ημέρα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. d.w. του 1985, παράδοση Άμβερσα / Άμβούργο Νοεμβρίου 20-25, ταξίδια 4-6 μηνών με επαναπαράδοση Άτλαντικό, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ: 144.348 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ Δεκεμβρίου 5-15, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 23.750 την ημέρα.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: 64.497 τον. d.w. του 1974, παράδοση Τακόμα Νοεμβρίου 22-29, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ταϊβάν/ Ίαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΛΤΕΝΜΠΕΛΣ: 16.632 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βραζιλία μέσα Νοεμβρίου, ταξίδι με επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΕΠΙΜΕΛΙΑ: 15.177 τον. d.w. του 1970, παράδοση διερχόμενο Σιγκαπούρη Νοεμβρίου 5-10, ταξίδι μέσω Μάλαγκα με επαναπαράδοση Κολόμπο, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΠΗΤΕΡ Λ.: 63.880 τον. d.w. του 1983, παράδοση Δουνκέρκη τέλη Οκτωβρίου ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο δολ. 13.000 την ημέρα.

ΛΙΑ: 69.447 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ίντσον άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Σαουδική Αραβία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΝΤΟΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: 29.212 τον. d.w. του 1979, παράδοση Νότιο Αφρική Νοεμβρίου 15-25, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.800 την ημέρα.

ΦΕΥΡΟΥΣ II: 36.640 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βανκούβερ Νοεμβρίου 15-20, επαναπαράδοση Αυστραλία, δολ. 6.400 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ: 39.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση Νότιο Κορέα άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.548 τον. d.w. του 1970, παράδοση Κόντινεντ Νοεμβρίου 1-10, κυκλικό ταξίδι Ρίβερ Πλέϊτ με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΤΥ: 41.798 τον. d.w. του 1986, παράδοση στόν πιλότο Μαρόκο, Νοεμβρίου 10-23, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ίαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ: 118.455 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι 2 ετών, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΑΝΙΤΟ: 62.077 τον. d.w. του 1980, παράδοση Άπω Ανατολή Νοεμβρίου 1-13, ταξίδια 2 ετών, δολ. 10.000 τις πρώτες 60 ημέρες, δολ. 11.500 την ημέρα για την υπόλοιπη περίοδο.

ΛΙΚΑ: 122.547 τον. d.w. του 1976, παράδοση Άπω Ανατολή συνέχεια προηγούμενης ναυλώσεως για περίοδο 1 έτους, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 265.000 τον. Δύση WS 47, όψιν HB/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 48,5, Νοεμβρίου 25.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Άνατολ. άκτη Μεξικού 60.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 117,5, Νοεμβρίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Νίκυ Μπαϊ 78.000 τον. Κόρπους Κρίστι, WS 75, Νοεμβρίου 14.

ΚΑΤΙΝΑ: Λιβύη 45.000 τον. μέρος φορτίου Κόντινεντ, WS 130, Νοέμβριο.

ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II: Ταρτούς 46.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 130, Νοεμβρίου 8.

ΚΑΣΤΩΡ: Σιγκαπούρη 30.000 τον. καθαρά Ίνδια, WS 155, Νοεμβρίου 8.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 135, Νοεμβρίου 16.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο WS 135, Νοεμβρίου 18.

Άπό την έν γένει ανάλυση της αγοράς των ημερών μας άβίαστα, νομίζουμε, προκύπτει ότι ο ναυτιλιακός κόσμος ένεργεί με κάποια περίσκεψη σε σχέση τουλάχιστον με ό,τι συνέβαινε στο παρελθόν. Ός εκ τούτου, η αντίφαση που δημιουργείται από την υπερβολικά μεγάλη άνοδο των αξιών σε σχέση με τζά τρέχοντα επίπεδα ναύλων ή και την άβεβαιότητα περί τις μεσο/μακροπρόθεσμες προοπτικές της παγκόσμιας ναυλαγοράς πρέπει να κριθεί σά φαινομενική. Τό βαθύτερο νόημα των τεκταινομένων στο χώρο των αγοραπωλησιών πλοίων πρέπει νά αναζητηθεί στην (όχι άδικαιολόγητη) αίσθηση ότι η ναυπηγική βιομηχανία αλλάζει πρόσωπο και πρακτική, ότι βρίσκεται σε συρρίκνωση, ότι υπάρχει άπροθυμία των Κυβερνήσεων νά επιδοτούν τις ναυπηγήσεις και ότι οδηγούμεθα, τέλος, σε νέα εποχή όπου ό,τι υπάρχει θά είναι άπείρως φθηνότερο από ό,τι πρόκειται νά κατασκευασθεί.

Είναι καιρός νά αναρωτηθούμε μήπως οι Νορβηγοί κάτι ξέρουν...

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων, άς αναφέρουμε:

— T/T AMBOR (279.000 TDW/1974) δολ. 18.000.000 σε Νορβηγούς.

— M/T MEGA HAWK (138.350 TDW/1976) δολ. 16.250.000.

— M/T HELENE (89.900 TDW/1974) δολ. 10.800.000 σε Έλληνες.

— M/T KOHYOH MARU (66.000 TDW/1982) δολ. 17.500.000 σε Νορβηγούς.

Στά μικτά:

— M/V ELISABETH (119.000 TDW/1974) δολ. 11.400.000.

Ό αριθμός των αναφερομένων σε μάλκ

ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ 1: Σκίντα 25.000 τον. καθαρά διάφορες όψιν, WS 165, Νοέμβριο.

ΠΗ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, διάφορες όψιν, WS 135, Νοεμβρίου 13.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, διάφορες όψιν, WS 135, Νοεμβρίου 13.

ΣΤΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 235.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα, WS 57,5, Νοεμβρίου 22.

ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ: Ντουμάϊ 93.000 τον. Δυτική άκτη ΗΠΑ, WS 65, Νοεμβρίου 10.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 49.000 τον. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 104, Νοεμβρίου 19.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Μίλφορντ Χέβεν, WS 70, Νοεμβρίου 11.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. μέρος φορτίου Ίαπωνία, WS 52,5, Νοεμβρίου 23.

ΚΟΣΜΑΣ: Κολόμπο 18.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 145.000 κατ' άποκοπή, Νοεμβρίου 4.

ΕΛΕΝΗ: Μάρσα έλ Μπρέγκα 80.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 85, τέλη Οκτωβρίου.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Σιντί Κερίρ 78.000 τον. μέρος φορτίου Αύγουστα, WS 89 Νοεμβρίου 7.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Άρζού 75.000 τον. μέρος φορτίου Χάβρη, WS 87,5, Νοεμβρίου 8.

ΖΕΥΣ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. μέρος φορτίου Γιουγκοσλαβία, WS 90, Νοεμβρίου 16.

ΕΘΝΙΚ: Ράς Τανούρα 270.000 τον. Άϊν Σούκχνα, WS 56, Νοεμβρίου 11.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Δυτ. Άφρική 108.000 τον. Βραζιλία, WS 69, Νοεμβρίου 3.

ΝΟΤΟΣ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 62,5, Νοέμβριο.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ: ΗΒ 227.000 τον. ΗΠΑ, WS 47,5, Νοεμβρίου 5.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Ίσπα

κάρριερς πράξεων είναι άσφαλώς πολύ μεγαλύτερες. Έμείς θά αναφερθούμε σε λίγες χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

— M/V WEI FENA (27.100 TDW/1972) δολ. 4.000.000 σε Έλληνες.

— M/V VAN ENTERPRISE (24.700 TDW/1979) δολ. 8.400.000 σε Νορβηγούς άγοραστές.

— M/V AMELIA TOPIC (62.400 TDW/1972) δολ. 7.900.000 σε Έλληνες.

Άριθμός πράξεων άφορά σε ρυθμίσεις που επιδρούν επί της τιμής καί, ως τούτου, έλάχιστα είναι αντιπροσωπευτικές. Άς αναφέρουμε τις παρακάτω περιπτώσεις που συνδέονται με χρονοναύλωση:

— M/V FP CONVEYOR καί FP CARRIER (38.800 TDW/1975-76) δολ. 18.200.000 συνολικά με 3 χρόνια χρονοναύλωση.

— M/V LAKE MASHY (26.700 TDW/1986) δολ. 12.000.000 σε Ίάπωνες με πενταετή χρονοναύλωση.

— M/V OCEAN CRONY (27.100 TDW/1984) δολ. 9.000.000 με χρονοναύλωση 18 μηνών.

Δέν περιήλθε σε γνώση μας πώληση πλοίου γενικού φορτίου.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κύριο χαρακτηριστικό ή έλλειψη προσφοράς που ώθει τις τιμές πός τά άνω χωρίς τούτο νά αντικατοπτρίζει αξιόλογη δραστηριότητα. Βασικοί (πρόθυμοι) άγοραστές, ή Κίνα (δολ. 220 - 250 για μέγαρα πλοία) καί Μπαγκλαντές (δολ. 225 - 255). Ίνδια καί Πακιστάν χωρίς δραστηριότητα.

Μεγίστη (θεωρητική) τιμή δολ. 105 στην Ίσπανία.

νία, WS 60, Νοέμβριο.

ΣΗΦΑΛΚΟΝ: Βενεζουέλα 71.000 τον. μέρος φορτίου Λέϊκ Τοάργς WS 107, Νοεμβρίου 17.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Ντουμάϊ 125.000 τον. Άπω Ανατολή, WS 80, Νοέμβριο.

ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Σκίντα 55.000 τον. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 115, Νοεμβρίου 19.

ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική 54.000 τον. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο, WS 112,5, Νοεμβρίου 17.

ΛΑΒΕΡΧΟΡΝ: Όμάν 130.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 72,5, Νοεμβρίου 18.

ΣΗΜΑΤΖΙΚ: Νιγηρία 50.000 τον. μέρος φορτίου Πορτογαλία, WS 170, Νοεμβρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ: Πριόλο 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 160, Νοεμβρίου 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΠΑΞΣΑΝΤΟΡ: Ντουμάϊ 230.000 τον. Άνατολικές όψιν WS 60, Νοεμβρίου 15.

ΒΥΤΙΝΑ: Δυτ. Άφρική 118.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 62,5, όψιν ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 67,5, Νοεμβρίου 18.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Περσικό Κόλπο 90.000 τον. Τουρκία, δολ. 12,50 ανά τον. d.w.

ΣΗ ΕΜΠΡΕΣΣ: Μαύρη Θάλασσα 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 90, Νοεμβρίου 10.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Ράς Λανούφ 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 165, Νοεμβρίου 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Κόντινεντ 28.000 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 160, Νοέμβριο.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίντα 25.000 τον. νάφθας Μεσόγειο, WS 165, Νοεμβρίου 10.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λά Σκχρίρα 74.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 90, Νοεμβρίου 8.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 245.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 42,5, Νοέμβριο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: 62.657 τον. d.w. του 1982, ταξίδια 6-12 μηνών πός δολ. 12.000 την ημέρα.

TECHNOLOGY MANAGEMENT INC

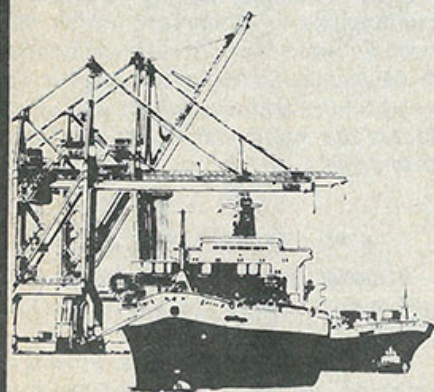
POPI YANNOPOULOS • JOHN STATHOPOULOS

- **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

NAFTIKA CHRONIKA



A COMMON POLICY

At the Europe and the Sea conference which was held in Hamburg, the EC delegate stated the grand principles of Community policy on sea transport are contained in the second phase of this policy which consists of the three following aims:

First, competitiveness. The fact that the greatest part of the high running costs of European ships is due to social burdens and expensive financing means that a concerted effort has to be made on a European scale to find a solution that will reduce running costs and avoid inter-communal competition. The main obstacle to such a solution is that financial support in this sector must not conflict with financial impartiality in other sectors, which is a basic principle of Community policy on transport.

Secondly, the formation of a European registry. The idea was launched two years ago. In order for it to be generally accepted it must comply with the requirements of the operators and assure a high degree of safety and proper working conditions on board. All in all, a European flag would staunch the continual defection from national registries.

The third aim is for a social opening in the Community, without which it is in danger of failing.

BETTER DAYS FOR THE SHIPPING INDUSTRY

The 5th International Meeting organised by the Piraeus Maritime Club and the International Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School in London was held on the 3rd and 4th November in Piraeus with a record attendance of 140 shipowners, shipping executives and bankers.

The meeting was addressed by the President of the Piraeus Maritime Club, Mr. Markos Skoufalos and by the chairman of the seminar, Mr. Basil Papachristides after which the seminar was formally opened by the Minister of Mercantile Marine Mr. Evangelos Yannopoulos. The meeting was also addressed by the British ambassador Sir Jeremy Thomas and by Professor Costas Grammenos.

On the first day, the subject discussed was the state of world dry cargo shipping and the gist of the views expressed can be summarised as follows:

The improvement in the market for dry cargo tankers in the last two years was caused by the drop in oil prices, the increase in world steel production and the sizable demand for grain from the Soviet Union and China. The improvement was also made possible by the reduction in the world tanker fleet either through scrapping or the limitation of newbuildings.

Although the demand for dry cargo carriers is expected to continue, it may be influenced by reduced sales of grain and an economic downturn during the next 24 months. Nevertheless, no increase in oil prices is expected before the beginning of the 90s as a result of which the demand for tankers is expected to mark a slow but steady rise between now and that time.

For the demand to continue, however, shipowners must refrain from placing new orders and must accept the fact that a surplus exists, particularly in the field of VLCCs and ULCCs.

An important factor in the development of the world's merchant fleet during the coming years will be the investment activity of the oil companies. If these companies can depend on independent tanker owners for their requirements, there is hope that the world's tanker fleet will develop normally.

The speakers during the first day of the seminar were Mr. Andrew Carpenter, Managing Director of Drewry Shipping Consultants Ltd. Mr. Westy Hoegh, Chairman of Leif Hoegh, Dr. Jack Devaney, Chairman of Majestic Shipping and Mr. Stelios Hadjioannou of Troodos Shipping.

The panelists were Professor Costas Grammenos, and Mr. Richard B. Teiman, senior partner of Cole and Dietz of

New York.

On the second day, the subject of capital requirements in coming years was discussed and the adaptation of shipowners to new conditions in the finance markets and the new attitude towards shipping loans.

The conclusions arrived at were the following:

Although the world's dry cargo fleet is relatively young in age, the replacement of the world's ageing tanker fleet is expected to begin during the decade of the 90s and will be of such extent that it is bound to exert pressure on independent owners.

Taking into account the recent losses sustained by lenders to shipping, it is expected that in future, loans will be extended in lower amounts and on stricter terms than hitherto.

It is therefore probable that shipping need to seek financing from non-banking sources.

In order for shipping companies to be able to secure financing from other sources, they must readjust their management patterns and general outlook so that the shipping industry can adapt itself to the requirements and expectations of prospective investors.

The speakers were Professor Costas Grammenos, Mr. Boris Nachamkin, managing director of the Bankers Trust Company of London, Mr. Gerald Cook, partner in Baker and McKenzie, London, Dr. Y. Kingberg, managing director of the Special Investments Division of Chase Manhattan Bank of New York and Dr. J. Fergus Dymock, director of Medium Term Finance and Shipping at Hambros Bank Ltd. in London.

The panelists were Mr. Richard B. Teiman, Mr. Nicolas Tsakos of Tsakos Shipping and Trading and Mr. Roger Parsons, managing director of Rea Brothers.

THE COST OF NEWBUILDINGS

The recent study by the American Shipbuilding Council answers the question as to why the shipbuilding industry in western countries continues to decline. It contains a table comparing the cost of work per hour in shipbuilding in various countries.

In West Germany it is \$ 19.30, in Norway \$ 18.50, in Denmark, Netherlands, Sweden, Belgium and Finland it is about \$ 15.00. In France and Italy about \$ 14, in the U.K. and Spain about \$ 9 and in Greece about \$ 5. In the USA it is \$ 14.20 and in Japan \$ 13. Among the low-cost countries, Hong Kong's rate is \$ 2.50, South Korea's \$2.90, Singapore's \$

3.10 and Taiwan's \$ 3.50.

In the last five years per hour working costs rose by 50-90% in European countries and in Japan, they doubled. In the low-cost countries, the increase was from 2 to 20%.

The study concludes that the increase in per hour work costs in Europe is offset by government support programmes since European yards still get orders and the prices they offer cannot be explained by superior productivity alone.

The study, however, does not explain why, in spite of the relatively low cost of building in Greece and the U.K. their yards are not flooded with orders, or why France, which is cheaper than Denmark, Finland and Italy, is receiving fewer orders than those countries.

INSURANCE COVER IN THE GULF

The Hellenic Association decided to remove their direction under the rules for vessels proceeding to or remaining at the Northern port of the Gulf, which includes the ports of Bandar Bushire, Kharg Island, Bandar Khomeini and the Shatt el Arab river.

The removal of the direction does not affect the rest of the Persian Gulf north of 24 degrees North. This area since 1979 has been covered by the Association at premiums to be agreed.

HISTORY OF THE LINER CONFERENCES

The opening of the Suez Canal upset the balance which existed among regular steamship lines at the time. The shortening of the voyage between Europe and the Far East brought about a surplus of tonnage which played havoc with freight rates. In order to restore the balance, the liner companies decided to get together to avoid cutthroat competition. They agreed to apply a common freight rate without any favours or concessions to shippers. Thus, in 1875, the first liner conference was born to serve

sea transport requirements between U.K. and Calcutta.

Naturally, the important shippers of the time reacted vigorously to this form of cooperation and turned to outsiders, forcing the conferences to complement their agreement, in 1877, with contracts of 'faithfulness'. This system worked satisfactorily up to World War I with the exception of continuous inroads by outsiders with offers of reduced rates. Thus, the traditionally maritime countries formed liner conferences, usually under the guise of colonial monopolies, while the outsiders were tolerated as a safety valve.

After World War II, international bodies became conscious of the problems created by the adverse payments balances of developing countries. The 'experts' who were advising these countries suggested to them that a means of saving their foreign exchange expenditures would be to acquire their own fleets and not have to pay others to handle their foreign trade. So these countries decided to acquire their own fleets and join the Conferences. This, however, was not at all easy. And when they were excluded from the Conferences because of the lack of any kind of infrastructure, they decided to impose a unilateral restriction on cargo transport and thus the Code of Conduct was born. It was nothing more than an instrument which would allow these newly-constituted fleets to join the Conferences at last.

THE CODE OF CONDUCT

Up to October 18th, there was a meeting in Geneva to review the international convention concerning the Code of Conduct of the liner conferences. It was held in accordance with article 52 of the Convention which provides for such a review five years after the Convention came into effect which it did on November 6, 1983. It was adopted by 71 countries representing more than 50% of world tonnage.

The Code of Conduct provides an ac-

ceptable operating framework for the international maritime cartels better known as the liner conferences. The Code is also a basic instrument for implementing the aims of the shipping policies of developing countries. Its adoption has proved to be a response to the insistent demand the undeveloped countries have been making at UNCTAD conferences — a demand which has been linked to the unilateral and arbitrary decisions which the conferences have accepted and which have deeply affected the economies of the countries they serve.

A POLISH OPEN REGISTER

It looks like Poland will be the first communist country to set up an open registry.

According to media news, Poland is ready to introduce a second register, that it is believed will be particularly attractive to West European owners. West Germany owners have already shown interest and discussed the establishment of Joint Ventures, with Poles, with the transfer of a large number of ships to the new registry.

PANAMA CANAL

The Panama Canal Commission has made it known that there will not be an increase in Canal tolls before fiscal year 1990, which starts on October 1st 1989. It is expected that the increase will then be around 10%.

The Panama Canal Commission is still engaged in a study of the possible widening of the Gaillard Cut. Before any decision is made the PCC Board of Directors will review a new traffic projection study and seek the views of the maritime industry.

MANUEL E. KULUKUNDIS

A Memorial Service was held on Sunday November 13th, at the Greek Cathedral of St. Sophia, in London at 12 noon.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

Tributes were made to the personality of the deceased by Messrs. Frank Ledwith, L. Colburn and John A. Hadjipateras.

TURBO - TECHNIK COLLABORATES WITH ASRYMAR

Turbo Technik Reparatur of Germany, one of the world's leading supplier of highly qualified service engineers and work teams for on board repairs, have appointed ASRYMAR to represent them in the U.K. marine market with immediate effect.

The appointment marks a further step for ASRYMAR in the field of marketing advanced marine equipment and services. ASRYMAR's marketing team are pleased to have been appointed to represent a world leader in a market which has seen good growth in recent years as shipowners have opted for increasing repair work on board aimed at maximising vessels utilisation and achieving repair economies.

Turbo Technik offer a full range of repairs to hull and engines based on their repair yard in Wilhelmshaven and branch in Hamburg but are equally known for supplying teams of technicians with a demonstrated capability of carrying out new installations, retrofits, modifications and general repairs to ships.

COMMUNITY NEWS

— A European Parliament delegation consisting of two MPs from West Germany and one each from Italy and Netherlands and headed by the president of the transport committee, Mr. G. Anastasopoulos, met in Sweden with a government delegation and discussed transport and transit problems. The Swedish side insisted on the unilateral ban on heavy loads of more than 28 tons, even at night. The Eurodeputies said the ban was an obstacle to the short and medium-term solution of transit problems and, pending a fair and satisfactory solution

HELMEPA, IMO AND INTERTANKO TO HOLD INTERNATIONAL WORKSHOP ON POLLUTION

An international workshop titled: Implementation of Annex I to MARPOL 73/78: Practical Problems and Solutions, will be held in Piraeus on Monday and Tuesday, November 28 & 29, 1988, at Eletson Corporation's Auditorium.

The workshop is being organized by the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA), in cooperation with the International Maritime Organization (IMO), and the International Association of Independent Tankers Owners (INTERTANKO).

HELMEPA has been keenly involved in the implementation of Annex I, concerning the pollution of oil from ships, before it came into force in 1983. At that time, HELMEPA voluntarily committed itself to see that all Annexes of MARPOL 73/78 were properly implemented. The workshop will make an assessment of the accomplishments of Annex I, its re-

percussions on the environment, individual owners and operators, as well as port state controls.

The organizers have arranged for an impressive group of experts to travel to Greece to discuss some of the practical problems — and practical solutions — concerning the implementation of Annex I to MARPOL 73/78.

Though we are discussing a highly technical subject, this workshop promises to be a major event in international shipping, particularly for tanker operators and the oil industry.

An informal consortium of highly respected and well known firms have pledged their support for this workshop. These firms include oil companies, operators of oil and product carriers and shipping finance institutions — which demonstrates that this workshop has the broad support of the maritime community.

— A meeting of the transport committee accepted proposals on a) requirements for entering the profession in the field of national and international road transport, b) the mutual recognition of national certificates of skippers navigating in home waters and c) the modification of the draft on safety of navigation.

— On November 15, the European Parliament will be addressed by the President of the Hellenic Republic, Mr. Christos Sartzetakis.

50 YEARS AGO

— The Executive Committee of Greek Shipping met in London on the 3rd of this month to discuss the plans for setting up a mutual insurance association.

— Coastal ship owners were called to

a meeting some days ago, chaired by the Undersecretary of Merchant Marine, to propound their views on the best solution of the coastal ship problem.

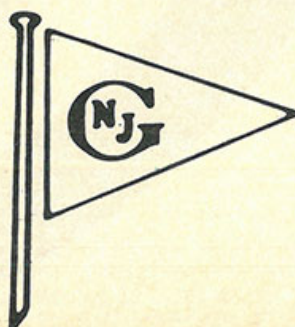
— We are informed that Mr. Aristotle Onassis sold in Norway the second of his 12,500 dwt. motor tankers built in Gotaverken and has ordered in its place another motor tanker of 15,500 dwt. with a speed of 15 knots to be delivered in October 1939.

— The J. Chandris company informs us that the report that it has sold the cargo ship 'Dim. Chandris' to foreign buyers for 16,000 pounds is not true. Only the 'Mimis Chandris' was sold for 16,000 and not 14,000 pounds.

— The purchase of a suitable plot of land for the building of the Undersecretariat of Mercantile Marine will be opened to tender again on December 5th.

(Naftika Chronika No. 190 - 15.11.1938)

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

NO COMPROMISE!

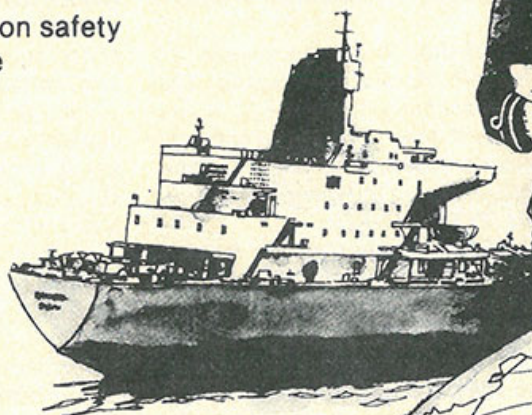
Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- 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.



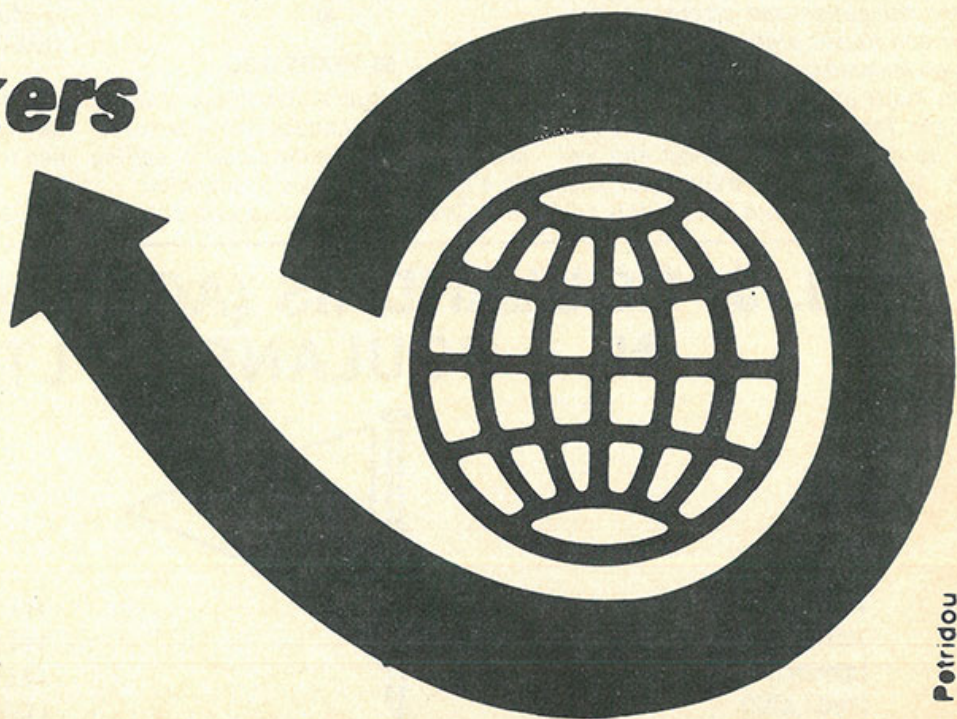
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = άνευ χωρησίας - δ = δούλο - ε = έφθεσε)
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μωτόν

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α' Τ'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α' Τ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α' Τ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α' Τ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΠΑ	69	4796
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Ο	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633

ε. Φουντζέιρα 27/7	
α. Καλκούτα 23/7	
α. Τενερίφη 3/9	
α. Γένεβα 5/9	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βομβάη 8/9	
ε. Ειβονιασούθ 4/8	
α. Πρίνς Ρούπερτ 30/8	
πρός Ταϊβάν 15/8	
πρός Βόρνα 29/8	
ε. Ρίο Γκράντε 26/8	
α. Γκόλβεστον 23/8	
ε. Τερνέστη 8/9	
α. Μοντεβιδέο 2/9	
α. Μπρισμαπόιν 2/9	
πρός Πειραιά 21/8	
α. Τζένια 17/8	
α. Ρουέν 8/9	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Βομβάη 7/9	
πρός Πειραιά 13/8	
α. Ρίο Γκράντε 3/9	
ε. Κάντλα 23/8	

πρός Σφάξ 9/8	
α. Μομπιλ 5/9	
ε. Τσίμα 5/9	
στόν Πειραιά 10/9	
α. Νάβηκ 1/9	
α. Ρόττερνταμ 2/9	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μαλάγα 31/9	
δ. Παναμά 7/9	
πρός Περισκό 27/8	
ε. Νιούκαστλ 8/9	
πρός Πακιστάν 20/8	
άρχει Πειραιά	
πρός Άσσάμ 1/9	
πρός Σαγκάη 26/8	
α. Πειραιά 7/6	
ε. Πειραιά 2/7	
α. Άμβέρσα 7/9	
άρχει Χαλκίδα	
στό Μπαντάρ Άμπας	
α. Σκάττλ 3/9	
πρός Κίνα 6/8	
πρός Ντακάρ 19/8	
ε. Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάι 1/8	
ε. Βομβάη 13/9	
ε. Ρίο Γκράντε 4/9	
α. Μομπιλ 2/9	
α. Όζακα 3/9	
πρός Μαπούτο 17/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Τζένια 17/8	
πρός Μπέρνς Χάμπος 20/8	
α. Άμψούργο 10/9	
ε. Μόντρεαλ 7/9	
δ. Πόρτ Σάιτ 3/9	
πρ. «Κρήνη Άμπερ»	
δ. Έλσινόρη 6/8	
ε. Σιγκαπούρη 5/9	
πρός Άκαμπα 27/8	
πρός Βραζιλία 22/8	
α. Σιγκαπούρη 4/9	

πρός Χό Τσι Μίνχ Σίτ 2/8	
πρός Άλγερία 24/8	
α. Άντοραγκάτα 4/9	
πρός Σιγκαπούρη 4/8	
ε. Πόρτα Χέντλαντ 31/8	
πρός Μαρκάιμπο 11/8	
πρός Τσιμπόττε 5/8	
πρός Κορέα 27/8	
πρός Καμάρ 6/8	
ε. Σούνει 7/9	
α. Άμψούργο 6/9	
α. Ρεινιόν 7/9	
πρός Άβόνα 5/7	
στόν Πειραιά 12/9	
ε. Μίλνερ Μπαϊ 27/8	
δ. Παναμά 29/8	
πρός Γάνδη 25/8	
α. Πόρτ Κέλαγκ 29/8	
ε. Ντότζες 20/8	
πρός Χόγκ Κόγκ 26/8	
ε. Ντόβρι 7/9	
πρός Καναδά 21/8	
πρ. «Ορίπ Express»	
πρός Έυρώπη 29/7	
ε. Γκέραλντ 31/8	
πρός Χόγκ Κόγκ 26/7	

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ'	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α' Τ'ΛΑΝΤ	83	10520
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΕΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΣ	73	16397
ΑΠΗΛΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΑΝΗ I	68	5230
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΣ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΑΝΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΑΝΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΕΛ'Υ'	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

δ. Σουέζ 1/9	
πρός Σεπετίμα 11/8	
πρός Άμστερνταμ 19/8	
α. Μανίλα 23/8	
ε. Άκαμπα 30/7	
ε. Πρίνς Ρούπερτ 6/9	
δ. Πόρτ Σάιτ 5/9	
α. Τιστόν 14/8	
α. Καζαμπλάνκα 11/8	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 15/8	
πρός Όσαν 30/8	
α. Σιγκαπούρη 4/9	
α. Καρισάμ 4/9	
δ. Ντόβερ 4/9	
ε. Λισαβώνα 2/9	
πρός Νιγηρία 18/8	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 5/9	
πρός Παναμά 26/8	
πρός Ταϊβάν 26/8	
πρός Κουανγκάγκ 3/7	
α. Άμψούργο 17/8	
άρχει Τάραντα	
ε. Ν. Όρλεάνη 2/9	
ε. Αϊόι 30/8	

ε. Πειραιά 31/8	
πρός Μομπάσα 19/8	
α. Σαλβαντόρ 2/9	
πρός Κωνσταντίνα 17/8	
ε. Μορμουγκάο 21/8	
α. Γκοναγισακούλ 31/8	
πρ. «Fort Dufferin»	
πρός Μασσαλία 31/8	
έπωλήθη διάλυση	
ε. Νικόσια 25/7	
α. Σουινούκ 29/8	
πρός Κίνα 1458	
πρός Άλάσκα 31/8	
πρός Τζένια 30/8	
α. Ροζάριο 31/8	
α. Βανκούβερ 19/8	
α. Πόρτ Μαχ. Μπίν. Κασίμ 7/9	
α. Σάντος 2/9	
δ. Παναμά 5/9	
ε. Χάμπτον 75%	
ε. Σαγκάη 23/8	
πρός Άϊθρον Κάσσι 20/8	
πρός Μαπούτο 24/8	
ε. ΕΣΣΔ 11/8	
α. Ν. Όρλεάνη 26/2/8	
α. Βαλέντσια 8/9	
α. Πόρτ Χονενέμ 4/9	
ε. Ντόρμαν 26/8	
α. Λός Άντζελες 5/9	
πρός Σουραμπάγια 15/8	
α. Ροζάριο 5/8	

ε. Σικάγο 30/8	
δ. Σουέζ 4/9	
α. Λέ Χάρβη 5/9	
α. Λέγκχορν 5/9	
α. Κότνα 5/9	
πρός Ν. Καλνδονία 23/8	
δ. Σουέζ 9/9	
α. Πόρτ Σάιτ 1/9	
α. Άμψούργο 9/9	
α. Άμβέρσα 9/9	
πρός Πειραιά 2/3	
ε. Σαγκάη 20/8	
α. Πρίνς Ρούπερτ 11/8	
στό Άσσάμ 28/8	
πρός ΗΠΑ 5/9	
ε. Άλεξάνδρεια 30/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 1/9	

πρός Γιβραλτάρ 23/8	
πρός Λός Άντζελες 29/8	
α. Τομακομά 1/9	
πρός Κωνσταντίνα 31/8	
πρός Σαουθάμπτον 24/8	
ναυπηγ. Αϊόι	
α. Μορμπία 2/9	
πρός Αίγυπτο 22/8	
πρός Μεξικό 5/8	
ε. Καζαμπλάνκα 29/8	
α. Καλόμπο 8/8	
πρός Καράτι 7/9	
πρός Τανάπες 3/9	
πρός Άμψούργο 18/8	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	πρός Βραζιλία 27/8 *	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Βενετία 2/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	πρός Βομβάη 2/9	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Ίνδία 29/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	πρός Νιάρμπαν 26/8	ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Χάμπτον 27/8 *
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	πρ. «Pacific Harmony»				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	α. Τακόμα 1/9				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	αργεί Πειραιά				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	πρός Πειραιά 29/8				
ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Ραβέννα 2/9				
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Λονδίνο 30/8				
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Χάμπτον 6/9				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥ	77	6096	δ. Κων/πολη 7/9				
ΑΦΡΟΣ	70	18328	πρός Σάντος 24/8				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα 16/8				
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	δ. Γίβραλτάρ 8/9				
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Κανάριες Νήσους 4/8				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 1/9				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	ε. Βηρυτό 6/9				
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρός Τονάσας 28/8				
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Γιοκαχάμα 6/9				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Άμβέρσα 10/9				
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Κωνσταντίνα 10/8				
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Τουρκία 29/8				
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	ε. Πειραιά 5/9				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Νιάρμπαν 7/9				
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Φιλαδέλφεια 5/9				
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	πρ. «Μιχαήλ Κ»				
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	αργεί Πειραιά				
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	πρός Βόλο 27/8				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Σιγκαπούρη 3/9 *				
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	στη Βομβή 20/8 *				
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	ε. Βόλο 6/8				
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Γιούροπουρτ 6/8				
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	πρός Ίνδία 8/8				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουντζέιρα				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Τερνεουζέν 31/5				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυτό 5/8				
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Ίκονιο 5/9				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	επιλήθη				
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Ρίο Ίανέιρο 2/9				
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	πρός Έσμεράλτα 20/8				
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	πρός Πράια Μόλε 19/8				
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	πρός Λίβανο 24/8				
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	πρός Καλκούτα 13/9				
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πειραιά 4/9				
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Κορούνα 9/9				
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 1/9				
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 9/9				
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200	ε. Τέμα 30/8				
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρός Ίνδονησία 5/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ	76	16014	ε. Ν. Όρλεάνη 6/9				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ							
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Γκουάγκιαμας 30/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Κοθετζακόλκος 2/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 4/9				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Χιούστον 26/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	πρός Άγ. Λαυρέντιο 23/7				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Χιούστον 23/7				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ							
ΜΟΣ	78	13005	ε. Σάν Φραντσκο 28/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Μόρρο Ρεντίονιο 23/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Βερακρούξ 24/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	14530	α. Ν. Όρλεάνη 27/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036	ε. Κοατζακόλκος 11/8				
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Μόχα 15/8				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	επιλήθη Άνω Άνατολή				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (αποθήκη)				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	πρ. «Juliana 1»				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΝΤ	76	14592	δ. Παναμά 24/8				
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646	α. Λά Σπέντζα 7/9				
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	δ. Σουέζ 8/9				
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά				
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	22494	επιλήθη διάλυση				
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Φρημνίλ 23/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Κολούμπια Ρίβερ 7/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΓΕΥΣ	79	19264	α. Κολούμπια 3/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	πρός Όδησσο 1/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Πόρτ Κέλαγκ 28/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Κοινηχουαγκντά 27/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Παναμά 31/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Σκώ 2/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Ρόττερταμ 28/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Πόρτ Κέλαγκ 31/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρός Εύρωπη 28/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Κορέα 30/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	α. Βενετία 6/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	δ. Κων/πολη 7/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Τζιμπουτί 22/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ							
(δ.)	74	18204	δ. Κων/πολη 5/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Άφρική 19/8 *				
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Άμβούργο 29/8 *				
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	απώληθη Κινέζους				
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Σουέζ 17/8				
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	αργεί Άλνιέρι				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	δ. Π. Σαϊδ 3/9				
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	δ. Κων/πολη 8/9				
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρός Κωνσταντίνα 12/8				
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Χάμπτον Ρόαντς 6/9				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Ουάσαν 17/7				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Γίβραλτάρ 23/8				
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγινα Μπάτικ»				
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός Τουρκία 17/8				
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρός Περσικό 9/8				
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΒΙΑ	61	10029					
ΕΒΜΑΡ	76	16398					
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947					
ΕΘΝΟΣ	77	16726					
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811					
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747					
ΕΛΕΝ	82	37811					
ΕΛΕΝΗ	60	1995					
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927					
ΕΛΙΣ	69	6006					
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553					
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657					
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076					
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201					
ΕΛΛΗ	76	12315					
ΕΛΛΗ	76	11282					
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315					
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ							
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135					
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237					
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237					
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344					
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478					
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554					
ΕΛΠΙΣ	71	9885					
ΕΜΑ	64	4986					
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000					
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187					
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890					
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208					
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208					
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208					
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006					
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140					
ΕΡΜΗΣ	72	15951					
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508					
ΕΡΠΕΡΟΣ	77	31329					
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844					
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935					
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631					
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006					
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310					
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996					
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342					
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160					
ΖΑΝΕΤ	66	4503					
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857					
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035					
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841					
ΖΗΝΩ	81	23100					
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977					
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941					
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952					
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941					
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455					
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941					
ΖΙΝΙ	76	11348					
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035					
ΖΙΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700					
ΖΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025					
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397					
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660					
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732					
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986					
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904					
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174					
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863					
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749					
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584					
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000					
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100					
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546					
ΘΟΥΡΓΙΚΙΑ	87	12963					
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631					
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752					
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995					
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569					
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΖΥ	72	9964					
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960					
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569					
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227					
ΙΟΣ	85	34400					
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11					

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ (δ.)	72	58185	έπωληθή «Ελληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Πιουπίνου 2/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	πρός Περσικό 30/8
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			πρός Κασσιόυγκ 1/9
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρ. «Font Resolution»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	α. Αύγουστα 2/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	πρ. «Stena Africa»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			πρός Καναδά 31/7
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρ. «Βένιουρερ»
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	δ. Σουέζ 4/9
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Νάπολη 31/8
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Σμύρνη 25/8
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	πρός Κορέα 20/8
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Λά Γκούλετ 19/8
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρ. Θεσσαλονίκη 31/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Βαρκελώνη 1/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Αύγουστα 3/9
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	στο Κριστομπαλ 24/6
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	πρός Ιαπωνία 26/8
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	ε. Δρέπανον 13/8
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Τζέμπελ Άλι 5/9
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	αποσκευές Σασόμπο 10/9
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Σιγκαπούρη 27/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820	ε. Φουντζέρι 27/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Ρότερνταμ 8/9
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪ ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Λός Άντζελες 6/9
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	πρός Πόρτ Κέλαγκ 25/8
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ε. Πειραιά 30/8
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Όμισαλ 2/9
ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	πρός Οξελόσουτ 30/8
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Χοντίντα 18/8
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	πρός Βραζιλία 21/8
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρός Σιγκαπούρη 14/8
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	ε. Ναγκασάκι 31/7
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Τλακαχουάνο 30/8
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Τζέντα 16/8
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	δ. Κων/πολη 7/8
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	82	11500	ε. Αλεξάνδρεια 24/8
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ντάρ ες Σαλάμ 21/8
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	πρός Έλλάδα 16/8
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Σουίμικτον 2/9
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Φός 29/8
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Μερσίνη 23/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	δ. Θέρσανται Άιλαντ 29/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Τζέντα 145/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Ντάρμαν 30/8
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ	77	10832	δ. Κων/πολη 7/9
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Κοτονού 22/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Φρημάντλ 7/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Αύγουστα 31/8
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ε. Πόρτ Κέλαγκ 29/8
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός Ντονάλα 29/8
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Μομπάσα 28/8
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	πρός Άρούμπα 22/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	ε. Πειραιά 6/9
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Άμβέρσα 8/9
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪ ΝΤ	82	11500	πρός Γένοβα 29/8
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 27/8
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪ Μ (δ.)	86	24900	ε. Άμβέρσα 11/9
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρός Τυννησία 30/8
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Γκάνδη 5/9
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. Λονδίνο 11/9
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Χόγκ Κόγκ 8/8
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Λονδίνο 8/9
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Ντάρβερ 31/8
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρός Κίνα 13/7
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρός Ιαπωνία 26/8
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 18/8
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Άμβέρσα 9/9
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Αλεξάνδρεια 29/8
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Κόμπε 8/9
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρός Τσανγκάγκ 26/8
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Χουάγκιπου 21/8
ΛΑΤΩ	68	18737	πρός Άλβανία 11/8
ΛΕΜΑΝ	66	2953	μετ. «Lina» (Ον)
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Ααρχους 7/9
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	α. Σάντος 3/9
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Τεργέστη 3/9
ΛΕΩΝ	76	11049	α. Όζάκα 2/9
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	δ. Σουέζ 8/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	δ. Βιβαλάτ 5/9
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάι 13/5
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Ιαπωνία 30/8
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	δ. Παναμά 5/9
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Βολιβία 21/8
ΛΙΜΠΕΤΡΕΪ ΝΤ	83	20200	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	έπωληθή Ίρανούς
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	δ. Γιβραλτάρ 7/9
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	άρχει Βασώρα
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Γιβραλτάρ 21/8
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρός Ιαπωνία 17/8
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Γκούροπουρ 10/9
ΛΥΔΙ	70	14878	πρός Ιταλία 31/8
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	πρός Άκαμπα 31/8

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	δ. Σκώ 31/8
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Ρότερνταμ 7/9
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	Φώλεϋ 4/9
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Βενεζουέλα 25/7
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Παρανάγουα 31/8
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρ. «Άλμι Σκώ»

ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	
ΜΑΪΪΣΤΡΟΣ	69	18923	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	
ΜΑΚΕΣΗΝΤ	69	11700	
ΜΑΚΕΤΟΡΜ	69	11700	
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΗΣ	67	1262	
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	
ΜΑΡΑΚΑΪ ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	
ΜΑΡΙΑ	81	29761	
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	
ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	

ΜΕΪΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	
ΜΕΝΤΣΙΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	
ΜΗΛΟΣ	84	28100	

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	
ΜΙΝΙ ΛΑΪ ΝΕΡ	71	15998	
ΜΙΝΙ ΛΑΪ ΟΝΕΣ	72	1563	
ΜΙΝΙ ΛΑΪ Τ	70	1585	
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΑΤΕΡΝ	71	1566	
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	
ΜΙΝΙ ΛΕΪ ΜΠΟΡ	71	1563	
ΜΙΝΙ ΛΕΪ Ν	70	1582	
ΜΙΝΙ ΛΕΪ Τ	69	1570	
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	
ΜΙΝΙ ΛΥΦ	71	1594	
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	
ΜΙΝΟΣ	75	28082	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	72	51172	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	
ΜΠΑΛΑΜΑΡ	72	6680	
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	
ΜΠΡΗΜ	85	25227	
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	

ΝΑΪΑΝΤ	75	35561	
ΝΑΞΟΣ	70	9865	
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	
ΝΑΤΑ	77	9359	
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	

ε. Λός Άντζελες 5/9			
πρ. «Φιλία Γουαίβ»			
α. Σιγκαπούρη 2/9			
στο Μπάρι 6/9			
ε. Γκιζάν 1659			
αποσκευές Πειραιά 10/12			
α. Ρουέν 2/9			
προς Νόντρεαλ 30/7			
ε. Χουάγκιπου 1/8			
α. Πειραιά 1/9			
ε. Σαλβαντόρ 18/8			
ε. Χάιφα 7/9			
α. Πόρτ ντε Μπούκ 5/9			
α. Ρότερνταμ 10/9			
πρ. Ρόδο 14/9			
α. Νιούκασλ 5/9			
ε. Πειραιά 4/8			
α. Ντάρμαν 28/8			
ε. Σάντος 5/9			
πρ. Μπαλμπόσα 17/8			
πρ. Χόγκ Κόγκ 21/8			
ε. Σάν Χουάν 30/4			
πρ. Βάλβις Μπαί 26/7			
πρ. Δ. Άφρική 27/8			
μετ. «Sea Coral» (Ον)			
πρ. «Golden Fate»			
πρ. Γιβραλτάρ 15/8			
μετ. «Arianne»			
ε. Σαβόνα 3/9			
ε. Νπουένεβεντόουρα 29/7			
α. Πουέρτο Ντεσάντο 5/9			
πρ. «Αν. Μαθαίος»			
πρ. Άρακάζ 31/8			
ε. Ν. Όρλεάν 28/8			
πρ. Ρότερνταμ 27/8			
πρ. Μπαντάρ Άμπας 11/7			
α. Μομπάσα 18/8			
ε. Άν. Βικέντιο 24/8			
πρ. Β. Κορέα 24/8			
πρ. Νιούπορτ 3/9			
ε. Καρντίεβο 24/8			
πρ. Σιγκαπούρη 27/8			

πρ. Ούλσάν 22/8 *			
α. Γκάνδη 7/9			
πρ. Ρίσαρντς Μπαί 6/8			
πρ. Πειραιά 1/9			
πρ. Γιβραλτάρ 24/8			
πρ. Τζέντα 17/8			
ε. Ν. Υόρκη 1/9			

α. Κολόμπο 3/8
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 α. Χιούστον 11/8
 προς Πόιντ α Πιέρ 9/8
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 α. Όρνάνγισταντ 24/8
 άρχει Πειραιά
 ε. Ν. Όρλεάνη 26/8
 προς Μπαχάμες 26/8
 προς Ντεμεράρα 3/8
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 δ. Παναμά 1/9
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 ε. Πόρτ όφ Σπαιν 2/9
 α. Χιούστον 24/8
 ε. Μπαρμινγχαμ 24/8
 ε. Ταμπίκο 27/8
 α. Ραβέννα 5/9
 άρχει Πειραιά
 ε. Χιούστον 2/9
 ε. Ν. Όρλεάνη 27/8
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 α. Χιούστον 26/8
 προς Ρίο Χάινα 13/8
 ε. Έλ Γουαμάχε 4/8
 α. Χιούστον 27/8
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 ε. Ν. Όρλεάνη 4/9
 α. Παράνγουσα 25/8
 δ. Γιβραλτάρ 1/9
 προς Άργεντινή 22/8
 α. Νιός Μπόκας 2/9
 πρ. «Μιχάλης»
 προς Ίταλία 21/8
 ε. Κουινγκχάτ 16/8
 προς Βρετ. Κολομβία 30/8
 ε. Σιγκαπούρη 6/9
 α. Πειραιά 7/9
 προς Μπανιάρ Άμπας 12/8
 δ. Παναμά 25/8
 α. Φός 5/9
 ε. Σαλβαντόρ 28/8
 α. Γκαϊτενμποργκ 6/9
 α. Φός 10/7
 προς Φουτζέιρα 16/8
 προς Ίαπωνία 24/8
 α. Λε Χάβρη 9/9
 ε. Πόρτ Γκιλες 27/8
 ε. Κολόμπο 6/9
 προς Τζέντα 21/8
 α. Ρας Τανούρα 20/7

ΕΛΛΗΝΙΚΗ	78	16478	Ε. Ντόρ ες Σαλάμ 31/8	ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	προς Λουάντα 25/8
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	Ε. Μπαντίνα 11/8	ΠΕΠΟΥ	67	1183	Ε. Σιβιταβέσια 5/9
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	προς Άρούμα 14/8	ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	Ε. Ζήμπουγκε 28/8
ΝΕΜΕΑ	79	10993	Α. Σούβα 4/9	ΠΕΤΡΑ	76	23149	Ε. Κουίνγκντά 16/8
ΝΕΝΑ	74	39866	Επισκευές Πειραιά 29/7	ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	Α. Κόμπε 3/9
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	Α. Γιούροπορτ 10/9	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	Άργει Πειραιά
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	Α. Χάου Πόιντ 18/8	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	προς Πειραιά 6/8
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ. Χάκλ (άποθήκη)	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	Άργει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	Δ. Σουέζ 9/9	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	Ε. Πειραιά 23/8
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	Δ. Κων/πολη 5/9	ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	Άργει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	προς Ίταλία 1/9	ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	Άργει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	Ε. Φός 8/9	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	Επισκευές Γιβραλτάρ 26/8
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	Α. Βενετία 1/9	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Βανκούβερ 31/8
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	στη Γούνια 9/9	ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	Ε. Λέ Χόρρη 7/9
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	Ε. Πειραιά 5/9	ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	Ε. Κων/πολη 6/9
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	Επωλήθη άλλοδαπούς	ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	προς Μπαλικάπιν 21/8
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	Ε. Πειραιά 5/7	ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	πρ. «Fort Frontenac»
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	Α. Ν. Ύορρη 3/9	ΠΙΣΤΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	Α. Λός «Αντλέας 5/9
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	Άργει Πειραιά	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	Α. Πόρτ Κέλαγκ 28/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16387	πρ. «Νικόλαος Α.»				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	Ε. Λά Γκουαίρα 7/8	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	Άργει Λουμπίτο
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	Α. Ν. Όρλεάνη 30/7	ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	στον Πειραιά 20/7
ΝΙΚΥ	73	14667	προς Βερακρούς 5/8	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	Ε. Άμβέρσα 2/9
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	Ε. Κουίνχουανκντό 23/7	ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	Ε. Τέμα 2/9
ΝΙΝΗ	75	16629	Α. Γένοβα 24/8	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	Ε. Άμβέρσα 10/9
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	Α. Βανκούβερ 30/8	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	προς Μαδρίδα 29/8
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	προς Ροσάτ 13/8	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	Α. Πούντα ντά Μαδρίδα 3/9
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	Α. Σάν Λορέντζο 6/9	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	Ε. Κουίνγκντά 29/7
ΝΤΑΪ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	προς Τουρκία 31/8	ΠΟΠΗ	67	11002	Ε. Δαμνέττα 27/8
ΝΤΑΪ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	Ε. Σούσα 29/8	ΠΟΠΗ	71	5084	Ε. Πειραιά 30/8
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	προς Μπουλάν 23/8	ΠΟΠΗ Φ.	73	19564	Επωλήθη Κινέζους
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Βαστώνη 23/8	ΠΟΠΗ Π.	77	10558	Δ. Παναμά 24/8
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	προς Λός Άντζελες 24/7	ΠΟΠΗ Φ.	73	19564	πρ. «Kolle D.»
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	Ε. Σαλβαντόρ 27/8	ΠΟΡΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	Άργει Χαλκίδα
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	προς Κίνα 5/8	ΠΟΡΕΙΔΩΝ	68	10691	Άργει Χαλκίδα 2/9
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Λός Άντζελες 29/8	ΠΟΡΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	Α. Ίμινχαμ 4/9	ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	Ε. Τέξας Σίτυ 27/8
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	προς Χόγκ Κόγκ 31/8	ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	Α. Σιγκαπούρη 5/9
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	προς Πειραιά 30/8	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	Ε. Πόρτ Στανβάκ 8/9
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	προς Μερόνη 19/8	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	Α. Άμβέρσα 9/9
				ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	Α. Χονολουλού 5/9
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	προς Σιγκαπούρη 21/8	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	Α. Τζουέμα Τέρμιναλ 31/7
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	Α. Αύγουστα 3/9	ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	Α. Σιβιταβέκια 5/9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	Α. Πρίνς Ρούπερτ 8/8	ΠΥΡΟΣ	78	1592	προς Λιβύη 13/8
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ				ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	Επωλήθη άλλοδαπούς
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	προς Βανκούβερ 20/8	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	Ε. Ίκονο 31/8
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	προς Χουαλιέν 31/8	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪ (δ.)	77	18325	προς Σκίντα 31/8
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΣ	86	24253	προς Μπουσάν 29/8	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪ 2 (μ.)	79	32023	Α. Πειραιά 3/9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	Α. Σιγκαπούρη 15/8	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪ 3 (δ.)	78	69016	Α. Κόρπους Κρίστι 5/8
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	προς Άμστέρνταμ 31/8	ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	προς Βόλο 21/8
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	προς Άμστέρνταμ 3/9	ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	Α. Φός 5/9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Καοίμα 27/8	ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	Ε. Πειραιά 4/9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	Α. Βανκούβερ 30/6	ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	προς Πειραιά 11/8
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	Α. Πειραιά 6/9	ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	Α. Κόττα 7/9
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	Ε. Πειραιά 27/7	ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	προς Άκαμα 15/8
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	Άργει Πειραιά	ΡΗΛΑΪΑΝΤ	65	8021	Ε. Πειραιά 14/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	προς Ίταλία 17/8	ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	Ε. Πόρτ Τζέλες 3/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	προς Κασσιόγκ 25/7	ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	Ε. Μερσίνη 6/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	Α. Σιγκαπούρη 6/9	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	Ε. Ντόρμαν 7/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	Επωλήθη Νορβηγούς	ΡΟΛΑΝ	73	31611	προς Κόλομπο ΝΗΑ 30/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	Επισκευές Σετούμαλ 8/9	ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	προς Βομβάϊ 30/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	Α. Τολέδο 31/8	ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσοσηκικές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	Ε. Κολούμπια ρίβερ 4/9	ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	Ε. Καράτσι 7/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	Ε. Χάμπτον 4/9				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	Α. Φιλαδέλφεια 3/9	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	Ε. Ντόρμαν 31/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΡΟΥ (δ)	75	43744	προς Αυστραλία 2158	ΣΑΙΝΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Σ. Άραβία 12/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Ν. Άμερική 19/8	ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	Α. Γκάλβεστον 5/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	Ε. Τσίμα 1/9	ΣΑΝ Π.	81	35522	Α. Γιβραλτάρ 6/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	73	14638	προς Φορταλέζα 23/8	ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρ. «Zoengracht»
ΟΡΑΜΑ	73	20768	Δ. Ντόβερ 4/9	ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999	μετ. «Νικίτι» (ε.)
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	προς Λονδίνο 28/8	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	προς Λός Άντζελες 30/8
ΟΞΕΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	73	14212	Δ. Παναμά 7/9	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	Δ. Δαρδανέλλια 5/9
ΟΞΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734	στο Μπαντάρ Άμπας	ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	Ε. Καράτσι 6/9
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	μεταφορές Βραζιλίας	ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	προς Ποχάγκ 25/8
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	προς Σιγκαπούρη 25/8	ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	Α. Βαλτιμόρη 2/9
				ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	Α. Πειραιά 6/9
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	προς Σιγκαπούρη 25/8	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	Α. Νταμμάμ 7/9
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	Ε. Πειραιά 7/9	ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	προς Μανασού 24/8
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	Άργει Πειραιά	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Σάντα Μάρτα 22/8
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	Α. Κινούρα 1/9	ΣΗ ΤΡΙΜΠΠΟΥΤ	72	3018	Δ. Ντόβερ 26/8
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	Α. Ν. Όρλεάνη 6/9	ΣΗΓΚΛΟΟΥ (δ.)	74	17724	Α. Ν. Ύορρη 4/9
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	Α. Άντοφαγκάστα 2/8	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	πρ. «Granelero L.»
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	Άργει Πειραιά	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	Α. Βανκούβερ 23/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	Ε. Ίνισον 19/8	ΣΙΔΩΝ	66	2202	Άργει Χαλκίδα
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	Ε. Λισαβόνα 6/9	ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ	76	11866	Α. Χόγκ Κόγκ 2/9
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	προς Καναδά 28/8	ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	στην Άλεξάνδρεια 2/9
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	Α. Πόρτ Τάμμπορ 3/9	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	Α. Άμβέρσα 7/9
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	προς ΝΗΑ 13/8	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272	προς Ίσπανία 27/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	πρ. «Πάραλος»	ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	Ε. Τσίμα 25/8
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	Δ. Θέρωνται Άιλαντ 4/9	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς Ίταλία 27/8
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	Α. Ν. Όρλεάνη 19/8	ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	Δ. Παναμά 4/9
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	μετ. «Alexandros Strength» (π.)	ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	προς Πειραιά 30/8
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Κολόμπο 2/8	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	προς Κατάνια 27/8
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	προς Βραζιλία 30/8	ΣΙΦΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	85	10511	Α. Κολούμπια Ρίβερ 5/9
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	Α. Σιγκαπούρη 6/9	ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899	Α. Νταμμάμ 1/9
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	Α. Φός 8/9	ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	Άργει Χαλκίδα
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	Άργει Πειραιά	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	Ε. Ρεϊνόν 2/9
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	Α. Ντόρμαν 6/8	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	Α. Ν. Όρλεάνη 29/8
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	Δ. Κων/πολη 27/8	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	προς Χάλιφαξ 10/8
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	προς Μπρισμαίην 4/9	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	Α. Μαυρίκιο 27/8
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	Ε. Χουάσκο 28/8	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	Ε. Μάλαγα 7/9
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	προς Ήράκλειον 3/9	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	προς Τουρκία 28/8
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	Α. Φατέχ Τέρμιναλ 31/7	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Ν. Κορέα 23/8
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Μπανγκόκ 14/8	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	Α. Μπρέμερχαβεν 6/9
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	Δ. Κων/πολη 3/9	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510	Α. Γιούροπορτ 9/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297		ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΡΙΟ	72	31334	στην Πέρθε 4/8
							Α. Γάνδη 5/9
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	Α. Νταμμάμ 7/9				
ΠΕΛΛΑ	79	10993	Ε. Χιόσττον 2/9				
ΠΕΛΛΑ	71	1594	Ε. Άλεξάνδρεια 2/9				
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσοσηκικές μεταφορές				
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586	Α. Ραβέννα 6/9				
ΠΕΦΑΛΛΑΪΕΡ	82	2477	Α. Λεμόσσο 6/9				



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρες
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλαντίας
Μπχ = Μπαχάμες

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	ε. Κων/πολη 1/9	ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	α. Σαγκάη 30/7
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Σάντος 6/8	ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Μόκχα 2/6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Όζάκα 7/9	ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρός Γιοκοχάμα 9/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	πρ. «Έλεν Γ.»	ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	α. Φάλμουθ Μπαϊ 13/8
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Πειραιά 6/9	ΑΝΙΤΟ (Φιλ.)	80	30507	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	δ. Ντόβερ 9/8	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Λίβερπουλ 8/9
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. Όρλεάνη 9/8	ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	πρ. «Νέιβυ Πρόγκρες»
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρός Φιλιππίνες 31/7	ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κων/πολη 18/8
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Νισμύμ 28/8	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Ν. Όρλεάνη 25/8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/8	ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Μίνα Ραούσου 27/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Κάνιλα 14/8	ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	α. Σιγκαπούρη 25/8
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. Όρκη 5/9	ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	α. Ν. Όρλεάνη 2/9
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Εϊβονσουθ 3/9	ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	πρ. «Αγ. Νικόλαος»
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	ε. Σάντος 3/9	ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	ε. Βηρυτό 16/8
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Λειζόες 6/9	ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324	δ. Παναμά 9/8
ΑΕΛΛΩ	78	36548	α. Βοστώνη 31/8	ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Ν. Μαγκαλόρ 19/8
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	δ. Γιβραλτάρ 2/9	ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Ραβέννα 1/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	α. Τέμα 25/8	ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273	ε. Χάτινχοχ 5/9
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	ύψωσε ελληνική	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	α. Ρότερνταμ 19/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχραϊν 7/9	ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρός Ιράν 23/8
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	16258	α. Χάμιλτον 2/9
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Μαυρίκι 17/8	ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	υπόστειλε ελληνική
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Σέτε 30/8	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Κολόμπο 2/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (δ.κ.)	81	18500	δ. Κων/πολη 30/8	ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Σάν Νικόλας 23/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Μομπάσα 12/8	ΑΞΙΩΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Μπαχραϊν 30/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Τακοράνι 21/8	ΑΞΙΩΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρα 11/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Τής 6/9	ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	πρ. «Ενία»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	επισκευές Σύρο 1/9	ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	ε. Γιοκοχάμα 5/9
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ε. Πειραιά 2/9	ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Ντάρμπαν 21/8
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Πειραιά 26/8	ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	α. Ντάρμπαν 25/8	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.)	70	1437	ε. Πειραιά 19/8
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Φός 24/8
ΑΪ ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	πρ. «Φλοισβος»	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Θεσσαλονίκη 30/8
ΑΪ ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Πειραιά 20/6	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβέρσα 20/9
ΑΪ ΛΑΣ	72	16235	α. Νουέβα Παλμίρα 3/9	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Λός Άντζελες 6/9
ΑΪ ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Κασσιούγκ 27/8	ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ν. Όρκη 25/8
ΑΪ ΝΤΑ (κ.)	72	31935	ε. Πόρτ Τάμποι 11/9	ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Βέρδεν 25/8
ΑΪ ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. Άσντον 11/8	ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Βερρακούζ 18/7
ΑΪ ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Χάμιτον 6/9	ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Αιγούστα 26/8
ΑΪ ΡΗΝΣ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Βαλέντσια 8/9	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 2/9
ΑΪ ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Ν. Όρλεάνη 5/9	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Ν. Όρλεάνη 22/8	ΑΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Άμστερνταμ 7/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	δ. Κων/πολη 8/9	ΑΣΑΤΟΥ (κ.)	78	12774	δ. Παναμά 30/8
ΑΪ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Λός Άντζελες 3/9	ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ 23/5
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ε. Βρέστη 25/8	ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	δ. Παναμά 7/9
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Σιγκαπούρη 1/9	ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Σάν Λορέντζο 5/9
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	παρέμεινε στη δύναμη	ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Τζέμπελ Άλι 12/8
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	δ. Παναμά 3/9	ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Ραβέννα 1/9
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	επισκευές Λέ Χάβρη 1/9	ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Κούβα 22/8
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	ε. Ν. Όρλεάνη 4/9	ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	ε. Ντάρμπαν 6/8
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Παρανάγουα 26/8	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Σικάγο 27/8	ΑΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Κεϋχάν 3/9
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ	ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρός Ροστόκ 27/7
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Άμβέρσα 5/9
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	α. Ρας Τανούρα 29/6	ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	α. Σιγκαπούρη 23/8	ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	επωλήθη
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	δ. Πόρτ Σάι 29/8	ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Θεσσαλονίκη 25/8
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Βασιλικό Κόλπο 4/9	ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	μετ. «Lucky Carrier» (π.)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Μασσαλία 22/8	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Ρίο Τανέιρο 24/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρός Κόλπο ΗΠΑ 4/3	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Τσιβιταβέκια 27/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	στο Σούλλομ Βόε 10/9	ΑΡΟΑ (κ.)	75	17355	α. Άμβέρσα 31/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Άμβούργο 5/9
ΑΛΕΞΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τζουμά 6/9	ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	ε. Μαπούτο 21/7
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Πόρτο Λά Κρούαζ 29/7	ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	α. Τσιμπά 27/8
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρός Κούβα 17/6	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	ε. Καράτι 3/8
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρός Λιβύη 28/7	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	δ. Παναμά 16/8
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάο Σεμπασιτιάνο 12/8	ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	πρός Λάγος 22/7
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρός Ναοσίμα 18/7	ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκοίου
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Βρ.)	ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Μιζουσίμα 27/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Ακαμπα 24/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Σαβάννα 25/8
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 22/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	ε. Άσάμπ 26/8
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ε. Μπαγιόν 17/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783	στο Άσάμπ 22/8
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	πρός Ιράν 29/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	πρός Λουάντα 2/7
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Σιγκαπούρη 13/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	ε. Βομβάη 22/8
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	ε. Γκρεσί 25/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚ V (π.)	77	9.437	α. Πόρτ Κέλαγκ 29/8
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Λός Άντζελες 29/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	11159	α. Λός Άντζελες 30/8
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Ταραγκόνα 22/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Κασσιούγκ 30/8
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Λός Άντζελες 1/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ 12/8
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	α. Έζμπεργκ 7/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. Άλγκεθίρας 23/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Σάν Φραντσίσκο 20/8
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	α. Σιγκαπούρη 21/8	ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	73	26355	πρ. «Atlantis Luck»
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	α. Μπαχραϊν 29/8	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.)	82	22587	ε. Σάν Χουάν 14/8
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	ε. Φάνγκτσέγκ 22/8	ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Βισκαπατάνμ 24/8
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936	στον Περισκό	ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	στη Σιγκαπούρη 19/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	δ. Παναμά 30/8	ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 27/7
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	στη Σαγκά 26/8	ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Ριγίκα 23/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Λός Πάλμας 20/8	ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	ε. Πειραιά 17/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	α. Σιγκαπούρη 6/9	ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Άλγκεθίρας 27/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	α. Ήσι Λόντον 28/8
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	πρός Ίμπιμπόμπα 22/7	ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 1/9
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Ντόβερ Στραίτ 16/8	ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	πρ. «Marikit»
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά				
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Άκαγούτλα 3/9				

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Μπρίντζι — Πάτρα
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	85	16623	α. Μομπιλ 17/8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	προς Τρίπολη 28/7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Φόρ 4/9
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	α. Πόρτ Μωχ Μπιν Κασίμ 22/7
ΒΕΛΟΣ I (κ.)	75	15981	υπέστειλε παναμαϊκή
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιούστν 28/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	σπύ Χάργκ Αϊλαντ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Όκρικα 1/8
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	πρ. «Μίντ»
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	δ. Σουέζ 26/8
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Καουσιούγκ 21/8
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	78	10411	α. Πασαγιές 5/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Κωνσταντή 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. Μπρίτσαμ 25/8
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κωνσταντή 4/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Βρέμη 27/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ν. Όρ ές Σαλάμ 23/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Σάντις 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Ν. Χόλλαντ 9/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	δ. Έσκαμίνες 2/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	ε. Βουβάν 19/8
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	προς Όραν 27/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Λός Αντζέλες 18/8
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Άμβέρσα 23/8
ΓΙΟΥΡΟΛΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Άντεν 12/8
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Άσσάμπ 29/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Άμστερνταμ 4/9
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Πόρτ Όκχα 12/7
ΓΚΑΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Γκαίμπερς 28/9
ΓΚΑΣ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764	α. Τερνιούζεν 6/9
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	α. Πειραιά 6/9
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ρας Τανούρα 2/8
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βουβάν 7/9
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	α. Ρας Γκαρίμ 3/9
ΓΚΑΛΑ (κ.)	70	15302	α. Τσαγκουαράμας 26/8
ΓΚΑΛΑΤΑ ΝΤ.	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	70	54134	δ. Σουέζ 2/9
ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Μπουεναβεντούρα 15/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ε. Λά Γκουαίρα 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. Όρλεάνη 2/
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρ. «Fofoa»
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Πόρτ Αντζέλες 28/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Γουαχάμα 22/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	α. Γουαχάμα 22/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Παναμά 27/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	ε. Βερσάκις 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Ν. Όρλεάνη 19/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ I (κ.)	68	9417	α. Μομπιλ 29/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	α. Τάμπα 17/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Όρλεάνη 3/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Λόρεν 27/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Χιούστν 30/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Χουάγκουα 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΤΙΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Λός Αντζέλες 28/8
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10885	ε. Σουέζ 3/9
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I (π.)	81	11503	α. Τενερίφη 5/9
ΓΟΥΔΙΜΕΑ	84	34253	δ. Σκώ 2/9
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Φουτζέιρα 5/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	δ. Σουέζ 2/8
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ (μ.)	70	1982	πρ. «Gan Quan»
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	α. Λός Πάλμας 7/9
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	α. Λός Αντζέλες 10/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Σεμαράκ 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. Σιγκαπούρη 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. Όρλεάνη 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56799	α. Χόγκ Κόγκ 3/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Μομπιλ 22/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Σιγκαπούρη 15/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/8
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Ρας Τανούρα 12/8
ΓΟΥΡΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278	α. Φόρ 24/8
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Φούνες 6/8
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	προς Βιτόρια 27/8
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Φουτζέιρα 26/8
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Πόρτ Καρριέρ 25/7
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 8/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	ε. Βενετία 6/9
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	α. Μπελέμ 29/8
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Γουόρπορτ 9/9
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Γκαταλφίθκε
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	δ. Κωνσταντή 7/9
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	μεσογειακές μεταφορές
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	προς Λάγος 27/7
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Κήλαγκ 13/7
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Ντόιτς 5/9
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Μπ. Άϊρες 1/9
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Σιγκαπούρη 29/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΕΛΕΥΘΕΡΙΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	πρ. «Eliza»
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Νιόρμαν 30/8
ΕΛΛΑΝΑ II (δ.μ.)	79	19634	ε. Μπαγκόγκ 23/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	υπέστειλε κυπριακή
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. «Alliance»
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	δ. Σουέζ 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501	δ. Νιόρβερ 8/9

ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	δ. Σουέζ 18/8
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	ε. Σανάντερ 6/9
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Φουτζέιρα 24/8
ΕΛΜΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119	πρ. «Άρης»
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	ε. Λός Αντζέλες 29/8
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Γουαχάμα 7/9
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Καγκουάμα 19/8
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	σπύ Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	α. Λός Πάλμας 3/8
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	α. Γκουαγιόμας 28/8
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΕΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. Μπαλμπόα 23/8
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ρουαί 30/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Τίς 4/9
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	πρ. Τζακόρια 10/4
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Καραίσι 5/9
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	ε. Κλήβελαντ 3/9
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	α. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	71	12194	μετ. «Calumet» (π.)
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούλ 29/8
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	α. Μόντρεαλ 26/8
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629	α. Τουτικόν 31/8
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	ε. Άλεξάνδρεια 26/8
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Λονδίνο 5/9
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	α. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΕΣΤΡΕΛΑΝΤΟ 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 Τρεπύ 13/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	ε. Πόρτ Μόρεσμπι 5/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Χάμπτον 5/9
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Ρόττερνταμ 1/9
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Σάντις 29/8
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Ρόττερνταμ 6/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Μομπιλ 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. Τομακούα 29/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΕΜ (π.)	75	6499	α. Ίντσόν 29/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Νταμμά 6/9
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Βαλέττα 15/8
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Σιγκαπούρη 31/8
ΕΥΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Βουβάν 21/7
ΖΑΡΑ (Δ.)	77	16366	δ. Δαρδανέλλια 27/8
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	δ. Π. Σαϊό 4/9
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	σπύ Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	α. Μόντρεαλ 2/9
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	σπύ Ντουμπάι 27/8
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	σπύ Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Φουμταίνο 6/9
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Καουσιούγκ 31/8
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Λός Αντζέλες 3/9
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Βαλντίστια 6/9
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	πρ. «Άγία Μαρκέλλα»
ΖΩΝ	79	16379	α. Ντουλούθ 30/8
ΗΡΑ	79	16390	ε. Φόρ 4/9
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Κωνσταντή 7/9
ΗΡΩ	76	17129	α. Κολούμπια Ρίβερ 2/9
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	α. Πόρτ Σουδάν 15/8
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Νταλίν 4/8
ΗΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Άκαγιούτλα 28/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	α. Σάντις 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σάντις 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 Τάμπατ 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ (κ.)	76	37992	πρ. «Θαλασσινή Εύχη»
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Χάμπτον 27/8
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	α. Ουμέα 2/9
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Σαντίνα 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. Κορρά
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρ. Θεσσαλονίκη 5/8
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	ε. Στάντορ 3/9
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	ε. Βρέμη 1/9
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Ρόττερνταμ 7/9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	α. Πόρτ Χέντλαντ 17/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεού)	72	2934	α. Α'ουγούστα 1/9
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κεού)	71	995	πρ. «Sansen»
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κεού)	77	997	πρ. «Keishin Maru No. 12»
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Μπαρ 30/8
ΙΒΑΝ (Όνδ.)	69	9333	α. Λεμεσό 5/8
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	α. Θούρα 1/9
ΙΛΑΙΝΟΙΣ (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 Αντζέλες 1/9
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Βενετία 2/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	α. Σάντις 17/8
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	σπύ Μανίλο 24/8
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρ. Σιγκαπούρη
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Καν 3/9
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Κάνιλα 3/8
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρ. Μομπιλ 16/8
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Λέ Χάβρη 23/8
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Μπελφαστ 5/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Άμβούργο 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Άβιλας 20/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	πρ. «Chihrosan»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Ν. Όρλεάνη 12/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Πόρτ Βέσμε 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	α. Άσράμ 25/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	α. Άλγκεθίρας 29/8
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	80	30649	α. Ραβέννα 19/7
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Λός Αντζέλες 6/9
ΚΑΠΠΑ ΚΙΦΚ (κ.)	71	16372	πρ. Ν. Ζηλανδία 25/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	σπ. Ν. Πειραιά 6/8
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	δ. Έσκουμίν 3/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντερεράρα 25/8
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Μίλφοντ Χάβερ 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Μπαβναγκόρ 28/6

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Κων/πολη 26/8*
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 27/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	ε. Ν. Μαγκαλόρ 10/8
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	ε. Καζαμπλάνκα 23/8
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	ε. Φιλαδέλφεια 5/9
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. 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	προς Π. Καμπέλλο 31/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Τεμα 4/9
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Χουάγκου 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Βαλέττα 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. Χουέιβα 29/8
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	α. Μπαβναγκάρ 13/8
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	ε. Μαλάγα 18/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	α. Μαρίλα 22/8
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Κολομπια Ρίβερ 1/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Φόξ 5/9
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Φιλαδέλφεια 5/9
ΚΙΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Γκαίμπς 23/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνες
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969	α. Αίν Σούκνα 18/8
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Πόρτ Σουάν 5/8
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	δ. Παναμά 31/8
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Αύγουστα 3/9
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Καλκούτα 22/8
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	α. Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Νιόρμπαν 5/9
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	α. Σάντος 29/8
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Ν. Όρλεάνη 30/8
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	α. Σιγκαπούρη 27/78
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ροζάριο 28/7

ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Σουέζ 31/8
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Τσιμπα 4/9
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σίδνεϊ 30/8
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Τιμαρού 31/8
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	α. Γένοβα 4/9
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Πόρτ Σάιτ 6/9
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809	α. Μίνα Καμπούς 7/9
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	προς ΗΠΑ 20/7
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	μετ. «Tulip»
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	α. Μπάρνι 2/9
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	α. Λας Πάλμας 4/9
ΚΥΜΩ (π.)	74	65885	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. Φόξ 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	προς Μαρίλα 20/7
ΛΑΙΛΑΥ (κ.)	76	12166	α. Μαρίλα 22/8
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρ. «Finnfury»
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	ε. Κάνιλα 29/8
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	α. Λισαβόνα 23/7
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	α. Μόντρεαλ 12/8
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖ (κ.)	73	8558	ε. Ντακάρ 23/8
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	α. Μόντρεαλ 30/8
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	προς Ίνδία 30/7
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Λειζόρες 3/9
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Ντόρ ες Σαλάμα 7/9
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	δ. Κων/πολη 22/9
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	πρ. «Βλαχέρνα»
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζέμπελ Άλι 3/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Φρεντερίτσια 25/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	α. Σ. Τζών 4/9
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	α. Νιόρμπαν 22/8
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	α. Κουιντέρο 26/8
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Λισαβόνα 7/9
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Μάντρε ντέ Νέιους 30/8
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Τζουμπάιλ 14/8
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Πόντα ντό Ούμπου 21/8
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	σφό Χορμούζ 14/10/87
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	ε. Άσσάμπ 22/9
ΛΕΙΘΕΣ (μ.)	63	10617	ε. Πειραιά 26/8
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	δ. Π. Σαϊν 24/8

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	προς Τσιγούαν 3/7
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	προς Άβάννα 15/6
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Γκαλβεστον 26/7
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	προς Κίνα 11/8
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Κουίνχουγκντ 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. «Lerplan»
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Ραβέννα 26/8
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Κήλαγκ 30/8
ΛΗΝΤΕΡ Α. (Ονδ.)	70	10399	πρ. «River Nile»
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Λός Άντζελες 4/9
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	δ. Μπουναμπουίτλ 27/8
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	ε. Βομβάη 7/9
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	μετ. «Iron Trust» (κ.)
ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.)	69	17872	επισκευές Πειραιά 1/9
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	προς Άβάννα 20/7
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Πασαγιές 29/8
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	δ. Γιβραλτάρ 29/8
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Νόρβερκ 8/9
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	πρ. «Όρεγκαν»

ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	προς Τζέντα 6/7
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	α. Γκαλβεστον 19/8
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	ε. Πειραιά 18/8
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Αμβούργο 5/9
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Νιόρμπαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Ρότερνταμ 11/9
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	προς 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. Παρανάγου 1/9
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρ. «Καββαδίας Ν.»
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπατιάνο 28/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	δ. Παναμά 6/8
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρ. «Ρηνιό»
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Κουίνχουγκντ 19/8
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	δ. Παναμά 28/8
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περαικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Κάρνιφ 9/9
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	μετ. «Star» (Ονδ.)
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Παρανάγου 22/8
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	δ. Σουέζ 7/9
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	προς Λουάντα 27/87
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. Ίντσον 30/8
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	α. Τωρος Γκούπε 5/9
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Άλεξάνδρεια 27/8
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	δ. Κων/πολη 3/9
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Λός Άντζελες 6/9
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Πόρτ Κέλαγκ 6/9
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Χάλλ 11/9
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Βαλέττα 1/9
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Τέξας Σίτυ 25/7
ΜΕΕ (Ονδ.)	64	1096	προς Μανφρεντόνια 11/1
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	ε. Σουραμπάνγια 9/8
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Τζουμπάιλ 25/8
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	δ. Σουέζ 2/9
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	σφό Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Ρότερνταμ 23/8
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Ν. Τσιγκορίν 20/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Νίγκ Τέρμινάλ 19/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χουστόν 31/8
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Πειραιά 7/9
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	προς Κούβα 28/7
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Κασίμα 29/8
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Τζέντα 8/8
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	α. Πόρτ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	α. Πόρτ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	πρ. «Σιχόου»

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Χάμιλτον 6/9
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Άλγερ 2/8
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Ν. Μαγκαλόρ 2/8
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	ε. Ταϊτσόγκ 17/8
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Λός Άντζελες 2/9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Γουάπερφορτ 25/8
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	προς Περαικό 3/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	α. Ρότερνταμ 3/9
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	α. Ρίο Γκράντε 25/8
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	δ. Σουέζ 8/8
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Λός Άντζελες 16/8
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	προς Στέφενβιλ 26/7
ΜΠΑΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησία
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	σφό Σαμάγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	προς 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	ε. Σουέζ 31/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Χάιφας 19/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	προς 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 ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	προς Ταϊβάν 25/7
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	προς Κωνσταντίνα 12/7
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	α. Ρουαίτζ 31/8
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Γιβραλτάρ 7/9
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Ρότερνταμ 8/9
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Ρότερνταμ 8/9
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Ρουαίτζ 4/9
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Ίμνιγκχαμ 7/9

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ *	78	13889	ε. Πόρτλαντ 6/9
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	α. Χόγκ Κόγκ 20/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Ταμπόκο 28/8
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Φρεντερίτσια 22/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Μπωμόν 1/9
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Μορμουγκάο 28/8
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	ε. Πειραιά 5/9
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	προς Νέιτσα 27/7
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	α. Σέβερ Άιλαντ 7/9
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	ε. Ρουαίτζ 24/7
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	α. Ρεβινόν 7/9
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ε. Βομβάη 25/8
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. «Blue River» (κ.)
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	ε. Πειραιά 18/7
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Ν. Όρλεάνη 30/8
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	α. Σαλβαδόρ 17/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	α. Τενερίφη 3/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	ε. Θεσσαλονίκη 12/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	δ. Σουέζ 24/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	ε. Νταλν 2/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. Όρλεάνη 3/9
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Ν. Υόρκη 26/8

ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Κουίνχουγκντάνο 17/8
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περισκοίου
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Ντολιάν 31/7
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	ε. Τσιταγκόγκ 28/8
ΝΙΟΥΤΟΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	48719	πρ. «Lily H.»
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Χορμούζ 15/7
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	ε. Μπαχράιν 5/9
ΝΟΡΔΕΡΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	πρός Λάγος 19/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	α. Τέξας Σίτυ 21/5
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Γάνδη 14/8
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	α. Τάμπα 16/8
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μαϊάμι 29/8
ΝΟΡΘ ΣΑΙΝΛΟΡ (κ.)	72	7266	πρ. «Frontstar»
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	υπέστειλε ελληνική
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Λας Πάλμας 1/9
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	ε. Σιγκαπούρη 20/8
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Γιβραλτάρ 25/8
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Δουβνέκρη 4/9
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity» (κ.)
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Κολόμπο 10/8
ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/8
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355	α. Σαντάνα 6/9
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Άμβέρσα 27/8
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περισκοίου
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Λαύριο 18/6
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ν. 'Υόρκη 3/9
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Πειραιά 28/8
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Παναμά 27/8
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Άμβέρσα 26/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	πρός 'Ιαπωνία 26/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879	πρ. «Πατρίσια Ρ.»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Παναμά 20/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Φουτζέιρα 14/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	πρός Κόλπο ΗΠΑ 27/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Σιγκαπούρη 24/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Σάλλομ Βόε 10/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Κεμπέκ 6/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Κασσιούγκ 30/8
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	δ. Μπρουνσμπουτελ 27/8
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	α. Σιγκαπούρη 31/8
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Ντάρμπαν 7/9
ΟΝΥΞ (π.)	76	17959	α. Ρότερνταμ 9/9
ΟΡΑ'ΙΟΝ	73	18958	δ. Σουέζ 3/9
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Ν. 'Υόρκη 7/9
ΟΡΙΣΩΝ (κ.)	72	4503	α. Άλεξάνδρεια 20/8
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	δ. Σουέζ 18/8
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Παλέρμο 30/8
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Φουτζέιρα 10/8
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην 'Ακαμπα (άποθήκη)
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Κάντλα 3/7
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. Τόκιο 4/9
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρός Κιούγκα 8/5/87
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	α. Ν. 'Υόρκη 2/9
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	πρός 'Αβάνα 28/6
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'ΙΖ (Βρ.)	67	19541	μετ. «Venus» ('Ονδ.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	α. Πασαγιές 2/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Τουμπάρδο 19/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/8
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Παναμά 18/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Τζουμπάιλ 22/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Μαρίνα ντι Κοράρα 30/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Λουάντα 14/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	α. Σάντος 6/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Παντζάγκ 14/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Ντάρμπαν 18/8
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φάλλουθ Μ. 7/9
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/9
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	μετ. «Πανόρμος» (ε.)
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489	δ. Σουέζ 1/9
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Πειραιά 1/9
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Σιγκαπούρη 7/9
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Κουίνχουγκντάνο 11/8
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Κολούμπια ρίβερ 6/9
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοίου
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Βαλένσια 1/9
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Κεμπέκ 28/8
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11458	α. Ντάρμπαν 31/8
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Λιανουογκάγκ 4/8
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Μπρέμερχαβεν 26/8
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Χουάγκου 1/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Νικόσια 29/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρός Πάννυ 5/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Σουέζ 28/8
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Λομπίτο 1/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Ρεϊνιόν 10/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Γιοκοχάμα 18/7
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Λός 'Αντζελες 16/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. 'Αλγκεθίρας 22/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839	ε. Μίνα Καμπούς 5/9
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπασιάνο 29/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	επισκευές Σιγκαπούρη 10/5
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Πειραιά 20/8
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	δ. Κωνσταντή 7/9
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. 'Αλεξάνδρεια 28/8
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Τζουμπάιλ 27/8
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	ε. Κοβίν 30/8
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	ε. Σάν Φραντσίσκο 3/9
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	στη Φουτζέιρα
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΘΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λας Πάλμας 1/7
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Βομβάη 7/9
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Μουμπάι 27/7
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στόν Περισκοίο
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893	δ. Ντόβερ 8/9
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	α. Λός 'Αντζελες 20/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Λά Σπέζια 8/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Τερνέστη 28/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Φάλαουθ Μπ. 1/9

ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	δ. Πόρτ Σαΐδ 23/8
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Καράτι 17/8
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	ε. Τσιταγκόγκ 27/8
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	πρ. «Gladys»
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σιγκαπούρη 30/8
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Ματάνζας 30/7
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 26/8
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	δ. Μπρουνσμπουτελ 29/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	δ. Πόρτ Σαΐδ 1/9
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	βυθίσθηκε 'Ινδικό 7/11
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. 'Υόρκη 27/8
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Γιοκοχάμα 24/8
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Λας Πάλμας 6/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	επισκευές Πειραιά 7/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρός Δ. 'Αφρική 30/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Γκάλβεστον 26/7
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	78	20288	επωλήθη
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	πρ. «Προτάγονιστ»
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	α. Πράια Μόλε 17/8
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	δ. Σουέζ 4/9
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΪΑΣ (π.)	74	5071	δ. Παναμά 4/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Κάντα 1/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρός Γιβραλτάρ 26/8
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	πρός 'Ινδία 30/8
ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677	ε. Κωνσταντή 18/6
ΡΑΦΟΝΤΥ II (κ.)	73	9059	μετ. «Τρίο Ασε» (π.)
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	ε. Γιβραλτάρ 5/9
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Λας Πάλμας 7/9
ΡΕΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Γκάλβεστον 23/8
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. 'Αβέρσο 2/9
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Πειραιά 20/8
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Κεμπέκ 10/8
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	υπέστειλε παναμαϊκή
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	α. Μπαχράιν 11/8
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Λισσαβώνα 26/8
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	πρός Ντούμπα 24/7
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Βομβάη 28/7
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σουέζ 4/9
ΡΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Ρεσιό 1/9
ΡΟΥΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» ('Ονδ.)
ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	α. Λός 'Αντζελες 30/7
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Χιουσόν 19/8
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. 'Υόρκη 30/8
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	α. Λας Πάλμας 27/8
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Τερνεζέν 6/9
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Ρουέν 2/9
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	α. Κολόμπο 13/8
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κωνσταντή 29/8
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Σάν Φραντσίσκο 24/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Ρότερνταμ 9/9
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.μ.)	76	21619	α. Μάλφορντ Χάβεν 19/8
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Πειραιά 6/8
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	ε. Πειραιά 21/8
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	ε. Νιουόμ 31/8
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Μερσίν 14/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Τζέντα 29/7
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Π. Σαΐδ 3/9
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	α. Τζοκάττα 11/8
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	α. Κολούμπια ρίβερ 8/8
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Τζέντα 9/8
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Βηρυτό 1/9
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	α. Νιουόμ 27/8
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	δ. Σουέζ 7/9
ΣΑΝΤΕΡΑΛΑΝ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	α. Μασσαλία 13/8
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	πρ. «Sun Cherie»
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Λά Παλις 7/9
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	δ. Γιβραλτάρ 5/9
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	α. Γιοκοχάμα 30/8
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	ε. Πειραιά 23/8
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Σάντος 27/8
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	πρ. «Σερβίνια II»
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Ρας Ταούρα 21/8
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	α. Παράνγους 26/8
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΪΝΒ (κ.)	86	15933	α. Ντάρμπαν 22/8
ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Σικαπούρη 5/9
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Κληβελαντ 12/8
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	ε. Βοστώνη 30/8
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/8
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	δ. Σουέζ 4/9
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	ε. Γκιζόν 16/8
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	α. Ντάρμπαν 20/8
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Σέιτε 4/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Φρανκφούρτη 19/8
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Πειραιά 1/9
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	ε. Πειραιά 28/8
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	α. Χόγκ Κόγκ 16/8
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	πρ. «Γκαλερί»
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Χόγκ Κόγκ 7/9
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	πρ. «Gomasa»
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Άμστερνταμ 10/9
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ραβέννα 3/9
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Πόρτ 'Εσκούβελ 5/9
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Κωνσταντή 2/9
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ε. Ντάρμπαν 29/8
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	δ. Γιβραλτάρ 1/9
ΣΗ ΧΟΡΣ			
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	17415	ε. Κουίνχουαγκντίου 6/8
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	ε. Πειραιά 7/9
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Γιοκοχάμα 23/7
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	ε. Πειραιά 7/9
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	α. Ν. 'Υόρκη 8/9
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	ε. Τενερφί 8/9
ΣΗΜΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	δ. Κωνσταντή 5/0
ΣΗΣΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	α. Σάν Φραντσίσκο 22/8
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Σιγκαπούρη 31/8
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Τομπίκο 30/8
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	ε. Μπωμόν 29/8
ΣΗΛΙΝΚ (Ματ.)	74	18963	α. Ουρ Σαΐδ 8/8
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ν. 'Υόρκη 31/8
			α. Βενετία 29/8

ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	σιν. 'Ασάμπ
ΣΗΜΑΤΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. Πειραιά 2/9
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	α. Πενόκοιλο 13/8
ΣΗΜΙΟΥΣΚ (κ.)	77	31368	μετ. 'Περίνα' (ε.)
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (μ.)	84	18173	α. Ρίο 'Ιανέιρο 18/8
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/9
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Νισαμμά 1/9
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Νόβερ 4/9
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	ε. Παλιόηθ Κινέζους
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Πόρτ Μωχ Μπίλ Κασίμ 30/8
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Τερνούζεν 31/8
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Φόρ 1/9
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (μ.)	73	18025	πρόσ Νεμούρ Μπαίη 22/7
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	δ. Σουέζ 1/9
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Σάινες 6/
ΣΗΠΡΙΝΣΣ (κ.)	76	16432	α. Σικάγο 30/8
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Μοντεβιδέο 15/8
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Σουέζ 3/9
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρόσ Βισμάρ 6/8
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	δ. Παναμά 19/8
ΣΗΣΚΟΥΟΥ (δ.μ.)	75	42619	ε. Τάραντα 5/9
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Σαουθάμπτον 9/9
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Σαβάννα 27/8
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	ε. Γουίλμινγκτον 6/9
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Πόρτ ντε Μπουκ 25/8
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρόσ Π. Καπέλλο 23/7
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (μ.)	75	18794	ε. Γκέιμς 23/8
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (μ.)	62	11277	ε. Βουβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Σάν Λορένζο 25/8
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	δ. Κωνσταντή 4/9
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Μπιζέρτα 20/8
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Γιουρπορτ 10/9
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Τακόμα 26/8
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥ (κ.)	76	12440	πρ. «Maris Offer»
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	πρ. «Pita»
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Ντολίν 12/8
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρ. «Hansa Navigator»
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Χόγκ Κ-ογκ 5/9
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	ε. Χιούστον 15/7
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρ. «Maris Sportsman»
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	πρ. «Ολύμπος Κ.»
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Πειραιά 22/8
ΣΙΜΠΟΥΜΥ (κ.)	75	16849	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/8
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Κήλαγκ 9/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Σίγκαπούρ 4/9
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. 'Ικόνιο 24/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridian» ('Ονδ.)
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Μόντρεαλ 3/9
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Ρουέν 18/8
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντίρ Χομείνι
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. Κασιούγκ 26/8
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Βαλτιμόρη 6/9
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	στο 'Αμστερνταμ 12/9
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σίγκαπούρ 27/8
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Βιζακαπατνάμ 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	στον Πειραιά 17/8
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 22/8
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Νιόμπραν 4/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Σίγκαπούρ 17/7
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάλφαξ 11/8
ΣΠΕΛΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρόσ Χάρ Φακάν 28/7
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρόσ 'Αλγερία 25/6
ΣΠΥΡΟ (δ.μ.)	62	12847	υπέστειλε ελληνική
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Νόβερ 8/9
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Λεμεσό 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. Σίγκαπούρ 2/9
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Λιανουγκάγκ 21/8
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	ε. Μόντρεαλ 29/8
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011	στον Περισκό 12/7
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ε. Πειραιά 8/8
ΣΤΑΥ (κ.)	75	15113	αγορά από 'Ελληνες
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	ε. Πύλο 30/5
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Πόρτ Σάιτ 17/8
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	ε. Κουίνχουαγκντάο 5/7
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	ε. Βοστώνη 23/8
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	ε. Κασιούγκ 31/8
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Λιμά 22/7
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	α. Πειραιά 18/8
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Άντεν 9/8
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Μίλνερ Μπαίη 31/8
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Σίγκαπούρ 10/7
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	δ. Σουέζ 26/8
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	α. Βαλέντσια 16/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Νιγηρίτ 2/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	ε. Κασιούγκ 20/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	α. Λειξόες 3/9
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	στο Χιούστον 5/9
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Ρόττερνταμ 7/9
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Μπελαγκουάν 1/8
ΤΕΣΣΕΡ (κ.)	72	24615	ε. Χάιφα 6/9
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Γκουαϊμάς 1/9
ΤΖΙΜΙΛΑΤΑ (κ.)	71	16275	υπέστειλε ελληνική
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Λε Χάβρη 1/9
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	δ. Σουέζ 29/8
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Νιόμπραν 19/8
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	πρόσ Σαουδική 'Αραβία 17/7
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Ρόττερνταμ 9/9
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Κολόμπο 7/9
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. Σίγκαπούρ 10/8
ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	πρ. «Maya»
ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	α. Λός 'Αντζελες 20/8
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	ε. Πειραιά 28/8
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	ε. Φελίτσο Μπαίη 2/9
ΤΖΩΝΤΣ Δ. (κ.)	75	12376	α. Φάλμουθ Μπαίη 2/9
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Κασιούγκ 29/8

ΤΖΩΡΤΣ 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	πρόσ Τρίπολη 31/5
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κε.)	68	9627	ε. Παράντι 26/8
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Νιόμπραν 25/8
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	στον Πειραιά 20/7
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΙΝ (κ.)	71	4881	α. Χιούστον 26/8
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	μετ. «Good Explorer» (π.7)
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	δ. Π. Σάιτ 1/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	δ. Σουέζ 13/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. 'Ιραζάι 21/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρόσ ΗΠΑ 15/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	ε. Φουτζέιρα 28/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. 'Αμβέρσα 7/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	δ. Παναμά 13/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Γουίλμινγκτον 1/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Σάν Χουάν 26/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	α. Νιουμπάι 2/7
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Γιουρπορτ 3/9
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Γκουαϊκούιλ 2/9
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Λομέ 4/8
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Πόρτ Μόρεσμπι 5/9
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Νιόβερ 7/8
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 Reeler»
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Σίγκαπούρ 2/9
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Χιούστον 31/8
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	μετ. «Σαρωνικός» (ε.)
ΦΑΙΡΜΑ'Ι'Υ (π.)	66	4572	πρ. «Alka»
ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Σίγκαπούρ 11/8
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	πρόσ Χαϊφάγκ 21/7
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Τάμπα 17/8
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Σίγκαπούρ 22/8
ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	δ. Κωνσταντή 31/9
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	ε. Φιλανδελφεία 2/9
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	α. Δουκέρκη 12/8
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Κάνιλα 27/8
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρόσ 'Αγκόλα 27/7
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523	στο Γιαντάι 27/8/87
ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Λά Λιμπερντάν 12/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	στη Ταϊγκόγκ 5/9
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	πρ. «Μαρίτσα»
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Θεσσαλονίκη 27/8
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. 'Αλεξάνδρεια 31/8
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Μπαρλέτα 31/8
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Σαλβαντόρ 23/8
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Σίγκαπούρ 23/8
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάνια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	δ. Γιβραλτάρ 7/9
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Νιόμπραν 8/9
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Μπρίτσορτ 5/9
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	α. Γιοκοχάμα 24/8
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	ε. Ρόττερνταμ 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	πρόσ Δ. 'Αφρική 11/7
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15908	α. Σίγκάγκ 30/7/87
ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330	πρ. «Ραμίτ»
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	επώληθη Νορβηγούς
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214	στη Γιοκοχάμα 2/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρόσ Χουέλα 12/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρ. «Reyna»
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Σίγκαπούρ 6/9
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	α. 'Αγκόνα 2/9
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332	α. Παπετι 15/8
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Νιόμπραν 6/9
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/9
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	δ. Μπ. 'Αίρες 6/9
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	δ. Κωνσταντή 215/8
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Βαλπαράισο 17/8
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	α. Λός Πάλμας 6/9
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Λισαβόνα 8/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλμας 2/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Λός Πάλμας 29/8
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Ρόττερνταμ 30/8
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Πειραιά 7/9
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	στο Βίγκο 30/7
ΦΡΙΟ ΜΕΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Πειραιά 22/8
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρόσ Σάντος 9/8
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	επισκευές Πειραιά 25/6
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	ε. Λόγος 12/8
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. 'Ιντσόν 6/8
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Τζέμπελ Ντάνα 23/8
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. κασιούγκ 8/8
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	επισκευές Σίγκαπούρ 10/6
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	α. Φάλμουθ Μπαίη 15/8
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Γέλα 13/7
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Βρέμη 7/9
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	δ. Σουέζ 4/9
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	ε. Σίγκαπούρ 7/9
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	32367	α. Γιουρπορτ 26/8
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Λόγος 12/8
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	πρ. «Αναγέλε Χάρμου»
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9916	πρ. «Καπετάν Χάλαρης»
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5286	α. Τορόντο 5/9
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	α. Σίγκαπούρ 26/8
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	ε. 'Αλεξάνδρεια 2/9
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Ροζάριο 5/9
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Βομβάη 5/9
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/8
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	α. Βαλτιμόρη 2/9

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