

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Φεβρουαρίου 1989

Αρ. Φύλλου 1288/1046

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1288/1046
1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 250

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

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



Call us

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

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

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

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES 01-488 2171/4
TELEX 889378 TRANS G
FAX 01-4812558

NEW YORK OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES (40) 39.14.33
TELEX 2165378 FSC D
CABLES ALLFRIGO HAMBURG
FAX (40)-3903492

VIGO OFFICE

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



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



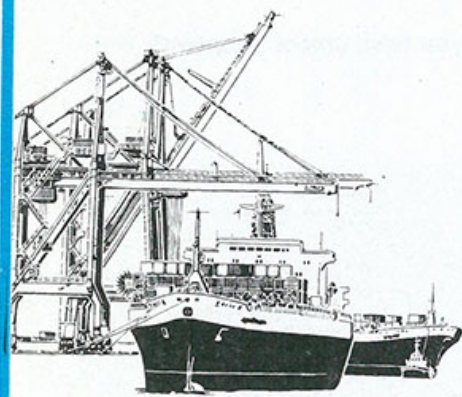
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1288/1046

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 και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 6.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1288/1046, February 1st, 1989

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 Ναυτιλιακή Ανασκόπηση**
Τό πρώτο μέρος της ενδιαφέρουσας εργασίας του κ. Γιώργου Φουστάνου για τις ναυτιλιακές εξελίξεις του 1988 όπως προβλήθηκαν από τον Ημερήσιο πολιτικό και οικονομικό Τύπο

- 25 Η Παγκόσμια Ναυτιλία**
Έμπεριστατωμένη παρουσίαση της σημερινής δύναμης του παγκόσμιου στόλου, όπως προκύπτει από τους ετήσιους πίνακες του Λλόυδς Ρέτζιστερ. Αύξο-μειώσεις του τοννάζ και οι κυριώτερες εξελίξεις κατά χώρα. Ο Έλληνόκτητος στόλος παραμένει στη κορυφή.

- 33 Τιμήθηκε η ανθρωπιά των Πλοιάρχων μας.**
Η Ένωση Πλοιάρχων βράβευσε το ανθρωπιστικό έργο και την αυταπάρνηση των Ελλήνων ναυτίλων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
40 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
43 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
44 ENGLISH SUPPLEMENT
47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



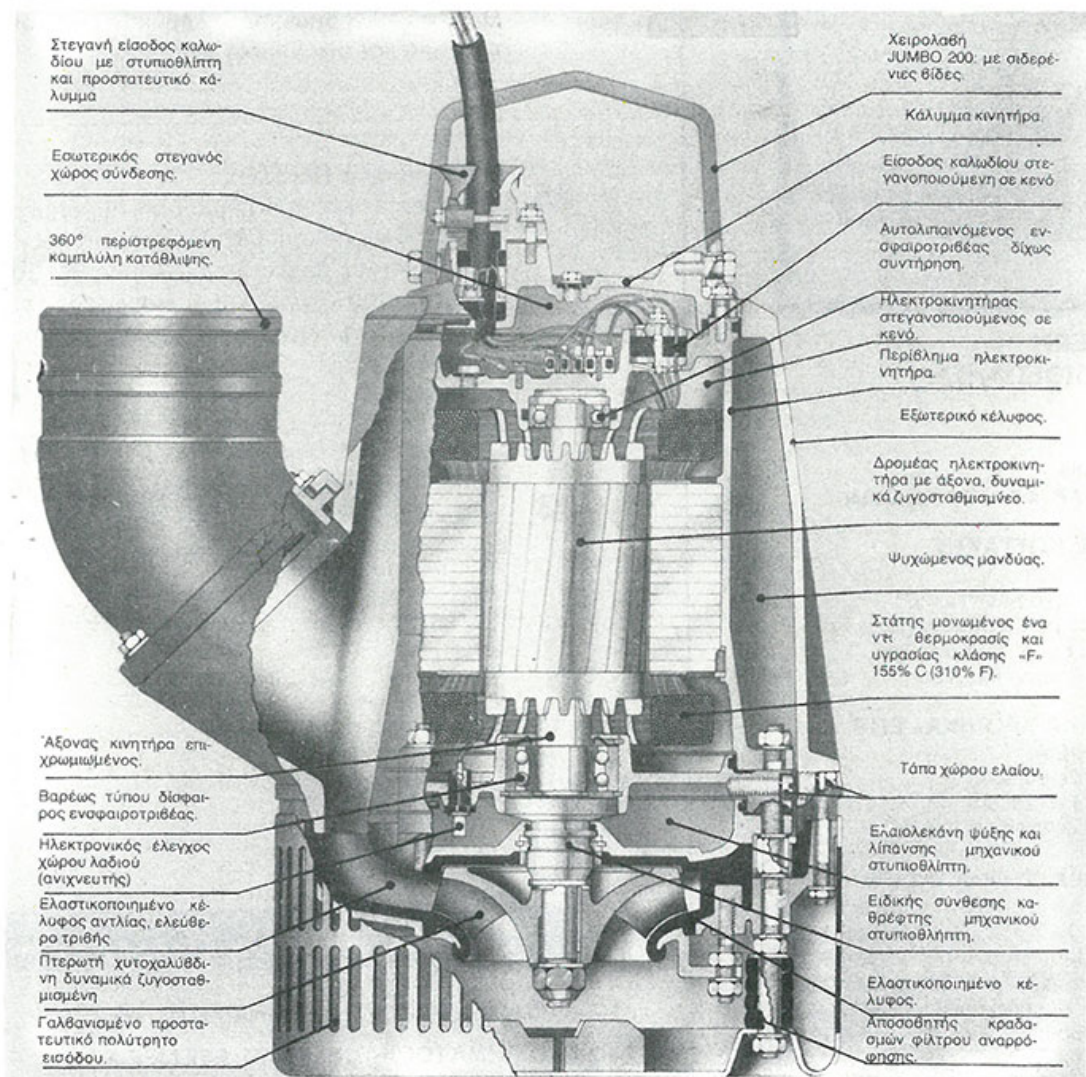
Αντλήτικη Ελλάδα
Antlitiki Hellas



- Φορτώνετε χύδην φορτία και θέλετε καθαρές σωληνώσεις μηχανοστασίου;
- Έχετε άμεση ανάγκη εξάντλησης κοιτών;

- Are you loading grain loads and wish the tubes of your engine room to be clean?
- Do you need urgent strapping?

ΥΠΟΒΡΥΧΙΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ*
SUMBERSIBLE PUMPS*



JUMBO: 10 - 600 / από 1 - 65 KW
Αποδόσεις: Q=26 - 1150 M³ / H
H= 16 - 65 M



Αντλήτικη Ελλάδα
Antlitiki Hellas

- *— Για οποιαδήποτε βολτάζ
- Ήλεκτροκίνητες και άντι-εκκρηκτικού τύπου.
- Παραδίδονται σ' όλο τον κόσμο
- Πιστοποιητικά όλων των νηογνώμωνων.

- For all voltages
- Motor ex-proof (if requested)
- We deliver all over the World.
- Certificates of all Classifications.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

ΜΕΝΕΛΑΟΥ 5-7
& ΔΟΪΡΑΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ ΑΘΗΝΑ
Τ.Κ. 17672

ADDRESS

5-7 ΜΕΝΕΛΑΟΥ AND
ΔΟΪΡΑΝΗΣ STR.
KALLITHEA-ATHENS
P. CODE 17672

ΤΗΛ. - TEL.

9569.822
9568.156
9587.430

TELEX

22.2772 ABSH GR.

BANKERS

ERGOBANK - PIRAEUS BRANCH

Τό κύριο πρόβλημα είναι τί θέλει ή Πολιτεία

Τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι είναι επιτακτική πλέον ή ανάγκη νά ξεκαθαρισθούν πλήρως όρισμένα πράγματα γύρω από τά θέματα τής Ναυτιλίας καί κυρίως γύρω από τό πρόβλημα του έπαναπατρισμού τών έλληνόκτητων πλοίων, τό όποιο, όπως έχομε έπισημάνει καί άλλες φορές, πρέπει νά μάς άπασχολεί όλους ήμέρα καί νύκτα όχι μόνον γιά νά έπωφελείται πρωτίστως ή χώρα από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών Έλλήνων καί ούτε γιά νά έχουν συνεχή καί άποδοτική άπασχόληση καί εύρωστα Ταμεία οί ναυτικοί μας, αλλά γιά νά διατηρηθεί, γιά νά ύπάρχει ή Έλληνική Ναυτιλία.

Η ανάγκη αύτή πιστοποιήθηκε γιά μία ακόμη φορά στην πρό ήμερών εκδήλωση τής Ένώσεως Πλοιάρχων γιά νά τιμηθούν οί πλοίαρχοι πού διέσωσαν ανθρώπους πού κινδύνευαν στή θάλασσα. Όσα αναφέρθηκαν στίς προσφωνήσεις πού έγιναν επιβεβαιώνουν του λόγου τό άληθές. Τά παραθέτομε έν συνεχεία γιά τή συναγωγή τών άπαιτητών συμπερασμάτων, τά όποια κατά τήν αντίληψή μας μπορούν νά αποτελέσουν οδηγό γιά τήν περαιτέρω πορεία, ή όποια έναν καί μοναδικό στόχο πρέπει νά έχει: Τόν σύντομο, γιά πολλούς καί ιδιαίτερα σοβαρούς λόγους, έπαναπατρισμό ΟΛΩΝ τών έλληνόκτητων πλοίων.

Ο Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης, άπαντώντας στην προσφωνήση του Προέδρου τής Ένώσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννη Χαλά, άφού αναφέρθηκε στην έθνική προσφορά τών πλοιάρχων καί γενικότερα τών Έλλήνων ναυτικών είπε τά εξής σχετικά μέ τήν πολιτική του ΥΕΝ γιά τή βελτίωση τής ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου:

«Τά μέτρα πού έχουν ληφθεί έχουν καταστήσει τό ελληνικό πλοίο φθηνότερο από τά πλοία τών δυτικών παραδοσιακών ναυτιλιακών καί ακριβότερο από τών σημαίων ευκαιρίας.

Συνέχεια πιεζόμαστε νά κατεβάσουμε τό κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου καί δυστυχώς έτσι αναγκάζομαστε νά πλησιάζουμε τά έπίπεδα κόστους τών σημαίων ευκαιρίας.

Εμείς σάν Κυβέρνηση κάναμε τόν διάλογο πράξη. Όσα μέτρα λήφθηκαν μέχρι σήμερα γιά τό πλοίο καί τούς ναυτικούς είχαν τήν άπόλυτη συναίνεση τών ναυτικών καί σās διαβεβαιώνω ότι δέν θά ληφθεί κανένα μέτρο εάν μ' αυτό δέν συμφωνήσουν οί Έλληνες ναυτεργάτες, πού αποτελούν τόν άκρογωνιαίο λίθο τής ναυτιλίας μας.

Απαιτείται νά κάνετε λελογισμένη χρήση τής λέξης ανταγωνιστικότητα πλοίου καί νά μή γίνεται εκμετάλλευσή τής.

Ηδη, βρισκόμαστε στην ώρα πού πρέπει νά ληφθούν καί άλλα μέτρα γιά νά αντιμετωπισθεί όχι μόνο ό έξ Ανατολών κίνδυνος, αλλά καί ό εκ Βορρά κίνδυνος τών δεύτερων νηολογίων».

Προηγούμενως, στην προσφωνήσή του, ό Πρόεδρος τής Π.Ε.Π.Ε.Ν. κ. Χαλάς είχε αναφέρει τά εξής:

«Στήν σημερινή μας έορταστική εκδήλωση, ασφαλώς δέν είναι κατάλληλος ούτε ό χρόνος, ούτε ό τόπος ν' αναφερθούμε στά προβλήματα τής Ναυτιλίας μας καί τών ανθρώπων τής. Αύτά προβάλλονται έξ άλλου από τόν Τύπο καί από τά άλλα μέσα ενημέρωσης καί αναπτύσσονται σέ άλλους χώρους τόσο σέ Έθνικό όσο καί διεθνές έπίπεδο. Έκείνα όμως, πού πολύ συνοπτικά θά μπορούσαμε νά έπισημάνουμε είναι τρία πράγματα πού άπαρτίζουν τούς κεντρικούς άξονες τών στόχων μας.

1. Η άμεση καί επιτακτική ανάγκη επανεξέτασης, αναθεώρησης καί αναπροσαρμογής τής Έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής κατά τρόπο ώστε νά μπορεί νά διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο, τόσο στην διαμόρφωση τής ναυτιλιακής πολιτικής, μέσα στον Ευρωπαϊκό χώρο, όσο καί στην ανταγωνιστι-

κότητα του έλληνικού πλοίου στον διεθνή θαλάσσιο στίβο, μέ δεδομένο ότι ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία είναι ή πρώτη ανάμεσα στίς χώρες τής ΕΟΚ καί μεταξύ τών πρώτων στην παγκόσμια ναυτιλία.

Γιά νά εξασφαλισθεί όμως ή κινητικότητα αύτή καί ή εύχέρεια άσκησης κάθε φορά κατά τίς περιστάσεις τής ένδεικνυόμενης ναυτιλιακής πολιτικής, απαιτούνται θεσμικά πλαίσια καί διαδικασίες πανεθνικής υιοθέτησης καί μορφής. Δέν πρέπει νά μάς διαφεύγει τό γεγονός ότι τό ελληνικό πλοίο καί ιδιαίτερα τό κινούμενο εκτός Έλλαδικού χώρου, δέν αντιπροσωπεύει βιομηχανική μονάδα τής ξηράς, αλλά είναι άναγκασμένο από τά πράγματα νά ανταγωνίζεται σκληρά τίς άλλες ναυτιλίες παραδοσιακές καί μή καί ακόμα μέ ένα πρόσθετο άρνητικό παράγοντα νά άνήκει σέ μία μεγάλη ναυτιλία μέ δυσανάλογα μειωμένες Έθνικές μεταφορές.

2. Η ουσιαστική συμμετοχή τής Πολιτείας στην διαμόρφωση μέτρων ένίσχυσης τής ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου, ώστε νά εκλείψει ή διελκυστίνδα καί ή αντιπαράθεση μεταξύ πλοιοκτησίας καί ναυτεργασίας καί νά γίνει παραδεκτό ότι ή υιοθέτηση καί θέσπιση όποιοιδήποτε μέτρου γιά τήν προστασία τής Έλληνικής σημαίας δέν θά πρέπει νά έχει άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις σέ βάρος του ναυτεργατικού δυναμικού, ό ρόλος καί ή συμμετοχή του όποίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι μέ τό πλοίο.

Καί γιά νά έπιτευχθεί αύτό θά πρέπει ή Πολιτεία, άφού έξαντλήσει όποιοσδήποτε δυνατότητες προσέλκυσης καί παραμονής του πλοίου στο Έθνικο νηολόγιο, νά προβαίνει παραπέρα στή θέσπιση μέτρων πλήρους καί σωστής άπασχόλησης του Έλληνα ναυτικού, διατηρώντας έτσι, καί τόν άναγκαίο έθνικό δεσμό του πλοίου μέ τήν σημαία πού φέρει.

Έχει πλέον άποδειχθεί ότι μέτρα πού λαμβάνονται στά πλαίσια ευκαιριακής καί άπρογραμματιστής πολιτικής μέ στόχο τήν προσέλκυση έλληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο κάθε άλλο παρά τό επιδιωκόμενο αποτέλεσμα έπέφεραν. Έάν όμως ή Πολιτεία κατορθώσει καί αναλάβει τήν έξασφάλιση βελτιωμένων όρων καί συνθηκών έργασίας τών ναυτικών μας μέσα στά πλοία καθώς καί τήν έπιβαλλόμενη κοινωνική καί ασφαλιστική προστασία τών άπομάχων του κύματος τότε θά εκλείψουν, όπως προαναφέραμε οί αντιπαραθέσεις καί οί αντιπαλότητες μεταξύ Έφοπλιστών καί ναυτικών, οί όποιες, θά πρέπει νά παραδεχθούμε συντελούν καί αυτές στην άπομάκρυνση του πλοίου από τά ελληνικά νηολόγια. Άλλωστε θά πρέπει νά γίνει συνειδηση σέ όλους μας ότι, όποιαδήποτε οικονομικής μορφής συμπαράσταση τής Πολιτείας γιά τήν έξασφάλιση καί διατήρηση κάποιας ισορροπίας σ' αύτήν πού όνομάσαμε διελκυστίνδα καί πού τόσα χρόνια παρτηρείται, δέν άποτελεί σέ καμμία περίπτωση δαπάνη, αλλά θετική καί ουσιαστική επένδυση γιά τό μέλλον τής ναυτιλίας καί τήν στήριξη τής Έθνικής μας Οικονομίας.

3. Η ισότιμη συμμετοχή τών έργαζομένων στίς απαιτούμενες διαδικασίες γιά τήν χάραξη τής έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής καί τήν σωστή άσκήσή τής.

Αποδοχή, υιοθέτηση καί σεβασμός τής άρχής αύτης, θά συντελέσει, όπως είναι εύνόητο, στην ελάττωση τών όξυμένων αντιπαραθέσεων καί στην δημιουργία κλίματος οικονομικής καί κοινωνικής προόδου όλων τών παραγόντων τής ναυτιλίας».

Μία κατ' άρχήν έπισήμανση πού προκύπτει από τά άνωτέρω είναι ότι στίς προσφωνήσεις δέν γίνεται καμμία αναφορά στή σημασία καί στο ρόλο του Έλληνα έφοπιστή πού κατά τή γνωστή ρήση του ίδρυτή τών «Ναυτικών Χρονικών» Δημητρίου Κωττάκη άποτελεί τό θεμέλιο τής ναυτιλιακής ισχύος — εκείνος πού χωρίς τήν τόλημ του, τήν πρωτοβου-

λία του, τή γνώση του, τήν πείρα του, τή σύνεσή του και τή διακινδύνευση των πάντων δεν μπορούν να υπάρξουν πλοία και να ζήσουν ναυτιλίες, αγνοείται παντελώς.

Δέν είναι όμως αυτό τό καίριο. Τό ζητούμενο, όπως τονίζεται και εκ προοιμίου, είναι να ξεκαθαρισθούν όρισμένα πράγματα.

Πρέπει, κατά κύριο λόγο, να ξεκαθαρίσουμε τί θέλουμε, τί θέλει, δηλαδή, η Έλληνική Πολιτεία και όχι τί θέλουν οι έφοπλιστές ή οι ναυτικοί και κυρίως οι εκπρόσωποί τους, οι όποιοι, ειρήσθω εν παρόδω, έχουν διαπράξει θανάσιμα σφάλματα και έχουν σοβαρότατο μερίδιο ευθυνών για τή σημερινή κατάσταση, για τό γεγονός συγκεκριμένα ότι ο μεγαλύτερος όγκος τής ελληνόκτητης ναυτιλίας εξακολουθεί να βρίσκεται εκτός του έθνικού νηολογίου και να ποτίζει ξένες

αυλές τή στιγμή που διψάει ή δική μας.

Πρέπει, κατά δεύτερο αλλά επίσης ουσιαστικό λόγο, να ξεκαθαρίσουμε τί ακριβώς έννοούμε όταν αναφερόμαστε στους Έλληνες ναυτικούς.

Πρέπει ακόμη να ξεκαθαρίσουμε ότι όφείλομε όλοι, και πρωτίστως οι ναυτικοί μας, να συμβάλουμε στη διατήρηση τής Έλληνικής Ναυτιλίας χωρίς τήν όποία δεν μπορούν να υπάρχουν κατά πρώτο λόγο οι ναυτικοί.

Πρέπει, τέλος, να ξεκαθαρίσουμε εάν έχουμε αντίληψη τί γίνεται γύρω μας, γιατί αν εξακολουθούμε να κοιμόμαστε άμέριμνοι τή στιγμή που γύρω μας συντελούνται κοσμογονικές αλλαγές δεν έχουμε κανένα μέλλον, θά σβήσουμε όχι άπλως σάν ναυτιλιακή χώρα αλλά και σάν ναυτικό και ναυτιλιακό έθνος.

ΤΕΛΟΣ ΚΑΛΟ, ΟΛΑ ΚΑΛΑ

Πρέπει κάποτε να γίνει κατανοητό από όλους και κυρίως από τήν πλευρά τής Πολιτείας και των εκπροσώπων της ότι τά θέματα που σχετίζονται καθ' όποιονδήποτε τρόπο με τό πλοίο δεν αντιμετωπίζονται εύκαιριακά και υπό τό κράτος συναισθημάτων φορτίσεων τής κοινής γνώμης που προκαλούνται από τυχαία περιστατικά, όπως συμβαίνει συνήθως παρ' ήμιν, αλλά από διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς, ή παραβίαση ή ή υπέρβαση των όποιων οδηγεί σε κωμικοτραγικές καταστάσεις και σε άδιέξοδο.

Σημειώνουμε τά άνωτέρω με άφορμή τή νέα κοινή απόφαση των Έπουργών Ναυτιλίας και Έργας με τήν όποία τροποποιείται πρόσφατη απόφαση των ίδιων Έπουργών (Ναυτιλίας και Έργας) με τήν όποία και υπό τό πρόσχημα τής εξασφάλισης μεγαλύτερας δήθεν προστασίας των εργαζομένων στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη τής ευρύτερη λιμενικής περιοχής του Πειραιώς μετά τό άτύχημα του δεξαμενοπλοίου «Αναγγελ Γκρέϊντες» καθορίζονταν νέες πρόσθετες διατάξεις για τή διαδικασία εκδόσεως των πιστοποιητικών Gas Free που εκ των πραγμάτων αποδείχθηκε ότι ήταν άνεφάρμοστες ή, εν πάση περιπτώσει, θά όδηγήσουν με μαθηματική ακρίβεια στο νέκρωμα όλόκληρης τής ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης άφου τά πλοία θά όδηγούνταν άναγκαστικά σε άλλα ναυπηγοεπισκευαστικά κέντρα τής Μεσογείου, όπου βέβαια δεν άνθι ή φαιδρά πορτοκαλέα όπως παρ' ήμιν.

Γιά τά άποφευχθεί ακριβώς αυτός ο κίνδυνος αποφασίσθηκε — εύτυχώς — ή έκδοση τής νέας απόφάσεως με τήν όποία, όπως αναφέρεται, οι διαδικασίες εκδόσεως των πιστοποιητικών Gas Free θά είναι εφαρμόσιμες χωρίς ταυτόχρονα να δημιουργούνται προβλήματα για τήν ασφάλεια των εργαζομένων. Μάλιστα ο Έπουργός Ναυτιλίας κ. Βασίλης Σαραντίτης — και αυτό είναι πρόσ τιμή του — μέχρι τή συνυπογραφή τής νέας απόφάσεως και από τόν Έπουργό Έργας

και τή δημοσίευσή της στην Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως εξέδωσε ειδική διαταγή με διευκρινίσεις για τά θέματα τής εκδόσεως των πιστοποιητικών Gas Free.

Πρέπει βεβαίως να σημειωθεί ότι οι άρνητικές και καταστροφικές συνέπειες τής τροποποιουμένης ως άνωτέρω απόφάσεως είχαν στο μεταξύ επισημανθεί από τους άνθρώπους τής Ναυτιλίας οι όποιοι είχαν ήδη γευθεί τί ακριβώς σήμαιναν οι διατάξεις που είχαν θεσπισθεί.

Τέλος, καλό, όλα καλά, λοιπόν, άρκει τό περιστατικό αυτό να γίνει επί τέλους μάθημα και να σταματήσει να παρεμβαίνουμε σε ζητήματα τά όποια ρυθμίζονται από διεθνείς κανονισμούς οι όποιοι εφαρμόζονται σε όλόκληρο τόν κόσμο.

ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΟΜΕ ΤΗ ΦΥΓΗ;

Παλαιός τακτικός άναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών», από εκείνους που έχουν πάντοτε όποψη για τά θέματα τής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της, μάς αϊφνίδισε με τίς αντιλήψεις του για τό θεσμό τής βραβεύσεως των παιδιών των ναυτικών μας που άριστεύουν κατά τίς εισαγωγικές εξετάσεις στα άνώτερα και τά άνώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα που έχει καθιερώσει ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών.

Πληροφορήθηκα, μάς είπε, από τό δελτίο τής Ε.Ε.Ε. του Δεκεμβρίου με τά δημοσιεύματα για τή Ναυτιλία τά τής νέας βραβεύσεως και ή άμεση αντίδρασή μου ήταν, για μιάν άλλη φορά, ότι έτσι επιβραβεύουμε τή φυγή των Ικανών νέων από τό ναυτικό επάγγελμα. Άσφαλώς, πρόσθεσε, κανένας δεν μπορεί να έμποδίσει τά παιδιά των ναυτικών ή και τους ίδιους τούς ναυτικούς μας να επιλέξουν για τά παιδιά τους τή σταδιοδρομία τήν όποία επιθυμούν. Άπό τό σημείο όμως αυτό μέχρι του να επιβραβεύσει ή Ναυτιλία τή φυγή από τό ναυτικό επάγγελμα ύπάρχει μεγάλη απόσταση και δείχνει ότι κάπου ύπάρχει κάποιο λάθος. Να επιβραβεύει ή Ναυτιλία τά παιδιά των ναυτικών μας αλλά εκείνα,

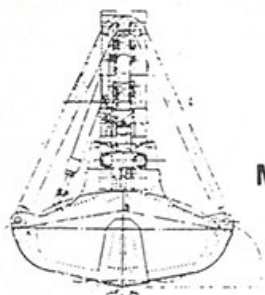
λόγου χάρη, που άριστεύουν στις ναυτικές σχολές καθώς και τούς ναυτικούς μας που διακρίνονται για τίς σπουδές τους στα κέντρα μετεκπαίδευσως, στα ΚΕΣΕΝ δηλαδή, ή που άποκτούν με πρόσθετες σπουδές και άλλα προσόντα ή διπλώματα άνωτάτων σχολών του έσωτερικού και του έξωτερικού.

Η Ναυτιλία όφείλει, κατέληξε, να επιβραβεύει όχι τή φυγή από τό ναυτικό επάγγελμα αλλά τήν παραμονή και τήν εξύψωση του και φυσικά έμεις προσυπογράφουμε.

ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΚΛΑΙΜΕ

Μέ υπερφάνεια, μπορεί να πεί κανείς, έδειξε ή ελληνική τηλεόραση τό τεχνικό, πράγματι, έπίτευγμα τής έπιχειρήσεως τής «μεταφοράς» του δεξαμενοπλοίου «Αναγγελ Γκρέϊντες» σε ναυπηγείο τής Κορέας όπου πρόκειται να συγκολληθεί τό νέο μεσαίο τμήμα τό όποιο θά έχει ήδη κατασκευασθεί στο μεταξύ σε αντικατάσταση του άχρηστευθέντος από τήν έκρηξη στο Πέραμα.

Τά πλάνα που έδειξε ή ελληνική τηλεόραση ήταν πράγματι έντυπωσιακά: Τό πρωταίο και τό πρυμναίο τμήμα του δεξαμενοπλοίου είχαν «φορτωθεί» σε ειδικά διασκευασμένο πλοίο με τό όποιο «μεταφέρονται» ήδη πρόσ τήν Κορέα, έξ ίσου δε έντυπωσιασμένος ήταν και ο έκφωνητής ο όποιος δεν σκέφθηκε — ή δεν τόν άφησαν να σκεφθεί — γιατί γίνεται αυτή ή μεταφορά και γιατί δεν γίνεται στη χώρα μας ή εργασία αντικαταστάσεως του κατεστραμμένου τμήματος του σκάφους. Άν είχε σκεφθεί, ή καλύτερα, αν όλοι μας — πρωτίστως δε αυτοί που άπασχολούνται στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία έπιδοτούμενοι ουσιαστικά από τόν ελληνικό λαό — είχαμε αναλογισθεί αυτό τό γιατί θά έπρεπε να κλαίμε. Διότι τό σύνολο τής δαπάνης και για τή μεταφορά (έχει αναφερθεί τό ποσόν του ένός έκατ. δολλαρίων) και για τήν κατασκευή και τήν προσθήκη του νέου τμήματος είναι αισθητά μικρότερο τής δαπάνης που θά απαιτούσε ή κατασκευή και ή προσθήκη του νέου τμήματος σε ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, γι' αυτό άλλωστε προτιμήθηκε και ή λύση αυτή — με δυό λόγια δεν είμαστε καθόλου ανταγωνιστικοί και αυτό όφείλεται άποκλειστικά στη χαμηλή παραγωγικότητα των εργαζομένων στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες που μετά τή δημοσιοποίησή τους αισθάνονται σαν δημόσιοι υπάλληλοι και έχουν τήν άξίωση να τούς εξασφαλίζει τίς παχυλότατες άμοιβές τους ο βαρύντα φορολογούμενος ελληνικός λαός — ύπολογίζεται ότι κάθε εργαζόμενος στα Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαμαγκά, λόγου χάρη, θά χρειασθεί να έπιδοτηθεί από τόν ελληνικό λαό με ένάμιση έκατ. δραχμές στη διάρκεια του 1989!



ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ ΑΡΠΑΓΕΣ (GRABS)

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

Τηλ. 4180829

Νά εξασφαλίσουμε τά στελέχη μας

Είναι σέ όλους γνωστό ότι εδώ καί αρκετά χρόνια οί ναυτιλιακές εταιρίες χρησιμοποιοῦν ὅλο καί περισσότερο αξιωματικούς γιά τή στελέχωση τῶν γραφείων τους, τόσο στὸν Πειραιά ὅσο καί στὸ ἐξωτερικό, γιατί πιστεύουν ὅτι γιά συγκεκριμένες ὑπεύθυνες θέσεις τῶν γραφείων εἶναι πολὺ πιὸ κατάλληλο ἓνα στέλεχος — αξιωματικός, προερχόμενος ἀπὸ τὰ πλοία, ἀπὸ ὁποιοδήποτε ἄλλον ὑπάλληλο πού δέν γνωρίζει καθόλου οὔτε τίς συνθήκες δουλειᾶς πάνω στὰ πλοία, οὔτε τὸν ἄνθρωπο ναυτικό.

Αὐτὴ ὁμῶς ἡ σημερινή ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνάγκη τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων σκοντάφτει στὶς σχετικές περὶ NAT διατάξεις, πού δέν ἐπιτρέπουν τὴ συνέχιση τῆς ἀσφάλισης στὸ NAT τῶν αξιωματικῶν, ἐκτός Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καί Ραδιοηλεκτρονικῶν Α' τάξης καί αὐτῶν μέ ὀρισμένες προϋποθέσεις. Ἐτοί οἱ ναυτικοί αὐτοὶ ἀσφαλίζονται στὸ ΙΚΑ, καί αὐτὸ ἀναμφισβήτητο ἀποτελεῖ ζημιά γιά τὸ NAT.

Ὅλο οἱ περὶ τῆς ναυτιλίας γνωρίζουν ὅτι τὸ μεγαλύτερο πρόβλημα τοῦ NAT εἶναι ἡ μείωση εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ταμεῖο, λόγω τῆς συρρικνώσεως τῆς ὑπὸ Ἑλληνική σημαία Ναυτιλίας. Ἐχομε λοιπὸν ἓνα σεβαστὸ ἀριθμὸ ἀξιωματικῶν (ὑποπλοιάρχων, Ἀνθυποπλοίαρχων κ.λ.π.) πού ἐργάζονται σὲ ναυτιλιακά γραφεῖα ἀπὸ τοὺς ὁποίους θὰ μπορούσε τὸ NAT νὰ ὠφεληθεῖ ἐάν ἐπιτρεπόταν ἡ συνέχιση τῆς ἀσφάλισέως τους στὸ NAT καί οἱ ἴδιοι νὰ μὴ χάνουν τὰ συνταξιοδοτικὰ τους δικαιώματα. Ἐξ ἄλλου εἶναι ἀναμφισβήτητο ὅτι ἡ συνέχιση τῆς ἀσφάλισέως τῶν αξιωματικῶν αὐτῶν στὸ NAT, ἐκτός τῶν ἄλλων ὠφελημάτων, θὰ συντηρεῖ καί τοὺς δεσμούς τους μέ τὸ ναυτικό ἐπάγγελμα, πράγμα πού τελικὰ ἀποβαίνει πρὸς ὄφελος τῆς ναυτιλίας μας.

Ὁφείλει συνεπῶς ὁ Ὑπουργὸς κ. Βασίλης Σαραντινὸς νὰ ἐξετάσει τὸ θέμα μέ τὸ ἐνδιαφέρον πού ἐπιβάλλεται.

Μέ τὸ ἴδιο ἐνδιαφέρον πρέπει νὰ δεῖ ὁ Ὑπουργὸς καί τὸ τεράστιο πρόβλημα πού ἔχει δημιουργηθεῖ γύρω ἀπὸ τὸ θέμα τῆς ἐξελί-

ξεως τῶν ἀξιωματικῶν. Μὲ τὸ ζήτημα αὐτὸ ἔχουν ἤδη ἀσχοληθεῖ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἐπανερχόμεθα ὁμῶς μετὰ ἀπὸ μιὰ ἰδιαίτερα εὐλογη ἐπιστολή Β' μηχανικοῦ, ἡ ὁποία δημοσιεύεται στὴν οἰκία στήλη καί ὑπογραμμίζουμε ἐκ νέου ὅτι δέν μπορούμε νὰ τιμωροῦμε τοὺς ναυτικούς μας ἐπειδὴ τὰ ἐλλειμνότητα πλοία προτίμησαν τὰ τελευταῖα δύο σκολα χρόνια ἄλλες λύσεις γιά νὰ ἐπιζήσουν. Οὕτε εὐθύνονται οἱ ναυτικοί μας γιατί δέν ἐπιστρέφουν τὰ πλοία. Καί τιμωροῦμε τοὺς ναυτικούς μας ὅταν ἐμμένουμε στὴ ρύθμιση πού εἶχε γίνει στὸ παρελθόν (ὅταν οἱ συνθήκες ἦταν ἐντελῶς διαφορετικές ἀπὸ τίς σημερινές) σύμφωνα μέ τὴν ὁποία ἡ ἐξαγοραζόμενη ὑπηρεσία σὲ ἀνασφάλισα πλοία ἰσχύει μόνον γιά συνταξιοδοτικούς λόγους καί γιά τὴν ἐξασφάλιση τῆς περιθάλψεως ἀπὸ τὸν Οἶκο Ναύτου. Διότι μέ τὴ διατήρηση καί ὑπὸ τίς σημερινές περιστάσεις τῆς ρυθμίσεως αὐτῆς ἐμποδίζουμε τὴν ἐξέλιξη τῶν ναυτικῶν μας, τῶν στελεχῶν μας πού ἐλλεῖπει πλοίων μέ Ἑλληνικὴ σημαία ἀναγκάζονται νὰ ἐργασθοῦν σὲ ἀνασφάλισα πλοία, ἡ ὑπηρεσία στὰ ὁποία δέν λαμβάνεται ὑπ' ὄψη, δέν συνυπολογίζεται, γιά τὴ συμμετοχή σὲ προαγωγικές ἐξετάσεις.

Ἡ ρύθμιση πού ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν πραγμάτων δέν πρέπει νὰ ἀφορᾷ μόνον τὸν συνυπολογισμό τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας σὲ ἀνασφάλισα πλοία γιά τὴ δημιουργία προσόντων συμμετοχῆς σὲ προαγωγικές ἐξετάσεις ἀλλὰ καί τὸ ὕψος τῆς ἐξαγορᾶς: Μὲ δύο λόγια, οἱ ναυτικοί μας πού ἀναγκάζονται σὲ ἀνασφάλισα πλοία πρέπει νὰ καταβάλλουν τίς ἴδιες εἰσφορές πού καταβάλλουν καί οἱ ναυτικοί μας πού ἐργάζονται στὰ, δισυχνῶς, ὀλίγα πλέον πλοία μέ Ἑλληνικὴ σημαία, διότι ἡ ἐπιλογή δέν εἶναι δική τους, εἶναι ἐπιλογή ἀνάγκης καί ἐπὶ πλέον δέν πρέπει νὰ τοὺς τιμωροῦμε γιά κάτι γιά τὸ ὁποῖο δέν εὐθύνονται.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ἡ ὁλομέλεια τῆς Διεθνούς Συμβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς ἡ συνελευθούσα εἰς Λονδίνον τὴν 20ην Ἰανουαρίου ὁμοφώνως ἀπεφάσισε τὴν συνέχισιν τῆς συνεργασίας ἐπὶ τῶν ναύλων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

— Σήμερον 1ην Φεβρουαρίου λήγει ἡ προθεσμία τῆς ὑποβολῆς προτάσεων διὰ τὴν ἐπὶ συμβάσει ἀνάληψιν τῆς γραμμῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Ἐξ ὧν πληροφοριῶν κατέχομεν πλείονες τοῦ ἐνός θὰ ἐμφανισθῶν μειοδότης, ἐλπίζεται δὲ ὅτι, λόγω τῆς σοβαρότητος τῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκῶν οἵτινες ἐπέδειξαν ἐνδιαφέρον διὰ τὸν προκηρυχθέντα διαγωνισμόν, τὴν φορὰν αὐτὴν θὰ καταστῇ πραγματικότητα ἡ ἀπὸ ἐτῶν ἐπιδίωξις διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐπικοινωνίας μας μέ τὴν Ἀμερικανικὴν συμπολιτείαν δι' ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου.

— Τὸ ἀγορασθέν ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Λιβανοῦ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Tregantle», 4.324 τόν. γκρόκ, ναυπηγήσεως τοῦ 1918, παραληφθέν εἰς Μπάρρυ ὤψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καί μετωνομάσθη «Αντίστα».

— Τὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια «Λακωνικός», «Κορινθιακός» καί «Ρήνος» τὰ ὁποῖα εἶχον ἀποκλεισθῇ ὑπὸ τῶν πάγων εἰς τὸ χιλιόμετρον 46 τοῦ Δουνάβεως, ἀπληθευθῶσαν τὴ βοήθειαν παγοθραυστικῶν καί ἐφθασαν εἰς Σουλινᾶ, ἐνθα ἐπιθεωρηθέντα ἔλαβον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καί ἐξηκολούθησαν κανονικῶς τὸν περαιτέρω πλοῦν των.

(«Ναυτικά Χρονικά» τὸν. 195/1.2.1939)



K. ΒΕΛΛΗΣ Α.Ε.

Μικράς Ασίας 4 185 47 Πειραιάς

Τηλ. Διευθ.: 4810213 4815183 Τηλ. Παραγ.: 4817085 4812783

Τηλ. Λογιστ.: 4812784 Τέλεξ: 241852 VEL GR Telefax: 4816083

- Κανναβάτσα & σάκκοι γιούτινοι
- Υφάσματα πολυπροπυλενίου απλά & αδιαβροχοποιημένα
- Σάκκοι υφαντοί πολυπροπυλενίου
- Σχοινιά σιζάλ & πολυπροπυλενίου

ΝΕΑ ΑΙΣΘΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Συνεχίζονται μέ ἐντατικό ρυθμὸ οἱ ἐργασίες μετασκευῆς τῶν δύο ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν τοῦ Συγκροτήματος Ἀγούδημου τὰ ὁποῖα πρόκειται νὰ δρομολογηθοῦν τὴν ἀνοιξη καί κατὰ τοὺς εἰδικούς θὰ φέρουν μιὰ νέα ἐποχὴ στὴν Ἀκτοπλοΐα.

Σύμφωνα μέ τίς ἐκτιμήσεις τῶν εἰδικῶν, τὰ δύο πλοία, στὰ ὁποῖα σύντομα πρόκειται νὰ προστεθοῦν καί ἄλλα ἀναλόγου δυναμικότητας, μέ τὴν τεράστια μεταφορικὴ τους ικανότητα θὰ εξασφαλίσουν τὴν ἐπάρκεια στὰ νησιά πού θὰ ἐξυπηρετοῦν ἀκόμη καί στίς περιόδους τῶν μεγαλύτερων αἰχμῶν, ἐνῶ μέ τίς ἀνέσεις πού διαθέτουν οἱ Ἕλληνες ἀλλὰ καί οἱ ξένοι πού θὰ διακινούνται μέ αὐτὰ θὰ ἔχουν πλέον τὴν αἴσθησις ὅτι εἶναι ἐπιβάτες.

Μιλώντας γιά τὸ θέμα αὐτὰ στὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὁ κ. Ἀλέξ. Ἀγούδημος, πού εἶναι ὑπεύθυνος γιά τὸν τομέα τῆς Ἀκτοπλοΐας τοῦ Συγκροτήματος Ἀγούδημου, ὑπογράμμισε ὅτι γιά πρώτη φορά δίνεται ἡ σημασία πού τοῦ ἀρμόζει (καί δικαιοῦται) στὸν Ἕλληνα καί τὸν ξένο ἐπιβάτη. Γι' αὐτὸ, πρόσθεσε, πέρα ἀπὸ τίς ἀνέσεις πού θὰ ἐξασφαλίζουν τὰ δύο πλοία, ἰδιαίτερη προσοχὴ δίνεται ἀπὸ τὴν ἐταιρεία καί στὸ προσωπικὸ πού θὰ τὰ

επανδρώσει ώστε να εξασφαλισθούν απολύτως εκείνα που επιθυμούμε να προσφέρουμε στους επιβάτες.

Στό μεταξύ παράλληλα με τη μετασκευή των δύο πλοίων προχωρούν και οι εργασίες ανακαίνισης των ιδιοκτητών γραφείων επί της 'Ακτής Κονδύλη και της οδού Αιτωλικού όπου πρόκειται να μεταφερθεί σύντομα το Συγκρότημα 'Αγούδημου.

'Υπενθυμίζουμε ότι το Συγκρότημα 'Αγούδημου έχει ανακοινώσει ότι οι ναυτικοί, εν ενεργεία και συνταξιούχοι, καθώς και τα μέλη των οικογενειών τους, θα ταξιδεύουν με τα πλοία του Συγκροτήματος με σημαντική έκπτωση στα εισιτήρια που γά τους συνταξιούχους θα ανέρχεται σε 75%! Μετά την ανακοίνωση αυτή, το Δ.Σ. της 'Ενώσεως Θαλαμηπόλων αποφάσισε ομόφωνα να εκφράσει τις θερμές ευχαριστίες όλων των μελών της 'Ενώσεως για την πρωτοβουλία της παροχής των γενναίων έκπτώσεων στους ναυτικούς που τη χαρακτηρίζει πρωτοποριακή για το ναυτικό χώρο και τονίζει ότι είχε μεγάλη απήχηση στους ναυτικούς μας.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

Οι πλοίαρχοι των πλοίων μας που πλεύουν στον Περσικό πρέπει να λάβουν ιδιαίτερα σοβαρά υπόψη τη σύσταση του Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου που αναφέρεται στην αποφυγή των ναρκών που έχουν ποντισθεί από τους έμπολεμους, από τις οποίες πληγή ηδη, ως γνωστόν, ένα ελληνικό πλοίο. Σύμφωνα, λοιπόν, με τη σχετική σύσταση του Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, οι πλοίαρχοι πρέπει να αποφεύγουν τα σημεία του Περσικού όπου η καρίνα του πλοίου απέχει λιγότερο των δέκα ποδών από το βυθό — έφιστάται συνεπώς η ιδιαίτερη προσοχή.

ΤΟ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΪΜ»

'Ομολογούμε ότι δεν μπορούμε να αντίληφθούμε την άρνηση του 'Υπουργείου να επιτρέψει την έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια του επιβατηγού «'Ολύμπικ Φλέϊμ» που μετασκευάζεται στο Πέραμα και πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σαν κρουαζιερόπλοιο και μάλιστα πριν από την έναρξη των κρουαζιερών του που είχε καθοριστεί για τις 15 'Απριλίου. Αιτιολογία της άρνησης του ΥΕΝ ή ηλικία του πλοίου, ή οποία, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, δεν μπορεί, δεν πρέ-

πει να έχει την παραμικρή σημασία εάν το πλοίο εξασφαλίζει όλες τις απαιτήσεις που προβλέπει η οικεία διεθνής σύμβαση ή όποια είναι ιδιαίτερα αυστηρή εν προκειμένω. 'Εξεταστών συνεπώς θα έπρεπε να είναι, πάλι κατά την ταπεινή μας αντίληψη, εάν το συγκεκριμένο πλοίο πληροί όλες τις απαιτήσεις και προϋποθέσεις που προβλέπονται από την SOLAS και όχι η ηλικία του. 'Αλλωστε, προσφάτως έπετράπη η έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια παρομοίου σκάφους μεγαλύτερης ηλικίας ενώ στα νηολόγια μας είναι έγγεγραμμένα — από πολύ καιρό βέβαια — παρόμοια πλοία πολύ μεγαλύτερης ηλικίας και βεβαίως δεν ζητήθηκε — και ούτε ήταν δυνατόν να ζητηθεί — η διαγραφή τους λόγω της ηλικίας τους.

Θέλομε να ελπίζουμε ότι το θέμα θα επανεξετασθεί, και ότι θα δοθεί όρθη λύση — έφ' όσον, επαναλαμβάνομε, το συγκεκριμένο πλοίο καλύπτει τις προβλεπόμενες από τη SOLAS απαιτήσεις, να έγγραφει στα ελληνικά νηολόγια.

«ΚΟΣΜΗΜΑ» ΚΑΙ «ΣΤΟΛΙΔΙ»

'Ετσι χαρακτηρίσε ναυτικός μας το παραδοσιακό μυκονιάτικο ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» όταν το είδε στο λιμάνι του Πειραιώς, κοντά στη θέση όπου ήταν το «παλιό ρολόι» και όπου ρυμουλκήθηκε πρό ήμερών μετά την καθέλκυσή του από το κάρναγιο του Μανώλη Ψαρρού όπου έμεινε τρεις μήνες περίπου για την ολοκλήρωση των επισκευών.

Τό «Ευαγγελίστρια», το οποίο σημειωτέον είναι το τελευταίο σκάφος του τύπου αυτού που υπάρχει και διασώθηκε και αποκαταστάθηκε με πρωτοβουλία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και κυρίως του ιδρυτή του κ. Γεωργίου Μ. Δρακοπούλου, θα παραμείνει στη θέση αυτή κοντά στο «παλιό ρολόι» μέχρις ότου ολοκληρωθεί η ιστιοφορία του και την άνοιξη θα ξεκινήσει την καινούργια του ζωή σαν πειραματικό σκάφος. Στο διάστημα αυτό θα έχουν την ευκαιρία να το καμαρώσουν όσοι αγαπούν τη ναυτική μας παράδοση.

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΕΙΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν άρνούνται τη χρησιμοποίηση των πληροφοριών και των στοιχείων τους καθώς και την αναδημοσίευση των άρθρων (ή μνημάτων τους) που δημοσιεύονται σε κάθε τεύχος, αξιώνουν όμως από όλους εκείνους που κάνουν χρήση να αναφέρουν την πηγή.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στη γειτονική 'Ιταλία ο 'Υπουργός της Ναυτιλίας υιοθέτησε την ιδέα της προσλήψεως στα Λιμεναρχεία και την 'Ακτοφυλακή ενός αριθμού δασκάλων που είναι άνεργοι λόγω της μείωσης της γεννητικότητας. 'Αρχικά η σκέψη αυτή συνάντησε οξυτάτη κριτική, ενώ από πάρα πολλούς αντιμετωπίστηκε σαν άστοια υπόθεση. 'Αργότερα όμως άρχισε να συζητείται σοβαρά και σιγά-σιγά κατάφερε να κερδίσει μία πρώτη τάξεως επιτυχία.

Πολλοί δάσκαλοι είχαν αποταθεί στον 'Υπουργό Ναυτιλίας Τζιοβάνι Πραντίνι και του ζήτησαν έγγραφως όπως, στο πλαίσιο της διακίνησης εντός του δικτύου των κρατικών υπηρεσιών, επιτραπεί να εγκαταλείψουν τη δημόσια εκπαίδευση και μεταπηδήσουν στη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας. 'Ο 'Υπουργός απέδεχθη την πρόταση και ανακοίνωσε ότι θα παράσχει στους αιτούντες την ευκαιρία επαγγελματικής ενημερώσεως στις ναυτιλιακές υπηρεσίες των διαφόρων περιοχών της χώρας. Προς τό παρόν οι διαθέσιμες θέσεις ανέρχονται σε εξακόσιες, υπολογίζεται όμως ότι σύντομα θα φθάσουν τις πέντε χιλιάδες.

Πρόβλημα ανέργων δασκάλων αντιμετωπίζουμε, ως γνωστόν, και έμεις. Και μάλιστα οξύ, αν κρίνομε από τις πρόσφατες απεργιακές κινητοποιήσεις τους. 'Ωστόσο δεν ακούσαμε αν οι δάσκαλοί μας, διορισμένοι ή άδιοριστοι, έξεδήλωσαν καμμία διάθεση απασχολήσεως στην υπηρεσία των ναυτικών δικαστικών αρχών. Πιστεύοντας ίσως στο νού του Μεγάλου Βασιλείου: «Βίαιον μέν γάρ μάθημα ού πέφυκε παραμένειν, τό δέ μετά τέρψεως είδυόμενον μονιμώτερον ταίς ψυχαίς ενίζανει».

'Η υπενθύμιση γίνεται γιατί όρισμένοι χρησιμοποίησαν στοιχεία από την ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» της 15ης 'Ιανουαρίου χωρίς και πάλι να αναφέρουν την πηγή, θέλομε δέ να ελπίζουμε ότι μετά τη νέα υπόμνηση δεν θα υπάρξει επανάληψη του ατόπου.

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

THE STRIKE CLUB

MANAGERS:
John Laing
(Strike Club Management) Ltd
ADMINISTRATIVE OFFICE:
29 Boulevard Princesse Charlotte
MC 98000
Monaco

Telephone: 93 50 02 45

Fax: 93 25 53 18

Telex: 469266 LAING MC

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour

Please send me a copy of 'The Strike Club'
1987/88 Annual Report and Accounts and current
Rules

Name _____

Company _____

Address _____

To: John Laing (Strike Club Correspondents) Ltd
Fountain House, 130 Fenchurch Street,
London EC3M 5DJ
Telephone: 01-626 3083
Telex: 888259 STRIKE G Fax: 01-929 1164

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Πέρασε ήδη πολύς καιρός από την συμφωνία του Σεπτεμβρίου 1985 στο ξενοδοχείο Πλάζα της Ν. Υόρκης στην οποία αποφασίσθηκε η συντονισμένη παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών των 5 (Δ. Γερμανίας, Γαλλίας, Αγγλίας, Ιαπωνίας & ΗΠΑ) για να επιτευχθεί μία ομαλή μείωση της τιμής του δολλαρίου (που είχε φθάσει στα ύψη) σε μία προσπάθεια συρρίκνωσης του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου των ΗΠΑ. Έκτοτε το δολλάριο έπεσε κατά 4,5%, έναντι του μάρκου και κατά 50% έναντι του γιέν, χωρίς να υπάρξει ουσιαστική μείωση του ελλείμματος ενώ κατά διαστήματα υπήρξε ανάγκη παρέμβασης των Κεντρικών Τραπεζών για να αποφευχθεί καθίζηση του δολλαρίου, κι έτσι φθάνουμε στον Ιανουάριο του 1989 κι έχουμε μία αδικαιολόγητη και μη αναμενόμενη άνοδο του δολλαρίου (παρά τις αντίθετες προγνώσεις των Ελβετικών Τραπεζών) και μία παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών των 7, για να συγκρατηθεί το δολλάριο σε αποδεκτά επίπεδα.

Για να σχηματίσει κανείς μία ιδέα της διασποράς των προβλέψεων για το μέλλον, ση-

μειώνουμε ότι άλλοι βλέπουν το δολλάριο να ανεβαίνει στα 140-150 γιέν και 1.90 - 2.00 μάρκα, κι άλλοι σοβαροί μελετητές να πεφτεί στα 110 γιέν και 1.55 μάρκα. Υπενθυμίζουμε ότι στις 4.1.88 το δολλάριο είχε πέσει στα 1.5625 μάρκα και 120.45 γιέν και το καλοκαίρι ανέβηκε στα 1.9240 μάρκα και 132.75 γιέν.

Όσον αφορά τον πληθωρισμό στις χώρες του ΟΟΣΑ έχουμε για το 1988 το χαμηλότερο δείκτη στην Ολλανδία με 1.0%, στην Ιαπωνία 1.1%, στην Γερμανία 1.4%, στην Ελβετία 1.7% στην Γαλλία, 3.0, στις ΗΠΑ 4.1, στην Ιταλία 4.8%, στην Αγγλία 6.4%, στην Ελλάδα 14% και στην Τουρκία 87%.

Το πρόβλημα των χρεών των χωρών της Λατ. Αμερικής παραμένει άλυτο, και στο τέλος του 1988 το υπόλοιπο είχε φθάσει τα 400 δισεκ. δολλάρια από τα οποία η Βραζιλία όφειλε 121 δισεκ., το Μεξικό 106, η Αργεντινή 55, η Βενεζουέλα 36, η Χιλή 25 και οι υπόλοιπες μικρότερα ποσά.

Όσον αφορά την ΕΟΚ, ο κ. Delors προβλέπει ότι το 1989, ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης θα είναι ο ταχύτερος των τελευ-

ταίων 10 ετών, ενώ το μεγάλο πρόβλημα παραμένει (για το 1992) το κοινό νόμισμα και η κοινή Κεντρική Τράπεζα.

Δολλάριο ΗΠΑ

Για μία ακόμη φορά τα προγνωστικά σχετικά με το εμπορικό ισοζύγιο των ΗΠΑ έπεσαν έξω. Έτσι αντί το αναμενόμενο για το Νοέμβριο έλλειμμα 11.3 δισεκ. δολλ. το έλλειμμα έφθασε τα 12.51 δισεκ. δολλάρια (έναντι ελλείμματος 10.26 δισεκ. τον Οκτώβριο) φθάνοντας έτσι τα 125.5 δισεκ. για το ενδεκάμηνο, έναντι 155 δισεκ. δολ. για την ίδια περίοδο του 1987, δηλαδή παρουσίασε μία βελτίωση 30 δισεκ. δολλαρίων.

Τα δυσάρεστα αυτά νέα, λίγο επηρέασαν την τιμή του δολλαρίου, που από την αρχή του χρόνου έδειξε μία σταθερή ανοδική πορεία (φθάνοντας από 1.7685 μάρκα στα 1.8555 στις 16 Ιανουαρίου, μία άνοδος περίπου 5% και από 1.81 δολλ. στην λίρα, στα 1.7695 δολλ. ή άνοδος 2.3%) κι αυτό παρά τις επανειλημμένες παρεμβάσεις των Κεντρικών Τραπεζών περιλαμβανομένης και της Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ, που πωλούσε κι αυτή δολλάρια. Η τιμή αυτή είναι η υψηλότερη από τις 12.10.88.

Ενδιαφέρουσες είναι οι δηλώσεις επί του

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνουμε την κατασκευήν οποιουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

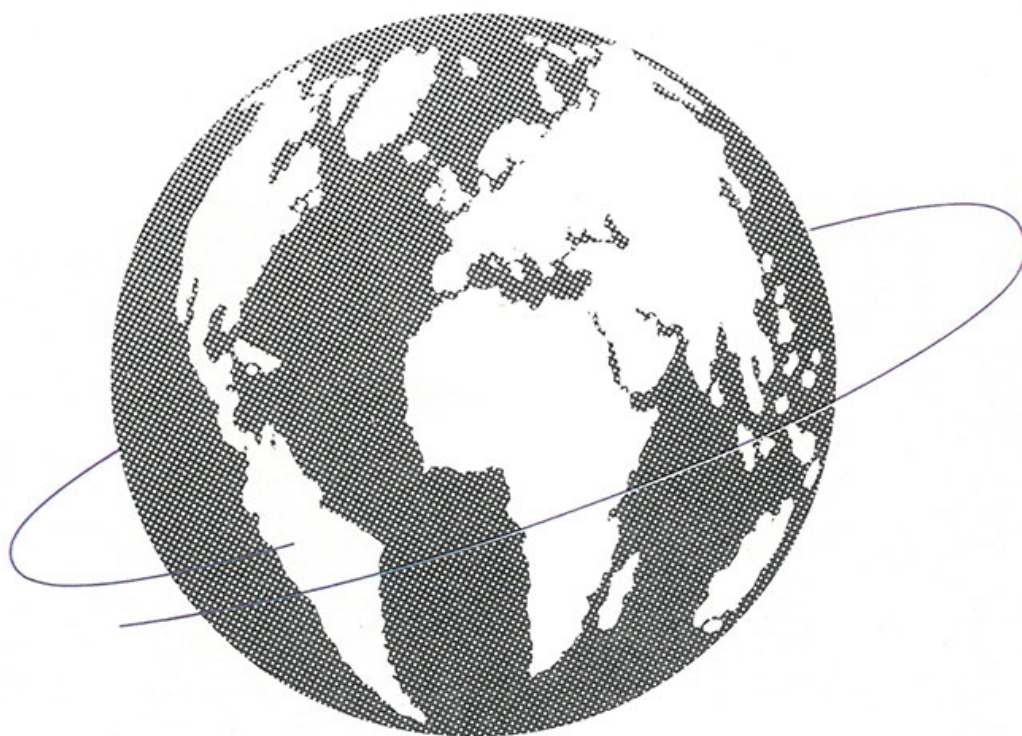
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.



ESTD 1936

WORLDWIDE SERVICE

THE STRONGEST NAME IN MOORING ROPES
AND WIRE ROPES



HEAD OFFICES: PSARRON & ANAPAFSEOS STR., 18648 PIRAEUS
TEL.: 4631135-4617410, Telex: 212503, 212880 NIKA GR, FAX: 4626268

θέματος, στις 13 Ιανουαρίου, του κ. Στόλ-ινμπεργκ ότι τα σημερινά επίπεδα του δολ-λαρίου (1.8555 μάρκα) είναι αποδεκτά, σε αν-τίθεση με τα σχόλια άλλων Γερμανών (άνω-τάτων στελεχών της Bundesbank) ότι τα ση-μερινά επίπεδα του μάρκου δεν είναι ικανο-ποιητικά.

Εν τώ μεταξύ ο δείκτης χρηματιστηρια-κών αξιών Νέας Υόρκης Dow Jones πρώτα στις 13 Ιανουαρίου ξεπέρασε τις 2225 μονά-δες, κι' ύστερα στις 25, ξεπέρασε τις 2253 μονάδες που αποτελεί το υψηλότερο επίπε-δο που έφθασε από το Κράχ του Οκτωβρίου 1987.

Όσον αφορά τα άλλα μεγέθη της Αμερι-κανικής Οικονομίας, έχουμε μία απασχόληση του εργατικού δυναμικού κατά 84,2%, μία προβλεπόμενη οικονομική ανάπτυξη 3%, ό-πως και το 1988, άνοδο του δείκτη κατανα-λωτών 4,4% (11 μηνών Ιανουαρίου — Νοεμ-βρίου), ανεργία 5,4% (5,3% τον Οκτώβριο) και τέλος ένα κρατικό προϋπολογισμό 1,3 τρισεκ. δολλάρια κι ένα έλλειμμα που θα πλησιάζει τα 150 δισεκ. (155 δισεκ. το 1988) που πρέπει κατά τον νόμο, Gramm-Runtdman Hollings να έχει μηδενισθεί το 1993.

Η Αγγλική Λίρα

Τα τελευταία επτά χρόνια της διακυβέρ-νησης Θάισερ ο ρυθμός οικονομικής ανά-πτυξης ξεπέρασε τα 3% (έτησίως), ενώ για το 1988 αναμένεται να φθάσει τα 4% (σε στα-θερές τιμές).

Η ανεργία μειώθηκε στα 8,5% και συνεχί-ζεται η αύξηση των απασχολούμενων κατά 1 έως 1,5 εκατ. άτομα έτησίως, και από το 1986 να υπάρχει πρόβλημα εξεύρεσης κα-ταλλήλου εργατικού δυναμικού.

Κρατικός προϋπολογισμός παρουσιάζει πλεόνασμα 0,6 δισεκ. λίρες (έναντι πλεονά-σματος 9,1 δισεκ. λίρες το 1987 και στα πλαί-σια αυτά ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών του Λονδίνου έδειξε σταθερή άνοδο, ξεπερ-νώντας τις 1941 μονάδες στις 24 Ιανουαρίου (άνοδος 150 μονάδων ή 7% περίπου).

Πάντως οι γνώμες διχάζονται, όσον αφο-ρά, τις μακροπρόθεσμες προοπτικές, αν τα στοιχεία πληθωρισμού και ισοζυγίου πληρω-μών χειροτερεύσουν.

Το Γερμανικό Μάρκο

Από τις αρχές του χρόνου το μάρκο δεί-χνει μία αδικαιολόγητη αδυναμία έναντι τό-σο του δολλαρίου όσο και της Αγγλικής λί-ρας και τουτο παρά τις επανειλημμένες πα-ρεμβάσεις της Κεντρικής Τράπεζας.

Είς τι όφειλεται η αδυναμία αυτή του μάρ-κου. Βασικώς στην διαφορά επιτοκίων 7,5 ε-κατοστιαίων μονάδων έναντι της λίρας και 3,5 μονάδων έναντι του δολλαρίου. Έτσι στις 20 Ιανουαρίου η Bundesbank αύξησε τα επιτόκια κατά 0,5 μονάδες από 5,5% σε 6%. (Στις 23.12.88 είχε ξανά ανεβάσει το επι-τόκιο από 5 σε 5,5%), αφ' ενός για να στηρί-ξει το μάρκο και αφ' ετέρου για την περιστο-λή του πληθωρισμού που αναμένεται να φθάσει τα 2,5% στα τέλη του 1989.

Εξάλλου το μάρκο που είχε πέσει στις 16 Ιανουαρίου στα 1.855 μάρκα στο δολλ. στις 20 ανέκαμψε, στα 1.8370 και έναντι της Βρετ. λίρας από 3.2810 μάρκα στις 17 Ιανουαρίου τρεις ημέρες αργότερα ανέβηκε στα 3.2560 μάρκα.

Η Γερμανική οικονομία επεκτάθηκε με ρυθμό 3,4% πέρυσι και οι εξαγωγές αγαθών

και υπηρεσιών σε πραγματικούς όρους, αυ-ξήθηκαν κατά 5,1% το 1988 έναντι 0,8% το 1987.

Για το δεκάμηνο Ιανουαρίου /Οκτωβρίου το Έμπορικό Ισοζύγιο παρουσίασε πλεόνα-σμα 10 δισεκ. μάρκων ενώ το Ισοζύγιο Τρε-χουσών συναλλαγών 64 δισεκ. μάρκα.

Παρ' όλη την πλήρη αξιοποίηση του παρα-γωγικού μηχανισμού, η ανεργία παραμένει το μεγάλο πρόβλημα.

Ο δείκτης DAX του χρηματιστηρίου αξιών της Φραγκφούρτης που είχε ανέβει κατά 60 μονάδες τον Δεκέμβριο του 1988 (είχε φθά-σει τις 1.340 μονάδες) άφου έφθασε τις 1386,6 μονάδες στις 9 Ιανουαρίου παρου-σίασε κάμψη κι έπεσε στις 1.318 μονάδες στις 23 Ιανουαρίου για να ξαναγυρίσει στις 1.341 μονάδες στις 25.

Γιέν Ιαπωνίας

Παρά την άνοδο του γιέν συνεχίζονται τα πλεονάσματα τόσο του Έμπορικού Ισοζυ-γίου όσο και των Τρεχουσών Συναλλαγών. Έτσι τον Νοέμβριο έχουμε πλεόνασμα 14 δι-σεκ. δολλ. στο έμπορικό ισοζύγιο και 6,8 δι-σεκ. δολλ. των τρεχουσών συναλλαγών (αύ-ξηση εισαγωγών κατά 22,2% και εξαγωγών κατά 18,8%).

Αυξημένα κέρδη, μειωμένη ανεργία, ισχυ-ρή ιδιωτική κατανάλωση και ζήτηση, άνοδο των επενδύσεων, μείωση της φορολογίας και ένας ελάχιστος πληθωρισμός (1,1%) και ανεργία, είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της Ιαπωνικής Οικονομίας.

Ο δείκτης χρηματιστηρίου του Τόκιο, NIKKEI άφου έσπασε το φράγμα των 3.000 μονάδων στις 27.12. έφθασε τις 3158 μονά-δες στις 25 Ιανουαρίου (άνοδος από την άρ-χή του έτους άνω των 1.500 μονάδων), φέρ-νοντας την σχέση τιμής /κερδών άνω του 70.

Εν τώ μεταξύ η άνοδος του δολλαρίου έ-φερε την τιμή του γιέν στα 128,05 γιέν το δολλάριο έναντι 124,85 γιέν στην αρχή του έτους, για να κλείσει στα 127,65 γιέν στις 24 Ιανουαρίου.

Φράγκο Γαλλίας

Η οικονομία της Γαλλίας παρουσιάζει συ-νεχή βελτίωση. Έτσι, παρά το έλλειμα τρε-χουσών συναλλαγών 3,98 δισεκ. φράγκων έ-ναντι πλεονάσματος 2,29 δισεκ. φρ. τον Σε-πτέμβριο, για το σύνολο των 10 μηνών το έλ-λειμμα μειώθηκε στα 6,8 δισεκ. φρ. έναντι 25,4 δισεκ. το 1987.

Έξ άλλου χάρη στην αύξηση των επενδύ-σεων και των εξαγωγών το Α.Ε.Π. το 1988 αύξηθηκε κατά 3%, ενώ η ανεργία εξακο-λουθεί να δημιουργεί σοβαρά προβλήματα.

Τα θετικά προγνωστικά του ΟΟΣΑ για την

Γαλλική Οικονομία προκάλεσαν αίσιοδοξία στο χρηματιστήριο των Παρισιών (παρά το χρηματιστηριακό σκάνδαλο με την αγορά της Trianagle - American Can — από την Πε-σινέ για 1,26 δισεκ. δολλ. και την αγορά, τό-σο μετοχών της Trianagle όσο και της Πεσινέ από στενό κυβερνητικό κύκλο), ενώ το Γαλ-λικό φράγκο από 6,057 το δολλ. στις 2 Ια-νουαρίου, έπεφτε στα 6,320 φρ. στις 16 Ια-νουαρίου για να ανακάμψει στα 6,230 φρ. στις 23.

Η δραχμή

Για μία ακόμη φορά η δραχμή, παρακολου-θώντας το δολλάριο, που ανέβηκε έναντι άλ-λων των άλλων νομισμάτων παρουσίασε ά-νοδο έναντι του Γερμανικού μάρκου του Έλ-βετ. φρ. και του ECU, ενώ παρουσίασε κάμ-ψη έναντι του δολλαρίου (3,3%) της Αγγλι-κής λίρας (1,6%) του γιέν (1,8%) και ολιγωτέ-ρο έναντι της Ιταλικής λίρας (0,7%) και του Γαλλικού Φρ. (0,1%).

Τέτοια φαινόμενα αναπροσανατολίζουν τόσο το εισαγωγικό όσο και το εξαγωγικό έμπόριο, αλλά και την βιομηχανική και γεωρ-γική παραγωγή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμή δολλαρίου — Άγορά Ν. Υόρκης

	30.12.88	24.1.89	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.7685	1.8410	+ 4.1
Φράγ. Έλβ.	1.4985	1.5605	+ 4.1
Λίρα Αγγλ.	1.8100	1.7690	+ 2.3
Φράγκ. Γαλ.	6.0570	6.2660	+ 3.5
Λίρα Ιταλ.	1302.0	1.347.0	+ 3.5
Γιέν Ιαπ.	124.85	127.65	+ 2.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων (Λονδίνo)

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	9 13/16	9 5/16	9 1/2
Μάρκ. Γερμ.	5 9/16	5 13/16	5 15/16
Λίρ. Αγγλ.	13 3/16	13 1/8	12 7/8
Φρ. Έλβ.	5 5/16	5 9/16	5 5/8
Φρ. Γαλλ.	8 5/8	8 3/4	8 3/4

Δραχμή — Τιμές Fixing (Τρ. Έλλάδος)

	31.12.88	25.1.89	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	148.100	152.930	- 3.3
Μαρ. Γερμ.	83.246	83.092	+ 0.2
Φρ. Γαλλ.	24.389	24.425	- 0.1
Φρ. Έλβ.	98.320	97.782	+ 0.5
Λίρα Αγγλ.	266.780	270.940	- 1.6
Λίρ. Ιταλ. (100)	11.275	11.354	- 0.7
Γιέν Ιαπ. (100)	118.220	119.978	- 1.8
ECU	173.700	173.330	+ 0.2



SAVE MONEY

Jardine Shipping Agencies

MANY SHIPOWNERS HAVE BY PURCHASING SPARE PARTS FROM THE DEMOLITION YARDS IN TAIWAN. FOR FURTHER DETAILS

+ STOCK LIST:

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

Η ΑΔΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΙΜΩΡΟΥΜΕ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ!

Κύριε Διευθυντά,

Είμαι μηχανικός και άναγνώστης του περιοδικού σας από το 1976, εποχή που σπούδαζα στην Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Μηχανικών Χίου μιά και η γενέτειρά μου είναι η ναυτομάνα Χίος.

Η άνεργια και η έλλειψη της Έλληνικής σημαίας όλα αυτά τα χρόνια με ανάγκασαν όπως και πολλούς συναδέλφους να μπαρκάρω με πλοία άνασφάλιστα.

Σύμφωνα με τον πίνακα εισφορών του Ν.Α.Τ. από 1/11/88 έως 30/12/88 οι συνολικές κρατήσεις του Β' μηχανικού άνασφάλιστου πλοίου άνέρχονται στο ποσό των 76.000 δρχ., έναντι 64.082 δρχ. που θα είναι με ελληνική σημαία.

Και έρχομεθα τώρα στο Βασιλικό Διάταγμα 734 της 1/11/68 που άναφέρει ότι η έξαγοράσιμη ύπηρεσία πλοίων ξένης σημαίας άνευ ΝΑΤ προσμετράται μόνον για σύνταξη και περίθαλψη Οίκου Ναύτου, και όχι για απόκτηση προαγωγικού διπλώματος.

Δηλαδή, ούτε λίγο ούτε πολύ, ο νομοθέτης της εποχής εκείνης έρχεται σήμερα να μάς καθηλώνη στην θέση του β' και γ' μηχανικού και προνομιούχοι να είναι μόνον οι έχοντες το δίπλωμα α' τάξεως και οι λίγοι που έχουν την τύχη να ταξιθεύουν με την Έλληνική σημαία.

Για το συγκεκριμένο φλέγον ζήτημα που άπασχολεί τό 50% και πλέον των έν ενεργεία αξιωματικών, β' και γ' τάξεως έχω κάνει διαβήματα καθώς και πολλοί συνάδελφοι προς όλους τους άρμόδιους φορείς (Ν.Α.Τ., συνδικάτα, Διεύθυνση Ναυτικής Έκπαιδύσεως και Υ.Ε.Ν.) χωρίς κανένα άποτέλεσμα.

Σε τελευταία συνάντηση που είχα με τον κ. Σαραντίτη, ο Υπουργός ήταν άνένδοτος στην πρόταση τροποποίησης του σχετικού άναχρονιστικού μέτρου και είπε ότι τό πρόβλημα θα άντιμετωπισθεί άν φέρουν οι έφοπλιστές τά πλοία με Έλληνική σημαία.

Δηλαδή, δέν μπορούμε να βαρέσουμε τον γαϊδάρο, βαράμε τό σαμάρι.

Ούτε λίγο ούτε πολύ μας τιμωρεί τό Υπουργείο γιατί δέν προτιμούμαι να εργαζομαι σε πλοία με Έλληνική σημαία, λές και είναι η εποχή που έμεις οι έξαθλιωμένοι από την πολυετή ναυτιλιακή κρίση ναυτικοί είμαστε σε θέση να διαλέγουμε τό καράβι

και την σημαία του, την στιγμή που κοιτάζομαι να βρούμε ένα καράβι να μπαρκάρουμε για να έξασφαλίζουμε έτσι τό ψωμί της οικογενείας μας.

Φταίμε έμεις που δέν υπάρχουν πλοία με Έλληνική σημαία άρκετά για όλους τους Έλληνες ναυτικούς και μήπως οι ταξιθεύοντες σε άνασφάλιστα δέν φέρουν συνάλλαγμα στην πατρίδα, ή μήπως με την έξαγορά της ύπηρεσίας δέν βοηθούν στην καλύτερηση των πόρων του χρεωκοπημένου ΝΑΤ;

Έάν τά πλοία έφυγαν από την Έλληνική σημαία οι μόνον που δέν φταίμε είμαστε έμεις οι ναυτικοί, και καλώς τόν Υπουργό και όλους τους άρμόδιους φορείς να κοιτάζουν να βρούν άλλους τρόπους για να φέρουν τά πλοία στην Έλληνική σημαία και όχι με προσχήματα να τιμωρούν τους Έλληνες αξιωματικούς. Τέλος καταγγέλλω την άδιαλλαξία και την άνευθυνότητά του Ε.Ν. και όλων των άρμόδιων φορέων.

Και καλώς τους σπουδαστές του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν και τους σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ και γενικά όλους τους συναδέλφους β' και γ' μηχανικούς και δοκίμους που βρίσκονται στην θέση μας να άγωνιστούν για την τροποποίηση του άναχρονιστικού διατάγματος 734, εάν δέν θέλουν να καταντήσουν σουλατσαδόροι της Άκτής Μιαούλη.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΡΟΥΜΗΣ
Β' Μηχανικός

Σημ. Συντ.: Οι άπόψεις των «Ναυτικών Χρονικών» επί του θέματος αυτού είναι γνωστές. Παρ' όλα αυτά τίς επαναλαμβάνομε σε σχετικό σχόλιο που δημοσιεύεται στο σημερινό τεύχος.

ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΖΗΤΗΣΟΥΝ ΟΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Κατ' άρχήν θα ήθελα να εύχηθώ σε έσάς και τους συνεργάτες σας, και διά μέσω των στηλών του περιοδικού σας στην εύρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ.

Η άφορμή που μου έδόθη για να γράψω αυτό τό γράμμα είναι ένα άρθρο που διάβασα σχετικά με τά αίτήματα των σπουδαστών των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. για αύξηση του όριου άπουσιών και ύπαγωγή των σχολών στο ύπουρ-

γειο Παιδείας (Ν.Χ. 1.12.88). Έχω άποφοιτήσει πρόσφατα σχεδόν από την ΑΔΣΕΝ Οίνουσών και γνωρίζω από πρώτο χέρι την άθλιότητα που επικρατεί στις σχολές. Και ειλικρινά έννοιωσα άγανάκτηση διαβάζοντας αυτά τά παράλογα αίτήματα.

Δέν μπορούν να καταλάβουν επιτέλους αυτοί οι άνεγκέφαλοι της ΕΣΕΣΣΕΝ ότι αυτά που ζητούν δέν είναι δυνατόν να εφαρμοσθούν στις σχολές Ε.Ν. Αυτοί οι αιώνόβιοι σπουδαστές και έννοω την ήγερσία της ΕΣΕΣΣΕΝ, δέν ενδιαφέρονται για την προαγωγή της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά ένδιαφέρονται πώς θα έξαθλιώσουν τις σχολές και πώς θα είσαγάγουν τόν κομματισμό και τις κομματικές άντιπαραθέσεις σ' αυτές.

Είμαι σίγουρος ότι οι περισσότεροι σπουδαστές των σχολών δέν συμμερίζονται τις θέσεις τους, και τίς περισσότερες φορές οι σπουδαστές δέν έχουν ιδέα για τίς προτάσεις που ύποβάλλει η ΕΣΕΣΣΕΝ, και αυτό τό γνωρίζω διότι έξησα αυτήν την κατάσταση επί τρία όλόκληρα χρόνια στην σχολή μου. Δέν φαίνεται να συλλαμβάνουν τά μηνύματα των καιρών τά όποια θέλουν τόν αύριανό αξιωματικό ένα πειθαρχημένο άτομο και με πολύπλευρη μόρφωση. Και αυτοί άντί να κάνουν τό πάν για την αναβάθμιση της εκπαίδευσης την είσαγωγή νέων προγραμμάτων, νέων μαθημάτων, προσπαθούν να επιτύχουν τό αντίθετο.

Τό μόνο που έχω να τους πω είναι τό έξηξ, ως άναλογισθούν τις ευθύνες που έχουν έναντι των συναδέλφων τους.

Έκτός άν θέλουν να συνεχισθεί η σημερινή άπαράδεκτη κατάσταση και να άποφοιτούν από τις σχολές οι συνάδελφοί μας με έλλιπή μόρφωση. Διότι η πραγματικότητα είναι αυτή, ότι από τις σχολές άποφοιτούν άτομα τά όποια δέν γνωρίζουν Άγγλικά ούτε για μιά άπλή συνεννόηση.

Και σκεφθείτε ότι αύριο αυτοί οι άνθρωποι θα αναλάβουν υπεύθυνες φυλακές γέφυρας ή μηχανής και θα έχουν την ευθύνη για την ζωή πολλών ατόμων.

Αν θέλει τό ύπουργείο να βγάλει ικανούς αξιωματικούς πρέπει να θεσπίσει μέτρα όπως:

— Υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων, οι πιστωτικές μονάδες που δίνονται όταν έχει παρακολουθήσει πάνω από τό 70% των συνολικών ώρων του μαθήματος δέν είναι ικανό μέτρο προσέλευσης των σπουδαστών στις τάξεις.

— Έπανάφορά της στολής, για να μήν ξεναεμφανισθούν σπουδαστές με σόρτς και σαγιονάρες στις τάξεις.

— Είσαγωγή νέων μαθημάτων, όπως ναυτιλιακή οικονομία, Shipping Management για να προαχθεί η γνώση και η πολύπλευρη μόρφωση. Διότι τώρα με την τριετή φοίτηση λόγω έλλείψεως μαθημάτων διδάσκονται *

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMONS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

μετεωρολογία για δύο συνεχή χρόνια ενώ μπορεί να εξαντληθεί σε ένα έξιμηνο.

Τό σημαντικό μάθημα της ευστάθειας να διδάσκεται τα δύο τελευταία χρόνια και όχι στο τελευταίο όπως γίνεται σήμερα. Επίσης να αυξηθούν οι ώρες διδασκαλίας των Άγγλικών και να γίνουν ειδικά τμήματα για τους σπουδαστές που τό επέπεδο τους είναι χαμηλό.

Στους δέ συναδέλφους μου στίς σχολές συστήνω περισσότερη υπευθυνότητα ως παραμερίσουν ΕΞΕΣΣΕΝ και εκπροσώπους και ως πάρουν τίς τύχες τους στα χέρια τους.

Η τεχνολογία εισέρχεται στα πλοία με ταχείς ρυθμούς, κράτος και σπουδαστές πρέπει να κάνουν τα αδύνατα - δυνατά ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στίς προκλήσεις των καιρών.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Μ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ
Δόκιμος πλοίαρχος
M/V The Victoria

San Jaun, 2.1.89

ΕΚΚΡΕΜΗ ΘΕΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Γιά άλλη μία φορά αποφασίζω να κάνω χρήση των πολύτιμων στηλών του περιοδικού σας και να ευχηθώ Καλή Χρονιά για την Έλληνική Ναυτιλία και τους ανθρώπους της.

Καλωσορίζω τόν καινούργιο Υπουργό Ε.Ν. και τόν Υπουργό - Αναπληρωτή πού, για καλή μας τύχη, συμβαίνει να είναι και άνθρωποι πού γνωρίζουν τό αντικείμενο του Υπουργείου τους. Γιατί μέχρι τώρα, μόνο άσχετοι με τό αντικείμενό τους έτοποθετούντο στο Υ.Ε.Ν. και φυσικά τίς όποιεςδήποτε ενέργειες και αποφάσεις τους τίς στήριξαν σε είσηγήσεις των συμβούλων τους.

Αυτό όμως είναι δίκοπο μαχαίρι γιατί υπήρχε και κάποιο ελαφρυντικό στίς αποφάσεις τους και στίς ενέργειές τους. Όλο και κάποια στραβή πινακωτή θά βρισκότανε να φορτωθεί τό στραβά ψωμιά. Τώρα, πού οι Υπουργοί Ε.Ν. είναι γνώστες του αντικειμέ-

ου, τά λάθη πού τυχόν γίνουν θά τά φορτώνονται έξ ολοκλήρου οι ίδιοι.

Πιστεύω, όπως και όλοι γύρω στη ναυτιλία, ότι τό πέρασμά τους δέν θά είναι ένα απλό ύπουργιλίκι, σάν τόσα άλλα, δεκάδες χρόνια τώρα, αλλά θά επιλυθούν τόσα για τά όποια χορτάσαμε να ακούμε ύποσχέσεις.

Αυτά πού άφορούν τά φοβλιστικά και έργασιακά συμφέροντα τά άφήνω στους άρμόδιους των συλλογικών οργάνων ενός έκάστου να τά βρουν και να τά συζητήσουν και μαζί με τους Υ.Ε.Ν. να τά επιλύσουν. Υπάρχουν όμως και κάποια θέματα πού ενώ φαίνονται απλά, τίποτα δέν έγινε και πού είναι:

1) Η προσαρμογή της σύνταξης των Πλοίαρχων και Α' Μηχανικών στο 80% του συμβατικού μισθού.

2) Η κατάργηση των πινακίων ειδικότητων των γιατρών του Οίκου Ναύτης.

3) Η άπλοποίηση της όδοντοθεραπείας του Ο.Ν.

4) Η επιστροφή των φυλλαδίων στους συνταξιούχους, όχι για χρήση αλλά για ένθυμιο και φυλαχτό. Έδώ επιστραφήκανε οι φάκελλοι (μπήκαν και οι σχετικές φωτογραφίες στίς έφημερίδες), τά φυλλάδια ποιό σκοπό εξυπηρετούν να κρατούνται στίς αποθήκες του Ν.Α.Τ.;

Υπάρχουν και άλλα θέματα πού δέν άμφιβάλλω ότι θά τά μάθουν οι κ.κ. Υ.Ε.Ν., άν δέν τά γνωρίζουν ήδη. Να μην περάσει λοιπόν και αυτόν ή θητεία από τό ΥΕΝ, σάν των προκατόχων τους αλλά να μείνει σάν μία καλή ανάμνηση ή και παράδειγμα προς μίμηση στην ζωή του τόπου και σάν καύχημα της πολυετούς τους καριέρας, πού ακόμα έχει αρκετό δρόμο μπροστά της.

Εύχαριστώ για τη φιλοξενία.

Μέ τιμή
Λεωνίδα Δ. Μουστάκας
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Χαλάνδρι, 10.1.1989

ΕΡΑΝΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΝΑΟ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Στό όμορφο και ιστορικό Γαλαξείδι μέσα στα τόσα ιστορικά πού έχει, έχει και τόν ιστορικό Ναό της Αγίας Παρασκευής. Κτι-

σμένος περίπου τό 1700 από εισφορές των Έλλήνων Ναυτικών, Ναός αυτός ανακαινισθείς πριν 150 χρόνια ήταν Μητρόπολις του Γαλαξειδίου μέχρις ότου άνηγέρθη ό Ναός του Αγίου Νικολάου και έκτοτε Μητρόπολις έγινε ό "Άγιος Νικόλαος.

Και ή "Άγία Παρασκευή λειτουργεί μέχρι σήμερα σάν άπλός Ναός και φέρει τά σημάδια των παλαιών έτών, των χρυσών ναυτικών έτών του Γαλαξειδίου.

Έκτός των παλαιών άγιογραφιών έχει και τό ήλιακος ήμερολόγιον μελετημένο και χαραγμένο στο δάπεδο του Ναού από τόν καπετάν Σκούρη τό 1911.

Έπειτα από τόσα χρόνια ζωής και ιστορίας ό Ναός κινδυνεύει να καταρρεύσει έξ αιτίας της παλαιάς κεραμοσκεπής στέγης και να καταστραφούν τά πάντα.

Μετά από όλα αυτά τό νέο έκκλησιαστικό συμβούλιο, αποτελούμενο από άπόμαχους της Θάλασσας, επιστρατεύθηκε να προσφέρει τίς ύπηρεσίες του προς τόν Ναό.

Σέ συνεργασία με την Μητρόπολη έβγαλε την απόφαση 5 της 6.7.88 να συγκροτηθεί έρανική επιτροπή για την διεξαγωγή έράνου για την έπισκευή του Ναού. Ός ναυτικοί στραφήκαμε προς την μεγάλη ναυτική οικογένεια, σε εσάς και περιμένουμε να μας βοηθήσετε για τόν σκοπό αυτόν. Δέν διστάζουμε να σας γνωρίσουμε ότι την έπιστολήν αυτήν την στείλαμε — κρατηθήτε — σε 130 ναυτιλιακές εταιρίες να μας στείλουν ό τι έχουν εύχαρίστηση για τόν σκοπό αυτόν αλλά μόνο τρείς ναυτιλιακές εταιρίες έσπευσαν να μας στείλουν. Τους εύχαριστούμε πολύ. Γνωστοποιούμε ότι από τόν έρανο αυτό δέν εισπράττει κανείς τίποτα, μόνο ό Ναός.

Σας παρακαλούμε και πάλι να μας συνδράμετε για τόν σκοπό αυτόν.

Τό Έκκλησιαστικό Συμβούλιο

Κώστας Άρμπης, Ηλίας Μητρόπουλος, Κώστας Μανουδάκης και Γεώργιος Ζήζος, συνταξιούχοι ΝΑΤ.

Γαλαξείδι, 7.12.1988

Υ.Γ. Για τίς εισφορές αποστέλλονται σφραγισμένες αποδείξεις.



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



TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
"HERMES" DURBAN *
FAX: 3012695



HERMES SHIP CHANDLERS

DURBAN — RICHARDS BAY S. AFRICA

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ὁ Ἑλληνικὸς Ναυλομεσιτικὸς Οἶκος
μέ τήν Διεθνή Ἀκτινοβολία καί Ἐμπιστοσύνη

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

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

(Μέσα από τις στήλες του τύπου)

Τού κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ. Η ΗΜΕΡΗΣΙΑ (1/1) γράφει σέ άρθρο μέ τίτλο «πνέει νέος άνεμος» μεταξύ άλλων, ότι «ό ύπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλος εξέφρασε προχθές σέ έρώτηση τής «Η» συγκρατημένη αισιοδοξία γιά τό έλληνικό νηολόγιο καί είπε ότι «βλέπει καλύτερες ήμέρες». Ταυτόχρονα έχει καταλήξει σέ μιά δέσμη νέων μέτρων γιά τήν ένίσχυση τής ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου πού θά ανακοινώσει λεπτομερώς τήν Δευτέρα 4 Ίανουαρίου. Ο κ. Γιαννόπουλος δέν μίλησε πάντως περί μέτρων, αλλά περί ύλοποίησης γνωστών θεμάτων πού έχουν συζητηθεί».

Έν τώ μεταξύ, οί σχέσεις έφοπλισμού καί — μέρους τουλάχιστον — τών συνδικαλιστών ναυτεργατών είναι, καί τήν ΠΕΝΕΝ, κακές. Άλλωστε, αυτό φαίνεται καθαρά από τό πρωτοχρονιάτικο μήνυμά τής στό όποιο μεταξύ άλλων αναφέρεται: «Τό 1987 σηματοδεύτηκε άνεξίτηλα από τήν ένταση τής επίθεσης πού εξαπέλυσε συντονισμένα τό έφοπλιστικό κεφάλαιο, έχοντας σάν αίχμη έκεκτημένα, μέ σκληρούς άγώνες, δικαιώματά μας». (ΕΘΝΟΣ 2/1). Άλλά καί ό τύπος έχει διαφορετικές εκτιμήσεις γύρω από τήν κατάσταση πού επικρατεί στή ναυτιλία: «Η πολιτική γιά τή ναυτιλία κατέληξε σέ ... θαλάσσιμα» τιτλοφορεί έκτενές άρθρο τής ή ΑΥΓΗ (3/1), ένω τήν ίδια μέρα ό ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΛΟΓΟΣ έχει άλλη άποψη: «Όπως προαναφέραμε, τό σημαντικότερο γεγονός του 1987 είναι ή αντικατάσταση του ύπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας Στάθη Άλεξανδρή από τόν Εύάγγελο Γιαννόπουλο. Πρώτος στόχος του νέου ύπουργού από τήν πρώτη στιγμή πού ανέλαβε στό ΥΕΝ ήταν ή επαναφορά όσο τό δυνατόν περισσότερων σημαιών στό έλληνικό νηολόγιο. Από τίς 23 Σεπτεμβρίου μέχρι 23 Νοεμβρίου (δύο μήνες) 27 πλοία χωρητικότητας 358765 κόρων ύψωσαν τήν έλληνική σημαία. Τό γεγονός αυτό θεωρείται σάν ιδιαίτερη επιτυχία τής δετούς κυβέρνησης Παπανδρέου στόν χώρο τής Ναυτιλίας».

5 Ίανουαρίου. Έντονο ένδιαφέρον τών ναυτών γιά τήν εκπαίδευση. Μέ έξι-σου έντονη ανακοίνωση τό σωματείο τους, ΠΕΝΕΝ καταγγέλει μεταξύ άλλων: «Τό ΥΕΝ σχεδιάζει νά πάρει πίσω κατακτήσεις τών σπουδαστών τών Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού καί, μετά από τήν παρέμβαση τών έφοπλιστών, νά εφαρμόσει νέους πιά αντιδραστικούς κανονισμούς λειτουργίας τους». (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ).



Δημοσιεύουμε σήμερα τό πρώτο μέρος τής ναυτιλιακής ανασκόπησης πού έγραψε ειδικά γιά τό «Ναυτικά Χρονικά» ό πολυγραφότατος καί φίλτατος κ. Γιώργος Φουστάνος επί τή βάσει τών δημοσιευμάτων του ήμερησιού πολιτικού καί οικονομικού τύπου γιά τή Ναυτιλία. Τό πρώτο μέρος περιλαμβάνει τούς πρώτους έξι μήνες του 1988, ή ανασκόπηση δέ γιά τό δεύτερο εξάμηνο του ίδιου έτους θά δημοσιευθεί στό επόμενο τεύχος.

Τήν ίδια μέρα, ή ΕΞΠΡΕΣ αναφέρεται σέ επιστολή του Προέδρου του COM-MITTEE πρós τόν Ύπουργό καί τονίζει: «Ίκανοποιημένοι πλήρως οί έφοπλιστές του Κομμίτη». Θά συμφωνήσει καί ό ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ τήν επομένη σέ άρθρο του τιτλοφορούμενο «θριαμβολογούν οί έφοπλιστές» τό όποιο καταλήγει: «Ο Ε. Γιαννόπουλος αφού συζήτησε μέ τούς έφοπλιστές του Λονδίνου καί τούς έδωσε ίκανοποιητικές διαβεβαιώσεις επρόκειτο νά ανακοινώσει τίς «αποφάσεις του» τήν περασμένη Δευτέρα. Άναβλήθηκε προσωρινά όμως ή εξαγγελία τους προκειμένου, σύμφωνα μέ πληροφορίες μας, νά ολοκληρωθεί ή επεξεργασία τους...» Ουδέν μονιμότερον του προσωρινού όμως, θά επαληθευθί ή λαϊκή παροιμία γιά μιά άκόμα φορά ... Καί στό μεταξύ, ή συρρίκνωση συνεχίζεται. Οί αριθμοί μιλούν όπως πάντοτε, δυστυχώς ψυχρά: «Διαγράφηκαν 283 πλοία από τό Έλληνικό νηολόγιο καί εγγράφηκαν 127 τό 1987» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 10/1). Τήν ίδια μέρα, ή ΕΞ-

ΠΡΕΣ σέ άρθρο μέ τίτλο «Έπιτρέπεται ή εργασία άρχιπλοιάρχων σέ εταιρίες» αναφέρει τήν γνωμοδότηση τής Νομικής Ύπηρεσίας του ΥΕΝ, μέ τήν όποία άνατρέπεται ή σχετική εγκύκλιος του ΝΑΤ του 1987 πού τόσα προβλήματα είχε προκαλέσει. Άς είναι, άς κάνει καί τό ΝΑΤ ένα λάθος, όλα σωστά θά τά κάνει;

Νέα όμως έχουμε καί γιά τόν όργανισμό του ΥΕΝ πού καί αυτός τόσα προβλήματα καί προστριβές προκάλεσε στό παρελθόν: «Σύμφωνα μέ αποκλειστικές πληροφορίες τής ΑΥΓΗΣ, ό νέος όργανισμός του ΥΕΝ πού άρχισε νά συντάσσεται μέ τήν προσωπική «φροντίδα» καί επιμέλεια του κ. Γιαννόπουλου, έχει ήδη ολοκληρωθεί αλλά είναι τελείως «διάφορος» από εκείνον πού είχε εκπονήσει ό τέως ύπουργός κ. Άλεξανδρής καί είχε προσυπογραφεί από τούς ύπουργούς Προεδρίας κ. Κακλαμάνη καί Έσωτερικών κ. Τσοχατζόπουλο» (ΑΥΓΗ 13/1). Καί αυτός όμως δέν θά αποφύγει τελικά νά προκαλέσει ταραχή...

Τήν ίδια μέρα, σέ τελετή γιά τήν κοπή τής πίτας τής ΠΕΜΕΝ, ό ύπουργός θά πει: «Γνωρίζουμε τά προβλήματά σας καί θά κάνουμε ό,τι μπορούμε γιά νά τά επιλύσουμε. Πρέπει όμως νά μίν ξεχνάτε πώς είμαστε κυβέρνηση ενός άστικού καθεστώτος μέ λειτουργία του καπιταλιστικού συστήματος καί δέν μπορούμε νά κάνουμε πολλά πράγματα, μερικά μάλιστα από τά όποια είχε καί ό ίδιος κάποτε όραματιστεί!» (ΝΕΑ 14/1). Τήν προηγούμενη όμως, έχει λάβει μέτρα γιά τό Γ.Ε.Ν.Ε.: «Ο κ. Ύπουργός είπε ότι λήφθηκε σειρά μέτρων γιά τήν αναβάθμιση τής λειτουργίας του Γραφείου Έύρεσης Ναυτικής Έργασίας (ΓΕΝΕ) καί τήν πάταξη του προβλήματος τής «παραγοράς» εργασίας στόν Πειραιά ύστερα από εύρεία σύσκεψη στό ΥΕΝ τήν Τρίτη τό μεσημέρι» (ΚΕΡΔΟΣ 14/1).

Στίς 20 Ίανουαρίου πρόκειται νά συνέλθει τό 22ο Πανναυτικό Συνέδριο πού μεταξύ άλλων, προβλέπει καί εκλογή νέου Γ.Γ. τής Π.Ν.Ο «Πυρετός» γιά τό νέο γραμματέα τής ΠΝΟ» τιτλοφορείται σχετικό άρθρο του ΕΘΝΟΥΣ (18/1) αποδίδοντας παραστατικά τό κλίμα πρό του συνεδρίου τό όποιο ό ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ (20/1) καταγγέλει ως «νόθο συνέδριο άλλης εποχής». Δέν αναφέρει πάντως ποιός εποχής...

Τήν έναρξη του συνεδρίου κηρύσσει ό Ύπουργός Ε.Ν. πού θά τονίσει μεταξύ άλλων: «Γιά νά κάνεις σοσιαλιστικό με-

τασηματισμό της κοινωνίας, όπως τόν οραματίζονται ή παραδοσιακή 'Αριστερά και οι όπαδοί της — τό'χω πεί και στη βουλή — πρέπει νά'χεις τό στρατό στα χέρια σου. Τήν αστυνομία στα χέρια σου. Τόν κρατικό μηχανισμό στα χέρια σου. Τά μέσα παραγωγής στα χέρια σου. Κι εκεί πού τά είχαν και εφάρμοσαν ταχύτατα τό σοσιαλιστικό μετασχηματισμό, έννοω τά κράτη του ύπαρκτου σοσιαλισμού, αναζητούν τώρα λύσεις στόν οικονομικό τομέα πού άλλοτε τίς είχαν καταδικάσει» και θά καταλήξει: «Τό YEN δέν είναι όργανο των έφοπλιστών. Ούτε ο ύπουργός ύπάκουος σέ κελεύσματα των πλοιοκτητών. 'Η άσκούμένη πολιτική είναι πολιτική της κυβέρνησης πού ενδιαφέρεται γιά τήν λύση των προβλημάτων των εργαζομένων στην Ναυτιλία, γιά τήν ύπαρξη θέσεων εργασίας στό ναυτεργατικό κόσμο, γιά τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού άφορά στην έθνική οικονομία του έλληνικού λαού, τά έσοδα του ΝΑΤ γιά τούς ήρωϊκούς απομάχους του κύμα'ος. 'Η πολιτική αυτή έχει και τήν έγκρισή του κ. Πρωθυπουργού». (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 21/1). Όμως ο ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ τήν ίδια μέρα ιτιλοφορεί τό σχετικό ρεπορτάζ «Συνέδριο - φιάστα φιλοεφοπλιστική» και τά ΝΕΑ γράφουν: «Μέ επιδεικτική άπουσία των εφοπλιστών πού άπαρτίζουν τίς διοικήσεις της ΕΕΕ και του ΝΕΕ πού είχαν προσκληθεί, αλλά δέν προσήλθαν χωρίς νά δώσουν καμιά εξήγηση και μέ τήν έντυπωσιακή άποχή 36 συνέδρων πού πρόσκεινται στό ΚΚΕ σέ ένδειξη διαμαρτυρίας έπειδή κακώς — όπως ύποστηρίζουν — προσκλήθηκε ο ύπουργός Ναυτιλίας Εύάγ. Γιαννόπουλος νά κηρύξει τήν έναρξη των εργασιών του, άρχισε χτές τό 22ο Πανναυτικό Συνέδριο πού κατά τήν σημερινή δεύτερη και τελευταία συνεδρίασή του, θά εκλέξει τόν νέο ΓΓ της ΠΝΟ γιά τήν προσεχή δετία».

Και άφού «Από τήν ψηφοφορία ο μοναδικός ύποψήφιος και μέχρι τώρα ΓΓ Μιχάλης Ζενζεφύλλης πήρε 69 ψήφους» (ΠΡΩΤΗ 22/1), κλείνει ή είδησεογραφία γιά τό συνέδριο μέ καταγγελία των σωματείων ΠΕΜΕΝ, ΠΕΝΕΝ και Στέφενσον πού σέ κοινή συνέντευξη λύνουν όλες τίς άπορίες: «Πραγματικοί όργανωτές του νόθου και αντιδημοκρατικού συνεδρίου της ΠΝΟ ήταν οι έφοπλιστές, τό διευθυντήριό τους στό Λον-

δίνο (γνωστό σαν «Κομμίττη»), ή ήγεσία της ΝΔ και ή Κυβέρνηση». (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 22/1).

Δραστήρια πάντοτε ή ΠΕΝΕΝ, έπισκέπτεται τόν ύπουργό γιά νά εκθέσει τήν, και' αυτήν, δεινή κατάσταση πού έχουν περιέλθει οι ναύτες λόγω της άνεργίας. 'Ο ύπουργός τούς άνακοινώνει ότι «θά δώσει έντολή νά μή χορηγούνται από τό ΓΕΝΕ σημειώματα μή προσφερομένου χωρίς τήν έγκρισή του». (ΚΕΡΔΟΣ 27/1). Τήν έπομένη δέ, διαβάζουμε και συμπληρωματικές δηλώσεις του επί του θέματος στην διάρκεια της τελειής κοπής της πίτας της ΠΕΠΕΝ: «Αντιμετωπίζουμε τό ένδεχόμενο νά συνοδεύει τόν' άνεργο ναυτικό μέχρι τήν εφοπλιστική εταιρία ένας ύπάλληλος του ύπουργείου Ναυτιλίας, πού θά άποτελεί έγγύηση ότι δέν θά τόν εκμεταλλευτούν και δέν θά τόν εκβιάσουν νά πληρώσει γιά νά βρεί δουλειά!». (ΝΕΑ 28/1). Στη διάρκεια της ίδιας εκδήλωσης στην όποία βραβεύονται και οι πλοίαρχοι πού έχουν τόν προηγούμενο χρόνο διασώσει άνθρώπους στη θάλασσα θά πεί επίσης: «Πάντοτε θαύμαζα, βλέποντας τίς ταινίες του κινηματογράφου, τήν διορατικότητα, τήν θυσία και τήν ικανότητα της διοίκησης των πλοίων στις μανιασμένες θάλασσες από τούς πλοίαρχους. Και γι' αυτό σέπτομαι τήν έπαναφορά των στολών στις ναυτικές σχολές». (ΝΕΑ 28/1). Όμως, παρά τήν έπιθυμία, δέν θά έπαναφέρει τίς στολές. Σέ έπιστολή του προς τόν πρόεδρο του Committee προς τό τέλος του χρόνου θά άναφέρει ότι δέν έγινε αυτό έπειδή τό κόστος ήτο ύψηλό. Είχε βέβαια προηγηθεί ή άπόφασή του γιά τήν διάθεση σοβαρωτάτων πόρων του ΚΝΕ γιά τήν μελλοντική άποπεράτωση του «πύργου» του YEN.

Από τήν ίδια τελειή «Μέτρα γιά τήν ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου ύποσχέθηκε χθές ότι «θά εξαγγείλει σύντομα» ο ύπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας, Ε. Γιαννόπουλος». (ΚΕΡΔΟΣ 28/1).

Όμως, και αυτή ή έπιθυμία του κ. 'Υπουργού δέν θά πραγματοποιηθεί τελικά... Και μπαίνουμε στόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ, πού ασφαλώς μπορεί νά άποκληθεί και μήνας του ΦΠΑ. Γιατί;

«Αναστάτωση έχει προκαλέσει στους ναυτιλιακούς κύκλους ή άπόφαση του ύπουργού Οικονομικών γιά τήν

άπαλλαγή των σκαφών από τόν ΦΠΑ» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 2/2).

«Διευθετήθηκε πλήρως τό θέμα της άπαλλαγής των πλοίων από τόν ΦΠΑ, μετά παρέμβαση του ύπουργείου Ναυτιλίας. Τή δήλωση αυτή έκανε χθές ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος άπαντώντας σέ σχετική έρώτηση της «Καθημερινής». (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 4/2).

«'Η δήλωση του ύπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας ότι διευθετήθηκε πλήρως τό θέμα της άπαλλαγής των πλοίων από τόν ΦΠΑ μετά από παρέμβασή του, δέν στάθηκε ικανή γιά νά καθυστερήσει τούς Έλληνες πλοιοκτήτες. Αντίθετα ή δημοσιοποίηση της γνωμοδότησεως των νομικών ύπηρεσιών του ύπουργείου Οικονομικών, γιά τό θέμα αυτό ένίσχυσε τίς άνησυχίες και δέν είναι λίγοι αυτοί οι πλοιοκτήτες πού βρίσκονται στα πρόθυρα πανικού» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 5/2).

«Τό θεσμικό καθεστώς πού διέπει τή ναυτιλία μας δέν πρόκειται νά αλλάξει» διαβεβαιώνει μέ άποκλειστική δήλωσή του στην «Ν» ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος. 'Η δήλωση αυτή έγινε μετά τό χθεσινό δημοσίευμα της «Ν» σχετικά μέ τήν έπιβολή ΦΠΑ επί των πλοίων πού νηολογούνται βάσει του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 6/2).

«'Η άρνητική τοποθέτηση και ή άπόρριψη του συνόλου των εισηγήσεων του ύπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας από τό ύπουργείο Οικονομικών, δημιουργεί «τεταμένες» σχέσεις ανάμεσα στους δύο συναρμοδιούς ύπουργούς κ.κ. Ε. Γιαννόπουλο και Δ. Τσοβόλα. 'Αλλά τό σπουδαιότερο, είναι ότι άπ' αυτήν τήν άσυνεννοησία των δύο ύπουργείων πλήγεται άνεπανόρθωτα τό «κλίμα έμπιστοσύνης» πού έμπέδωσε μέ τό τελευταίο ταξίδι του στό Λονδίνο ο κ. Γιαννόπουλος» (ΚΕΡΔΟΣ 10/2).

«Μέ γεια του μέ χαρά του». Μ' αυτά τά λόγια άντέδρασε χτές ο ύπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας, όταν συνάδελφος του είπε, πώς κάποιος εφοπλιστής θά ύψώσει στό πλοίο του Κυπριακή σημαία, έπειδή καθυστερεί ή ρύθμιση της άπαλλαγής από τόν ΦΠΑ των πλοίων πού γράφονται στό Έλληνικό νηολόγιο» (ΕΘΝΟΣ 11/2). Παράλληλα θά ύπάρξουν και άλλες δηλώσεις: «Κρίνω ότι πρέπει νά ληφθούν μέτρα γιά τήν ά-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

PICCARD

DIVERS

81, Akti Miaouli
PIRAEUS
Tel.: 4514208 - 4180343
AOH: 9835152 - 9842737
7653930
TLX: 213073 PICA
241005 COBA

SERVICES:

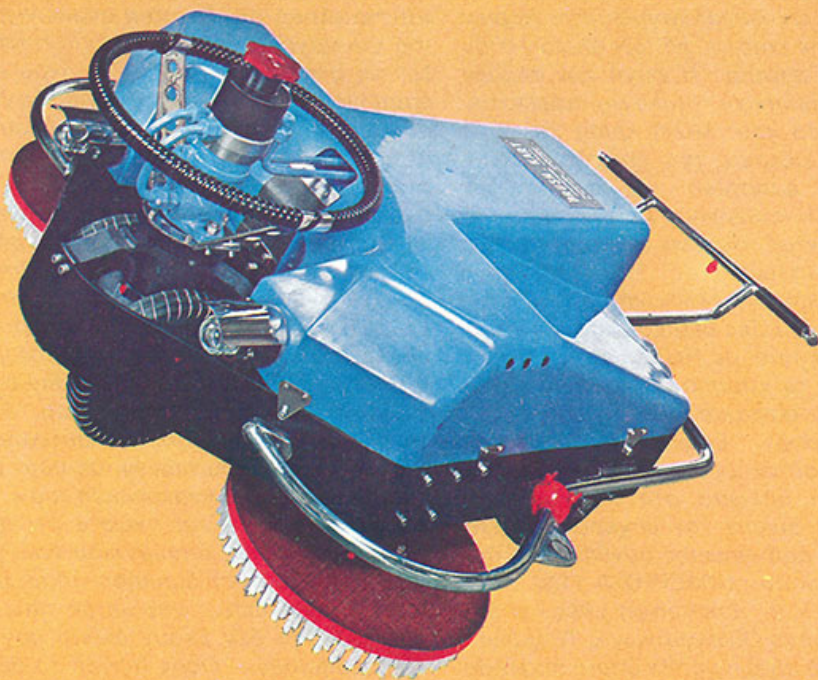
UNDERWATER HULL CLEANING —
WELDING — CUTTING — PLUGGING
RUPTURES — HOLES — PLUGGING
SEA CHESTS — PLUGGING TAIL
SHAFT — VIDEO — CAMERA —
PHOTOGRAPHY — INSPECTION

DIVERS TEAMS
CAN BE SENT
ABROAD
ON REQUEST

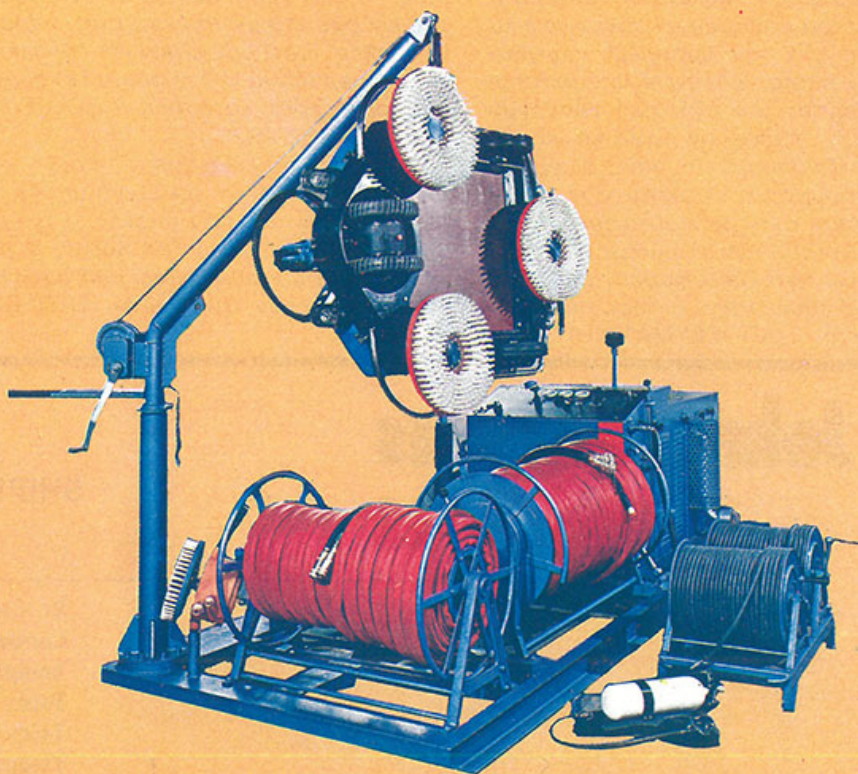
PERMANENT SERVICE
STATIONS

- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS

NEA ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4514208 - 4180343



BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr



πορρόφηση της άνεργιας, για την ένταξη των εσόδων του NAT και για την αύξηση των συναλλαγματικών πόρων και για την επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία. Η φυγή των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο οφειλόταν στην όξεια ναυτιλιακή κρίση και στην έλλειψη μέτρων της εποχής εκείνης για την εμπόδιση της φυγής των πλοίων. Η κυβέρνηση με την πείρα του παρελθόντος, οφείλει να πάρει μέτρα ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου υπό την ελληνική σημαία διότι οι ξένες σημαίες θερίζουν με την χαμηλή φορολογία, με τις μειωμένες συνθέσεις, με το χαμηλό μισθολόγιο και με τις άλλες ασφαλιστικές εγγυήσεις των ναυτεργατών. Εχω χαρακτηρίσει τις σημαίες αυτές ως «σημαίες λαϊκής αγοράς» και δήλωσα στο συνέδριο της ΠΝΟ ότι δίνουν την ευχέρεια να επικρατούν απάνθρωπες συνθήκες σε όριμένες πλοία». (ΗΜΕΡΗΣΙΑ 11/2).

Επί έλ-υς, υπεγράφη χθές και από τον υπουργό Οικονομικών κ. Τσοβόλα η εγκριτική πράξη με την οποία απαλλάσσονται από τον ΦΠΑ οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις! (ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ 12/2). Κάτι πρέπει να συμβαίνει. Οι λύσεις διαδέχονται η μία την άλλη: «Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας, το NAT υποχρεούται στην επιστροφή εισφορών των μη απογεγραμμένων Έλλήνων ναυτικών» (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΩΝΗ 12/2). Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ (14/2).

Στις 17/2 ο υπουργός θα κάνει σημαντικές δηλώσεις. Αντιγράφω από την επίσημη έκδοση: «Ανακόπηκε σχεδόν η τάση φυγής ελληνοκτητών πλοίων από την ελληνική σημαία και η προσφυγή τους σε σημαίες «εύκαιρίας» ύστερα από τα μέτρα που παίρνει συνεχώς η κυβέρνηση για την εμπορική ναυτιλία. Και νέα πλοία Έλλήνων πλοιοκτητών εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο» (ΕΞΠΡΕΣ). Υπάρχουν όμως και κατ'αγγελίες: «Το υπουργείο, πάνω σ' αυτό το θέμα επισημαίνει ότι υπάρχουν και δυνάμεις που αντιτίθενται ακόμη στον επαναπατρισμό των πλοίων με διάφορες διαδόσεις που κυκλοφορούν όπως λ.χ. ότι επιβλήθηκε τάχα, ο φόρος του ΦΠΑ στα πλοία...» (ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ).

Και η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ σχολιάζει: «Εκπληξη προκάλεσε στους ναυτιλιακούς κύκλους του Πειραιά ανακοίνωση του υπουργείου Ναυτιλίας που αποδίδει τις ανησυχίες του ναυτιλιακού κόσμου για τις εξελίξεις στο θέμα της φορολογικής μεταχείρισης των πλοίων σε ψυθιριστές. Η εκπληξη οφείλεται στο γεγονός ότι μόλις πριν από λίγες ημέρες, το υπουργείο είχε βεβαιώσει την ύπαρξη του προβλήματος και οδηγήθηκε σε τροποποίηση της εγκριτικής πράξεως νηολογήσεως σε μία προσπάθεια να το λύσει. Είναι λοιπόν περίεργο, να αποδίδονται οι ανησυχίες σε ψυθιριστές, όταν το ίδιο το υπουργείο ανέγνωσε πως υπάρχει πρόβλημα. Από την άλλη πλευρά, πολλοί ναυτιλιακοί παράγοντες αναρωτιούνται σε ποιά μέτρα αναφέρεται η ανακοίνωση του κ. Υπουργού, αφού είναι γνωστό ότι από την ανάληψη του υπουργείου από την παρούσα πολιτική διοίκηση υπάρχουν μόνο ανακοινώσεις για μέτρα που θα ληφθούν και δεν έχουν ακόμη συγκεκριμένο περιεχόμενο. Όσον αφορά το θέμα του ΦΠΑ, η ίδια η ανακοίνωση αποδεικνύει πως το θέμα υπήρχε και σοβαρό ήταν και σαν τέτοιο αντιμετωπίστηκε από το υπουργείο Οικονομικών και το υπουργείο Ναυτιλίας».

Η απόφαση για επιστροφή χρημάτων από το NAT δεν κρατά πολύ:

«Εκθετος έμεινε χθές ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αφού κατά την διάρκεια συνέντευξης τύπου απέσυρε δική του απόφαση, δηλώνοντας ταυτόχρονα ότι την πήρε ύστερα από άτελη εισήγηση. (ΠΡΩΤΗ 25/2). «Το NAT δεν θα επιστρέψει χρήματα στους εφοπλιστές. Η εισήγηση των αρμοδίων υπηρεσιών σχετικά με το θέμα αυτό υπήρξε άτελης. Γιατί μου είπαν ότι πρόκειται για μικροποσά για τα οποία δεν ήταν υπόχρεος προς καταβολή ο πλοιοκτήτης» (ΕΞΠΡΕΣ 25/2).

Ο μήνας θα κλείσει με — ή άλλο — το υπουργείο Οικονομικών να απασχολεί και πάλι τις ναυτιλιακές σήλες: «Καθυστερεί η υπογραφή κοινής συμφωνίας για την φοροαπαλλαγή των ελληνικών πλοίων στις ΗΠΑ» (ΕΞΠΡΕΣ 28/2).

Πρώτες ειδήσεις του ΜΑΡΤΙΟΥ και στις προσηνείς διαπραγματεύσεις ΠΝΟ και ΕΕΕ για υπογραφή συλλογικής συμβάσεως. «Ναυτικοί: Ζητούν 22%. Εφοπλιστές: δίνουν 7% (ΕΘΝΟΣ 1/3). Έν τώ μεταξύ, ο υπουργός συνεχίζει τις προσπάθειές του για το νηολόγιο: «Μιλώντας στους δημοσιογράφους, ο κ. Γιαννόπουλος είπε ότι «δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία της συζήτησης για τα μέτρα». Όστόσο, συμπλήρωσε, «τα πλοία θα βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους έναντι των πλοίων των σημαίων εύκαιρίας. Το πρόβλημα δεν είναι μόνο η επιστροφή των ελληνόκτητων πλοίων στην ελληνική σημαία, αλλά και το σταμάτημα της φυγής των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο» (ΚΕΡΔΟΣ 3/3). Θα πει επίσης: «Όταν κάποιος εφοπλιστής παίρνει τα καράβια του από την ελληνική σημαία, θα προσπαθώ να συναντηθώ μαζί του προκειμένου να πληροφορηθώ να τον μεταπείσω να μην κάνει κάτι τέτοιο. Πιστεύω ότι οι Έλληνες εφοπλιστές είναι πατριώτες και εθνικά υπερήφανοι, για αυτό δεν δέχτηκαν ποτέ επιδοτήσεις από το κράτος. Πάντοτε σκέπτονται την πατρίδα τους. Και αυτό είναι σημαντικό. (ΑΥΡΙΑΝΗ 3/3).

Παρά τις προηγούμενες δηλώσεις του υπουργού φαίνεται ότι κάτι γίνεται με τα μέτρα: «Σύμφωνα με πληροφορίες, τα μέτρα για τη ναυτιλία θα εξαγγελθούν άμεσα μετά την συνάντηση του κ. Γιαννόπουλου με τον πρωθυπουργό της χώρας Α. Παπανδρέου, η οποία θα γίνει στις προσεχείς ημέρες» (24 ΩΡΕΣ 4/3).

Έν τώ μεταξύ οι διαπραγματεύσεις ΠΝΟ και ΕΕΕ για την σύμβαση συνεχίζονται: «Ούτε χθές συμφώνησαν οι δύο αντιπροσωπείες της ΕΕΕ και της ΠΝΟ για τη νέα συλλογική σύμβαση εργασίας των ναυτικών που εργάζονται στα ποντοπόρα πλοία. Όστόσο, αναμένεται στη σημερινή νέα συνάντηση που θα γίνει στα γραφεία της ΕΕΕ να υπάρξει προσέγγιση απόψεων». (24 ΩΡΕΣ 5/3). Και θα υπάρξει. Ύστερα από πάρα πολλά χρόνια, οι διαπραγματεύσεις ΕΕΕ και ΠΝΟ καίληγουν σε συμφωνία σε σύντομο σχετικά διάστημα από την έ-

John Samonas + Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

ναρξή τους: «Έφοπλιστές και ΠΝΟ κατέληξαν σε συμφωνία για τη νέα συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων των φορτηγών ποντοπόρων πλοίων για το 1988». (ΒΡΑΔΥΝΗ 7/3). «Αύξηση 12% στους Ναυτικούς» (ΝΕΑ 7/3).

8 Μαρτίου. Έπερώτηση στη Βουλή από βουλευτές της ΝΔ με θέμα «η ναυτική εκπαίδευση». Ο Τύπος θα γράφει: «Κύριε ύπουργέ, τά... θαλασσωσάτε στην ναυτική εκπαίδευση!» είπε χτές στη Βουλή ο βουλευτής της ΝΔ κ. Μ. Παπαγιάννης, πρώτος επερωτών, αναπτύσσοντας επερώτηση βουλευτών της ΝΔ με θέμα τη ναυτική εκπαίδευση. (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 9/3). «Η ναυτική εκπαίδευση δεν βρίσκεται τώρα σε καλό σημείο, γιατί επηρεάστηκε από τη μακροχρόνη διεθνή ναυτιλιακή κρίση, παρετήρησε χθές στη Βουλή ο ύπουργός Ναυτιλίας Εύαγγ. Γιαννόπουλος και δήλωσε ότι σύντομα θα παρθούν μέτρα για την αναβάθμισή της» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 9/3). Στη διάρκεια της ίδιας επερώτησης ο ύπουργός θα εκφράσει και την αισιοδοξία του: «Η ναυτιλία μας έχει μπει σε καλό δρόμο και τώρα χρειάζεται να μπούνε τα πράγματα σε «μία τάξη» (ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΛΟΓΟΣ 9/3).

Και την επομένη θα κάνει και πάλι δηλώσεις: «Καμιά εξίσωση της ελληνικής σημαίας δεν πρόκειται να γίνει με τις σημαίες εύκαιρίας. Θα πάρουμε κι άλλα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. Η διαφορά της ελληνικής σημαίας από τις σημαίες εύκαιρίας είναι τό μισθολογικό, στην ασφάλεια, στη φορολογία, ακόμη και στις συνθήκες εργασίας». Θα πει όμως και κάτι ακόμα: «Δέν τεκμηριώνεται ή άποψη ότι οι Έλληνες έφοπλιστές πηραν τά πλοία τους από τά Έλληνικά νηολόγια έπειδή υπάρχει κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ. Τέτοια φήμη υπάρχει, αλλά δέν τεκμηριώνεται» (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 10/3).

Τό ύπουργείο Οικονομικών και πάλι στό ... ναυτιλιακό προσκήνιο: «Η όλιγωρία του ύπουργείου Οικονομικών στό θέμα της ανταλλαγής ρηματικών διακονώσεων μεταξύ Έλλάδας - ΗΠΑ, για την άπαλλαγή από την φορολογία των πλοίων υπό ελληνική σημαία πού προσεγγίζουν σε άμερικανικά λιμάνια, θά εκθέσει τόν ελληνικό στόλο σε δεινότα-

τη θέση δεδομένου ότι στίς 15,4,88 λήγει ή προθεσμία ύποβολής των σχετικών φορολογικών δηλώσεων πρós τό άμερικανικό δημόσιο και θά πλήξει σοβαρά την ανταγωνιστικότητά του. Αυτό έπισημαίνει με έπιστολή του πρós τόν ύπουργό Ε.Ν. ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στ. Γουρδομιχάλης» (ΕΞΠΡΕΣ 15/3). Δέν είναι ή πρώτη φορά και ούτε δυστυχώς ή τελευταία πού τό ύπουργείο Οικονομικών βρίσκεται πολύ μακριά από τό μηκος κύματος της ναυτιλίας, ή οποία και πληρώνει αυτή την άπόσταση. Μαζί δυστυχώς με τόν τόπο μας.

17 Μαρτίου. Πραγματοποιείται συνάντηση του ύπουργού Ε.Ν. με τό πρέσβη της ΕΕΕ: Ο Τύπος γράφει: «Στόχος ή μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων. Σειρά μέτρων για την ναυτιλία» (24 ΩΡΕΣ 18/3). «Έκανοποιημένος ο ύπουργός Ε.Ν. κ. Γιαννόπουλος από τόν ρυθμό έγγραφής πλοίων στό έθνικό νηολόγιο» γράφει ή ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ (19/3) με άφορμή ανακοίνωση του ύπουργείου μετά την άνω έρώ συνάντηση.

Ο ύπουργός θα άπαντήσει και στη Βουλή σε επερώτηση βουλευτών της ΝΔ και θά πει μεταξύ άλλων: «Βρισκόμαστε σε κάποια ανάκαμψη. Σταμάτησε ή καταφυγή πρós τις σημαίες εύκαιρίας, με τά μέτρα πού έλήφθησαν από τόν προηγούμενο συνάδελφό μου, λήφθηκαν από μένα, θά ληφθούν και άλλα. Γιατί τό πρόβλημα δέν είναι πώς θά έλθουν τά πλοία υπό την ελληνική σημαία, όπότε θά έχουμε έτσι και άπορρόφηση της άνεργίας, τό πρόβλημα είναι να μή φύγουν τά πλοία... Τό πλοίο δέν είναι έργοστάσιο, δέν είναι έργοτάξιο να του επιβάλλεις την πολιτική σου». (ΚΕΡΔΟΣ 19/3).

Θά δώσει επίσης συνέντευξη Τύπου στην Ένωση Άναποκριτών Έένου Τύπου: «Αισιοδοξία για την έπιτυχία της κυβερνητικής πολιτικής στον τομέα της ναυτιλίας εξέφρασε χτές ο YEN κ. Ε. Γιαννόπουλος. Καί επικαλέστηκε τό γεγονός ότι τελευταία παρατηρείται αύξηση του ρυθμού έγγραφής των πλοίων στα ελληνικά νηολόγια και σημαντικότητα αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, ενώ όλα τά ναυπηγεία είναι γεμάτα από έπισκευαζόμενα πλοία». «Ο ύπουργός επανέλαβε ότι

δέν υπάρχει θέμα «πολιτικοποίησης» ή «άποστρατιωτικοποίησης του YEN» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 23/3). Στην ίδια συνέντευξη, θά άπαι καλέσει «συμφιρά» για την ελληνική σημαία τις σημαίες εύκαιρίας και θά εκφράσει όμως την αισιοδοξία του: «Η ελληνική έμπορική ναυτιλία, χάρις στο 5ετές πρόγραμμα πού έχει χαράξει ή κυβέρνηση για την ανάπτυξη της, θά είναι σε θέση τό 1992 να αντιμετώπισει τόν ανταγωνισμό από τις εύρωπαϊκές και άλλες ξένες ναυτιλίες, άφου θά διαμορφώσει ανάλογα την πολιτική της έναντι αυτών» (ΑΥΡΙΑΝΗ 23/3). Η ΟΚΕ Ναυτιλίας της ΝΔ θά άπαντήσει έντονα: «Η «φιλελεύθερη» ρητορεία του νυν ύπουργού δέν μπορεί να σβήσει άπό τη μνήμη της ναυτικής μας κοινότητας τις άπειρές του πρώην ύπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα, όταν έλεγε ότι «όποιος έφοπλιστής θέλει να μείνει στην Ελλάδα να μείνει και όποιος δέν θέλει να πάρεται πλοία του και να φύγει» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ 24/3). Ο ύπουργός θά άπαντήσει: «Στελέχη της παράταξης της έπαιξαν έπαισχυντο ρόλο κατά τό παρελθόν σε πλοιοκτήτες, ώστε να μεταφέρουν τά πλοία τους σε ξένη σημαία» (24 ΩΡΕΣ 26/3) και θά κα'αλήξει: «Τό πρόγραμμα της ΝΔ για την Ναυτιλία είναι έθνικώς άσύμφορο, γιατί δέν άποβλέπει στην έπιστροφή της ελληνόκτητης χωρητικότητας στό έθνικό νηολόγιο, αλλά κυρίως στην διατήρηση των γραφείων για την διαχείριση αυτών των πλοίων» (ΑΥΡΙΑΝΗ 26/3). Η ΝΔ θά άναπαντήσει: «Είναι λυπηρό τό φαινόμενο πού παρουσιάζει ο ύπουργός Ε.Ν. κ. Ε. Γιαννόπουλος. Αυτό έπισημαίνει σε χθεσινή της ανακοίνωση ή ΝΔ με άφορμή την πρόσφατη άπάντηση του ύπουργού στό κόμμα της ΑΕ. Άντιπολιτεύσεως. Αιτιολογώντας τόν χαρακτηρισμό αυτό ή ΝΔ έπισημαίνει ότι άφου πρόσφατα, στίς αρχές Μαρτίου, σε επερώτηση βουλευτών της ΝΔ πού συζητήθηκε στη Βουλή άπάντησε ότι δέν έχει διαβάσει τό πρόγραμμα της ΝΔ, τώρα μιλάει για έθνικά άσύμφορο πρόγραμμα». (ΒΡΑΔΥΝΗ 28/3). Καί συνέχεια από τόν ύπουργό: Είναι γεγονός ότι είπα στη Βουλή προκαλούμενος ότι δέν διάβασα τό πρόγραμμα της ΝΔ, εξήγησα όμως και τό γιατί. «Ότι ή Αξιωματική Άντιπολίτευση ούδέποτε πρόσφερε έ-

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (0721) 82426 & 82407, Α.Ο.Η. (0721) 82671 - ΠΥΛΟΣ (0723) 22244 & 22189
ΤΕΛΕΧ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (252) 123 ZERV GR — ΠΥΛΟΣ (252) 203 ZERV GR — FAX: (0721) 81243

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΙΤΕΡΗ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

TECHNOLOGY MANAGEMENT INC

POPI YANNOPOULOS • JOHN STATHOPOULOS

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

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

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

ποικοδομητικό έργο σε οποιοδήποτε θέμα και έκειθεν ή έλλειψη ενδιαφέροντος μου για τις θέσεις της» (ΚΕΡΔΟΣ 30/3).

Εύτυχώς όμως, ή ναυλαγορά πάει καλά. Καί στην κοινή συνάντηση ΕΕΕ/Committee στο Λονδίνο αφού χαιρετισθεί τό γεγονός ότι ό έλληνοκτήτορ στόλος είναι ό πρώτος στόν κόσμο, θά ανακοινωθεί ότι «ό έλληνικός έφοπλισμός θά έντεινεί τις προσπάθειές του για την αύξηση είσορής στην Έλλάδα ναυτιλιακού συναλλάγματος» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 29/3).

Προσπάθειες πού θά αποδώσουν έντυπωσιακά μέχρι τό τέλος του χρόνου, παρά τό ότι διάφορα προβλήματα χρονίζουν: «Ρύθμιση της φορολογίας των πλοίων στις ΗΠΑ — Ζητούν οι Έλληνες έφοπλιστές από την Πρωθυπουργό» (ΕΞΠΡΕΣ 30/3). Στόν Πρωθυπουργό όμως άπευθύνουν καί οι ναύτες «SOS για τή ναυτιλία». «Μέτρα πού εξισώνουν την έλληνική σημαία μέ τις σημαίες εύκαιρίας» παίρνει ή κυβέρνηση. Αυτό καταγγέλει ή ΠΕΝΕΝ (ναύτες) σε άνοικτή έπιστολή, πού στέλνει στόν πρωθυπουργό Α. Παπανδρέου». (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 30/3).

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ. «Σέ πανηγυρική τελετή πού έγινε χθές στό ύπουργείο Ε.Ν., ύπογράφηκε από τόν ύπουργό Ε.Ν. κ. Ε. Γιαννόπουλο καί τόν δήμαρχο Πειραιά κ. Α. Άνδριανόπουλο ή σύμβαση μίσθωσης από τό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας του Έμποροναυτιλιακού Κέντρου του Δήμου Πειραιά. Μέ την σύμβαση, τό ύπουργείο ανέλαβε την ύποχρέωση νά άποπερατώσει τό κτίριο μέ την έκτέλεση έργασιών, ή δαπάνη των όποιων ύπολογίζεται σε ένα δισεκατομμύριο δραχμές» (ΕΞΠΡΕΣ 1/4). Δέν έχει ανακοινωθεί ότι τά χρήματα αυτά προτίθεται ό ύπουργός νά τά άντλήσει από τό ΚΝΕ, ίσως για νά μή έκληφθεί σάν πρωταπριλιάτικο άστείο...

Στή διάρκεια της τελετής, ό ύπουργός θά πει μεταξύ άλλων:

«Η έγκατάσταση του ύπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας πρέπει νά είναι άνάλογη μέ τό σοβαρό έργο πού έπιτελεί καί πρός ύποβοήθηση του ρόλου της έμπορικης μας ναυτιλίας της όποιας ή συμβολή στην έντική μας οίκο-

νομία είναι μεγάλη. Δίνει χωρίς νά παίρνει. Ίσχυρή έλληνική ναυτιλία είναι προσόν για τό κράτος. Ίσχυρό έλληνικό νηολόγιο σημαίνει δουλειά για τους ναυτικούς μας, άπορρόφηση της άνεργίας, είσορή συναλλάγματος. Επίσης άναφερόμενος στις ένώσεις των έφοπλιστών προσέθεσε: «Οφείλω νά εκφράσω δημοσίως, τή μεγάλη ικανοποίηση του ύπουργείου μας για την άπόφαση των Έφοπλιστικών Ένώσεων του Πειραιά καί του Λονδίνου για την αύξηση είσαγωγής ναυτιλιακού συναλλάγματος. Επίσης έχω νά σημειώσω ότι ή άνάκαμψη της ναυτιλίας διεθνώς, όμαλοποιεί καί τά προβλήματα της δικής μας ναυτιλίας» (ΑΥΡΙΑΝΗ 1/4).

Αυτή ή τελευταία έπισήμανση δέν έφυσχάζει τό κ. ύπουργό ό όποιος πάντοτε έχει σάν στόχο νέα μέτρα για τή ναυτιλία τά όποια μάλιστα συζητά καί μέ τόν κ. Πρωθυπουργό: «Τά μέτρα για τή ναυτιλία συζητήθηκαν χθές, σε συνάντηση πού πραγματοποιήθηκε στό Καστρί, άνάμεσα στόν Πρωθυπουργό Α. Παπανδρέου καί στόν ύπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας Εύ. Γιαννόπουλο. Όπως έγινε γνωστό, ό κ. Γιαννόπουλος έννιμέρωσε έφ' όλης της ύλης τόν πρωθυπουργό για τά θέματα της άρμοδιότητάς του καί μετέφερε την άπόφαση των έφοπλιστών νά αύξήσουν την είσορή του συναλλάγματος στην χώρα μας. Σύμφωνα μέ πληροφορίες, τά μέτρα πού θά εξαγγελθούν σύντομα για νά βελτιώσουν την άνταγωνιστικότητα του έλληνικού πλοίου είναι ή μείωση της φορολογίας στα πλοία μεγάλου τονάζ, ή αναβάθμιση της ναυτικής εκπαιδεύσεως μέ την καθιέρωση του συστήματος της έναλλασσομένης εκπαίδευσης καί ή μείωση του άριθμού του πληρώματος των πλοίων σε επίπεδα όμως άσφαλείας της άξιοποϊας τους» (24 ΩΡΕΣ 2/4). Την ίδια μέρα διαβάζουμε στην ΕΞΠΡΕΣ ότι «Ο νέος Όργανισμός του ύπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, ό όποιος έχει συνυπογραφεί από τους ύπουργούς Προεδρίας, Οικονομικών καί Έμπορικης Ναυτιλίας, έχει προωθηθεί στό Συμβούλιο της Έπικρατείας». Στο ίδιο δημοσίευμα, μία παράγραφος θά πυροδοτήσει νέες ταραχές: «Σύμφωνα μέ άκριβείς πληροφο-

ρείες, σε τέσσερις ή πέντε από τις παραπάνω έπιτελικές διευθύνσεις του ΥΕΝ γίνονται αλλαγές στην στελέχωση τους. Συγκεκριμένα, προβλέπεται όπως πολιτικοί υπάλληλοι θά μπορούν νά τοποθετούνται στις θέσεις τμημαρχών των διευθύνσεων αυτών».

Έτσι, καί ένώ «Νέα συνάντηση θά έχει ό ύπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας Εύάγγελος Γιαννόπουλος θά προσκομίσει νέα στοιχεία πού ζητήσει ό Πρωθυπουργός για τά μέτρα πού άναφέρονται στην άνταγωνιστικότητα του έλληνικού πλοίου. Τά μέτρα θά εξαγγελθούν άμέσως μετά τις γιορτές του Πάσχα» (Μ. Τετάρτη 6/4 ΚΕΡΔΟΣ), διαβάζουμε παράλληλα ότι «Άνάστατος ό έφοπλισμός μέ τόν νέο Όργανισμό του ΥΕΝ» (ΕΞΠΡΕΣ 6/4). Στο ίδιο άρθρο εξηγείται τό γιατί: «Αίτια οι μεταβολές πού επέρχονται στην σημερινή διάρθρωση καί στελέχωση έπιτελικών διευθύνσεων του ΥΕΝ μέ τόν νέο Όργανισμό, πού θά κυρωθεί μέ Προεδρικό Διάταγμα τό όποιο βρίσκεται στό Συμβούλιο της Έπικρατείας για νομοτεχνική έπεξεργασία. Οι μεταβολές αυτές έχουν προκαλέσει μεγάλη άνησυχία στόν έφοπλιστικό κόσμο καί άναστάτωση καί άνασφάλεια στό στρατιωτικό προσωπικό του ύπουργείου». Μέ έπιστολή του ό ΥΕΝ στην έφημερίδα θά εκφράσει τις δικές του θέσεις ύποστηρίζοντας μεταξύ άλλων: «Ο νέος όργανισμός του ύπουργείου, όχι μόνο δέν θίγει την δομή καί την ύπόστασή του, αλλά άντιθέτως ισχυροποιεί τους μηχανισμούς του καί αίρει την άντιδικαία μεταξύ λιμενικών καί πολιτικού προσωπικού». Στην ίδια έπιστολή θά εκφράσει καί τά παράπονά του: Είχα μέχρι τώρα την πίεση των πολιτικών υπαλλήλων «για πολιτικοποίηση ...» κ.λ.π., δέν περίμενα νά αντιμετώπιζω καί την μικρόνοια καί πνευματική άβελτηρία λιμενικών τινών — συνομιλητών της συντάκτριάς σας» (ΕΞΠΡΕΣ 7/4).

Παρά τά άνωτέρω, ό ύπουργός φαίνεται ικανοποιημένος από την γενική εικόνα πού έπικρατεί γύρω από τή ναυτιλία: «Άνεμος για την έλληνική ναυτιλία πνέει ούριος». Την παραπάνω δήλωση έκανε χθές ό ύπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας, Εύάγγελος Γιαννόπουλος,

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: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

θέλοντας να υπογράμμισει το καλό κλίμα που επικρατεί στην Άκτι Μιαούλη. Ο κ. Γιαννόπουλος είπε ακόμη ότι «συναντήθηκε με τον πρωθυπουργό, Α. Παπανδρέου, και τον ενημέρωσε για όλα τα θέματα της ναυτιλίας» (ΚΕΡΔΟΣ 71/4).

Μετά τις γιορτές του Πάσχα διαβάσαμε: «Η εξαγγελία των μέτρων για τη ναυτιλία είναι θέμα ημερών. Σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Ευάγγελος Γιαννόπουλος θα ολοκληρώσει τις επόμενες ημέρες τις επαφές του με τους εκπροσώπους των έφοπλιστικών ενώσεων και των ναυτεργατών και ακολούθως θα εισηγηθεί τα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα στο ΚΥΣΥΜ, το οποίο και θα λάβει την τελική απόφαση. Άξίζει να σημειωθεί ότι για τα μέτρα έχει ενημερωθεί προηγουμένως ο πρωθυπουργός Α. Παπανδρέου». (24 ΩΡΕΣ 12/4).

Ο Όργανισμός του ΥΕΝ εν τω μεταξύ συνεχίζει να προκαλεί τριγμούς.

Ο υπουργός περνά στην επίθεση: «Μικρόνους» χαρακτήρισε χθές ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας όρισμένους αξιωματικούς του Λιμενικού οι οποίοι ανακινούν το θέμα του οργανισμού του ΥΕΝ». (ΠΡΩΤΗ 14/4).

Και θα προειδοποιήσει: «Στό ΥΕΝ οι υπάλληλοι πρέπει μεταξύ τους να ομολογήσουν. Διαφορετικά, δεν θα έχουν υπουργείο. Ξεχνούν φαίνεται ότι, υπάρχει ακόμη η μελέτη που συντάχτηκε από τους τεχνοκράτες και που εισηγείται την διάλυση του ΥΕΝ και την υπαγωγή των υπηρεσιών του σε άλλα υπουργεία». Αυτά δήλωσε χθές, ο ΥΕΝ Ε. Γιαννόπουλος παρουσία του ΓΓ του ΥΕΝ Β. Παπαδόπουλου, και συμπλήρωσε ότι «από τότε που ήρθα στο υπουργείο δεν υπάρχουν θύελλες. Υπάρχει μόνο μπανάτσα». (ΚΕΡΔΟΣ 14/4).

Η ΟΚΕ Ναυτιλίας της ΝΔ όμως δεν συμφωνεί. Σε ανακοίνωσή της αναφέρεται μεταξύ άλλων:

«Ο Όργανισμός που προωθείται στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας από τον υπουργό, με προεδρικό διάταγμα αμφισβητούμενης νομιμότητας, μεθο-

δεύει την σταδιακή εκδίωξη των λιμενικών από ζωτικής σημασίας διευθύνσεις του ΥΕΝ και την αντικατάστασή τους από παραδοκούντες κομματικούς φίλους. Στην ανακοίνωση τονίζεται επίσης ότι: «Ο υπουργός, με την επιχειρούμενη μεταβολή της δομής του ΥΕΝ εμπαίζει τον ναυτικό κόσμο όπως τον εμπαίζει στο θέμα των διαγραφών, δηλώνοντας άλλα στοιχεία και παραλείποντας τα πλοία που διαγράφονται» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 14/4). Και ο χορός των ανακοινώσεων συνεχίζεται. Σε δημοσίευμα της ΑΥΡΙΑΝΗΣ της επομένης με τίτλο «Κανένα ελληνικό πλοίο δεν σήκωσε σημαία ευκαιρίας» διαβάζουμε μεταξύ άλλων: «Αποστομωτική απάντηση δίνει για μία ακόμα φορά στη «Νέα Δημοκρατία» ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Βαγγ. Γιαννόπουλος στο συνεχιζόμενο... «σήριαλ» της, που είναι γεμάτο από ψευδολογίες και συκοφαντίες ότι δήθεν διαλύεται το ΥΕΝ από το νέο Όργανισμό, ότι δεν έχει αυξηθεί το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, και ότι συρρικνώνεται ο εμπορικός στόλος της χώρας».

Και ενώ ο Όργανισμός του ΥΕΝ μονοπωλεί τη ναυτιλιακή ειδησεογραφία έρχεται η ΠΕΝΕΝ, δυναμικά όπως πάντοτε, και την απαλλάσσει από αυτή τη ρουτίνα: «Σοβαρές καταγγελίες για τις εξαφανίσεις και τις αυτοκτονίες ναυτικών μέσα στα πλοία έγιναν, χτές το πρωί από τον πρόεδρο της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ) κ. Αντώνη Νταλακογιώργο. Μεταξύ άλλων ο πρόεδρος των ναυτών αναφέρει: «Τό καθεστώς της γαλέρας που χαρακτηρίζει τη ζωή των ναυτεργατών στα πλοία σε συνδυασμό με την έφοπλιστική ασυδοσία και την άρνηση του ΥΕΝ για ουσιαστικό έλεγχο στην εφαρμογή της νομοθεσίας τροφοδοτούν, σε άτομα εύάλωτα ψυχολογικά, τάσεις αυτοκτονίας: (ΝΕΑ 16/5)

Ο Όργανισμός όμως... δεν τό βάζει κάτω: «Τρεις τέως αρχηγοί Λ.Σ. καταγγέλλουν (με επιστολή τους) προσπάθεια αποδιοργάνωσης του ΥΕΝ» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 20/4). «Αργία μήτηρ πάσης κόκας. Ενίοτε τό γήρας ούκ έρχεται μόνον» θά πει ο υπουργός στους δημοσιο-

γράφους και αφού δηλώσει ότι δεν προτίθεται να αλλάξει τον νέο Όργανισμό θα συμπληρώσει: «Οι τρεις πρώην αρχηγοί, τους οποίους δεν γνωρίζω, διατυπώνουν εύπρεπώς τις απόψεις τους. Αλλά ή αντιδικία μεταξύ λιμενικών — πολιτών βλάπτει τό υπουργείο» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 21/4).

Ετσι, κλείνει τό κεφάλαιο των αντιδικιών για τον οργανισμό και ανοίγει άλλο: ΠΑΣΠ κατά Γιαννόπουλου για τις σχολές Έμπορικού Ναυτικού τιτλοφορείται δημοσίευμα της ΑΥΓΗΣ (22/4) που αναφέρει μεταξύ άλλων: «Γιά δεύτερη φορά μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα ή σπουδαστική παράταξη του ΠΑΣΟΚ στις Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) κατέστησε σαφές, ότι κάθε άλλο παρά θά συναίνεσει στην ύλοποίηση των θέσεων της πολιτικής ήγεσίας του ΥΕΝ για τό χώρο της ναυτικής παιδείας».

Ένα άλλο φαίνεται ότι κλείνει: «Υποσχέσεις του κ. Π. Ρουμελιώτη στους έφοπλιστές του Κομμίτη για τό θέμα της ανταλλαγής «Νότας» ΗΠΑ - Ελλάδος» (ΕΞΠΡΕΣ 27/4). Και άλλο διακρινόμαστε: «Εντός της επομένης εβδομάδας αναμένονται να εξαγγελθούν μέτρα που θά άφορουν την ένδυσχη της ελληνικής ναυτιλίας. Τά μέτρα αυτά ήταν να ανακοινωθούν χθές από τον υπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Εύ. Γιαννόπουλος, αλλά την τελευταία στιγμή ματαιώθηκε ή εξαγγελία τους για την επόμενη Τετάρτη». (24 ΩΡΕΣ 29/4).

Φθάνει αίσίως και ο ΜΑΪΟΣ, φθάνει και ή Τετάρτη 3 Μαΐου και τό ΕΘΝΟΣ μας υπενθυμίζει: «μέτρα για την εμπορική ναυτιλία αναμένεται να εξαγγελεί σήμερα ο κ. Γιαννόπουλος». Όμως, δεν έχει έλθει ακόμα ή ώρα των μέτρων:

«Μετά την αδυναμία του υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Εύ. Γιαννόπουλου να λάβει ουσιαστικά μέτρα για τη Ναυτιλία, είτε από την πλευρά των ναυτεργατών, είτε από την πλευρά των έφοπλιστών. Ο κ. υπουργός προχωρά σε κινήσεις έντυπωσης, όπως είναι ή απόδοση των «φακέλων» ναυτικών που διατηρούνται στο ΥΕΝ, στους έν-



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

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

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

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

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

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

διαφερομένους. Καί αυτό, λίγους μήνες μετά τις άλλεπάλληλες διαψεύσεις του προκατόχου του κ. Στ. Αλεξανδρή, ότι στο 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας δέν υπάρχουν φάκελοι «παρακολουθήσεως ναυτικών»! (ΒΡΑΔΥΝΗ 4/5).

Γιά τά μέτρα θά μιλήσουν οί έφοπλιστές: «Τήν λήψη μέτρων γιά τήν τόνωση τής αναγνωστικότητας του έλληνικού πλοίου περιμένει σύντομα από τήν πολιτική διοίκηση του ΥΕΝ ό έλληνικός έφοπλισμός. Αυτό άφησε νά έννοηθεί χθές ό Πρόεδρος τής ΕΕΕ Στ. Γουρδομιχάλης, μιλώντας σέ συνέντευξη Τύπου. «Περιμέναμε περισσότερα από όσα έχουν γίνει. Τό γενικό κλίμα είναι καλό, αλλά καθυστερούν οί λύσεις. Ίσως αυτό είναι άπόδειξη του ότι ή Ναυτιλία δουλεύει μέ ταχύτητες καί ρυθμούς διαφορετικούς από άλλους Τομείς καί δέν μπορεί νά τούς ακολουθήσει. Έλπίζουμε νά δοθούν σύντομα λύσεις» είπε ό Στ. Γουρδομιχάλης» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 6/5).

Καί φαίνεται ότι τά λόγια έχουν άπήχηση: «Μαραθώνια συνάντηση μέ τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Γιαννόπουλο είχε χθές 7μελής αντιπροσωπεία τής "Ένωσης Έλλήνων Έφοπιστών. Βγαίνοντας από τό ύπουργικό γραφείο, μετά άπό συζήτηση 95 λεπτών, οί έφοπιστές δέν έκρυσαν τήν ικανοποίησή τους. «Τά βρήκαμε μέ τόν ύπουργό» είπαν στους δημοσιογράφους, αλλά δέν προχώρησαν σέ λεπτομέρειες» (ΕΘΝΟΣ 10/5). «Ετσι, «Σήμερα ανακοινώνονται σύμφωνα μέ όλες τίς ένδείξεις, από τόν ύπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Εύ. Γιαννόπουλο τά μέτρα γιά τήν ναυτιλία. Μετά καί τήν τελευταία συνάντηση πού είχε ή ήγεσία του ύπουργείου μέ εκπροσώπους τής ΕΕΕ προχθές, φαίνεται ότι κατέληξε σέ ένα «πακέτο μέτρων» τό όποιο καί δίνει σήμερα στήν δημοσιότητα» (ΒΡΑΔΥΝΗ 11/5).

Μή ξεχνάμε όμως τίς έκκρεμότητες — σοβαρές μάλιστα: «Μεσολάβηση του ΥΠΕΞ ζητεί ή "Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών — Γιά τή φορολογία των ελληνικών πλοίων στις ΗΠΑ» (ΕΞΠΡΕΣ 11/5). Τά μέτρα δέν ανακοινώνονται αλλά τουλάχιστον «Νέα μέτρα γιά τήν ναυτιλία έν όψει. Ό ύπουργός ΥΕΝ κ. Γιαννόπουλος είπε χθές στους ναυτιλιακούς συντάκτες, ότι τά μέτρα θά άφορούν: Τό φορολογικό των ναυτιλιακών εταιριών. Τήν σύνθεση των πληρωμάτων. Τή ναυτική εκπαίδευση. (ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ 12/5). 'Υπομονή. Έν άναμονή των

μέτρων ή ΕΕΕ έπισημαίνει μέ έπιστολή της προς τόν ύπουργό τήν μεγάλη έλλειψη μηχανικών καί ζητά «Νά επιτραπεί ή ναυτολόγηση στα έμπορικά μας πλοία συνταξιούχων μηχανικών Ε.Ν. χωρίς νά διακοπεί ή χορηγούμενη σύνταξή τους» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 18/5).

Καί ένώ άρχίζει νά γίνεται έμφανής ή έλλειψη ίκανού αριθμού ναυτικών σέ άρκετές ειδικότητες, διαβάζουμε ευχάριστα τουλάχιστον γιά τούς μελλοντικούς ναυτικούς μας: «'Αναβαθμίζεται ή ναυτική εκπαίδευση» τιτλοφορεί άρθρο της ή ΕΞΠΡΕΣ (19/5) στό όποιο μεταξύ άλλων αναφέρεται: «'Η έναλλασόμενη εκπαίδευση, ή όμοιόμορφη εμφάνιση των σπουδαστών, ή δημιουργία νέου επαγγέλματος του ραδιοηλεκτρονικού είναι τά κυριώτερα σημεία των μέτρων, πού εισηγούνται οί ύπηρεσίες του ΥΕΝ γιά τήν αναβάθμιση τής ναυτικής εκπαίδευσης» (ΚΕΡΔΟΣ 10/5). Ό ύπουργός έν τώ μεταξύ βρίσκεται στή Γερμανία καί σέ όμιλία του κατά τήν όνομασία του ελληνικού κροαυζιεροπλοίου «Κράουν Όντισου» θά αναφέρει μεταξύ άλλων καί τά εξής: «'Η ελληνική ναυτιλία είναι αυτοδημιούργητη. Μέ τή δική της τήν παράδοση καί τούς δικούς της κανόνες. Μέ τά δικά της κυριολεκτικώς μέσα»... «Βρισκόμαστε σέ έπικοινωνία μέ τούς φορείς τής ναυτιλίας, ώστε τά σχέδια, τά προγράμματα πού έπεξεργαζόμαστε καί τά μέτρα πού όφείλουμε νά πάρουμε γιά τήν ανταγωνιστικότητα του πλοίου του ελληνικού νηολογίου νά έχουν τήν όσο τό δυνατό εύρύτερη κοινωνική συναίνεση»... «Μέ τό νέο όργισμό του ύπουργείου προσβλέπουμε στήν αναβάθμισή του, τόν έκσυγχρονισμό του καί τήν έντονη προσφορά του δυναμικού του στήν ελληνική οικονομία. Δουλεύουμε γιά τή στελέχωση του Λιμενικού Σώματος μέ νέες προσλήψεις καί νέο αίμα καθώς καί του πολιτικού προσωπικού. Γιά μέτρα εξασφάλισης ανταγωνιστικότητας του πλοίου του ελληνικού νηολογίου ώστε νά άνακοπεί ή φυγή ελληνικών πλοίων σέ σημαίες τής λαϊκής άγοράς, σέ σημαίες «τής ναυτικής κομίνας» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 21/5). Παρά τά αντίθετα λεγόμενά του τούς δύο προηγούμενους μήνες, ό ύπουργός φαίνεται ότι προβληματίζεται μέ τήν συνεχιζόμενη διαρροή πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο... Μέτρα γιά τήν αναβάθμιση τής ναυτικής εκπαίδευσης — 'Αναμένεται νά εξαγγελεί σήμερα ό κ. Γιαννόπουλος» (ΕΞ-

ΠΡΕΣΣ 24/5). Όμως δέν είναι άκόμη ή ώρα ούτε γι αυτά: «'Αναβλήθηκε χθές ή εξαγγελία από τόν ύπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλο των μέτρων γιά τήν αναβάθμιση τής ναυτικής εκπαίδευσης καί τήν παραγωγή ικανών αξιωματικών πλοιάρχων καί μηχανικών, ή όποία θά έπιτευχθεί κυρίως μέ τήν ύλοποίηση νέων εκπαιδευτικών προγραμμάτων καί τήν θέσπιση κινήτρων. Συγκεκριμένα όπως δήλωσε χθές ό ύπουργός στους ναυτιλιακούς συντάκτες, ή άναβολή αυτή κρίθηκε άναγκαία γιατί «έπεσα έξω στους ύπολογισμούς μου λόγω των άνειλημμένων ύποχρεώσεων μου στό έξωτερικό». Καί πρόσθεσε ότι άπομένει μία τελευταία σύσκεψη μέ τούς ύπηρεσιακούς παράγοντες πού θά πραγματοποιηθεί τήν έρχόμενη έβδομάδα καί στήν όποία θά κληθούν νά συμμετάσχουν καί οί ένδιαφερόμενοι φορείς» (ΕΞΠΡΕΣ 25/5).

Παράλληλα, θά τοποθετηθεί άπέναντι στό θέμα τής ναυτολόγησης συνταξιούχων ναυτικών: «Θά επιτρέψω τήν ναυτολόγηση των συνταξιούχων μηχανικών, άν διαπιστωθεί ότι πράγματι ύπάρχει έλλειψη Α' καί Β' μηχανικών έν ένεργεια, όπως ύποστηρίζει ή "Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών» (ΝΕΑ 25/5). 'Η δήλωσή του αυτή, θά προκαλέσει ταραχή:

«'Εγώ δέν είμαι ύπουργός των έφοπιστών. Είμαι ύπουργός του κράτους κι όποιος έχει άντίρρηση σ' αυτό τότε δέν είναι άνάγκη νά θέλει νά μέ βλέπει». Τά παραπάνω τόνισε, χθές, ό ΥΕΝ Εύαγγ. Γιαννόπουλος σέ αντιπροσωπεία ναυτικών, πού είχαν μεταβεί στό ΥΕΝ γιά νά διαμαρτυρηθούν γιά πρόσφατη δήλωσή του ότι εξετάζεται αίτημα των έφοπιστών νά ναυτολογούνται καί συνταξιούχοι μηχανικοί, άν δέν υπάρχουν προσφερόμενοι έν ένεργεια. Ό κ. Γιαννόπουλος φανερά έκνευρισμένος «κατσάδιασε» τήν αντιπροσωπεία των ναυτικών, όταν συνάδελφοί τους είχαν σταματήσει τήν κυκλοφορία στήν Γρ. Λαμπράκη καί φώναζαν συνθήματα όπως: «Είσαι ύπουργός των έφοπιστών» (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 28/5).

ΙΟΥΝΙΟΣ: «Στά πλαίσια τής τελετής των εγκαινίων τής διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης «Ποσειδώνια 88» πού θά γίνει σήμερα στις 6.30 μ.μ. στό έκθεσιακό κέντρο του ΟΛΠ, ό ύπουργός Έμπ. Ναυτιλίας Εύ. Γιαννόπουλος θά επιδώσει τό Χρυσό Μετάλλιο Α' Τάξης στήν Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία,

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-38458 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

στην "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, στο βετεράνο ναυτεργάτη 'Αντώνη 'Αμπατιέλο και στο βετεράνο εφοπλιστή 'Εμμανουήλ Κουλουκουνητή. Στο πρόσωπό τους τιμώνται όλοι οι επώνυμοι και ανώνυμοι ναυτεργάτες και εφοπλιστές για την πολύπλευρη προσφορά τους στην εθνική μας οικονομία». (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 6/6). Στά εγκαίνια της έκθεσης, ο ύπουργός, μεταξύ άλλων, θά πει: «Η κυβέρνησή μας πήρε, παίρνει και θα παίρνει μέτρα να γίνει το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό. Χαρακτήρισα στο πρόσφατο παρελθόν, τους "Ελληνες εφοπλιστές "υπερήφανους "Ελληνες και πατριώτες" όταν ρωτήθηκα από δημοσιογράφους αν η χώρα μας συμφωνεί με κινούμενη διαδικασία στην ΕΟΚ έγκρισης ντιρεκτίβας ώστε να χρηματοδοτηθούν εφοπλιστικές επιχειρήσεις για αγορές πλοίων. Είπα όχι, δεν συμφωνεί η 'Ελλάδα για τέτοια ντιρεκτίβα. Οι δικοί μας εφοπλιστές ουδέποτε έθεσαν ζήτημα χρηματικής επιδότησης από το κράτος» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 7/6). Η άπονομή των μεταλλίων όμως δεν γίνεται. «Είναι φαίνεται αδύνατον ή εκδήλωση των "Ποσειδωνίων να μη συνοδεύεται και από μία γκάφα της ελληνικής κυβερνήσεως. Φέτος, το YEN ξεκίνησε να βραβεύσει με μετάλλια ένα βετεράνο εφοπλιστή και ένα ναυτεργάτη. Για να νομιμοποιηθούν όμως τα βραβεία έπρεπε να επικυρωθούν με Προεδρικό Διάταγμα.

Αυτό όμως έγινε αντιληπτό την τελευταία στιγμή με αποτέλεσμα η βράβευση να ματαιωθεί για ... τεχνικούς λόγους! (ΒΡΑΔΥΝΗ 8/6). Και μία άλλη αποψη για το ίδιο θέμα: «Εφοπλιστικό ... και όχι νομικό ήταν τελικά το κώλυμα της μη άπονομης από τον ύπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιαννόπουλο, του χρυσού ναυτικού μεταλλίου σε πρόσωπα και φορείς, που συντελέσανε στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. "Οπως πληροφορούμαι, η "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών έθεσε "βέτο", αρνούμενη να παραλάβει εκπρόσωπός της το μετάλλιο στην ίδια τελετή όπου θά ήταν

και ο επίσης τιμώμενος κ. 'Αντώνης 'Αμπατιέλος» (ΕΘΝΟΣ 8/6). Και ενώ τα "Ποσειδωνία" συνεχίζονται με ιδιαίτερη επιτυχία, διαβάζουμε και τα δυσάρεστα για το νηολόγιό μας: «Συνεχίστηκε η συρρίκνωση του ελληνικού στόλου και το μήνα που πέρασε (Μάιος), με τη φυγή 25 πλοίων από την 'Ελληνική σημαία προς τις σημαίες εύκαιρίας» (ΕΞΠΡΕΣ 9/6).

'Εξελίξεις όμως έχουμε για το θέμα των μεταλλίων: «Υπεγράφη από τον ύπουργό Ναυτιλίας κ. Εύαγ. Γιαννόπουλο και προωθείται προς ύπογραφή στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας Π.Δ. με το οποίο απονέμεται το χρυσό μετάλλιο Α' τάξεως, στην ΠΝΟ, στην ΕΕΕ, στην ΗΕΛΜΕΡΑ, στον βετεράνο ναυτικό 'Αντ. 'Αμπατιέλο και στο βετεράνο εφοπλιστή Μαν. Κουλουκουνητή». (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 4/6). Τα μείαλλια όμως δεν θά απονεμηθούν τελικά στη διάρκεια του χρόνου. Σίγουρα δέ, δεν θά απονεμηθεί ποτέ στον Μανώλη Κουλουκουνητή, που πέθανε στη Νέα 'Υόρκη τον Αύγουστο του 1988 κάνοντας πραγματικά πιά φτώχη την ναυτιλία μας...

15/6. Ο Τύπος σημειώνει ότι το YEN απέκτησε νέο οργανισμό: «μέ τον νέο οργανισμό του YEN ο οποίος κυρώθηκε με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 117/Β/3.6.88), πολιτικοποιείται εν μέρει το ύπουργείο και δημιουργούνται 1000 περίπου νέες θέσεις για πολιτικό προσωπικό οι οποίες θά καλυφθούν σταδιακά. (ΕΞΠΡΕΣ). Έχουμε όμως και ευχάρισια: «Υπογράφηκαν από τις ΗΠΑ οι ρηματικές διακοινώσεις για την άποφυγή της διπλής φορολογίας μεταξύ 'Ελλάδος και ΗΠΑ, οι οποίες ήδη είχαν ύπογραφεί από την 'Ελληνική πλευρά. (ΚΕΡΔΟΣ 15/6).

"Ενα άλλο πρόβλημα, παραμένει ακόμα άλυτο: «'Επανερχεται η ΕΕΕ επί του θέματος της έλλειψης μηχανικών για ναυτολόγηση, και ζητεί από το ύπουργείο Ναυτιλίας να επιτραπεί η ναυτολόγηση των συνταξιούχων μηχανικών χωρίς την διακοπή των συνταξιούχων ύ-

ποστηρίζοντας ότι, ένας μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών, διαμαρτύρεται για τις δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζει καθημερινά στην εξέυρεση μηχανικών» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 17/6).

Μείρων συνέχεια... «Οί ύπηρεσίες του YEN ολοκληρώνουν τις προτάσεις τους εντός των ημερών, που άφορούν τα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες, το πρώτο μέτρο που θά εξαγγελθεί ο ύπουργός Ε.Ν. κ. Ε. Γιαννόπουλος, θά αναφέρεται στη ναυτική εκπαίδευση. 'Αμέσως μετά θά ανακοινωθούν μέτρα για τη μείωση της φορολογίας των πλοίων, κυρίως μεγάλης χωρητικότητας. 'Αξίζει να σημειωθεί ότι τα μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση ήταν να ανακοινωθούν τον προηγούμενο μήνα, αλλά έκτιμήθηκε ότι δεν πρέπει να βγούν «στον άέρα» μετά το κλείσιμο των σχολών». (24 ΩΡΕΣ 17/6).

'Εν άναμονή των μέρων, και να μία σημαντική είδηση: «Αύξηση κατά 25% σημείωσε το συνάλλαγμα που εισήγαγαν στη χώρα μας κατά το 1987, οι 598 ναυτιλιακές εταιρίες του νόμου 814/78» (ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΛΟΓΟΣ 23/6).

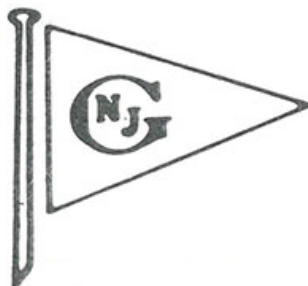
Και θά ακολουθήσουν αισιόδοξες δηλώσεις του ύπουργού: «Η έπταετής κρίση στη ναυτιλία ξεπεράστηκε. Η άνάκαμψη που σημειώνεται διεθνώς θά διαρκέσει τρία έως τέσσερα τουλάχιστον χρόνια, ενώ σε ένα έξάμηνο, η άνεργία που ταλάνιζε τους ναυτικούς θά εκλείψει και θά ύπάρξει και έλλειψη χειρών» (ΕΞΠΡΕΣ 26/6).

Και πάλι ένεργειες για τα μέρα: «Συνάντηση με τους εκπροσώπους του ελληνικού εφοπλισμού είχε χθές ο ύπουργός Ε.Ν., Εύαγγελος Γιαννόπουλος. "Οπως έγινε γνωστό, ο κ. Γιαννόπουλος συζήτησε το μεγάλο θέμα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού εμπορικού πλοίου, καθώς και το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης» (ΚΕΡΔΟΣ 29/6).

(συνεχίζεται)

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Συνεχίστηκε και κατά το 1988 η μείωση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ο οποίος βρίσκεται σήμερα στα 403.406.079 τον. γκρό (637.078.843 τον. d.w.) υποχωρήσας κατά 92.643 τον. γκρό στη διάρκεια του έτους (ποσοστό 0,02%). Υπενθυμίζεται ότι η συνεχής μείωση έχει αρχίσει από το 1983, οπότε ο παγκόσμιος στόλος από τα 424.741.682 τον. γκρό του 1982 έπεσε στα 422.590.267 τον. γκρό. Την έντυπωσιακότερη πάντως ελάττωση υπέστη το 1986 κατά τη διάρκεια του οποίου έχασε 11.358.267 τον. γκρό.

Σε αριθμό πλοίων ο παγκόσμιος στόλος περιλαμβάνει 75.680 μονάδες άνω των 100 τον. γκρό, από τις οποίες 73.577 αφορούν δηζελοκίνητα πλοία 335.417.403 τον. γκρό και 2.103 ατμοκίνητα 67.988.676 τον. γκρό. Σημειωτέον ότι παρά τη μείωση του τονάζ ο αριθμός των πλοίων παρουσιάζει έναντι του 1987 αύξηση κατά 440 μονάδες.

Στη σύνθεση του καθαρά εμπορικού στόλου, ο οποίος ανέρχεται σε 369.240.000 τον. γκρό, κυριαρχούν τα δεξαμενόπλοια με 122 εκατ. τον. γκρό και ακολουθούν τα μπάλκ κάρριερς με 109 εκατ. τον. και τα πλοία γενικού φορτίου με 71 εκατ. τον. Και οι τρεις αυτές κατηγορίες σημείωσαν μικρή μείωση. Στις υπόλοιπες κατηγορίες προηγούνται τα πλοία - κοντέινερ με 22 εκατ. τον. και έπονται τα ΟΒΟ με 20 εκατ., τα ύγραεριοφόρα με 9,7 εκατ. και τα χημικά με 8,9 εκατομ. Από τις κατηγορίες αυτές αύξηση παρουσίασαν τα κοντέινερς και τα χημικά.

Από τις ανωτέρω κατηγορίες τα δεξαμενόπλοια, εάν συμπεριλάβουμε και τα μικρά πετρελαίου - χημικών προϊόντων παρουσίασαν μικρή αύξηση και αντιπροσωπεύουν το 31,7% του παγκόσμιου στόλου με ευρύτερη συμμετοχή της Λιβερίας, Παναμά, Ιαπωνίας και Ελλάδος. Τα μπάλκ κάρριερς μαζί με τα μεταλλευματοφόρα παρουσίασαν μείωση και αντιπροσωπεύουν το 32,1% του συνόλου, στο οποίο προηγούνται ο Παναμάς, η Λιβερία, η Ιαπωνία και η Ελλάδα. Μείωση επίσης εμφανίζουν και τα πλοία γενικού φορτίου που αντιπροσωπεύουν σήμερα το 17,8% του συνόλου στο οποίο τις πρώτες θέσεις κατέχουν κατά σειρά ο Παναμάς, ΕΣΣΔ, Κίνα, ΗΠΑ, Ιαπωνία, Κύπρος, Ελλάς, Λιβερία. Τέλος τα πλοία - κοντέινερ παρουσίασαν τη μεγαλύτερη συγκριτικά αύξηση και αντιπροσωπεύουν το 6% του παγκόσμιου στόλου.

Ός προς το μέγεθος των πλοίων, τα άνω των 100.000 τον. γκρό σκάφη συνέχισαν την κατιούσα και αριθμούν σήμερα 442 μονάδες. Έξ αυτών 117 πλοία είναι άνω των 140.000 τον. γκρό (περίπου 275.000 τον. d.w.) περιλαμβανομένων και έπτά ΟΒΟ. Στα μεγάλα πλοία προηγείται η Λιβερία με 117 μονάδες και ακολουθεί η Ιαπωνία με 70 και ο Παναμάς με 39. Στην αναλογία των μεγάλων πλοίων η Ελλάς μετέχει με ποσοστό 16,5%, κατέχουσα και το μεγαλύτερο σήμερα σκάφος του κόσμου, το υπερδεξαμενόπλοιο υπό ελληνική σημαία «Έλλάς Φόρ» των 254.076 τον. γκρό και 555.051 τον. d.w.

Τέλος η ηλικία των πλοίων δεν παρουσιάζει αξιόλογες μεταβολές, δεδομένου ότι το 37% του παγκόσμιου στόλου είναι κάτω των 10 ετών και το 5% είναι άνω των 25 ετών, όπως

και τα προηγούμενα έτη. Τον νεώτερο στόλο κατέχει η Δυτ. Γερμανία με το 70% του στόλου της κάτω των 10 ετών. Ακολουθεί η Ολλανδία και η Ιαπωνία με το 66%, η Βραζιλία με το 56% και οι Φιλιππίνες με το 54% του στόλου της κάτω των 10 ετών. Αντίθετα το 30% του στόλου των ΗΠΑ είναι ηλικίας άνω των 20 ετών. Επίσης το 27% του Σοβιετικού στόλου, το 24% του Κινεζικού, το 15% του Ιταλικού και το 12% του Ελληνικού και Βρετανικού. Το 73% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων είναι ηλικίας κάτω των 10 ετών.

Στις επόμενες σελίδες παραθέτουμε λεπτομερώς τη δύναμη και την πορεία των ναυτιλιακών πραγμάτων του 1988 για 15 ναυτικές χώρες του κόσμου. Εισαγωγικά μπορούμε να κάνουμε τις ακόλουθες παρατηρήσεις όπως προκύπτουν από το έτησιο στατιστικό δελτίο του Λούδς Ρέτζιστερ.

Η Κύπρος και ο Παναμάς συνέχισαν την ανοδική τους πορεία, η μέν πρώτη κερδίζοντας μέσα στο χρόνο 2,7 εκατ. τον. γκρό (έναντι όμως 5 εκατ. του 1987) και ο δεύτερος 1,3 εκατ. τον. γκρό (έναντι 2 εκατ. του 1987). Άλλες χώρες που σημείωσαν ύπολογισμη αύξηση φέτος είναι η Βερμούδα (1,8 εκ.) και η Μάλτα (1 εκ.). Έντυπωσιακή όμως είναι η άνοδος της Νορβηγίας, της οποίας ο στόλος αυξήθηκε κατά 3 εκατ. τον. γκρό, ενώ το 1987 είχε χάσει 3 εκατ. τον. γκρό και είχε υποβιβασθεί στη 17η θέση της παγκόσμιας κλίμακας. Εφέτος, ασφαλώς χάρις στο προνομιούχο δεύτερο νηολόγιο, το περίφημο ΝΙΣ, όχι μόνο κέρδισε τα χαμένα αλλά προσήλκυσε άλλα 3 εκατ. τον. και ανήλθε και πάλι στην 9η θέση με 9.350.000 τον. γκρό, υποσκελίζοντας τις Φιλιππίνες, Μπαχάμας, Βρετανία κ.λπ.

Περαιτέρω μειώσεις υπέστησαν οι σημαίες της Ιαπωνίας, της Λιβερίας, της Ελλάδος, της Γαλλίας και του Χόγκ Κόγκ. Έξ αυτών η Ιαπωνία απώλεσε 3,9 εκατ. τον. γκρό, η Λιβερία 1,7 εκατ., η Ελλάδα 1,6 εκατ., η Γαλλία 0,9 εκατ. και το Χόγκ Κόγκ 0,7 εκατ. τον. γκρό.

Πάντως η σειρά των έξι πρώτων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου στη σύγχρονη εποχή δεν διαταράχθη. Πρώτη σημαία εξακολουθεί να είναι η Λιβερία με 49.734.000 τον. γκρό και ακολουθεί ο Παναμάς, η Ιαπωνία, η ΕΣΣΔ, η Ελλάς και οι Ην. Πολιτείες της Αμερικής. Αξιωματικώς είναι η κατά μία βαθμίδα άνοδος της Κύπρου, η οποία με 18.391.000 τον. γκρό υποσκελίζει τη Λαϊκή Κίνα και κατέλαβε την 7η θέση του παγκόσμιου πίνακα, αφήνοντας την Κίνα στη 8η θέση. Οι σημαίες καταφυγής των Φιλιππίνων και Μπαχάμας παρουσίασαν μία μεταξύ τους αντιστροφή, αφού οι Φιλιππίνες προωθήθηκαν στη 10 θέση, με 9,3 εκατ. τον. γκρό υποσκελίζοντας τις Μπαχάμας που με 8,9 εκατ. τον. έμειναν στην 11η θέση. Τέλος η Μ. Βρετανία υποχώρησε κατά μία βαθμίδα και με 8,2 εκατ. τον. έφθασε στη 12η θέση του παγκόσμιου πίνακα.

Θά πρέπει να σημειωθεί ότι από άποψη αριθμού πλοίων η σειρά του πίνακος προτεραιότητας διαφέρει έντελως. Πρώτη έρχεται η Ιαπωνία με 9.804 μονάδες και ακολουθεί η ΕΣΣΔ με 6.471, οι ΗΠΑ με 6.442, ο Παναμάς με 5.022, η Ελλάς

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" - Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

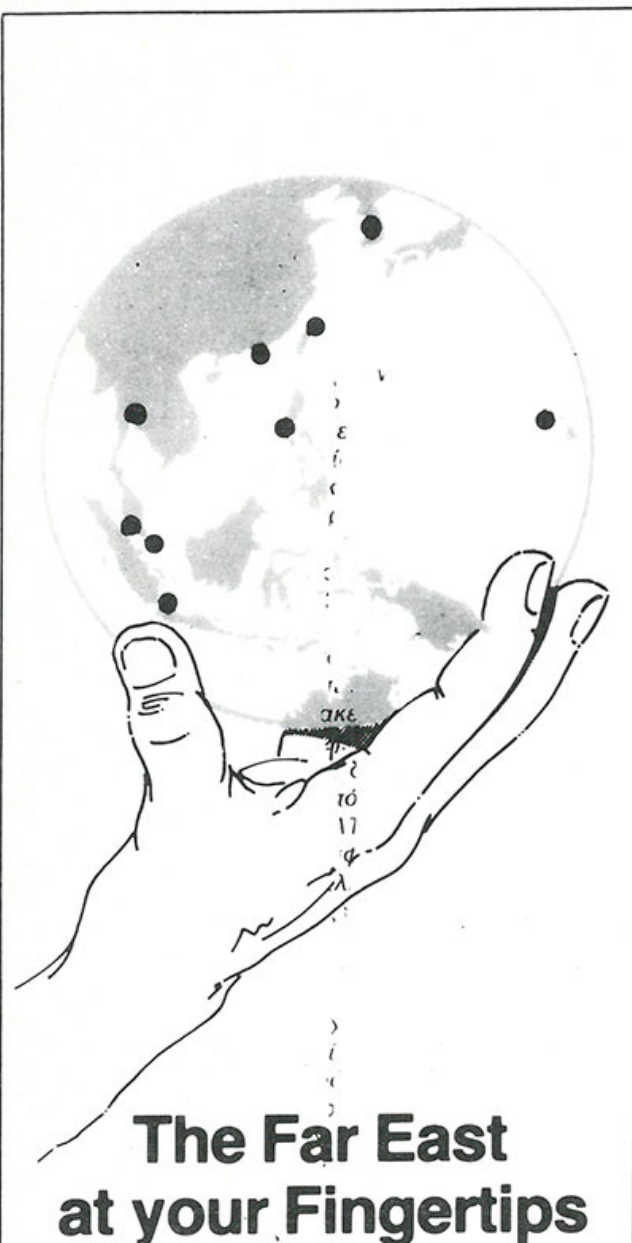
Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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



**Jardine Shipping
Agencies
in TAIWAN**

Taipei Telex: 21851/11391 JARDINES

London Telex: 8953378 MANDCO

Singapore Telex: 24179 JARSHIP

Piraeus Telex: 241150 GMS GR.

μέ 1.874 καί ἡ Λιβερία μέ 1.507 μονάδες. Ἀκόμα ἡ Μ. Βρετανία ἀναφέρεται μέ 2.142 μονάδες καί ἡ Νορβηγία μέ 2.078. Ἐξάλλου ὁρισμένες χώρες πού βρίσκονται σέ πολύ χαμηλότερες βαθμίδες τοννάζ ἐμφανίζονται μέ μεγάλο σχετικῶς ἀριθμό πλοίων, ὅπως ἡ Ἰσπανία μέ 2.342 πλοία (τοννάζ 4,4 ἐκατ. τον. Θέση 21η), ἡ Ἰνδονησία μέ 1.736 πλοία (τοννάζ 2,1 ἐκατ. τον. Θέση 35η), καί ἡ Ἰταλία μέ 1.583 πλοία (τοννάζ 7,7 ἐκατ. τον. Θέση 13η). Οἱ διαφορές αὐτές ὀφείλονται κυρίως στόν συνυπολογιζόμενο μεγάλο ἀριθμό μικρῶν σκαφῶν, κυρίως ἀλιευτικῶν καί βοηθητικῶν, ἀλλά καί στή διαφορετική κατά χώρα στατιστική προσμέτρηση.

Πρέπει τέλος νά ὑπογραμμισθεῖ ὅτι σύμφωνα μέ τά στατιστικά στοιχεῖα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ Ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπό τίς 14 σημαίες πού καλύπτουν τή δραστηριότητά του, διαθέτει 2.534 πλοία ἄνω τῶν 1.000 κοχ συνολικοῦ τοννάζ 48.046.188 τον. γκρός. Γεγονός πού φέρει τόν ἑλληνόκτητο στόλο στή δεύτερη παγκόσμια θέση μετά τή Λιβερία (49.733.615 τον. γκρός). Ἄν ὅμως ὑπολογίσουμε ὅτι ἡ στατιστική τῶν Ν. Χρονικῶν περιλαμβάνει μόνο τά ἄνω τῶν 1.000 κοχ πλοία, ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου, παραλειπομένων τῶν σκαφῶν 100 -1.000 κοχ., τῶν ἐπιβατικῶν καί λοιπῶν κατηγοριῶν ἀσχετῶς χωρητικότητος, δέν ἀπέχει τῆς πραγματικότητος ἡ διαπίστωση ὅτι ἡ ἑλληνόκτητη ναυτιλία κατέχει τήν πρώτη διεθνῶς θέση.

Τελειώνοντας παραθέτουμε τόν πίνακα τῶν 44 ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου πού διαθέτουν ναυτιλιακή δύναμη ἄνω τοῦ 1 ἐκατομ. τον. γκρός, ὅπως ἐμφανίζονται στό Ἐτήσιο Στατιστικό Δελτίο τοῦ Λόυδς Ρέτζιστερ τοῦ 1988. Οἱ ἀριθμοί τοῦ τοννάζ εἶναι σέ χιλιάδες τόννους ὀλικῆς χωρητικότητος καί σέ παρένθεση οἱ κατά τή διάρκεια τοῦ ἔτους σημειωθείσες αὐξομειώσεις:

Λιβερία	49,734 (-1,678)
Παναμάς	44,604 (+ 1,349)
Ἰαπωνία	32,074 (-3,858)
Ε.Σ.Σ.Δ.	25,784 (+ 552)
Ἑλλάς	21,979 (-1,581)
Η.Π.Α.	20,832 (+ 654)
Κύπρος	18,391 (+ 2,740)
Λαϊκή Κίνα	12,920 (+ 578)
Φορμόζα	4,631 (+ 119)
Νορβηγία	9,350 (+ 2,991)
Φιλιππίνες	9,312 (+ 630)
Μπαχάμας	8,963 (-142)
Μ. Βρετανία	8,260 (-244)
Ἰταλία	7,794 (-23)
Νότ. Κορέα	7,334 (-120)
Χόγκ Κόγκ	7,329 (+ 706)
Σιγκαπούρη	7,209 (+ 111)
Ἰνδία	6,161 (-565)
Βραζιλία	6,123 (-201)
Γαλλία	4,506 (-865)
Δανία	4,502 (-372)
Ἰσπανία	4,415 (-534)
Περσία	4,337 (+ 360)
Δυτ. Γερμανία	3,917 (-400)
Βερμούδες	3,774 (+ 1,849)
Ὀλλανδία	3,726 (-182)
Ρουμανία	3,561 (+ 297)
Πολωνία	3,489 (+ 20)
Γιουγκοσλαβία	3,476 (+ 311)
Τουρκία	3,281 (-55)
Γιβραλτάρ	3,042 (+ 215)
Καναδάς	2,902 (-69)
Μάλτα	2,366 (-39)
Σάουδ. Ἀραβία	2,269 (-423)
Ἰνδονησία	2,126 (+ 5)
Βέλγιο	2,118 (-150)
Σουηδία	2,116 (-153)

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Δύναμη: 431 πλοία 1.226.725 τόν. γκρός ή 1.821.298 τόν. d.w.

Υστερα από 5 χρόνια θεαματικής ανάπτυξης ο αιγυπτιακός στόλος συνεχίζει τώρα μία μέτρια αύξηση τόσο σε αριθμό σκαφών όσο και σε τόνναζ. Από το 1982 ως το 1986 τα ποντοπόρα πλοία 1.000 τόννων και άνω υπό σημαία Αιγύπτου αύξηθηκαν από 91 σε 143. Το 1987 προστέθηκαν μόνο 5 νέα πλοία με τα οποία το συνολικό τόνναζ του εμπορικού στόλου έφθασε τις 950 χιλιάδες τόν. γκρός ή 1,4 εκατ. τόν. d.w. Σε μεγάλη αναλογία ο στόλος αυτός ανήκει στο Κράτος το οποίο άμέσως ή έμμέσως έχει και διαχειρίζεται 90 πλοία που αντιπροσωπεύουν το 70% του συνολικού τόνναζ και τα οποία είναι κατανεμημένα σε 12 υπό κρατικό έλεγχο εταιρίες. Το υπόλοιπο ποσοστό ανήκει σε 23 ιδιωτικές πλοιοκτήτριες εταιρίες οι οποίες διαθέτουν 1-7 φορτηγά μικρού ή μέσου μεγέθους.

Στόν κρατικό τομέα ήγείται η Egyptian Navigation Co. με έδρα την Αλεξάνδρεια, η οποία κατέχει 40 πλοία 400 περίπου χιλιάδων τόννων, κυρίως γενικού φορτίου αλλά και 2 έπιβατηγά, 2 μπάλκερς και 3 τάνκερς. Άλλες σημαντικές υπό κρατικό έλεγχο εταιρίες είναι: η National Navigation του Καΐρου με 6 μπάλκερς και 2 τάνκερς, η Misr Shipping με επίσης 6 μπάλκερς και 2 τάνκερς, η Farnco με 4 πλοία ψυγεία 20 χιλιάδων τόννων και η Pasco η οποία είναι κοινή εταιρία του Άραβικού Συνδέσμου και διαθέτει 8 πλοία 35 χιλιάδων τόννων.

Στόν ιδιωτικό τομέα σημαντικότερες εταιρίες είναι: η Pyramid Navigation με 4 πλοία 163 χιλ. τόν. γκρός, η Samatour με 7 πλοία 33 χιλ. τόν. γκρός ασχολούμενα σε μεταφορές μεταξύ Αιγύπτου και Ευρωπαϊκών μεσογειακών λιμένων, η Egyptian International με 3 πλοία 35 χιλ. τόν. γκρός που εκτελούν τακτικές γραμμές με τη Άπω Ανατολή και η Hussein Kamal με 5 πλοία 19 χιλ. τόν. γκρός.

Η κίνηση της διώρυγας του Σουέζ παρουσίασε ανάκαμψη το τελευταίο δωδεκάμηνο. Στο οικονομικό έτος 1987-88 τα έσοδα εκ διοδίων ανήλθαν σε 1,285 δισεκ. δολλ. με αύξηση 12,5% έναντι του προηγούμενου έτους. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 1988 σημειώθηκαν 9.035 διαβάσεις με μέσο όρο 49,6 ήμερησιών διαβάσεων. Η πρόσ βορράν κατεύθυνση που περιλαμβάνει κυρίως τις πετρελαϊκές μεταφορές παρουσίασε μείωση κατά 25% με 54,8 εκατ. τόννους, ενώ η πρόσ νότον κατεύθυνση που περιλαμβάνει κυρίως χύμα ξηρά φορτία και γενικά φορτία αύξηθηκε κατά 6,3% φθάνοντας τα 53,2 εκατ. τόννων.

ΓΑΛΛΙΑ

Δύναμη: 930 πλοία 4.506.227 τόν. γκρός ή 6.854.064 τόν. d.w.

Κατά τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα περί τα μέσα του έτους το Γαλλικό Υπουργείο Ναυτιλίας, ο γαλλικός εμπορικός στόλος περιελάμβανε 261 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.388.571 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 7.139.340 τόν. d.w. Κατά κατηγορίες πλοίων ο στόλος αυτός περιλαμβάνει 27 έπιβατικά και 234 φορτηγά πάσης φύσεως. Από τα φορτηγά τα 62 αναφέρονται σε δεξαμενόπλοια (21 ποντοπόρα, 27 άκτοπλοϊκά, 7 ύγραεριοφόρα) και τα 172 σε πλοία ξηρού φορτίου (μπάλκερς, κάρριερς, συμβατικά φορτηγά, κοντέινερ). Για να πλησιάσουμε τους ως άνω συνολικούς αριθμούς που δίνει το στατιστικό δελτίο του Λούδς Ρέτζιστερ θά πρέπει να προσθέσουμε τα τριακόσια περίπου σκάφη των λιμένων και της βοηθητικής ναυτιλίας και τα τετρακόσια περίπου άλιευτικά σκάφη, μικρά και μεγάλα.

Στό διάστημα του προηγούμενου έτους ο στόλος έχασε 573.000 τόν. γκρός και 1.004.000 τόν. d.w. λόγω της διαφοράς των 22 μονάδων μεταξύ των 25 νεοεγγραφέντων και των 47 διαγραφέντων από το έθνικό νηολόγιο.

Ός προς τη συνεχή συρρίκνωση της γαλλικής ναυτιλίας, είναι χαρακτηριστικοί οι αριθμοί που αναφέρθηκαν σε σχετική πολιτική διαμάχη στη Γερουσία. Μέσα στην τελευταία δεκαετία ο στόλος έμεινε ο μισός, φθάνοντας από τα 400 πλοία των 11,5 εκατ. τόν. γκρός του 1979 στα 240 πλοία των 4,6 εκατ. του 1988. Η μέση ηλικία του στόλου ανήλθε στα 10,4 έτη και ο αριθμός των ναυτικών μειώθηκε από τις 18.000 του 1985 στους 12.000 του 1988. Ένω το 67% των διεθνών συναλλαγών της χώρας διεξάγεται διά θαλάσσης ή συμμετοχή της γαλλικής σημαίας έπεσε από το 27% στο 16%. Μεταξύ των μέτρων που προτείνονται για την αντιμετώπιση της καταστάσεως είναι η επέκταση της βοήθειας σε όλους τους τύπους τών πλοίων, η αύξηση τών πιστώσεων ανανέωσης του στόλου και η καθιέρωση της Ευρωπαϊκής σημαίας.

Στόν ναυπηγικό τομέα η κατάσταση εξελίχθηκε ως ακολούθως: Το θυγατρικό ναυπηγείο της Νάντης του συγκροτήματος Alsthom έκλεισε. Τα ναυπηγεία Normed κλείνουν μόλις παραδώσουν τα τελευταία υπό ναυπήγηση σκάφη. Τα μικρότερα ναυπηγεία (Boulogne, Dieppe, St-Malo, Cherbourg) περιόρισαν τη δραστηριότητά τους στο ελάχιστο. Η συσπείρωση στα μεγάλα συγκροτήματα επιτεύχθηκε για μέν τα μεγάλα πλοία στα ναυπηγεία του Άτλαντικού του συγκροτήματος Alsthom του Σαιν Ναζιέρ, για δέ τα μέσου μεγέθους πλοία στα ναυπηγεία Ateliers et Chan-

tiers της Χάβρης (ACH). Η ύψηλή ποιότητα της γαλλικής ναυπηγικής παρέμεινε σταθερή και διεθνώς άνεγνωρισμένη, με έντυπωσιακά πρότυπα τη ναυαρχίδα των υπερωκεανίων "Sovereign of the Seas" που ναυπήγησαν τα ναυπηγεία του Άτλαντικού για την Caribbean Cruise, και το ιστιοφόρο κρουαζιερόπλοιο "Windsong" που ναυπήγησαν τα ναυπηγεία ACH για την Winstar Sail Cruises.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Δύναμη: 499 πλοία 3.476.354 τόν. γκρός ή 5.487.671 τόν. d.w.

Σύμφωνα με επίσημη δήλωση του Διευθυντού της Ένώσεως τών Γιουγκοσλάβων έφοπλιστών, τα μέλη της Ένώσεως στις αρχές Ιουλίου 1988 κατείχαν 346 πλοία συνολικού τόνναζ 3.385.004 τόν. γκρός ή 5.350.079 τόν. d.w. Οι αριθμοί αυτοί εμφανίζουν μία μικρή άνοδο έναντι του Δεκεμβρίου 1987 κατά 2 πλοία και 60 περίπου χιλιάδες τόννους. Έξάλλου οι αριθμοί αυτοί μπορεί να διαφέρουν ελαφρώς από τα επίσημα στοιχεία της Έθνικής Υπηρεσίας Νηολογίων ή και του Βρετανικού Νηογνώμονος, ώστόσο αντιπροσωπεύουν το 95-97% τών Γιουγκοσλαβικών ναυτιλιακών συμφερόντων που επικεντρώνονται σε 17 εταιρίες.

Για τόν εμπορικό αυτό στόλο υπάρχει κατά τους αρμοδίους εξασφαλισμένη πλήρης εργασία, δεδομένου ότι τα έσοδα από τη μεταφορά φορτίων και έπιβατών αύξηθηκαν το 1987 κατά 30,6% και έφθασαν τα 831 εκατ. δολ. ενώ στους πρώτους 6 μήνες του 1988 παρουσιάζεται αύξηση κατά 34,1% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 1987, γεγονός που αναβιβάζει τα έσοδα της ναυτιλίας για το πρώτο εξάμηνο του έτους σε 521 εκατομ. δολάρια.

Μολοντί η Κυβέρνηση φιλοδοξεί να φθάσει τόν εμπορικό στόλο της χώρας στα 5 εκατ. τόν. γκρός μέχρι το τέλος της παρούσης δεκαετίας, τα σχέδια αυτά θεωρούνται ακατόρθωτα από τις ενδιαφερόμενες εταιρίες, οι οποίες κυρίως αποβλέπουν στην ανανέωση και τόν έκσυγχρονισμό του υπάρχοντος στόλου τους με την αγορά νεώτερων και καλύτερων μεταχειρισμένων πλοίων. Τις άκριβεις πάντως προβλέψεις για τούς μέλλουσες αυτές άγορές αποκλείουν ο ύψηλός πληθωρισμός και τα ακόμα ύψηλότερα επιτόκια, σε συνδυασμό μάλιστα με τις δυσκολίες που υπάρχουν για την εξασφάλιση κεφαλαίων από πηγές που δέν θεωρούν τη ναυτιλία ως επενδυτική υπόθεση πρώτης προτεραιότητας.

Η μεγάλη ναυτική εταιρία της χώρας, η Jugolinija με 59 πλοία 965.945 τόν. γκρός έχει στρέψει ιδιαίτέρως την προσοχή της προς τα πλοία κοντέινερ και προς τις συνδυασμένες μεταφορές.

Έχει σήμερα εν ενεργεία 11 πλοία - κοντέϊνερς και τακτικών γραμμών καθώς και 6 μπάλκ κάρριερς, απασχολούσα πλέον των 3.500 ατόμων εξών 2.850 ναυτικούς. Η μόνη εταιρία δεξαμενοπλοίων της χώρας, η Jugotankers διαθέτει 8 πετρελαιοφόρα, 8 πλοία ξηρού φορτίου, 5 μεταφορές προϊόντων, 3 χημικών και 7 άκτοπλοϊκά τάνκερς.

Παρά την υψηλή θέση τους στη παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία τα Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα λόγω της οικονομικής καταστάσεως της χώρας. Πάντως κατά το 1987 παραδόθηκαν 27 πλοία και άλλα τόσα υπολογίζονται για το 1988 παρά τις σημειούμενες καθυστερήσεις. Οι υπάρχουσες παραγγελίες στα 4 μεγάλα ναυπηγεία (Uljanik, 3 Maji, Trogir, Split) ανέρχονται σε 53 πλοία, περίπου 2 εκατ. τον. d.w.

ΔΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.240 πλοία 4.501.727 τον. γκρός ή 6.332.880 τον. d.w.

Στην αρχή του έτους σημειώθηκαν άθροες πωλήσεις που έφθασαν τις 77 μονάδες αξίας 1,2 δισεκ. κορωνών. Στην ουσία, αν εξαιρέσουμε ορισμένες πωλήσεις για διάλυση, επρόκειτο κυρίως για μεταβιβάσεις σε θυγατρικές εταιρίες ελεγχόμενες από Δανικά συμφέροντα με σκοπό την έγγραφη σε άνοικτα νηολόγια. Τέτοιες ήταν οι περιπτώσεις του Μόλλερ που μετέφερε 5 πλοία σε νηολόγιο της Isle of Man, των εταιριών Κοσάν και Τόρμ που μετέφεραν 10 μεγάλα πλοία τους στη σημαία της Σιγκαπούρης και της εταιρίας Ντάνεμπροκ που μετέφερε 2 πλοία της στη σημαία της Λιβερίας. Στο άνωτέρω διάστημα έγγραψαν στο έθνικό νηολόγιο μόνο 19 νέα πλοία.

Την τάση αυτή ήρθε να ανακόψει η σύσταση και λειτουργία του Διεθνούς Δανικού νηολογίου (DIS) το οποίο ήδη από το Αύγουστο είχε προσελκύσει τα πρώτα 30 πλοία, ενώ λίγους μήνες αργότερα ο αριθμός τους έφθασε τα 110 προερχόμενα κυρίως από το έθνικό νηολόγιο της χώρας. Οι προβλέψεις ήταν ότι σύντομα το DIS θα απορροφήσει τα δύο τρίτα των πλοίων του έθνικού νηολογίου. Σημειώτεον ότι το DIS, παρά την ονομασία του, δεν έχει διεθνή χαρακτηριστήρα αλλά αποτελεί καθαρώς εθνική υπόθεση, στεγαζόμενο και διευθυνόμενο από την ίδια την ύπηρεσία του Έθνικού νηολογίου. Τα έγγραφαμένα στο DIS πλοία θα διατηρούν Δανό πλοίαρχο, το δε υπόλοιπο πλήρωμα θα είναι κατ'έκλογη του πλοιοκτήτη. Οι νέες πάντως φορολογικές ελαφρύνσεις προς τους Δανούς ναυτικούς κάνουν οικονομικότερη κατά 30% την επάνδρωση των πλοίων του DIS με Δανούς ναυτικούς.

Στην ενίσχυση του DIS συνέβαλε αποτελεσματικά η προτίμηση που του έδειξαν οι

μεγάλοι έφοπλιστές της χώρας. Πράγματι ο Μόλλερ μετέφερε σε αυτό 56 πλοία μεταξύ των οποίων ολοκληρή ή σειρά «R» και τα ULCC των 338.000 τόννων. Επίσης η εταιρία Norden μετέφερε 2 πλοία της από το νηολόγιο της Σιγκαπούρης και 2 πλοία - ψυγεία από το νηολόγιο των Μπαχάμας, ενώ η εταιρία Difco μετέφερε τα πετρελαιοφόρα της.

Όπως είναι γνωστό τόν ναυτιλιακό όριζοντα της χώρας καλύπτει η φυσιογνωμία του μεγαλοεφοπιστού A.P. Moller για τον οποίο και κυκλοφόρησε πρόσφατα ειδικός τόμος με τη βιογραφία και τη ναυτική του δραστηριότητα. Μεσοūντος του έτους γνώσθη ότι η θυγατρική του Μόλλερ εταιρία Naviera Maersk Espana αγόρασε από την Έθνική Έταιρία Πετρελαίου της Ισπανίας 3 μεγάλα πετρελαιοφόρα των 150.200 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1976-77, τα οποία θα εξακολουθήσουν να φέρουν την Ισπανική σημαία, χρονοναυλωθέντα για 7 χρόνια από την ίδια την πωλήτρια εταιρία.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.233 πλοία 3.917.257 τον. γκρός ή 4.994.457 τον. d.w.

Μεσοūντος του έτους η Ένωση των Γερμανών Έφοπιστών ανέκοινωσε ότι ο γερμανικός έμπορικός στόλος, τόσο ο τελών υπό εθνική σημαία όσο και ο ανήκων σε γερμανικά συμφέροντα μειώθηκε κατά 36 σκάφη και κατά 700.000 τόννων. Δηλαδή από 698 πλοία 7.395.000 τον. του προηγούμενου έτους έφθασε σε 662 σκάφη 6.792.000 τον. Από τα 662 αυτά πλοία μόνο το 43% ήτοι 288 πλοία 2.889.000 τον. τελούν υπό την εθνική σημαία, ενώ 374 πλοία 3.902.000 τον. καλύπτονται υπό διαφόρων ξένων σημάτων με έπικεφαλής την Κυπριακή και έπομένον κατά σειρά της Παναμαϊκής, Σιγκαπουριανής και Λιβεριανής.

Τό προηγούμενο έτος ο γερμανικός έφοπισμός παρέλαβε 8 νεοναυπήγητα σκάφη 74.000 τον. γκρός κατασκευασθέντα σε γερμανικά ναυπηγεία, ενώ στο ίδιο διάστημα 65 μονάδες 505.000 τον. γκρός διεγράφησαν κυρίως λόγω μεταβιβάσεως σε ξένες θυγατρικές εταιρίες, ενώ μόνον 3 σκάφη πουλήθηκαν για διάλυση.

Ός προς τη σύνθεση του στόλου παρατηρείται ότι το 20% περίπου αποτελείται από πλοία τακτικών γραμμών, το 41% από πλοία τράμπς, το 18,5% από δεξαμενόπλοια, το 16% από μπάλκερς και το υπόλοιπο από έπιβατικά και πλοία ψυγεία. Υπό εθνική σημαία τελούν ελάχιστα πετρελαιοφόρα και μόνον ένα VLCC.

Καθ'όλη τη διάρκεια του απελθόντος έτους δεν έπαυσε να απασχολεί έντονα

τους ναυτιλιακούς κύκλους η υπόθεση της συστάσεως ενός δευτέρου, προνομιούχου, νηολογίου στη χώρα. Τα κυβερνητικά κόμματα τα οποία έχουν κηρυχθεί υπέρ της ιδρύσεως του δευτέρου νηολογίου υποστηρίζουν ότι χωρίς τις δυνατότητες που θα παράσχει ένα τέτοιο νηολόγιο, ο εθνικός γερμανικός στόλος αντιμετωπίζει πρόβλημα ύπαρξεως, δεδομένου ότι υπό το σημερινό καθεστώς οι έφοπιστές πρό του κινδύνου καταστροφής των από τους αντίοικονομικούς όρους έκμεταλλεύσεως υπό εθνική σημαία, δεν έχουν άλλη έξοδο από την καταφυγή προς τις ξένες σημαίες. Αντίθετα τα Συνδικάτα και ιδίως το Σωματείο Έργατων Μεταφορές καθώς και το Σοσιαλδημοκρατικό κόμμα έχουν ταχθεί εναντίον του δευτέρου νηολογίου, διότι πιστεύουν ότι θα οδηγήσει στην ολοκληρωτική αντικατάσταση των γερμανών ναυτικών από ξένους χαμηλόμισθους ναυτικούς. Έπ'αυτού ειδικώς ο έφοπισμός έχει κατ'επανάληψη δηλώσει ότι η έφαρμογή του μέτρου προσλήψεως ξένων ναυτικών δεν αφορά το σύνολο των ναυτικών αλλά μόνο τα άνειδίκευτα πληρώματα.

Ανεκοινώθη ότι αρχίζουν οι διαπραγματεύσεις για τη χρηματοδότηση του μεγαλεπήβολου σχεδίου μόνιμης συνδέσεως Αμβούργου — Κοπεγχάγης — Όσλο — Στοκχόλμης, το οποίο θα έχει ευνοϊκές έπιπτώσεις επί του λιμένος Αμβούργου. Τό έργο θα κοστίζει 12 δισεκ. μάρκα, εξών 3 δισεκ. το τμήμα Αμβούργου — Δανίας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Δύναμη: 6.442 πλοία 20.832.137 τον. γκρός ή 29.920.374 τον. d.w.

Συνεχίζεται η κατά την τελευταία δεκαετία σταθερή σχεδόν διατήρηση της δυναμειως του αμερικανικού έμπορικού στόλου γύρω στα 18-20 εκατομ. τον. γκρός. Αν από τα στοιχεία που παρέχει τό έτήσιο στατιστικό δελτίο του Λούδ Ρέτζιστερ αφαιρεθούν οι μεγάλοι αριθμοί των άλιευτικών και βοηθητικών σκαφών, η δύναμη του στόλου σε μεγάλα ποντοπόρα πλοία υπολογίζεται από τις Αμερικανικές πηγές σε 700 πλοία 25 εκατ. τον. d.w., εξών 260 κρατικά και 440 ιδιωτικά. Στα τελευταία αυτά πρέπει να προστεθούν άλλες 100 περίπου μονάδες ανήκουσες σε ιδιωτικά συμφέροντα συνολικού τοννάξ 3 περίπου εκατ. τον. d.w. που έξυπηρετεί αποκλει-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

στικά τις Μεγάλες Λίμνες.

Στό διάστημα του έτους καμμία μεγάλη παραγγελία δεν υπήρχε προς έκθεση στα αμερικανικά ναυπηγεία. Κατά τα στοιχεία του 'Απριλίου το σύνολο των ναυπηγουμένων σκαφών στα εθνικά ναυπηγεία δεν υπερέβαινε τις 6 μονάδες συνολικού τοννάζ 80 χιλιάδων τόννων. Ειδικότερα στο ναυπηγείο Bay Shipbuilding υπήρχαν υπό κατασκευή 3 πλοϊακοντέινερ, στο ναυπηγείο McDermott Shipyard ναυπηγούνταν μία βυθοκόρος και στο ναυπηγείο Tacoma Boatbuilding έκκρεμοίσε η παραγγελία για ναυπήγηση 2 πυροσβεστικών σκαφών.

Στην επικαιρότητα πάντα το ζήτημα των κρατικών επιχορηγήσεων στις όποιες βασίζεται ο έμπορικός στόλος της χώρας. Όπως δήλωσε μέλος της 'Υποεπιτροπής του Κογκρέσου επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας, θα πρέπει το νέο Κογκρέσο να αποφασίσει τελικά αν τα έμπορικά πλοία που ναυπηγήθηκαν στο εξωτερικό θα μπορούν να επωφελοούνται των επιχορηγήσεων έκμεταλλεύσεως (operating differential subsidies) δεδομένου ότι η παραχώρηση του δικαιώματος αυτού θα ενισχύσει την εθνική ναυτιλία και κυρίως θα εξασφαλίσει την απασχόληση των ναυτικών της χώρας. Πιστεύεται πράγματι ότι ένα τέτοιο μέτρο θα διευκολύνει τους 'Αμερικανούς έφοπλιστές οι οποίοι διατηρούν τα πλοία τους υπό ξένη σημαία να τα επανδρώσουν με αμερικανικά πληρώματα. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι απόψεις αυτές εκφράστηκαν κατά τη συζήτηση της 'Υποεπιτροπής περί παροχής επιχορηγήσεως έκμεταλλεύσεως σε 12 πλοία της Sea Land ναυπηγημένα στην 'Απω 'Ανατολή.

Ός προς τις επιχορηγήσεις ναυπηγήσεως (construction differential subsidies) οι όποιες απέβλεπαν στη μείωση του κόστους κατασκευής στα αμερικανικά ναυπηγεία και οι όποιες καταργήθηκαν από την κυβέρνηση Ρήγκαν το 1981, πιστεύεται ότι δεν πρόκειται να επαναφερθούν σε ισχύ, γεγονός που δημιουργεί έρωτηματικά για αυτή ταύτη την επιβίωση της εθνικής ναυπηγοβιομηχανίας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Δύναμη: 9.804 πλοία 32.074.417 τον. γκρός ή 48.413.587 τον. d.w.

Η ανωτέρω δύναμη αναλύεται κατά κατηγορίες πλοίων ως ακολούθως: Πετρελαιοφόρα. 9.457.547 τον. γκρός, 57 πετρελαιοφόρα - χημικά 170.197 τον. 392 χημικών προϊόντων 181.744 τον., 213 ύγραεριοφόρα 1.460.050 τον., 205 Ο/Ο και ΟΒΟ 10.846.544 τον. 50 μικρά δεξαμενόπλοια 29.727 τον. 2.465 γενικού φορτίου 3.850.517, 625 επιβατικά 1.135.099, 87 αυτοκινητοφόρα 1.337.870, 146 πλοία κατεργασίας αλιευμάτων 159.936, 2.647 αλιευτικά 912.547. Περιλαμβάνει επίσης 69 ανεφοδιαστικά, 828 ρυμουλκά, 23 πλωτούς γερανούς, 28 σκάφη έρευνών και 736 διάφορα άλλα.

Με τη δύναμη αυτή η 'Ιαπωνία εξακολουθεί να είναι η πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου, αν δεν λάβουμε υπόψη τις δύο πρώτες σημαίες ανοικτού νηολογίου (Λιβερία, Παναμάς). Παρά ταύτα η περαιτέρω ανάπτυξη του εθνικού στόλου αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα πρό των οποίων ο έφοπλισμός δεν αποκλείει την προσφυγή σε ξένες σημαίες και μάλιστα στα διεθνή νηολόγια παραδοσιακών χωρών ή ακόμα τη σύσταση ενός δευτέρου προνομιούχου 'Ιαπωνικού νηολογίου 'Ικανού ν' αντιμετωπίσει τον συναγωνισμό των σημαιών ευκαιρίας.

Με άναμφισβήτητη πρωτεία η 'Ιαπωνική ναυπηγοβιομηχανία ναυπηγεί τό ημισυ περίπου του παγκοσμίου τοννάζ. Σύμφωνα μετά στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το 'Υπουργείο Μεταφορών κατά το διάστημα 'Απριλίου — 'Οκτωβρίου 1988 παρασχέθησαν άδειες ναυπηγήσεως 99 πλοίων 2.755.405 τον. γκρός. Από το σύνολο αυτό 21 πλοία 372.358 τον. ναυπηγούνται για λογαριασμό 'Ιαπώνων και 78 πλοία 2.385.047 τον. για λογαριασμό ξένων πλοιοκτητών. Από άποψη τύπου πλοίων τα 99 αυτά πλοία αναλύονται ως ακολούθως: φορηγιά 75, πετρελαιοφόρα 20, διάφορα άλλα 4. 'Εντός του 'Οκτωβρίου πα-

ρασχέθησαν άλλες 13 άδειες για 10 πλοία έξωτετικού και 3 έσωτετικού, έξών 10 φορηγιά και 3 δεξαμενόπλοια. Από της πλευράς της ή 'Ένωση 'Εξαγωγών Πλοίων (JSEA) άνεκοίνωσε ότι στο διάστημα 'Απριλίου — 'Οκτωβρίου παραγγέλθηκαν 82 πλοία για έξαγωγή και 49 παραδόθηκαν στους παραγγελλείς τους. Οι διαφορές στους αριθμούς όφείλονται στο ότι οι άδειες ναυπηγήσεως παρέχονται άρκετούς μήνες μετά την ύπογραφή του ναυπηγικού συμβολαίου και στο ότι το 'Υπουργείο περιλαμβάνει μόνο τα άνω των 2.500 τον. πλοία.

Τό Συμβούλιο σχεδιασμού ναυτιλιακής και ναυπηγικής βιομηχανίας ύπολογίζει ότι τό σύνολο των παραγγελιών μέχρι 31 Μαρτίου 1989 δέν θα ύπερβούν τά 2,5 έκατ. τον. d.w. έναντι των 3,1 άρχικώς ύπολογισθέντων. 'Η άποδοτικότητα των 'Ιαπωνικών ναυπηγείων έχει μειωθεί σε 4,6 έκατ. τον. d.w. από της 31 Μαΐου 1988.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Δύναμη: 2.343 πλοία 4.415.122 τον. γκρός ή 7.263.227 τον. d.w.

Δέν άνέκοψε έφέτος την προΐουσα κάμψη του ό 'Ισπανικός έμπορικός στόλος. Από τις άρχές του έτους έχασε 37 μονάδες 739.000 τον. γκρός. Κατά τα στοιχεία των άρμοδίων 'Αρχών τά ποντοπόρα πλοία άνέρχονται σε 587, εκ των οποίων 66 πετρελαιοφόρα, 54 μπάλκερς, 145 φορηγιά, 51 κοντέινερ, 44 ρό-ρό, 33 ψυγεία, 15 ύγραεριοφόρα, 51 έξειδικευμένα σκάφη και 128 επιβατηγιά. Με τη δύναμη αυτή καταλαμβάνει την είκοστή θέση στην παγκόσμια κλίμακα. 'Η μέση ήλικία του στόλου άνέρχεται σε 12,2 έτη. Κατά την τελευταία ναυτική άπογραφή οι έν ένεργεία ναυτικοί συμποσούνται σε 17.000 ύπολογίζεται όμως ότι σήμερα τό ένα τρίτο βρίσκει σε άνεργία.

Στίς προσπάθειές της για την άνασυγκρότηση του στόλου ή Κυβέρνηση άπεφάσισε τη σύσταση είδικής κρατικής ύπηρεσίας επιφορτισμένης με την παροχή των οικονομικών μέσων προς

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

τόν έφοπλισμό γιά τήν ανανέωση καί ανάπτυξη τών επιχειρήσεων του. Υπολογίζεται νά διατεθούν πρός τό σκοπό αυτό περί τά 420 εκατομ. δολλ. μέ συμμετοχή κατά ίσα μέρη τοῦ κράτους καί Τράπεζας Βιομηχανικής Πίστωσης.

Ἡ ἐθνική εταιρία Transmediterranea πού ἐθνικοποιήθηκε τό 1978 καί καλύπτει τόν τομέα τών ἐπιβατηγών, παρουσίασε αὐξημένη κίνηση κατά τούς πρώτους δέκα μήνες τοῦ ἔτους. Γιά τήν ανανέωση τοῦ στόλου της θά ἐπενδύσει 6.000 ἐκατ. πεσέτων ἐναντί συνολικοῦ ὕψους ἐπενδύσεων 50.000 ἐκατ. στή δεκαετία 1987 - 97.

Διατηρώντας τή θέση τους στήν παγκόσμια ναυπηγοβιομηχανία, τά Ἰσπανικά ναυπηγεῖα δέχτηκαν φέτος σημαντικές παραγγελίες. Τά ναυπηγεῖα AESA τοῦ Πουέρτο Ριάλ δέχτηκαν καί δεύτερη ὁψιόν γιά ναυπήγηση σουπερ τάνκερ 140.000 τόν. d.w. ἀπό τήν κρατική ναυτιλιακή εταιρία CNN, ἡ ὁποία ἔχει πέντε ὅμοιες παραγγελίες σέ ναυπηγεῖα τῆς Νότιας Ἰσπανίας. Ἡ νέα παραγγελία θά προσθέσει 750 χιλιάδες ἐργαζόμενες στήν ἀπασχόληση τών ναυπηγείων τών ὁποίων τήν τεχνολογική ἐπάρκεια ἐξασφαλίζει ἡ συνεργασία μέ τήν Ἰαπωνική Μitsuομπίσι. Τά ναυπηγεῖα Astilleros Espanoles πήραν μεγάλη παραγγελία 100 εκατομ. δολλ. ἀπό τήν κρατική ναυτιλιακή εταιρία τῆς Ἰνδίας SCI γιά τή ναυπήγηση 3 τάνκερ μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων τών 30.800 τόν. d.w., ὕστερα ἀπό σκληρό ἀνταγωνισμό μέ τά ναυπηγεῖα τῆς Εὐρώπης καί τῆς Ἀνατολῆς.

ΙΤΑΛΙΑ

Δύναμη: 1.583 πλοῖα 7.794.247 τόν. γκρός ἢ 11.867.321 τόν. d.w.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία πού ἀνεκοίνωσε ἡ Ὑπηρεσία Νηολογίων, στή μέση τοῦ 1988 ὁ ποντοπόρος στόλος τῆς Ἰταλίας ἐκτός τών ἐπιβατηγῶν περιελάμβανε 1833 πλοῖα 7.147.055 τόν. d.w. Ἐξ αὐτῶν 1534 εἶναι φορτηγά καί ξηροῦ φορτίου καί 299 δεξαμενόπλοια 3.251.409 τόν. d.w.

Κατά τῶν Ἰνστιτούτο Δημοσίων Δαπανῶν τῆς Ρώμης ἡ ἐμποροναυτιλιακή δραστηριότητα τῆς χώρας δέν εἶναι πολὺ ἐνθαρρυντική. Τό ἔλλειμμα τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν στήν τελευταία περίοδο γιά τήν ὁποία υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες ἦταν 2.719 δισεκ. λιρετῶν. Σημειωτέον ὅτι τό 1985 τό ἔλλειμμα αὐτό δέν ὑπερέβαινε τά 1945 δισεκ. Ὡς πρός τόν ὅγκο τῶν μεταφορῶν παρατηρεῖται ὅτι διά θαλάσσης πραγματοποιήθηκε τό 86% τῶν εἰσαγωγῶν καί τό 57% τῶν ἐξαγωγῶν. Ὁ ἰταλικός στόλος μετέφερε περί τά 80 ἐκατ. τόνους ἐμπορευμάτων ἀπό τά ὁποῖα τά 30 ἐκατομ. ἦταν προελεύσεως ἐξωτερικοῦ. Τέλος ἀπό τίς φορτώσεις πού πραγματοποιήθηκαν στοὺς ἐθνικούς λι-

μένες μόνο τό 18% καρπώθηκαν τά ὑπὸ ἐθνική σημαία πλοῖα.

Πιστεύεται ὅτι μετά τῆ Γαλλίας ἡ Ἰταλία εἶναι ἡ χώρα τῆς Εὐρώπης τῆς ὁποίας ὁ ἐμπορικός στόλος ἔχει τό ὑψηλότερο κόστος ἐπανδρώσεως, γιά τή μείωση τοῦ ὁποίου δέν φαίνεται νά λαμβάνονται ἄμεσα μέτρα. Οἱ κυβερνητικοί στόχοι προστασίας τῆς ναυτιλίας ἀναφέρονται κυρίως στήν ἀναμόρφωση τῶν σημερινῶν ναυτιλιακῶν γραμμῶν καί στόν προγραμματισμό τῆς συμμετοχῆς τῆς ναυτιλίας στό γενικό μεταφορικό πλάνο τῆς χώρας. Ἐπίσης στήν ἐνίσχυση τῶν ναυτικῶν ὑπηρεσιῶν κοινῆς ὠφελείας, ὅπως εἶναι ἡ ἐποπτεία τοῦ θαλάσσιου χώρου, ἡ προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος, ἡ ἀνάπτυξη τῶν τουριστικῶν δραστηριοτήτων καί ἡ ἐπέκταση τῶν ναυταθλητικῶν ἐπιδόσεων. Παράλληλα εἶναι ἡ προσπάθεια καλύτερης καί ἀποδοτικότερης λειτουργίας τῶν λιμένων καί τῆς ἀκτοπλοΐας.

Ὡς πρός τή ναυπηγοβιομηχανία τῆς χώρας ὁ ἀρμόδιος Ὑπουργός ἄσκησε κριτική κατά τοῦ ἀνωτάτου ὁρίου βοήθειας πού ἐπέτρεψε ἡ ΕΟΚ, τό ὁποῖο κρίνεται ἀνεπαρκές γιά νά καλύψει τή διαφορά τοῦ κόστους ἡ ὁποία ὑπάρχει μεταξύ ἀφενός μὲν τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων, ἀκόμα καί τῶν πιό συναγωνιστικῶν καί ἀφετέρου τῶν τιμῶν τῆς διεθνοῦς αγοράς πού καί κανόνα ἀντιστοιχοῦν πρός τοὺς Κορεατικούς ὁρους. Ἡ μόνη ἐπομένως ἀπομένουσα λύση εἶναι ἡ προσπάθεια τῆς καθ' ὅσον δήποτε τρόπου ἐλαττώσεως τοῦ κόστους ναυπηγήσεως στή ναυπηγεῖα τῆς χώρας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Δύναμη: 2.142 πλοῖα 8.260.431 τόν. γκρός ἢ 11.113.525 τόν. d.w.

Εἰδικότερα ὁ βρεταννικός ἐμπορικός στόλος περιλαμβάνει 219 δεξαμενόπλοια, 34 χημικά καί ὑγραεριοφόρα, 110 μπάκερς καί μικτά, 393 φορτηγά, 44 πλοῖα - κοντέινερ, 6 ὀχηματαφόρα καί 139 ἐπιβατηγά, ἐνῶ τά ὑπόλοιπα ἀναφέρονται σέ ἀλιευτικά καί σκάφη βοήθητικῆς ναυτιλίας.

Μέ ἐντελῶς δυσοίωνες διαπιστώσεις περιέγραψε τήν κατάσταση τῆς ναυτιλίας τῆς χώρας ὁ Πρόεδρος τῶν Βρεταννῶν Ἐφοπλιστῶν. Ὁ ἄλλοτε παντοδύναμος στόλος τῆς Βρεαννίας σήμερα δέν ἀριθμεῖ παρά 635 πλοῖα 17 ἐκατομ. τόν. d.w. ἀπό τά ὁποῖα τά δύο τρίτα εἶναι νηολογημένα ἐκτός τῆς χώρας. Στά τελευταῖα πέντε χρόνια ἔχασε πλέον τοῦ μισοῦ τῆς δυνάμεώς του καί στήν ἱδια περίοδο ὁ ἀριθμός τῶν ναυτικῶν μειώθηκε σέ 25.000 ἄτομα. Δύο μόνο καινούργια σκάφη παραγγέλθηκαν σ' αὐτό τό χρόνο καί στό παγκόσμιο ναυπηγικό κάρνέ ἡ Μ. Βρεταννία βρίσκεται στή 39 θέση.

Ὅλοι βέβαια ἀναγνωρίζουν ὅτι ἡ χώρα ἔχει ἀπόλυτη ἀνάγκη τῶν πλοίων τῆς καί τῶν ναυτικῶν της. Γιά νά συγκρατηθεῖ ὅμως αὕτη ἡ συνεχῆς συρρίκνωση καί διαρροή χρειάζεται νά ἀναζητηθοῦν τολμηρές καί ἀποφασιστικές λύσεις, τίς ὁποῖες οἱ ἐφοπλισταί, ὅπως κατ' ἐπανάληψη ἔχουν ἐπισημάνει στήν Κυβέρνηση, δέν βλέπουν παρά μόνο στήν οἰκονομική ἐνίσχυση τοῦ ἐφοπλισμοῦ καί στήν ἐλάφρυνση τῶν ὑπὸ τήν ἐθνική σημαία βαρῶν του.

Ὡς πρός τά ἔσοδα τοῦ βρεταννικοῦ στόλου, τά μόνα ἐπίσημα στοιχεία πού δόθηκαν στή δημοσιότητα ἀφοροῦν τό ἔτος 1986. Σύμφωνα μέ αὐτά οἱ διεθνεῖς ἐκ ναύλων εἰσπράξεις τῆς βρεταννικῆς ναυτιλίας ἀνῆλθαν σέ 3,3 δισεκ. λιρῶν ἐξ ὧν 1,1 δισεκ. προέρχονται ἀπό μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρῶν. Ἀπό τό σύνολο αὐτό τά 2,2 δισ. προέρχονται ἀπό ναύλους ἐμπορευμάτων καί τά 850 ἐκατ. ἀπό ναύλους ἐπιβατῶν, ἐνῶ τά ὑπόλοιπα 250 ἐκατ. ἀπό χρονοναυλώσεις. Στήν πραγματικότητα οἱ ἀριθμοὶ αὗτοί δείχνουν ὅτι μέσα στήν τελευταία εἰκοσαετία οἱ ναυτιλιακές εἰσπράξεις μειώθηκαν κατά 40%.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Δύναμη: 2.078 πλοῖα 9.350.303 τόν. γκρός ἢ 15.235.060 τόν. d.w.

Κατά κατηγορίες πλοίων ὁ στόλος περιλαμβάνει 90 δεξαμενόπλοια 4.397.384 τόν. γκρός, 86 ὑγραεριοφόρα καί χημικά 1.436.992 τόν., 45 μικτά 1.683.848 τόν., 574 φορτηγά 667.027 τόν., 390 ἐπιβατηγά καί φέρυ μπώτ 520.806 τόν. καί μεγάλο ἀριθμὸ ἀλιευτικῶν καί σκαφῶν βοήθητικῆς ναυτιλίας.

Τῇ συνεχῇ συρρίκνωση τοῦ ἐθνικοῦ νορβηγικοῦ στόλου, ὁ ὁποῖος ἀπὸ τά 27 ἐκατ. τόν. γκρός τοῦ 1977 ἔπεσε μέσα σέ μιά δεκαετία στή 6 μόνο ἐκατ. τόν. γκρός, στοχεύει νά ἀνακόψει ἡ σύσταση τοῦ περίφημου πιά Διεθνοῦς Νορβηγικοῦ Νηολογίου, τοῦ NIS, τό ὁποῖο κατέστη πρότυπο καί γιά πολλές ἄλλες χώρες. Μεσοῦντος τοῦ ἔτους ἄνω τῶν 200 πλοίων εἶχαν ἐγγραφεῖ στό NIS, ἐκ τῶν ὁποίων ἡ μεγάλη ἀναλογία ἀνῆκε σέ Νορβηγούς ἐφοπλιστάς καί μόνο ἐνα 10-15% σέ ξένους οἰκούς εὐφύμως γνωστούς ἀπὸ ἀποψη ἐργοδοσίας καί πληρωμάτων. Κατά τῶν αἰτιάσεων τῆς ΔΟΜ γιά λόγους ἀσφαλείας, οἱ Νορβηγοὶ ἀπαντοῦν ὅτι τά πλοῖα τοῦ NIS ὑποβάλλονται στοὺς ἰδίους κανονισμούς μέ τά πλοῖα τοῦ κανονικοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου καθώς καί σέ ὁλους τοὺς κανονισμούς τοῦ IMO, ἐνῶ παράλληλα ἀνῆκουν σέ ἀνεγνωρισμένους νηογνώμονες.

Ἰκανοποιητικὴ ὑπῆρξε ἡ οἰκονομικὴ εὐρωστία τῶν ναυτιλιακῶν επιχειρήσεων κατὰ τό 1988, στή διάρκεια τοῦ ὁποῖου οἱ τιμές τῶν ἐφοπλιστικῶν μετοχῶν σημείωσαν μέση αὐξηση κατὰ 50%

στό χρηματιστήριο του Όσλο. Τη μεγαλύτερη προτίμηση έδειξαν οι επενδυτές προς το συγκρότημα Bergesen του οποίου οι μετοχές ύψώθηκαν από 170 σε 332 κορώνες. Η Norske Americanlinje είδε τις μετοχές της να φθάνουν από 2,5 στις 4,2 κορώνες. Της Laboremus ύψώθηκαν από 55 σε 90 κορώνες, της Leif Hoegh από 65 σε 155 κορώνες, της Kvaerner από 185 σε 330 κορώνες, της Vard από 90 σε 150 κορώνες και της Storli από 90 σε 170. Η μεγάλη φίρμα W. Wilhelmsen παρά την ύφεση στον τομέα των πλωτών εξεδρών πέτυχε με τις άλλες δραστηριότητές της να ύψώσει τις μετοχές της από 30 σε 50 κορώνες και μόνο ο οίκος Fred Olsen (τακτικές γραμμές, πετρελαιοφόρα, πλωτά γεωτρήματα) γνώρισε πτώση της μετοχής από 80 σε 55 κορώνες.

Η ζωηρή επίδοση στον τομέα των κρουαζιερών συνεχίστηκε. Το συγκρότημα Vard με τις δύο εταιρίες του, τη Norwegian Cruise και την Royal Viking διαθέτει και εκμεταλλεύεται 10 μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Το δε συγκρότημα Larsen (Skauden - Wilhelmsen) που περιλαμβάνει τις εταιρίες Royal Caribbean και Admiral Cruises διαθέτει 15 κρουαζιερόπλοια μεταξύ των οποίων και το μεγαλύτερο υπερωκεάνιο του κόσμου «Sovereign of the Seas». Ίδιαίτερη εντύπωση προκάλεσε η πρόθεση της Αμερικανικής Carnival Cruise Line να αγοράσει το 33% των κεφαλαίων της Royal Caribbean και το 51% της Admiral.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Δύναμη: 6.741 πλοία 25.783.969 τόν. γκρός ή 29.199.278 τόν. d.w.

Η ανώτερη δύναμη του Σοβιετικού εμπορικού στόλου αναλύεται κατά κατηγορίες πλοίων ως ακολούθως: 422 δεξαμενόπλοια 4.367.511 τόν. γκρός, 16 χημικά και ύγραεριοφόρα 207.742 τόν. 191 μπάλκ κάρριερς και μικτά 3.805.342 τόν. 1.525 φορτηγά 7.552.184 τόν., 60 κοντέινερς 785.524 τόν., 255 επιβατηγά 701.578 τόν., 3.318 αλιευτικά 6.843.309 τόν., 517 ρυμουλκά 456.767 τόν., 63 βοηθητικής ναυτιλίας 37.932 τόν., 37 παγοθραυστικά 242.128 τόν., 195 σκάφη έρευνών 396.796 τόν., και 125 διάφορα σκάφη 346.126 τόν.

Σάν κύριο χαρακτηριστικό της περιόδου που πέρασε πρέπει να θεωρηθεί η βελτίωση των σχέσεων της ΕΣΣΔ με τον άλλο κόσμο στον ναυτιλιακό τομέα. Οι σχέσεις αυτές, κατά τον Διευθυντή της Morflot έχουν βελτιωθεί αισθητά και οι χώρες της Δύσεως βλέπουν σήμερα πιο αντικειμενικά τη θέση της σοβιετικής ναυτιλίας, της οποίας ο ρόλος δεν είναι παράνομα συναγωνιστικός. Κύριες ένδείξεις του νέου αυτού κλίματος θεωρεί την εμπιστοσύνη της ΕΣΣΔ ότι η ΕΟΚ εγκαταλείπει τον έλεγχο των ναύ-

λων της και την πρόθεση της γραμμής Balt-Orient να συμμετάσχει στην Κόνφερανς της περιοχής.

Ειδικότερα ως προς τις σχέσεις με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, πιστεύεται ότι εξαρχής ο σοβιετικός στόλος λειτουργούσε πάνω σε εμπορική βάση και οι ναύλοι του ήταν σωστοί. Ο έλεγχός τους από όρισμένες χώρες είχε πολιτικά κίνητρα. Ένας άλλος τομέας στον οποίο η Σοβιετική Ένωση μπορεί να έχει κοινό έδαφος δράσεως είναι ο Κώδικας συμπεριφοράς των Κόνφερανς για την αναθεώρηση του οποίου η ΕΣΣΔ συμφωνεί, κηρυχθείσα έναντίον της επέκτασής του στους outsiders καθώς και της μερικής εφαρμογής του στις μεταφορές χύδην φορτίων.

Σημαντικό ναυτιλιακό γεγονός θεωρήθηκε η μεσοΐντος του έτους σύναψη συμφωνίας με τη Σουηδία για τον καθορισμό των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών των δύο χωρών στη Βαλτική, με την οποία τερματίστηκε η είκοσάχρονη διαμάχη τους επί του θέματος. Η συμφωνία αυτή ρυθμίζει τα δικαιώματα αλιείας και πετρελαιοικών έρευνών στην έκταση των 250 μιλίων που χωρίζει τις δύο χώρες. Από την έκταση αυτή η Σουηδία έλαβε το 75% και η ΕΣΣΔ το 25%. Βεβαίως η επιθυμία της ΕΣΣΔ θά ήταν να χωρισθεί η εν λόγω ζώνη στη μέση, αλλά η Σουηδία επέμενε και επέτυχε να οριοθετηθεί με βάση τη νήσο Γκότλαντ.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Δύναμη: 394 πλοία 7.328.984 τόν. γκρός ή 12.352.110 τόν. d.w.

Μετά την πρό διετίας αφόρητα πιεστική κατάσταση, σήμερα ο έφοπλισμός του Χόγκ Κόγκ δείχνει αισιόδοξος και τα σχέδια για ανανέωση και ανάπτυξη του στόλου του η έχουν ήδη ξεκινήσει ή τελούν υπό επεξεργασία.

Από τους μεγάλους του Χόγκ Κόγκ, η World Wide Shipping Agency που διευθύνει ο Helmut Sohmen, γαμπρός

του ιδρυτού Υ.Κ.Ραο, κατέχει σήμερα 39 δεξαμενόπλοια και μικτά. Πιστεύει ότι η αγορά πήρε οριστικά την πρός τα άνω στροφή της. Η προτίμησή του προς το παρόν στρέφεται προς τα πλοία 3-5 ετών τα οποία με τις σημερινές τιμές είναι ελκυστικότερα των νεοναυπηγών. Η άλλη μεγάλη ναυτιλιακή φίρμα International Maritime Carriers του προέδρου Franc Tsao, δείχνει μεγάλη δραστηριότητα στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων. Με τα 15 πλοία που αγόρασε στις αρχές του περασμένου έτους, σήμερα έχει 32 πλοία και εφόσον η αγορά κρατηθεί προβλέπεται να τα φτάσει στα 50-60. Μολονότι έχει δώσει παραγγελία για 5 νέα πλοία με συνολικό κόστος 100 εκατ. δολλ. θεωρεί πιο συμφέρουσα την αγορά των μεταχειρισμένων. Τις ίδιες διαθέσεις δείχνει και η εταιρία Teh Hu Steamship Co. η οποία έχει προγραμματίσει την ανάπτυξη του στόλου της και με νέες ναυπηγήσεις αλλά κυρίως με αγορά παλαιών. Ακόμα και η γνωστή εταιρία Wah Kwong η οποία πρό διετίας ήταν στο χείλος της πτωχεύσεως είναι αισιόδοξη τόσο για τη σύντομη αποπληρωμή των χρεών της όσο και για την επανασυγκρότηση του στόλου της. Ομοίως και η μεγάλη Orient Overseas της οικογενειακής αυτοκρατορίας Tung επανέυρε την οικονομική της αξιοπιστία και βρήκε χρηματοδοτική πηγή για τη ναυπήγηση δύο νέων κοντέινερ τών 3.488 TEU.

Η πρωτεύουσα θέση του Χόγκ Κόγκ στον τομέα των κοντέινερ κατέστη αδιαφιλονίκητη. Με 53,6 εκατ. τόν. φορτοεκφορτωθέντων φορτίων παρουσίασε στο πρώτο όκταμηνο του έτους αύξηση κατά 18,6%. Στο ίδιο διάστημα χειρίστηκε 2,6 εκατ. εμποροκιβώτια και υπολογίζεται να φθάσει τα 4 εκατ. μέχρι τέλους του έτους. Η υπερένταση αυτή δημιουργεί φυσικά προβλήματα συμφορήσεως και καθυστέρησεων των οποίων η αντιμετώπιση γίνεται με την πρόσ πάσα κατεύθυνση βελτίωση του εξοπλισμού και της αποδοτικότητας του λιμένος.

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

GELVERI S. A.

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS

LAND TRANSPORTS TO IRAN AND IRAQ VIA TURKISH PORTS

TRANSIT PASSAGES THROUGH
THE BOSPHORUS AND THE DARDANELLES

Address:
Barbaros Bulvarı No. 47
Özgür Apt. Kat 6
Beşiktaş — İSTANBUL

Tel: 1591161 - 1591162
Telex: 22024 GELV TR

Piraeus Representatives:

E. G. LOUKEDES

97-99 Filonos Str.
185 35 Piraeus
P.O.B. 80081, Piraeus 185 10

Tel: 4122789 - 4128530 - 4173993
Telexes: 212197 - 212246 EGRL GR
Fax: 4121506

«ANCHOR MARINE SUPPLIES» - SINGAPORE



BLOCK 4001 — 01-18 DEPOT LANE
SINGAPORE 0410
TEL: 2745033/2706123
TLX: RS 50171 ANCHOR
FAX: 2745026
CABLE: ANCHORFOOD SINGAPORE

IN PIRAEUS:
PLS CALL 4533389 - 4531861 OR TELEX: 24-1970

YOUR PROFESSIONAL SHIP CHANDLER TO TAKE CARE
OF YOUR VESSELS IN SINGAPORE

**PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE STORES, 24 HOURS
RELIABLE SERVICE IN PORT AND AT OPL,
WITH OWN WAREHOUSES AND HANDLING ALSO YOUR SPARES**

Τιμήθηκε ή ανθρωπιά των πλοίαρχων μας

Γιά μία ακόμη χρονιά ή "Ενωση Πλοίαρχων τίμησε τό ανθρωπιστικό έργο αλλά και την αὐταπάρνηση των πλοίαρχων μας καί κατ' επέκταση όλων των Έλλήνων ναυτικών.

Σέ ειδική εκδήλωση πού έγινε μέ την ευκαιρία της κοπής της πίττας στίς 25 'Ιανουαρίου στό Στάδιο Ειρήνης καί Φιλίας στό Νέο Φάληρο βραβεύθηκαν οί πλοίαρχοι πού διέσωσαν ανθρώπους πού κινδύνευαν στή θάλασσα καί περι-συνέλεξαν πρόσφυγες από τό Βιετνάμ. 'Επίσης βραβεύθηκαν οί πλοίαρχοι οί όποιοι άρίστευσαν στίς έξετάσεις γιά την απόκτηση προαγωγικού διπλώματος καί επιδόθηκαν άναμνηστικές πλακέτες στους τέως πρόεδρο καί Α' αντιπρόεδρο της ΠΕΜΕΝ κ.κ. 'Ελευθ. Καπνίσση καί Γεώργιο Κατσιμπήρη πού ανακηρύχθηκαν ό πρώτος επίτιμος Πρόεδρος καί ό δεύτερος επίτιμο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου.

'Υπογραμμίζεται ότι από τό 1978 μέχρι σήμερα οί "Έλληνες πλοίαρχοι καί τό έλληνικά πληρώματα περισυνέλεξαν 10.412 πρόσφυγες άνεξαρτήτου φυλής ή προελεύσεως καί διέσωσαν 1.543 ανθρώπους πού κινδύνευαν στή θάλασσα. Τά βραβεία επέδωσαν στους τιμηθέντες ό αντιπρόσωπος της 'Υπάτης 'Αρμοστείας των 'Ηνωμένων 'Εθνών γιά τους πρόσφυγες κ. Philippe Labreux, ό πρόεδρος της 'Ακαδημίας 'Αθηνών κ. Σόλων Κυδωνιάτης καί ό πρόεδρος του 'Ελληνικού 'Ερυθρού Σταυρού κ. Λεων. Καμπάνης, ενώ την πίττα των πλοίαρχων έκοψε ό 'Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης.

Οί τιμηθέντες, κατά κατηγορία, είναι οί έξης:

Διάσωση προσφύγων

Οί τιμηθέντες γιά τή διάσωση προσφύγων είναι:

- Κων. Καραπέτρος, πλοίαρχος, Στ. Ρηγόπουλος, ύποπλοίαρχος, Πολ. Τσάντας καί Άνδρ. Μπογιόπουλος, άνθυποπλοίαρχοι του πλοίου «'Ολύμπικ 'Αρμουρ» της εταιρίας Springfield γιά τή διάσωση 42 Βιετναμέζων προσφύγων στή θάλασσα περιοχή της 'Ινδοκίνας στίς 15.9.1988.

- 'Ιωάννης 'Αλεξούλης πλοίαρχος 'Ηλίας Καλλιμανής ύποπλοίαρχος, Νικόλαος Αύγερινός άνθυποπλοίαρχος, του πλοίου «Σαρωνικός II» της εταιρίας «Διώρυξ» γιά τή διάσωση 63 Βιετναμέζων προσφύγων στή θάλασσα περιοχή της 'Ινδοκίνας στίς 22.9.1988.

- 'Ιωάννης Μανωλίδης πλοίαρχος, Κων/νος 'Ασημακόπουλος πλοίαρχος, Κυριάκος Κιλάκος ύποπλοίαρχος, 'Αθανάσιος Σιδηράς άνθ/χος του Υ/Φ «Γκάς Αιτζήαν» της εταιρίας Interunity, γιά τή διάσωση 108 Βιετναμέζων προσφύγων στή θάλασσα περιοχή της 'Ινδοκίνας στίς 25.9.1988.

- Χρήστος Μπαρμπούσκος πλοίαρχος, Παναγιώτης Ντιούκας ύποπλοίαρχος, Δημήτριος Καβουριάρης άνθ/ρχος, 'Ελευθέριος Τζούμας άνθ/ρχος, του πλοίου «Κόνκαρ Βίκτωρ» της εταιρίας Κόνκαρ, γιά τή διάσωση 49 Βιετναμέζων προσφύγων στή θάλασσα περιοχή της 'Ινδοκίνας στίς 12.10.1988.

Διάσωση ανθρωπίνων ζωών στή θάλασσα

Οί πλοίαρχοι πού διέσωσαν ανθρώπινες ζωές καί τιμήθηκαν είναι οί έξης:

- Παύλος Ζαρταλούδης, πλοίαρχος του κρουαζιεροπλοίου «ΟΡΦΕΑΣ», της εταιρίας Epirotiki Lines γιά τή διάσωση βραζιλιάνου ναυαγού στή θάλασσα περιοχή Σάντος Μπραζίλ στίς 15.2.1988.

- Εὐάγγελος Καραγιαννόπουλος, πλοίαρχος του Μ/Τ «Δήμητρα» της εταιρίας Νομικός, γιά τήν διάσωση πενταμελούς πληρώματος του παναμαϊκού άλιευτικού «Δόν Μπέτο», στίς 19.2.1988.

- Γεώργιος Εὐαγγελίδης, πλοίαρχος του Μ/Τ «Κάρμεν 'Αλβα» της εταιρίας Costamare γιά τήν διάσωση έπταμελούς πληρώματος του υπό σημαίαν Μάλτας Φ/Γ (Sea time) πού βυθίστηκε στίς 27.2.1988 στήν 'Αραβική θάλασσα.

- Θεοφάνης Παγουλάτος, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «'Οδυσσέας II» της εταιρίας 'Οδυσσέας γιά τή διάσωση δύο μελών του πληρώματος του γιότ «Alissie» στή θάλασσα περιοχή βόρεια της Αίγινας τήν 1.4.1988.

- Γεώργιος 'Αλεξόπουλος, πλοίαρχος του πλοίου «'Αγ. Νικόλαος II» της εταιρίας Θεναμάρις, γιά τήν διάσωση Μαροκινού ψαρά στήν θάλασσα περιοχή 60 μίλια βόρεια του Μαρόκου, στίς 16.4.1988.

- Παναγιώτης Κουλουμπής, πλοίαρχος του Μ/Υ «Μαρακάμπο Ρίφερ», της εταιρίας Κομνηνός, γιά τή διάσωση τεσσάρων Γάλλων ναυαγών ίστιοφόρου BIM-BO στόν Βισκαϊκό στίς 2.5.1988.

- 'Αλέξανδρος Καρτοφύλλης, πλοίαρχος του πλοίου «Γκόλντεν Εὐαγγελίστρια» της εταιρίας Trojan Maritime γιά τή διάσωση δύο ψαράδων στήν Καραϊβική στίς 6.5.1988.

- 'Εμμανουήλ Καραμαλέγκος, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Παπαδιαμάντης» της εταιρίας Γεώργιος Γούτος, γιά τήν διάσωση κινδυνεύοντος σκάφους «'Οδύσσεια» καί δύο μελών του πληρώματος στή θάλασσα περιοχή της Ρόδου, στίς 26.6.1988.

- Σακελλάριος Μαϊλλης πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Κάμιρος» της εταιρίας Δ.Α.Ν.Ε. γιά τήν διάσωση δύο 'Ιταλών ναυαγών στή θάλασσα περιοχή της Μυκόνου στίς 13.7.1988.

- Θεόδωρος Παπασπύρου, πλοίαρχος του Μ/Υ Sun Vil της εταιρίας Fomentos Armadora, γιά τή διάσωση δύο 'Αμερικανών ναυαγών νότια του Φρήπορτ Μπαχάμες στίς 30.7.1988.

- 'Ιωάννης Δωροθέος, πλοίαρχος του Μ/Υ Standard Virtue της εταιρίας Standard Bulk Transport γιά τή διάσωση έξι ναυαγών του υπό σημαία Φιλιππίνων πλοίου «Signa Sea» στή θάλασσα περιοχή νοτιοδυτικά της Αυστραλίας στίς 2.8.1988.

- Κων/νος Σάκαλης, πλοίαρχος του S.S. Tulip της εταιρίας Marmaras Navig. γιά τή διάσωση τριών μελών πληρώματος μαροκινού άλιευτικού στίς 2.11.1988.

- 'Αργύριος Φράγκος, πλοίαρχος του Μ/Υ Mini Lizard της εταιρίας Ceres γιά τή διάσωση πέντε μελών πληρώματος μεξικανικού άλιευτικού στή θάλασσα περιοχή βόρεια του Γιουκατάν στό Μεξικανικό Κόλπο στίς 22.11.1988.

- Δημήτριος 'Αθανασιάδης, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ Crecia Express της εται-



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

ρίας Βεντούρης για τη διάσωση 38 μελών πληρώματος του τουρκικού Φ/Γ Kartan Sait Dezege στη θαλάσσια περιοχή νοτιοδυτικά της Κέρκυρας στις 2.12.1988.

• Κων/νος Παπούλιας, πλοίαρχος του Δ/Ξ Πετρόλα Γκάς 2 της εταιρίας Μπίλιντερ Μαρίν για τη διάσωση έπτά μελών πληρώματος του παναμαϊκού Ro/ro Έλ Κάριερ στη θαλάσσια περιοχή νοτιοδυτικά της Μάλτας στις 10.12.1988.

• Ήλιος Καλατζάκος, πλοίαρχος του M/V Promhu?eaw t;hw detiar?iaw Mayamar Marine Enperpr. για τη διάσωση 39 ναυαγών του M/Γ Μπόν στη θαλάσσια περιοχή 250 μίλια νότια της Κεϋλάνης στις 27.12.1988.

• Δημήτριος Πάχος, πλοίαρχος του M/V Βέργκο της εταιρίας «Κάσιαν», για την διάσωση τεσσάρων Αμερικανών ναυαγών μελών του πληρώματος αμερικανικού Φ/Γ «Τζοσέ», στην θαλάσσια περιοχή νοτιοδυτικά των Βερμούδων.

• Γεώργιος Σώζος, πλοίαρχος του M/V Φάστ Φόξ της εταιρίας Wishmuller για τη διάσωση 25 μελών πληρώματος του M/V Χάβεν στις 31.3.1988, στην θαλάσσια περιοχή του Περσικού Κόλπου.

• Νικόλαος Πλάκας, πλοίαρχος του Θ/Γ Έρέτρια της εταιρίας Palmerston CO. για την διάσωση τριών μελών πληρώματος της Θ/Γ Salhsa Del Mar στη θαλάσσια περιοχή βόρεια της Νάξου.

• Έμμανουήλ Χαβιάρας πλοίαρχος του MV Τζούπιτερ της εταιρίας Καλή Πίστις για τη διάσωση δύο Αμερικανών ναυαγών στη θαλάσσια περιοχή Νότια του Γιβραλτάρ.

• Έλευθεριος Καραμπίνης, πλοίαρχος του S/S Χιάν Στάρ της εταιρίας Καρράς, για τη διάσωση 14 μελών πληρώματος του S/S Μπάτζερ Στέϊτ, στη θαλάσσια περιοχή του Βορείου Ειρηνικού.

Βράβευση για τό «Σίτυ όφ Πόρος».

Ακόμη για την αποτελεσματική συμβολή τους στην περισυλλογή και διάσωση του πληρώματος και των 420 επιβατών του κρουαζιεροπλοίου «Σίτυ όφ Πόρος» στις 11.7.1988 τιμήθηκαν οι έξι πλοίαρχοι:

— Παναγής Μπήτρος πλοίαρχος του E/Γ «Ευτυχία» της εταιρίας Φωκάς Άθανάσιος.

— Στυλιανός Μυλωνάς, πλοίαρχος του «Ίπτάμενου Δελφινίου 11 » της εταιρίας Σέρρες.

— Δημήτρης Πυροβόλος, πλοίαρχος του «Ίπτάμενου Δελφινίου 3» της εταιρίας Σέρρες.

— Δημήτριος Πάνου πλοίαρχο του E/Γ Μανάρας Έξπρές της εταιρίας Πάνου.

— Παναγιώτης Ραπατζίκος πλοίαρχος του F/B «Παναγία Τρυπητή» της εταιρίας «Ποσειδών».

— Άριστοτέλης Άξιώτης πλοίαρχος του Φ/B «Αϊας» της εταιρίας ΠΟΣΕΙΔΩΝ.

— Δημήτρης Μαστροκόλιας πλοίαρχος του E/Γ Άτζέαν Γκλόρυ της εταιρίας Νηρέας Γεν. Τουρισμός.

— Ταξιάρχης Κιτσάρος, πλοίαρχος του E/Γ Έρμης της εταιρίας Ήπειρωτική.

Βράβευση μετά θάνατο

Έξάλλου βραβείο εξαιρέτων πράξεων και ανδρείας απένεμήθη στον ύπαρχο (πλοίαρχο) του E/Γ «Σίτυ όφ Πόρος» Άντώνη Δειμέζη και τό βραβείο παρέλαβε έν μέσω θερμοτάτων και παραταμένων χειροκροτημάτων ή σύζυγός του.

Βράβευση για τό E/Γ «Jupiter»

Επίσης για τη διάσωση του πληρώματος και των 484 Βρετανών μαθητών που επέβαιναν στο κρουαζιερόπλοιο Jupiter τό όποιο βυθίστηκε στις 21.10.88 άνοικτά του λιμένος Πειραιώς τιμήθηκαν:

— Μίνως Γαλανός, πλοίαρχος του E/Γ Σίτυ όφ Ύδρα της εταιρίας Caporus Ship.

— Ίωάννης Άβράνας, πλοίαρχος του E/Γ Όκεανός της εταιρίας Ήπειρωτική.

— Νικόλαος Λεούσης, πλοίαρχος του F/B Άφαία της εταιρίας Αϊγινα.

— Νικόλαος Καταγας, πλοίαρχος του F/B Άγ. Έλευθέριος, της Κοινοπραξίας Σαλαμίνας.

— Άριστοτέλης Άξιώτης, πλοίαρχος του Φ/B Αϊας της εταιρίας Ποσειδών.

Έπαινοι σπουδαστών

Κατά τη διάρκεια της τελετής ό πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ άπένειμε έπαινους στους πρωτεύσαντες στις έξετάσεις πλοίαρχων Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως.

Συγκεκριμένα:

— Πλοίαρχος Α΄, Α. Λυμπερόπουλος.

— Πλοίαρχος Β΄, Κυρ. Καρακώστας, Κ. Τσαγκρινός, Ν. Γεωργιάδης και Δ. Κουγιουμτζόγλου.

— Πλοίαρχοι Γ΄, Γ. Σταματάκης και Άρ. Λεούσης.

Έπίτιμα μέλη

Τέλος κατά τη διάρκεια της τελετής άπονενήθηκαν πλακέτες στους κ. κ. Έλευθ. Καπνίσση και Γεώργιο Κατσιμπήρη οι όποιοι μέ άπόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΠΕΠΕΝ άνακηρύχθηκαν ό πρώτος έπίτιμος πρόεδρος και ό δεύτερος έπίτιμο μέλος του Δ.Σ. της Ένώσεως Πλοίαρχων. Ύπενθυμίζεται ότι ό κ. Έλευθ. Καπνίσση είχε διατελέσει πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ ένώ ό κ. Γεώργιος Κατσιμπήρης πού ήταν ένεργό μέλος της Ένώσεως Πλοίαρχων άπό τό 1960 είχε έκλεγεί δύο φορές στο Διοικητικό Συμβούλιο και είχε διατελέσει έπί τέσσερα χρόνια Α΄ Αντιπρόεδρος.

Βραβεύουν και οι συνταξιόχοι

Βραβεία όμως άπένειμαν και οι συνταξιόχοι πλοίαρχοι οι όποιοι σέ ειδική έκδήλωση πού έγινε στά γραφεία της Ένώσεως Συνταξιούχων Πλοίαρχων μέ την ευκαιρία της κοπής της πίττας βράβευσαν τό προεδρείο της ΠΕΠΕΝ για τους άγώνες και την προσφορά του προς την πλοιαρχική τάξη γενικότερα και ειδικότερα προς τους συνταξιούχους συναδέλφους τους. Συγκεκριμένα βραβεύθηκαν ό πρόεδρος κ. Γιάννης Χαλάς, ό γεν. γραμματέας κ. Άθαν. Βαρίνος, ό Β΄ γραμματέας κ. Ευάγ. Σκανδάλης και ό ταμίας κ. Γεώργ. Δούκας.

Μιλώντας στη σεμνή τελετή έκ μέρους όλων των βραβευθέντων, ό κ. Γ. Δούκας άνέφερε ότι ή άπόφαση βράβευσης του προεδρείου της Π.Ε.Π.Ε.Ν. άποτελεί πράξη πρωτόγνωρη και πρωτοποριακή στο θεσμό της βραβεύσεως, άφου ή κοινή άκολουθούμενη τακτική είναι οι έν ένεργεία νά άπονέμουν βραβεία και τιμές σέ εκείνους πού άποσύρονται άπό την έπαγγελματική τους δραστηριότητα.

Μέ την άπόφαση αυτή, είπε ό κ. Δούκας «μάς κάνετε υπερέφανους γιατί έσεις οι πρυτάνεις των πλοίαρχων, μάς τιμάτε για κάτι πού κατά βάση έχουμε ύποχρέωση νά δουλέψουμε και νά άγωνισθούμε ώστε ό κλάδος μας νά άποκτήσει αυτά πού δικαιούται και συγκεκριμένα νά δοθεί σάν συνταξιοδοτικός μισθός τό 80% του έν ένεργεία».

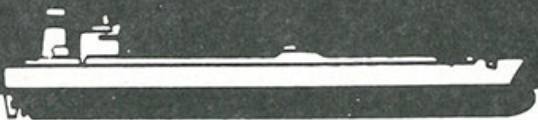
Τέλος, ό κ. Δούκας διαβεβαίωσε τους συνταξιούχους πλοίαρχους, ότι ή Π.Ε.Π.Ε.Ν. θά είναι στο πλευρό τους, σέ όλες τις κινητοποιήσεις τους και σέ όλους τους άγώνες τους, για τη διεκδίκηση των δικαίων αιτημάτων τους και την έπίλυση των προβλημάτων τους, πού σέ λίγο καιρό θά είναι και προβλήματα των έν ένεργεία πλοίαρχων.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ Α.Ν. 89/67

Κυκλοφόρησε τό ένδιαφέρον βιβλίο του Ύποναυάρχου Λ.Σ. έ.ά. κ. Γεωργίου Σπαρτιώτη μέ τίτλο «Ναυτιλιακές Έταιρίες Α.Ν. 89/67 στο όποιο περιέχεται προσθήκη για τις Ειδικές Άνώνυμες Ναυτιλιακές Έταιρίες του άρθρου 13 του Ν.Δ.2687/53 και για τις Ναυτικές Έταιρίες του Ν. 959, τό όποιο είναι πολύτιμο βοήθημα για όσους άσχολούνται μέ τη Ναυτιλία.

Κεντρική διάθεση: «Ναυτικά Χρονικά» ΕΠΕ, Νοταρά 77, Πειραιά.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ο Υπουργός Ναυτιλίας όμιλητής στή Ναυτιλιακή Λέσχη

Στά πλαίσια του θεσμού των «Γεωμάτων Έργασίας» που έχει καθιερώσει η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, θα πραγματοποιηθεί στις 6 Φεβρουαρίου μία ακόμη συνέντευξη με όμιλητή τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Βασίλη Σαραντίτη, με θέμα: «Η Έλληνική Ναυτιλία του χθές και του αύριο».

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου εξήχθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο μόνον δύο πλοίων τα οποία είναι τα εξής:

— «Κεμικόραλ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Padenna» υπό ιταλική σημαία, 1.507 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Αντών. Κούκας).

— «Αναγγελ Πρόγκρες», μπάλκερ, πρώην «Channel Express» υπό παναμαϊκή σημαία, 36.781 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1989, που ανήκει στην εταιρία «Anangel Shipping Enterprises S.A.» (Anangel Shipping Enterprises S.A.).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Αρκο» 26.725 τόν. d.w., 16.406 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ μη κατανομαζόμενους αγοραστές περιήλθε το φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Έλλη» 18.972 τόν. d.w., 11.940 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976.

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα περιήλθε το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Ανταίο» 16.209 τόν. d.w., 10.936 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Αιγυπτιακά συμφέροντα επωλήθη το ελληνικό φορτηγό «Άλμα» 7.460 τόν. d.w., 4.718 τόν. γκρό, γερμανικής ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 1,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται υπό την κυπριακή σημαία επωλήθη το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Βυτίνα» 121.511 τόν. d.w., 60.930 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1965, έναντι τιμής περί των 12,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ «Michelle C.» 27.248 τόν. d.w., 16.189 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 2,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του ιαπωνικού μπάλκερ «Κείο Μαυ» 20.296 τόν. d.w., 1.884 τόν. γκρό, ναυπηγή-

σεως 1977, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Γιουγκοσλάβους επωλήθη το υπό παναμαϊκή σημαία πλοίο μεταφοράς τσιμέντου «Καρίμπιαν Σημέντι» 1.437 τόν. d.w., 896 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1966.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το μπάλκερ «Πάνορμος» 17.600 τόν. d.w., 10.104 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί του 1 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του ιταλικού φορτηγού πλοίου ρό-ρό «Golfo Paradiso» 2.262 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1968. Το πλοίο μετονομάστηκε «Άγιος Ραφαήλ».

— Σέ Έλληνες περιήλθε το νορβηγικό μπάλκερ «Arrow Peak» 72.374 τόν. d.w., 34.841 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 12,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές των δύο φορτηγών πλοίων - ψυγείων «Bolin» και «Cuena» 10.199 τόν. γκρό, 510.000 κ. ποδών, ναυπηγήσεως 1981 στην Πολωνία, έναντι συνολικής τιμής περί των 24 εκατ. δολλαρίων.

— Χωρίς να γνωσθεί η ταυτότητα των αγοραστών, επωλήθη το ελληνικό μπάλκερ «Ντόρικ Τζάβελιν» 29.212 τόν. d.w., 16.326 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής που υπερβαίνει τα 9 εκατ. δολλάρια.

— Σέ Έλληνες επωλήθη το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ «Charity» 35.055 τόν. d.w., 20.537 τόν. γκρό, έναντι τιμής περί των 10,6 εκατ. δολλαρίων.

Τά συμβεβλημένα

Τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο 1988 υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Ολύμπικ Τζέμινι», λιβεριανό, 29.710 τόν. γκρό, από 25.5.88, εκπρόσωπος Springfield Co.

— «Απολλωνία Λάκ», κυπριακό, 1.600 τόν. γκρό, από 21.9.88, εκπρόσωπος κ. Σπυρ. Άλεξανδράτος.

— «Γουίντ Φώλ», κυπριακό, 3.384 τόν. γκρό, από 1.10.88, εκπρόσωπος κ. Λ. Βαριάς.

— «Πέργαμος», κυπριακό, 9.942 τόν.

γκρό από 11.7.88, εκπρόσωπος κ. Κ. Συμακάκη.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Νήσος Νάξος», μέ σημαία Μάλτας, 4.954 τόν. γκρό, από 27.9.88, λόγω πωλήσεως.

— «Άνθούλα II», κυπριακό, 1.593 τόν. γκρό, από 1.10.88 λόγω πωλήσεως.

— «Άνδρος Χρυσή», λιβεριανό, 129.796 τόν. γκρό, από 26.9.88, λόγω παροπλισμού.

— «Σίλιμνα», λιβεριανό, 32.508 τόν. γκρό, από 7.10.88, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Άνδρος Τρανσपोर्ट», λιβεριανό, 13.732 τόν. γκρό, από 26.10.87, λόγω πωλήσεως.

— «Άνδρος Μέντωρ», λιβεριανό, 13.729 τόν. γκρό, από 21.10.87, λόγω πωλήσεως.

— «Ολύμπικ Τζέμινι», λιβεριανό, 29.710 τόν. γκρό από 30.5.88, λόγω ύψωσης Έλληνικής σημαίας.

— «Ατλάντικ Μάτζεστου», κυπριακό, 10.337 τόν. γκρό, από 30.6.88, λόγω λήξης της σύμβασης.

— «Αριάνη I», κυπριακό, 5.230 τόν. γκρό, από 27.9.88, λόγω λήξης της χρονοναυλώσεως.

— «Ολύμπιακός» παναμαϊκό, 1.129 τόν. γκρό, από 21.11.88, λόγω πωλήσεως.

— «Κάπταινβενιάμης», μέ σημαία Μάλτας, 15.858 τόν. γκρό, από 1.10.87, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Άγιος Νεκτάριος», παναμαϊκό, 852 τόν. γκρό, από 20.10.88, λόγω ναυαγίου.

— «Πόπη II», παναμαϊκό, 84 τόν. γκρό, από 1.6.88, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Γκάλκαστ», κυπριακό, 969 τόν. γκρό, από 9.11.87, λόγω πωλήσεως.

— «Μελίνα», κυπριακό, 1.558 τόν. γκρό, από 24.9.88, λόγω πωλήσεως.

— «Πέταλον», λιβεριανό, 34.715 τόν. γκρό, από 31.3.88, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Τρέιντ Άμπασσαντορ», λιβεριανό, 18.953 τόν. γκρό, από 1.7.88, λόγω λήξεως της σύμβασης.

— «Πέργαμος», κυπριακό, 9.942 τόν. γκρό, από 11.7.88, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

• Στίς 30.11.88 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία ανέρχονταν σέ 193, συνολικής χωρητικότητας 3.486.966 τόν. γκρό.

Παρατήθηκε ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτη

Ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτη κ. Εύαγ. Βλασσόπουλος παρατήθηκε καί στή θέση του τοποθετείται ο δικηγόρος κ. Ιωάν. Καραδημήτρης, ο οποίος μέχρι τώρα ήταν πρόεδρος του Ταμείου Προνοίας Άξιωματικών Ε.Ν.

Ο κ. Βλασσόπουλος ανακοίνωσε την παραίτησή τους, επικαλούμενος προσωπικούς καί επαγγελματικούς λόγους, κατά τή διάρ-

ΠΥΛΟΣ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΕΚΤΑΣΗ 16,5 ΣΤΡΕΜΜΑΤΑ ΜΕ 110 ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΩΨΗ
ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΝΑΝΤΙ ΣΦΑΚΤΗΡΙΑΣ ΑΠΕΧΟΥΣΑ 200 ΜΕΤΡΑ ΑΠΟ
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟ ΠΥΛΟΥ - ΜΕΘΩΝΗΣ.
ΤΗΛΕΦΩΝΟ 412-3336

κεια συνεντεύξεως τύπου στην οποία αναφέρθηκε στην πορεία του 'Ιδρύματος.

• Ο 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. Βασίλης Σαραντίτης μιλώντας κατά την κόπή της πίτας προσωπικού του Οίκου Ναύτη, αναφέρθηκε στις προσπάθειες που καταβάλλουν η Κυβέρνηση και το 'Υπουργείο Ναυτιλίας για την επίλυση των προβλημάτων που απασχολούν το προσωπικό του Οίκου Ναύτη καθώς και των προβλημάτων κοινωνικής πρόνοιας των ναυτικών.

Προηγούμενος χαιρετισμό απεύθυνε ο αναπληρωτής 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. 'Αντώνης Ντεντιδάκης.

Τά τέλη της διώρυγας του Σουέζ

Η άρμόδια Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ έθεσε σε κυκλοφορία ειδική εγκύκλιο η οποία αναφέρεται λεπτομερώς στα τέλη διελεύσεως από την Διώρυγα που ισχύουν από την 1 'Ιανουαρίου 1989.

'Εκπαιδευτικό σεμινάριο στο Λονδίνο

Τό Διεθνές Ναυτιλιακό 'Επιμελητήριο, διοργανώνει σεμινάριο με θέμα: «'Η ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων και η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα», την Παρασκευή, 10 Μαρτίου 1989. Θά έξεταστούν τά όφέλη από την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων στη μείωση του κόστους των εργασιών της ναυτιλιακής κοινότητας και η παρουσίαση νέων τρόπων εργασίας με βάση τον ηλεκτρονικό χειρισμό των στοιχείων.

'Οδηγός 'Ασφάλειας στη θάλασσα

Μέ την συνεργασία του Oil Companies International Marine Forum και του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Επιμελητηρίου κυκλοφόρησε η τρίτη έκδοση του χρησιμότητας «'Οδηγού Πλοίαρχων για τούς κινδύνους στη θάλασσα και τη διάσωση».

Στόν οδηγό περιλαμβάνονται πληροφορίες για τή λήψη αποφάσεων από τούς πλοίαρχους σε περιπτώσεις κινδύνου για τό πλοίο, τό πλήρωμα ή τό φορτίο του ή όταν υπάρχει κίνδυνος έκτακτης ανάγκης.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ Προεδρικά Διατάγματα προήχθησαν:

- Στό βαθμό του ύπωναρχού, ό αρχιπλοίαρχος Γεώργ. Δημητράκος.
- Στό βαθμό του αρχιπλοίαρχου, ό πλοίαρχος Γεώργ. Θανάσης.
- Στό βαθμό του πλοίαρχου, ό αντιπλοίαρχος Γεώργ. Βλαβιανός.
- Στό βαθμό του αντιπλοίαρχου οί πλωτάρχες Περ. Κατσίνας και Παλαιολ. Νικολάου.
- Στό βαθμό του υποπλοίαρχου οί ανθυπο-

πλοίαρχοι Γ. Ζησιμόπουλος και 'Αν. Τζάβας.

• Στό βαθμό του ανθυποπλοίαρχου οί σημαιοφόροι Φ. Συναχείρης, Κ. Παπαγεωργίου και 'Εμμ. Τσιράκης.

'Εξάλλου από τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οί κατωτέρω τοποθετήσεις:

• Αρχιπλοίαρχοι: Κ. Παπαναστασίου στη Διεύθυνση 'Εκπαιδεύσεως Ναυτικών, 'Αν. Μπαρκάτσας, στη Διεύθυνση Θαλασσίων, Συγκοινωνιών και Γεώργ. Θανάσης στη Διεύθυνση 'Εργασίας.

Πλοίαρχοι: Μ. Φουρτούνας στο ΚΕΣΕΝ/Μηχανικών, Κ. Σταμάτης στο Τμήμα Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων, Σ. Μπήλιας στο λιμεναρχείο 'Ηρακλείου, Χρ. Πασιόπουλος στο ΚΕΣΕΝ Ραδιοηλεγραφητών, Σπ. Γκόρος στη Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδιάσεως 'Εκτάκτου 'Ανάγκης, Βασ. Παπαγιάννης στο ΚΕΣΕΝ Πλοίαρχων και Α. Παπασπύρου στην 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

• Αντιπλοίαρχοι: Β. Σπυρόπουλος στη Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών, Π. Κατσίνας στη Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων.

• Πλωτάρχες: Ι. Πολύμερος στη Διεύθυνση Διοικητικού, Γ. Μπορμπουλάς στη Διεύθυνση Προσωπικού ΛΣ., Ι. Κιούρης στη Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνομίας, Γ. Καβαδίας στο λιμεναρχείο Πειραιά, Ι. 'Ανδρεόπουλος στη Διεύθυνση 'Ελέγχου 'Εμπορικών Πλοίων και Α. Βασιλόπουλος στην 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

• 'Υποπλοίαρχοι: Ν. Παπανικολόπουλος στο λιμεναρχείο Χαλκίδας, Ι. Γεωργιάκης στο λιμεναρχείο Χίου, Κ. 'Αντωνίου στο λιμεναρχείο Πειραιώς, και Δ. Καραμπίνης κυβερνήτης πλωτού σκάφους του λιμεναρχείου 'Ηρακλείου.

• Ανθυποπλοίαρχοι: Δ. Τσιγκόγιας στο ύπολιμεναρχείο Κύμης και Α. Δελγιάννης στο ύπολιμεναρχείο Θήρας.

• Σημαιοφόρος Ι. Μπατσολάκης στο ύπολιμεναρχείο Σητείας.

'Η κυπριακή ναυτιλία

Κυκλοφόρησε η έτήσια έκδοση για την Κυπριακή Ναυτιλία για τό 1987, από τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας της χώρας.

Στήν έκδοση περιέχονται στοιχεία για τούς σκοπούς, τίς δραστηριότητες και τήν δομή του 'Υπουργείου καθώς και πληροφορίες για τήν κυπριακή νομοθεσία νηολογήσεως πλοίων, τήν ναυτική ασφάλεια και εκπαίδευση των ναυτικών και τίς διεθνείς σχέσεις της χώρας στον ναυτιλιακό τομέα. 'Επίσης περιλαμβάνονται αναλυτικοί πίνακες τής δυνάμεως τής κυπριακής ναυτιλίας και των μεταβολών που σημειώθηκαν τήν περίοδο 1963-1987.

Τμήματα ραδιοηλεκτρονικών

'Από τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας υπενθυμίζε-

ται ότι από τίς 7 Φεβρουαρίου θά λειτουργήσουν τά τμήματα Ραδιοηλεκτρονικών Α' και Β' τάξεως και χειριστών γενικής και περιορισμένης χρήσεως για τό παγκόσμιο σύστημα κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS).

Διευκρινίζεται ότι στο τμήμα ραδιοηλεκτρονικών Β' τάξεως μπορούν νά έγγραφούν Ραδιοηλεγραφητές Α' και Β' τάξεως μέ τίς ίδιες, ακριβώς, προϋποθέσεις.

'Εγγραφές μπορούν νά γίνουν και τηλεφωνικώς στο ΚΕΣΕΝ Ραδιοηλεκτρονικών - Ραδιοεπικοινωνιών (Νοταρά 77, Πειραιά, τηλέφ. 4126.130).

Οί συνδρομές προς τήν Ε.Ε.Ε.

Η 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστών γνωστοποίησε στα μέλη της ότι έπειτα από όμόφωνη απόφαση τής γενικής συνελεύσεως τής 11.1.1989, τό δικαίωμα έγγραφής και οί συνδρομές προς τήν Ε.Ε.Ε. αυξάνονται από τής 'Ιανουαρίου 1989 ως έξης:

Τό δικαίωμα έγγραφής όρίζεται σε 800 δολάρια ΗΠΑ.

Η έτήσια συνδρομή των μελών όρίζεται σε 4 δρχ. κατά τόν πρόσ και μέχρι 15.000 τον. γκρός κατ' ανώτατο όριο ανά πλοίο.

'Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα μέ τήν προαναφερθείσα απόφαση τής Γενικής Συνελεύσεως των μελών τής Ε.Ε.Ε. ή συνδρομή πρέπει νά καταβάλλεται σε δολάρια ΗΠΑ μέ βάση τήν τιμή (Fixing) του δολαρίου κατά τήν ημέρα καταβολής των συνδρομών.

'Η εισαγωγή αυτοκινήτου

Ο γενικός γραμματέας του 'Υπουργείου Οικονομικών κ. Θ. Ψιλόπουλος διευκρίνισε ότι δέν μπορούν νά τύχουν απαλλαγής για τήν εισαγωγή αυτοκινήτου οί ναυτικοί, πού είναι ναυτολογημένοι σε πλοία πού κάνουν ταξίδια τόσο στο έξωτερικό, όσο και στο έσωτερικό, εάν ή πραγματική 'Υπηρεσία τους σε ταξίδια του έξωτερικού και μόνο είναι μικρότερη των 24 μηνών.

Η 'Υπηρεσία σε ταξίδια του έσωτερικού δέν μπορεί, όπως αναφέρεται, νά προσμετράται για τή συμπλήρωση των 24 μηνών, έστω και αν δέν ευθύνονται οί ναυτικοί για τήν ιδιομορφία των μικτών ταξιδιών, πού πραγματοποιούν τά πλοία τους.

Πρόστιμα

'Από τίς κατά τόπους λιμενικές αρχές τής χώρας επιβλήθηκαν τόν περασμένο Νοέμβριο πρόστιμα, συνολικού 'ΰψους 24.038.700 δρχ. για διάφορες παραβάσεις τής ναυτικής νομοθεσίας.

'Από τά παραπάνω πρόστιμα 9.265.700 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος 9.575.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 2.530.000 δρχ. για ρύπανση τής θάλασσας, 1.386.000 δρχ. για παράνομη όδήγηση ταχύπλων σκαφών, 1.194.000 δρχ. για

**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS**

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832206 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας των πλοίων, 58.000 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών και 30.000 δρχ., για παράβαση του νόμου περί ναυλώσεως θαλαμηγών.

Τό Γ' Συνέδριο Διοίκησης του Όμιλου ΕΚΟ

Τό τρίτο Συνέδριο Διοίκησης των Έταιριών του Όμιλου ΕΚΟ πραγματοποιήθηκε στους Δελφούς με συμμετοχή 80 στελεχών της εταιρίας.

Κατά τό διήμερο των εργασιών παρουσιάστηκαν μέ έμπεριστατωμένες εισηγήσεις οι γενικότερες εξελίξεις στους κλάδους του πετρελαίου και πετροχημικών προϊόντων.

Ειδικότερα, συζητήθηκε ή μέχρι τώρα επιτυχημένη πορεία της ΕΚΟ κατά τή πρώτη πενταετία της Έταιρίας μετά τήν ένταξη της στις επιχειρήσεις του εύρύτερου Δημόσιου Τομέα.

Διαπιστώθηκε ότι ή μέχρι τώρα πορεία της Έταιρίας ήταν άνοδική σέ όλους τούς κλάδους παραγωγής και έμπορίας πετρελαιοειδών και πετροχημικών προϊόντων.

Δωρεά του Ίδρύματος Ώνάσης στον Οίκο Ναύτη

Ποσό 15 έκατομμυρίων δραχμών δώρισε στον Οίκο Ναύτου τό κοινωφελές ίδρυμα Άλέξανδρος Σ. Ώνάσης σέ μνήμη της προέδρου του Χριστίνας Ώνάσης.

Άρωγή στη πληγείσα Άρμενία

Τό διοικητικό συμβούλιο του Κοινωφελούς Ίδρύματος «Άλέξανδρος Σ. Ώνάσης», άποφάσισε τή προσφορά ποσού 100.000 δολλαρίων, ως άρωγή γιά τά θύματα του καταστρεπτικού σεισμού που έπληξε πρόσφατα τή Σοβιετική Δημοκρατία της Άρμενίας.

Ή Πίττα της Έταιρίας Λαζοπούλου

Στήν αίθουσα συγκεντρώσεων της εταιρίας Ναυτιλιακών και Βιομηχανικών ειδών Ι.Σ. Λαζόπουλος και Σία Ο.Ε., έγινε τήν Πέμτη 12 Ίανουαρίου τό κόψιμο της Βασιλόπιτας.

Ή δραστηριότητα του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος

Τήν Δευτέρα 16 Ίανουαρίου πραγματοποιήθηκε στά γραφεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος ή πρώτη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου γιά τό 1989. Στή συνεδρίαση παρέστησαν εκτός από τά μέλη του διοικητικού συμβουλίου του ΝΕΕ, ό Ύπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντίτης, ό άρχηγός ΛΣ άντιναύαρχος κ. Χρ. Ντούνης, ό Ύπαρχηγός ΛΣ ύποναύαρχος κ. Γ. Βασσόπουλος, ό Διευθυντής Διεύθυνσης Ποντοπλοίας Ναυτιλιακών Σχέσεων πλοίαρχος κ. Νικ. Χασιώτης και ό ύπουργικός εκπρόσωπος πλοίαρχος ΛΣ κ. Βασ. Παπαγιάννης.

Πρίν τή συνεδρίαση έγινε ή κοπή της Πρωτοχρονιάτικης Πίττας και τυχερός της ημέρας ήταν ό κ. Λ. Φαφαλιός, μέλος του Δ.Σ. του ΝΕΕ.

Ο Πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γ. Λαναρά κηρύσσοντας τήν έναρξη της συνεδριάσεως, παρουσίασε τό έργο του Έπιμελητηρίου γιά τό 1988 και τόνισε μεταξύ άλλων τά εξής:

Κύριε Ύπουργέ,
Κυριε Άρχηγέ,
Κύριοι Συνάδελφοι,

Εύχομαι σέ έσας προσωπικά και στίς οικογένειές σας υγεία και εύτυχία γιά τόν καινούργιο χρόνο.

Σέ αυτή τήν πρώτη συνεδρίαση του χρόνου θά προσπαθήσω νά σας ενημερώσω γιά τίς κυριότερες δραστηριότητες του Έπιμελητηρίου τήν χρονιά που πέρασε και τούς βασικούς στόχους μας γιά τό 1989.

Ή χρονιά που πέρασε ήταν γιά τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Έλλάδος ιδιαίτερα έντονη. Μέσα σέ ένα κλίμα γενικώτερης αισιοδοξίας που προκάλεσε ή βελτίωση της ναυλαγοράς προσπαθήσαμε νά προωθήσουμε μία έντική ναυτιλιακή πολιτική μέ στόχο τή διατήρηση και τήν αύξηση του στόλου.

Κύριοι άξονες αυτής της πολιτικής ύπηρ-

ξαν οι προτάσεις μας του 1986 έμπλουτισμένες από τίς πρόσφατες έμπειρίες μας και προσαρμοσμένες στίς πολύπλοκες ανάγκες μιας εύμεταβλητής οικονομικής πραγματικότητας.

Έκπληρώνοντας ύποχρέωση, που καθιερώνεται μέ τόν όργανισμό νόμο του Έπιμελητηρίου γνωμοδοτήσαμε έμπρόθεσμα γιά τό σύνολο των σχεδίων νόμων και διαταγμάτων, γιά τά όποια ζητήθηκε ή γνώμη μας, συμβάλλοντας έτσι στήν διαμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου μέσα στο όποιο θά κινηθεί μέλλοντικά ή ελληνική ναυτιλιακή οικονομία.

Τό σημαντικό αυτό έργο πραγματοποιήθηκε χάρις στίς ιδιαίτερες προσπάθειες της Νομικής Έπιτροπής του ΝΕΕ, που εργάστηκε έποικοδομητικά κάτω από τήν προεδρία του κ. Κώστα Άνδρεόπουλου.

Κατά τήν άσκηση αυτού του καθήκοντος τό Ναυτικό Έπιμελητήριο υπερασπίστηκε τή θεμελιακή άρχή του άμετάβλητου του βασικού θεσμικού πλαισίου, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί μέ τό σύμπλεγμα των νομικών κανόνων αύξημένου κύρους και έχει συνταγματικά κατοχυρωθεί.

Ή βασική αυτή θέση θά καθορίσει και τή στάση μας στον καινούργιο χρόνο. Πιστεύουμε ότι ύπάρχει χώρος γιά τή ρύθμιση επιμέρους ζητημάτων και ή Κυβέρνηση θά μάς βρει έτοιμους νά συμβάλλουμε στήν έπεξεργασία των αναγκαίων γιά τό σκοπό αυτό νομικών κανόνων. Θά παραμείνουμε όμως άκλόνητοι στήν πεποίθηση, πώς πρέπει νά άποφευχθεί κάθε νεωτερισμός, που θά κλονίζε ή θά άμφισβητούσε τό βασικό θεσμικό πλαίσιο μέσα στο όποιο πραγματοποιήθηκε τό νεώτερο ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα.

Ή Έπιτροπή Ναυτιλιακής Πολιτικής έπεξεργάστηκε όλα τά θέματα, που άπασχόλησαν τήν ελληνική ναυτιλία και συνέβαλε άποφασιστικά στή διαμόρφωση των θέσεων του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Έλλάδος γιά όλα τά ζητήματα, από τά πιό μικρά και



OCEAN

THE CHOICE OF LEADING SHIPOWNERS & OPERATORS
IN
ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING

SPECIALISING,

Tramp Tanker, Liner Agencies, Warehousing, Stevedoring, Forwarding Chartering,
Sale & Purchase, Off shore, Technical consultancy, Crew repatriation Manning.

LOYAL SHIPPING B.V., ROTTERDAM

affiliated with MCGREGOR CORY CARGO SERVICES b.v. an OCEAN Company

HEAD OFFICE
BASALSTRAAT 41, 3072 AA ROTTERDAM
P.O. BOX 51177, 3007 GD ROTTERDAM
TEL.: 4858033, TLX: 62209, FAX: 4852900

BRANCH OFFICE IN GREECE
LOYAL SHIPPING ROTTERDAM (U.K.)
607, Lemos Maritime Bldg
35-39 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Manager Cpt. M.P. VELONIAS
Tel.: 4529739, Tlx: 211394, Fax: 4180900

καθημερινά μέχρι τα πιάδι περίπλοκα προβλήματα μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης στρατηγικής. Τό πλούσιο έργο της Έπιτροπής, που εργάστηκε σκληρά κάτω από την καθοδήγηση του Προέδρου της κ. Βασίλη Κούση αποτελεί την καλύτερη απόδειξη για τις δυνατότητες του Έπιμελητηρίου.

Ο έντελως ξεχωριστός ρόλος του ΕΕΕ στην προσπάθεια για τη διαμόρφωση μιας νέας εθνικής λιμενικής πολιτικής και η έγκαιρη διαμόρφωση σαφών θέσεων για το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης του ΟΛΠ είναι δύο χαρακτηριστικές περιπτώσεις του καθοριστικού ρόλου της Έπιτροπής Ναυτιλιακής Πολιτικής στην δράση του Έπιμελητηρίου. Σε αυτά θα μπορούσε κανείς να προσθέσει τις προτάσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου εξαγωγικού εμπορίου της χώρας, που έγιναν με ένθουσιασμό δεκτές από το Υπουργείο Εμπορίου και την ολοκληρωμένη τοποθέτηση επάνω στα ζητήματα, που δημιουργήθηκαν από τον νέο γύρο διαπραγματεύσεων για την κατάρτιση συμφωνίας απελευθέρωσης του εμπορίου των υπηρεσιών στα πλαίσια της GATT, που έτυχε της άποδοχής του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος ήταν σε όλη τη διάρκεια του χρόνου, που πέρασε, παρόν σε όλα τα συμβούλια και τις επιτροπές της κεντρικής διοίκησης, και των αυτοδιοικούμενων οργανισμών, που ελέγχονται από τό YEN και στα όποια συμμετέχουμε μόνιμα ή κληθήκαμε να πάρουμε μέρος ευκαιρικά. Σε όλες τις περιπτώσεις οι εκπρόσωποι του Έπιμελητηρίου διερμηνεύοντας την πολιτική, που έχει υιοθετήσει τό Συμβούλιό σας προσπάθησαν να συμβάλουν στο ξεπέρασμα των αντιθέσεων και στην προώθηση λύσεων, που θα μπορούσαν να αποσπάσουν την μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση.

Όχι μόνο πήραμε μέρος στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ, της Έστιας Ναυτικών, τό Συμβούλιο Εμπορίου Ναυτικού, τό GENET, την Έπιτροπή Αντιμετώπισης της ανεργίας των ναυτικών, την Έπιτροπή Έκσυγχρονισμού του καθεστώτος ρυμουλκικών έργων,

των, τη Γνωμοδοτική Έπιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και την Έπιτροπή Διαχείρισης του Κεφαλαίου Ναυτικής Έκπαίδευσης, αλλά σε όλες τις περιπτώσεις προσπάθησα να υπερασπιστούμε τά συμφέροντα της ναυτιλίας, όπως τά αντίλαμβάνεται ή μεγάλη πλειοψηφία των ελλήνων πλοιοκτητών.

Μέ αίσθημα ιδιαίτερης ευθύνης διαμορφώσαμε και προβάλαμε ολοκληρωμένες θέσεις για τον έκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Μείναμε και θα μείνουμε ακλόνητοι στην πεποίθηση για τον κυρίαρχο ρόλο της ναυτικής εκπαίδευσης στη διατήρηση ενός πραγματικά ανταγωνιστικού στόλου και υπερασπιστήκαμε μέ πάθος την ανάγκη διαφύλαξης των πόρων, που διατίθενται για την εκπαίδευση των μελλοντικών στελεχών της ναυτιλίας.

Η δράση του ΝΕΕ δέν περιορίστηκε όμως, στον εθνικό χώρο. Σε επίπεδο διμερών σχέσεων σχεδιάσαμε και πραγματοποιήσαμε συνάντηση μέ εκπροσώπους του Τουρκικού Ναυτικού Έπιμελητηρίου προωθώντας μέ τον τρόπο αυτό τις διμερείς ελληνο-τουρκικές σχέσεις. Κατά τη συνάντηση αυτή προβάλαμε τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της ελεύθερης και ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Καταφέραμε να αποσπάσουμε τη συμφωνία της άλλης πλευράς στην καταδίκη του προστατευτισμού και διακηρύξαμε την πίστη μας στις βασικές αρχές του φιλελευθερισμού, σάν αναγκαίου όρου ανάπτυξης του παγκόσμιου συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών.

Στό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας τό ΝΕΕ παρουσίασε ένα ολοκληρωμένο σύστημα αρχών και απόψεων κατά τη διάρκεια της Συνόδου της Έπιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που πραγματοποιήθηκε τον περασμένο χρόνο στην Αθήνα. Παράλληλα τό ΝΕΕ συνέβαλε μέ θετικό τρόπο στη διατύπωση της έκθεσης Λαγάκου για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Μέ πολλή προσοχή και έχοντας σάν γνώμονα τό εθνικό συμφέρον τό ΝΕΕ έπεξεργά-

στηκε τον περασμένο χρόνο και εξακολουθεί να μελετάει μία ολοκληρωμένη πρόταση για μία κοινή ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική ικανή να οδηγήσει στο ξεπέρασμα του σημερινού άδιεξόδου και στην ανάκτηση του χαμένου συγκριτικού πλεονεκτήματος.

Στό επίπεδο των πολυμερών διακρατικών σχέσεων τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος προσέφερε την υποστήριξη του στις ελληνικές αντιπροσωπείες στον ΙΜΟ, τον ΟΟΣΑ.

Στό σημείο αυτό αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω και τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μου σε εκείνους τους εκπροσώπους του Έπιμελητηρίου, που αναλώθηκαν τον περασμένο χρόνο στην προσπάθεια να προβάλλουν και να υποστηρίξουν τά συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας σάν μέλη κυβερνητικών ή έπιμελητηριακών αντιπροσωπειών σε διεθνείς συναντήσεις.

Σε αυτούς όφείλεται ότι τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος είναι σήμερα στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο ο πιο γνωστός μη κυβερνητικός οργανισμός.

Είμαι ύποχρεωμένος να πώ, ότι κατά τον σχεδιασμό και την εφαρμογή της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, ή συνεργασία του ΝΕΕ μέ την πολιτική ήγεσία και τους υπηρεσιακούς παράγοντες του YEN τη χρονιά που πέρασε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί άψογη, αν δέν υπήρχε ή άτυχη περίπτωση του GMDSS. Θέλωμε να πιστεύουμε, ότι ή νέα πολιτική ήγεσία του YEN θα πάρει όλα εκείνα τά μέτρα (νομοθετικά και άλλα), που είναι απαραίτητα για να εξασφαλισθεί ή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου. Τό ΝΕΕ θα συνεχίσει και τον καινούργιο χρόνο να κάνει ό,τι περνάει από τό χέρι του για την προσαρμογή των θέσεων του YEN στη σύγχρονη διεθνή πραγματικότητα.

Τό ΝΕΕ στοχεύει τώρα στην εξασφάλιση της αναγκαίας ύποδομής και οργάνωσης, που θα δώσει τη δυνατότητα στον ελληνικό στόλο να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες, που παρουσιάζει ή παγκόσμια οικονομική συγκυρία και σε αυτή την προσπάθεια έχει ανάγκη από την ενεργό συμπαράσταση και συμμετοχή όλων σας.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.446 • 4510.316 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213
TELEX: 21 2989 • 21 2571 • 21 3805 • 21 2265 • 21 3825 • 21 2021 TME GR
FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΙΝΩΣ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ «ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΗΦΑΙΣΤΕΙΟ»

Παρακολουθώντας από κοντά όλες τις φάσεις και τις εξελίξεις του Κυπριακού δράματος, αναδιφώντας την αρθρογραφία και τελικά γνωρίζοντας όσο λίγοι «Έλληνες τό Κυπριακό πρόβλημα, ο κ. Μίνως Ε. Κυριακού βρήκε τό χρόνο νά μάς προσφέρει ένα πολύτιμο άπαύγασμα αυτής της βαθιάς ειδικής γνώσης σ' ένα τόμο 400 σελίδων πού μέ τόν τίτλο «Πάνω στό ήφαιστείο» κυκλοφόρησε πρόσφατα από τίς «Εκδόσεις 'Ιδρύματος Αιγαίου». Πρόθεσή του νά προβάλλει τήν τραγωδία του έλληνικού λαού της Κύπρου και γνώμονάς του ή αντικειμενική εξέταση όλων των πτυχών του.

Καί μόνο οί τίτλοι των 10 κεφαλαίων του βιβλίου μάς δίνουν άνάγλυφο τό βάθος της έξονυχιστικής έρευνας του συγγραφέα. 'Η ιστορία της μεγαλονήσου άπ' τήν εποχή του χαλκού και ή παρέλαση των κατακτητών από τόν Σάργωνα της 'Ασσυρίας μέχρι τόν Βρεταννό άρμολή πού δέν άφησαν τό νησί νά ζήσει πάνω από 300 χρόνια πραγματικής άνεξαρτησίας και κυριαρχίας. Καί ύστερα τά σύγχρονα γεγονότα: τό νομικό τερατούργημα της Ζυρίχης και του Λονδίνου, οί άγώνες και οί θυσίες της ΕΟΚΑ, ή άπόπειρα κατά του Μακαρίου, ο ρόλος των Μεγάλων, ή είσβολή του 'Αττίλα. Καί παράλληλα ή άπεγνωσμένη φωνή της Κυπριακής Δημοκρατίας, ή 'Επιτροπή 'Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, τά άνατριχιαστικά στοιχεία γιά τίς δολοφονίες, τούς βιασμούς, τά βασανιστήρια, τίς λαφυραγωγίες. Τά 'Ηνωμένα Έθνη και οί μεσολαβητές τους. Τό Συμβούλιο 'Ασφαλείας και οί 72 άποφάσεις του. Τό δράμα των άγνοουμένων. Τό ψευδοκράτος του Ντεκτάς. Οί άτελεύτητες συζητήσεις. Καί τέλος τά συμπεράσματα και ή μόνη δυνατή λύση.

Κύριο χαρακτηριστικό του έργου είναι ότι ό συγγραφέας δέν άρκεϊται σέ μία ξερή ιστορική άναδρομή αλλά προβαίνει στην κριτική παράθεση και σύγκριση των γεγονότων τά όποια τεκμηριώνει μέ ένα πλήθος έγγραφων και μαρτυριών και μία πλήρη σειρά από άποσπάσματα άρθρων, συγγραμμάτων, δηλώσεων, συνεντεύξεων.

Τό έργο, κλείνει μέ τήν πλουσιώτατη βιβλιογραφία πού περιλαμβάνει πάνω από 150 έλληνικά και ξένα έργα καθώς και πάνω από 50 περιοδικές έκδόσεις άμερικανικές, άγγλικές, κυπριακές και τουρκικές.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ Α.Ν. 89/67

Κυκλοφόρησε πρόσφατα τό βιβλίό του 'Υποναύρχου ΛΣ (έ.ά.) Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ μέ τίτλο «Ναυτιλιακές Έταιρίες του Α.Ν. 89/67». Μέ τήν έκδοση αυτή γίνεται μία συστηματική και ούσιαστική προσπάθεια γιά μία, όσο τό δυνατό, καλύτερη παρουσίαση και κάλυψη των συναφών θεμάτων πού — άπό τήν άποψη της σχετικής βιβλιογραφίας — δέν μπορεί μάλλον νά ύποστηριχθεί ότι καλύπτονται και άντιμετωπίζονται επαρκώς και έν πάση περιπτώσει άνάλογα μέ τήν σπουδαιότητά τους, τή σημασία τους, τήν συνθετική τους ύλη και τήν έκτασή τους.

Τό βιβλίο βασικά καλύπτει τίς Ναυτιλιακές Έταιρίες του ΑΝ 89/67 και Ν. 814/78, περιλαμβάνει όμως σέ ΠΡΟΣΘΗΚΗ και τίς Ειδικές 'Ανώνυμες Έταιρίες του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53, όπως επίσης και τίς Ναυτικές Έ-

ταιρίες του Ν. 959/79, ήτοι περιλαμβάνει όλες τίς έταιρίες γιά τίς όποιες ή 'Ελληνική Νομοθεσία, σ' όλο της τό φάσμα, χρησιμοποϊεί ειδικά τούς όρους Ναυτιλιακή ή Ναυτική Έταιρία.

Στό βιβλίο περιέχεται όλη ή μέχρι τώρα σχετική νομοθεσία γιά τόν θεσμό των Ναυτιλιακών Έταιριών του ΑΝ 89/67 του Ν. 814/78, ένημερωμένη, συσχετισμένη και σχολιασμένη, ένώ στά πλαίσια της νομοθεσίας αυτής έμπεριέχονται και οί διατάξεις πού άφορούν και τίς έγκαθιστάμενες στην 'Ελλάδα Έμποροβιομηχανικές γενικά άλλοδαπές έταιρίες, γιά τίς όποιες γίνεται ειδική μνεία. 'Επίσης περιέχονται όλες οί σχετικές 'Υπουργικές 'Αποφάσεις πού άφορούν τήν έφαρμογή και ύλοποίηση του θεσμού, ως και πολλές ένδιαφέρουσες περιπτώσεις της άκολουθούμενης Διοικητικής Πρακτικής. Τέλος δέ ένδεικτικά ύποδείγματα των άπαιτούμενων δικαιολογητικών γιά άλλοδαπές, αλλά και έλληνικές έταιρίες, ως και δείγματα άποφάσεων και άλλων έγγραφων πού όλα μαζί άφ' ένός συνθέτουν παραστατικά τό πορτραίτο του θεσμού, άφ' έτέρου συμβάλλουν ούσιαστικά στην πρακτική έξυπηρέτηση και τήν άντιμετώπιση σχετικών άναγκών.

'Εξάλλου στην ΠΡΟΣΘΗΚΗ αναφέρονται οί σχετικές διατάξεις στίς όποιες βασίζεται ή μορφή της Ειδικής 'Ανων. Ναυτ. Έταιρίας, ένώ γίνεται μία αναλυτικότερη παρουσίαση του θεσμού των Ναυτικών Έταιριών του Ν. 959/79 μέ όλες τίς ύφιστάμενες νομοθετικές διατάξεις (ό νόμος μέ τήν είσηγητική του έκθεση), ένδιαφέρουσες διοικητικές οδηγίες και θέσεις σέ θέματα πού άφορούν τίς έταιρίες αυτές, μέ συμπλήρωση της παρουσίας, μέ σχετική άνάλυση, σχολίαση και άριθμητική έμφάνιση της εξέλιξης της μορφής αυτής.

'Ιδιαίτερη μνεία γίνεται γιά τόν Φ.Π.Α., γενικά μέν σέ σχέση μέ τίς δραστηριότητες και μέ αυτόν τουτο τόν θεσμό, ειδικά σέ όσο άφορά τόν συγκεκριμένο τρόπο έφαρμογής του στον όποιο κατέληξε ή Διοίκηση γιά τίς Ναυτιλιακές Έταιρίες του Α.Ν. 89/67 και Ν. 814/78.

Σ' όλα τά παραπάνω — όπως προαναφέρθηκε — ύπάρχουν σχετικές αναλύσεις, άλληλουσχετίσεις, σχόλια και άξιολογήσεις.

'Από τό περιεχόμενο του βιβλίου, άμεσα προκύπτει ή καταβληθείσα μεγάλη προσπάθεια άπό τόν συγγραφέα γιά τήν άρτιώτερη και έπιτυχέστερη προσέγγιση και εί δυνατόν ολοκλήρωση του έπιπορευθέντος σκοπού.

Ευκόλως δέ συνάγεται ότι τό άναφερόμενο βιβλίο, λόγω του περιεχομένου σ' αυτό ύλικού — ολοκληρωμένου ως προς τήν έκταση γιά τό άντιμετωπιζόμενο άντικείμενο —, προσφέρεται σάν ιδιαίτερα ένδιαφέρον, αλλά και ιδιαίτερα χρήσιμο, έξυπηρετικό και συγχρόνως πρακτικό, γιά κάθε δικηγόρο πού άσχολείται ή θά άσχοληθεί μέ ναυτιλιακές έταιρίες — ή και μέ έγκαθιστάμενες στην 'Ελλάδα άλλοδαπές έμποροβιομηχανικές τοιαύτες — γιά κάθε ναυτιλιακό έπιχειρηματία, γιά κάθε στέλεχος ή υπάλληλο ναυτιλιακής έπιχείρησης και γενικά κάθε άσχολούμενο άμέσως ή έμμέσως μέ τήν ναυτιλία,

καί τέλος γιά κάθε έρευνητή ιδίως του νομικοοικονομικο-ναυτιλιακού τομέα.

'Η έκδοση του βιβλίου μπορεί νά χαρακτηριστεί άναγκαία, χρήσιμη, έμπεριστατωμένη και βεβαίως λίαν άξιόλογη.

Παρμενίων Ν. Τζίφρας
'Αρεοπαγίτης

Προσφορά στά παιδιά μέ ειδικές άνάγκες

'Η διοίκηση του Σχολείου «ΑΡΓΩ» άνακοίνωσε ότι τά παιδιά των ναυτικών μας μέ ειδικές άνάγκες ένοιωσαν κι αυτά τόν έρχομό του καινούργιου χρόνου. Φρόντισαν γι' αυτό, τονίζεται στή σχετική άνακοίνωση, άνθρωποι μέ μεγάλη καρδιά, όπως ό πλοιοκτήτης κ. Γεράσιμος 'Αγουδήμος, ό όποιος μέ τήν εύκαιρία της κοπής της πίτας του Σχολείου πρόσφερε στά 55 παιδιά πού φοιτούν σ' αυτό πλούσια δώρα καθώς και πλούσιο εκπαιδευτικό ύλικό. Τά παιδιά θυμήθηκαν επίσης, προστίθεται στην άνακοίνωση, ό πλοιοκτήτης κ. Γεώργιος Δρακόπουλος της Empros Lines, ό κ. Σταύρος Γαλανάκης της έταιρίας Elivictor Shipping, ή κυρία Μαρίνα Μαρτίνου, οί εργαζόμενοι στους Loyd's, ή Ένωση Θαλαμηπόλων Έμπορικού Ναυτικού και άλλοι άνώνυμοι δωρητές. 'Εξ άλλου ή έταιρία Mobil πρόσφερε στό Σχολείο «ΑΡΓΩ» τό ποσό των 300.000 δραχμών (καλύπτοντας έτσι σοβαρές άνάγκες των τμημάτων του) πού θά διέθετε γιά τήν προσφορά δώρων στους πελάτες της έπ' εύκαιρία των εορτών.

Τέλος στην άνακοίνωση αναφέρεται ότι όπως καθιερώθηκε πλέον, πολλοί πλοιοκτήτες και ναυτικοί αντί στεφανιών στή μνήμη προσφιλών τους προσώπων προσφέρουν διάφορα ποσά γιά τούς σκοπούς του Σχολείου «ΑΡΓΩ» και ένισχύουν τό κοινωνικό έργο πού έπιτελεί. Στά πλαίσια αυτά ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρόσφερε στή μνήμη της Χριστίνας 'Ωνάση 100.000 δρχ. και άνάλογα ποσά πρόσφεραν οί έταιρίες Aura Maritime και Kronos Maritime στή μνήμη του Γεωργίου Καβούκα, ή ΠΝΟ στή μνήμη του 'Αποστόλου Καζάκου και οί καθηγητές του ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων στή μνήμη της Καλλιόπης Μαλατζή, μητέρας του συναδέλφου τους Εύστρατιου Μαλατζή.

'Ο χορός των άρχιμηχανικών

'Ο έτήσιος άποκριάτικος χορός της Λέσχης 'Αρχιμηχανικών Ε.Ν. θά πραγματοποιηθή στις 25 Φεβρουαρίου 1989, ήμέρα Σάββατο, στην αίθουσα «ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ» του ξενοδοχείου «ΧΙΛΤΟΝ».

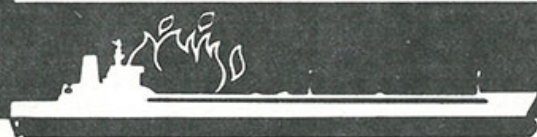
Σέ σχετική άνακοίνωση ύπογραμμίζεται ότι ή έτήσια αυτή εκδήλωση είναι μία προσπάθεια μέ κύριο σκοπό τήν άνάπτυξη εύρύτερων κοινωνικών σχέσεων μεταξύ των μελών της Λέσχης και εκείνων μέ τούς όποιους συνεργάζονται στό χώρο της δουλειάς τους.

Τήν 'Οργανωτική 'Επιτροπή αποτελούν οί κ.κ. Α. Πρίντζης, τηλ. 4116.306, Π. Τσάκωνας, 4180.692, Στ. Μαυραντής 4528.017-8, Ι. Σταματοπούλος 4113.916, Η. Στρίγγος 4121.139, Α. Ζαγοραΐος 4181.587 και Κ. Παπαζαχαρίου 9825.254.

ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελή πωλούνται.

''Οροφοί 238, 182, 125 τ.μ. ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ 126 τ.μ. ΕΛΕΥΘΕΡΟ
Αίρ κοντινίσιον, υπόγειο διόροφο, πάρκινγκ
Εύποίας 4-6, ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ, Τηλ. 8081681 - 8017118

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	Έλληνική	25.003	1968	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στην Πύλο, στις 17/1.
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	Έλληνική	13.977	1978	Υπέστη ζημία στα διπύθμενα και είσοδη ύδατων άνοικτά του Σινά, στις 1/1. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για τη διάσωση του σκάφους.
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	Έλληνική	14.568	1978	Αμβέρσα για Μέση Ανατολή, έμποριο, κατέπλευσε στη Βρέστη, στις 16/1 λόγω μετατόπισης του φορτίου.
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	8.190	1970	Κατά τον κατάπλου στη Μάρ ντέ Πλάτα, στις 17/1, προσάραξε χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΕΪ Π ΚΟΡΦΟΥ	Κυπριακή	9.862	1978	Υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή, κατά το ταξίδι Γιοκοχάμα για Πόρτο Κουεϊζάλ και κατέπλευσε στο Λόγκ Μπίς για έπισκευές, στις 11/1.
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Λιβεριανή	5.509	1977	Επιθεωρήθηκε στο Άμβουργο συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία που υπέστη στις 9-14 Ιανουαρίου.
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ	Όνδούρας	2.603	1963	Επιθεωρήθηκε στο Άμπιζάν συνεπεία ζημιών που υπέστη από σύγκρουση με το όχημα-αγωγό «Κουτουριάρης Έλίνα» στις 23/12.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	Έλληνική	18.641	1983	Επιθεωρήθηκε στο Χόγκ Κόγκ συνεπεία πυρκαϊάς στην υπερκατασκευή που υπέστη στις 19/1.
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ.	Κυπριακή	9.466	1971	Ανέφερε ζημία σε γερανό, στο Μπωμόνι στις 28/12.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	Λιβεριανή	24.500	1983	Συγκρούστηκε στο Ρίο Ίανέιρο, στις 16/1 με το μπάλκερ «Rio Chama».
ΚΡΙΣΣΑ	Παναμαϊκή	12.784	1979	Ροστόκ για Άβανα, κατά τον κατάπλου στο Χολιενάου, στις 14/1, προσέκρουσε σε πύλη χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΣΙΜΠΟΥΜΙ	Κυπριακή	16.849	1975	Ν. Αφρική για Ρόττερνταμ υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή και ρυμουλκήθηκε στο Ρόττερνταμ, στις 23/1.
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ	Κυπριακή	14.825	1980	Ρυμουλκήθηκε στο Φάλμουθ συνεπεία απώλειας της έλικας, στις 14/1.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ	Λιβεριανή	63.519	1970	Κατά την φορτοεκφόρτωση στο Ουλσάν στις 15/1 υπέστη ρήγμα. Αναλήφθηκε επιθεώρηση.
ΜΑΡΙΑ Κ.	Έλληνική	51.602	1970	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 28/12 κατά το ταξίδι προς Γιβραλτάρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ	Λιβερίας	62.357	1970	Υπέστη ζημιές λόγω κακοκαιρίας κατά το ταξίδι από Φορκάντος για Κομέ στις 29/12 - 6/1.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ	Έλληνική	18.204	1974	Κατά το ταξίδι Άμουαύ Μπαί για Βοστώνη, υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 4-6 Ιανουαρίου.
ΦΙΝΕΣ	Μάλτας	83.168	1970	Συγκρούστηκε κατά τον άνεφοδιασμό στη Κουτούμνια, στις 13/1, με το δεξαμενόπλοιο «Banglar Jyoti» και υπέστη έλασμα-τουρβικές ζημιές.
ΜΙΚΤΑ:				
ΖΑΡΝΑΤΑ	Λιβεριανή	69.338	1977	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας στη ράδα της Καριαγένας στις 13/1.
ΜΠΑΤΗΣ	Έλληνική	78.373	1973	Υπέστη ζημία σε κάλυμμα κύτους, στη Φουζέιρα, στις 25/1.
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	Λιβεριανή	56.273	1973	Υπέστη ζημία σε κάλυμμα κύτους στο Κόρπους Κρίσι στις 2-3 Ιανουαρίου.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ	Κυπριακή	45.752	1970	Κατά το ταξίδι προς Γάνδη, προσάραξε στον Όρινόκο, στις 26/1.
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	Κυπριακή	43.867	1974	Επιθεωρήθηκε στην Αύγουστα συνεπεία βλάβης της κυρίας μηχανής που υπέστη στις 15/1.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η έπικειμένη περαιτέρω άνοδος των ναύλων που είχαμε προβλέψει στο προηγούμενο δελτίο μας πράγματι επήλθε, ή διάρκειά της όμως, υπό την πίεση της μή προσδοκωμένης (πρόσκαιρης): άπουσίας των Σοβιετικών, της αναδιατάξεως φορτίων αμερικανικού σίτου για λογαριασμό Ιαπώνων από τον Κόλπο στο Β. Ειρηνικό και άλλων τινων παραγόντων υπήρξε βραχεία.

Ηδη, καθώς γράφονται αυτές οι γραμμές (και έχομε υπ' όψη αναφορές μέχρι και της 27ης Ιανουαρίου) προφανείς ήσαν οι πτωτικές τάσεις στις βασικές περιοχές, με το Βόρειο Ειρηνικό για Ιαπωνία από τα δολ. 16,25/16,50 να επανακάμπτει στα δολ. 15,50/15,25 ενώ, παρά την άπουσία επίσημης ανακοίνωσης κλεισίματος από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία σε πάναμαξ, πιστεύεται ότι πτώση κατά δολ. 1 ανά τόνο εκφράζει τη νέα κατάσταση με κάτι παρόμοιο για το πρόσ Κόντινεντ ταξίδι.

Οι εξελίξεις δεν φαίνεται να ενέπνεαν σοβαρή ανησυχία στην πλοιοκτησία καθώς γενικώς πιστεύεται ότι και οι Σοβιετικοί πρέπει να επανέλθουν δριμύτεροι στην αγορά στις αρχές Φεβρουαρίου και οι Ιάπωνες που φέρονται αγοραστές μεγάλου αριθμού φορτίων σιτηρών σε μεγέθη handy έως rapamax.

Επομένως, τόσο στα σιτηρά όσο και στα λοιπά βασικά φορτία, των οποίων η διακίνηση εξακολουθεί με τους προσφάτως διαμορφωθέντες ρυθμούς, η κατάσταση φαίνεται μάλλον σταθερή.

Και αν πρέπει κανείς να αναζητήσει ένα πραγματικό πρόβλημα στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου σήμερα, ίσως μπορεί μόνο να αναφερθεί στην πλήρη άπουσία φορτίων για πλοία 15-20.000 τόν. d.w. στην Άπω Ανατολή, πράγμα που υποχρεώνει σε μακρό ταξίδι υπό έρμα. Παρόμοια κατάσταση, σε πολύ μικρότερο βαθμό, διαφαινόταν στο Κόντινεντ. Αντιθέτως, η Βραζιλία ήταν ζωηρότατη.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η παραπάνω μνημονευθείσα πτωτική τάση περιέργως πώς δεν έγινε ιδιαίτερα αντιληπτή στον τομέα των χρονοναυλώσεων όπου το πάναμαξ στη Δύση έπιανε τα δολ. 13-14.000, το handy max έως handy δολ. 11.000-8.500. Σαφώς χαμηλότερα μισθώματα προσφέρονταν στην Ανατολή, ενώ κάποια «πίεση» επί των ναυλωτών παρατηρήθηκε στην Έρυθρά που παρουσιάστηκε έλλειψη χωρητικότητας.

Τα cape size (100-150.000 TDW) βρίσκον-

ταν αντίθετως σε μεγάλη ζήτηση με μισθώματα μέχρι και δολ. 4.25 ανά TDW/μήνα και για άπασχόληση μέχρι και 12 μηνών.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η βαθμιαία συγκράτηση της ζήτησης, τόσο — και ιδίως — στον Περσικό όσο και στις λοιπές βασικές περιοχές, επαλήθευσε τις επιφυλάξεις μας, όπως αυτές διατυπώθηκαν στο τελευταίο τεύχος μας, πράγμα, άλλωστε, που γενικά άναμενόταν.

Στον Περσικό Κόλπο παρατηρήθηκε αρχή συσσωρεύσεως χωρητικότητας με άμεση έπιπτωση τόσο στο όλο κλίμα και, ειδικότερα στη διαμόρφωση των ναύλων, που, αν ληφθεί υπ' όψη και η διαφορά της κλίμακος του Ιουλίου 1988 με εκείνην του Ιανουαρίου 1989, σημείωσαν αξιόλογη πτώση.

Ηδη ο ναύλος VLCC από Κόλπο για Δύση διαμορφωνόταν στα WS 42 της νέας κλίμακος με το WS 44 για Ανατολή. Έν τούτοις, κάποια «έν δυνάμει» ζήτηση διαφαινόταν, γεγονός που συγκράτησε το ήθικό της πλοιοκτησίας και απέτρεψε μεγαλύτερη πτώση. Ο όγκος και ο αριθμός των πλοίων που πρόσφατα κλείστηκαν για περίοδο μέχρι και 12 μηνών (υπολογίζεται περί τα

3.500.000 TDW) συνέτεινε προς τη διατήρηση του ψυχολογικού κλίματος σε κόσμια επίπεδα.

Ο Μεσογειακός χώρος δεν έδειξε τίποτα τό αξιο ιδιαίτερης μνείας ενώ κάποια ζωηρότητα στη Βόρεια Θάλασσα έδινε άργότερα τη θέση της σε άδιαφορία. Οι 70.000 τόννοι για μεταφορά τοπική πλήρωναν περί τα WS125.

Ικανοποιητική υπήρξε ή κίνηση στη Δυτική Αφρική όπου τό σύνθετες μέγεθος για ΗΠΑ (150-120.000 τόννοι) πλήρωνε WS 90, παρουσιάζοντας όπωσδήποτε πτώση σε σχέση με πρόσφατες πράξεις.

Τίποτα τό ιδιαίτερο και στην Καραϊβική όπου οι 60.000 τόννοι για ΗΠΑ πλήρωναν WS 120.

Σε αντίθεση με την αγορά του άργου πετρελαίου, τα καθαρά φορτία κινήθηκαν σε συνθήκες ζωηρότητας με συγκράτηση των επιπέδων και, ένιοτε, μικρά κέρδη. Ιδιαίτερα ο Περσικός για ταξίδια προς Ιαπωνία (οι 50.000 τόννοι στα WS 150-155) και ή Βραζιλία για Βόρεια Αμερική (οι 30.000 τόννοι στα WS 230-245) ήσαν οι πιό «θερμές» περιοχές, ενώ αξιόλογη ήταν ή ζήτηση από Κόντινεντ για ΗΠΑ με τούς 25.000 τόννους από Άμβουργο για Νέα Υόρκη στα WS 300.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ: Άμερ. Κόλπο 24.000 τόν. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 16,75 φίο, 4 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουάριο.

ΤΡΕΪΝΤΟΥ'ΙΝΤΣ: Άμερ. Κόλπο 26.000 τόν. περίπου σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 18,75 φίο, 5 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, έως Φεβρουαρίου 8.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: Άμερ. Κόλπο 53.000 τόν. γεννήματα Σήφορθ, δολ. 17,25 φίο, όψιόν Βορ. Γαλλίας δολ. 16 φίο, όψιόν Όλλανδία δολ. 15,50 φίο, 10 ήμέρες, Φεβρουαρίου 20-28.

ΑΛΦΑ: Βορ. Χαττέρας 20.000 τόν. γεννήματα Καζαμπλάνκα και Ναντόρ, δολ. 19,75 φίο, 5 ήμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Ιανουαρίου.

ΡΟΣΑΝΑ: Άμερ. Κόλπο 17.000 τόν. περίπου γεννήματα Άλεξάνδρεια, δολ. 29, 4 ήμέρες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 16-24.

ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 20.000 τόν. γεννήματα Δυτική άκτή Μεξικού, δολ. 16,50 φίο, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 13-18.

ΑΣΣΗΜΙΝΑ: Χάμπτον Ρόντς 65.000 τόν. γαϊάνθρακες Μπιλμπάο, δολ. 9 φίο, 3 ήμέρες/15.000 τόν.

φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 25-31.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Άμερ. Κόλπο 21.000 τόν. περίπου γεννήματα Ανατολ. άκτή Μεξικού δολ. 13 φίο, 4 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 1-10.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Βαλτιμόρη 85.000 τόν. περίπου γαϊάνθρακες Μανυπόιντ, δολ. 8,65, 96 ώρες/25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, μέσα Ιανουαρίου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 19,75 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 20-30.

ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ: Χάμπτον Ρόντς 65.000 τόν. γαϊάνθρακες Μπιλμπάο, δολ. 9 φίο, 3 ήμέρες/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-12.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα Κίνα, δολ. 30 φίο, 25 ήμέρες, Ιανουαρίου 20.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόντς 60.000 τόν. γαϊάνθρακες Ιταλία, δολ. 9,25 φίο, 5 ήμέρες, Φεβρουαρίου 1-10.

ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΝΡ: Βερακρούζ 13.000 τόν. περίπου ζάχαρη χύδην Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, δολ. 17,50 φίο (Βαλτιμόρη /Ν. Υόρκη) 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση Ιανουαρίου 22-27.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Μόμπιλ 70.000 τόν. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 11,60 φίο, 5 ήμέρες,

COULOUTHROS LTD.

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

Φεβρουαρίου 12-17.

ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΡ: Άμερ. Κόλπο 82.000 τον. σιτηρά Ρόττερνταμ, δολ. 1.198.254 κατ' άποκοπή φίο, 12 ήμερες, Φεβρουαρίου 6-13.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΑΡΙΝΑ: Ντακάρ 28.000 τον. περίπου φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 36, φόρτωση γκρός/έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 23-31.

ΤΟΞΑ: Λά Ρομάνα 14.000 τον. περίπου ζάχαρη χύδην δολ. 30, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: Λά Ρομάνα 14.900 τον. ζάχαρη χύδην Σαβάννα, δολ. 16 φίο, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 25-31.

ΝΕΦΕΛΗ 1: Βορ. Γαλλία 18.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 21 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 21-28.

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: Ρουέν 18.000 τον. κριθής Τυνησία, δολ. 18,50 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 20-27.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ II: Ρουέν 27.000 τον. περίπου σιτηρά Μπαγκλαντές δολ. 34,75 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 26-31.

ΠΑΝΘΗΡ: Τσινγκουαντίο 55.000 τον. γαιάνθρακες 'Αμστερνταμ /Ρόττερνταμ/ 'Αμβέρσα δολ. 14,50 φίο, 11.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-15.

ΤΖΩΡΤΖ Δ.: Μαπούτο 16.000 τον. περίπου ζάχαρη χύδην 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, δολ. 26,50 φίο, 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 12-20.

ΤΖΟΑΝΝΑ Κ.: Βορ. Γαλλία 18.000 τον. περίπου σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 21 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 31 - Φεβρουαρίου 3.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Ρουέν 15.000 τον. σιτηρά χύδην Ταρτούς, δολ. 15,50 φίο, 5.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 25-28.

ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙ: Γαλλία 25.000 τον. κριθάρι 'Αγγλία, δολ. 19,65 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 4-7.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 15.240 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο 'Ιανουαρίου 19-23, επαναπαράδοση Ντάρ ελ Σαλάμ /Ντάρμπαν, δολ. 7.500 την ήμερα.

ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ: 33.100 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Σιγκαπούρη 'Ιανουαρίου 10-12, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ Σιγκαπούρη, δολ. 8.500 την ήμερα.

ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ: 35.730 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 10.000 την ήμερα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 37.580 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Γουαμπό άμεση, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.500 την ήμερα.

ΖΗΝΟ: 40.947 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Κέϊπ Τάουν 'Ιανουαρίου 20-24, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ήμερα.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ: 43.214 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Νοτ. 'Αφρική 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας, δολ. 12.000 την ήμερα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.181 τον. δ.ω. του 1980, παράδοση Δυτ. Μεσόγειο 'Ιανουαρίου 15-18, ταξίδι μέσω Μάλαγκα με επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 7.825 την ήμερα.

ΑΡΧΩΝ: 26.000 τον. δ.ω. του 1973 παράδοση Μουσκάτ 'Ιανουαρίου 16-20, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Ταϊβάν/ 'Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ήμερα.

ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΝΕΣ: 66.900 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Χόγκ Κόγκ μέσω 'Ιανουαρίου, ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 13.500 την ήμερα.

ΓΚΙΚΑ: 17.349 τον. δ.ω. του 1980, παράδοση Πάσσερο άμεση, ταξίδι μέσω Μάλαγκα με επαναπαράδοση Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 7.825 την ήμερα.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ.: 34.338 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Βορ. Γαλλία 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 12.600 την ήμερα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 41.000 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.750 την ήμερα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 61.400 τον. δ.ω. του 1980, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 11.300 την ήμερα.

ΝΙΚΑΙΑ: 34.173 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Ιανουαρίου, ταξίδι Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 8.000 την ήμερα.

ΛΑΡΡΥ Λ.: 27.300 τον. δ.ω. του 1970, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Φεβρουαρίου 20 - Μαρτίου 10, επαναπαράδοση Χάβρη /Σκώ, δολ. 7.000 την ήμερα.

ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΝΓΚΑΣ: 28.780 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Πάσσερο άμεση ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 7.800 την ήμερα.

ΣΕΪ'ΛΜΑΝ: 30.400 τον. δ.ω. του 1980, παράδοση Φλάσιγκ άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 12.300 την ήμερα.

ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ: 36.416 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση 'Απώ 'Ανατολή 'Ιανουαρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.500 την ήμερα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ: 41.180 τον. δ.ω. του 1987 παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 9.900 την ήμερα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: 64.166 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση 'Άμερ. Κόλπο 'Ιανουαρίου 25-31, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 16.250 την ήμερα, πλέον δολ. 325.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.785 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτή Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 16.000 την ήμερα.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ: 71.700 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.700 την ήμερα.

ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 27.765 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση διερχόμενο Νοτ. Κορέα άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.700 την ήμερα.

ΓΚΡΕΪ'Σ Λ.: 27.300 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση Νότιο 'Αφρική Φεβρουαρίου 15 - Μαρτίου 5, επαναπαράδοση Χάβρη/ 'Αμβούργο, δολ. 7.000 την ήμερα.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ.: 27.300 τον. δ.ω. του 1970, παράδοση Νότιο 'Αφρική Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 7.000 την ήμερα.

ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ: 25.900 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Δουνκέρκη άμεση, ταξίδι μέσω Σαουθάμπτον με επαναπαράδοση Γερμανικό λιμάνι Βορ. Θάλασσα, δολ. 8.100 την ήμερα.

ΑΡΕΤΗ: 22.628 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ 'Αμβούργο, δολ. 5.000 την ήμερα.

ΦΕΪ'ΡΟΥΖ Ι.: 30.650 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Μαλαισία 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Δυτική άκτή ΗΠΑ, δολ. 6.500 την ήμερα.

ΓΙΩΡΓΗΣ Τ.: 32.278 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση 'Αμστερνταμ 'Ιανουαρίου 29 - Φεβρουαρίου 8, ταξίδι 'Ατλαντικού 60/70 ημερών με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.900 την ήμερα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 1-15, κυκλικό ταξίδι 'Αλάσκας με επαναπαράδοση 'Απώ 'Ανατολή, δολ. 13.500 την ήμερα.

ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ: 74.596 τον. δ.ω. του 1969, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. 'Αφρικής καί 'Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 14.375 την ήμερα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.363 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση άμεση διερχόμενο Γιβραλτάρ, ταξίδι 'Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 8.600 την ήμερα.

ΒΟΜΑΡ: 29.200 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση Χάβρη 'Ιανουαρίου 13-15, επαναπαράδοση Τυνησία, δολ. 10.000 την ήμερα.

ΡΙΖΑΛ: 70.600 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο 'Ιανουαρίου 20-25, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 14.800 την ήμερα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση 'Ερυθρά τέλη 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 12.000 την ήμερα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία έως 'Ιανουαρίου 20, κυκλικό ταξίδι Βο-

στός του δολ. 14.250 την ήμερα, όψιόν κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.500 την ήμερα.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: 37.600 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Νέμροντ Μπαίη άμεση, επαναπαράδοση 'Απώ 'Ανατολή, δολ. 13.500 την ήμερα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.: 18.496 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Τιμπούτε 'Ιανουαρίου 20-30, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.100 την ήμερα.

ΑΪ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ: 28.000 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Τζέντα 'Ιανουαρίου 25-31, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 8.300 την ήμερα.

ΕΛΠΙΣ: 62.343 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Ρόττερνταμ 'Ιανουαρίου 25- Φεβρουαρίου 2, επαναπαράδοση 'Απώ 'Ανατολή, δολ. 16.000 την ήμερα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣΣ: 41.500 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη τέλη 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Απώ 'Ανατολή, δολ. 10.500 την ήμερα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Ρόττερνταμ 'Ιανουαρίου 24-26, επαναπαράδοση DLOSP Χόγκ Κόγκ/ 'Ιαπωνία, δολ. 13.000 την ήμερα.

ΑΡΑΜΙΣ: 27.800 τον. δ.ω. του 1986, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Ιανουαρίου 25-30, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.500 την ήμερα.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: 46.500 τον. δ.ω. του 1986, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο 'Ιανουαρίου 25-31, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Άμερ. Κόλπου καί Αιγύπτου, δολ. 12.300 την ήμερα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΥ: 61.600 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 13.000 την ήμερα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.767 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 3-10, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 13.600 την ήμερα.

ΧΑΠΙΝΕΣΣ II: 20.248 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Παρανάγκουα τέλη 'Ιανουαρίου, επαναπαράδοση 'Άμερ. Κόλπο, δολ. 8.500 την ήμερα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΝΤΕΡΠΑΪ'Ζ I: 20.241 τον. δ.ω. του 1974, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 4, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 8.100 την ήμερα.

ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ'Υ: 34.856 τον. δ.ω. του 1974, παράδοση Ρίβερ Πλέϊτ Φεβρουαρίου 1-5, επαναπαράδοση Κούβα, δολ. 12.500 την ήμερα.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 72.746 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Ταϊβάν 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης, με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.000 την ήμερα.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: 117.000 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση 'Αμβέρσα άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Γιουγκοσλαβία, δολ. 21.000 την ήμερα.

ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΡΙΓΚ: 145.947 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Μεσόγειο 'Ιανουαρίου 20-30, ταξίδι 2/4 μηνών προς δολ. 19.000 την ήμερα.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΣΙΟΥΡ Λ.: 98.358 τον. δ.ω. του 1986, παράδοση 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 23.000 την ήμερα.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 144.348 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 20.000 την ήμερα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣΣ: 34.168 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Μπαγκλαντές 'Ιανουαρίου 25- Φεβρουαρίου 7, ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 9.000 την ήμερα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΪ'Σ: 68.847 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση 'Ιαπωνία συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης για 12 μήνες, προς δολ. 10.500 την ήμερα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: 77.961 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 5-10, 11/13 μήνες προς δολ. 12.500 την ήμερα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 68.847 τον. δ.ω. του 1971, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης για 12 μήνες, προς δολ. 10.500 την ήμερα.

ΑΝΔΡΕΑΣ: 27.573 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Χονττέιντα, ταξίδι 11/13 μήνες, δολ. 8.500 την ήμερα.

ΖΕΥΣ: 158.643 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση Βραζιλία μέσω Φεβρουαρίου, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 16.250 την ήμερα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Λιβύη 28.000 τον. 'Ιμμιγκχαμ, WS 215, Φεβρουαρίου 2.

Οι αγοραπωλησίες

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Άρζου 56.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 155, Φεβρουαρίου 5.
ΠΡΩΤΕΥΣ: Καραβική 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 302,5, Ιανουαρίου 31.
ΒΕΝΟΥΣ Β.: Άνατολ. Άκτι Μεξικού 70.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 120, Φεβρουαρίου 3.
ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Δυτ. Άφρική 125.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 85, Φεβρουαρίου 1.
ΕΦΕΣΟΣ: Μπόννυ 118.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 75, Φεβρουαρίου 6.
ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Κίνα, WS 120, Φεβρουαρίου 10.
ΣΑΙΝΤ ΧΕΛΕΝ: Τουρκία 40.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 210, Ιανουαρίου.
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II: Άρζου 65.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 140, Φεβρουαρίου 3.
ΕΛΛΙΝΑ II: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 235, άμεση.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Άντεν και Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Αυστραλία, WS 100, Φεβρουαρίου 1.
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Κέυχαν 90.000 τον. Μεσόγειο, WS 110, Φεβρουαρίου 3.
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. Άφρική 135.000 τον. Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 77,5, Ιανουαρίου 28.
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Πούντα Καρνυόν 30.000 τον. μέρος φορτίου, Άνατολ. άκτι Καναδά, WS 100, Ιανουαρίου 26.
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Ντουμπάι 120.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 65, Ιανουαρίου 25.
ΖΕΦΥΡ: Ταρτούς 75.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 120, Ιανουαρίου 20.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: Κόντινεντ 45.000 τον. Μεσόγειο, WS 110, Ιανουαρίου.
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ: Φός 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 290, άμεση.
ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Καραϊβική 75.000 τον. Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 105, Ιανουαρίου 29.
ΓΕΡΟΣ: Όδησσό 52.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 175, Ιανουαρίου 25.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Δύο λιμάνια Περσικού 250.000 τον. Ιαπωνία, WS 44, Ιανουαρίου.
ΙΛΙΑΝΤ: Σιντί Κερίρ 68.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία WS 130, Ιανουαρίου 28.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII: Ράς Σουκχέρ 120.000 τον. Ιταλία, WS 110, Φεβρουαρίου 1.
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίλντα 25.000 τον. νάφθα ΗΒ/Κόντινεντ, WS 265, Φεβρουαρίου 1.
ΣΚΥΡΩΝ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. μέρος φορτίου Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, Ιανουαρίου 21.
ΛΕΟΝΤΑΣ: Σιντί Κερίρ 75.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 105, Ιανουαρίου 18.
ΟΛΥΜΠΙΑΝΤ: Νοβοροσίσκ 100.000 τον. μέρος φορτίου Γιουγκοσλαβία Ιανουαρίου 17.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Σαίντ Κρουά 80.000 τον. Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 127,5, Ιανουαρίου 14.
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Άμβέρσα/Άμβούργο 50.000 τον. μέρος φορτίου Νέα Υόρκη, WS 140, Ιανουαρίου 26.
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Σαρρόκ 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 210, Ιανουαρίου 18.
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 275.000 τον. Δύση, WS 61,5, Ιανουαρίου.

Καθώς ο πρώτος μήνας του 1989 έβαινε προς τό τέλος του, γινόταν φανερό ότι τό ενδιαφέρον για πλοία κάποιων «λογικών» προδιαγραφών και ηλικίας παραμένει άκέραιο. Έπιφυλάξεις όσον άφορά στη μέσο / μακροπρόθεσμη διατήρηση των ίσοροπιών προσφοράς ζητήσεως βεβαίως διατυπώνονταν. Καί ενώ είναι πλέον φανερό ότι ή παγκοσμια ναυπηγική βιομηχανία, μέσα από τίς συνθηκές συρρίκνωσης και άπορρίψεως των χαμηλών τιμών, δέν άποτελεί τήν άπειλή πού άποτελούσε π.χ. στη δεκαετία του '70, άκρα προσοχή συνιστάται και ταυτοχρόνως επισημαίνεται ότι, σάν αντίβαρο στην προηγούμενη παρατήρηση, δέν ύπάρχει πλέον εκείνη ή αγορά των διαλύσεων (scrap) πού τόσο συνέτεινε στην «κάθαρση».

Παρά τίς παραπάνω παρατηρήσεις, «ό χόρος καλά κρατεί» και αξιόλογος αριθμός πράξεων ήλθε πάλι στην επιφάνεια.

Άς αναφέρουμε τίς πιό χαρακτηριστικές:

Δεξαμενόπλοια:

— Τ/Τ CORAL CAPE (229.300/74) δολ. 16.000.000.
 — Μ/Τ TANGO MARU (70.006/79) δολ. 19.600.000.
 — Μ/Τ MINERVA (29.997) δολ. 15.900.000.
 — Μ/Τ LAKE ANNINA/LAKE ANNE (26.300/82) δολ. 31.500.000
 — Μ/Τ CENTAURUS (31.600/77) δολ. 11.400.000.

Πλοία χύδην φορτίου:

— Μ/Υ AUSTRALIAN PURPOSE (122.700/77) δολ. 19.100.000
 — Μ/Υ SUMATRA (77.300/82) δολ. 17.500.000.
 — Μ/ ARROW PEAK (72.400/77) δολ. 12.750.000.
 — Μ/Υ CONTINENTAL TRADER (61.100/77) δολ. 13.000.000.
 — Μ/Υ AIGIANNIS (50.300/77) δολ. 11.000.000.
 — Μ/Υ SEVEN ARROWS (36.200/83) δολ. 13.500.000.
 — Μ/Υ CHARITY (33.950/82) δολ. 10.650.000.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Δυτ. Άφρική 86.000 τον. Γαλλία, WS 90, Ιανουαρίου 24.
 ΜΙΧΑΗΛ: Σιντί Κερίρ 130.000 τον. Τριέστη, WS

— Μ/Υ ROSEBUD (26.257/72) δολ. 4.500.000.
 — Μ/Υ KASINA (25.425/84) δολ. 19.800.000.
 — Μ/Υ SEAGRANDE AGE (26.900/80) δολ. 9.650.000.
 — Μ/Υ PACIFIC EAGLE (17.700/77) δολ. 4.500.000.
 — Μ/Υ THEMISTOCLES PETRAKIS/ ANNY PETRAKIS (25.500/82-80 στη Βουλγαρία) δολ. 15.000.000 συνολική τιμή.
 — Μ/Υ CHRISTIN T. (21.973/81) δολ. 7.800.000.
 — Μ/Υ AMETHYST (23.500/78) δολ. 8.250.000.
 — Μ/Υ ALEXIS (26.637/74) δολ. 5.700.000.
 — Μ/Υ NIKY (27.500/73) δολ. 5.000.000.
 — Μ/Υ CALIFORNIA RAINBOW (16.325/75) δολ. 4.500.000.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

— Μ/Υ ZEBRA (23.600/76) δολ. 8.100.000.
 — Μ/Υ HICKORY (23.600/78) δολ. 8.500.000.
 — Μ/Υ FORUM EXPRESS (21.196/75) δολ. 6.000.000.
 — Μ/Υ LLOYD GENOVA (15.088/77) δολ. 3.650.000.
 — Μ/Υ AGAPI (15.150/69) δολ. 1.800.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η ύψηλή αγορά, τόσο στον τομέα ξηρού φορτίου όσο και σε εκείνον των δεξαμενόπλοιων, έχει μειώσει τήν προσφορά πλοίων προς διάλυση σε βαθμό πού καθιστά τή σχετική αγορά πρακτικώς άνύπαρκτη.

Μέ δεδομένη τήν πλήρη διακοπή δραστηριότητος έκ μέρους τής Ν. Κορέας, τά προβλήματα τής Ταϊβάν και τίς δυσκολίες του Πακιστάν, μόνο ή Ινδία και τό Μπαγκλαντές άόριστα άκούστηκαν σάν αγорάστες σε τιμές κυμαίνόμενες μεταξύ δολ. 220 και 230.

Σάν εξαίρεση, ένα drill - ship 7600 LDT έφέρετο πωληθέν στα δολ. 240 ανά τόνο.

Δύσκολοι καιροί για όσους επιμένουν να παραμένουν στο επάγγελμα του διαλυτού πλοίου...

109, Ιανουαρίου 23.
 ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΝ: Άμουαυ Μπαί 81.500 τον. Κόντινεντ, WS 82,5, Ιανουαρίου 24.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
 TELEX: 18080 STAM AR

361-6490
 PHONE: 362-0044
 362-0086
 NIGHT: 802-1483
 BAHIA BLANCA: 31986

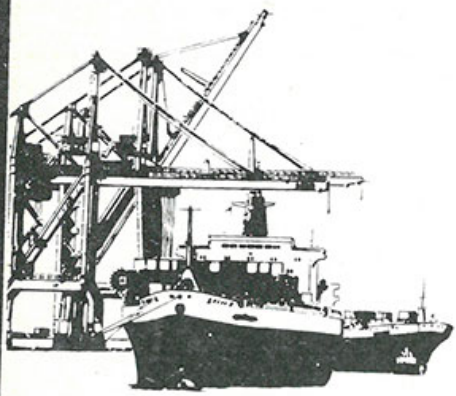
Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
 PERU 1182/88
 1066 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
 ANGEL BRUNEL 565
 8000 BAHIA BLANCA

NAFTIKA CHRONIKA



DIRE CONSEQUENCES

Referring to the dire consequences to the European Community if the merchant fleets of member - countries continue to dwindle, Mr. S. C. Davis of the EC's Transport Committee listed them as follows:

- Increased EC dependence on the merchant fleets of the Third World.
- Loss of direct or indirect foreign exchange revenues from shipping resulting in a shortage of such revenues which were vital to the Community.
- Fewer job opportunities, both direct and indirect, and reduced numbers of competent and experienced seafarers, particularly in the officer and petty officer classes, whose numbers had been reduced by half since 1980.
- Fewer orders for newbuildings at EC shipyards whose main customers have always been EC shipowners.
- Diminished influence of the EC in negotiations on international policy in sectors such as those of sea transport and in formulating international regulations governing safety and working conditions on board ships.
- A dangerous diminution of the role of merchant ships and their crews in the defence systems of EC member-countries.

THE WORLD FLEET

There was a further decline in total world tonnage in 1988. Today, it stands at 403,406,079 grt. or 637,078,843 dwt. which is 92,643 grt. or 0.02% short of last year's total. The decline began in 1983 when the 1982 total of 424,741,682 grt. dropped to 422,590,267 grt. The sharpest decline was marked in 1986 with a drop of 11,358,267 grt.

This year's tonnage represents a fleet of 75,680 units of more than 100 grt. of which 73,577 (335,417,403 grt.) are diesel powered and 2,103 (67,988,676 grt. are steam-powered). It should be noted that although total tonnage has declined, the number of ships has risen by 440 units compared to 1987.

The purely merchant fleet which accounts for 369,240,000 grt. consists mainly of tankers with 122m. grt. followed by bulk carriers with 109m. grt. and cargo ships with 71m. grt. There were small reductions in all three of these categories. The other categories include container ships with 22m. grt., OBOs with 20m. grt. LPG carriers with 9.7m. grt. and chemical products carriers with 8.9 m. grt. In these categories there was an increase in container ships and chemical product carriers.

If the tankers and combined product carriers are grouped together, there has been a slight increase in this category which makes up 37.7% of the world fleet, registered mainly in Liberia, Panama, Japan and Greece. Bulk carriers, grouped together with ore carriers marked a decline and make up 32.1% of the total. General cargo ships also declined to 17.8% of the total and are registered mainly in Panama, the USSR, China, USA, Japan, Cyprus, Greece and Liberia. Finally, container ships marked the greatest comparative increase and make up 6% of the world fleet.

In terms of size, ships of more than 100,000 tons continued to decline and now number only 442 units. Of these, 117 are of more than 140,000 grt. (around 275,000 dwt.) and include 7 OBOs. The majority are registered in Liberia (117 ships) followed by Japan (70) and Panama (39). 16.5% of the total is registered in Greece and includes the largest ship in the world today, the super-tanker 'Hellas Fos' of 254,076 grt. and 555,051 dwt.

Finally, there has been no marked change in the age of the world fleet with 37% under 10 years old and 5% more than 25 years old as in previous years. The youngest fleet is the West German one with 70% under 10 years of age. On the other hand, 30% of the U.S. fleet is more than 20 years old as is 27% of the Soviet fleet, 24% of the Chinese fleet, 15% of the Italian fleet and 12% of the Greek and British fleets.

Basing ourselves on the annual stati-

tical report of Lloyds Register, we can make the following observations:

The registries in Cyprus and Panama have continued to rise, by 2.7 million grt. in one year for Cyprus (the rise in 1987 was in the order of 5 million grt.) and by one million for Panama (compared to two million in 1987). Other countries which marked increases in 1988 are Bermuda (1.8 m.) and Malta (1m.). Norway gained 3m. after having lost 3m. in 1987 and dropped to 17th on the world scale. The NIS registry enabled this country to recover its losses and rise to 9th position on the world scale with 9,350,000 grt.

Further losses were marked by the registries of Japan, Liberia, Greece, France and Hong Kong. Of these, Japan lost 3.9 m. grt., Liberia 1.7 m., Greece 1.6m., France 0.9m. and Hong Kong 0.7m. grt.

Nevertheless, there was no change in the ranking of the top six in 1988 which were the flags of Liberia with 49,734,000 grt., Panama, Japan, the USSR, Greece and the USA. Cyprus climbed above China to rank 7th on the world scale.

Finally, it should be noted that according to our data, the Greek-owned fleet under 14 different flags consists of 2,534 ships of more than 1,000 grt. totalling 48,046,188 grt. which places it second after the Liberian flag. If, however, we take into account the fact that our figures refer only to liquid and dry cargo ships of more than 1,000 grt. and exclude smaller ships or passenger and other ships of all sizes, then it becomes obvious that the Greek-owned fleet is the largest in the world.

THE NEW WORLDSCALE

The tanker market started to use New Worldscale with remarkable speed. By the end of the first working week of January, most reported fixtures were made on a New Worldscale basis. That is faster than for many of the previous half-yearly revisions.

No immediate rate comparisons with the old Worldscale can be made. There is no 'rule of thumb' conversion factor between the two scales, all one can say is that a higher number of New Worldscale) are required to achieve the same dollar figure. For instance, to obtain the same dollar freight for a cargo of 240,000 long tons crude oil at the previous level of Worldscale 67 for a voyage Ras Tanura to Rotterdam via Cape, the equivalent New Worldscale rate would be 75. Worldscale 130 for 80,000 long tons Ras Tanura to Yokohama equals New Worldscale 160.

According to Intertanko to compare an old Worldscale level with a New Worldscale level would be to compare apples and pears. What one has to compa-

re are what the various freight levels are, translated into dollars, remembering to take into account that the New Worldscales is based on metric tonnes and the old one on long tons.

LEGAL ACTION AGAINST THE CONFERENCES

By its Ruling 4056 of 1986 the EC Commission had dealt with the matter of international sea transport originating from or terminating at EC ports and carried out by the liner conferences. A new Ruling, 4260 of 1988, now deals with legal action against the conferences for claims in line with articles 4 and 5 of Ruling 4056.

The new ruling sets out in detail the entire procedure of the legal action which can be taken by individual or by legal entities and which must be followed to the letter and be accompanied by all the necessary documentation. Before the case comes up before the Advisory Transport Council of the EC, there is a hearing during which the companies or group of companies against which the action is being brought can state its views on the matter in writing and within a certain time limit.

BRITISH REGISTRIES

With the claim of bringing all British-

flag ships, particularly those registered under non-U.K. British flags, up to identical safety levels, the British government has taken two basic steps in applying the new Merchant Shipping Act of 1988.

The first, which came into effect on 20th January, has opened up the registries of Bermuda and the Isle of Man to all types and sizes of ships. Ships registered in British possessions and dependencies can fly the British flag provided these possessions and dependencies have accepted the six important international maritime conventions such as SOLAS, MARPOL and LOADLINE. It is to be noted that in October 1988 the Isle of Man registry accounted for 139 ships totalling 3.9m. dwt. and Bermuda's registry included 118 ships of 7.2 m. dwt.

The second step refers to other British registries such as those of the Falklands, Gibraltar, Cayman, Anguilla, Virgin Islands, Guernsey, Jersey, Montserrat and St. Helena. For the time being there will be no special category for Hong Kong which is already a member of IMO and the ILO. British - flag Hong Kong tonnage today amounts to 36.6m. dwt.

The British government feels that the advantages of British registry in terms of quality, consular representation and rights including protection from the

Royal Navy will allow the group of British registries to remain a powerful force in the shipping world of 1990 and beyond.

US - CHINA MARITIME AGREEMENT

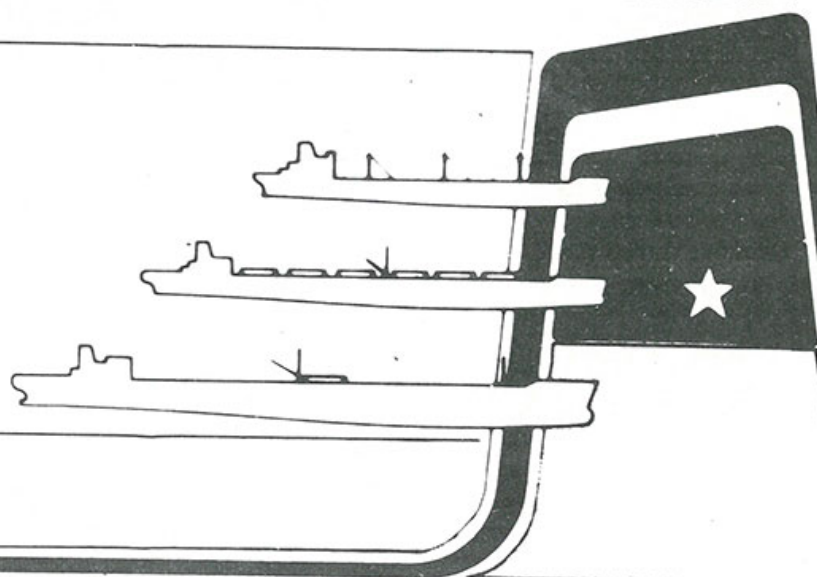
The United States of America and the People's Republic of China signed a Maritime Agreement in Washington on 15th December 1988.

The Agreement contains unfortunate wording with regard to cargo sharing. This applies in particular as far as the liner trade is concerned, which the parties intend to be divided between ships flying the flag of the two nations on an equal and substantial basis. Substantial in this respect is defined as at least one-third of the bilateral liner trade for either of the two countries.

Further consultations will be held with regard to bulk cargoes.

INTERTANKO has written to the US embassy in Oslo expressing its concern over the possibility of these consultations leading to any agreement for the bulk trades similar to the one reached with regard to the bilateral liner trade. INTERTANKO stated that any restriction in the freedom to compete for carriage of seaborne trade leads to inefficient use of resources and higher costs which would, in the long run benefit nobody.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

LIBERIAN SCHOLARSHIP TO THE WORLD MARITIME UNIVERSITY

On the occasion of the 40th Anniversary of the Liberian Maritime Program the Liberian Shipowners' Council (LSC) has presented to the Liberian Government a scholarship to the World Maritime University at Malmo, Sweden. Speaking at the celebrations in Monrovia marking the occasion, Mr. Hans A. Proeller, Chairman of the Council, said:

'This is an auspicious occasion for Liberia and to recognize its landmark status the LSC is pleased to present a fellowship for a Liberian to attend the World Maritime University. The WMU has achieved an impressive record since it was founded in 1983 and we can think of no better way to express our support for Liberia and its Maritime Program than to provide an opportunity for a Liberian to obtain further education in the maritime field. We naturally expect the candidate to return from Sweden after the 2-year course well versed in maritime affairs and able to play a full part in the Program.

Mr. Proeller also took the opportunity to congratulate the Program on its achievements over the past 40 years. He noted that despite the growth of many open registry competitors in the past few

years, Liberia still held the number one position.

Mr. Proeller commented that the next 40 years would be very different from the last 40 and said he felt that the Program was well placed to meet the challenges of the future.

THE SECRETARY-GENERAL OF IMO

The IMO Council has honoured its Secretary-General, he is the prime mover of the organization's administration and handles its affairs between general meetings which are held every two years. The last, the 61st., which brought together delegates from IMO's 32 member countries, was held between November 21 and 25 1988 and expressed its regret at the departure of the Secretary-General.

The Canadian delegate remarked that the 25 years of Mr. Srivastava's tenure were marked by qualities that all international organizations should envy. These were the qualities of talented administrative ability, technical efficiency and a high degree of international cooperation. Other delegates sang the praises of Mr. Srivastava for his role in setting up the International Maritime University of Malmo.

A new Secretary-General has not yet been appointed.

50 YEARS AGO

A plenary session of the International Advisory Council in London unanimously resolved, on January 20, to continue its cooperation on freight levels for cargo shipping.

February 1 is the deadline for the submission of proposals for the North America line. We are informed that there are more than one bidder and it would seem that the demand for a Greek ship to ply this route will at last be fulfilled.

The British ship 'Fremantle' c 4324 grt., built in 1918, has been bought by Mr. J. Livanos and delivered at Barry. The ship has been transferred to Greek registry and renamed 'Annitsa'.

The cargo ships 'Lakonikos', 'Cecrinthiaki' and 'Rinos' which had been blocked by ice at the 46th kilometre of the Danube River have been unblocked by icebreakers and have arrived at Sulina where they were inspected and given certificates of seaworthiness, enabling them to continue on their voyages.

The steamship 'Evros' was fixed from Rio 7.700-7.800 tons of ore for Danzing or Gdynia 12/6 via loading February - March.

(Naftika Chronika No. 195/1.2.1939)

NO COMPROMISE!

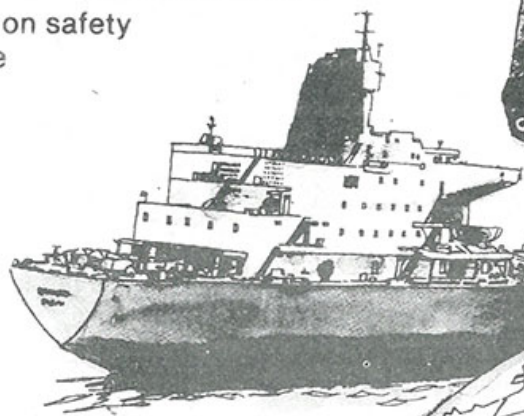
Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- 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 FRIXOS G.





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(Θ. = συνεχώς - Δ. = διημέριος - Ε. = εβδομαδιαίος)
(ΔΒ) = δεξαμενόπλοιο - (Μ) = μολύν

ABIN O'IA TREINTER (Δ.)...	68	51073	Ε. Φουτζέιρα 23/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Όναχάμα 6/11
ΑΓΑΠΗ	69	10006	Ε. Ρεσίφ 26/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	Ε. Σάντος 6/11
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	Ε. Τσιταγκόκ 10/11
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	προς Σάντο Νταμίγκο 19/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Ουλαάν 13/10
ΑΓΙΟΣ	82	36000	α. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 22/10
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	προς Πόρτ Έλζαμπεθ 27/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	προς Κίνα 7/11
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Ν. Όρλεάνη 20/10
ΑΕΤΟΣ	72	3065	προς Άσπεν 10/11
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	69	6326	προς Πάτρα 9/11
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	προς Βιτόρια 30/10
ΑΘΛΟΝ	79	10428	προς Τασμανία 8/11
ΑΘΛΟΣ (Δ.)	69	2671	προς Άγ. Θεόδωρο 5/11
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898	Ε. Γένοβα 9/11
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Ρουέν 14/10
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	στών Πειραιά 18/9
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Βομβόνη 22/10
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	προς Πόρτ Σουδάν 4/11
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Νιγηρόν 13/10
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	Ε. Νιάρ ες Σαλάμ 29510

Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	προς Νιγηρόν 26/10
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 8/10
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	προς Ιαπωνία 6/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	προς Τουρκία 2/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	προς Άμβουρνο 6/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	προς "Αλκυον"
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	προς Γιοκοχάμα 6/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	υπερταίριε σημ. Μπαχάμας
ΑΙΤΩΛΟΣ (Δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Κίνα 3/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	προς Κορέα 3/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (Δ.)	78	198764	προς Περισκό 27/8
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	προς ΗΠΑ 13/10
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	προς Σιγκαπούρη 6/11
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	α. Πειραιά 9/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	προς Σουγκέι Ραζά 4/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	Ε. Σιγκαπούρη 30/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	Ε. Σαβόνα 9/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	Ε. Πειραιά 15/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στών Μπανιάρ Άμπας
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	προς Βοστώνη 14/10
ΑΛΙΚΑΤΩΡ	83	15857	προς Ροστόκ 10/11
ΑΛΙΝΕ	63	10383	Ε. Άμστερνταμ 1/10
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	προς Βραζιλία 4/11
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	Ε. Κινούρα 2/11
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Κίλαγκ 3/11
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	Ε. Μάουντ Μαγκάνου 2/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Βανκούβερ 25/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (Δ.)	87	17612	Ε. Λέ Χάβρη 9/11
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Μπαγκκόκ 20/10
ΑΛΜΠΑ	69	4796	προς Άμβουρνο 24/10
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	α. Τολεδο 2/11
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (Δ.)	72	17355	προς Ραβέννα 8/11
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	12963	προς Νιόρμαν 10/11
ΑΛΦΑ ΣΗ (Δ.)	68	35450	προς Εύξεινο Πόντο 4/11
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Κίλαγκ 24/9
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	προς Βομβόνη 4/11
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	προς Όζακα 6/10
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	προς Νιούκασλ 6/11

AMAZONIA	77	9328	προς Ίλιγκαν 7/11
AMARYLLIS	83	13600	προς Βρέμη 11/11
AMILLA	72	13631	Ε. Άμπιζάν 3/10
AMORFOS	83	34000	Ε. Ν. Όρλεάνη 4/11
AMPHITRIT	78	10995	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
AMFION	78	11173	Ε. Χουάγκου 28/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	Ε. Ούμ Σαϊ 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Σάν Λορέντζο 28/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς ΗΠΑ 29/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Ν. Όρλεάνη 30/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Μανίλα 4/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Τέξας Σίτυ 31/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	προς Άστανπούλα 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	Ε. Βανκούβερ 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Ίλιςβακ 8/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	α. Πόρτ Κέλαγκ 29/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (Δ.)	82	24655	προς Αύγουστα 2/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Σούβα 1/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	προς Λά Σπέζια 28/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	προς Μπαγκκόκ 12/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Άμβέρσα 22/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	προς Βραζιλία 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΛΟΥΕΡ	82	19343	Ε. Βιζκαπαπάνι 9/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	προς Μπαγκκόκ 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Ν. Άμερική 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643	προς Μπουσάν 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Σαγκάη 4/11

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	προς Νιούαλα 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	Ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 18/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	Δ. Παναμά 31/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	προς Μπουεναβεντούρα 25/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	προς Κοπέρ 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	προς Ιαπωνία 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	Ε. Νιάρβιν 7/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	προς Άκαμπα 9/11
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	προς Ίντισόν 30/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	προς Σαγκάη 29/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (Δ.)	75	69222	προς Γιβραλτάρ 20/10
ΑΝΑΦΗ	85	34400	προς Τόκιο 25/10
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	προς Άγκερ 22/9
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	Δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Δ.)	84	38500	προς Ρας Τανούρα 4/11
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Κασίμα 8/11
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520	Ε. Καλκούα 1/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (Μ.)	72	119505	α. Τάραντα 7/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (Μ.)	72	119505	Ε. Σιγκαπούρη 6/11
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781	προς Σάν Φρανσίσκο 4/11
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Μόντρεαλ 27/10

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	προς Άκαμπα 9/11
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Μασσαλία
ΑΝΘΙΠΗ Λ	76	16646	Ε. Χόγκ Κόγκ 5/11
ΑΝΘΟΣ	79	11000	προς Βιετνάμ 5/11
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Σαβόνα 8/11
ΑΝΝΑ Λ	79	12214	προς Χόγκ Κόγκ 2/11
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	83	35808	πρ. «Φορτ Δέφφερν»
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	προς Κίνα 28/10
ΑΝΤΕΛΙΑΝ	77	16356	Ε. Γιβραλτάρ 3/11
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς ΗΠΑ 30/10
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	87	25169	Δ. Παναμά 8/11
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Κορέα 9/11
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Σιγκαπούρη 28/11
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΩ	84	36353	προς Βιτόρια 4/11
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	προς Ιαπωνία 3/11
ΑΝΤΩΥΛΕΤΤΑ	78	24941	προς Πόρτ Κέμπα 26/10
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	Δ. Παναμά 28/10
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (Δ.)	86	18000	Ε. Ν. Υόρκη 8/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (Δ.)	81	30622	Δ. Παναμά 7/11
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	Ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΑΕΙΟΣ (Δ.)	79	19463	Ε. Ν. Όρλεάνη
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	προς Μονρόβια 31/10
ΑΠΕΣ	73	16397	Ε. Νιούλντ 3/11
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	προς ΕΣΣΔ 8/10
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	στών Άκαμπα 6/10
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	πρ. «Γρανάδα»
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	προς Ν. Άμερική 9/11
ΑΡΑΝ	80	10428	Ε. Νιόρμαν 4/11
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (Δ.)	74	18309	προς Άρούμπα 28/10
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	Ε. Πόρτ Κάριερ 28/10
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	Ε. Σαγκάη 31/10

ΑΡΕΤΗ	73	13631	προς Σιγκαπούρη 9/11
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	προς Κίνα 10/11
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Κίνα 9/10
ΑΡΙΑΝΗ I	68	5230	Ε. Πειραιά 24/9
ΑΡΙΑ	70	7571	α. Άσπεν 10/11
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	Ε. Γιοκοχάμα 9/11
ΑΡΙΩΝ	73	13633	προς Παλεμπάγκ 16/10
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	προς Ν. Καληδονία 29/10
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	Ε. Σκελεφτά 3/11
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	προς Σιγκαπούρη 3/11
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	Ε. Καζαμπλάνκα 6/11
ΑΡΚΑΣ	88	36309	προς Κόλπο ΗΠΑ 7/11
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	προς Ιαπωνία 12/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	Ε. Ίντισόν 21/10
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Κουίνσχαγκνιά 28/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	προς Βανκούβερ 5/11
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (Δ.)	77	66259	προς Ντότζες 10/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Αλεξάνδρεια 4/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Σιμπούσι 23/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	Ε. Κουίνσχαγκνιά 17/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Ταϊβάν 18/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊόι
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	Ε. Τερνέστι 5/11
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Φιλαδέλφεια 6/11
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	προς Π. Νουάρ 20/10
ΑΣΠΙΔΟΣ (Δ.)	85	45065	προς Ελλάδα 29/10
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	Ε. Παράντιν 1/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Βομβόνη 26/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (Δ.)	70	17485	α. Φιλαδέλφεια 4/11
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Δ.)	62	18033	προς Βενεζουέλα 25/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (Μ.)	81	14582	α. Κλίβελαντ 8/11

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (Δ.)	74	128399	α. Φουτζέιρα 2/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	Ε. Βομβόνη 14/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	Ε. Γένοβα 26/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (Δ.)	78	35315	προς Γιαντί 15/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	στών Κασσιούκ 7/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	πρ. «Pacific Wisdom»

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	έπωληθη
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Τερνέσιτ 30/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 12/10
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Σουρμπάγια 13/10
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Τσάρλεστον 8/11
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	πρός 'Αγκόλα 8/10
ΑΦΡΟΣ	70	18328	πρός Περού 21/10
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στήν Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	πρός Πειραιά 7/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 9/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 30/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	ε. Πειραιά 7/11
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	πρ. «Κρήτη Γκόλντ»
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρός Τουρκία 3/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Παρανάγουα 2/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	πρός Μεθούλ 13/9
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Γιούροπορτ 5/11
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	στό Σαουθάμπτον 4/11
ΒΙΚΤΟΥΡ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Σιγκαπούρη 14/9
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	πρός Ματάντι 18/10
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	πρός Κήλαγκ 8/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Λέγκονορ 10/11
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	πρός Δ. 'Αφρική 2/11
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Σαβάννα 7/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	πρός 'Ακαμπα 9/11
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Ταϊβάν 24/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	στό Λάγος 11/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Τερνέσιτ 31/5
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Καρταγένα 11/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Τέμα 29/10
ΓΙΟΥΝΤΥ	71	9508	πρός Μπαγκκόκ 6/11
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΤΥ	77	14275	πρός Αίγυπτο 28/10
ΓΙΟΥΡΩΣΗ	77	14274	πρός 'Αλεξάνδρεια 17/10
ΓΙΟΥΡΩΣΚΑ'Υ	74	19702	πρός Τζέντα 6/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/10
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	πρός Πύλο 26/10
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	πρός Μπαντάρ 2/11
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 2/11
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	ε. Ρός Γκαρίμπ 8/11
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/11
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 13/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.	76	16014	δ. Παναμά 26/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	πρός Μεξικό 27/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	πρός Βομβάη 8/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 26/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ.	77	11733	α. Σαίνι Τζών 8/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	πρός Λά Γκαυαίρα 20/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Τσιτακόκ 21/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ.	78	13005	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΡΝΤ	72	12919	ε. Κασακόαλκος 24/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	πρός 'Αλγέρι 18/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Σάφι 10/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στήν 'Ακαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	στό Ν. Μαγκάλωρ 22/10
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ.	76	14592	α. Σαγκάη 1/11
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	α. Ν'ώρμπαν 1/11
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Χιλή 22/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Κόρεα 2/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Φιλίππινες 3/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΞ	75	19451	πρός Ν'ώρμπαν 9/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Χάμπτον 9/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Βανκούβερ 12/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Σουέζ 11/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Σέιτε 5/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Πόρτ Κέλαγκ 5/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	ε. Πενάγκ 10/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Κολούμπια ρίβερ 7/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	πρός Τρίνιταν 12/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Νιγηρία 31/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Πέσαρο 1/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Μπαχραϊν 12/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	α. Ν. 'Υόρκη 29/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Γιβραλτάρ 6/11
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	πρός Κόρνερ Μπρούκ 3/11
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Σιγκαπούρη 29/10
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Στετίν 9/11
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Μερσίνη 5/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρός 'Αλεξάνδρεια 2/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. 'Αγ. Ευστάθιο 1/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Μπιλμπάο 11/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Κασσιούκ 22/10
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός 'Ελλάδα 31/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βενετία 7/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Σιγκαπούρη 1/11
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Βιζακαπάνι 30/10
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός 'Ινδία 2/11
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Χαλούλ 'Αϊλαντ 26/9
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Α. 'Αφρική 3/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Λαβ 6/11
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	πρός Κερύχ 24/10
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. 'Ακαμπα 21/10

ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 6/11
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	πρός Θεσσαλονίκη
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	πρός Πειραιά 25/10
ΕΛΛΗ	76	12315	πρός Τζέντα 3/11
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Καδίτι 4/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.	84	22315	πρός Βάλβις Μπαι 9/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ.			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	ε. 'Ανακόρτες 7/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	πρός Λένινγκραντ 10/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	πρός Γιβραλτάρ 31/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Ουλσάν 24/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Μομπάσα 8/10
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Λουάντα 11/10
ΕΜΑ	64	4986	στόν Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Μορμουγκάο 5/11
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	ε. Πειραιά 17/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. 'Αμβέρσα 12/11
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	πρ. «Μαριάντ»
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Σάο Σεμπαστιάν 28/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208	α. Κρόφτον 10/11
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Σιγκαπούρη 27/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Πενάγκ 6/11
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Μουτσούρε 10/11
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	πρός Πειραιά 8/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Σάν Σιπράν 29/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	πρός Χόγκ Κόγκ 9/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χάμπτον 5/11
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Ντουλούθ 9/11
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	πρός Ναμίμπια 31/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός 'Αρούμπα 16/10
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός 'Ακαμπα 11/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Μαπούτο 24/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Δ. 'Αφρική 18/10
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Πειραιά 10/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Φιλαδέλφεια 5/11
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	άρχει Πειραιά
ΖΕΥΣ	71	87667	υπέστειλε κυπριακή
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 19/10
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Μακάι 10/11
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρός Μπριζμπαν 10/11
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	πρός Σιγκαπούρη 8/11
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	πρός Χόγκ Κόγκ 3/11
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Κασσιούκ 1/11
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρός Γιοκχάμα 8/11
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Χάιφα 8/11
ΖΙΝΙ	76	11348	πρ. Ντουόλα 4/11
ΖΙΝΙ	77	34035	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/11
ΖΗΤΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	πρ. Ν. 'Ορλεάνη 30/10
ΖΗΤΟΥ'Ι'ΝΤ	83	45025	ε. Πόρτ Σαΐδ 4/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρ. 'Ιαπωνία 30/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρ. Βόλο 27/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Φρημάντ 9/11
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πειραιά 9/11
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	πρ. Λε Χάβρη 11/11
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	δ. Παναμά 17/10
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρ. Τόκιο 21/10
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	πρ. Σιγκαπούρη 18/10
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	πρ. Παντζίτ 8/11
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Μασσαλία 29/10
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Μπίζερτα 2/11
ΙΛΙΑΣ	75	39995	πρ. 'Οδησσό 3/11
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	πρ. Μπαγκκόκ 23/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	πρ. Πάτρα 5/11
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Κασακόαλκος 23/10
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβάη 10/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	πρ. Βομβάη 31/10
ΙΟΣ	85	34400	πρ. 'Ιαπωνία 4/11
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110	πρ. Καλαμάτα 7/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. 'Αλεξάνδρεια 2/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	πρ. Κόβενας 8/11
ΙΩΣ ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	πρ. Μελβούρνη 11/10
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρ. Λός 'Αντζελες 4/11
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρ. Βιτόρια 30/10
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Πειραιά 1/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρ. Σιγκαπούρη 30/9
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρ. Νταμμάι 1/11
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	πρ. Κίνα 26/10
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	πρ. «Quebec»
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Μονόπολη 22/10
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	πρ. 'Αλγερία 24/9
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρ. Σικάγο 5/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	πρ. Παλάου Λαγκανούι 31/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρ. Νιουκάζιλ 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	πρ. Βομβάη 10/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρ. Μαπούτο 11/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρ. Κίνα 4/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	πρ. Δ. 'Αφρική 15/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. 'Αντίφερ 9/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρ. Βανκούβερ 25/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	πρ. «Fort Resolution»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	πρ. 'Αλεξάνδρεια 1/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	πρ. «Stena Africa»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρ. Καναδά 31/7
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/11
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρ. Τζέντα 12/11
ΚΑΡΟΣ	67	12702	πρ. Πειραιά 3/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	πρ. Θεσσαλονίκη 8/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Σάν Φραντζίσκο 2/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρ. Κίνα 28/9
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρ. «Venture Reefer»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532	πρ. «Ξένη Μ.»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. 'Αμβέρσα 13/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρ. Μορίλι 2/11
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρ. 'Ελλάδα 31/10

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Βρέμνη 3/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά 11/10
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Φουτζέιρα 14/10
KOMMON BENTZIOY	71	15547	πρός Γιοκοχάμα 28/10
KONKAR BIKTOPY	73	39219	πρός Βοστώνη 2/10
KONKAR INTREPIINT	71	38820	πρός Νιούκασλ 30/10
KONKAR NTINOS (μ.)	73	114543	πρός Σάουθ Ράιτινγκ Πόιντ 4/11
KONKAR ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Ν. Όρλεάν 9/11
KOREAN SENATOR	78	13941	πρός Μπουσάν 2/11
KORIANA (δ.)	84	38000	πρός Μίνα δλ Φαχάλ 14/10
KOPFOY ΡΗΦΕΡ	68	9505	πρός Αθήνα 5/10
KΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	πρός Γιβραλτάρ 30/10
KΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Λουλέα 27/10
KRANTOP	71	8630	πρός Μπέρτα 4/11
KPATILAOZ	76	6598	α. Λάγος 23/10
KPHTH AKTH (δ.)	86	24900	πρός Γιβραλτάρ 30/10
KPHTH AMEΘYCT	82	11500	πρός Αμβούργο 13/11
KPHTH APY (δ.)	86	24900	α. Ρας Τανούρα 1/11
KPHTH ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Αλεξάνδρεια 22/10
KPHTH ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Ματάνζας 10/10
KPHTH ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	πρός Αγ. Θεοδώρου 25/10
KPHTH ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	ε. Χιούστον 6/11
KPHTH ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Γαλλία 3/11
KPHTH ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	πρός Αρούμπα 28/10
KPHTH ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Μπαγκόκ 30/9
KPHTH ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 2/10
KPHTH ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Γκουαγιακουίλ 1/11
KPHTH ΠΑΛΑ (δ.)	86	24000	πρός Γιβραλτάρ 19/10
KPHTH ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Παρανάγουα 26/9
KPHTH ΠΕΡΑ	78	10832	πρός Μπ. Αίρες 5/11
KPHTH ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Σάντος 6/11
KPHTH ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός Απία 5/10
KPHTH ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Νιγηρία 3/10
KPHTH ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	ε. Αμστερνταμ 3/11
KPHTH ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	πρός Μπράς 26/10
KPHTH ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Φώλεϋ 11/11
KPHTH ΤΖΕ'ΙΝΤ	82	11500	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 3/11
KPHTH ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	πρός Μ. Μαγκάνουι 6/11
KPHTH ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Τζέντα 17/10
KPHTH ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγείται Ναγκασάκι
KPHTH ΡΙΟ	71	11101	πρός Σμύρνη 9/11
KPHTH Σ	67	9549	ε. Θεσσαλονίκη 21/10
KPHTH ΣΑ	76	6598	α. Γουίλμινγκτον 9/11
KPHTH ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	πρός Κούβα 6/11
KYΔΕΡΗΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Τσιμπόι 2/11
KYΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandool»
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Όμισαλ 31/10
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρός Καμάρ 15/10
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ε. Λός Ανιζέλες 10/11
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρός Ίντσον 1/11

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Γιβραλτάρ 3/11
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	δ. Παναμά 7/11
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Τρίπολη 30/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Βανκούβερ 25/10
ΛΑΡΑ	53	1924	πρ. «Μαστροκόκκας»
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρός Μανζανίλο 6/11
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρός Λομέ 24/10
ΛΑΤΩ	68	18737	α. Πασκαγκούλα 1/11
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	πρός Τρομπέτας 4/11
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	πρός Π. Καμπέλλο 2/11
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Τάραντα 11/11
ΛΕΩΝ	76	11049	πρός Μουροράν 2/11
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	πρός Νάντν 9/11
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	σπ. Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Λισαβόνα 12/11
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Πόρτ Ανιζέλες 23/10
ΛΗΤΩ	77	11264	ε. Σιγκαπούρη 18/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Κίνα 20/10
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Ίνδονησία 19/10
ΛΙΜΠΕΤΤΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Αμβούργο 11/11
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Γκρίμσμπου 10/11
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	σπ. Βασόρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρός Ίταλία 4/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Κολούμπια 9/11
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρός Κακογκάβα 7/10
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Τόρρε Άνουζιάτα 3/11
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	ε. Αμστερνταμ 10/11

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Νακόνικα 20/10
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	πρός Βαρκελώνη 9/11
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	πρός Σάνκ Άντοράζ 10/11
ΜΑΘΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σάο Σεμπαστιάν 3/11
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός Λορίντι 23/10
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρός Κόντινενι 29/10
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Ν. Όρλεάν 20/10
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρός Φιλαδέλφεια 5/10
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Αμβέρσα 8/11
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός Γιβραλτάρ 6/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Ματάνζας 28/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	ε. Πειραιά 10/12/87
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	ε. Πειραιά 17/10
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	ε. Κάνιλα 3/10
ΜΑΝΕΖΙ	70	11256	πρός Λουάντα 22/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ν. Όρλεάν 8/11
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Αστανί 8/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Χάιφα 2/11
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρός Κακογκάβα 10/11
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρός Δ. Αφρική 21/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πειραιά 4/11
ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	πρός Ν. Όρλεάν 9/11
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	πρός Ακαμπα 10/11
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Σάν Λορένζο 11/10
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Χάμιλτον 28/10
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Πόρτ Κέλαγκ 31/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	πρός Δ. Αφρική 10/10
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρ. «Golden Fate»
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Ν. Υόρκη 27/10
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	ε. Πειραιά 4/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	μετ. «Ενάλιος Πρωτεύς» (ε.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411	α. Ν. Όρλεάν 19/10
ΜΑΡΙΑΝΤ (δ.)	65	12079	α. Χάιφα 10/11
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	

ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	πρός Κριστομπίλ 25/10
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Άρακάζου 3/11
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	πρός Βενετία 10/11
ΜΑΡΙΝΟΣ Κ.	77	14584	πρ. «Θεοφάνης»
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Σουίτσοκ 9/11
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	πρ. «Απολλωνία XII»
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 23/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρός Λά Σπέζια 11/11
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Μπουσάν 31/10
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Γουαλαράου 11/11
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Ταϊβάν 4/11
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Ριγίκα 2/11
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	πρός Βοστώνη 20/9
ΜΕ'Ι'ΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	σπ. Κοτονού 3/11
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Ουλσάν 29/10
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Σάν Λορένζο 9/11
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρός Άλγερ 21/10
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πόρτ Κανάβεραλ 31/10
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Ίκονιο 3/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Κων/πολη 2/11
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	πρ. «Valiant Reefer»
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρός Κό Σισόγκ 17/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Χιούστον 18/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ	71	15998	ε. Ματάνζας 14/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'Ι	70	1585	α. Ν. Όρλεάν 26/10
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Χιούστον 6/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Ν. Όρλεάν 1/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 26/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	ε. Χιούστον 6/11
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 26/10
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Χιούστον 9/11
ΜΟΝΑΚΟ	67	2602	α. Χιούστον 9/11
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Χιούστον 9/11
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Χιούστον 9/11
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Χιούστον 9/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Χιούστον 9/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Χιούστον 9/11

ΝΑ'Τ'ΑΝΤ	75	35561	πρός Ισπανία 10/11
ΝΑΕΟΣ	70	9865	πρός Κωνσταντίνα 20/10
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Βάρνα 17/10
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Κόρκ 9/11
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	πρός Πουέρτο Κορτέζ 5/11
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός Ρας Τανούρα 7/11
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	πρ. «Juliet»
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Λέγκχορν 10/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρός Χοντίντα 3/11
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 4/11
ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρός Σουρία 27/10
ΝΕΝΑ	74	39866	πρός ΗΠΑ 28/10
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός Άλγκεθίρας 28/10
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Γκάνδη 30/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	σπ. Δαμνέττα (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρός Άλγερ 3/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρός Γιβραλτάρ 3/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρός Ίταλία 6/11
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Όμισαλ 4/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	πρός Ρας Λανούφ 26/10
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρός Πόρτ 28/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός Αύγουστο 6/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	α. Χιούστον 9/11
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Χιούστον 9/11
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Χιούστον 9/11
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	α. Χιούστον 9/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	77	11159	πρ. «Maroglio K.»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Μακαρίμπα 25/9
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	ε. Ν. Όρλεάν 7/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	πρ. «Νικόλαος Α.»
ΝΙΚΥ	73	14667	πρός Τζέντα 18/10
ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004	α. Τακόμα 9/11
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός Ν. Κορέα 3/11
ΝΙΟΥ ΧΟΥΓ	72	13920	πρ. «Μπαρμινίκος»
ΝΟΡΒ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Γιοκοχάμα 6/11
ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός Καμάρ 1/11
ΝΟΡΒ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Πειραιά 9/11
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	πρός Ρεϊνίον 5/11
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρός Ρόττερταμ 5/11

ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Άλεξάνδρεια 26/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Βαλτιμόρη 8/11
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρός Ροστόκ 28/10
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός Άλγερία 4/11
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρός Πόρτ Κέλαγκ 19/10
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Μονφαλκόνε 7/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Άλγερία 25/10
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Μερσείν 185/10
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	πρός Σφάξ 10/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	πρός Μπιλμπάο 9/11

ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	δ. Παναμά 8/11
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Κόρυτον 11/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	δ. Παναμά 23/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 13/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	δ. Παναμά 6/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	πρός Μπαλμπάο 4/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ν. Όρλεάν 6/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	πρός Άκαμπα 10/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	ε. Βανκούβερ 10/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός Ταϊβάν 12/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	πρός Ύεμένη 19/10
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρ. «Juan A. Lavalleza»
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Πειραιά 27/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός Ίσπανία 26/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	ε. Ουλούαν 19/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ	77	14722	πρός Μπαγκλαντές 1/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Τόροντο 3/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	πρός Μεσόγειο 29/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Κομώ Μπαϊν 15/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Κωνσταντίνα 30/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρός ΗΠΑ 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	πρός Λένινγκραντ 19/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΕ	77	14638	πρός Κήλαγκ 25/10
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	πρ. «Arrow Gdansk»
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ε. Μάντρε ντε Νέους 7/11
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	ε. Λας Πάλμας 10/11
ΟΞΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734	έπωλήθη
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στη Σάρτζα 20/10
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	ε. Κόμπε 10/11
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρ. «Lux Falcon»
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	πρός Κάντβικ 8/11
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	άργει Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρός Ν. Όρλεάν 29/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Μαντιλούο 9/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Εισμέν 9/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Ίσπανία 30/10
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Λουλέα 4/11
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	πρός Κοντρεσούρ 24/10
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	πρός Πόρτ Κορτιέρ 4/11
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Ν. Όρλεάν 7/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	στό Όσκαρσλιν 12/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός Νορβηγία 28/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Ρόττερνταμ 22/10
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Ίσπανία 27/10
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	πρός Κονακρύ 30/10
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	πρός Δ. Αφρική 6/9
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 3/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Όμάν 25/9
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	άργει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μανίλα 29/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Κονακρύ 9/10
ΠΑΣΔΑΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Μομπάσα 20/10
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Κακογκάβα 4/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	πρ. «Freeway North»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 7/11
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρ. «Hanseatit Reefer»
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρός Ρας Τανούρα 26/10
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Άμπιζάν 8/10
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αύγουστα 1/11

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Νταμμάι 7/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Χιούστον 3/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	πρός Θεσσαλονίκη 2/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΪΝΤΕΡ	70	1586	μετ. «Trade Sky» (κ.)
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	πρ. «Lady Aalke»
ΠΕΛΦΑΛΪΕΡ	82	2477	ε. Βηρυτό 3/11
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	ε. Άμβέρσα 12/11
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Μήλο 26/10
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρός Ίσπανία 4/11
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Ίβάν 1/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ν. Αφρική 13/10
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρ. «Σημιούζι»
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 4/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 23/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	α. Χιούστον 3/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Γιοκοχάμα 21/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρός Άμπιζάν 4/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Πειραιά 31/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	πρός Σιγκαπούρη 27/10
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	ε. Ν. Όρλεάν 9/11
ΠΙΤ'Ν ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Μόντρεαλ 27/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Λάγος 30/10

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Πειραιά 9/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	πρός Βηρυτό 25/10
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 5/11
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Μόντρεαλ 2/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Τζακάρτα 8/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Χονκίγνινα 19/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Τολέδο 7/11
ΠΟΠΗ	67	11002	πρός Άλγερία 31/10

ΠΟΠΗ	73	19564	πρ. «Πόπη Φ.»
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Βενεζουέλα 10/11
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	πρ. «Ερίκα»
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άργει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Φάλαμουθ 6/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρ. «Bambouri»
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Βενεζουέλα 29/10
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρ. «Σηντιούτι»
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Άρούμπα 2/11
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Μελβούρνη 11/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μαντράς 11/11
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.			
(δ.)	87	27333	πρός Ουλούαν 14/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέντα 5/10
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	ε. Σίβιαβέτσια 6/11
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Τσιότσια 5/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 10/11
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	πρός Γιβραλτάρ 26/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 10/11
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Γιούροπορτ 7/11
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Σόγγο 8/10
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Πειραιά 8/11
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	ε. Σέτε 31/10
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	πρός Χάιφόνγκ 4/11
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Πιεταρσάρι 3/11
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Μπαγκκόκ 5/10
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	έπισκευές Πειραιά 13/8
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Ν. Αφρική 15/10
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βομβά 29/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Καστελαμαρε ντι Στάμπια 2/1
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Όλλανδία 31/10
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Ελλάδα 2/11
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μαγκάλωρ 26/9

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Λίβερπουλ 9/11
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ύπο ναυπήγηση
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Μπαγκκόκ 2/11
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Ρίο Ίανέιρο 31/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Όδησσό 18/10
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Σαντοβαλλ 3/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	πρός Γιοκοχάμα 9/9
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915	πρ. «Φαίργουίντς»
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Μήλο 4/11
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	ε. Τσιότσια 7/11
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρός Κίνα 3/9
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	10995	πρός Άλγερία 16/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Πειραιά 3/11
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Σαο Φρανσίσκο 6/11
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	πρ. «Smarga»
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Γκίλογκ 9/11
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	α. Σάντος 7/11
ΣΗΓΚΑΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	πρός Ελλάδα 27/10
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	ε. Ν. Υόρκη 8/11
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Πειραιά 20/9

ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ	76	11866	πρός Σ. Νικόλας 4/11
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Νιόρ ες Σαλάμα 29/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	πρός Μαράκκιμο 19/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272	έπωλήθη Νορβηγία
ΣΙΑΒΕΡ ΗΚΛΑ	78	11272	ε. Μπελγούαν 16/10
ΣΙΑΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Νορβηγία 24/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Αγ. Βικέντιο 5/11
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Γιουγκοσλαβία 10/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Ρίο Ίανέιρο 6/11
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	85	10511	πρός Παπετιέ 1/11
ΣΚΑΠΟΥΪΝΤ	70	9077	πρός Σιγκαπούρη 29/10
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899	άργει Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	έπωλήθη
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Γέλα 26/10
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Βαλτιμόρη 8/11
ΣΟΦΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Σουέζ 20/10
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιουροπορτ 11/10
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Ρίο Ίανέιρο 23/10
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Μασάν 27/9
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Καμσάρ 25/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Ν. Όρλεάν 1/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρ. Ν. Αμερική 3/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Χίμπι 4/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	ε. Σίβιαβέτσια 4/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	πρός Ρας Τανούρα 18/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Γκουαντάμας 4/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	δ. Σουέζ 8/11
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Κορέα 21/10
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερνί (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Σ. Τζών 5/11
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Ρίο Ίανέιρο 31/10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Χιούστον 9/11
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	ε. Πόρτ Άρθουρ 13/9
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Ρεσίφ 14/8
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Ν. Όρλεάν 8/11
ΤΖΟΝ Κ.	78	15364	μετ. «Nani (κ.)»
ΤΖΟΝ Μ.	78	16685	πρός Όνομίτσι 27/10
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Μεξικό 2/11
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Π. Νουάρ 11/10
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Κεμπέκ 27/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/10
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Νιόρ ες Σαλάμα 17/10
ΤΟΝΥ	62	6246	πρός Μήλο 29/10
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Βαλτιμόρη 9/11
ΤΟΠΛΑΖ	85	28000	ε. Ταγκονούρα 27/9
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρός Σουάο 29/10
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥΪ	88	9100	πρός Μπαγκκόκ 28/9
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Ούμ Σάινι 5/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Σαγκάη 31/10
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.	88	2760	πρός Ίταλία 8/11
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	ε. Σιμπενίκ 5/11
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪ'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Ίσπανία 31/10
ΤΖΕΡΡΥ	76	13663	πρός ΗΠΑ 10/10
ΤΖΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός Ίσπανία 24/10

ΤΥΧΗ.....	70	10886	πρός Ίνδία 27/10
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	πρός Ηράκλειο 10/11
ΦΑΔΕΡ.....	77	17323	ε. Μόλι 11/11
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503	α. Ράς Τανούρα 14/9
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.....	73	15162	α. Κόρπους Κρίστι 6/11
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	πρός Πόρτλαντ 29/9
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255	πρός Ιράν 13/9
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	ε. Μανιράς 11/10
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	πρός Ιράν 3/11
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	στη Σιγκαπούρη 28/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	πρός Αρούμπα 8/10
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.....	83	17217	α. Πασιρ Γκουντάγκ 19/10
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049	πρός Πόρτλαντ 1/11
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049	πρός Σιγκαπούρη 3/11
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.....	84	19049	πρός Ιαπωνία 31/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	πρός Πορτογαλία 4/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. Τζουμπάιλ 1/11
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	πρός Τζάκσονβιλ 22/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	πρός Αρούμπα 2/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	πρός Καναδά 5/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΛΙΑΜΣ.....	62	19974	πρός Ταρτίκο 6/11
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	πρός Ιαπωνία 21/10
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	ε. Άαρχους 9/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513	α. Σινγκάγκ 215/10
ΦΛΩΡΑ.....	81	8831	ε. Μοντεβιδέο 10/11
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	ε. Κόρπους Κρίστι 4/11
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971	στο Γουακαμάτσου 14/11

ΦΟΡΟΥΜ ΑΊΤΛΑΝΤ.....	76	18933	ε. Χιούστον 9/11
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	α. Πόρτ Σάϊδ 10/11
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ.....	72	40568	πρ. «Ocean Peace»
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	στών Περαϊκό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	πρός Πενάγκ 10/10
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	πρός Αρούμπα 22/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	πρός Πειραιά 9/11
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ.....	79	9418	ε. Βομβάη 8/9
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	πρός ΗΠΑ 24/10
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	α. Ράς Τανούρα 5/11
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584	στη Σιγκαπούρη 29/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	πρός Κορέα 6/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	ε. Μπανιάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 1/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	ε. Πειραιά 10/11
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	ε. Γκουγιόμας 28/10
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ.....	69	8064	στών Πειραιά 18/10
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.....	73	6680	στών Πειραιά 20/10
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064	στών Μασσαλία 29/10
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ.....	72	6671	ε. Ντόβερ 4/11
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	άρχει Πειραιά
ΧΛΟΗ.....	82	36202	ε. Γουακαμάτσου 23/10
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103	ε. Ν. Υόρκη 10/11
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	πρός Τζέντα 12/11
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403	ε. Τζέντα 23/10
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ.....	73	6900	πρός Ρότερνταμ 1/11
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	πρός Άμβέρσα 20/9
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	μεταφορές Περιοικού
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850	πρ. «Arrow Gdynia»



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.).....	74	8915	α. Φλάσσιγκ 7/11
ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132	α. Λός Πάλμας 1/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685	πρός Μαυρίκι 6/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.).....	71	11069	δ. Παναμά 20/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....	70	17180	ε. Λέικ Τσάρλς 24/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.).....	78	15825	α. Μπαμόν 27/10
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).....	72	14777	α. Ν. Όρλεάνη 30/10
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.).....	57	1147	πρ. «Tsambika»
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.).....	71	18922	α. Μπαμπίσα 9/10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355	πρός Μαυρίκι 25/10
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.).....	73	15478	πρός Ν. Ώρμπαν 30/9
ΑΔΑΜΑΣ.....	83	45300	α. Ν. Υόρκη 6/11
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΑΔΕΛΦΑ (κ.).....	82	14644	υπέστειλε σημ. Φιλιππίνων
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.).....	73	30450	δ. Παναμά 6/11
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833	πρός Λά Γκουάιρα 11/10
ΑΕΛΛΩ.....	78	36548	α. Πειραιά 8/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.).....	69	11621	δ. Γιβραλτάρ 6/11
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373	πρ. «Άλμάρ»
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507	α. Μανφρεντινία 8/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.).....	81	18495	α. Μορμουγκάο 10/11
ΑΘΗΝΙΑΝ.....			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500	α. Φρημάνιλ 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509	α. Γουαρντόρι 11/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500	α. Γιβραλτάρ 25/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495	α. Μπαχράϊν 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509	πρός Λά Πλάτα 24/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350	α. Μπιλμπάο 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΑΘΛΟΣ IV (κ.).....	66	1716	ε. Πειραιά 7/11
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.).....	77	1400	ε. Μεραϊνή 25/9
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.).....	75	15491	πρ. «Ση Χόρς»
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936	α. Φουΐζερα 16/8/87
ΑΊΒΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747	ε. Κάνιλα 3/10
ΑΊΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.).....	82	1051	α. Πειραιά 30/10
ΑΊΛΣΑ.....	72	16235	ε. Ν. Όρλεάνη 9/11
ΑΊΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΊΝΤΑ (κ.).....	72	31935	πρός Ιαπωνία 31/10
ΑΊΝΤΑΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181	ε. Άμβούργο 12/11
ΑΊΝΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.).....	72	43479	πρός Ν. Όρλεάνη 25/10
ΑΊΡΗΝΣ ΝΤΑΊΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720	πρός Μπαούτο 20/10
ΑΊΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.).....	76	32567	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930	πρός Έσκόρβας 12/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.).....	73	53964	υψωσε Έλληνική
ΑΊΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	74	33061	πρός Γιοκοχάμα 11/10
ΑΚΑΚΙΑ I (κ.).....	81	14644	υπέστειλε σημ. Φιλιππίνων
ΑΚΑΚΙΑ ΤΗ (π.).....	69	5694	δ. Π. Σάϊδ 7/11
ΑΚΟΝ.....	74	68596	πρός ΗΠΑ 31/10
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943	ε. Λίβερπουλ 3/11
ΑΚΟΥΡ II (κ.).....	73	8824	πρός Πόρτο Καμπέλλο 26/10
ΑΚΡΟΝ.....	72	62701	α. Δουνκέρκη 3/11
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.).....	73	14765	πρός Άμπιτζάν 29/10
ΑΚΤΗ.....	77	14998	πρός Κασσιούγκ 20/10
ΑΚΤΗ (κ.).....	74	15756	δ. Έσκούρμινς 2/11
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.).....	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.).....	72	18724	α. Ρότερνταμ 1/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.).....	75	93108	στο Μπαχράϊν 14/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134	ε. Μανιράς 11/11
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896	ε. Τάιν 2/11
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.).....	72	10237	α. Γκιζόν 2/11

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.).....	69	1434	πρός Λιβύη 20/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784	δ. Παναμά 30/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.).....	75	40633	πρός Βενεζουέλα 24/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.....			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	77	126621	α. Τζέμπελ Ντίνα 4/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΩ (π.).....	80	11961	πρ. «Παντελής Καλλίκης»
ΑΛΕΞΗΣ (κ.).....	74	15205	ε. Μαϊνάς 7/10
ΑΛΘΕΑ (κ.).....	71	20045	δ. Παναμά 10/10
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875	ε. Χόμπτον 23/10
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.).....	65	29196	ε. Σάο Σεμπασιάν 27/10
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375	α. Χόγκ Κόγκ 4/11
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.).....	62	2389	πρ. «Castle Dignity»
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277	α. Ν. Όρλεάνη 27/10
ΑΛΟΗ (κ.).....	70	1599	πρός Άνναμπα 17/10
ΑΛΠΙΝ (π.).....	65	5060	ε. Μοντεβιδέο 2/11
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287	α. Τουμπάρσο 2/11
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598	πρός Άκαμα 13/8
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640	α. Ν. Όρλεάνη 28/10
ΑΛΦΙΟΣ.....	81	30747	α. Βανκούβερ 1/11
ΑΛΦΙΟΣ.....	84	35209	ε. Κινούρα 4/11
ΑΜΑΖΩΝ.....	71	31584	α. Κολούμπια Ρίβερ 4/11
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.).....	69	2521	ε. Πειραιά 31/10
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.).....	78	13889	ε. Άμβέρσα 10/11
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.).....	72	43253	ε. Χόμπτον 6/11
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.).....	63	25649	α. Μπαχράϊν 3/11
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.).....	75	20879	πρός Βραζιλία 31/10
ΑΝΑΣ (δ.κ.).....	72	122936	στών Περαϊκό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713	α. Ν. Όρλεάνη 27/10
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I (κ.).....	69	14446	πρ. «Ανατολία»
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.).....	77	17001	ε. Λάγος 28/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.).....	77	6898	πρός Σιγκαπούρη 26/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.).....	69	3826	μεσογειακές μετ'αφορές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.).....	72	9284	μετ. «Kalisti»
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135	πρός Ποχάγκ 14/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.).....	77	6597	ε. Ήμοχβεν 5/11
ΑΝΕΜΗ (π.).....	69	9.952	πρός Σιγκαπούρη 21/10
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.).....	78	1123	πρός Τζέντα 10/11
ΑΝΘΙΑ (κ.).....	73	14364	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΑΝΙΤΑ I (κ.).....	76	4617	α. Σαϊντ Μάικλες 9/11
ΑΝΙΤΟ (φιλ.).....	80	30507	στο Ν. Μαγκαλόρ 17/10
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111	α. Μόντρεαλ 10/11
ΑΝΝΑ Χ. (μ.).....	71	1594	ε. Ρουέν 9/11
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.).....	60	5911	δ. Κων/πολη 8/11
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402	δ. Κων/πολη 4/11
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.).....	81	9095	πρός Άλεξάνδρεια 31/10
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).....	80	15358	α. Πράια Μόλε 5/11
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.).....	76	10936	ε. Βιάννα ντ'ο Καστέλλο 9/11
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.).....	74	14671	πρός ΕΣΣΔ 29/10
ΑΝΤΕΛ (Μ.).....	71	17975	ε. Άνγκρα ντ'ος Ρέϊς 30/10
ΑΝΤΕΛ II (π.).....	74	14324	ε. Λά Γκουλέϊ 5/11
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.).....	74	15412	πρός Κολόμπο 19/10
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.).....	70	3201	ε. Μανφρεντινία 7/11
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.).....	86	22273	α. Κολούμπια ρίβερ 3/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.).....	69	10793	α. Βενετία 8/11

ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β.(κ.).	76	23715	πρός Νοβοροσίσκ 24/9
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).	70	16258	ε. Χάμιλτον 25/10
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ (Μπχ.).	72	6680	επισκευές Πειραιά 15/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).	76	15934	α. Μόντρεαλ 10/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.).	81	30820	πρός Γιοκοχάμα 30/10
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.).	73	16997	ε. Βιζακαπάνι 8/11
ΑΞΩΝ (δ.).	72	98905	α. Φουτζέιρα 11/8
ΑΠΙΑ (Μπχ.).	74	16006	α. Μουμπάσα 22/10
ΑΠΜΑΝ 1 (π.).	77	11559	στή Βομβάη 10/11
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).	77	11559	πρός Γιοκοχάμα 9/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Ι.Χ. (κ.).	70	1437	μετ. «Πολικός»
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	78	2491	πρός Θεσσαλονίκη 28/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.).	75	1599	α. Πειραιά 28/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.).	77	1599	ε. Ρότερνταμ 12/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.).	82	24597	πρός Γκρεσία 16/10
ΑΠΤΕΡΑ (κ.).	70	23597	δ. Γιβραλτάρ 10/11
ΑΡΑΜΗΣ (κ.).	88	22000	α. Νιόρμπαν 28/10
ΑΡΑΜΗΣ (π.).	68	15907	πρός Καέν 26/10
ΑΡΑΜΗΣ (δ.).	77	75124	α. Φόξ 8/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.).	82	21164	ε. Μπλιμπό 8/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.).	81	21164	ε. Ν. Υόρκη 1/11
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.).	78	12774	πρός Κίνα 16/10
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.).	70	71080	στή Χορμούζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Γιοκοχάμα 6/11
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.).	70	10899	α. Καζαμπλάνκα 2/11
ΑΡΓΟΣ (δ.).	74	98905	α. Τζεμπέλ Αλι 12/8
ΑΡΓΩ (κ.).	70	11041	ε. Δουνκέρκη 29/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.).	73	13265	πρός Κυβό 22/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).	76	125465	πρός Φουτζέιρα 22/10
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.).	73	12834	πρ. «Καρολίνα Π.»
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.).	71	4992	α. Τζουμπάιλ 2/11
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	79	11223	α. Άμβέρσα 5/11
ΑΡΜΑ (Μ.).	81	9387	ε. Βομβάη 4/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.).	66	30647	α. Σαό Σεμπαστιάνο 2/11
ΑΡΟ (κ.).	68	2571	α. Τοιβιταβέκια 5/11
ΑΡΟΣΑ (κ.).	75	17355	πρός Ανναμπα 21/10
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.).	72	3908	ε. Σάφι 7/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.).	71	92026	δ. Κων/πολη 6/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.).	79	23193	ε. Ν. Μαγκαλόρ 8/11
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.).	77	11989	α. Λομέ 2/11
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.).	69	15874	πρός Πόρτο Καμπέλλο 4/10
ΑΡΧΩΝ (κ.).	73	16349	ε. Κουίνγκνιάο 27/10
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.).	68	14993	μεταφορές Περισού
ΑΣΤΟΡ (κ.).	77	29871	α. Άλεξάνδρεια 15/10
ΑΤΑΛΑΤΙΚ (π.).	68	1804	πρός Μερίνι 22/10
ΑΤΑΛΑΤΙΚ Ι. (π.).	77	9786	πρός Μακτίο 26/10
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΙΙ. (π.).	77	9783	πρός Περισού 28/10
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΙΙΙ. (π.).	82	9282	ε. Μπ. Αίρες 4/11
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΙV. (π.).	82	9282	ε. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 24/10
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.).	77	9.437	ε. Νιολιάν 25/10
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.).	77	11159	α. Άμβέρσα 11/11
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.).	78	10336	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.).	70	10618	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/8
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	δ. Κων/πολη 8/11
ΑΤΑΛΑΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	75	12804	α. Σικάγο 28/10
ΑΤΑΛΑΤΙΣ Α. (κ.).	75	9195	πρός Άγκολα 16/10
ΑΤΑΛΑΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.).	73	26355	ε. Ρότερνταμ 28/10
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.).	82	22587	α. Κόμπε 4/11
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.).	71	16379	πρός Κίνα 2/9
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ).	61	1354	πρός Μελάκα 29/10
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.).	76	16366	δ. Παναμά 9/10
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.).	69	38780	ε. Γένοβα 8/11
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.).	66	2335	άρχει Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.).	66	36522	α. Γιούροπορτ 12/11
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αβ.).	74	9644	α. Άλεξάνδρεια 23/10
ΒΑΪ'Ν (δ.π.).	65	13408	πρός Άμβούργο 7/11
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.).	75	65459	α. Πράια Μόλε 15/10
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).	72	3822	μεταφορές Πάρις
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.).	85	16623	ε. Μπεκανκούρ 3/11
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.).	70	14671	πρός Κωνσταντίνα 27/10
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).	76	65917	πρός Νιγηρία 18/10
ΒΕΒΕ'Υ (κ.).	71	9857	πρός Ν. Όρλεάνη 15/10
ΒΕΛΟΣ Ι. (κ.).	75	15981	δ. Ντόβερ 11/11
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.).	81	42048	ε. Ν. Όρλεάνη 2/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στή Χάργκ Αϊλαν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).	72	17890	ε. Λάγος 25/10
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.).	73	15683	ε. Κακινάδα 17/10
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.).	72	16334	πρός Σιγκαπούρη 23/10
ΒΙΚΤΟΡ (κ.).	76	11321	πρός Πόρτ Κελάγκ 30/10
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161	πρός Πασίρ Γκουινάγκ 29/10
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	78	10411	ε. Ν. Όρλεάνη 4/11
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.).	69	12360	δ. Παναμά 25/10
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Κακινάδα 23/9
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136	πρός Σύρο 30/510
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.).	75	15113	πρ. «Σ'άου»
ΒΡΥΣΗ (κ.).	74	8915	α. Ραβέννα 4/11
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.).	76	1599	α. Βενετία 3/11
ΓΑΛΗΝΗ (π.).	68	10239	δ. Παναμά 8/11
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Σανίνα 3/11
ΓΕΡΟΣ (κ.).	73	30067	δ. Κων/πολη 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178	α. Μονρόβια 25/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ν. Μαγκαλόρ 4/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170	πρός Νανιόγκ 18/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.).	70	1599	α. Πόρτ Βέσμε 4/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.).	77	14782	πρός Σιενφουέγκος 2/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.).	73	11541	πρός Ουλσάν 27/10
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	81	1064	πρός Άλγέρι 8/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.).	73	58821	ε. Ρότερνταμ 10/11
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855	πρός Άβόνα 23/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Ρότερνταμ 9/11
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256	ε. Κακινάδα 1/11
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρός Ν. Όρλεάνη 30/10
ΓΚΑΖ ΔΙΑΤΙΚ (δ.π.).	70	1973	πρός Πόρτ Όκχα 29/9
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.).	82	8096	δ. Σουέζ 7/11
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	80	3040	δ. Σουέζ 9/11
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.).	82	4.764	πρός Ρας Λανούφ 26/10
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.).	81	3040	ε. Κέιμπρι 6/11
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).	66	7992	ε. Πειραιά 13/10
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.).	87	8903	ε. Βιζακαπάνι 7/11
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).	81	2.635	α. Ρας Γκαρίμπ 3/11
ΓΚΑΛΛ (κ.).	70	15302	δ. Ντόβερ 3/11
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ.	65	1222	μεσογειακές μεταφορές

ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	70	54134	α. Κιόμπινα 6/11
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460	α. Μπαράγκουίλα 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.).	83	24843	πρός Μπαγκλαντές 5/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.).	71	12959	α. Ν. Όρλεάνη 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.).	84	24850	ε. Μπείρα 21/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).	76	13027	ε. Κουίνγκνιάο 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΙΝΣ (π.).	84	21193	α. Αύγουστα 3/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΙΝΣΕΣ (π.).	85	21193	α. Λός Αντζέλες 1/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.).	76	13024	ε. Ν. Υόρκη 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.).	75	13036	πρός Βομβάη 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.).	75	17355	α. Νιουαυθ 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).	68	9417	δ. Π. Σαίξ 5/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.).	77	14531	πρός Πόρτ Καμπέλλο 23/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.).	79	13005	ε. Μουμπάσα 19/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).	72	12959	δ. Παναμά 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.).	83	24843	δ. Σουέζ 2/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).	77	11733	ε. Ν. Όρλεάνη 3/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ Ι (π.).	77	14531	α. Βανκούβερ 30/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.).	75	13036	ε. Γκουαϊάμας 30/10
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.).	81	11503	δ. Παναμά 27/10
ΓΟΥΔΑΜΕΑ	84	34253	δ. Παναμά 26/10
ΓΟΥΕΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9067	ε. Κουίντ 24/10
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	α. Γιοκοχάμα 2/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.).	74	22997	πρός Κωνσταντίνα 31/10
ΓΟΥΪ'ΝΝΕΡ (κ.).	75	16421	πρ. «Φάιτερ»
ΓΟΥΪ'ΝΤΦΡΟΣΤ (μ.).	70	1982	δ. Παναμά 7/11
ΓΟΥΪ'ΝΤΦΟΛ (κ.).	70	3971	α. Άλεξάνδρεια 23/9
ΓΟΥΪ'ΝΤΛΕ'Υ ΜΠΑΪ'Υ (κ.).	70	9907	ε. Κάνιλα 22/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	ε. Χιούστον 10/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Μίνα άλ Άχμαντι 25/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).	80	40551	πρός Πόρτ Κελάγκ 9/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).	81	40357	α. Ρας Τανούρα 19/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (δ.κ.).	73	2219	α. Ν. Όρλεάνη 31/10
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.).	70	56799	πρός Ποχάγκ 14/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).	71	56800	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.).	73	114933	πρός Ποχάγκ 11/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).	78	126261	πρός Πασίρ Γκουινάγκ 19/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.).	79	126260	ε. Φουτζέιρα 6/11
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.).	66	39042	α. Ριγέκα 9/11
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.).	77	16278	μετ. «Hydra» (Μπχ.)
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.).	73	10713	μετ. «Αραγκόν» (ε.)
ΓΟΥΓΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938	α. Ν. Όρλεάνη 3/11
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/11
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).	69	16229	πρός Βομβάη 31/10
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Σιγκαπούρη 24/10
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.).	75	8884	ε. Λάγος 19/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).	70	32758	πρός Πόρτ Κόμφορτ 4/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.).	59	12226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.).	77	12590	υπέστειλε ελληνική
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Μάντρε ντε Ντέους 9/11
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.).	86	34620	ε. Κασίμα 5/11
ΕΒΕΛΥΝ (π.).	74	9112	εγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.).	69	10625	ε. Ρεϊνιόν 2/11
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.).	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.).	76	4993	πρός Νιόρμπαν 13/10
ΕΚΤΟΡ (κ.).	74	19166	δ. Π. Σαίξ 7/11
ΕΛΕΝΑ V (π.).	73	20713	πρός Πόρτ Κελάγκ 31/10
ΕΛΕΝΗ (δ.).	74	43441	α. Αύγουστα 4/11
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	πρός Γαλλία 31/10
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	ε. Μπίζερτα 3/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	ε. Τομακομά 29/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.).	69	5989	στή Βομβάη 9/11
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	δ. Σουέζ 2/11
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).	72	8936	ε. Κοντού 18/10
ΕΛΙΝΑ ΙΙ (δ.μ.).	79	19634	επωλήθη Νορβηγούς
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).	67	47344	πρός Γιοσού 16/10
ΕΛΙΞΕΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.).	75	45000	α. Μελίη 4/11
ΕΛΙΞΕΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΕΛΙΞΕΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).	73	53321	ε. Πόρτ Στανβάρ 5/11
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.).	68	41965	δ. Πόρτ Σαίξ 11/11
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΕΛΛΗ (μ.).	69	22915	δ. Παναμά 10/11
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (κ.).	71	14705	επωλήθη Άπω Άνατολή
ΕΛΜΠΕΛΛΑΙΥ	76	23980	ε. Τίς 7/11
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ'Υ (π.).	71	15119	πρός Β. Κορέα 8/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.).	75	16822	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΕΛΠΙΣ	82	30564	πρός Σιγκαπούρη 19/10
ΕΛΠΙΣ (κ.).	83	7363	ε. Μελβούρνη 7/11
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.).	73	104150	στή Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438	πρός Λουάντα 3/10
ΕΜΠΟΥΝ Ι. (δ.π.).	68	15252	πρός Μαζατλάν 24/10
ΕΜΠΕΡΠΑΪ'Ζ Ι (π.).	74	13687	πρός Κόμπε 30/10
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.).	74	10250	πρός Ν. Όρλεάνη 23/9
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	α. Ρουαίξ 6/11
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρός Κωνσταντίνα 16/10
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.).	76	20412	επωλήθη Κινέζους
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.).	74	44608	ε. Καραίσι 9/11
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪ'Β (π.).	86	15952	πρός Ν. Κορέα 11/10
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.).	68	19044	α. Λας Πάλμας 4/11
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.).	74	6042	α. Ν. Όρλεάνη 5/10
ΕΣΚΟΥΑΪ'Ρ (κ.).	68	11434	ε. Πειραιά 5/10
ΕΣΜΕΡΑΛΑΤΑ Ι. (π.).	84	22629	ε. Μπουσάν 27/10
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.).	85	22629	πρός Ταϊβάν 23/10
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.).	72	9440	πρ. «Νιέμπ-Ούγκ»
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	α. Φλάσσινγκ 27/9
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.).	69	9162	α. Τσάρλεστον 8/11
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199	πρός Ίνχαμπάνο 10/10
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	72	129216	ε. Βανίναρ Τέρμιναλ 29/9

ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Καράτσι 25/10
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρόξ Άλγερία 27/10
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	δ. Κέϊτουν 4/11
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	δ. Σουέζ 1/11
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	ε. Γκάλβαντον 23/10
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	σπ. Σερμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	δ. Σουέζ 4/11
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	ύψωσε ελληνική
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	σπ. Σαφάγκα (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	46058	α. Αυγούστα 6/10
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Βικτόρια 19510
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Παναμά 6/11
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Όζάκα 9/11
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	πρόξ Λά Γκουαίρα 8/10
ΗΒΗ	79	16379	πρόξ Σικάγο 23/10
ΗΡΑ	79	16390	α. Εμδεν 10/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Βηρυτ 4/11
ΗΡΩ	76	17129	ε. Ν. Υόρκη 31/10
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	πρόξ Σιγκαπούρη 26/9
ΗΣΤ ΠΡΑΐΝΤ (κ.)	72	6721	πρόξ Τσιβάν 26/10
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Τσίμπα 8/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Σιγκαπούρη 23/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σιγκαπούρη 6/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	σπ. Βασόρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	ε. Γκνάνσκ 8/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ (κ.)	76	37992	επιλήθη Νορβηγούς
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρόξ Τνδία 22/10
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	δ. Κων/πολη 1/11
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	δ. Σουέζ 9/11
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Βαλέντ 2/11
ΘΕΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	πρόξ Κίνα 22/10
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Μινεβιδέ 9/11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Άλεξάνδρουπολη 1/11
ΘΕΟΜΩΤΟΣ	73	31585	πρόξ Ακαμπα 31/10
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	ε. Μπαχραϊν 10/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	πρόξ Βάρρι 7/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Τάραν 8/11
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	ε. Πειραιά 3/11
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κε.)	71	995	δ. Κων/πολη 2/11
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κε.)	77	997	α. Πειραιά 7/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	ε. Βόλος 5/10
ΙΒΑΝ (Ον.)	69	9333	μετ. «Mild Extend» (π.)
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	α. Ρόττερνταμ 8/11
ΙΛΑΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	ε. Σάν Σεμπασιάν 4/11
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Σάν Λουρένζο 10/11
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	77	140277	πρ. «Munguia»
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρ. «Marbonita»
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρ. «Southgate»
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	πρ. «NS Alliance»
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	πρ. «Σπάρταν Ρόνερ»
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	πρ. «Sibenik»
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Ήμαχαβεν 27/10
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Μουμπά 9/11
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Πειραιά 5/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Γκνάνσκ 2/11
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Μόρεχεν 2/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	α. Μόρεχεν 2/11
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Βαμβά 24/9
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Μπαχραϊν 6/11
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Μπαχραϊν 8/11
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρόξ Κίνα 24/10
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρόξ Κασιόγκ 7/10
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	πρόξ Κιούβα 23/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Φόλκλαντ Μπαϊν 6/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	σπ. Κάνιλα 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	α. Άμβέρσα 8/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	ε. Μανφρεντίνια 24/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	πρ. «Κέπ Στάρ»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Πόρτο Βέσμε 3/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	πρόξ Πόρτο Σουδάν 4/10
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	πρόξ Ν. Όρλεάν 7/10
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	πρόξ Σιγκαπούρη 31/10
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Βενετία 5/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	σπ. Πειραιά 16/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Λός Άντζελες 8/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Νέμερδα 1/11
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	πρ. «Λόρντ Βενκόα»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	α. Ρουαί 22/10
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	α. Νέορμαν 28/10
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	δ. Κων/πολη 2/10
ΚΑΡΙΟΝ	72	10605	ε. Πειραιά 27/7
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ον.)	65	1219	α. Σαν Άντερ 9/11
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	ε. Πειραιά 25/10
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	α. Μπέλφαστ 23/10
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	πρόξ Κόστα Ρίκα 26/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρόξ Σιγκαπούρη 21/10
ΚΑΤΙΑ	71	4940	πρόξ Καναδά 27/10
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	α. Σαλβανόρ 8/11
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	άρχει Σ. Άραβία
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Βηρυτ 9/11
ΚΕΐ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	δ. Σουέζ 9/11
ΚΕΐ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Μουσούρε 7/11
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	πρόξ Λάγος 22/10
ΚΕΐ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Άμβέρσα 8/11
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρόξ Λισσαβώνα 26/10
ΚΕΐ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Άρσείφ 5/11
ΚΕΐ'Τ (μ.)	64	999	ε. Μπέιρα 13/10
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρ. «Άγιος Παντελεήμων»
ΚΕΝ Αΐ'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Άνεν 7/11
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	πρόξ Κιόα-Ζακιάλκας 13/9
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	α. Φάσσινγκ 1/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Μάλαγα 18/7
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	ε. Μίνα Καμπούς 3/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρόξ Κίνα 25/10
ΚΙΓΚ (κ.)	76	19451	πρόξ Μπουγκκάς 26/10
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	ε. Βαλέντ 8/11
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρόξ Γδόνια 24/10
ΚΙΤΙΟΝ (δ. Μπχ.)	69	79969	μεταφέρ. Ν. Γουίνεας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Σαλβανό Μπαϊ 10/11
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Άλκυον 1/11

ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Φιουμπαίνιο 28/10
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Μπαγκόγκ 17/10
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	α. Μπουρναμπουέλ 8/11
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	α. Άλεξάνδρεια 24/10
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Βαλέντσια 29/10
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	ε. Κουίνγκουάντο 16/9
ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ'Π (δ.κ.)	74	112825	πρόξ Χορμούζ 11/8
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρόξ Γκλάντισιου 10/10
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	σπ. Μόγκλα 20/10
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σιγκαπούρη 29/10
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλόμευθ 11/11
ΚΡΑΟΥΝ (δ. Μπχ.)	76	88886	δ. Σουέζ 8/11
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	πρ. «Freezer Lynx»
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρόξ Άλγερ 16/10
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)	68	15809	πρόξ Τουρκία 10/10
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Ματάνζας 15/10
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	δ. Γιβραλτάρ 10/11
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Βομβά 31/10
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Τάραντα 3/11
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443	ε. Βομβά 2/9
ΚΥΡΑ (κ.)	74	8558	πρ. «Λάκυ Αστρον»
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	ε. Σιβενί 8/11
ΚΥΡΙΑΚΗ ΙΙ (Βρ.)	65	1509	πρόξ «Λευκά Σάν»
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	ε. Βομβά 1/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Γιουρπορ 11/11
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Τσιγκαγκό 9/11
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρόξ Μπόνου 4/10
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρ. «Castle Lady»
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΣΕΛΑ (κ.)	78	1250	μετ. «Diamond Express» (κ.)
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	πρόξ Νουανζιμπου 26/10
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	α. Καζαμπλάνκα 10/11
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	δ. Παναμά 13/10
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	πρ. «Condata»
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρόξ Άγκόλα 23/7
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	α. Ήοι Λόντον 26/9
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	ε. Μυγκανίσιου 20/10
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Θεσσαλονίκη 12/10
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	ε. Καλκίττα 21/10
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Τυλέδου 27/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	α. Μαρίνα ντ' Καράρα 7/11
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	α. Βρέμη 28/10
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	πρόξ Ρεσίφ 27/10
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζέμπελ Άλι 3/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρόξ Γκνάνσκ 20/10
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	ε. Σαίν' Βινσέντ 29/10
ΛΑΟΥΡΑ (Ον.)	65	1600	πρόξ Κουελμάνε 13/10
ΛΑΟΥΡΑ Ι. (π.)	75	12416	πρόξ Φιλίππινες 11/10
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρόξ Μουμπάσα 31/10
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Σαλβανόρ 7/11
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Αγγούστα 5/11
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	ε. Βανκούβερ 6/11
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρόξ Κασιόγκ 30/10
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	σπ. Χορμούζ (αποθήκη)
ΛΕΐ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρόξ Σαφάγκα 12/10
ΛΕΝΙ (δ. Μπχ.)	75	79249	πρόξ Περσικό 28/10
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	ε. Φιλαδέλφεια 9/11
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρόξ Μπαγκλάνιές 19510
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΐ'ΤΖ (κ.)	72	17914	πρόξ Κούβα 17/10
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	α. Φόλκλαντ 7/11
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	πρόξ Βενεζουέλα 9/10
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Γκνάνσκ 7/11
ΛΕΥΚΑΣ Αΐ'ΛΑΝΤ (Ον.)	67	1205	α. Πόρτο Σαίτ 5/11
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Λορέν 9/11
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρ. «Freezer Lion»
ΛΗΝΤΕΡ Α. (Ον.)	70	10399	ε. Κων/πολη 22/10
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Μαντράς 5/11
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	πρ. «Texaco Hannover»
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	πρόξ Νιούκλα 9/11
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	πρ. «Ελληνική Στίρι»
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	ε. Λονδίν 11/11
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	πρ. «Λεμάν»
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Γένουα 4/11
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Τζακινθόβια 4/11
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ. Βρ.)	82	36865	α. Βιστώνη 8/11
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ. Βρ.)	82	36865	α. Πόρτο Άρθουρ 3/11
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	α. Νέορμαν 7/11
ΛΑΔΕΡ ΕΡΟΐ'Κ	75	34745	πρόξ Ρίτσαρντ Μπαϊ 14/10
ΛΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρόξ Σαγκάι 11/10
ΛΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	δ. Κων/πολη 9/11
ΛΑΙΡΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Νέορμαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Πειραιά 30/10
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	α. Σφός 4/11
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	δ. Γιβραλτάρ 8/11
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρόξ Λουάντα 11/9
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	ε. Κιόα 15/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Σάν Σεμπασιάν 17/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Πόρτο Κέλαγκ 10/11
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ε. Σπλίτ 8/11
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. Ριμέν 9/11
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕΐ'Σ ΙΙ (μ.)	64	3447	πρ. «Castle Grace II»
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρόξ Βαλπαράϊζο 28/10
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	πρόξ ΗΠΑ 23/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφέρ. Περσικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Μπουβόν 27/10
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Νιουέβα Παλμίρα 5/11
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Κιόα 4/11
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	επιλήθη άλλοδαπνός
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Άμπζαν 13/10
ΜΑΡΚ Αΐ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Βαρκελώνη 9/11
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Κιόα Μπαϊ 7/10
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	πρόξ Άχλάδι 20/10
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	ε. Κιόα Μπαϊ 1/11
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Κουίνγκουάντο 12/10
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Κιόα 7/11
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Κιόπερ 27/10
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	δ. Σουέζ 3/11
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Λέ Χόρβη 5/11
ΜΕΞ (Ον.)	64	1096	πρόξ Μονφρενιάν 11/1
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρόξ Γκράσι 25/10
ΜΕΡΙΤΑ (δ.π.)	81	32723	πρόξ Σιγκαπούρη 20/9

MERINTIAN ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Μόνγκλα 2/11
MERIT (π.)	73	112306	α. Χιρμούζ (άποθήκη)
MERIT (π.)	69	35284	α. Εμδεν 5/11
MERKIOY (π.)	70	10490	πρ. Μπιντούλου 18/10
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	πρ. «Viking Chief»
ΜΕΤΕΡΑ (δ.)	79	43857	α. Ν. Όρλεάνη 25/10
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Τέξας Σίτυ 6/11
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Ικόνι 1/11
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρ. Κούβα 28/7
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Ναπιέρ 8/11
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Άλγκεθίρας 5/11
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Κι-μώ Μπαϊν 29/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	α. Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	α. Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΝ (κ.)	71	10095	ε. Τσι-αγκ-γκ 9/11
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Σουάνση 4/11
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	πρ. Ινδία 7/10
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρ. Τόκιο 20/10
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	πρ. Ευρώπη 24/10
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Σαντάνα 1/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Κόρπους Κρίστι 12/10
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαντάρ Άμπας 17/10
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	α. Σαλέρνο 9/11
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (κ.)	67	30823	πρ. Ρότερνταμ 27/10
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	μετ. «Lambda» (λ.)
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρ. Σαουδική Άραβία 9/10
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509	ε. Έλσαμμέρ Πόρτ 11/11
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	πρ. Άλγερία 26/10
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	δ. Σουέζ 7/11
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	ε. Πωλήθη Κινέζους
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρ. Άμβέρσα 29/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Σουέζ 11/11
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	α. Ν. Όρλεάνη
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Μπαχράιν 5/11
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Νιόρ ές Σαλάμ 21/10
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	πρ. Ίνδονησία 30/9
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Ν. Μαγκαλόρ 8/11
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ ('Ονδ.)	66	9085	α. Βομβάη 1/11
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861	πρ. Ίαπωνία 25/10
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρ. Ποχάγκ 19/10
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Τσιτακόγκ 10/11
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Ν. Υόρκη 5/11
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Τέμα 9/11
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	α. Ροζάριο 8/11
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Μπότγουιν 1/11
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ *	78	13889	πρ. Άλγερία 23/10
ΝΑ'Τ'Α (κ.)	70	9069	πρ. Τσιτακόγκ 31/10
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Τάμπα 5/11
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	72	20654	αγορά από Έλληνες
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982	α. Μομπά 6/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	πρ. Χονολουλού 19510
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	α. Μορμουγκάο 18/10
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Τεργέσιτ 8/11
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρ. Γαλλία 28/10
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	α. Γιούροπορτ 12/11
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	πρ. Κίνα 23/9
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Καζαμπλάνκα 7/11
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρ. Τουρκία 10/9
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. «Blue River» (κ.7)
ΝΙΚΑΣ ('Ονδ.)	73	20328	πρ. Κίνα 3/10
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρ. Ινδία 22/10
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	πρ. Λατβία 18/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	α. Λούπ Τέρμιναλ 8/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	πρ. Άλγερία 17/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	πρ. Άλγερία 31/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρ. Σάφι 30/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. Όρλεάνη 26/10
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Τέξας Σίτυ 31/10
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Μπαγκόγκ 30/9
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περσικού
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	πρ. Μπαλκίπαπ 6/10
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	α. Σουέζ 10/11
ΝΙΟΥΤΟΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	48719	ε. Πειραιά 19/9
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρ. Ιράν 6/10
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	α. Μπαχράιν 24/10
ΝΟΡΔΕΡΝ	77	1973	πρ. Βάρρι 14/10
ΝΟΡΒΕΓΙΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	70	62357	ε. Σάο Σεμπασιάνο 17/10
ΝΟΡΒΕΓΙΟΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	45752	πρ. Βενεζουέλα 26/10
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	1747	πρ. Τάμπα 21/10
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1905	πρ. Μαϊάμι 20/10
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	7266	α. Ρεϊνιόν 10/11
ΝΟΡΘ ΣΑΙΝΛΟΡ (κ.)	72	11448	α. Ρεϊνιόν 10/11
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	75049	α. Τζιμπουτί 10/11
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	12222	ΕΤΑ Νιγηρία 2/11
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	μετ. «Delfi»
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	δ. Σουέζ 6/11
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Γκοκχάμα 9/11
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Βαλέντσια 2/11
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	α. Σαντάνα 3/11
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	ε. Σάο Σεμπασιάνο 2/11
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρεϊνιόν 14/10
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	μεταφορές Περσικού
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Ντάρμπαν 15/10
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μετ. «Leo M.» (κ.7)
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	δ. Σουέζ 2/11
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Μπάρι 10/11
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/10
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρ. Πακιστάν 24/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	α. Ν. Υόρκη 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	πρ. Ρότερνταμ 29/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	πρ. Πόρτ Άρθουρ 30/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ΕΤΑ Κόζε Άιλαντ 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128561	πρ. Πόρτλαντ 23/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	40559	α. Φός 2/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	79	59882	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	61	1098	α. Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	62	2606	πρ. Κίνα 19/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	22912	
ΟΜΕΡ (κ.)	70		

ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	α. Μόνγκλα 2/11
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	α. Χιρμούζ (άποθήκη)
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	α. Εμδεν 5/11
ΟΝΥΕ (π.)	76	17959	πρ. Μπιντούλου 18/10
ΟΡΑ'ΙΤΟΝ	73	18958	πρ. «Viking Chief»
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Ν. Όρλεάνη 25/10
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	ε. Τέξας Σίτυ 6/11
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Ικόνι 1/11
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	πρ. Κούβα 28/7
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Ναπιέρ 8/11
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	α. Άλγκεθίρας 5/11
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	α. Κι-μώ Μπαϊν 29/10
ΟΥΑ'Ι'Τ ΓΟΥΝΤ (μ.)	66	3881	α. Ν. Όρλεάνη
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	α. Ν. Όρλεάνη
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852	α. Ν. Όρλεάνη
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	ε. Τσι-αγκ-γκ 9/11
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	πρ. Σχέζαιν 23/10
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρ. Λουάντα 14/8
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Πόρτ Σαϊδ 2/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	α. Ν. Μαγκαλόρ 9/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Π. Σαϊδ 1/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11855	ε. Μπάχια Μπλάνκα 19/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Σάν Βινσέντε 29/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	πρ. Ούλοσάν 23/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Σάν Βινσέντε 29/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φάλλμουθ Μπαϊν 9/11
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	πρ. «Freezer Leopard»
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	ε. Ρίο Γκράντε 6/11
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	19829	πρ. «Φάλλμουθ»
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Καρταγένα 8/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Λός Άντζελες 1/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Χόγκ Κόγκ 3/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Τάρανα 7/11
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	ε. Πειραιά 9/10
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	α. «Κωνσταντινούπολη»
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Χάμπτον 1/11
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρ. Ίαπωνία 24/10
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Νταλιάν 1/11
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	ε. Λός Άντζελες 7/11
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Ρότερνταμ 28/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Τάμπα 22/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρ. Γιάνμπου 5/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρ. Κουβέιτ 10/10
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρ. Λομπίτο 1/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	δ. Σουέζ 6/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Άκαμπα 21/10
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Σιγκαπούρη 1/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Βομβάη 17/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839	α. Τζέινα 27/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεμπασιάνο 4/11
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	πρ. Ρός Τανούρα 24/10
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Άλγκεθίρας 30/9
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	δ. Κων/πολη 6/11
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Πειραιά 18/10
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	πρ. Μομπάσα 29/10
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	ε. Καλκούτα 23/10
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	πρ. Λός Άντζελες 25/10
ΠΛΑΝΕΤΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρ. Ίνδονησία 9/5
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρ. Μπουκάναν 9/10
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	πρ. Νουαντίνου 4/10
ΠΛΟΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/9
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Φουκουγιμά 4/11
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	ολική απόλεια
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	πρ. «Απολλωνία IX
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/11
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Ούλοσάν 28/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Ρίο Ίανέιρο 30/10
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Γιβραλτάρ 3/11
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	πρ. Ροστόκ 6/10
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	υπέστειλε Έλληνική
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Μπιλμπάο 20/10
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	πρ. Άνω Άνατολή 23/10
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	δ. Σουέζ 1/11
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	πρ. Φιλιππίνες 24/10
ΠΡΕΣΤΙΤ (δ.)	76	40632	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ ΙΙ (κ.)	78	20288	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΩΓΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677	α. Σάλλου Βόε 5/11
ΡΑΝΤΟΥΑΝ (δ.κ.)	77	164062	πρ. «Sea Song»
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	πρ. Κούβα 1/10

ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	πρός 'Ινδία 28/10	ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρ. «Hansa Navigator»
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	πρός Ν. 'Ορλεάνη 22/10	ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Πόρτ Σαϊδ 10/11
ΡΟΟΥΣ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 26/7	ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	ε. 'Αλεξάνδρεια 28/10
ΡΟΟΥΣΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Χάμπτον 1/11	ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Κολούμπια ρίβερ 9/11
ΡΟΟΥΣ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σουέζ 12/11	ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	πρ. «Γκούμπ Φαίηθ»
ΡΟΟΥΣ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	πρός Μαρίνα ντ' Καράρα 31/10	ΣΙΛΜΝΑ	78	32508	α. Τζέντα 21/10
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» ('Ονδ.)	ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	δ. Πόρτ Σαϊδ 4/11
ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	δ. Π. Σαϊδ 5/11	ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	δ. Πόρτ Σουδάν 23/10
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	πρός Γκουάντα 13/10	ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Μάντρε ντε Ντέους 1/11
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9	ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	δ. Π. Σαϊδ 7/11
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)	ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	α. Μομπάσα 19/10
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	πρός Γκουάντα 10/10	ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	μετ. «Meridien» ('Ονδ.)
ΣΑ'ΙΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (άποθήκη)	ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Καλλάο 1/11
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. 'Αμβούργο 9/11	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντίρ Χομενί
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Μόκχα 31/10	ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	μετ. «Γαμμα» (Λ.)
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Τζουμπάιλ 4/11	ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	ε. Ντάς 'Αϊλαντ 31/10
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 5/11	ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Σιγκαπούρη 20/10
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Βιζακαπαντάμ 3/10	ΣΚΑ'Υ'ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Γάνδη 8/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 2/11	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Λός 'Αντζελες 2/11
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.κ.)	76	21619	πρός Αύγουστα 6/11	ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρ. 'Ινδονησία 27/8
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. 'Αλεξάνδρεια 3/11	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Παραντίπ 4/11
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1.599	ε. Πειραιά 21/8	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρ. Μπαντίρ 'Αμπάς 20/10
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Τζουμπάιλ 18/9	ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Σάν Λορέντζο 18/10
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Τύνιδα 5/11	ΣΟΥΡΕΤ	77	33408	α. Φορμάντλ 2/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Ρουέν 6/11	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Πειραιά 2/11
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Σουέζ 1/11	ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στον Πειραιά 16/9
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	πρ. Δ. 'Αφρική 18/10
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I. (κ.)	70	11122	πρ. «Pacific Mariner»	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	μετ. «Ιόνιαν Κουήν» (κ.7)
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	στο Χό Τσι Μίνχ Σίτι 13/10	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Ντόβερ 1/11
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	στο Ρόζι 'Αϊλαντ 6/10	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/10
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Βομβάη 3/9	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	δ. Πόρτ Σαϊδ 5/11
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	α. Ραβέννα 28/10	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρ. Λά Γκουαίρα 28/9
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	δ. Σουέζ 6/11	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρ. 'Ινδία 26/10
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	δ. Σουέζ 12/11	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Ραβέννα 8/11
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	α. Βρέμη 10/11	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Σαβόνα 9/11
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	α. Τενερίφη 26/10	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Πειραιά 27/10	ΣΤΑΡΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	πρ. 'Αντεν 18/10
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959	πρ. Σιγκαπούρη 20/10	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρ. Κορέα 11/10
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Σχέζιν 26/10	ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. Γκάλβεστον 1/11
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	πρ. Χορμούζ 23/10	ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011	διάλυση Κίνα
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	α. Σιγκαπούρη 30/10	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ε. Πειραιά 8/8
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	στο Ντουμπάι 10/11	ΣΤΑΥ (κ.)	75	15113	μετ. «Βούλκαν» (κ.7)
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	α. Ντάρμπαϊν 4/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Πύλο 19/7
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Μπενί 4/9	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	πρ. «Golden Pioneer»
ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μαύλα 28/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	πρ. «Berlin»
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	α. Χιούστον 22/10	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	πρ. «President Delcoute»
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	πρ. Περσά 12/9	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	αργεί Πειραιά
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II. (κ.)	70	12578	πρ. 'Αλεξάνδρεια 21/10	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	δ. Σουέζ 1/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Λός 'Αντζελες 1/11	ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265	πρ. Μανίλα 14/10
ΣΕΚΙΟΥΡΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Σεβίλλη 4/11	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	δ. Π. Σαϊδ 1/11
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Βικτόρια 1/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	ε. Βοστώνη 3/11	ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	α. 'Αλεξάνδρεια 3/11
ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51888	στη Σιγκαπούρη 19/10	ΣΦΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Μομπάσα 8/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρ. Μπαντίρ 'Αμπάς 19/10	ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	ε. Τσιανγκόγκ 7/11
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Φουτζέιρα 28/10	ΤΑΕΧΟΡΝ	70	18736	πρ. Κίνα 21/10
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	μετ. «Beta» (Μπχ.)	ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	μετ. «Veronica» ('Ονδ.)
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	δ. Παναμά 9/11	ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	ε. Παρανάγουα 6/11
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	α. Τάραντα 11/11	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρ. Τολαγκνάρ 17/10
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Σιγκαπούρη 31/10	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	ε. Λάγος 20/10
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	ε. Μάλαγα 8/11	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	πρ. Χόγκ Κόγκ 6/10
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Σέλλ Χάβεν 5/11	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρ. Ντάρμπαϊν 30/10
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Χιούστον 6/11	ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Φιλαδέλφεια 2/11
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Βικτόρια 2/11	ΤΕΖΑΠΕΡ (κ.)	72	24615	δ. Παναμά 9/11
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Χοσέ 'Ιγνάθιο Τέρμιναλ 1/10	ΤΕΖΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Καράτσι 5/11
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	α. Μόντρεαλ 5/11	ΤΖΙΜΙΑΤΑ (κ.)	71	16275	α. Φέλιξτσοφ 9/11
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	επιβλήθη Νορβηγούς	ΤΖΙΜΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	δ. Σουέζ 6/11
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	μετ. «Αθλοφόρος» (Μπχ.)	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 17/10
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Γένοβα 4/11	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Κασίμ 6/11
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Κιτιμάτ 8/11	ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	α. Λονδίνο 12/11
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	α. Φόρ 9/11	ΤΖΙΟΥΕΛΑ (Μ.)	81	3375	α. Μορμουγκάο 9/11
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 8/11	ΤΖΙΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/10
ΣΗΕΜΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	δ. Κων/πολη 7/11	ΤΖΟΥΤ ΕΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρ. Κίνα 27/10
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	πρ. Νταμμάμ 29/10	ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΣΗΕΣΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	επιβλήθη Νορβηγούς	ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	ε. Σάντος 9/11
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	πρ. Σμύρνη 1/11	ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	α. Βαρκελώνη 10/11
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Ρόττερνταμ 11/11	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Ναβόρ 29510
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	επιβλήθη 'Απώ 'Ανατολή	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρ. Μπαμπά 29/10
ΣΗΛΗΝΚ (Μαλί.)	74	18963	α. 'Ιτακού 2/11	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Παναμά 3/11
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Κάουντιμποργκ 8/11	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Μανφρεντιόνα 26/10
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	πρ. Κουβέιτ 9/11	ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρ. Λά Γκουαίρα 28/9
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.Μ.)	80	32995	επιβλήθη Κινέζους	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	ε. Γκουαγιακούιλ 5/11
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρ. Κούβα 27/10	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρ. Πόρτ Σουδάν 14/10
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	α. Τής 7/11	ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεύ.)	68	9627	πρ. «Κυζίκος»
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Σάν Λορέντζο 2/11	ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	πρ. 'Ορν 30/10
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Νταμμάμ 8/10	ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	ε. Πειραιά 4/11
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Κων/πολη 4/11	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	πρ. «Pampas»
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Παρανάγουα 6/11	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Κομώ Μπαϊ 6/10
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	α. Νάπολη 10/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρ. Ουάσιν 29/10
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρ. Ταρτούζ 30/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	πρ. Σαγκάη 19/10
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	μετ. «Πρεντάτορ» (ε.)	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	α. Φιουμτσίνο 9/11
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	α. Ρόττερνταμ 5/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	στο Ντουμπάι 8/11
ΣΗΠΕ'Ι'Σ II (δ.μ.)	77	15225	πρ. «Paramount»	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρ. 'Ινδονησία 31/10
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Φόρ 7/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	πρ. «Sunset Peak»
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Κομώ Μπαϊ 16/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567	πρ. «Tokyo Rainbow»
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Μοντεβιδέο 4/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	πρ. «Japan Rainboyy»
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Κων/πολη 6/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	ε. Σαγκάη 30510
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρ. Καζαμπλάνκα 26/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	πρ. «Lantau Peak»
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	ε. 'Αμβούργο 10/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΓΚ (κ.)	72	79317	δ. Πόρτ Σαϊδ 7/11
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. 'Αγλεβίρας 27/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Βοστώνη 28/10
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρ. Ν. 'Ορλεάνη 28/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρ. Λαράκ 2/7
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	πρ. 'Αλγέρι 27/8	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/11
ΣΗΤΡΕΡ II	83	18173	α. Τερνούζεν 9/11	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Γένοβα 9/11
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Πόρτ ντε Μπουά 8/11	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Σιγκαπούρη 7/11
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρ. 'Ορν 14/10	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρ. «Pioneer»
ΣΗΦΑΛ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Φάλμουθ Μπαϊ 6/11	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	πρ. 'Αντεν 12/10
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4/86	ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρ. Μπαντίρ 'Αμπάς 11/10
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρ. Ταλίν 28/10	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Γιούροπορτ 12/11
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Κόρπους Κρίστι 20/10	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 24/10
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Βηρυττό 5/11	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρ. Μάρ ντε Πλάτα 28/10
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/10	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	ε. Γκουαϊμάς 20/10
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Κάνιλα 2/10				
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Ν. 'Υόρκη 4/11				
ΣΙΛΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	πρ. Νορβηγία 24/10				
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78						

ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Γκάλβεστον 27/10 *
ΦΑΙΡΜΑΙ'Υ' (π.)	66	4572	ε. 'Υμουίντεν 10/11 *
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Ν. Μαγκαλόρ 14/10
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Κίνα 25/9
ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	α. Σμύρνη 4/11
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/10
ΦΕΙ'Ι'Θ	70	15216	ε. Θεσσαλονίκη 29/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	α. Μπαχραϊν 9/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός 'Αγκόλα 27/7
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	στο Γραντ
ΦΙΛΙΑ	71	7201	ἀργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Παναμά 21/10
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	πρός Πασιφ Γκουντίνγκ 16/9
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	δ. Σουέζ 6/11
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρ. «Λέο Ουάν»
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	α. Μπαρ 7/11
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15821	α. Βασιλικό Μπαϊ 9/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Ραβέννα 5/11
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Λέγκχορν 30/10
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Παναμά 5/11
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπειτζάγια (ἀποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	πρός Βομβάη 25/10
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Μανίλα 27/10
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	πρός Καραϊσι 26/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Τζουμπάι 2/11
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	μετ. «Πάρνας» (κ.)
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	ε. Κορώ Μπαϊ 25/10
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	ἐπισκευές Πειραιά 11/7
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπ.)	74	65244	α. Φιλαδέλφεια 9/11
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκάγκ 30/7/87
ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330	ε. Ταρραγκόνα 31/10
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214	πρός 'Ινδονησία 23/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός Χιούστον 20/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	ε. Φρητάνον 7/10
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπ.)	73	17918	πρός Τζόρφ Λασφόρ 26/10
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332	πρός Χονολουλού 19/10
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Νάπολη 29/10
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/10
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	α. Σιγκαπούρη 30/10
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Χόγκ Κόγκ 31/10
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρός Νιακάρ 26/10
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρός 'Αβάννα 29/10
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	δ. Παναμά 10/11
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	μετ. «Φρίο 'Ατλάντικ Ουό» (π.)
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρός 'Αγκόλα 6/10
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Λας Παλμας 8/11

ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	πρ. «Φρίο Πρόγκρες»
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Γαλλία 23/10
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	ναυπηγείται 'Ακί'σου
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	πρ. «Sun Happiness»
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρ. «Rose Mallow»
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	πρός Νιγηρία 5/10
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	δ. Παναμά 24/10
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	ε. Φόυνες 31/10
ΦΡΙΟ ΜΠΑΡΑΖΙΑ (κ.)	73	5871	πρ. «Geeststar»
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	πρ. «Taihaku Maru»
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	πρ. «Osaka Reefer»
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	1261	πρ. «Freezer Leva»
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	πρ. «Cherry Island»
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Πειραιά 6/11
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρ. «Reefer Ciku»
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	πρός Κεηπτάουν 1/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Μπαγκόγκ 15/9
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Παλάου Σαμπού 15/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	στη Σιγκαπούρη 10/6
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	πρός Ταρτούς 19/10
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Λισσαβώνα 8/11
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Σαγκάη 28/10
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	α. Τερνέστη 8/11
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρός 'Αμβούργο 28/10
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Ρουέν 2/11
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	πρός Σαγκάη 8/10
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	α. Τάραντα 5/11
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	ε. Πειραιά 8/11
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	πρ. «Euclide»
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	πρ. «Helice»
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	πρ. «Admiral Cabral»
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	75	4563	πρ. «Pole Star»
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρός 'Ινδονησία 26/8
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρός Μπαγκόγκ 31/10
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Χουάγκου 1/11
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρός Μπαντίρμα 18/10
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/9
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	ε. Κασσιούγκ 28/10
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Ρουέν 6/11
ΧΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπ.)	77	11231	α. Ροζάριο 4/11
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Ρας Τανούρα 28/5
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	πρός 'Αλγερία 20/10
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	ε. Πόρι Μωχ. Μπίν Κασίμ 11/10
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. 'Αντιφαγκόνα 5/11
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	α. Σιγκαπούρη 4/11

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς «Ἑλληνες Ναυτικούς»

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

— Ἡ εἰδικὴ προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1989, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 5.000.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστέλλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 6.000 (ἐννὸν δρχ. 8.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ αὐτὲς τίς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτὸχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νο. ταρὰ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὁνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:.....

Υπογραφή:

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



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

FOTIS G. POULIDES
President



**PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947**

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

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

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111