

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1989
Αρ. Φύλλου 1292/1050

NAYTIKA XPONIKA

Μεταβολές

With
English
Supplement

Ρ. ΦΥΛΛΟΥ 1292/1050
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 250



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

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



Call us

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

* As of 28/2/1987



Transhipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

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

LONDON OFFICE

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

NEW YORK OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265 804/265 808
265 812/265 816
TELEX: 96490/96492 ITLME
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



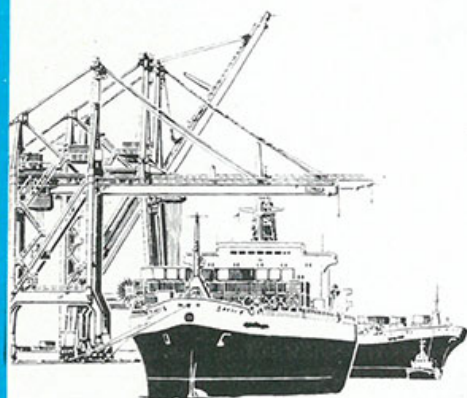
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"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 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1989
ΝΘ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1292/1050

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

58th Year
Issue No. 1292/1050, April 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** Έλληνικός Έφοπλισμός καί Εύρωπαϊκή Ναυτιλία.
'Η ελληνική πρόταση πού αφορά τό μέλλον της
Εύρωπαϊκής Ναυτιλίας.
- 16** 'Ο Πόλεμος τών Τάνκερς.
Συνέχεια ενδιαφέροντος άρθρου του Λούδς Λίστ γιά
τήν τακτική τών έμπολέμων καί τά βαθύτερα αίτια
της.
- 18** Ναυτιλία, 'Ασφάλεια καί Περιβάλλον.
Τά συμπεράσματα του πρόσφατα Συμποσίου πού
οργάνωσε τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο 'Ελλάδος.
- 21** 'Η θέση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας στό διεθνή χώρο.
Εισήγηση του αντιπροέδρου του ΝΕΕ κ. Βασίλη
Κούτση στό ήμερήσιο Συμπόσιο.
- 25** Μιά ματιά στίς Ναυτιλιακές 'Εξελίξεις της έπόμενης
δεκαετίας.
'Άρθρο του πλοιάρχου ΕΝ κ. Μιχάλη Φραγκιά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10** ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 12** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 29** ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 30** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 36** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 39** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 40** ENGLISH SUPPLEMENT
- 43** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τό ανθρώπινο δυναμικό

Είναι πλέον κοινή ή διαπίστωση ότι ή Ναυτιλία τών 'Ελλήνων δέν μπορεί νά διατηρηθεί χωρίς "Ελληνες ναυτικούς. Τά περιστατικά πού επιβεβαιώνουν τού λόγου τό αληθές είναι πλέον καθημερινά στήν 'Ακτή Μιαούλη, πρό ήμερών δέ γνωστότατος έφοπλιστής μās γνωστοποίησε ότι πλοίο του, ένα μπάλκερ 30.000 τόννων, πραγματοποίησε πρό ήμερών προγραμματισμένο ταξίδι μέ έντεκα μόνον "Ελληνες έπειδή έννέα ξένοι πού αποτελούσαν τό κατώτερο πλήρωμα ξεμπάρκαράν ομαδικά σέ εύρωπαϊκό λιμάνι μετά από προσφυγή τους στήν ΙΤΦ, καί ύπογράμμισε ότι τέτοια έπιτεύγματα μόνον οί "Ελληνες ναυτικοί μπορούν νά τά πραγματοποιήσουν, αλλά "Ελληνες ναυτικοί, προσθέσαμε έμείς, έπαρκώς εκπαιδευμένοι.

Τά τελευταία χρόνια γίναμε όλοι μάρτυρες μιās συνεχούς μειώσεως τού έλληνικού ναυτεργατικού δυναμικού αλλά καί ταυτόχρονης ύποβαθμίσεως τού επιπέδου εκπαιδεύσεως. Είναι δέ έπ' αὐτοῦ χαρακτηριστικές οί έπισημάνσεις πού έκανε σέ συνέντευξή του στήν έφημερίδα «Καθημερινή» γιά τήν όποία γράφουμε έν συνέχεια ό έφοπλιστής κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος:

«Τό θέμα τής ναυτικής εκπαιδεύσεως, ύπογράμμισε στήν έν λόγω συνέντευξή του ό κ. Δρακόπουλος, είναι κατά τήν άποψή μου, ό «άκρογωνιαίος λίθος», τού ναυτιλιακού μας οί-

κοδομήματος, όχι μόνο γιατί τά έλληνικά πλοία πρέπει νά ξεχωρίζουν γιά τήν παροχή καλών ύπηρεσιών, αλλά καί γιατί τά εκπαιδευμένα πληρώματα τροφοδοτουν σημαντικούς κλάδους τής ναυτιλίας μας, όπως ναυτιλιακά διαχειριστικά γραφεία καί πλήθος άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις πού πλαισιώνουν τή ναυτιλιακή δραστηριότητα. Εάν εξακολουθήσει ή μείωση τού ναυτεργατικού δυναμικού καί ιδίως ή ύποβάθμιση τών άξιωματικών, λόγω κακής ή άτελούς εκπαιδεύσεως, τότε θά αλλάξει ριζικά ή όργάνωση τού έλληνικού πλοίου καί κατ' έπέκταση ή μορφή τής έλληνικής ναυτιλίας, ή όποία θά κινδυνεύσει νά χάσει καί αὐτήν άκόμη τήν ελληνική της ταυτότητα. Έπομένως ή ανάγκη γιά άναβάθμιση τής ναυτιλιακής εκπαιδεύσεως, είναι έπιτακτική καί έπείγουσα».

Πρέπει μέ λίγα λόγια νά διατηρήσουμε τό ανθρώπινο δυναμικό τής Ναυτιλίας. Έχομε χάσει ήδη τά κατώτερα πληρώματα, άν χάσουμε καί τούς άξιωματικούς δέν θά μπορούμε νά διατηρήσουμε τή Ναυτιλία μας. Γι' αὐτό όφείλομε νά εγκύψουμε όλοι μέ ιδιαίτερη προσοχή στό τεράστιο πρόβλημα τού ανθρώπινου δυναμικού καί νά βρούμε — μέ κοινή άποδοχή εκείνων όμως πού ενδιαφέρονται γιά τήν ύπαρξη τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας — τίς λύσεις πού χρειάζονται οί καιροί μας.

Ο ΝΕΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Μέ τόν τελευταίο άνασχηματισμό πού όδήγησε στή δημιουργία τής έκλογικής κυβερνήσεως τού κυβερνώντος κόμματος 'Υπουργός Ναυτιλίας ανέλαβε — μετά τήν άπροσδόκητη άπομάκρυνση τού κ. Βασίλη Σαραντίτη — ό μέχρι τότε Αναπληρωτής 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. Άντώνης Ντεντιδάκης καί τό γεγονός αὐτό μετριάζει τήν πάγια αντίρρηση τών στηλών αὐτών γιά τήν πρόωρη άπομάκρυνση τών 'Υπουργών Ναυτιλίας, τήν άπομάκρυνση δηλαδή πού γίνεται χωρίς νά έχουν προλάβει νά ύλοποιήσουν τούς σχεδιασμούς τους.



Η έπιλογή τού κ. Ντεντιδάκη μετριάζει ειδικότερα τήν αντίθεση, γιατί είχε ήδη ένεργό άνάμιξη στά θέματα τής Ναυτιλίας όχι μόνον από τή θέση τού 'Αναπληρωτή 'Υπουργού αλλά καί σάν βουλευτής Πειραιώς καί κυρίως σάν γραμματέα τού κοινοβουλευτικού τομέα 'Εμπορικής Ναυτιλίας τού ΠΑΣΟΚ.

Στόν νέο 'Υπουργό τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνουν τήν ίδια σύσταση πού είχαν άπευθύνει καί στόν κ. Σαραντίτη: Νά επιδιώξει μόνον τό έφικτό, πού πλέον λόγω τού πε-

ριορισμένου χρόνου πού άπομένει μέχρι τίς εκλογές, οί όποιες τό άργότερο θά διεξαχθούν στίς 18 'Ιουνίου, δέν παρέχει πολλές δυνατότητες καί εύκαιρίες. Έτσι, εκείνο πού ουσιαστικά άπομένει είναι ή ρύθμιση προβλημάτων πού άναφέρονται στούς ναυτικούς καί ή ικανοποίηση αιτημάτων τους πού σχετίζονται άποκλειστικά μέ τό Κράτος — λύσεις σέ θεσμικά ζητήματα πού άπαιτούν καί τήν όμόθυμη συγκατάθεση τής άλλης πλευράς, δηλαδή τής έφοπλιστικής, δέν μπορούν νά δοθούν. Αὐτό φαίνεται ότι τό έχει άντιληφθεί ό κ. Ντεντιδάκης, ό όποιος μέ άποφάσεις του έχει ήδη προχωρήσει στήν ρύθμιση καί στήν ικανοποίηση όρισμένων αιτημάτων τών ναυτικών μας, έν ένεργεία καί συνταξιούχων, όπως είναι λόγω χάρη ή ρύθμιση τού 5% τών πλοιάρχων καί τών Α' μηχανικών, ή παροχή τής δυνατότητας σέ όρισμένους συνταξιούχους τών κατωτέρων πληρωμάτων νά βελτιώσουν τή σύνταξή της, ή παροχή εκπτώσεων πάλι στούς συνταξιούχους γιά τίς μετακινήσεις τους μέ τά άκτοπλοϊκά έπιβατηγά, ή κατάργηση τού πλαφόν τού Οίκου Ναύτου πού όδηγεί στήν έλεύθερη έπιλογή ίατροῦ κλπ.

Ο κ. Ντεντιδάκης γεννήθηκε στόν Πειραιά τό 1942. Σπούδασε Νομικά στά Πανεπιστήμια Θεσσαλονίκης καί 'Αθήνας. Δικηγόρεϊ στόν Πειραιά από τό 1970. Τό 1974 εξέλεγχθη Βουλευτής μέ τήν ΕΚ-ΝΔ καί τό 1981, 1985 μέ τό ΠΑΣΟΚ. Η οικογένειά του είναι από τίς παλαιότερες πολιτικές οικογένειες τού Πειραιώς, πάντοτε κάτω από τή σημαία τού κόμματος τών Φιλελευθέρων, μέλη της δέ χρημάτισαν 'Υπουργοί, Βουλευτές, Δήμαρχοι Πειραιώς καί Πρόεδρος τού Δικηγόρου Συλλόγου.

Ο ίδιος σάν Βουλευτής, άσχολήθηκε στή Βουλή μέ ναυτεργατικά θέματα καί διετέλεσε κατ' επανάληψη Γραμματέας τού κοινοβουλευτικού τομέα 'Εμπορικής Ναυτιλίας τού ΠΑΣΟΚ.

Η όλη του πολιτική δράση από τό 1963 μέχρι τό 1974 συνοδεύεται από διώξεις καί φυλακίσεις.

ΟΙ ΒΡΕΤΑΝΝΟΙ ΑΠΕΔΕΙΞΑΝ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΤΗΝ ΕΥΦΥΪΑ ΤΟΥΣ

Τελικά ή κ. Μάργκαρετ Θάσερ δέν περιέλαβε στή συζήτηση γιά τόν προϋπολογισμό τής Μεγάλης Βρεταννίας τό επίμαχο θέμα τής φορολογίας όσων δέν μένουν μόνιμως στήν 'Αγγλία.

Αναφέρεται σχετικά ότι ή κ. Θάσερ δέν έπέισθη ή ίδια ότι μέ τήν προταθείσα φορολογία θά έδημιουργούντο ικανοποιητικά έσοδα γιά τή Μεγάλη Βρεταννία ένώ ταυτόχρονα ένα μεγάλο μέρος τής εύρύτερης επιχειρηματικής οικογένειας θά ύφίστατο μεγάλη άναστάτωση.

Τό όρθό έν προκειμένων είναι ότι οί Βρεταννοί απέδειξαν γιά μιá άκόμη φορά τήν εύφυία τους καί θά συνεχίσουν νά κερδίζουν αὐτοί τή μερίδα τού λέοντος από τή δραστηριότητα τών 'Ελλήνων καί τών άλλων ξένων έφοπλιστών πού είναι έγκατεστημένοι στή Βρεταννία.

Καί βεβαίως τό πρόβλημα δέν είναι τί κάνουν οί Βρεταννοί. Τό πρόβλημα είναι τί κάνουν έμείς πού αφήνομε όλους τούς άλλους — άκόμη καί τούς άσχετους — νά τρυγούν πρωτίστως αὐτοί τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών 'Ελλήνων από τήν όποία έπρεπε κατά κύριο λόγο νά έπωφελοῦνται ό τόπος καί ό ελληνικός λαός, δυστυχώς όμως έμείς είμαστε «έξυπνοι» ένώ οί υπόλοιποι καί κυρίως οί Βρεταννοί είναι πραγματικοί εύφυεις.

Έμείς οί «έξυπνοι» δέν μπορέσαμε άκόμη νά άντιληφθούμε ότι ό τόπος καί ό ελληνικός λαός θά κερδίσουν πολύ περισσότερα έάν ύπάρξει μιá ρύθμιση στή φορολογία τών πλοίων ή όποία θά επιτρέψει τήν προσέλκυση στό έθνικό νηολόγιο όλων τών μεγάλων ελληνόκτητων πλοίων πού τελούν υπό ξένες σημαίες — αλήθεια, τά μέτρησε ποτέ κάποιος μανδάρινος; Καί όχι μόνον αὐτό αλλά ζητούμε νά έπιβαρύνουμε καί άλλο τό ύπό 'Ελληνική σημαία πλοίο τή στιγμή πού οί κυριότεροι άνταγωνιστές μας βρίσκουν κάθε στιγμή καινούργιους τρόπους γιά νά δια-

τηρούν σταθερή την ανταγωνιστικότητα των εθνικών τους πλοίων. Ένω ταυτόχρονα αξιώνουμε — για να εξαναγκάσουμε πιθανώς τους πλοιοκτήτες να αντικταστήσουν με ξένους και τους ελάχιστους Έλληνες που υπηρετούν συνήθως επί των πλοίων με ξένες σημαίες — να εφαρμόζεται το ελληνικό δικαίο στα πλοία αυτά, γιατί έτσι, λέει, θα προστατέψουμε τους ναυτικούς μας — τώρα το τι είδους προστασία θα τους δώσουμε όταν τους διώξουμε από τα πλοία μόνον εκείνοι που διατύπωσαν τη σχετική πρόταση μπορούν να πουν και σε μας αλλά και στους ίδιους τους ναυτικούς.

ΕΠΙΤΥΧΕΙΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ

Ιδιαίτερη εντύπωση έχει προκαλέσει και στον Πειραιά, και στο Λονδίνο, η νέα επιτυχής κίνηση στην οποία, όπως εγγνώστη τις τελευταίες ημέρες, προχώρησε ο Καπτάν Λέων Λεμός, αφηνιδιάζοντας και αυτή τη φορά την ελληνική αλλά και τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Η νέα κίνηση αφορά, σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες, την αν μπλόκ πώληση στους Σοβιετικούς των πέντε — των μικρότερων — από τα δέκα μπάλκερς που είχε ναυπηγήσει το 1986 και το 1987 στην Κορέα στην τιμή των 100 εκατ. δολλαρίων.

Τό τί σημαίνει αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι τα πλοία αυτά των 42.000 τόν. d.w. περίπου από τα οποία τα τρία είχαν παραληφθεί το 1986 και τα άλλα δύο το 1987 είχαν αποδώσει μέχρι τώρα σημαντικό μέρος του τιμήματος ναυπηγήσεως που ήταν σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες 13,5 εκατ. δολάρια, πολλοί δε εκτιμούν ότι ο Καπτάν Λέων Λεμός με την κίνησή του αυτή ουσιαστικά έχει καλύψει πλέον την δαπάνη των υπολοίπων πέντε πλοίων των 63.370 τόν. d.w. τα οποία παραδόθηκαν το 1987.

Υπενθυμίζουμε ότι αυτή είναι η τρίτη κατά σειρά πρόσφατη επιτυχής κίνηση του κ. Λεμού. Η πρώτη ήταν όταν είχε προβεί στην αν μπλόκ και πάλι πώληση των πλοίων του στους Ιρανούς και η δεύτερη όταν είχε προχωρήσει, ενώ ό όριζοντας ήταν ακόμη κατάμαυρος, στην παραγγελία των δέκα πλοίων στα ναυπηγεία της Κορέας.

Οι κινήσεις αυτές επιβεβαιώνουν μία βαθύτατη γνώση του αντικειμένου και πείρα που συνδυάζεται με ψυχικό σθένος, καταβολές της ένασχυρης των Ελλήνων με τα θαλάσσια έργα επί χιλιάδες χρόνια.

ΕΠΩΦΕΛΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Ιδιαίτερα ευμένη άφιξη είχε η συνέντευξη του κ. Γεωργίου Μ. Δρακόπουλου για την Έλληνική Ναυτιλία προς τον συνάδελφο Δημ. Καπράνο που δημοσιεύθηκε στην «Καθημερινή» στις 25 Μαρτίου. Και μας δίνει την ευκαιρία να παρατηρήσουμε ότι θα έπρεπε να είναι συχνότερη αυτή η ευρύτερη παρουσίαση των θεμάτων της Ναυτιλίας μας από έφοπλιστές που γνωρίζουν βαθύτατα το αντικείμενο όπως ο εκλεκτός φίλος των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος.

Στη συνέντευξη του ο κ. Δρακόπουλος αναφέρθηκε στο επιτυχές ξεπέρασμα της τελευταίας κρίσεως από την Έλληνική Ναυτιλία που εξακολουθεί να διατηρεί τα πρωτεία, στη δημιουργία των νέων νηολογίων προνομιακής μορφής που προδιαγράφουν νέες καταστάσεις στον διεθνή αλλά και στον ελληνικό ναυτιλιακό χώρο, στην ανάγκη για τη βελτίωση της Ναυτικής Έκπαιδύσεως που ο κ. Δρακόπουλος πολύ σωστά τη χαρακτηρίζει «ακρογωνιαίο λίθο» του ναυτιλιακού μας οικοδομήματος, στην διατήρηση του θεσμικού καθεστώτος και στη δημιουργία χρηματιστηρίου ναυτιλιακών αξιών.

Ειδικότερα για το θέμα του θεσμικού καθεστώτος ο κ. Δρακόπουλος αφού προηγουμένως ανέφερε ότι οι ναυτικοί μας αισθάνονται ανασφάλεια μετά την οικονομική κατάρρευση του NAT υπογράμμισε:

«Ανασφάλεια όμως αισθάνεται και ο έφοπλισμός που βλέπει με ανησυχία τις συνεχείς παραβιάσεις εκ μέρους της Πολιτείας, με διάφορες επινοήσεις, των θεσμικών ναυτιλιακών νόμων, οι οποίοι έχουν θεσπιστεί έπειτα από πολλούς αγώνες και με διακομματική συναίνεση. Τα νομοθετήματα αυτά, όχι μόνο πρέπει να γίνονται σεβαστά από τις εκάστοτε κυβερνήσεις, αλλά και να ερμηνεύονται με εύρι πνεύμα, ώστε να προσαρμόζονται στις εκάστοτε ανάγκες και απαιτή-

σεις της Ναυτιλίας για την αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι η Έλληνική Ναυτιλία μπορεί να προοδεύει κάτω από ένα σταθερό νομικό καθεστώς. Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι η Ναυτιλία δρά και αναπτύσσεται στο διεθνή στίβο. Έπομένως η πολιτική μας πολυνομία, της συχνής τροποποίησης και αμείβουσας ερμηνείας των νόμων, που τελικά δημιουργούν σύγχυση, ασφαλώς βλάπτουν και την Ναυτιλία και διαταράσσουν το κλίμα εμπιστοσύνης».

Τέλος αναφορικά με το θέμα της εισαγωγής μετοχών ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών ο κ. Δρακόπουλος υπογράμμισε ότι στην Ελλάδα δεν έχει ευδοκιμήσει το σύστημα των μετοχικών εταιριών στο ναυτιλιακό χώρο όπου έχει ευδοκιμήσει το σύστημα που βασίζεται στις οικογενειακές επιχειρήσεις ή στους μεμονωμένους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες, όπου άλλωστε βρίσκεται και το μυστικό της επιτυχίας της Έλληνικής Ναυτιλίας.

ΟΙ ΑΠΕΡΓΙΕΣ

Φαίνεται ότι όρισμένοι κλάδοι εργαζομένων οι οποίοι αποζούν από τη δραστηριότητα του λιμανιού δεν έχουν αντιληφθεί ότι κάθε διαταραχή αυτής της δραστηριότητας αποβαίνει τελικά σε βάρος τους. Άλλωστε δεν εξηγούνται οι απεργίες, οι επανειλημμένες των εργαζομένων στον τομέα των επισκευών και η πρόσφατη των πληρωμάτων των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών, οι οποίες είναι ένα δικαίωμα συνταγματικά κατοχυρωμένο. Άλλα και οι εργαζόμενοι δεν πρέπει να παραγνωρίζουν ότι είναι το έσχατο όπλο που έχουν στη διάθεσή τους και πρέπει κατά συνέπεια να χρησιμοποιείται με ιδιαίτερη προσοχή και σύνεση και αφού ληφθούν και συνεκτιμηθούν όλες οι επιπτώσεις και όλες οι περιμετροί και οι παράμετροι που υπάρχουν σε κάθε πρόβλημα.

Σημειώνουμε τα ανωτέρω έπειτα από τις



Calling MAROCCO?

Στην διάθεσή σας

CONTIMED MARINE & LAND SERVICES S.A.

CASABLANCA:

TEL: 315230 - 315148

TLX: 27951 MAJAM

PIRAEUS:

TEL: 4131527 - 4131530

FAX: 4116128

TLX: 211495

TX. SHINC: 241275

- **Ship and Owners agents**
- **Cargo Inspectors**
- **Tally**

- **Draft Survey**
- **On/off Hire Survey**
- **Crew Attendance**

πολλές και κυρίως τις έντονες διαμαρτυρίες που έφθασαν στα «Ναυτικά Χρονικά» για την άπεργία των πληρωμάτων των ρυμουλκών.

Με την ευκαιρία σημειώνουμε ότι μας βρίσκουν αντιθέτους και οι άπεργες εργαζόμενων που έχουν δυσμενείς επιπτώσεις σε άλλους εργαζόμενους και κυρίως σε ανήμπορους ανθρώπους, όπως λόγου χάρι γίνεται με την άπεργία των οδηγών αυτοκινήτων των Έλληνικών Ταχυδρομείων. Οι κύριοι αυτοί, επιδιώκοντας τη βελτίωση της δικής τους θέσεως, έχουν καταδικάσει σε εξαθλίωση τους συνταξιούχους οι οποίοι περιμένουν πώς και πώς την επίταξη τους για να εισπράξουν την συνήθως πενιχρή σύνταξη με την οποία αντιμετωπίζουν τις βιοτικές ανάγκες τους.

Δικαίωμα ή άπεργία μέν αλλά χωρίς να παραβιάζει τα δικαιώματα των άλλων και κυρίως το δικαίωμα για τη ζωή.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων της Ολλανδίας γνωστοποίησε στο ΥΕΝ ότι από την 1 Μαρτίου εντατικοποιείται ο έλεγχος στα πετρελαιοφόρα και χημικά δεξαμενόπλοια που καταπλέουν στα λιμάνια της χώρας αυτής προκειμένου να εξακριβωθεί η συμμόρφωσή τους προς τις σχετικές απαιτήσεις προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, που προβλέπονται από τα Παραρτήματα Ι, και ΙΙ της ΔΣ MARPOL 73/78.

Η Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων της Ολλανδίας διευκρινίζει ότι οι έπιθεωρήσεις θα γίνονται από εξουσιοδοτημένους έπιθεωρητές και θα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια προς αποφυγή αναίτιων καθυστερήσεων. Αλλά επισημαίνεται ότι σε περιπτώσεις τυχόν ελλείψεων αναφορικά με τον έξοπλισμό, τα πιστοποιητικά και τα λοιπά έγγραφα, όπως βιβλίο πετρελαίου ή φορτίου και έγχειρίδια που θα διαπιστώνεται κατά τη διάρκεια της έπιθεωρήσεως εφαρμόζεται η διαδικασία αναφοράς που προβλέπεται από τις σχετικές αποφάσεις.

Συνιστάται, συνεπώς, η ιδιαίτερη προσοχή ώστε να αποφευχθεί η δημιουργία προβλημάτων σε βάρος των πλοίων.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ

Οι εταιρίες MAN - B & W και Sulzer Diesel που καλύπτουν το 90% της αγοράς χαμηλόστροφων και μεσαίας ταχύτητας μηχανών

θαλάσσης διεθνώς, πρόκειται σύντομα να συγχωνευθούν σε ένα συγκρότημα με έτησιο εισόδημα της τάξεως των 700 εκατ. δολαρίων. Η συμφωνία με την οποία το συγκρότημα MAN - B & W απορροφά την Sulzer Diesel πρόκειται να έξετασθεί από την αντιμονοπωλιακή έπιτροπή της Δυτικής Γερμανίας, ενώ πρέπει να έγκριθεί επίσης και από την διεύθυνση ανταγωνισμού της ΕΟΚ. Μετά την συγχώνευση τα προϊόντα της Sulzer θα συνεχίσουν να διατίθενται με το όνομα της εταιρίας, ενώ τα 850 άτομα που εργάζονται σ' αυτήν θα διατηρήσουν τις θέσεις τους. Η MAN - B & W θα χρησιμοποιήσει πολλά εργοστάσια της Sulzer για την κατασκευή δικών της προϊόντων. Ο κυριότερος ανταγωνιστής του νέου υπερσυγκροτήματος θα είναι η Ιαπωνική Μιτσουμπίσι στην αγορά των δίχρονων μηχανών, ενώ στις τετράχρονες μηχανές υπάρχουν αρκετοί ανταγωνιστές στην Εύρωπη, όπως η Wartsila, η Deutz MWM, η Mak, η Mirrlees και η Storkwerkspoor.

ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΗ

Στό προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» έπαναδημοσιεύθηκε από παραδρομή ή καταχώριση της Έταιρίας Empros Lines που είχε δημοσιευθεί στην ειδική έκδοση της 15ης Ιανουαρίου με τις εύχές της Έταιρίας προς την έλληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Για το λάθος, όσο εύεξηγγο και αν είναι στους ειδικούς, ευθυνόμαστε αποκλειστικά έμεις και ζητούμε συγγνώμη και από την Έταιρία και από τους αναγνώστες.

Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ 5%

Γεγονός πλέον η αύξηση των συντάξεων των πλοιάρχων και των Α' μηχανικών κατά 5% μετά τη δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 175/8.3.89) της σχετικής κοινής αποφάσεως των Υπουργών Ναυτιλίας και Οικονομικών.

Όπως προκύπτει από την απόφαση, η αύξηση θα ισχύσει από τον Απρίλιο αλλά θα καταβληθεί με τη σύνταξη του Μαΐου. Συγκεκριμένα, η κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Οικονομικών προβλέπει:

«Την αύξηση, από τις πρώτες του έπομένου της δημοσιεύσεως της παρούσης αποφάσεως μήνα, του ποσού των συντάξεων που παρέχονται ή που θα άπονεμηθούν από το Ναυτικό Ταμείο (ΝΑΤ) στους Πλοιάρχους

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Συμφώνως προς τους πίνακες των «Ναυτικών Χρονικών», η σημερινή δύναμης της αμήρους χωρητικότητας μας έμφανίζεται άπαρτιζόμενη εκ 560 σκαφών 1.790.328 τόννων γκρός. Πέραν της δύναμης αυτής ήγοράσθησαν εκ της άλλοδαπής λήγοντος του α' τριμήνου του έτους και τελούν υπό παραλαβήν τρία φορτηγά χωρητικότητας 10.697 τόν. γκρός. Τελούν επίσης υπό ναυπήγησην διά λογαριασμόν Έλλήνων Έφοπλιστών άλλα τέσσερα σκάφη.

— Κατόπιν επανειλημμένων συνεδριάσεων της, η «Ανωτάτη Διαιτητική Έπιτροπή» προήλθε την 20ήν Μαρτίου εις άπόφασιν, δι' ης το μισθολόγιον των αξιωματικών της ποντοπλοίας μειούται κατά μίαν λίραν δι' έκαστον κλάδον.

— Διά Β.Δ. έποθετήθη προξενικός λιμενάρχης εις Λονδίνον και Κάρδιφ ο πλωτάρχης λιμενικός κ. Γρηγ. Κωνσταντινίδης. Έποθετήθησαν επίσης ο πλωτάρχης λιμενικός κ. Δημ. Μαργέτης εις το Γενικόν Έπιτελείον Στρατού και ο ύποπλοίαρχος κ. Γεώργ. Δρακόπουλος λιμενάρχης Καβάλλας.

— Παρά των κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουνη έπωλήθησαν εις Ιάπωνας έφοπλιστάς αντί συνολικής τιμής 126.000 λιρών τα υπό την διαχείρισίν των φορτηγά Μιχαλάκης, Όρος Άτλας, Όρος Κύνθος και Μuneris, συνολικής χωρητικότητας 21.598 τόν. γκρός και 34.040 τόν. φορτίου.

— Το φορτηγόν «Βασίλειος Τ.», 3.673 τόν. γκρός, του 1920, άνηκον εις τόν κ. Έλευθ. Τρικόγλου, κατευθυνόμενον εκ Σουάνζ εις Βενετίαν με φορτίον γαιανθράκων, έξέπεμψε την πρώην της 19ης Μαρτίου το σήμα κινδύνου SOS με την προσθήκην ότι προσέκρουσε επί βράχου εις θέσιν πλάτους 43-1 Β. και μήκους 16-4 Α.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 199/1.4.1939)



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

351-6480
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/86
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

καί Μηχανικούς Α' τάξεως, κατά ποσοστό 5%.

Φυσικά οι άγωνες των συνταξιούχων πλοιάρχων καί των Α' μηχανικών δεν τερματίζονται με την αύξηση του 5% καί θα συνεχισθούν μέχρις ότου καί αυτοί λάβουν τό 80% του μισθού ένεργείας όπως γίνεται με όλες τις άλλες ειδικότητες.

ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΙ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ

Τό Συγκρότημα 'Αγούδημου με τηλεγραφική έγκύκλιο προς τους πλοιάρχους των πλοίων που διαχειρίζεται έδωσε έντολή νά καταβάλλεται στους 'Ελληνες ναυτικούς αύξηση 13% επί του μισθού της συλλογικής συμβάσεως άναδρομικά από 1 'Ιανουαρίου καί μέχρις ότου υπογραφεί ή νέα συλλογική σύμβαση, όποτε καί θα καταβληθεί, επίσης άναδρομικά, όπως διευκρινίζεται, ή διαφορά που ένδεχομένως θα υπάρχει. 'Επίσης με την έγκύκλιο δίδεται έντολή στους πλοιάρχους νά καταβάλλουν στους άλλοδαπούς ναυτικούς που υπηρετούν επί των πλοίων του Συγκροτήματος 5.000 δραχμές μηνιαίως.

ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ

Γιά πρώτη φορά στά ναυτιλιακά χρονικά της 'Ιαπωνίας, τό Συμβούλιο που έκπροσωπεί τόν έφοπλισμό καί τή ναυπηγοβιομηχανία, συνέστησαν επίσημα τή χρησιμοποίηση ξένων ναυτικών στά 'Ιαπωνικά πλοία.

Τό Συμβούλιο αυτό άποτελεί συμβουλευτικό όργανο του 'Υπουργείου Μεταφορών καί άποτελείται από εκπροσώπους των έφοπλιστών, του ναυτεργατικού συνδικάτου All Japan Seamen's Union, καί όλων των βιομηχανιών που συνδέονται με τή ναυτιλία καί τή θάλασσα.

'Η άνωτέρω σύσταση στοχεύει στον περιορισμό των ζημιών που ύφίστανται τά πλοία από τήν έκμετάλλευσή τους υπό τήν ένθική σημαία. Τό ύψηλό κόστος επανδρώσεως (ό μισθός των 'Ιαπώνων ναυτικών είναι κατά 5-7 φορές ύψηλότερος του ισχύοντος στις υπό ανάπτυξη χώρες), ή άνατίμηση του γιέν καί ή μείωση των εκ ναύλων εισπράξεων, παρακινούν συνεχώς περισσότερους τούς 'Ιάπωνες έφοπλιστές νά μεταφέρουν τά πλοία τους υπό σημαίες έλευθέρου νηολογίου. Γι' αυτό καί επί του συνόλου των 2.000 πλοίων του 'Ιαπωνικού στόλου μόνο τά 650 είναι νηολογημένα στό ένθικό νηολόγιο. 'Εξάλλου ειδικές συμφωνίες, οι καλούμενες

«maru ship» επιτρέπουν στους 'Ιάπωνες έφοπλιστές νά ναυλώνουν τά πλοία τους «γυμνά» σε ξένες εταιρίες από τις όποιες τά ξαναναυλώνουν πάλι οι ίδιοι έφοπλιστές, άφού έν τώ μεταξύ έχουν επανδρωθεί με μικτό πλήρωμα από 'Ιάπωνες καί ξένους ναυτικούς.

'Επί των άνωτέρω μέτρων έχει συμφωνήσει πλήρως καί ή επί της έμπορικης ναυτιλίας κοινοβουλευτική επιτροπή, ή όποία μάλιστα έχει προτείνει τήν έλεύθερη χρησιμοποίηση ξένων ναυτικών σε 'Ιαπωνικά πλοία υπό τόν όρο της επιφυλάξεως όρισμένων θέσεων υπέρ των 'Ιαπώνων ναυτικών.

ΑΝΗΣΥΧΕΙ ΚΑΙ Η BIMCO

'Η πτώση του επιπέδου της ποιότητας της ναυτικής εκπαίδευσης διεθνώς, με τή παράλληλα συνεχιζόμενη μείωση του αριθμού των νέων ναυτικών άνησυχεί σοβαρά καί τή BIMCO.

'Ηδη ο διεθνής ναυτιλιακός όργανισμός με πρωτοβουλία της 'Εκτελεστικής του 'Επιτροπής σύστησε μία ειδική επιτροπή με κύριο στόχο τή συγκέντρωση στοιχείων καί τόν συσχετισμό των παγκόσμιων στατιστικών, ώστε ή διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα νά διαθέτει μία ολοκληρωμένη εικόνα του προβλήματος καί νά προχωρήσει έτσι σε συγκεκριμένες προτάσεις γιά τήν επίλυσή του.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ TANKERΣ

Σε χαμηλό σχετικώς ρυθμό κινήθηκαν τά άτυχήματα των δεξαμενοπλοίων στην περίοδο του 1987, σύμφωνα με τά προσφάτως δοθέντα στη δημοσιότητα στατιστικά στοιχεία, τά όποία περιλαμβάνουν όλα τά άνω των 6.000 τόννων πλοία της κατηγορίας αυτής. Σημειώνεται ότι τό έκατοστιαίο ποσοστό των άτυχημάτων στάθηκε στό 1,98 που θεωρείται τό χαμηλότερο ποσοστό της τελευταίας δεκαεπενταετίας.

'Αναφορικά με τό μέγεθος, τό χαμηλότερο ποσοστό παρουσίασαν τά δεξαμενόπλοια της τάξεως άνω των 80.000 τόννων, τό δε ύψηλότερο ή κατηγορία των 30-80 χιλιάδων τόννων, στην όποία οι συγκρούσεις, τά ναυάγια καί οι ζημιές μηχανών ήταν άνω του μέσου όρου.

'Ός προς τό είδος των άτυχημάτων παρατηρείται ότι τό ένα τρίτο όφείλεται σε συγκρούσεις, οι όποιες εμφάνισαν σημαντική αύξηση. 'Εξάλλου οι προσαράξεις καί τά ναυάγια καλύπτουν περίπου τό 40% του συ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σύμφωνα με τήν ισχύουσα διεθνή νομοθεσία, ή δημιουργία ενός «bis» νηολογίου δεν βρίσκεται σε αντίθεση με τό διεθνές ναυτικό δίκαιο.

Οι διεθνείς συμβάσεις του 1958 περί άνοικτής θαλάσσης καί του 1982 περί του δικαίου της θαλάσσης προβλέπουν ότι κάθε Κράτος έχει τό δικαίωμα νά επιτρέψει τήν υπό τή σημαία του κυκλοφορία πλοίου στην άνοικτή θάλασσα, καθορίζοντας τούς όρους της έγγραφής του στά δικά του νηολόγια. 'Όσον άφορά τόν τομέα της άσφαλείας, κατά τις διατάξεις της άνωτέρω συμβάσεως του 1982, κάθε χώρα άσκει τή δικαιοδοσία της καί τόν έλεγχο της στον διοικητικό, τεχνικό καί κοινωνικό τομέα επί των πλοίων που φέρουν τή σημαία της. 'Εξάλλου ή σύμβαση των 'Ηνωμένων Έθνών του 1986 ή όποία ρυθμίζει τούς όρους νηολογήσεως των πλοίων καί ή όποία δεν έχει ακόμα τεθεί σε ισχύ, όρίζει ότι ή χώρα της σημαίας όφείλει νά διαθέτει ναυτιλιακή ύπηρεσία ικανή καί κατάλληλη νά επιβάλει τόν σεβασμό των διαφόρων κανονισμών που άφορούν τήν άσφάλεια των πλοίων καί τήν πρόληψη της ρυπάνσεως.

'Εφόσον έπομένως τά Εύρωπαϊκά «bis» νηολόγια πληρούν τούς άνωτέρω όρους δεν ύπάρχει θέμα συγκρούσεως με τό διεθνές δίκαιο. 'Αντιθέτως όμως θέμα συγκρούσεως ύπάρχει στη σφαίρα του έσωτερικού δικαίου των χωρών που διαθέτουν «bis» νηολόγια, έφόσον επί του πληρώματος ενός καί του αυτού πλοίου της σημαίας τους εφαρμόζονται δύο διαφορετικά έργατικά καί κοινωνικά δίκαια.

Σωστά λοιπόν ένας Γάλλος ειδικός χαρακτήρισε τά διπλά νηολόγια ως οικονομικώς άσφαλή, νομικώς άμφίβολα καί ήθικώς άπαράδεκτα. Είναι, πρόσθεσε, σάν νά αγοράζεις φτηνά μαγνητόφωνα της Σιγκαπούρης ή φτηνά ποικύματα της νήσου του Μαυρικίου, έν γνώσει σου ότι τά έργατικά τους ήμερομίσθια δεν έχουν καμμία σχέση με τά παραδεδομένα εύρωπαϊκά.

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'
87/88 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

νόλου.

Διαπιστώνεται ένας βαθμός εξαρτήσεως μεταξύ του ρυθμού των σοβαρών ατυχημάτων και της ηλικίας των πλοίων, ιδιαίτερος στις κατηγορίες των πλοίων 6-15.000 τόννων και 30-80.000 τόννων. Ένδιαφέρον θεωρείται το γεγονός ότι στην κατηγορία των πλοίων άνω των 25 ετών — τα οποία δεν έχουν μεγάλη αναλογία στο σύνολο των ατυχημάτων — σχεδόν το ένα τρίτο των ατυχημάτων οφείλεται σε βλάβες των μηχανών. Σημειώνεται ακόμα ότι οι περιπτώσεις συγκρούσεων είναι ισάριθμες σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες ηλικίας των δεξαμενοπλοίων.

Στό διάστημα του 1987 υπήρξαν μόνο τρεις περιπτώσεις πυρκαγιάς και έκρηξης φορτίου. Η μία συνέβη κατά τη διάρκεια επισκευών σε δεξαμενή, η δεύτερη κατά τη διάρκεια καθαρισμού των δεξαμενών, ενώ η τρίτη παρέμεινε ανεξιχνίαστη.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Στην Αγγλία ο νέος περί ναυτιλίας Νόμος, ή Merchant Shipping Act του 1988 επιφέρει σοβαρές μεταβολές στη διαδικασία ελέγχου των ναυτικών ατυχημάτων, οι οποίες θα αρχίσουν εφαρμοζόμενες εντός του τρέ-

χοντος έτους.

Σήμερα η έρευνα των ναυτικών ατυχημάτων αποτελεί αντικείμενο αρμοδιότητας ασκούμενης από τους Έπιθεωρητές της Διευθύνσεως Ναυτιλίας του Υπουργείου Μεταφορών. Το πόρισμα της έρευνας δεν δίνεται στη δημοσιότητα αν και σε όρισμένες περιπτώσεις διατίθεται μία περίληψη των πραγματικών περιστατικών του ατυχήματος. Στα μεγάλα ατυχήματα την ανάκριση αναλαμβάνει μία επίσημη ανακριτική επιτροπή προεδρευόμενη από τον «Έπιτροπο ναυαγίων» (Reck Commissioner).

Κατά τις διατάξεις του νέου Νόμου ιδρύεται ένα νέο Ανακριτικό Γραφείο Ναυτικών Ατυχημάτων (MAIB) ανεξάρτητο από την ως άνω Διεύθυνση Ναυτιλίας. Στο γραφείο αυτό ανήκουν ειδικοί επιθεωρητές με επικεφαλής τον κανονισμό οργανώσεως και λειτουργίας του Γραφείου. Τα πορίσματα των επιθεωρητών του MAIB επί των μεγάλων καταστροφών θα δημοσιεύονται μαζί με την έτήσια έκθεση του Γραφείου επί της ασφαλείας ναυσιπλοΐας. Ανεξάρτητη της διαδικασίας αυτής θα εξακολουθήσει να είναι η επίσημη δικαστική ανάκριση επί των σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων.

ΥΠΟ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ

Την αναθεώρηση των τριών κυριότερων διεθνών συμβάσεων που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, θα επιδιώξει ο IMO δίνοντας την αναγκαία προτεραιότητα στα θέματα αυτά μέσα στον προγραμματισμό των άμεσων προσεχών εργασιών του.

Η αναθεώρηση αναφέρεται πρώτον στην τροποποίηση της Διεθνούς Συμβάσεως Ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση — της πασίγνωστης SOLAS — του 1974, δεύτερον στη συμπλήρωση του Πρωτοκόλλου του 1978 και τρίτον στην τροποποίηση της Διεθνούς Συμβάσεως γραμμής φορτώσεως του 1966.

Όπως δηλώθηκε, στόχος των προτεινόμενων τροποποιήσεων και συμπληρώσεων είναι:

α) η βελτίωση της ασφαλείας στα επιβατηγά πλοία τύπου ρόλλ - ον/ ρόλλ όφ.

β) η εισαγωγή του συστήματος Global Maritime Distress and Safety, και

γ) η έναρμόνιση των συστημάτων επιθεώρησης των πλοίων και των προϋποθέσεων χορηγήσεως των ούκων πιστοποιητικών.

Τά ανωτέρω θέματα συζητήθηκαν και αποκρυσταλλώθηκαν τόσο στην Έπιτροπή Ασφαλείας του Όργανισμού όσο και στις δύο πρόσφατες συνελεύσεις των μελών του.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνουμε την κατασκευήν ούουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τρία είναι τα βασικά θέματα που προβληματίζουν την διεθνή οικονομία.

α) Η επανεμφάνιση των πληθωριστικών πιέσεων,

β) Η ανεργία

γ) Τά χρέη του Τρίτου κόσμου.

"Όσον αφορά τον πληθωρισμό στις βιομηχανικές χώρες, έχουμε μία αισθητή άνοδο σε πέντε χώρες μεταξύ 1987/8 με την εξής ποσοστιαία αύξηση:

	1988	1987
ΗΠΑ	4.0	3.6
Αγγλία	6.0	4.0
Γερμανία	1.2	0.3
Ιαπωνία	0.7	0.0
Ελβετία	1.9	1.3

Η άνοδος του πληθωρισμού συνεχίζεται τό 1989 σε όλα τα παραπάνω κράτη και προκαλεί μέτρα χαλιναγώγησης, όπως την άνοδο των επιτοκίων. Στην άνοδο αυτή συντέινε και η αύξηση των τιμών του πετρελαίου που στις 15 Μαρτίου έφθασαν τα 17,62 δολλ. (φόρτωση Απριλίου). Για τις 12 χώρες της ΕΟΚ, προβλέπεται ένας μέσος όρος πληθωρισμού 4.2%, έναντι 3.7% τό 1988.

Η ανεργία παρουσιάζει ύφεση στις κυριώτερες βιομηχανικές χώρες, Βρετανία (7.5%) Γερμανία, Γαλλία, Ιαπωνία (όπου είναι σχεδόν ανύπαρκτη όπως και στην Έλβε-

τία), την Πορτογαλία (2.7 μονάδες). Παραμένει όμως υψηλή στην Ισπανία 19.6, στην Ιρλανδία 17.3 την Ιταλία 12.4 και την Δανία 7.

Τά χρέη του Τρίτου Κόσμου έχουν φθάσει τα 1.3 τρισεκ. δολάρια και οι τόκοι, παρ' όλο που τά περισσότερα δάνεια έχουν προσαρμοσθεί σε χαμηλότερους τόκους ξεπερνούν σε ύψος τά νέα δάνεια και παρουσιάζεται φαύλος κύκλος συνεχώς αυξανομένων χρεωστικών υπολοίπων.

Δολλάριο ΗΠΑ

Η ιστορία επαναλαμβάνεται. "Όσο οι πληθωριστικές πιέσεις γίνονται πιά αισθητές, τόσο η τιμή του δολλαρίου ανεβαίνει, με τη προοπτική υψηλότερων επιτοκίων.

"Ετσι όταν ανακοινώθηκε στις 17 Μαρτίου η άνοδος τιμών παραγωγού (που αποτελούν τό βαρόμετρο του πληθωρισμού) κατά 5%, τό μέν δολλάριο έκτοξεύθηκε στα 1.8760 μάρκα και 131.60 γιέν, που είναι τό υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων πέντε μηνών, ό δέ δείκτης τιμών του Χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης Dow Jones, έχασε 44 μονάδες ή 2%.

Μικρότερη επίδραση στην άνοδο της τιμής του δολλαρίου, είχε η ανακοίνωση στις 15 Μαρτίου των στοιχείων του Έμπορικού Ίσοζυγίου για τόν μήνα Ιανουάριο που παρουσιάζουν έλλειμμα 9.49 δισεκ. δολάρια.

Τό έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού

υπολογίζεται από την έπιτροπή του Κογκρέσσου νά φθάσει τά 185/190 δισεκ. δολλ. τόν Μάρτιο, 150 δισεκ. στό τέλος του 1989 και 110/125 δισεκ. στό τέλος του 1990.

Τό χρηματιστήριο παρά τις ευόινες προοπτικές στην βιομηχανία και τό έμπόριο, παρουσιάζει κάμψη, καθώς οι επενδυτές προτιμούν τά υψηλά έπιτόκια στα σίγουρα έντοκα γραμμάτια του δημοσίου και τις προθεσμιακές καταθέσεις παρά στις μετοχές. "Ετσι τό μέν δολλάριο βρίσκεται 6% μέ 7% πάνω από τά επίπεδα του τέλους του έτους (1.8730 μάρκα έναντι 1.7685 και 131.30 γιέν έναντι 124.85), ενώ ό δείκτης χρηματιστηρίου Dow Jones από 2168 μονάδες (κλείσιμο 31.12.88) έπιανε τις 2539 μονάδες στις 8 Φεβρουαρίου για νά καταλήξει στις 2243 μονάδες στα τέλη Μαρτίου.

Πάντως ό Έπουργός Οικονομικών κ. Μπρέιντντ δήλωσε ότι τόσο ό πληθωρισμός όσο και τά έπιτόκια, έχουν σταθεροποιηθεί και οι προοπτικές της οικονομίας είναι λαμπρές, αν τό έλλειμμα του προϋπολογισμού μειωθεί στα 100 δισεκ. δολάρια.

Η λίρα Αγγλίας

Η λίρα παρά την παρέμβαση της Τράπεζας της Αγγλίας, έπεφτε στις 9 Μαρτίου κάτω από 1.72 δολλ. και κάτω από 3.17 μάρκα. Η κατάσταση αυτή συνεχίστηκε μέχρι τις 14 Μαρτίου μέ την έκθεση του Έπουργού Οικονομικών κ. Λόουζον, ό οποίος μεταξύ άλλων δήλωσε ότι ό ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης θά έπιβραδυνθεί από 4.5% τό 1988 σε 2.5% και τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών θά περιορισθεί στό ύψος του 1988, ήτοι

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.



14,5 δισεκ. λίρες.

Τά επιτόκια προβλέπεται να παραμείνουν υψηλά για όσο διάστημα χρειάζεται για να συγκρατηθεί ο πληθωρισμός και παράλληλα η φορολογία παραμένει αμετάβλητος.

Η παρατηρούμενη άνοδος του πληθωρισμού οφείλεται στην ισχυρή οικονομική άνοδο με υψηλές καταναλωτικές δαπάνες, που έφεραν μία αύξηση στις τιμές λιανικής.

Ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών Financial Times αφού ξεπέρασε τις 2125 μονάδες στις 27 Μαρτίου υποχώρησε στις 27 Μαρτίου στις 2057 μονάδες.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Παρά τις εξαιρετικές επιδόσεις της οικονομίας σε όλους τους τομείς και τα σχετικά υψηλά επιτόκια που ισχύουν στην χρηματογορά, τό μάρκο συνεχίζει να παρουσιάζει αδυναμία τόσο έναντι του δολλαρίου όσο και έναντι της λίρας.

Από δολλ 1 = 1.8360 μάρκο στις 1 Μαρτίου έπεφτε στα 1.8760 στις 17 Μαρτίου και από 3.1745 στην λίρα, στα 3.2170. Στα επίπεδα αυτά η Bundesbank επενέβη πουλώντας δολάρια για να στηρίξει τό μάρκο.

Αξίζει να μνημονεύσουμε ότι τό έμπορικό πλεόνασμα του Ιανουαρίου έφθασε τά 11.8 δισεκ. μάρκο και τό πλεόνασμα τρεχουσών συναλλαγών τά 10.8 δισεκ. μάρκο.

Επίσης, ή βιομηχανική παραγωγή αύξηθηκε κατά 1.5% μετά από άνοδο 1.7% τόν Δεκέμβριο και τά έργαστάσια εργάζονται μέ ρυθμό 89% του δυναμικού των, που αποτελεί και τό υψηλότερο ποσοστό των τελευταίων 15 έτών.

Οι τιμές του χρηματιστηρίου αξιών της Φραγκφούρτης κινήθηκαν πτωτικά από 1.360 (δείκτης DAX) στις 8 Φεβρουαρίου και 1.340 μονάδες στις 14 Μαρτίου στις 1.308 μονάδες στις 27 Μαρτίου.

στα στην Ιαπωνία. Όσον άφορά τόν πληθωρισμό αυτός έφθασε τό 0.7% τό 1988 και έως πλησιάζει τό 2% τό 1989.

Τό κολοσσιαίο έμπορικό πλεόνασμα είναι ό έφιάλτης της Κυβέρνησης που δέν ξέρει πώς ν' άντιδράσει στην διεθνή κατακραυγή. Τό γιέν δοκιμάζεται από τό σκάνδαλο Recruit που παρά τις παραιτήσεις άνωτάτων λειτουργών, συνεχίζει ν' έπιδρά άρνητικά, τόσο στην τιμή του γιέν, που άπο 128.20 γιέν τό δολλάριο στην άρχή του μήνα, παρά τις παρεμβάσεις της Τράπεζας της Ιαπωνίας έπεφτε στις 17 Μαρτίου στα 131.65, όσο και οι τιμές χρηματιστηρίου του Τόκιο, όπου ό δείκτης ΝΙΚΚΕΙ βρίσκεται γύρω στις 31500 μονάδες έναντι 32452.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η απόφαση του κ. Μπερεγκοβουά να καταργήσει και τούς τελευταίους συναλλαγματικούς έλέγχους, ώθησε τό Γαλλικό φράγκο έναντι του μάρκου και της λίρας, άλλ' όχι βέβαια έναντι του δολλαρίου, που παρουσίασε άνοδικές τάσεις έναντι όλων των άλλων νομισμάτων. Στην άνοδο του φράγκου συνέτεινε και τό μικρότερο έλλειμμα στο Έμπορικό Ισοζύγιο τόν Φεβρουάριο.

Έτσι ή απόκλιση από την κεντρική ίσοτιμία του συστήματος ΕΝΣ έπεσε στα 15% από 19% την πρώτη έβδομάδα του Μαρτίου. Όσον άφορά τόν πληθωρισμό, αυτός κινείται σε χαμηλότερα επίπεδα άπ' ότι τό 1988.

Έναντι του δολλαρίου τό φράγκο, κινήθηκε από 6.2480 στις 1 Μαρτίου στα 6.3535 στις 17 Μαρτίου (άνώτατη τιμή του δολλαρίου σ' όλα τά χρηματιστήρια), ενώ ό δείκτης χρηματιστηριακών αξιών C.A.G, από 429.3 μονάδες στην άρχή του μηνός, έπιανε τις 446.5 μονάδες στις 18 Μαρτίου (ύψηλότερο επίπεδο του 1989).

Η Δραχμή

Παρά την πολιτική αστάθεια ή δραχμή διατηρήθηκε σχετικά σταθερή.

Η πτώση της έναντι του δολλαρίου κατά 2.5% (6.2% από την άρχή του έτους) άνταναν κλά την άνοδο του δολλαρίου έναντι όλων των νομισμάτων. Τουναντίον ή πτώση έναντι του ECU κατά 1.2% από την άρχή του έτους (175.740 έναντι 173.700) είναι τελείως άδικαιολόγητη.

Τιμές Δολλαρίου Χρηματιστηρίου Ν. Υόρκης

	28.2.89	23.3.89	Διαφ. %
Λίρα Άγγλ.	1.7405	1.7210	- 1.1
Μάρκο Γερμ.	1.8100	1.8225	+ 0.6
Φρ. Έλβετ.	1.5555	1.6270	+ 4.6
Φρ. Γαλλ.	6.2060	6.3375	+ 2.1
Λίρ. Ιταλ.	1340.0	1376.0	+ 2.7
Γιέν Ιαπ.	126.70	131.30	+ 3.6

Επιτόκια Άγοράς Λονδίνου

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	10 1/8	10 3/8	10 3/4
Λίρ. Άγγλ.	12 7/8	12 13/16	12 13/16
Μάρ. Γερμ.	6	6 3/8	6 3/4
Φρ. Έλβετ.	5 5/8	5 13/16	6
Φρ. Γαλλ.	8 5/8	9	9 1/4

Δραχμή — Τιμές Fixing (Τράπ. Έλλάδος)

	28.2.89	24.3.89	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	153.870	157.885	- 2.5
Λίρ. Άγγλ.	264.980	271.560	- 2.4
Μαρ. Γερμ.	84.118	84.360	- 0.3
Φρ. Έλβ.	96.700	97.280	- 0.6
Φρ. Γαλλ.	24.716	24.929	- 0.8
Λίρ. Ιταλ. (100)	11.416	11.490	- 0.6
Γιέν Ιαπ. (100)	120.922	120.300	+ 0.5
ECU	174.715	175.740	- 0.6

BC MARINE TAPE A strong tape for steel Hatch Cover watertight sealing.



BC Marine Tape (BCM TAPE) is composed of heavy polyethylene backing and a rubberized mastic reinforced by woven polyester. These combine to produce a tape capable

of withstanding the harshest of conditions while providing a watertight seal. It's adhesive properties allow for application to metal or concrete. A perfect choice for your sealing requirement!

ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Γιά περισσότερες πληροφορίες παρακαλούμε επικοινωνήσατε μέ:

DORIAN LTD. — ΤΗΛ. 4525061 · 4180378 — TLX: 21-1944 CHRI GR

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑ ΚΑΙ ΕΝΑΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΓΙΑ ΜΑΣ

Ο κ. Γιάννης Α. Καμπάνης είχε την καλωσύνη να μας κοινοποιήσει την κατωτέρω έπιστολή που απηύθυνε στον κ. Γιάννη Γκόρο που διευθύνει την εταιρία Hellenic Overseas Maritime στη Σιγκαπούρη, την Ταϊλάνδη και τη Μαλαισία με την οποία δικαιώνεται απολύτως η σύσταση που απηύθυναν τα «Ναυτικά Χρονικά» για τη χρησιμοποίηση από την Έλληνική Ναυτιλία των υπηρεσιών των Έλλήνων της διασποράς που διαθέτουν, όπως σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος, «τά απαραίτητα προσόντα και πρωτίστως βαθύτατη γνώση του αντικειμένου, συνέπεια και έντιμότητα». Πρέπει να προσθέσουμε ότι και ο τίτλος υπό τον οποίο δημοσιεύεται η έπιστολή του κ. Καμπάνη οφείλεται στον ίδιο.

Αλλά ιδού η ευγλωττη έπιστολή που διακινεί απολύτως τη σύσταση των «Ναυτικών Χρονικών»:

Φίλε Καπτά Γιάννη ΓΚΟΡΟ,

Έχοντας κάνει τόσα για την Έταιρία μου και προσωπικά σε μένα, δρώμαι της ευκαιρίας να σε ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΩ άφ' ενός και άφ' ετέρου να γνωστοποιήσω στους συναδέλφους, που αν και είμαι σίγουρος ότι σε ξέρουν (άκουστικά), όμως δεν έχουν επιχειρήσει να σε γνωρίσουν επαγγελματικά και να τους διαβεβαιώσω ότι σίγουρα έχουν χάσει. Τι; Την πλήρη ενημέρωση του αντικείμενου πλοίου, τό πείσμα σου για την αντιμετώπιση πάσης φύσεως προβλήματος, την σβελλάδα για την ταχύτερη εξυπηρέτηση του πλοίου, την εξυπνάδα σου μαζί με τόσα άλλα και την άγπη σου για τό Έλληνικό βαπόρι, για τον Έλληνα πλοιοκτήτη, προσφέρεις Γιάννη στον άγώνα με κριτήριο την ήθική Ικανοποίηση του έαυτού σου πάνω άπ' όλα.

Έκεί στην Σιγκαπούρη, εκεί στο Bangkok, δεσπόζοντας τό μεγαλύτερο μέρος του Far East, σου εύχομαι φίλε μου υγεία και κουράγιο για τό δικό μας συμφέρον, για τον ΕΛΛΗΝΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ.

ΓΙΑΝΝΗΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ
Cavo D' Oro Shipping Ltd.
Πειραιάς

ΟΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

Από την Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων έλάβανε και δημοσιεύουμε την κατωτέρω έπιστολή:

Άγαπητέ μας κ. Διευθυντά,

Σχετικά με τό σχόλιό σας υπό τον τίτλο «Δέν μπορούν να δεσμεύουν» που δημοσιεύθηκε στην έκδοση της 1.3.88 του έγκριτου περιοδικού σας και είς τό όποιο, αναφερόμενοι είς την έκ μέρος της Διοικήσεως της Ένώσεώς μας, άποδοχή αίτηματος της Π.Ν.Ο. για την χορήγηση επιδόματος βαριάς και άνθυγιεινής εργασίας μετά την άποδοχή του ίδιου αίτηματος και από την Ένωση Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών, παρατηρείτε ότι οι έν λόγω Ένώσεις «δέν μπορούν να προχωρούν σε ρυθμίσεις θεσμικών θεμάτων, χωρίς την σύμφωνη γνώμη του συνόλου του έλληνικού έφοπλισμού και τους καταλογίζετε περαιτέρω ευθύνη για «τίς συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν για τό έθνικό νηολόγιο και τον κίνδυνο άφανισμού του», θά παρακαλούσαμε να σημειώσετε τό άκόλουθα:

Είς την μεταξύ Ε.Ε.Ε. και Π.Ν.Ο. ύπογραφείσα Συλλογική Σύμβαση Έργασίας, για τά πληρώματα, των ποντοπόρων φορηγών πλοίων, ισχύος από 1.1.88 μέχρι 31.12.88, και δή είς τό άρθρο 1, παρ. 5, έχει καταχω-

ρηθεί ή άκόλουθος «Έρμηνευτική Δήλωση»:

Διευκρινίζεται από τά συμβαλλόμενα μέρη: α) ότι τό έπάγγελμα του ναυτικού λόγω των ιδιαιτεροτήτων του και των ειδικών συνθηκών της ναυτικής εργασίας, έχει ληφθεί υπόψη από τους έργοδότες σάν ιδιόμορφο, βαρύ και άνθυγιεινό, και γι' αυτό τό λόγο έχουν καθιερωθεί μέσα από τίς Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Έργασίας είδικοί όροι άμοιβής, μικρή διάρκεια ναυτολόγησης, ειδική άμοιβή για μεγάλη άδεια για κάθε μήνα έργασίας και άλλα, και συνεπώς έχουν δοθεί όλες οι οικονομικές Ικανοποιήσεις στους ναυτικούς για την πιό πάνω αίτία και καμιά άλλη οικονομική άπαίτηση των ναυτικών δέν δημιουργείται για την ίδια αίτία ούτε θά δημιουργηθεί στη συνέχεια. β) ότι από την Πολιτεία έχουν θεσπισθεί είδικές άσφαλιστικές διατάξεις, που έχουν γίνει άποδεκτές και από τά συμβαλλόμενα μέρη, οι όποιες προβλέπουν όριο ήλικίας εξόδου από τό έπάγγελμα του ναυτικού σε συνδυασμό με τό χρόνο άσφάλισής του σε έπίπεδα χαμηλότερα άπ' αυτά που ισχύουν για όσους άπασχολούνται σε εργασίες ξηράς και δηλώνεται και από τους δύο συμβαλλόμενους ότι για τους παραπάνω λόγους θά καταβληθούν κοινές προσπάθειες προς την Πολιτεία για να μην αλλάξει τό όριο ήλικίας συνταξιοδότησης των ναυτικών».

Έκ των άνωτέρω σαφώς προκύπτει ότι: α) ή έργοδοσία της φορηγού μας ναυτιλίας ρητώς άναγνώρισε και άποδέχεται σάν «ιδιόμορφο, βαρύ και άνθυγιεινό, τό έπάγγελμα του ναυτικού», σημειώνοντας ότι τό γεγονός αυτό έχει ληφθεί υπόψη από τους έργοδότες οι όποιοι «γι αυτό τό λόγο» και «άπό αυτήν την αίτία», έχουν δεχθεί την καθιέρωση, μέσα από τίς Συλ. Συμβάσεις Ναυτικής Έργασίας, «είδικών όρων άμοιβής, και είδικής μεταχειρίσεως (άδειών κ.λ.π.) των ναυτικών, και β) δηλώνεται από την άνωτέρω έργοδοσία ότι θά καταβάλλει κοινές με την Π.Ν.Ο. «προσπάθειες προς την πολιτεία» για να διατηρηθεί τό ευνοϊκό, εκ του αυτού λόγου, άσφαλιστικό καθεστώς για τους ναυτικούς.

Εύλογα λοιπόν, διερωτώμεθα, που και πώς ή Ένωση μας, προχώρησε, όπως τό σχόλιό σας της καταλογίζει, «σε ρυθμίσεις θεσμικών θεμάτων, χωρίς την σύμφωνη γνώμη του συνόλου του έλληνικού έφοπλι-



* 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

μοῦ», χωρίς νά προσμετρά μάλιστα τίς συνεισφέρει γιά τό Ἐθνικό Νηολόγιο. Τό αἶτημα τῶν ναυτικῶν γιά τόν χαρακτηρισμό τοῦ ἐπαγγέλματος τους ὡς βαρέως καί ἀνθυγιεινοῦ, σάν «θεσμικό αἶτημα», ὅπως ἀποδεικνύεται, ἀπό τίς περσινές Σ.Σ.Ε., εἶχε γίνει, ἤδη ἀποδεκτό ἀπό ὅλες τίς ἐφοπλιστικές ὀργανώσεις, μὴδὲ τῆς Ε.Ε.Ε. ἐξαιρουμένης. Δυνάμει τῶν ἀνωτέρω ἐμεῖς ἀπλῶς, μέ τήν νέα Σ.Σ.Ε. (1989), γιά τὰ πληρώματά μας, κατόπιν σκληρῶν, ἐπιπόνων διαπραγματεύσεων μέ τήν ΠΝΟ, καί ἀφοῦ εἶχε προηγηθεῖ ὁμοιοφωνία γιά τὰ πληρώματα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀπεδέχθημεν τήν καθιέρωση, γιά τό λόγο αὐτό, ἐνός, κατά τό δυνατόν, περιορισμένου ἐπιδόματος.

Ἐπ' εὐκαιρία, παρακαλοῦμε δεχθῆτε καί πάλι τήν βαθειά μας ἐκτίμηση πρὸς τό περιοδικό σας, γιά τό ἐπὶ τόσα χρόνια ἐπιδεικνυόμενο ἐξαιρετικό ἐνδιαφέρον καί ἀγάπη γιά τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα καί τήν διαβεβαίωσή μας ὅτι ἡ Ἐνωσή μας, ἀντιμετωπίζει τὰ θέματα πού ἀπασχολοῦν, παρά τήν ἰδιομορφία τους, μέ γνώμονα πάντα τό κοινό συμφέρον τῶν ναυτικῶν καί ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν κλάδων.

Μετὰ τιμῆς,

Ὁ πρόεδρος
Α. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

Ὁ Γεν. Γραμματέας
Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ

Πειραιᾶς, 16.3.1989

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐλπίζω καί εὐχομαι νά εἶναι καί νά παραμείνει ἀταίριαστος ὁ τίτλος μέ τό θέμα.

Ποιό εἶναι τό θέμα;

Μιά κραυγή ἀγωνίας, ἀπόγνωσης καί ἀπελπισίας ἀπό 3.000 καί πλέον Ἀσυρματιστάς γιά τήν μελλοντική ὑπαρξή τους μέσα στά Ἑλληνικά — Ἑλληνόκτητα πλοῖα καί τήν ἀποφυγή τῆς ἐξαθλίωσης τῶν ἰδίων καί τῶν οἰκογενειῶν τους.

Ἐνα κραυγαλέο ἐρωτηματικό πού τόσοις μήνες τώρα ἐκφράζεται ποικιλοτρόπως ἀλλά πού κανένας φορέας εὐθέως δέν δίνει τήν ἀπάντηση πού περιμένουν αὐτές οἱ χιλιάδες ἄνθρωποι.

Πάντοτε ὅλοι μιλοῦσαν μέ τὰ κολακευτι-

κότερα λόγια γιά τόν Ἑλληνα Ἀσυρματιστή. Πολιτεία καί Ἐφοπλισμός ἐγκωμίαζαν τοὺς ἄνθρώπους τῶν Ἑρτζιανῶν πού πρόσφεραν τά πάντα, ἀκόμα καί τήν ἴδια τους τή ζωή σέ πολλές περιπτώσεις γιά νά σωθοῦν συνάνθρωποι τους καί περισσεύει πολλῶν ἑκατομμυρίων δολларίων. Βλέποντας τήν ἀναγκαιότητα τῆς εἰδικότητας αὐτῆς, Πολιτεία καί Ἐφοπλισμός δημιουργοῦσαν σχολές καί παρήγαγαν αὐτόν τόν ἀριθμό τῶν Ἀσυρματιστῶν, οἱ ὁποῖοι μέ τήν σειρά τους δημιούργησαν οἰκογένειες στηριζόμενοι στήν ἐπαγγελματική τους ἀποκατάσταση καί στήν ἐδραίωση τῆς θέσης τους στό Ἑλληνικό πλοῖο.

Τοὺς χρειαζόταν λοιπόν ὁ Ἐφοπλιστής, τοὺς παρήγαγε. Χρειαζόταν καί οἱ νέοι ἐργασίαι, τήν εὐρίσκον στα Ἑλληνικά πλοῖα καί ζοῦσαν οἱ οἰκογένειές τους καί ἐρχόταν καί τό συνάλλαγμα στήν Πατρίδα.

Ἐξελισσομένης τῆς τεχνολογίας βγήκαν συστήματα κινδύνου καί ἀσφάλειας καί ἐπικοινωνίας τέτοια πού καταργοῦν τόν πατροπαράδοτο χειριστή Ἀσυρμάτου, τόν «Μαρκόνι», παγκοσμίως.

Δέν εἴμαστε φυσικά κατά τῆς ἐξέλιξης καί τῆς ἐφαρμογῆς τῆς σύγχρονης τεχνολογίας. Ὅπως καί οἱ ὑπάρχοντες Ἀσυρματισταί δέν θέλουν, ὅπως ποτέ δέν ἤθελαν, νά εἶναι χαραιοφάδες τῶν πλοίων, οὔτε νά παίζουν κάποιον ψυχοπονετικό ρόλο ἢ διακοσμητικό ρόλο στό πλοῖο. Μποροῦν νά προσφέρουν καί τοὺς χρειάζεται τό σύγχρονο πλοῖο, ὅχι πιά γιά τό χειριστήριο ἀλλά γιά πολλά ἄλλα καθήκοντα πῶς ἐξειδικευμένα καί σοβαρά.

Οἱ ἀνάγκες τῶν σύγχρονων πλοίων εἶναι ὑπερῡξημένες, γιά ὅλες τίς εἰδικότητες. Ποιός θά ἐπιφορτισθεῖ τόν τομέα καί τῶν ἐπικοινωνιῶν;

Ξέρομε ὅτι σέ ὁρισμένα πλοῖα καθημερινά φεύγουν περί τά 10-30 τέλεξά τά ὁποῖα φυσικά ἀπαιτοῦν κάποιο χρόνο καί νά τά γράψετε καί νά τά στείλετε. Ἡ κίνηση συνήθως στά λιμάνια εἶναι πῶς αὐξημένη καί πῶς ἐπεΐγουσα.

Ὁ Πλοίαρχος θά ἀσχοληθεῖ μέ αὐτή τήν ἐργασία;

Παράλληλα οἱ ἀντίξοες κλιματολογικές συνθήκες — ὕγρασία, ἀλμύρα, σκόνη κλπ. — οἱ συνεχεῖς αὐτομειώσεις τῆς τροδοτοσίας τῶν συσκευῶν, οἱ κραδασμοί καί τόσα ἄλλα, ἐπιφέρουν βλάβες στά τόσο λεπτά αὐτά μηχανήματα.

Ἡ τοποθέτηση διπλῶν συσκευῶν εἶναι μιά κάποια λύση ἀλλά πολυέξοδη καί ὅχι ρι-

ζική. Οἱ ἐπισκευές αὐτῶν τῶν συσκευῶν κοστίζουν πανάκριβα καί δέν εἶναι δυνατή σέ ὅλα τὰ λιμάνια ἀπό τεχνικούς.

Οἱ βλάβες κάποτε εἶναι ἀπλές πού ἕνας Ἀσυρματιστής μπορεῖ νά τίς ἀντιμετωπίζει. Πόσο μάλλον ἂν αὐτός ἐξειδικευθεῖ γιά ἕνα χρονικό διάστημα σέ κάποια εἰδική σχολή. Θά μπορεῖ νά ἀντιμετωπίζει μέ τήν κατάλληλη ὑποδομή καί αὐτάρκεια σέ ἀμοιβά καί ἐργαλεῖα, πολύ σοβαρές ζημιές.

Ἀλλά τίθεται καί τό θέμα τό κοινωνικό, τό ἀνθρώπινο, τό συναισθηματικό. Μᾶς χρειαζόταν, μᾶς παρήγαγαν, μᾶς ἀπασχολοῦσαν.

Τώρα κατά τήν γνώμη τους — πού θά ἀποδειχθεῖ ἐσφαλμένη — δέν μᾶς χρειάζονται, μᾶς πετοῦν;

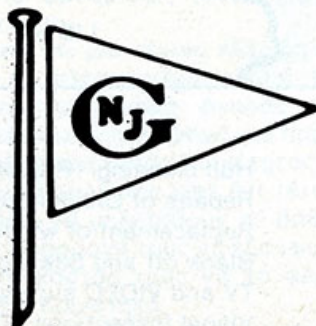
Αὐτό δέν συμβαίνει καί μέ τὰ λεμόνια; Στραγγίζομε τόν θρεπτικό καί εὐγεστο χυμό τους, καί τὰ πετάμε. Οἱ λεμονόκουπες εἶναι ἀχρηστες. Εὐκόλα μπορεῖ κανεῖς νά πεί ὅτι καί τὰ ἄλλα Κράτη καταργοῦν τόν Ἀσυρματιστή. Σωστά. Πόσοι εἶναι αὐτοί; Καί τί τοὺς κάνουν; Μήπως τοὺς βρίσκουν ἐργασίας Μήπως τοὺς ἐπιμόρφωσαν πολύ πῶς πρὶν καί τοὺς ἀπασχολοῦν κάπου ἄλλου; Μήπως σταμάτησαν ἀπό χρόνια τήν λειτουργία τῶν παραγωγικῶν Σχολῶν, καί μήπως ξέρουν κάποιο Κράτος πού νά ἔχει σήμερα 3.000 καί πλέον Ἀσυρματιστάς;

Δέν ὑπάρχει καμμιὰ ἠθική ὑποχρέωση ἀπὸ τήν Πολιτεία καί τήν Ἐργοδοσία; Τό σημερινό ὅμως δέν εἶναι αὕτη καθ' αὐτή, ἡ ἠθική ὑποχρέωση γιατί εἶπαμε πῶς πάνω ὅτι δέ ἐκλιπαροῦμε ἐλεημοσύνη. Ξέρομε ὅτι μποροῦμε νά ἀποδώσουμε ἔργο ἐπωφελές πάνω στό πλοῖο. Ἄν ἐκεῖνοι πού πιστεύουν τό ἀντίθετο, ἐπιμένουν σ' αὐτό, τότε νά σταματήσουν νά παράγουν ξεφλημένους Ἀσυρματιστάς ΤΩΡΑ καί νά ἀφήσουν μιά πῶς μακρά μεταβατική περίοδο, ὥστε νά βγοῦν στήν ἀπομαχία ὁμάδα οἱ ὑπάρχοντες Ἀσυρματισταί, ὥστε νά μὴν δημιουργηθεῖ κανένα κοινωνικό πρόβλημα.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΪΜΑΚΗΣ
Ἀσυρματιστής

Σημ. Συντ.: Νά εὐλογήσουμε τὰ γένεια μας. Ὁ ἐπιστολογράφος σέ σημείωμά του πού συνόδευε τήν ἀνωτέρω ἐπιστολή ὑπογράμμιζε ὅτι οἱ ναυτικοί μας γνωρίζουν ἀπό χρόνια τίς προσπάθειες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά μιά σωστή Ἑθνική Ναυτιλία ἀλλά καί τή βοήθεια πού ἔχουν προσφέρει καί στά τρία σκέλη τοῦ ναυτιλιακοῦ τριγώνου.

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301273
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

QUALITY WORK

UNDERWATER

NOTE **NEW** PHONE NRS: 4514208

4180343 - 4518528

A.O.H.: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA GR - 241005 COBA GR

AKTI MIAOULI 81 - PIRAEUS 18538

24 HRS EMERGENCY SERVICE



PERMANENT
BRUSH - KART STATIONS

CRETE - (PALEOHORA)
PYLOS
PIRAEUS

SERVICES:

- Hull cleaning - Propeller polishing
- Repairs of Cracks-Ruptures-Rudder-Propeller-Holes-Dents
- Replacement of wasted anodes - cutting - welding
- Blank off and Sealing of seawater inlets/discharge and/or scoop inlets
- TV and VIDEO surveys - Photography
- Visual inspections - Damage surveys
- Inwater Surveys in lieu of dry docking for the Ship Registers

‘Ελληνικός Έφοπλισμός καί Εύρωπαϊκή Ναυτιλία

Η ελληνική πρόταση που αφορά το μέλλον της Εύρωπαϊκής ναυτιλίας παρουσιάστηκε την Τρίτη 14 Μαρτίου στο Στρασβούργο από τον κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, πρόεδρο της Ένώσεως ‘Ελλήνων Έφοπλιστών.

‘Απευθυνόμενος σε συνέντευξη Τύπου στο Palais de l' Europe, έδρα του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ο κ. Γουρδομιχάλης έτόνισε την ανάγκη για απόλυτη έλευθερία των θαλασσίων μεταφορών που όπως είπε, πρέπει να αποτελέσουν την βάση της Εύρωπαϊκής ανάπτυξης και ανάπτυξης, σε συμφωνία με το γράμμα και πνεύμα της Συνθήκης της Ρώμης.

«Έλεύθερος και υγιής ανταγωνισμός σε έμπορική βάση είναι η μόνη λύση» είπε ο κ. Γουρδομιχάλης, προσθέτοντας ότι όλα τα πειράματα με διάφορες πρακτικές προστατευτικής φύσεως έχουν αποτύχει από όποιονδήποτε και όποτεδήποτε εφαρμόστηκαν.

«Ο προστατευτισμός και ο κρατικός παρεμβατισμός — dirigisme — μπορεί να προσφέρουν εύκολες και βραχύβιες λύσεις, αλλά έχει αποδειχθεί ιστορικά ότι λειτουργούν σαν boomerang. Η χώρα μας δεν συμμετέχει σε διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες καταμερισμού φορτίων, δεν άσκει διακρίσεις σημαίας ή μονομερείς επιφυλάξεις φορτίων και δεν παρέχει κρατικές ενισχύσεις στην ναυτιλία» είπε ο Πρόεδρος της ΕΕΕ.

‘Απαντώντας σε μία έρώτηση για το προνόμιο της άκτοπλοίας που επιφυλάσσεται στα ελληνικής σημαίας πλοία, ο κ. Γουρδομιχάλης είπε ότι αυτό αποτελεί στρατηγική και κοινωνική αναγκαιότητα. «Για τους λόγους αυτούς υποστηρίζω να διατηρηθεί το προνόμιο της άκτοπλοίας για τα ελληνικά νησιά. Πολύς θόρυβος γίνεται για το θέμα αυτό που δεν ανταποκρίνεται στην οικονομική του σημασία. Το ενδιαφέρον των Εύρωπαϊκών πλοίων βρίσκεται στον τομέα των κρουαζιερών και τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να συζητήσουν το θέμα, ένδεχόμενα δημιουργώντας κοινοπραξίες», πρότεινε ο Πρόεδρος της ΕΕΕ.

‘Απαντώντας σε μία άλλη έρώτηση ο κ. Γουρδομιχάλης είπε ότι οι Έλληνες έφοπλιστές είναι θετικά υπέρ αύστηρων λιμενικών ελέγχων υπό την προϋπόθεση ότι θα είναι παρόμοιοι σε όλα τα εύρωπαϊκά λιμάνια. «Όσο πιο αυστηροί είναι οι λιμενικοί έλεγχοι στην Εύρώπη τόσο πιο εύχαριστημένοι θα είμαστε υπό τον όρο ότι θα είναι ενιαίοι. Αύστηροί αλλά ίδιοι».

‘Υπογραμμίζοντας το γεγονός ότι την ελληνική σημαία φέρει άνω του 30% του κοινοτικού στόλου και το ότι οι Έλληνες έλέγχουν τον μεγαλύτερο

στόλο παγκοσμίως, περίπου 85 εκατ. τόννων d.w., ο κ. Γουρδομιχάλης είπε ότι οι κοινοτικοί έταίροι της Ελλάδος πρέπει να έπωφεληθούν από την μακρά ναυτική της παράδοση και τις δοκιμασμένες πρακτικές της.



Με την φιλοσοφία και την πείρα αυτή ζητούμε σήμερα εδώ να μεταφέρουμε το πνεύμα της Συνθήκης της Ρώμης στην πολιτική και την πρακτική της Εύρωπαϊκής Κοινότητας όσον αφορά την ναυτιλία με τον σκοπό να προτείνουμε την θέση μας της οποίας ο κύριος και βασικός στόχος είναι να καταστήσει ανταγωνιστικά τα πλοία των Κρατών Μελών της Κοινότητας έναντι των τρίτων χωρών. Θά ήταν άσυγχωρητο λάθος εάν η Κοινότητα έβλεπε την ανταγωνιστικότητα υπό διαφορετική όπτική γωνία, θά σήμαινε πιθανόν ένα βήμα πίσω για τον Εύρωπαϊκό στόλο αντί της εξέλιξής του. Είπε ο κ. Γουρδομιχάλης.

Οι Έλληνες έφοπλιστές πιστεύουν ότι η παρούσα στιγμή είναι η πλέον ένδεξιμένη έπειδή η Κοινότητα βρίσκεται στο σταυροδρόμι κρίσιμων αποφάσεων όπως η υιοθέτηση θετικών μέτρων από το Συμβούλιο περί των οποίων το Εύρωπαϊκό Κοινοβούλιο σύντομα θά κληθεί να γνωμοδοτήσει. «Οι Έλληνες έφοπλιστές δεν αντιτίθενται στην άρχη των θετικών μέτρων υπό τον όρον ότι δεν θά αποβλέπουν στην δημιουργία ενός Εύρωπαϊκού φρουρίου», τόνισε ο κ. Γουρδομιχάλης.

Πρόσθεσε ότι μία τέτοια εξέλιξη θά περιόριζε τα πλεονεκτήματα από την δημιουργία της ενιαίας αγοράς του 1992 και θά άνοιγε τον δρόμο για παρόμοιες αντίδράσεις εκτός Κοινότητας.

Ο κ. Γουρδομιχάλης είπε ότι τέτοια μέτρα πρέπει να μελετηθούν σε βάθος και η όρθη εφαρμογή τους να εξασφαλισθεί και το κόστος τους να τό φέρει συλλογικά η Κοινότητα.

Ο κ. Γουρδομιχάλης δήλωσε ότι η Έλληνική πρόταση περιλαμβάνει δια-

φάνεια διαδικασιών και διαφάνεια στους όρους και συνθήκες του ανταγωνισμού καθώς και στην σύναψη ναυτιλιακών συμφωνιών των Κρατών Μελών. «Προτείνουμε τον σαφή όρισμό εκ των προτέρων των δικαιούχων της ναυτιλιακής νομοθεσίας της Κοινότητας διότι, πάνω από όλα, είναι ζωτικό να διευκρινισθεί ο Εύρωπαϊκός χαρακτήρας των παράλληλων νηολογίων», είπε ο Πρόεδρος της ΕΕΕ. Δήλωσε ακόμη ότι η ΕΕΕ πρότεινε την θετική έκδήλωση της επιθυμίας της Κοινότητας για την καταπολέμηση του προστατευτισμού διεθνώς.

Στην πρόταση που αφορά την πιθανότητα δημιουργίας μιας εύρωπαϊκής σημαίας, ο κ. Γουρδομιχάλης είπε ότι αυτό θά δημιουργήσει πολλά προβλήματα όπως στην περίπτωση που η Αγγλία έστειλε τον στόλο της στα Φώκλαντς στην διένεξη με την Αργεντινή. «Είναι δύσκολο για μένα να δεχθώ να ακολουθήσω οποιαδήποτε άλλη σημαία πλην της δικής μου. Αλλά αυτό ίσως να συμβεί στις έπόμενες γενέες» είπε ο κ. Γουρδομιχάλης.

Στην παρουσίασή του, ο Πρόεδρος της ΕΕΕ, είπε ότι η Εύρωπαϊκή Έπιτροπή, το Συμβούλιο ‘Υπουργών και το Εύρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρέπει να τηρήσουν μία σθεναρή στάση για την αύστηρή έφαρμογή των κανονισμών της πρώτης φάσεως της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. ‘Απαντώντας σε μία έρώτηση, ο κ. Γουρδομιχάλης είπε ότι οι Έλληνες και οι άλλοι Εύρωπαίοι έφοπλιστές δέ πρέπει να δώσουν προστασία στα νοσούντα εύρωπαϊκά ναυπηγεία δίνοντας παραγγελίες για την ναυπήγηση των πλοίων τους σε χώρες της ΕΟΚ εις βάρος της ανταγωνιστικότητας των πλοίων τους.

Η αντιπροσωπεία της ΕΕΕ περιελάμβανε επίσης τον αντιπρόεδρο της Ένώσεως κ. Γιάννη Γκούμα, και τους κ.κ. Κώστα Κομνηνό, Ματθαίο Λώ, Νότη Παναγιωτόπουλο, Άννα Μπρεδήμα - Σαββοπούλου, Λεωνίδα Δημητριάδη και Γιάννη Τζώαννο.

Στό Στρασβούργο η αντιπροσωπεία συνάντησε τον Έπίτροπο της ΕΟΚ επί του ανταγωνισμού Sir Leon Brittan προς ανταλλαγή απόψεων για την νομική μεταχείριση των consortia στις γραμμές και την μεταχείριση από την Έπιτροπή της ΕΟΚ του προστατευτισμού στην ναυτιλία στην περιοχή της Δυτικής Αφρικής.

Στις 15 Μαρτίου η αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε. είχε σειρά συναντήσεων στις Βρυξέλλες, περιλαμβανομένου του κ. Pena Abizanda, γενικού διευθυντού Μεταφορών της Έπιτροπής των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων, καθώς επίσης και με αντιπροσώπους - μέλη της CAACE.

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

‘Η ποικιλία των όπλων και των θέσεων. ‘Η νάρκη των 700 δολλ. και ό ‘Εξοσέτ του 1,2 εκατ. δολλ. Τά κίνητρα των έφοπλιστών. ‘Η παρουσία των αμερικανικών δυνάμεων. Οί περιοδικές διακοπές επιθέσεων και τά αίτιά τους. ‘Η τακτική των έμπολέμων και τά βαθύτερα αίτιά της. ‘Η συνέχεια του άρθρου του Λούδς Λίστ.

‘Αντίθετα από τό ‘Ιράκ, τά όπλα, οί τρόποι και οί θέσεις των ‘Ιρανικών επιθέσεων άλλαζαν συνέχεια. Στήν αρχή χρησιμοποιήσαν αεροπλάνα, ύστερα έλικόπτερα, ύστερα φρεγάτες και τέλος πυραυλάκατους, χωρίς νά πάσουν νά μεταχειρίζονται κι άλλα μέσα, όπως οί νάρκες και οί κινέζικοι πύραυλοι Silkworm. ‘Επίσης στίς θέσεις, ή αλλαγή ήταν συνεχής, καθώς χρησιμοποιούσαν τά νησιά τους και τίς πλατφόρμες τους ως βάσεις έξορμήσεως, μέ κύρια σημεία τό βόρειο μέρος του Κόλπου κοντά στο νησί Farsi, τό κέντρο του Κόλπου κοντά στο πετρελαϊκό πεδίο Rostam και τήν έξοδο του Κόλπου ανοικτά των ‘Ηνωμ. ‘Αραβικών ‘Εμιράτων. Σημαντική ακόμα ήταν ή ποικιλία των όπλων τους κατά των πλοίων, όπως τό σύστημα Maverick της από αεροπλάνου έκσφενδονήσεως, οί πύραυλοι Sea-Killer και Harpoon έκσφενδονιζόμενοι από φρεγάτες και οί πυραυλοκίνητες βολίδες RDG-7 των πυραυλάκατων. Μεγάλη δημοσιότητα πήρε ή έγκατάσταση των Κινεζικών πυραύλων Silkworm πού άρχισε τό 1987 λόγω κυρίως της μεγάλης έκρηκτικής τους δυνάμεως. ‘Όταν οί πύραυλοι αυτοί χρησιμοποιήθηκαν τόν ‘Οκτώβριο του 1987 έναντίον του λιβεριανού Sungari (275.920 ton.) και του μετανηολογημένου Sea Isle City (81.283 ton.) προκάλεσαν καταστροφικά αποτελέσματα, δεδομένου ότι τό μέν πρώτο πήγε γιά παλαιοσίδηρα, τό δέ δεύτερο χρειάστηκε πολύ έκτεταμένες έπισκευές. Πάντως τό όπλο πού δημιούργησε τίς μεγαλύτερες άνησυχίες στήν παγκόσμια ναυτιλία ήταν ή απλή νάρκη. Είσήχθη στον Κόλπο στίς αρχές του 1987 και είναι σχεδόν βέβαιο ότι τήν εισήγαγε τό ‘Ιράν. Προκάλεσε πολλά θύματα και μάλιτα άδιακρίτως, ούτως ώστε νά μήν ύπάρχει καμμία ασφάλεια γιά τήν άποστολή πλοίων στον Κόλπο.

Οί επιθέσεις διαρκούντος του πολέμου κόστισαν τή ζωή σέ 400 άτομα. Σχεδόν τό ένα από τά πέντε πληγέντα πλοία αναφέρθηκε ως όλική άπώλεια. Οί αριθμοί αυτοί θά μπορούσαν νά είναι πολύ χειρότεροι άν δέν βοηθούσε ή βελτίωση της τεχνικής των ναυαγοσωστικών (άμεση έπαφή και επέμβαση, κατάσβεση πυρκαγιών) και ή ύψωση της τιμής των πλοίων πού καθιστούσε οικονομικότερη τήν έπισκευή του πλοίου. ‘Από τά 119 πλοία πού αναφέρθηκαν ως όλικές άπώλειες (πραγματικές ή τεκμαρτές) τά 98 έπληγήσαν από τό ‘Ιράκ τό όποιο επίσης είναι υπεύθυνο γιά 329 νεκρούς έναντι 66 του ‘Ιράν. ‘Ωστόσο τό ‘Ιράν άπεδείχθη πονηρότερο στήν άναμέτρηση αυτή, άφού μπόρεσε νά χρησιμοποιήσει αποτελεσματικά τήν περιορισμένη δύναμη του πυρός του και νά πε-

τύχει πολύ περισσότερα μέ μία μεταχειρισμένη νάρκη 700 δολλαρίων άπ’ όσο τό ‘Ιράκ μέ ένα πύραυλο ‘Εξοσέτ πού κόστιζε 1,25 εκατ. δολλ. Τό ‘Ιράκ επέμεινε σέ μία τακτική πού τελικά δέν κατάφερε νά έμποδίσει τίς πετρελαιοεξαγωγές του ‘Ιράν από τή νήσο Χάργκ. Μπορεί νά απέτρεψε πολλά πλοία από του νά προσεγγίσουν στή Χάργκ, αλλά δέν είχαν παρά νά στραφούν προς τά νότια τέρμιναλς όπου οί επιθέσεις ήταν πολύ αραιότερες. Είναι αλήθεια πάντως πώς επεβάρυνε τό ‘Ιράν μέ τίς τεράστιες δαπάνες πού απαιτούσε τόσο ή ναύλωση των τάνκερς shuttle και των πλοίων άποθηκών όσο και τό κόστος των πληρωμάτων, ναυαγιαίρέσεων, άσφαλίσεων και έπισκευών.

‘Αλλά και τό ‘Ιράν στάθηκε έξίσου άδύναμο νά σταματήσει τά πλοία νά προσεγγίζουν στο Κουβέιτ και τή Σαουδική ‘Αραβία, και ιδίως στο Κουβέιτ γιά τό όποιο είχαν τήν ύποψία ότι πολλά φορτία του προορίζονταν γιά τό ‘Ιράκ. Πάντως είχαν και έπιτυχίες, άφού πολλοί έφοπλιστάι έπαψαν νά στέλνουν τά πλοία τους στο Κουβέιτ, ενώ άλλοι άρνήθηκαν νά τά στέλνουν στον Κόλπο προτιμώντας τούς λιμένες Khor Fakkan και Fujairah έκτός του Κόλπου. Και είναι βέβαιο ότι ή συχνότης των επιθέσεων του ‘Ιράν έναντίον πλοίων πού περνούσαν τά στενά του ‘Ορμούζ στή διάρκεια του 1987 έκανε πολλούς έφοπλιστάς νά πιστεύουν ότι ό πλοΰς μετά τό Ντουμπάι ήταν έξίσου επικίνδυνος μέ τόν πλοΰ προς τή Χάργκ.

‘Εξάλλου τό ‘Ιράν προσπάθησε νά διατηρήσει ή ακόμα νά έντείνει τίς άπειλές του προς τά πλοία, παρά τήν παρουσία του ‘Αμερικανικού Ναυτικού από τά μέσα του 1987 και πέρα. ‘Ο ρεαλισμός τους τούς επέβαλε νά άποφύγουν όσο περισσότερο μπορούσαν τίς ‘Αμερικανικές δυνάμεις. Και νάι μέν συγκρούσθηκαν σέ όρισμένες περιπτώσεις, αλλά πρόσεχαν πάντα οί συγκρούσεις αυτές νά μήν ξεφεύγουν άπ’ τόν έλεγχό τους. ‘Ετσι π.χ. φρόντισαν μέ ιδιαίτερη προσοχή νά μήν χρησιμοποιήσουν σέ επιθέσεις κατά έμπορικων πλοίων τούς πυραύλους Silkworm πού είχαν έγκαταστήσει στο στόμιο του Κόλπου, γιά τούς όποιους οί ‘Αμερικανοί είχαν δηλώσει ότι ή πρώτη τους χρήση θά ήταν και ή τελευταία. ‘Απέφυγαν επίσης νά θίξουν τά υπό ‘Αμερικανική σημαία πλοία του Κουβέιτ έφόσον ήταν υπό συνοδεία.

Πολλά έλέγχθησαν διαρκούντος του πολέμου γιά τίς περιοδικές διακοπές των επιθέσεων κατά πλοίων, δεδομένου ότι πολλοί έβλεπαν σ’ αυτές ένα αισιόδοξο δείγμα ότι διεξάγονται συζητήσεις προς ειρήνευση. ‘Η αλήθεια είναι όμως άπλούστερη. ‘Όταν τό ‘Ιράκ σταμά-

τησε τίς επιθέσεις του, τό πιθανότερο ήταν ότι περίμενε τή νέα παραλαβή ‘Εξοσέτ από τή Γαλλία. Και στήν περίπτωση του ‘Ιράν, παρόμοιες αίτίες έξηγούν ίσως τίς συνεχείς αλλαγές της τακτικής του, όπως π.χ. ή εξάντληση κάποιου άποθέματος όπλων, ή έλλειψη ανταλλακτικών σέ κάποιο τομέα ή ακόμα μία πιεστικότερη ανάγκη πού προέκυπτε κάπου στο μέτωπο. Είναι βέβαιο πώς τό ‘Ιράν δυσκολευόταν περισσότερο από τό ‘Ιράκ στήν προμήθεια νέων όπλων, αλλά παρ’ όλα αυτά ούδέποτε μείωσε τήν άπειλή του κατά της ναυτιλίας.

‘Η ναυτική τακτική των δύο έμπολέμων θά συζητείται επί πολλά ακόμα χρόνια. Πολλοί άπορούν γιατί τό ‘Ιράκ δέν άντέγραψε τή μέθοδο του ‘Ιράν ποντίζοντας νάρκες στίς γραμμές των τοπικών πλοίων shuttles ή και έξω του Κόλπου γιά νά καταστρέψει τά τάνκερς πού φόρτωναν ‘Ιρανικό πετρέλαιο άπ’ τό Λαράκ. Θά διερωτώνται επίσης γιατί τό ‘Ιράκ δέν μεταχειρίστηκε τήν αεροπορική του ύπεροπλοία γιά νά θέσει μία και καλή έκτός λειτουργίας τή νήσο Χάργκ. Μια βομβιστική έκστρατεία κατευθυνόμενη ειδικά και έπίμονα κατά του τέρμιναλ και όχι κατά των πλοίων πού τό έξυπηρετούσαν, θά μπορούσε νά άποδειχθεί πολύ πιό άποτελεσματική γιά τό σταμάτημα των πετρελαϊκών εξαγωγών του ‘Ιράν. ‘Επιθέσεις κατά της Χάργκ έγιναν βέβαια σέ διάφορα στάδια του πολέμου αλλά ήταν τέτοιες πού δέν έμπόδισαν όριστικά τή διακίνηση του πετρελαίου. ‘Ισως μία έξήγηση των ‘Ιρακινών δισταγμών νά άποτελεί ή καλή άντιαεροπορική προστασία της νήσου. Στο κάτω - κάτω ήταν πολύ εύκολότερο και ασφαλέστερο γιά τούς πιλότους νά έκτοξεύουν έναν ‘Εξοσέτ σέ κάποιο τάνκερ από πολλά μίλια μακριά.

‘Αλλά τό βαθύτερο αίτιο θά πρέπει ίσως νά αναζητηθεί ακόμα βαθύτερα, μέσα στα πλέγματα της πολιτικής πού παιζόταν στήν περιοχή. ‘Αν τό ‘Ιράν έμποδιζόταν νά εξαγει πετρέλαιο άπ’ τή νήσο Χάργκ δέν θά δίσταζε νά ύλοποιήσει τή συχνά έκτοξευθείσα άπειλή του γιά τό κλείσιμο των στενών του ‘Ορμούζ. ‘Από μία τέτοια ένέργεια κανείς δέν θά υπέφερε περισσότερο από τίς χώρες εκείνες επί των όποιων τό ‘Ιράκ βάσιζε τήν ύποστήριξη της πολεμικής του προσπάθειας, δηλαδή τό Κουβέιτ και ή Σαουδική ‘Αραβία. Και δέν είναι ίσως παράλογο νά ύποθέσει κανείς ότι δέν αποκλείεται ή άσκηση διακριτικών πιέσεων επί του ‘Ιρακινού προέδρου Σαντάμ Χουσεΐν νά τόν έπεισαν τελικά νά μήν έπιχειρήσει τή μόνη ένέργεια πού θά ήταν γι’ αυτόν ή μόνη λογική ένέργεια νά έπιχειρήσει.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

«Ναυτιλία, Ασφάλεια καί Περιβάλλον»

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ



Υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας καί μέ τή συνεργασία του IMO, πραγματοποιήθηκε μέ επιτυχία στις 21 Μαρτίου, τό ήμερήσιο Συμπόσιο πού οργάνωσε τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος στό Εγγενίδειο Ίδρυμα.

Τό Συμπόσιο πού είχε θέμα «Ναυτιλία, Ασφάλεια καί Περιβάλλον, Πρακτική καί Προοπτικές», προσφώνησαν ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άντ. Ντεντιδάκης, ό πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γιώργος Λαναράς, ενώ έκ μέρους του γεν. γραμματέα του IMO κ. Στριβάσταβα έκφώνησε χαιρετισμό ό προϊστάμενος Τμήματος Ναυσιπλοΐας του IMO κ. Εύθ. Μητρόπουλος.

Στή προσφώνησή του ό πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Γ. Λαναράς τόνισε μεταξύ άλλων τά εξής:

Έκ μέρους του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου τής Ελλάδος σās καλωσορίζω στό σημερινό Συμπόσιο. Η ανταπόκρισή σας στην πρόσκληση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου αποτρέπει από μόνη της τήν πιό πανηγυρική επιβεβαίωση τής εξαιρετικής

σημασίας πού αποδίδει ή ναυτιλιακή κοινότητα στά ζητήματα πού συνδέονται μέ τή ναυτική ασφάλεια αλλά καί τήν ιδιαίτερη ευαισθησία της γιά τήν προστασία του θαλάσσιου καί παράκτιου περιβάλλοντος.

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο τής Ελλάδος, έκφραστής των προβληματισμών καί των ανησυχιών των Έλλήνων πλοιοκτητών καί ταυτόχρονα έπίσημος σύμβουλος τής πολιτείας σέ ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής, παρακολουθώντας από κοντά τίς εξελίξεις των ναυτιλιακών πραγμάτων σέ έθνικό, κοινοτικό καί διεθνές επίπεδο έχει από καιρό έπισημάνει τήν όλοένα καί αυξανόμενη σημασία, πού αποκτούν τά ζητήματα τής ναυτικής ασφάλειας καί θεωρεί ότι ή έπιλογή του αντικειμένου αυτού του Συμποσίου είναι ή έκδήλωση του έντονου ενδιαφέροντος των Έλλήνων πλοιοκτητών γιά μιά ουσιαστική, έντιμη καί σέ βάθος ανάλυση των πολύπλοκων καί συχνά δυσεπίλητων προβλημάτων, πού δημιουργούνται στην προσπάθεια γιά βελτίωση των όρων ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές. Πλέον αυτού τό

ΝΕΕ πρέπει νά είναι πάντα τό μεσολαβητικό όργανο μεταξύ Κράτους - Πλοίου καί Ναυτεργασίας γιά τόν απαραίτητο μετασχηματισμό των συγκρούσεων σέ συναινέσεις. Ίδιαίτερα στό πρόσφατο παρελθόν έμπρακτα αποδείξαμε πώς ξέρουμε νά παίζουμε σωστά αυτόν τόν συμβουλευτικό καί μεσολαβητικό ρόλο χωρίς φυσικά ποτέ νά αφιστάμεθα των γενικών αρχών πού επιβάλλεται νά υπηρετούμε γιά τό συμφέρον τής Ναυτιλίας.

Τό Συμπόσιο, παρακολούθησαν αρκετοί άνώτεροι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος καί πολλά στελέχη ναυτιλιακών εταιριών, ενώ οί κύριοι όμιλητές καί τά θέματα πού ανέπτυξαν ήσαν τά ακόλουθα:

— Η Θέση τής Έλληνικής Ναυτιλίας στό διεθνή χώρο γενικότερα. Όμιλητής ό κ. Β. Κούτσης, Οικονομολόγος, Α΄ Αντιπρόεδρος ΝΕΕ.

— Καθεστώς καί ύποχρεώσεις πού δημιουργούν οί συμβάσεις του IMO γιά τά πλοία. Όμιλητής ό κ. Α. Καλούδης, Πλοίαρχος Λ.Σ. Διευθυντής Διευθύνσεως Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας.

— Η αντιμετώπιση του ζητήματος τής ασφαλείας τής ναυσιπλοΐας στά πλαίσια τής Κοινής Εύρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Όμιλητής ό κ. Κ. Σαπουνάκης, Δικηγόρος, Νομικός Σύμβουλος ΝΕΕ.

— Διεθνείς Συμβάσεις καί προβληματισμοί στην έφαρμογή τους από πλευράς πλοίου. Όμιλητής ό κ. Δ. Παΐζης, Πλοίαρχος Α΄ (ΕΝ) Διευθυντικό στέλεχος τής ναυτιλιακής εταιρίας «ΕΛΕΤΣΟΝ».

— Έλεγχος έμπορικών πλοίων στό λιμάνι σύμφωνα μέ τίς συμβάσεις του IMO καί τό ΜΟΥ. Όμιλητής ό κ. Ι. Πανόπουλος, Πλωτάρχης Λ.Σ. Πρόεδρος Υποεπιτροπής Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας IMO καί εκπρόσωπος τής Ελλάδος στό ΜΟΥ.

— Ό ανθρώπινος παράγων στά ναυτικά άτυχήματα. Η άποψη του Ρ & Ι Club, παραδείγματα, αρχές διοικήσεως καί εκπαιδύσεως. Όμιλητής ό κ. R.J. Pillee, Πλοίαρχος, Διευθυντής του όμίλου Thos-Miller Ρ & Ι.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE
CABLES: LAURELSHIP ΠΙΡΑΕΥΣ

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

— 'Απαιτήσεις επιχειρησιακής ασφαλείας και έξοπλισμού του πλοίου. 'Ομιλητής ο κ. Εύθ. Μητρόπουλος, Προϊστάμενος Τμήματος Ναυσιπλοΐας IMO.

— 'Απαιτήσεις παραρτημάτων IV (λύματα) και V (άπορρίμματα) της MARPOL 73/78. 'Εγκυκλίσεις υποδοχής καταλοίπων. 'Ομιλητής ο κ. Ι. Ζουμπούλης 'Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος YEN.

— Διεθνής νομοθεσία για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από διάφορες πηγές. 'Ομιλητής ο κ. Ζ. Σδοϋγκος, πρώην επιτελικό στέλεχος του IMO, Τεχνικός Σύμβουλος ΕΕΕ.

— Διεθνείς Συμβάσεις περί 'Αστικής Εύθυνης και Κεφαλαίου 'Αποζημιώσεων. 'Ιδιωτικά συστήματα αποζημιώσεων TOVALOP & CRISTAL. Προβληματισμοί για επικίνδυνα και τοξικά απόβλητα. 'Ομιλητής ο κ. J.C.S. Horrocks, Γενικός Γραμματέας του ICS, Μέλος του Δ.Σ. του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου Μάλμο.

— Διακίνηση χημικών ουσιών στην 'Ελλάδα και Διεθνείς κώδικες αυτών. 'Ομιλητής ο κ. Διον. Γιατράς, Χημικός - Μηχανικός, Πλοιοκτήτης Γενικός Γραμματέας INMER.

Τά βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν από τό ήμερήσιο Συμπόσιο συνοψίζονται στα εξής:

Τά ζητήματα που σχετίζονται με την ναυτική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, απασχολούν τά τελευταία χρόνια όλοένα και πιδ έντονα την διεθνή κοινή γνώμη, τούς έξειδικευμένους διεθνείς οργανισμούς, τά όργανα της Εύρωπαϊκής Κοινότητας και τίς έθνικές κυβερνήσεις.

'Η Εύρωπαϊκή Κοινότητα βρίσκεται στον δρόμο της αναζήτησης μιās κοινής πολιτικής για την αντιμετώπισή τους. Στά πλαίσια αυτής της διαδικασίας μιā σειρά από αντιτιθέμενα συμφέροντα και αντιλήψεις έχουν προβληθεί και θά συνεχίσουν νά προβάλλονται. Οί "Έλληνες πλοιοκτήτες καλούνται νά ήγηθούν της προσπάθειας για την προώθηση εκείνων των απόψεων, που θά προστατεύουν τά συμφέροντα των Εύρωπαϊων πλοιοκτητών και θά συμβάλουν στην διαμόρφωση μιās ρεαλιστικής και αποτελεσματικής πολιτικής της Κοινότητας με στόχο την βελτίωση των όρων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και αποτελεσματική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

'Ο Διεθνής Ναυτιλιακός 'Οργανισμός (IMO) αποτελεί τό πρόσφορο forum για την επίλυση σέ παγκόσμια κλίμακα των προβλημάτων, που συνδέονται με την ναυτική ασφάλεια.

Τό κόστος για την αντιμετώπιση των πρόσθετων δαπανών, που απαιτεί ή σύγχρονη αντίληψη για την προστασία του περιβάλλοντος και την αποκατάσταση των ζημιών, που προκαλούνται από άτυχήματα κατά την διακίνηση επικινδύνων και ρυπογόνων φορτίων δέν πρέπει νά επιβληθεί στους πλοιοκτήτες. 'Η ένοποίηση των διαδικασιών και του τρόπου διερεύνησης των αιτίων των ναυτικών ατυχημάτων σέ διεθνές επίπεδο είναι μιā πρόταση που αξίζει ιδιαίτερης προσοχής.

'Η ίδρυση στην 'Ελλάδα ενός Εύρωπαϊκού 'Ιδρύματος Ναυτικής 'Ασφαλείας, όπως έχει προταθεί με την έκθεση Καλογιάννη προς τό Εύρωπαϊκό Κοινοβούλιο θά μπορούσε νά συμβάλ-

λει στην έπεξεργασία και την επίλυση των προβλημάτων που σχετίζονται με την έφαρμογή των κανόνων ναυτικής ασφάλειας του IMO σέ Εύρωπαϊκό επίπεδο.

'Η βελτίωση του επιπέδου ναυτικής εκπαίδευσης αποτελεί αναγκαίο όρο για την προαγωγή της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Είναι όμως βέβαιον ότι τά λιμάνια πρέπει νά ενεργοποιηθούν σήμερα με σκοπό την αποτελεσματικότερη προσφορά ύπηρεσιών στά πλοία και τά φορτία.

Οί "Έλληνες πλοιοκτήτες ανταποκρίνονται θετικά στό αίτημα για μεγαλύτερη ασφάλεια στίς θαλάσσιες μεταφορές. 'Εχουν πάρει και θά συνεχίσουν νά παίρνουν πρωτοβουλίες με στόχο την προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος.

'Επισημαίνεται, ότι ό έλεγχος των standards ασφαλείας των πλοίων με βάση τίς διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες, μπορεί άν δέν έφαρμοσθεί σωστά νά καταλήξει κάποτε σέ άδικαιολόγητες καθυστερήσεις με σοβαρές οικονομικές συνέπειες για τόν πλοιοκτήτη.

Τέλος τά συμπεράσματα αυτά θά αξιοποιηθούν από τό ΝΕΕ, ως βάση για την πρόοδο των μελετών και την διατύπωση προτάσεων προς τό YEN προς όφελος της 'Ελληνικής και της Εύρωπαϊκής Ναυτιλίας.

'Ακολουθεί ή δημοσίευση της εισηγησης του Α' αντιπροέδρου του ΝΕΕ, κ. Βασίλη Κούση, ενώ σέ έπόμενα τεύχη των «Ν.Χ.» θά δημοσιευθούν και οί λοιπές ενδιαφέρουσες εισηγήσεις των προαναφερθέντων όμιλητών του Συμποσίου.

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219, 22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ



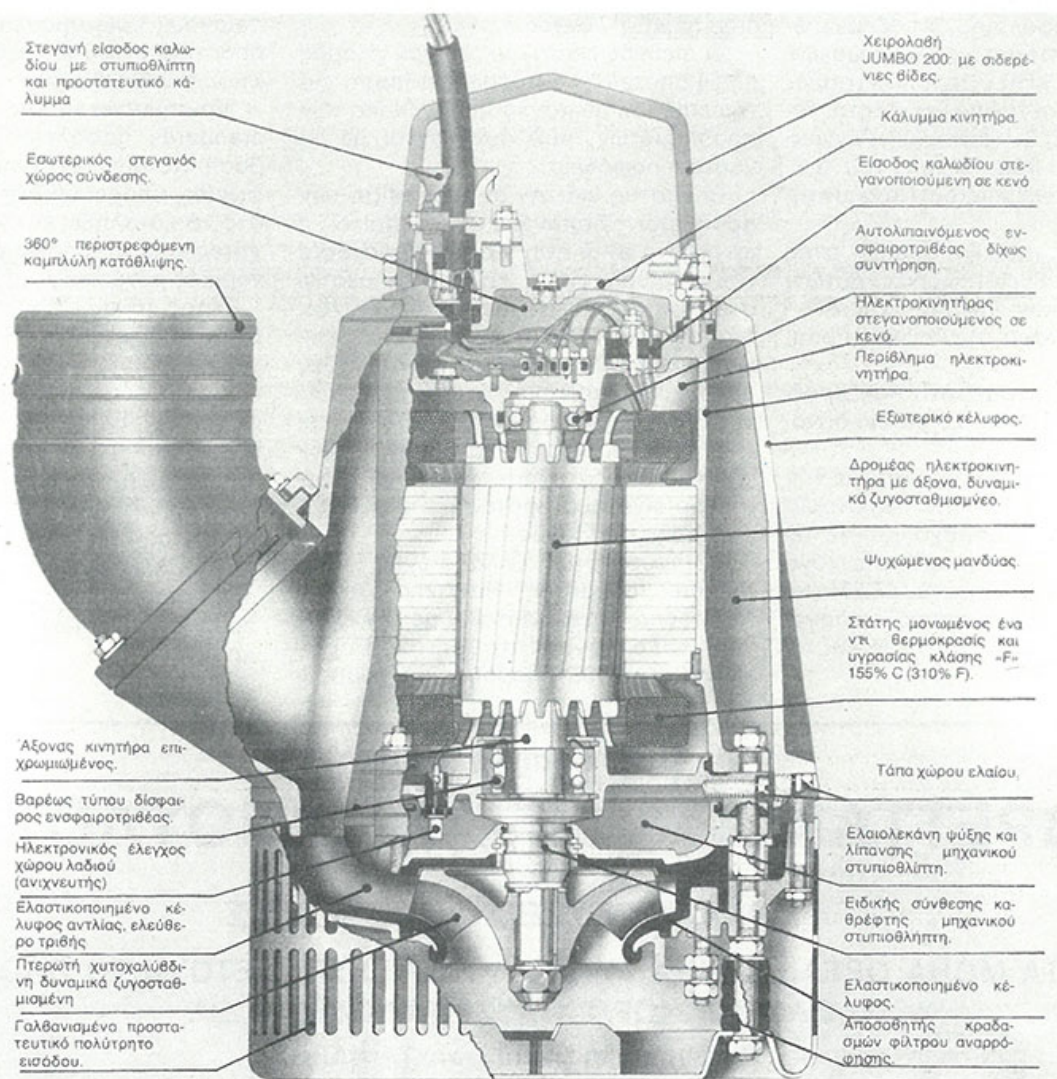
Αντλήτικη Ελλάδας
Antlitiki Hellas



- 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 stripping?

ΥΠΟΒΡΥΧΙΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ*
SUMBERSIBLE PUMPS*



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

- *— Για οποιαδήποτε βολτάζ
- Ήλεκτροκινητήρες και αντι-εκρηκτικού 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. - ΤΕΛ.
9569.822
9569.156
9567.430

TELEX
22.2772 ABSH GR.

BANKERS
ERGOBANK - PIRAEUS BRANCH

Η θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο διεθνή χώρο γενικότερα

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ, αντιπροέδρου Ν.Ε.Ε.

Κοντεύουν δέκα χρόνια τώρα από τότε που η Ναυτιλία μπήκε σε μία δύσκολη περίοδο που όλοι αναγνωρίζουν πλέον ως κρίσιμη καμπή διά το μέλλον. Ίδιαίτερως δύσκολα είναι τα προβλήματα για την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, η οποία συνεχίζει να αγωνιά για την καθοδική πορεία του νηολογίου και την στασιμότητα των προβλημάτων, τα οποία πολλαπλασιάζονται ανακυκλούμενα λόγω της ανικανότητας να δημιουργηθούν απαραίτητες προϋποθέσεις για μία προοδευτική πορεία.

Θά ήταν περιττό να αναφερθώ στην σπουδαιότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας για την Ελλάδα του σήμερα και πολύ περισσότερο για την Ελλάδα του αύριο. Έτσι περιορίζομαι μόνο να τονίσω ότι η Ελληνική εξωτερική πολιτική τόσο μέσα όσο και έξω από την ΕΟΚ θέλει όσο το δυνατόν μεγαλύτερα στήριγματα για να υποστηρίξει τις Ελληνικές θέσεις και τα οικονομικά μας συμφέροντα. Τέτοια στήριγματα είναι πλέον αδύνατον να δημιουργηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα και μάλιστα λαμβάνοντας υπόψιν μας τις επικρατούσες συνθήκες. Η Ναυτιλία μας καθίσταται μοναδικό πλέον στήριγμα για την Ελληνική διεθνή οικονομική θέση και το μοναδικό οικονομικό στήριγμα για το Ελληνικό κύρος στον διεθνή χώρο.

Τά λόγια αυτά δεν αποσκοπούν στην δημιουργία ένθουςιασμού και υπερηφάνειας, αλλά τονίζονται επαναλαμβανόμενα για να υπογραμμίσουν την ευθύνη που έχουμε όλοι για το μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας. Η Ελλάδα είναι πλήρες μέλος της ΕΟΚ από το 1980, προσφέροντας έτσι την δύναμη της Ναυτιλίας της στην ύπηρεσία του Ευρωπαϊκού εξωτερικού εμπορίου και στηρίζει τις Ευρωπαϊκές θέσεις στους διεθνείς οργανισμούς με την επιβλητική παρουσίαση της ΕΟΚ, ως της μεγαλύτερης Ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο.

Ίσως μέχρι σήμερα η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία δεν ωφελήθηκε από



την ένταξη της χώρας μας στην ΕΟΚ. Είναι όμως βέβαιον ότι δεν ζημιώθηκε από την ένταξη. Με αυτή την μηδενική βάση αποτελεσμάτων δεν μπορεί να είμαστε ούτε ευχαριστημένοι, αλλά ούτε και ήσυχoi για το τί θα συμβη αύριο. Τα ναυτιλιακά προβλήματα που δημιουργούνται από τις αποφάσεις των Ελληνικών Κυβερνήσεων είναι εσωτερικά προβλήματα και θα πρέπει να επιλυθούν μέσα από την συνεργασία των αρμοδίων παραγόντων στο εσωτερικό. Τα προβλήματα όμως που αφορούν την επιβίωση της Ναυτιλίας δεν είναι μόνο Ελληνικά, αλλά Πανευρωπαϊκά και μόνο μέσα από μία στενή και δημιουργική συνεργασία μεταξύ των χωρών μελών της ΕΟΚ μπορούν να βρουν ικανοποιητικές λύσεις, αλλά πολύ περισσότερο να στηρίξουν μελλοντικά την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας ανατρέποντας έτσι τη σημερινή αρνητική τάση που έχουν όλα τα Ευρωπαϊκά νηολόγια.

Από το 1980 μέχρι σήμερα ο ευρωπαϊκός εμπορικός στόλος (συμπεριλαμβανομένου και του Ελληνικού) υφίσταται μία συνεχή δραματική μείωση τόσο σε απόλυτους αριθμούς (αριθμό μονάδων και τονάζ), όσο και σε ποσοστό συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο. Για παράδειγμα θα μπορούσα να αναφέρω

ότι η Δυτική Γερμανία μέσα σ' ένα χρόνο μειώθηκε από 662 πλοία σε 623, μία καθοδική πορεία η οποία συνεχίζεται τα τελευταία 7 - 8 χρόνια.

Στά χρόνια αυτά η περιπτώσιακή διαμόρφωση κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και μάλιστα σε περιορισμένο αριθμό θεμάτων υποχρέωσε την Κοινότητα σε σιωπή και αδράνεια. Χωρίς στρατηγική στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών η Κοινότητα περιορίστηκε στο να παρακολουθεί άνισχυρη τον προστατευτισμό ενισχυμένο από το γενικό κλίμα πανικού που προκάλεσε η κρίση να εκτοπίζει τα ευρωπαϊκά πλοία από την παγκόσμια ναυλαγορά με άναλογες δυσμενείς επιπτώσεις στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα.

Σήμερα η ναυλαγορά έχει αυξηθεί σε επίπεδα τέτοια, ώστε τα έσοδα των πλοίων να είναι ικανοποιητικά. Το κλίμα όμως δεν έχει βελτιωθεί και έτσι οι περισσότερες Ναυτιλιακές εταιρίες αποφεύγουν τις επενδύσεις μεγάλων κεφαλαίων, τα οποία χρειάζονται μακροπρόθεσμο προγραμματισμό για την εξασφάλιση των απαιτούμενων αποσβέσεων.

Η άβεβαιότητα αυτή παρατηρείται και σ' άλλους τομείς της Ναυτιλιακής δραστηριότητας. Έτσι παρατηρείται ελάχιστη δραστηριότητα για παραγγελίες για νέες κατασκευές. Η δραστηριότητα των πιστωτικών ιδρυμάτων στον χώρο της Ναυτιλίας είναι ακόμα πολύ επιφυλακτική. Ο έκτακτος χρονισμός στην νομοθεσία που αφορά εις την δραστηριότητα των κάθε μορφής παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι ανεπαρκής, με αποτέλεσμα πολλές επιχειρήσεις οι οποίες αποτελούσαν την συνείδηση της Ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ξηρά να μαραζώνουν καθημερινά και να οδηγούνται στην πτώχευση.

Η διατύπωση απόψεων για την σημερινή κατάσταση της Ναυτιλίας στον Διεθνή χώρο προϋποθέτει την γνώση των συνθηκών οι οποίες επικρατούν



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS
T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRS IN:
SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA,
BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916
Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432

στην Διεθνή Ναυτιλία τα τελευταία πέντε χρόνια. Τό πρόβλημα της πλεοναζούσης χωρητικότητας ήταν πολύ μεγάλο πριν δύο χρόνια απ' ότι παρουσιάζεται σήμερα.

Αυτό έχει σημασία διότι συνδέεται άμεσα με την συνεχιζόμενη μείωση του αριθμού των Ευρωπαϊκών Έμπορικων Πλοίων. Έτσι πρέπει να στρέψουμε την προσοχή μας σε μέτρα τα οποία δεν θα δημιουργήσουν πρόβλημα πλεονάζουσας χωρητικότητας, αλλά επίσης θα αναπτύξουν την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία.

Είναι πραγματικά αδιανόητο να νομίσει κανείς ότι η Ευρωπαϊκή Έμπορική Ναυτιλία μπορεί να αφεθεί εις την τύχη της με τις σημερινές τάσεις συρρίκνωσης που ακολουθεί. Η αναγέννηση του έμπορικού στόλου από τις στάχτες του είναι απλά μία λογοτεχνική παρομοίωση, αλλά δεν αποτελεί βάσιμη οικονομική προσδοκία.

Σήμερα αποτελεί πλέον κοινή πεποίθηση ότι η δημιουργία μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η σόφρων επιλογή έναντι της εγκατάλειψης της Ναυτιλίας στην τύχη της. Η ανάγκη μιας τέτοιας επιλογής υπαγορεύεται

α) Από την οικονομική ανεξαρτησία

της Εύρωπης.

β) Από το ισοζύγιο πληρωμών της ΕΟΚ.

γ) Από την ανάγκη ανάπτυξης του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας.

δ) Για στρατηγικούς λόγους.

ε) Για την Διεθνή οικονομική προβολή και επιβολή της ΕΟΚ.

Αυτές οι πέντε αιτίες για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας αποτελούν συγχρόνως και τις αρχές της Ναυτιλιακής Πολιτικής με μόνη προθήκη για την ολοκλήρωση της βάσεως αυτής την απασχόληση των Ευρωπαίων ναυτικών. Θα πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι τα τελευταία χρόνια μειώθηκε πολύ ο αριθμός των Ευρωπαίων ναυτικών παρασύροντας σε μειωμένο επίπεδο και την τεχνική ανάπτυξη στην Ναυτιλία αν και σήμερα η Ναυτική Έργασία είναι πιο διεθνοποιημένη πάνω στα πλοία.

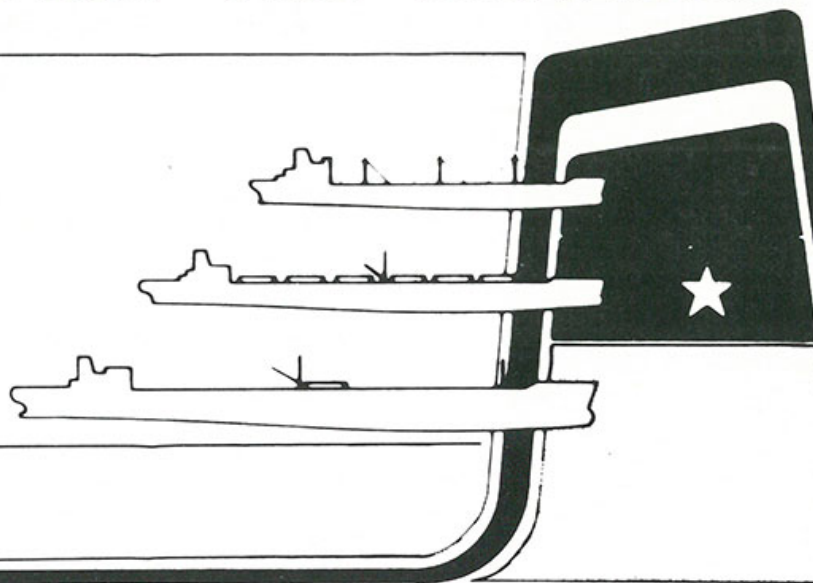
Νομίζω ότι δεν πρέπει να αφήσουμε να συνεχισθεί καθοδική πορεία και να εξαφανισθούν οι Ευρωπαίοι ναυτικοί. Οι ναυτικοί μας αξιωματικοί και πληρώματα είναι ακόμα με ύψηλη εκπαίδευση

και εξειδίκευση που αποτελεί την βάση για πολλές άλλες δραστηριότητες κυρίως συμβάλλει εις την λειτουργία των πλοίων με αυξημένη ασφάλεια και αποτρέπει τα ατυχήματα και την εξ αυτών ρύπανση του περιβάλλοντος.

Όπως τονίστηκε πρόσφατα στα μέλη της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος θεωρεί, πώς επίτευξη του παραπάνω στόχου προϋποθέτει αναγκαία τον σχεδιασμό και την εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης και νης ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θα περιλαμβάνει (ανάμεσα στα άλλα) τις αναγκαίες διαρθρωτικές αλλαγές θα διαπαιδαγωγεί στην αυτοπειθαρχία τους συντελεστές της παραγωγής, θέ επιβάλλει στις κυβερνήσεις την διαφάνεια, θα εγγυάται νομοθετική σταθερότητα και θα βασίζεται στις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

Χωρίς την πρόθεση παρουσίασης ενός εξαντλητικού καταλόγου, αντικείμενο μιας κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής θα μπορούσε να αποτελέσουν και τα παρακάτω δύο θέματα, τα οποία συνδέονται άμεσα με τό σημερινό συμπόσιο.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

(1) 'Η σύνκληση των συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσης των χωρών μελών της κοινότητας με στόχο την εξασφάλιση του αναγκαίου ναυτεργατικού δυναμικού για την επάνδρωση των ευρωπαϊκών πλοίων. 'Η πείρα, που έχει αποκτηθεί στην χώρα μας θα μπορούσε να συμβάλει στην διαμόρφωση ενός εκπαιδευτικού «μοντέλου», προσαρμοσμένου στις σύγχρονες απαιτήσεις και βασισμένου στις άρχες εκείνες, που ανέδειξαν τις ιδιαίτερες ικανότητες των 'Ελλήνων ναυτικών, οι οποίοι υπήρξαν αναντίρρητα ή κινητήρια δύναμη, που οδηγεί στο μεταπολεμικό ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα.

Μιά τέτοια «ελληνοκεντρική» προοπτική θα έδινε στην χώρα μας την δυνατότητα για ρυθμιστικές παρεμβάσεις στην μελλοντική ενιαία ευρωπαϊκή αγορά της ναυτικής εργασίας ισχυροποιώντας έτσι τον ρόλο μας στα ναυτιλιακά πράγματα της κοινότητας.

(2) 'Η ναυτική ασφάλεια και προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι αρκετά συνδεδεμένη με την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας. 'Η συνεργασία των κρατών θα πρέπει να συνεχισθεί μέσα στον IMO, ώστε όλα τα τεχνικά θέματα να βρουν την λύση τους αποφευγόμενων των μονομερών ενεργειών. 'Η συνεργασία των κρατών μέσα στον IMO είναι ανάγκη να επανεξετασθεί με βάση του αντίκειμενικούς στόχους που έχει ο οργανισμός αυτός. 'Η ανάπτυξη της Τεχνολογίας δεν είναι πάντα τό μέσον για την βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στα πλοία. Δυστυχώς όρισμένες χώρες νόμισαν ότι μέσω των προσπαθειών τους στον IMO θα μπορούσαν να προωθήσουν όρισμένα προϊόντα βιομηχανιών τους σέ ναυτιλιακές εφαρμογές. 'Εάν αυτό δεν αναθεωρηθεί πλήρως, φοβούμαι ότι τα αποτελέσματα θα είναι αρνητικά.

Πέραν όμως από αυτούς τους δύο τομείς ή Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΟΚ θα πρέπει να ασχοληθεί με την αναδιοργάνωση των χρηματοδοτικών μεθόδων της Ναυτιλίας, τη ναυπηγική πολιτική, τον εκσυγχρονισμό των κοινωνικών παροχών προς τους ναυτικούς, τη δίκαιη φορολογία όλων των φορέων της ναυτιλιακής επιχείρησης, τον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας για την λειτουργία των εταιριών διαχείρισης πλοίων και τη προώθηση καθαρά κοινοτικών προγραμμάτων εφαρμογής της ύψηλης τεχνολογίας στην ναυτιλία είναι όλοι τομείς που θα έπρεπε και μπορούν να γίνουν τό πεδίο της 'Ελληνικής μάχης για τη Ναυτιλία του αύριο που μπορεί να είναι ή 'Ελληνική Ναυτιλία του 1992 μέσα στην ΕΟΚ.

Τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο της 'Ελλάδος εκπληρώνοντας τό καθήκον του απέναντι στα μέλη του και τό κράτος του οποίου είναι ο επίσημος σύμβουλος έχει εγκαίρως υποβάλει απόψεις και προτάσεις οι οποίες έμειναν ανεκμετάλλετες από την πολιτεία και μόνον πρόσφατα μεγάλος αριθμός από αυτές αναγγέλλονται ως πρωτοβουλίες του YEN. 'Εστω και τόσο άργα είναι έλπιδοφόρος άκτίνα ή προώθηση τόσο των μέτρων αυτών, όσο και του νέου τρόπου σκέψης, ή οποία θα δημιουργήσει την απαραίτητη αιδιόδοξη προοπτική για τό μέλλον.

Μιά τέτοια Ευρωπαϊκή προοπτική για την 'Ελληνική Ναυτιλία δεν είναι μόνο φυσιολογική, αλλά και ιστορικά αναγκαία. Δυστυχώς ο χαμένος χρόνος έχει ζημιώσει την 'Ελληνική Ναυτιλία, αλλά αυτό δεν θα πρέπει να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα για την υποστήριξη σήμερα των πρωτοβουλιών, οι οποίες λαμβάνονται έστω και καθυστερημένα. Πρέπει όλοι με ένθουσιασμό και τον γνωστό ναυτικό δυναμισμό του

'Ελληνα να συμβάλλουμε στην δημιουργία της νέας πολιτικής, δεδομένου ότι εάν συνεχίσουμε μόνο να διαχειριζόμαστε τά διάφορα προβλήματα της ναυτιλίας που θέτουν κατά καιρούς οι άλλες χώρες της ΕΟΚ είναι βέβαιο ότι ακολουθούμε μιά αναποτελεσματική και λάθος πολιτική ή οποία μετά βεβαιότητας οδηγεί την Ναυτιλία σέ αδιέξοδο.

Πρέπει καλόπιστα να παρατηρήσω ότι ή 'Ελληνική Κυβέρνηση δεν έχει κάνει τίποτα μέχρι σήμερα που να δημιουργεί την πεποίθηση ότι αντιλαμβάνεται τά προβλήματα της Ναυτιλίας με την μορφή τους αυτή και οι διάφορες δημόσιες τοποθετήσεις των αρμοδίων οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ή Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή πολιτική είναι έξω από τά θέματα που απασχολούν σήμερα τό YEN τουλάχιστον στο απαιτούμενο επίπεδο. Για τό 1992 επικρατεί ή άποψη ότι πολύ λίγο άφορά την Ναυτιλία διότι ή δραστηριότητά της είναι ήδη διεθνής. 'Η τοποθέτηση αυτή απλά επιβεβαιώνει την έλλειψη της αναγκαίας έπαφής με την νοοτροπία της δημιουργίας και της αναγκαίας παρέμβασης στις μελλοντικές εξελίξεις.

Οι θαλάσσιες μεταφορές θα συνεχίσουν να διαδραματίζουν τεράστιο ρόλο στην διεθνή οικονομία και για την ΕΟΚ είναι βέβαιο ότι θα αποτελούν καθημερινά θέμα αύξανόμενης σπουδαιότητας τόσο για τις οικονομικές του διαστάσεις, όσο και για την στρατηγική σπουδαιότητα την οποία περικλείει ο έμπορικος στόλος. Είναι λοιπόν αναγκαίο να αναγνωρισθεί τό πρόβλημα στις πραγματικές του διαστάσεις και ανάλογα με την μεγάλη του σπουδαιότητα να δημιουργηθούν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις για την καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων με πνεύμα συνεργασίας και μέσα από μιά μακροπρόθεσμη πολιτική με συνέπεια και συνέχεια.

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



VINO SHIP AGENCY (HELLAS) LTD.-GREECE

111 FILONOS STR. 7th FLOOR, 185-35 PIRAEUS TEL: 4182384/5-FAX: 4182385-TLX: 241871 AKRA GR

MANAGING DIRECTOR: MR. CHRISTOS PAPAKIS/Cpt. D.I. PAPAKIS

OVERSEAS ASSOCIATES

VINO SHIP AGENCY SINGAPORE

10 ANSON ROAD- 26-11 INTERNATIONAL PLAZA- 0207 SINGAPORE

TEL: 2255088-FAX 2228102-TLX: 43011 MALCON

DIRECTOR: MR. GOPALAN MUKUNNAN

OVERSEAS OFFICE

ACE NAVIGATION CO. INC.

5th FLOOR PUSONG MAYNILA BLDG
U.N. AVENUE COR A MABINI ST.
ERMITA, METRO MANILA PHILIPPINES TEL. 507636/38
590521-22 - FAX: 521-70-54 TLX: 40866 ACENAV PM
66812 ACANAV PN 27985 ACENAV PH
EXEC. VICE PRESIDENT: MR. LORETO L CASABAR SR

BUSAN HANSHIN SHIPPING CO. LTD.

B.M. 201 HAN WOO BLDG 112-26 SOKONG DONG
JUNG KU SEOUL R.O.S. KOREA TEL: 02-7762357/9
FAX: 027522346 - TLX: K 25605 HANSHIP
MANAGING DIRECTOR: MR. K. J. KIM

BUSAN HANSHIN SHIPPING CO. LTD.

RM 306 SONG NAM BLDG 76-1 4GA JUNGANG
DONG JUNG KU PUSAN R.O.S. KOREA
TEL.: 051-4630646/7/8 - FAX. 051-4630668
TLX: K 53577HANSHIP
PRESIDENT: MR. N.S. KIM

AL BARRAK SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

P.O. BOX 3682
ALMELEHI BUILDING 6th FLOOR
KING SAUD STREET
DAMMAM 31481
MANAGER: CAPT. JAMAL AKHTAR

MALTRANS SHIPPING AGENCIES

P.O. BOX 921805 JORDAN
TEL: 663914/668656/666085/665737 FAX: 665721
TLX: 21043 /22067
DY GENERAL MANAGER: MR. NABIL KHATIB

ABUDHABI: ALKUNAIBY ALGHANIM AND ALQUTUB SHPG AG. (MALTRANS)

ALBARRAK SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

P.O. BOX 17111
HAIL STREET CARAVAN SHOPPING CENTER
JEDDAH 21484

GENERAL MANAGER: MR. SAMIR BARGHOUTI

PARAKOU SHIPPING LIMITED

12/F TUNG HIP COMM. BLDG
244-252DES VOEUX ROAD C
HONG KONG - TEL: 5-458989 - FAX: 5-458787
TLX: 72527 PARSH HX
GENERAL MANAGER: CAPT. THOMAS L M YOUNG

SASITA SHIP. & TRANSPORT SDN BHD

ROOM 12A 1st FLOOR TAN CHONG BUILDING 23A WELD
QUAY 10300 PENANG MALAYSIA TEL: 04-611752
FAX: 04-620142 - TLX: MA 40569 SASITA
MANAGER: MR. WONG YIM FATT

TAICHEW SHIPPING CO. LTD.

SUITE 612 PANAVONGS BLDG 6th FL. 104 SURAWONG
RD BANGKOK 10500 THAILAND
TEL.: 2354821 (DIRECT) 2350200-9 EXT. 33,34
FAX: 2362889 TLX: 21016 CTSHIP TH.
GENERAL MANAGER: MR. VIKROM YODKAMOL

UNION PEACE NAVIGATION

2F NO. 59 HSIAO 2ROAD KEELUNG TAIWAN R.O.C.
TEL: 032-281267 - FAX: 032-230945
TLX: 31252 UPSHIP
DIRECTOR: MR. M. K. CHEN

UNION PEACE NAVIGATION

12-2 FL. NO. 75 SEC. 3 PATEH ROAD TAIPEI
TAIWAN R.O.C. TEL: 02-7766065
FAX: 027766067 TLX: 20827 LIPNAV

SEASPAN SHIPPING & TRAD. PVT LTD.

91/92 BAJAJ BHAVAN NARIMAN POINT BOMBAY-INDIA
TEL: 2021463/240485 - FAX: (91-22) 286-3745
TLX: 011-3781 ICI IN
DIRECTOR: CAPT. V. K. VERMA

CALCUTTA — MADRAS — COCHIN

ENGINEERING ASSOCIATE

INDEX COOL MARINE INDUSTRY PTE LTD

ENGINEERING PTE

FURNITURE DELIGN

AIR COOL ENGINEERING CO.

OFFICE:

BLOCK 1001 EUNOS AVENUE 8
01 - 20 EUNOS INDUSTRIAL ESTATE
SINGAPORE 1440
TLX: 36941 IN COOL
FAX: 7442238
TEL: 7471222

Managing Director: Robin Moh
General Manager: Roger Mo.

ΣΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΔΕΚΑ ΧΡΟΝΙΑ

ΜΙΑ ΜΑΤΙΑ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Του πλοιάρχου κ. ΜΙΧ. Μ. ΦΡΑΓΚΙΑ

Έδω και λίγο καιρό μπήκαμε στην κρίσιμη δεκαετία που το τέλος της θα φέρει την ανθρωπότητα στις παρυφές μιας νέας εποχής. Η άμμος άρχισε να κυλάει αργά, μά σταθερά και αμετάκλητα, στην κλεψύδρα του χρόνου φέρνοντας όλο και πιο κοντά στους πλατιούς ορίζοντες του 21 αιώνα. Μοιάζει σαν ένα ταξίδι που όλοι θα κάνουμε. Ένα ταξίδι αλλιώτικο, μέσα από γνωστά και άγνωστα νερά. Έλατε μαζί μου και ας προσπαθήσουμε, με τα κυάλια στραμένα στο μέλλον, να αγναντέψουμε τις εξελίξεις τις προδιαγραφές και τις πιθανές εφαρμογές που θα ισχύουν, για τα επόμενα δέκα χρόνια, στον ναυτιλιακό χώρο.

Πολλές φορές έχω ακούσει να αναρωτιούνται άνθρωποι που έχουν σχέση με το ναυτικό επάγγελμα: Μά σε δέκα χρόνια θα υπάρχουν βαπόρια; Θα υπάρχει ναυτιλία; Και απαντώ με μεγάλη σιγουριά, ότι: Ναι. Θα υπάρχουν και πλοία και ναυτιλία. Έχει όμως ζωτική σημασία να γίνει αντιληπτή η ταύτιση, όλων όσων σχετίζονται με ναυτιλιακές δραστηριότητες, με την ραγδαία εξέλιξη.

Τα πλοία του μέλλοντος, πρόδρομοι των οποίων ταξιδεύουν ήδη στις θάλασσες, είναι το αποτέλεσμα έρευνών που άρχισαν πριν αρκετό καιρό σε, προηγμένες τεχνολογικά, ναυτιλιακές χώρες. Σκοπός των έρευνητικών προγραμμάτων ήταν να κάνουν το πλοίο πιο αποτελεσματικό και ανταγωνιστικό, με την εφαρμογή ανεπτυγμένης τεχνολογίας και της πληροφορικής με την μορφή ολοκληρωμένων προγραμμάτων χειρισμών, ελέγχου και διαγνωστικών μεθόδων. Στόχοι των ερευνών ήταν ακόμα η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας και η αποτελεσματική επάνδρωση με μειωμένο προσωπικό υψηλής επαγγελματικής κατάρτισης. Ένδεικτικά θα αναφερθούν τα έρευνητικά προγράμματα της Δυτικής Γερμανίας με την επωνυμία «Το

πλοίο του μέλλοντος», της Νορβηγίας «τό αποτελεσματικό πλοίο» και παρόμοια της Ιαπωνίας και Μ. Βρετανίας. Το πρωτότυπο των Γερμανικών ερευνών, το Norasia Samantha, έχει περάσει από τον Πειραιά και θαυμάστηκε από όσους είχαν την τύχη να το επισκεφθούν. Ήδη αρκετοί πλοιοκτήτες αποδέχονται τις νέες μεθόδους και τις συμπεριλαμβάνουν στις προδιαγραφές των παραγγελιών καινούργιων πλοίων.

Ας αναλογισθούμε: Πόσα πλοία διέθεταν συσκευές αποφυγής σύγκρουσης πριν δέκα χρόνια; Πόσα είχαν δορυφορική ναυσιπλοία και επικοινωνία; Η άκρως εκτεταμένα συστήματα αυτοματισμών μηχανοστασίου και χειρισμών φορτίου; Όπως σιγή, όχι πολλά. Σήμερα όμως, τα περισσότερα πλοία έχουν από τον εξοπλισμό που τον επέβαλλαν, είτε διάφοροι κανονισμοί, είτε η παραδοχή της αναμφισβήτητης χρησιμότητάς του σε πολλαπλούς τομείς. Αναπόφευκτα βγαίνει το συμπέρασμα ότι, στα επόμενα χρόνια τα πλοία θα έχουν εξοπλισθεί στην πλειοψηφία τους με την νέα τεχνολογία. Επιπρόσθετα θα εφαρμοσθούν διεθνείς κανονισμοί που θα ανεβάσουν τον δείκτη ασφαλείας σε υψηλά επίπεδα. Ας πάρουμε όμως τα πράγματα με την σειρά.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Πολυετείς προσπάθειες, έρευνες και προγραμματισμοί δίνουν επιτέλους τους καρπούς, αναφορικά με τον ζωτικό και προτεραιότητας Νο. 1, τομέα της ασφαλείας ανθρώπων και πλοίων. Αν πάρουμε τα πράγματα χρονολογικά βλέπουμε:

Τον Ιούλιο 1991 θα συντελεσθεί η πλήρης εφαρμογή των τροποποιήσεων 1983 της SOLAS 1974 και ειδικότερα των διατάξεων και κανονισμών του κε-

φαλαίου III. Η εφαρμογή των τροποποιήσεων έχει αρχίσει σταδιακά από 1.7.86.

Συνοπτικά οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν τον εξοπλισμό των πλοίων με:

— Ραδιοφάρους, ένδεικτες θέσης κινδύνου, σωστικών σκαφών.

— Αμφίδρομες ραδιοτηλεφωνικές συσκευές.

— Αριθμό σωσιβίων για παιδιά.

— Φωτιστικό για κάθε ατομικό σωσίβιο.

— Στολές έμβιαπτισης και θερμικής προστασίας.

— Λέμβοι διάσωσης κατάλληλα εξοπλισμένες.

— Όλικά κλειστές σωσίβιες λέμβοι για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς χημικών.

— Σωσίβιες λέμβοι ελεύθερης πτώσης.

— Χρήση συμβόλων ανάγκης και λειτουργίας στα πλοία.

Λεπτομέρειες για τις ανωτέρω τροποποιήσεις περιλαμβάνονται στους κανονισμούς 1-53 του κεφαλαίου III που έχει αντικατασταθεί ριζικά.

Από 1.2.92 αρχίζει το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του παγκοσμίου ναυτιλιακού συστήματος κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS) που θα συμπληρωθεί τον Φεβρουάριο 1999. Αρχικά δίνεται η ευχέρεια επιλογής μεταξύ υπάρχοντος και νέου συστήματος. Στη συνέχεια από 1.8.93 όλα τα πλοία από 300 κοχ και πάνω πρέπει να εφοδιασθούν με EPIRB και NAVTEX. Από 1.2.95 όλα τα πλοία θα κατασκευάζονται με την υποχρέωση πλήρους συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του GMDSS. Τέλος από 1.2.99 όλα τα πλοία, από 300 κοχ και πάνω, θα είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές GMDSS. Το GMDSS είναι το αποτέλεσμα μακροχρόνιων ερευνών και διαβουλεύσεων μέσω των οποίων α-

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

νέλαβε ο IMO να αντικαταστήσει το ανεπαρκές σύστημα κινδύνου και ασφάλειας που ισχύει σήμερα. Χαρακτηριστικό του νέου συστήματος είναι η εφαρμογή ανεπτυγμένης τεχνολογίας στις συσκευές επικοινωνίας και έντοπισμού με αποτέλεσμα την προσφορά υψηλού βαθμού ασφαλείας. Θα περιλαμβάνει δορυφορικά μέσα επικοινωνίας, εξελιγμένης μορφής συμβατικά, όπως την ψηφιακή επιλογική κλίση και την τηλετυπία στενής δέσμης, δορυφορικά EPIRB, NAVTEX και σύστημα ομαδικής κλίσης πλοίων, καθώς και ανακλαστήρες έντοπισμού, ηλεκτρονικού τύπου. Ο εξοπλισμός των πλοίων εξαρτάται από την περιοχή που θα ταξιδεύουν και συγκεκριμένα την απόσταση από τους επίγειους σταθμούς GMDSS.

Στά χρόνια που έρχονται προβλέπεται η πραγματοποίηση των στόχων της διεθνούς σύμβασης για την έρευνα και διάσωση, η εφαρμογή της οποίας άρχισε το 1985. Οι στόχοι αυτοί είναι η δημιουργία παγκοσμίου δικτύου κέντρων συντονισμού έρευνας και διάσωσης συνδεδεμένων έτσι που να αποτελούν ενιαίο σύνολο. Ακόμα η δυνατότητα άμεσης σύνδεσης των κέντρων διάσωσης με τα πλοία μέσω του GMDSS και η ταχύτητα, αποτελεσματική προσφορά βοήθειας. Έδω πρέπει νομίζω να αναφερθεί ότι το δικό μας κέντρο έρευνας και διάσωσης, η θάλαμος επιχειρήσεων YEN, όπως αλλιώς είναι γνωστό, με την ευγενή δωρεά των αδελφών Παπαδάκη ενός πλήρους συστήματος δορυφορικής επικοινωνίας και μοντέρνου ναυαγοσωστικού σκάφους, είναι από τα πλέον κατάλληλα εξοπλισμένα.

Με άφορμή τα πολύνεκρα και ανεξήγητα, πολλές φορές, ναυτικά ατυχήματα των τελευταίων χρόνων, ξεκίνησαν έρευνες από διάφορες πλευρές για τον σχεδιασμό και την κατασκευή έκτυπη συμβάντων, παρόμοιου με το μαύρο κουτί των αεροπλάνων. Πολλά τεχνικά προβλήματα έχουν ξεπεραστεί και πιστεύεται ότι στα επόμενα χρόνια το μαύρο κουτί θα είναι πραγματικότητα και στα πλοία.

Αναμένεται να επεκταθεί στο μέλλον η χρήση των σωσιβίων λέμβων ελεύθερης πτώσης. Στις τροποποιήσεις 1983 της SOLAS προβλέπεται η δυνατότητα έπιλογής ανάμεσα στις συμβατικές μεθόδους καθέλκυσης (δύο σωσίβες βάρκες εκατέρωθεν) ή στη χρήση κλειστής λέμβου ελεύθερης πτώσης. Τα πλεονε-

κτήματα εγκατάλειψης πλοίου με την ειδικής κατασκευής λέμβο ελεύθερης πτώσης είναι πολλά και μεγάλα. Έξασφαλίζεται η γρήγορη επιβίβαση ολόκληρου του πληρώματος. Κάθε άτομο θα είναι καθισμένο και κατάλληλα προσδεμένο, με διπλές ζώνες ασφαλείας, στα ειδικά καθίσματα που προσφέρουν πλήρη προστασία στην καθέλκυση. Η απελευθέρωση και πτώση από την θέση στοιβάσεως στην πρύμη, παρέχει την δυνατότητα γρήγορης απομάκρυνσης τόσο από πλοίο, όσο και μέσα από φλεγόμενη περιοχή. Ακόμα μπορεί να γίνει η απελευθέρωση με το πλοίο σε κλίση 70 μοίρες έχουν δει, οι βάρκες αυτού του τύπου, τέτοια ευστάθεια που από οποιαδήποτε κατάσταση επανέρχονται στην κανονική θέση πλεύσης. Με περίβλεπτη καμπίνα πλοήγησης και εξοπλισμό που εξασφαλίζει την επιβίωση και τον έντοπισμό, προσφέρουν μεγαλύτερη σιγουριά και πιθανότητες διάσωσης σε άμεσα καταστροφικά συμβάντα.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Τα πλοία του μέλλοντος θα είναι κατασκευασμένα με μεθόδους προηγμένης τεχνολογίας που προέκυψαν από τις εκτεταμένες έρευνες και αφορούν:

— Την αναθεώρηση και βελτίωση του υδροδυναμικού σχήματος σκάφους.

— Την βελτίωση συστημάτων πρόωσης με αντίστοιχη μείωση κατανάλωσης και περιορισμό απώλειας κάθε μορφής ενέργειας στο ελάχιστο.

— Επέκταση αυτοματισμού σε όλα τα τμήματα του πλοίου.

— Εκτεταμένη χρήση πληροφορικής και μέσω αυτής έλεγχος λειτουργιών πλοίου.

— Διαγνωστικό σύστημα λειτουργικότητας και προληπτικής συντήρησης μηχανημάτων.

— Έξοπλισμός ασφαλείας ανάλογος με τις νέες προδιαγραφές και απαιτήσεις.

— Νέα ηλεκτρονικά συστήματα χειρισμών φορτίου, με εκτεταμένη χρήση υπολογιστών.

Η ανάγκη μείωσης του πληρώματος στο ελάχιστο είχε σαν αποτέλεσμα την συγκέντρωση όλων των λειτουργιών στο πλοίο στην γέφυρα που μετονομάζεται σε «κέντρο έλεγχου πλοίου». Η εργομετρική κατασκευή αυτού του κέντρου είναι έτσι διαρριθμισμένη που ένα μόνο άτομο μπορεί να εκτελεί χειρισμό

και να ελέγχει ταυτόχρονα τα τερματικά διαφόρων άλλων λειτουργιών. Το κέντρο έλεγχου πλοίου μοιάζει περισσότερο με κόμπιτ αεροπλάνου και σε γενικές γραμμές περιλαμβάνει.

— Κεντρικό υπολογιστή που, μέσω ανάλογου μενού, ελέγχει και προβάλλει όλες τις υπολειτουργίες του πλοίου όπως: Ναυσιπλοΐα, πρόωση, διάγνωση, επικοινωνίες, ασφάλεια, σχεδιασμό, ευστάθεια, διοικητικά, προειδοποιητικά κλπ.

— Ολοκληρωμένο σύστημα ναυσιπλοΐας με τέρμιναλ σχεδιασμού, μονάδα έλεγχου πλεύσης, δύο νέου τύπου ραντάρ ARPA, σύστημα ηλεκτρονικών χαρτών με δυνατότητα προβολής των στίς θόλους ραντάρ. Συσκευές δορυφορικής ναυσιπλοΐας, LORAN, DECCA κλπ. και προβολή του στίγματος πλοίου πάνω στις θόλους ραντάρ, με την μορφή φωτεινού στίγματος που θα αντιπροσωπεύει την ακριβή κίνηση του πλοίου ως προς τον βυθό.

Όλες οι επί μέρους συσκευές ναυσιπλοΐας, πλοήγησης, ραντάρ, βυθόμετρα, δρομόμετρα ναυτικοί χάρτες κλπ., συνδέονται μέσω του κεντρικού υπολογιστή σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα. Έτσι ο ναυτίλος/χειριστής μπορεί να ελέγξει το πλοίο του, να κάνει χειρισμούς ρουτίνας ή έκτακτης ανάγκης, να προγραμματίσει το ταξίδι του, με το πλοίο να ακολουθεί πιστά την ιδεώδη πορεία από το ένα σημείο στο άλλο.

Οι κατασκευάστριες εταιρίες έχουν κάνει θαύματα στον τομέα αυτό και αρκετά πλοία έμφωλούνται ήδη από τα οικονομοτεχνικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι νέες μέθοδοι εφόσον αξιοποιούνται σωστά.

Στις κατασκευές ραντάρ συντελείται πραγματική κοσμογονία. Νέου τύπου συσκευές κάνουν την εμφάνισή τους και συνεχώς τελειοποιούνται. Οι περισσότερες κατασκευάστριες εταιρίες υιοθέτησαν την μέθοδο RasterScan που εξαφανίζει το ένοχλητικό τρεμούλιασμα, δίνοντας πεντακάθαρη και απαλλαγμένη από κάθε παράσιτο εικόνα. Η μεγάλη πρόοδος στην πληροφορική συνετέλεσε στην κατασκευή μονάδων ραντάρ, εξοπλισμένων με αυτόματα συστήματα αποφυγής σύγκρουσης και με αναρρίθμητες άλλες, βοηθητικές για τους ναυτιλλόμενους, λειτουργίες και ενδείξεις σε επαναστατικές αναλογικές θόλους. Ακόμα πρέπει να σημειωθεί η εμφάνιση των πρώτων έγχρωμων ραντάρ που πέ-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ρασαν επιτυχώς το στάδιο δοκιμών και εγκρίθηκε η χρήση τους. Πρόκειται για μονάδες που προκαλούν τον θαυμασμό με την λαμπρή και καθαρή εικόνα που είναι ορατή σε όλες τις συνθήκες φωτισμού του περιβάλλοντος χώρου.

Τά νέα, υπό συμπλήρωση, δορυφορικά συστήματα GPS και GLONASS θα εξασφαλίσουν στα πλοία την απαραίτητη και αδιάκοπη συνέχεια στιγμάτων ακρίβειας της τάξης 50-100 μέτρων. Τον Μάιο που πέρασε, απέτελεσε ευχάριστη έκπληξη, η ανακοίνωση της Σοβιετικής Ένωσης ότι αποδεδειγμένα το δορυφορικό της σύστημα Glonass και επιτρέπει τη χρήση του στην ιδιωτική πρωτοβουλία. GPS και GLONASS έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά και οι βασικές τους αρχές είναι οι ίδιες. Έτσι άρχισαν έρευνες για να βρεθούν τρόποι αξιοποίησης των δύο συστημάτων με σκοπό την αλληλοσυμπλήρωση. Αυτό σημαίνει ότι ενώ αναμενόταν η ολοκλήρωση της λειτουργίας και η αδιάκοπη παροχή στίγματος γύρω στα 1995, τώρα αυτό θα επιτευχθεί πολύ πιο νωρίς. Πιθανώς στο μέλλον θα έχουμε ένα ακόμα δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοίας, εφόσον ολοκληρωθούν οι έρευνες του INMARSAT που έχουν σχέση με την παροχή στίγματος που θα βασίζεται στους γεωστατικούς δορυφόρους του.

Τά ψηφιακά ηλεκτρονικά συστήματα ναυτικών χαρτών θα χρησιμοποιηθούν εύρύτερα στο μέλλον. Μένει να ξεπερασθούν όρισμένα προβλήματα και να εγκριθούν από τις αρμόδιες υδρογραφικές υπηρεσίες. Ένδιάμεσα θα χρησιμοποιούνται παράλληλα με τους κοινούς ναυτικούς χάρτες.

Συστήματα ελέγχου των διαμερισμάτων του πλοίου μέσω κλειστού κυκλώματος, δυνατότητα εκτέλεσης χειρι-

σμών μόνο με την φωνή, του έχοντος το πρόσταγμα αξιωματικού, προς τον αυτόματο πιλότο ή το χειριστήριο μηχανής, συσκευές NAVTEX και ομαδικής κλίσης πλοίων, μονάδες παρακολούθησης των μηχανών πρόωσης και των βοηθητικών λειτουργιών μηχανοστασίου, θερματικά για τις μετακινήσεις φορτίου και άλλα πολλά θα κάνουν την παραδοσιακή γέφυρα μία μακρινή ανάμνηση, μετατρέποντάς την σε διαστημικό κέντρο. Μέρος η το σύνολο αυτής της τεχνολογίας θα επικρατήσει στο μέλλον. Στις επικοινωνίες θα εξαπλωθεί η χρήση δορυφορικών μέσων. Στο τέλος 1988 πάνω από 7.500 πλοία διέθεταν δορυφορικές συσκευές. Από έφετος θα κυκλοφορήσει στο εμπόριο ο νέος COMPACT δορυφορικός σταθμός πλοίου STANDARC-C, με την μικρή κεραία και τις πολλαπλές χρήσεις. Έτσι θα έχουν πρόσβαση στην δορυφορική επικοινωνία περισσότερες κατηγορίες πλοίων. Η υπηρεσία Fleetnet του συστήματος ομαδικής κλίσης, που ανέπτυξε ο INMARSAT θα προσφέρει την δυνατότητα στους συνδρομητές / πλοιοκτῆτες να μεταβιβάζουν, επείγοντα ή απόρρητα, μηνύματα στα πλοία τους ταυτόχρονα ή κατά περιοχή. Ακόμα με την αξιοποίηση ορισμένων εκτεταμένων λειτουργιών που προσφέρει η δορυφορική επικοινωνία, είναι δυνατή η απευθείας σύνδεση πλοίου - γραφείων για την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων σε πολλούς τομείς (λειτουργικότητα και απόδοση μηχανημάτων, διάφορες ένδειξεις, άμοιβά κλπ.). Με την επέκταση των δορυφορικών μέσων επικοινωνίας και τον εκσυγχρονισμό των συμβατικών θα εκτοπισθεί ο κώδικας μόρς. Κάτι ακόμα που πρέπει να αναφερθεί είναι η αντικατάσταση του διεθνούς δια-

κριτικού σήματος πλοίου με το Maritime Mobile Service Identity, που έχει αποφασισθεί και θα γίνει σύντομο.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Με συγκρατημένη αισιοδοξία μπηκάμε στην περίοδο που εξετάζουμε. Η ανάκαμψη της, επί πολλά χρόνια, υποτονικής ναυλαγοράς, ο τερματισμός του πολέμου στον Περσικό Κόλπο και η προσδοκώμενη ανοικοδόμηση των ολεθρίων καταστροφών που προκάλεσε είναι σημεία θετικά και παρήγορα. Το πετρέλαιο φαίνεται ότι θα παραμείνει, για αρκετά χρόνια, η κύρια μορφή ενέργειας για τον κόσμο.

Ο παγκόσμιος στόλος, λόγω της διαρκούς οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης, δεν ανανεώθηκε. Τα μεγάλα και μεσαία μεγέθη δεξαμενόπλοια είναι στην πλειοψηφία τους παρήλικα. Έτσι παρ' όλη την διστακτικότητα των επενδυτών και πλοιοκτητών αναμένονται παραγγελίες νέων σκαφών κυρίως μεγάλου μεγέθους. Η στροφή στα μικρότερα πλοία, κατά την προηγούμενη δεκαετία, έχει ανανεώσει μερικώς τον στόλο μεταφοράς παραγώγων. Στις παραγγελίες μεγαλύτερων δεξαμενόπλοιοι φαίνεται ότι θα επικρατήσει το μέγεθος των 250.000 τόννων που θα μπορεί να περάσει εμπορτο την διώρυγα του Σουέζ, όταν περατωθούν τα έργα που έχουν αναγγελθεί εκεί.

Αναπόφευκτα η Έλληνική Ναυτιλία θα συνδέσει την τύχη της με την Κοινότητα. Το 1992 ολοκληρώνεται ο στόχος για μία ενιαία αγορά στην Ευρώπη. Αυτή η αγορά επεκτείνεται και στις ναυτιλιακές μεταφορές. Οι εταίροι μας προετοιμάζονται πυρετωδώς για αυτήν την νέα πραγματικότητα. Τα δεύτερα νηο-

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

λόγια είναι πλέον γεγονός. Μελετάται ή δημιουργία κοινοτικού νηολογίου και κοινής σημαίας. Τα πλοία της κοινότητας εκσυγχρονίζονται και εξοπλίζονται με τα νέα τεχνολογικά επιτεύγματα, ενώ συνεχίζονται οι έρευνες για περαιτέρω βελτίωση. Η εκπαίδευση αξιωματικών και πληρωμάτων επιτελείται με γοργούς ρυθμούς, πάνω στα στάνταρ των πλοίων του μέλλοντος. Με όλα αυτά και άλλα πολλά θα προσπαθήσει το κοινοτικό πλοίο να ανταπεξέλθει στον διεθνή ανταγωνισμό. Έδω μπορούμε να αναλογισθούμε: Έμεις τι κάνουμε, εκτός από το να μετράμε τα Έλληνόκτητα πλοία και να λέμε ότι είμαστε οι πρώτοι;

Δέν είναι εύκολο να απαντήσει κανείς. Είναι όμως προφανές πως, αν δεν αρχίσουμε άμεσα σοβαρή δουλειά, θα βρεθούμε μπροστά σε δυσάρεστες εκπλήξεις, τουλάχιστον σε ότι αφορά την ναυτιλία μας. Πρέπει να προσπαθήσουμε, με μέθοδο και σιγουριά, να ανακτήσουμε το χαμένο έδαφος. Όχι με βιασύνη που θα δώσει αποτέλεσμα βουτιάς σε ρηχά νερά.

Πολλά γράφτηκαν και γράφονται τελευταία για την ναυτική εκπαίδευση. Το μόνο κοινό σημείο είναι ότι όλες οι πλευρές αναγνωρίζουν την ανάγκη ριζικής αναβάθμισης της εκπαίδευσης, την αναπροσαρμογή της διδασκαλίας ύλης και την εισαγωγή στην νέα τεχνολογία. Μά τα μέτρα που ανακοινώθηκαν προκάλεσαν την γενική απογοήτευση.

Σε τόσο κρίσιμες στιγμές, ακούμε ότι, σημαντικά ποσά από το κεφάλαιο ναυτικής εκπαίδευσης πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για άλλους σκοπούς. Με τα χρήματα αυτά θα μπορούσαμε να εξοπλίσουμε τις ναυτικές μας σχολές και τα ΚΕΣΕΝ με τα πλέον μοντέρνα «κέντρα έλέγχου πλοίου» καθώς και με όλα τα επιτεύγματα της νέας τεχνολογίας. Αν γινόταν τέτοιες ενέργειες, σίγουρα, θα συμπλήρωναν και οι έφοπλιστές την προσπάθεια με σχετικές δωρεές. Αξίζει να πούμε ότι μερικές ναυτιλιακές εταιρίες, στο εξωτερικό και λιγότερες στην Ελλάδα, εκπαιδεύουν τα δικά τους στελέχη με σειρά επιμορφωτικών σεμιναρίων. Ισχυρίζονται ότι τα έξοδα που κάνουν, για τον σκοπό αυτό, είναι μία σίγουρη τοποθέτηση που θα αποφέρει μακροπρόθεσμα τα κέρδη της.

Παρήγορο σημείο είναι η γρήγορη αντιμετώπιση του προβλήματος των Τηλεγραφητών που λόγω των ριζικών αλλαγών στα συστήματα επικοινωνίας και ασφαλείας κινδυνεύουν να μείνουν χωρίς δουλειά. Η εκπαίδευση και χορήγηση πτυχίου ραδιο-ηλεκτρονικού /συντηρητή, που άρχισε στο αντίστοιχο ΚΕΣΕΝ, θα αποδειχθεί σύντομα πολύ χρήσιμη.

Δέν θα έπεκταθώ άλλο στο θέμα. Αισθάνομαι όμως την υποχρέωση να αναφέρω ότι η δημιουργία μιας σύγχρονης κάστας αξιωματικών είναι μία διεργασία που απαιτεί συνδιασμό οργάνωσης και προετοιμασίας σε μεγάλη κλίμακα.

Σίγουρα έχουμε το ανθρώπινο δυναμικό να επανδρώσουμε τα δικά μας πλοία. Οι νέοι άνθρωποι και ειδικότερα οι ικανοί, συνεπείς και έξυπνοι, είναι ή περιουσία μιας χώρας. Ας φροντίσουμε να προετοιμάσουμε τα δικά μας παιδιά έτσι που να μπορέσουν να αντικρύσουν με περηφάνια και σιγουριά τις πύρινες αχτίδες της ανατολής του είκοστου πρώτου αιώνα.

Απευθυνόμενος προς τους αξιωματικούς μας, άνδρες και γυναίκες, καθώς και στους νέους που σκοπεύουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα τονίζω ότι, για να αποκτήσουν Ευρωπαϊκές προδιαγραφές, θα χρειασθεί να κοπιήσουν, να χύσουν ποτάμια ιδρώτα, εξαντλώντας κάθε δυνατή πηγή γνώσης. Οι παλιοί έλεγαν πως τα πλοία δέν ταξιδεύουν με χθεσινό άνεμο. Κάτι ήξεραν...

Από προσωπικές εκτιμήσεις και τις ενδείξεις που υπάρχουν, προσπάθησα να κάνω μία επιτομή στις μελλοντικές εξελίξεις. Δέν μένει παρά το πλήρωμα του χρόνου για να δούμε τι θα συμβεί. Έν τω μεταξύ ελπίζω να βρουν γαλήνιες, ειρηνικές και ασφαλέστερες θαλάσσιες όσοι ευτυχίσουν να φθάσουν στο τέλος αυτού του ταξιδιού. Ας μην ξεχνάμε ότι η σχέση του πλοίου με το αφιλόξενο φυσικό του περιβάλλον είναι κάτι που δέν πρόκειται να αλλάξει ποτέ.

ΜΙΧΑΛΗΣ Μ. ΦΡΑΓΚΙΑΣ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

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

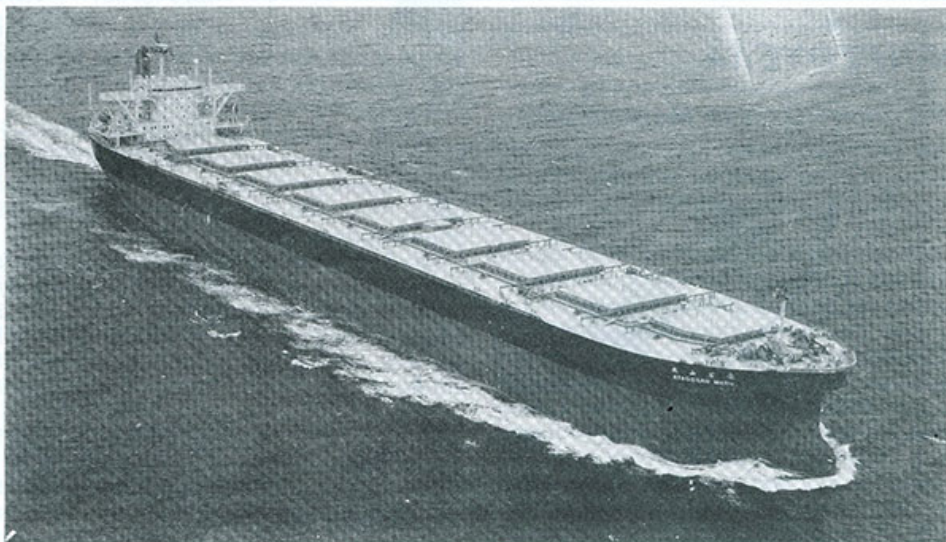
★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIER
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Οι εξελίξεις στην 'Ιαπωνική ναυπηγική

Δύο από τα πλέον εξελιγμένα τεχνολογικά σκάφη στον κόσμο ολοκλήρωσαν την ναυπήγησή τους πρόσφατα σε 'Ιαπωνικά ναυπηγεία. Πρόκειται για δύο μικτά σκάφη μεταφοράς μεταλλεύματος και χύδην φορτίων που καλύπτουν τις απαιτήσεις κλάσης C για Ειδικευμένο Έξοπλισμό Αυτόματισμού.

Τό «Atagosan Maru», 179.658 τόν. d.w. κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία της Σίμπα της Mitsui Engineering & Shipbuilding για λογαριασμό της Mitsui O.S.K. Lines. Είναι πλοίο με επίπεδο κατάστρωμα, όπου η μηχανή και η γέφυρα είναι τοποθετημένες στην πρύμνη για εξοικονόμηση ανθρώπινης εργασίας και ενέργειας. Τό φορτίο μεταφέρεται σε 19 κύττα που διαθέτουν συνολικά έννέα στόμια με συρρόμενα καλύμματα. Τό σκάφος είναι χτισμένο με άτσάλι υψηλής ανθεκτικότητας 40 KG/MM² ενώ τό μηχανοστάσιο διαθέτει αυτόματες συσκευές που ελέγχουν τις μηχανές και προειδοποιούν τό πλήρωμα σε περίπτωση κινδύνου. Άκόμα η κύρια μηχανή είναι εφοδιασμένη με σύστημα τουρμπίνας που ανακυκλώνει την ενέργεια από τό άεριο καύσης της μηχανής. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές μπορεί νά αναπτύξει ταχύτητα 17 κόμβων και διαθέτει μεταφορική ικανότητα 200.608 κυβικών μέτρων φορτίου.



πλοίου βρίσκονται τό όργανα ναυσιπλοΐας, συσκευές έλέγχου της μηχανής, τό έρματος και της απόδοσης του καυσίμου καθώς και πυροσβεστικές συσκευές και ανιχνευτές. Έκτός από τό σύστημα του υπερσυμπιεστή που εκμεταλλεύεται τό καύσιμα άεριο της μηχανής, τό πλοίο είναι εφοδιασμένο επίσης με χαμηλόστροφη έλικα μεγάλης διαμέτρου και με τό ειδικό πτερυγώτ ηηδάλιο της Καβασάκι για περαιτέρω μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και βελτίωση των προωθητικών ικανοτήτων του σκάφους.

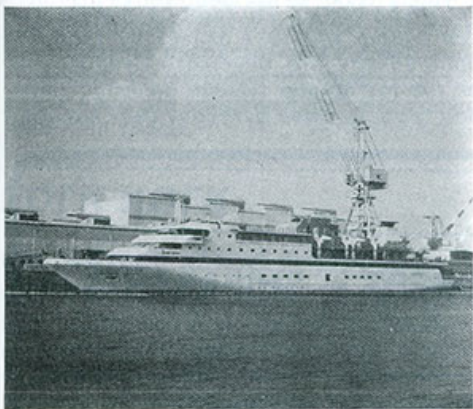
Η 'Ιαπωνική ναυτιλιακή βιομηχανία ανακήρυξε τό 1989 σαν τό «Έτος του πολυτελούς κρουαζιερόπλοιο» που έγινε πραγματικότητα με την καθέλκυση δύο σύγχρονων έπιβατηγών που ναυπηγήθηκαν για πρώτη φορά στην 'Ιαπωνία.

Τό «Oceanic Grace» ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία της NKK στο Τσού και είναι ένα υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο τύπου γιώτ, με δυνατότητα μεταφοράς 120 έπιβατών και χωρητικότητα 5.050 τόν. γκρός. Τό πλοίο θά παραληφθεί από μία θυγατρική εταιρία της Showa Lines και θά δρομολογηθεί σε κρουαζιέρες στην 'Ιαπωνία και την Άπω Άνατολή. Τό πλοίο διαθέτει ανοικτά καταστρώματα με διακόσμηση Εύρωπαϊκού στυλ, ενώ ένα από τό κύρια χαρακτηριστικά του είναι η ποικιλία άθλητικών εγκαταστάσεων όπως πισίνα για κολύμβηση στην πρύμνη, στίβο και γυμναστήριο. Τό πλοίο έχει σχεδιασθεί ώ-

στε νά καλύπτει τις απαιτήσεις Δημοσίας Υγείας των ΗΠΑ και μπορεί νά εκτελεί κρουαζιέρες στις περιοχές της Καραϊβικής Θάλασσας, της Χαβάης και των Ήνωμένων Πολιτειών.

Παράλληλα στο Κόμπε ναυπηγείται για λογαριασμό της Mitsui τό πολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Fuji Maru», χωρητικότητας 23.500 τόν. γκρός με δυνατότητα μεταφοράς 600 έπιβατών, τό όποιο προορίζεται για κρουαζιέρες στην 'Ιαπωνία και άλλες χώρες. Διαθέτει εύρύχωρους έσωτερικούς χώρους και η διακόσμησή του έγινε με σκοπό νά του προσδίδει μία σύγχρονη αλλά και αναπαυτική ατμόσφαιρα. Λόγω των μεγάλων διαθέσιμων χώρων θά υπάρχουν τέσσερις διαφορετικές διαρρυθμίσεις στην διανομή των έπιβατών ενώ όλες οι καμπίνες προσφέρουν έξωτερική θέα.

Τό έπόμενο βήμα στην σχεδίαση κρουαζιεροπλοίων παρουσιάστηκε από την Mitsui με τό σχέδιο ενός ήμβυθιζόμενου καταμαράν (SSC) που θά παρουσιάζει λιγότερους κλυδωνισμούς από τό σημερινά σε ύπηρεσία πλοία. Ο νέος αυτός τύπος θά διαθέτει άνετες καμπίνες και δημόσιους χώρους με σχεδόν διπλάσιο μέγεθος από αυτούς στα συμβατικά πλοία. Έκτός από την μείωση του κλυδωνισμού κάτω του ενός τρίτου σχετικά με αυτή των συμβατικών πλοίων, θά μειωθεί σημαντικά και ό θόρυβος των μηχανών καθώς αυτές θά είναι τοποθετημένες στο ύποβρύχιο μέρος του πλοίου.



Τό «Chita Maru», 182.008 τόν. d.w., ναυπηγήθηκε στην Kawasaki Heavy Industries στο Σακάιντε, για λογαριασμό της Nippon Yusen Kaisha. Διαθέτει χώρους μεταφορικής ικανότητας 199.751 κυβ. μέτρων που χωρίζονται σε έννέα κύττα. Συγκεντρωμένα στη γέφυρα του

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ 1^ο ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ

Ίδιωτικοποιείται τό Μαρακάϊμπο

Τά από πολλών ετών παραμένοντα άχρησιμοποίητα σιλό του λιμενικού τέρμιναλ του Μαρακάϊμπο, πρόκειται νά ιδιωτικοποιηθούν.

Στό διάστημα των πρώτων επτά μηνών του 1988 εισήλθαν στόν λιμένα του Μαρακάϊμπο 180 πλοία πού άντιπροσωπεύουν ένα μέσο όρο 30 περίπου πλοίων μηνιαίως. Οί άριθμοί αυτοί, σύμφωνα μέ τή γνώμη των άρμοδίων 'Αρχών φανερώουν τήν άνάκαμψη των δραστηριοτήτων του λιμένος, δεδομένου ότι κατά τά προηγούμενα έτη ό μέσος όρος των μηνιαίων κατάπλων δέν υπερέβαινε τά 20 πλοία. Μετά τήν οικονομική κρίση του 1983 είναι ή πρώτη φορά πού διαπιστώνεται σαφής στροφή πρός τό καλύτερο. Είναι δέ χαρακτηριστικό ότι τό 1988 είναι τό πρώτο έτος κατά τό όποιο οί εισπράξεις του λιμένος υπερβαίνουν τίς αντίστοιχες δαπάνες.

Πρόσφατα διατέθηκαν 15 εκατομμύρια μολύβιαρ σέ επενδύσεις ύποδομής του λιμένος καί συγκεκριμένα γιά τήν προβλήτα Νο. 6 ή όποία θά καταστήσει τό Μαρακάϊμπο διαμετακομιστικό λιμένα γιά τίς ναυτιλιακές συναλλαγές μέ τή Βολιβία.

ΓΑΛΛΙΑ

Ή κατάσταση τής ναυτιλίας

Στίς άρχές του έτους ό Γαλλικός στόλος άπαρτιζόταν από 235 πλοία 3,2 έκατ. τον. γκρός ή 6,7 έκατ. τον. d.w. Έξ αυτών 31 πλοία 565.000 τον. γκρός ήταν νηολογημένα στό ΤΑΑΦ. Τούτο σημαίνει ότι έναντι των άρ-

χών του 1987 παρουσίασε μείωση κατά 16 μονάδες 400.000 τον. γκρός, ενώ έξάλλου καί κατά τό 1987 είχε χάσει άλλα 27 πλοία έπίσης 400.000 τον. γκρός.

Ό υπό γαλλικών συμφερόντων ελεγχόμενος στόλος ύπολογίζεται ότι άνέρχεται σέ δύο περίπου έκατ. τον. γκρός, μειωθείς καί αυτός κατά 300.000 τον. γκρός έναντι του προηγούμενου έτους.

Τήν 1^η Ιανουαρίου 1988 τά έμπορικά πλοία πού άνήκουν στήν "Ένωση των Γάλλων Έφοπλιστών άπασχολούσαν περί τούς 4.000 άξιωματικούς καί 8.600 πληρώματα. Έξάλλου στίς λιμενικές δραστηριότητες άπασχολούντο 27.000 άτομα.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Ή δύναμη του στόλου

Τήν 1^η Αύγουστου του 1988 ό ποντοπόρος έμπορικός στόλος των Ήνωμένων Πολιτειών τής Άμερικής περιελάμβανε 681 πλοία συνολικής μεταφορικής Ικανότητας 25.567.000 τον. d.w. Έκ του συνόλου αυτού τά 427 σκάφη 21.320.000 τον. d.w. άνήκουν σέ ιδιωτικά συμφέροντα.

Έξάλλου ό κρατικός στόλος, σύμφωνα μέ τά στοιχεία του Έπουργείου Μεταφορών, περιελάμβανε 254 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.283.000 τον. γκρός ή 4.247.000 τον. d.w.

Στούς άνωτέρω άριθμούς πρέπει νά προστεθούν καί άλλα 83 πλοία τά όποία άνήκουν σέ ιδιωτικά συμφέροντα καί κινούνται στίς Μεγάλες Λίμνες.

Έντός ενός έτους, δηλαδή από του Αύγουστου του 1987 ό ίδιωτικός άμερικανικός στόλος παρουσίασε μείωση κατά 38 μονάδες. Σέ τοννάξ όμως παρουσίασε αύξηση κατά 266.200 τον. d.w. Αύξηση επίσης πα-

ρουσίασε καί σέ μονάδες καί σέ χωρητικότητα έναντι του φετινού προηγούμενου μήνος. Ή αύξηση αυτή αναφέρεται σέ τρία νέα πλοία συνολικού τοννάξ 126.000 τον. d.w.

Τήν 1^η Αύγουστου του 1988 δέν υπήρχε κανένα μεγάλο πλοίο υπό κατασκευή ή υπό παραγγελία στίς Η.Π.Α.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ή χρηματοδότηση τής σήραγγος

Έγκαίρως καί κατά τίς προβλέψεις, τό Βρεταννογαλλικό συγκρότημα Eurotunnel, τό όποιο ως γνωστόν έχει αναλάβει τήν ύποθαλάσσια σύνδεση του στενού τής Μάγχης, κατάφερε νά συγκεντρώσει τά κεφάλαια καί τά δάνεια πού ήταν απαραίτητα γιά τήν αντιμετώπιση των δαπανών μέχρι τό άνοίγμα τής σήραγγος πού έχει προγραμματισθεί γιά τόν Μάιο του 1993. Όπως είναι φανερό ή εξεύρεση των κεφαλαίων αυτών δέν ήταν καθόλου εύκολη υπόθεση άν ληφθεί υπόψη ότι επρόκειτο γιά ποσό 60 δισεκατομμυρίων Γαλλικών φράγκων. Γιά τήν κάλυψη του ζητήθηκε φυσικά ή παγκόσμιος συνδρομή, ή δέ ανταπόκριση τής διεθνούς κεφαλαιαγοράς απέδειξε άφενός τό παγκόσμιο ένδιαφέρον γιά τό μεγάλο αυτό έργο καί άφετέρου τήν έμπιστοσύνη πρός τό βρεταννογαλλικό συγκρότημα.

Τελικά ή πορεία προσελκύσεως των τεράστιων αυτών κεφαλαίων άκολούθησε τά άκόλουθα στάδια: Τό άρχικό κεφάλαιο του Eurotunnel, άνερχόμενο σέ 10 δισεκ. γαλλ. φρ. συγκεντρώθηκε μεταξύ Σεπτεμβρίου 1986 καί Νοεμβρίου 1987 πρώτον από τίς εισφορές των ίδρυτικών μετόχων (460 έκατ.) δεύτερον από ιδιωτικές διεθνείς τοποθετήσεις μέσω 105 διεθνών επενδυτικών επιχειρήσεων (2 δισεκ.) καί τρίτον από τή διεθνή κεφαλαιαγορά μέσω δημοσίων έγγραφών στά χρηματιστήρια Παρισίων καί Λονδίνου (7,7 δισεκ.).

Παράλληλα τόν Αύγουστο του 1968 ένα διεθνές συνδικάτο 50 τραπεζών έγκυήθηκε μακροπρόθεσμο δάνειο (18 ετών) συνολικού ύψους 50 δισεκ. γαλλ. φρ. από τά όποια 10 δισεκ. σέ πιστώσεις stand by γιά άπρόβλεπτες δαπάνες. Τό πακέτο του δανείου αναλύεται σέ 21 δισεκ. γαλλ. φρ., 2,6 δισεκ. λίρες στερλίνες καί 450 έκατ. δολλ. Η.Π.Α. Τόν Σεπτέμβριο του 1987 άλλες 148 τράπεζες προστέθηκαν στό συνδικάτο άνεβάζοντάς σέ 198 τόν άριθμό των επί διεθνούς επιπέδου τραπεζών πού μετέχουν στήν κάλυψη.

John Samonas + Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Σταμάτησαν οι παραγγελίες

Σύμφωνα με ένεργηθείσα δημοσιογραφική έρευνα, η στασιμότητα που παρατηρείται στις εξαγωγικές παραγγελίες πλοίων, θα ήταν δυνατό να οδηγήσει στο κλείσιμο ορισμένων ναυπηγείων της χώρας το 1990.

Στό τέλος του Νοεμβρίου 1988 δεν υπήρχε παρά μία μόνο νέα παραγγελία πλοίου για παράδοση μετά το 1990. Ός κύριοι λόγοι θεωρούνται: η άνατίμηση του τοπικού νομίσματος, η κάθετη αύξηση των τιμών των πρώτων ύλων και η αύξηση των ημερομισθίων.

Στό τέλος του Οκτωβρίου τό καρνέ των παραγγελιών των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας περιελάμβανε 24 πλοία, 1.339.300 τον. γκρός, συνολικής αξίας 701,8 εκατ. δολλ. εμφανίζον μείωση κατά 52,7% έναντι του προηγούμενου έτους. Έκ τούτων η Hyundai έχει παραγγείλει 15 πλοίων συνολικής αξίας 400 εκατ. δολλ. (μείωση 49,4%), η Daewoo είχε παραγγείλει για 8 πλοία 564.200 τον. γκρός και αξίας 263,8 εκατ. δολλ. (μείωση 40%), η Samsung είδε τό καρνέ της να μειώνεται κατά 8 σκάφη και να φθάνει τό συνολικό τοννάζ από 352.900 τον. γκρός σε 79.000 τον. γκρός, αξίας 38 εκατ. δολλ. Τέλος η Korea Shipbuilding δεν είχε λάβει καμμία παραγγελία για πλοίο του εξωτερικού από του Νοεμβρίου 1987.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Οί έγγραφές στό ΝΙΣ

Πληθαίνουν συνεχώς οί έγγραφές πλοίων στό «Διεθνές» νορβηγικό νηολόγιο, τό πασίγνωστο πιά ΝΙΣ. Πράγματι στις αρχές του έτους είχαν έγγραφεί 450 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 20.179.451 τον. d.w. Μόνο μέσα στόν Δεκέμβριο του 1988 ένεγράφησαν 63 πλοία 3.309.056 τον. d.w. εκ των οποίων τά 60 (3.295.310 τον. d.w.) προήρχοντο από ξένα νηολόγια.

Τό έντυπωσιακό αυτό αποτέλεσμα έπετεύχθη, όπως πιστεύεται, χάρη στους απλούστερους κανόνες εκμεταλλεύσεως που έπιτρέπουν τή χρησιμοποίηση φθηνότερων πληρωμάτων. Έξάλλου η άνάκαμψη των ναύλων απέδωσε έπιπλέον εισπράξεις που επέτρεψαν στους έφοπλιστάς να προσλάβουν περισσότερους Νορβηγούς ιδίως αξιωματικούς, μία και έχουν ζωηρή ζήτηση λόγω της καλής φήμης τους στους φορτωτάς.

Δέν πληρώνουν τά χρέη τους

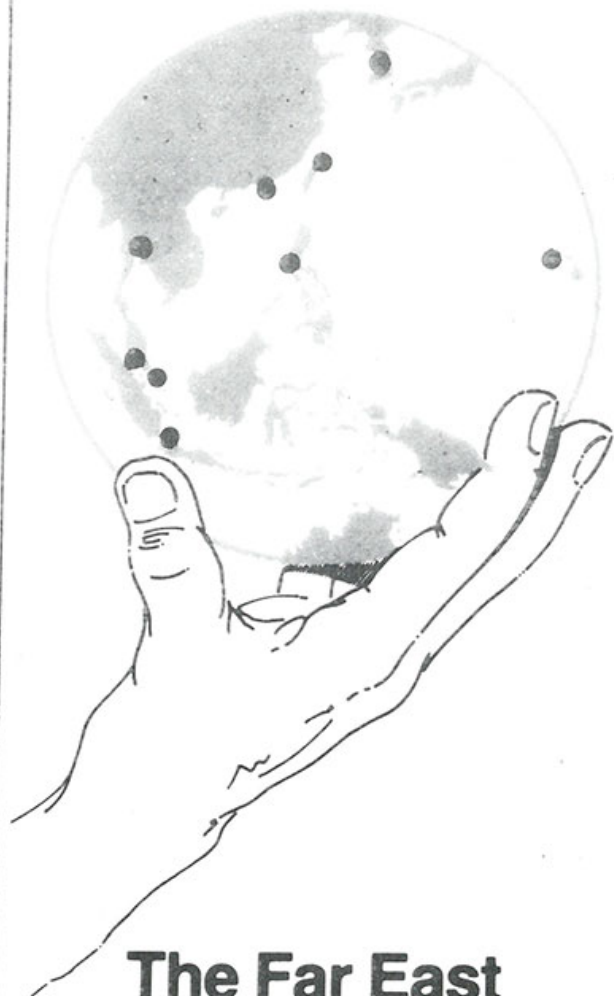
Η κυβέρνηση της χώρας δεν προτίθεται να εγκαταλείψει τό θέμα της εξοφλήσεως των δανείων των Αφρικανικών χωρών των προερχομένων από παραγγελίες πλοίων στην περίοδο του 1970. Τά δάνεια αυτά άνέρχονται σε 1,8 δισεκ. κορωνών και είχαν δοθεί από τό Νορβηγικό Δημόσιο μέσω του Ίνστιτούτου εξαγωγικών πιστώσεων. Σήμερα οί περισσότερες από τίς έν λόγω Αφρικανικές χώρες είτε δεν θέλουν είτε δεν μπορούν να πληρώσουν ούτε τό κεφάλαιο ούτε τους τόκους και θεωρείται σχεδόν βέβαιο ότι ούδέποτε θα μπορέσουν.

Δάνεια έχουν δοθεί και σε άλλες χώρες, ιδίως της Νοτιοανατολικής Ασίας, η δέ αξία των πλοίων που παραγγέθηκαν σε νορβηγικά ναυπηγεία άνέρχεται σε 1,2 δισεκ. κορωνών. Όπως δήλωσε ο Έγγραφο Έξωτερικών της Νορβηγίας τό πρόβλημα αυτό θα ρυθμισθεί μέσα στα επόμενα δύο ή τρία χρόνια αλλά δεν προσδιόρισε κατά ποιο τρόπο.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Και δεύτερη πλωτή δεξαμενή

Η αύξηση των ναυπηγοεπισκευαστικών έργων επέτρεψε στα ναυπηγεία Hong Kong United Dockyards να ξεετάζουν τό ένδεχόμενο επέκτασης των εγκαταστάσεών τους με τήν εγκατάσταση μίας δεύτερης πλωτής δεξαμενής κόστους 100 εκατ. δολларίων. Ηδη ό αριθμός των πλοίων που αναγκάστηκαν να προσφύγουν σε άλλα ναυπηγεία λόγω έλλειψης έπαρκών επισκευαστικών χώρων, αυξήθηκε έξι φορές μέσα στα τελευταία δύο χρόνια. Τά Ήνωμένα Ναυπηγεία του Χόγκ Κόγκ (HUD) διαθέτουν τρία ναυπηγοεπισκευαστικά κέντρα τά οποία είναι τώρα πλήρως άπασχολημένα. Τό κύριο πρόβλημα του σχεδίου επέκτασης των ναυπηγείων είναι η έλλειψη παραθαλάσσιων χώρων καθώς επίσης και η ρευστότητα της παγκόσμιας αγοράς. Για τό 1989 η HUD ξεετάζει τήν δυνατότητα αύξησης του εργατικού προσωπικού της κατά 200 εργατοτεχνίτες με παράλληλη αύξηση των τιμών της κατά 10%.



**The Far East
at your Fingertips**



**Jardine Shipping
Agencies**

in MALAYSIA

Port Kelang Telex: MA 39477/39701 JASHIP

London Telex: 8953378 MANDCO

Singapore Telex: 24179 JARSHIP

Piraeus Telex: 241150 GMS GR.



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

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

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Σύνοδος της 'Επιτροπής Ναυτικής 'Ασφαλείας

Από 3-12 'Απριλίου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο η σύνοδος της 'Επιτροπής Ναυτικής 'Ασφαλείας του IMO η οποία μεταξύ άλλων θα ασχοληθεί με την υιοθέτηση τροποποιήσεων της σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα που αφορούν τη στεγανή ακεραιότητα των πλοίων και τα μέτρα πυρασφάλειας, καθώς και τις στατιστικές των ναυτικών ατυχημάτων.

YEN και Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο

Τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. 'Αντώνη Ντεντιδάκη επισκέφθηκε ο γεν. γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Επιμελητηρίου κ. Χόροκ, ο οποίος έζηρε τη μέχρι τώρα συνεργασία του Διεθνούς 'Επιμελητηρίου με το YEN, καθώς και με τους άλλους φορείς σε θέματα διεθνούς ναυτιλίας, στα πλαίσια των συζητήσεων του IMO.

Και οι δύο πλευρές συμφώνησαν η συνεργασία αυτή να συσφιχθεί ακόμη περισσότερο.

'Εγκριση σχεδίων Π.Δ. από τό Σ.Ε.Ν.

Τό Συμβούλιο 'Εμπορικού Ναυτικού κατά τη συνεδρίασή του της 28ης Μαρτίου ενέκρινε τα σχέδια Προεδρικών Διαταγμάτων:

- «Προϋποθέσεις απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας 'Εμπορικού Ναυτικού υποψηφίων μη προερχομένων από ΑΔΣΕΝ».
- «Είδικα προσόντα υποψηφίων για απόκτηση διπλωμάτων Πρακτικού πλοίαρχου, Πρα-

κτικού Μηχανικού και Πλοίαρχου Γ' τάξης Ε.Ν.».

- «Τροποποίηση του Π.Δ/τος 394/1986 «Είδικα προσόντα υποψηφίων για απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας υπηρεσίας διαμερισμάτων και παρεχόμενο δικαίωμα υπηρεσίας στα 'Εμπορικά πλοία».
- «Πλοηγικά Δικαιώματα».
- «Τροποποίηση της παραγράφου 212 του Παραρτήματος του Π.Δ/τος 591/1975 «περί υγειονομικής εξέτασης των υποψηφίων προς απογραφήν ναυτικών, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και προς εισαγωγήν εις Δημοσίας Σχολάς Ε.Ν.».
- 'Αποδοχή τροποποιήσεως της Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της 'Ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974» που αφορούν τα επιβατηγά - όχηματαγωγά πλοία».

'Η σύμβαση των ποντοπόρων

Στην τελευταία συνάντηση εκπροσώπων της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και της ΠΝΟ για την υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 20 Μαρτίου, συζητήθηκαν οι αντιπροτάσεις που είχε κάνει η Ναυτική 'Ομοσπονδία και συμφωνήθηκε η πραγματοποίηση νέας συναντήσεως για τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων.

Θά τροποποιηθεί τό καταστατικό της ΠΝΟ

Τό Γενικό Συμβούλιο της ΠΝΟ τό οποίο συνήλθε στις 29 και 30 Μαρτίου αποφάσισε τη σύγκληση έκτακτου καταστατικού συνεδρίου τόν προσεχή Δεκέμβριο για την τρο-

ποποίηση του καταστατικού της Ναυτικής 'Ομοσπονδίας και την εφαρμογή της απλής αναλογικής για την εκλογή σε όλα τα όργανα της ΠΝΟ και των ναυτεργατικών σωματείων της δυνάμεώς της.

'Η φορολογία των αξιωματικών

Με την υπ' αριθ. 1035571/302/0012/ΠΟΛ. 1077/15.3.89 εγκύκλιο του ύπουργείου Οικονομικών διευκρινίζεται ότι η επί πλέον διαφορά του παρακρατηθέντος φόρου μισθωτών υπηρεσιών για τις άμοιβες αξιωματικών του 'Εμπορικού Ναυτικού, κατά τη χρήση 1988, η οποία προκύπτει λόγω της καταργήσεως μέ τόν Ν. 1828/89 της εκπτώσεως του ύσποσου των 40 λιρών 'Αγγλίας (επί άμοιβών σε συνάλλαγμα) ή των 1.500 δραχμών (επί άμοιβών σε δραχμές) κατά τόν ύπολογισμό του παρακρατουμένου φόρου, θά ύπολογίζεται κατά την έκκαθάριση της ετήσιας δηλώσεως φορολογίας εισοδήματος οίκου. έτους 1989.

'Υπό την κυανόλευκο

Κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου έζητήθη η έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των έξής πλοίων:

— «Ολυμπος», μπάλκερ, πρώην «Anitra» υπό Νορβηγική σημαία, 14.318 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Riff Shipping Corporation» (κ. Μιχ. Γιαννίτσας).

— «Κόμετ», κοντεϊνερόπλοιο, πρώην «ΑνζουΕ», υπό Παναμαϊκή σημαία, 14.374 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Tyndall Shipping Inc.» (Pleides Shipping Agents S.A.).

— 'Αναγγελ Βέντσουρ, μπάλκερ, πρώην «Channel Enterprise», 36.781 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1989, που ανήκει στην εταιρία «Norwegian Sea Enterprises S.A.» (A-nangel Shipping Enterprises S.A.).

— «Ση Κάσλ», φορτηγό, πρώην «Hokkaido Maru», 4.839 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Atwell Shipping Limited» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

— «Νήσος Σέριφος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Morelia» υπό σημαία Φιλιππίνων, 38.420 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. 'Αναστ. Παπαγεωργόπουλος).

ΠΡΟΤΙΜΗΣΤΕ ΜΑΣ



PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

825 BEACON STREET, NEWTON, MA 02159 (U.S.A.)

ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ: BOSTON, PORTSMOUTH, PROVIDENCE, PORTLAND
και Μικρολίμανα: Salem, Sandwich, Brayton Point.

A. GALANIS

PHONE: (617) 527-5880
FAX: (617) 527-8249
TELEX: 940656
CABLE: PARALIA BSN

— «Ψαρά», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο No. SNA 3036, 27.500 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Psara Shipping Corporation» (κ. Ίωάν. Καρασταμάτης).

Αγοραπωλησίες

— Σέ "Ελληνες επωλήθη τό γαλλικό φορηγό πολλαπλής χρήσεως «Ανίου» 23.648 τόν. d.w., 16.505 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί τών 7,25 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Σοβιετικούς επωλήθησαν τά ύπό ελληνική σημαία πέντε αδελφά μπάλκ κάρριερς «Οίνουσίαν Γιούνιτυ», «Οίνουσίαν Πράιντ», «Οίνουσίαν Προύντενς», «Οίνουσίαν Φάϊτερ» καί «Κώστας Ν. Πατέρας» 42.000 τόν. d.w., 24.253 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στην Χιουντάϊ τό 1986, έναντι τιμής en block 100 εκατομ. δολλαρίων.

Ο Καναδός Πρέσβης στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών

Ο πρέσβης του Καναδά στην Ελλάδα κ. Andre Couvrette επισκέφθηκε στις 21 Μαρτίου την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών καί είχε ενημερωτική συζήτηση επί ναυτιλιακών θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος μέ τόν πρόεδρο της Ένώσεως κ. Στάθη Γουρδομιχάλη.

Παροχές πρός τούς ναυτικούς

Μέ απόφαση του Υπουργού κ. Αντ. Ντεντιδάκη παρέχεται έκπτωση 60% στους συνταξιούχους του NAT καί στο σύνολό τους, μέλος της οικογενείας του, γιά τίς μετακινήσεις τους μέ τά επιβατηγά άκτοπλοϊκά πλοία. Η ίδια έκπτωση 60% χορηγείται καί στις συζύγους των συνταξιούχων του NAT, ενώ εγκρίθηκε ή δωρεάν μετακίνηση μέ τά επιβατηγά άκτοπλοϊκά πλοία των συζύγων των ναυτικών που έχασαν τή ζωή τους σέ ναυτικό ή ναυτεργατικό άτύχημα.

Οι έκπτώσεις καί απαλλαγές αυτές θά χορηγούνται μέ τήν επίδειξη συνταξιοδοτικού έντύπου, μέ τό όποιο θά αποδεικνύεται ότι ό κάτοχός του έχει τό σχετικό δικαίωμα γιά τίς σχετικές έκπτώσεις καί απαλλαγές.

Υπενθυμίζουμε ότι τό Συγκρότημα Άγούδημου έχει εξαγγείλει τή χορήγηση έκπτώσεως 75% στους συνταξιούχους ναυτικούς μας καί στα μέλη των οικογενειών τους που θά ταξιδεύουν μέ τά άκτοπλοϊκά πλοία του Συγκροτήματος «Νταλιάν» καί «Μιλένα» τά όποια έκτελούν εύρύτατες μετασκευές στο Μώλο της Δραπετσώνας καί πρόκειται νά

δρομολογηθούν έντός του Μαΐου. Υπενθυμίζουμε επίσης ότι τό Συγκρότημα Άγούδημου έχει εξαγγείλει έκπτωση 50% καί γιά τούς έν ενεργεία ναυτικούς μας.

Μέ άλλες αποφάσεις του κ. Ντεντιδάκη: • Παρέχεται ή δυνατότητα στους συνταξιοδοτηθέντες πριν από τήν 1η Ιουλίου 1987 θαλαμηπόλους, βοηθούς φροντιστές, ναύκληρους, άρχιθερμαστές, κυβερνήτες, λιπαντές καί μηχανοδηγούς νά βελτιώσουν τή σύνταξή τους καί νά τήν εξισώσουν πρός εκείνη του μαγείρου Α'. Η εύχέρεια αυτή παρέχεται υπό τήν προϋπόθεση ότι οι ένδιαφερόμενοι θά καταβάλουν τή διαφορά των κρατήσεων πρός τό NAT.

• Καταργείται, τό πλαφόν των ιατρών του Οίκου Ναύτου. Έτσι οι άσφαλισμένοι ναυτικοί καί οι οικογένειές τους θά μπορούν νά επιλέγουν τόν ιατρό της άρεσκείας τους. Επίσης αντικαταστάθηκαν ιατρικά εργαλεία καί όδοντιατρικές μονάδες άξίας 11 εκατομμυρίων δραχμών, ενώ παράλληλα ό Οίκος Ναύτου άπόκτησε έναν «άπιδινωτή» άξίας 2 εκατομμυρίων δραχμών.

• Αύξάνονται σέ 22.000 δραχμές τό επίδομα των άνέργων εγγάμων ναυτικών καί σέ 18.000 δραχμές των αγάμων ως βοήθημα γιά τίς εορτές του Πάσχα.

Οι Γαλάζιες Σημαίες της Εύρώπης

Τό Εύρωπαϊκό Κοινοτικό Πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες» συνεχίζεται καί κατά τό 1989. Στο πρόγραμμα συνεργάζονται οι Κυβερνήσεις των χωρών μελών της Κοινότητας μέ τήν Εύρωπαϊκή Έπιτροπή, ενώ τήν υλοποίησή του έχουν αναλάβει οι Έθνικοί Συντονιστές. Στην Ελλάδα ό συντονισμός γίνεται από τήν HELMEPA, στην όποία ανατέθηκε από τό ΥΠΕΧΩΔΕ καί τίς Ε.Κ.

Δικαίωμα ύποψηφιοτήτας μέχρι τίς 31 Μαρτίου, είχαν οι επώνυμες οργανωμένες άκτές που πληρούν όλα τά Προστακτικά Κριτήρια (Imperative criteria) των σχετικών έρωτηματολογίων καί όσο τό δυνατό περισσότερα από τά λεγόμενα «καθοδηγητικά» (guide-line criteria).

Τό 1988 οι Γαλάζιες Σημαίες που άπονεμήθηκαν στην Ελλάδα ήταν συνολικά 15: έπτά γιά άκτές, καί μία μαρίνα, που προστέθηκε στις έπτά μαρίνες του 1987. Άς σημειωθεί ότι ή Ισπανία καί ή Γαλλία πήραν από 103 σημαίες ή κάθε μία τό 1988.

Η βαρύτητα αυτού του προγράμματος γιά τή χώρα μας είναι προφανής, άφού μάλιστα οι Εύρωπαϊκές Κοινότητες, προγραμματί-

ζουν νά ανακηρύξουν του 1990 σάν Εύρωπαϊκό Έτος Τουρισμού.

Η νέα διοίκηση της Π.Ο.Υ.Ε.Ν.

Στίς άρχαιρεσίες που διεξήχθησαν τήν περασμένη εβδομάδα γιά τήν ανάδειξη νέας διοίκησης της Πανελληνίας Όμοσπονδίας Έπαλλήλων Έμπορικής Ναυτιλίας (Π.Ο.Υ.Ε.Ν.) εξέλέγησαν γιά τό Δ.Σ. οι Θ. Τσουκάτος (Ο.Ν.) Α. Μούστου (NAT), Γ. Τζανιδάκης (YEN), Α. Μαραγκός (YEN), Άθ. Λέκκας (Ο.Ν.), Δ. Δαβάκης (Ε.Ε.Ν.), Αϊκ. Κατσιμπέρη (Ο.Ν.), Μ. Κατσιορίδης (NAT), καί Γ. Λαούδης (NAT).

Η νέα διοίκηση συγκροτήθηκε σέ σόμω έξ έξης: Θ. Τσουκάτος πρόεδρος, Α. Μαραγκός αντιπρόεδρος, Γ. Τζανιδάκης γεν. γραμματέας, Α. Λέκκας ταμίας καί Α. Μούστου Αϊκ. Κατσιμπέρη, Μ. Κατσιορίδης, Γ. Δαούσης καί Δ. Δαβάκης, μέλη.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας έγιναν οι κατωτέρω τοποθετήσεις:

- Οι πλοίαρχοι Βασίλης Παπαγιάννης στ' Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος καί Πασχ. Γερακάρης στ' Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
- Οι ύποπλοίαρχοι Άναστ. Μανιταράς, Δημ. Πετδικούρης καί Παναγ. Κουβέλης, στά λιμεναρχεία Σπετσών, Τήνου καί Πειραιώς άντίστοιχα.
- Ο άνθυποπλοίαρχος Θρασ. Σταυριδόπουλος στό ύπολιμεναρχείο Πόρου.

Ενίσχυση άνέργων

Μέ Ν.Δ. που καταρτίσθηκε από τό Υπουργείο προβλέπεται ή χορήγηση έκτακτης οικονομικής ένισχύσεως 22.000 δραχμών στους έγγαμους καί έγγαμες καί 18.000 στους άγαμους καί άγαμες άνέργους ναυτικούς έπ' εύκαιρία του Πάσχα.

Η δαπάνη που θά απαιτηθεί γιά τήν κάλυψη της χρηματικής ένισχύσεως ύπολογίζεται σέ 190 εκατ. δρχ.

Τό «Λά Πάλμα»

Στίς 22 Μαρτίου απέπλευσε από τόν Πειραιά, ναυλωμένο γιά έαρινές κρουαζιέρες μέ άφετηρία τό Πλύμουθ της Άγγλίας, τό ύπό Έλληνική σημαία πλέον κρουαζιερόπλοιο «Λά Πάλμα». Λίγο πριν τόν άπόπλου έγινε ό καθιερωμένος άγιασμός παρουσία των πλοιοκτητών κ.κ. Γεωργίου Λουρή καί Άγγελου Λιναρδάτου.

Τό πλοίο προηγουμένως είχε έκτελέσει έτήσιες έπισκευές καί βελτιώσεις στην έπισκευαστική βάση του Περάματος υπό τήν έποπτεία του μηχανολόγου κ. Γεώργ. Μπούγια. Πλοίαρχος του σκάφους είναι ό γνωστός Έδραϊός καπετάνιος κ. Νίκος Παπαθανασίου καί τό πλήρωμά του άποτελείται άπο κλειστικά από Έλληνες ναυτικούς.

Πρόστιμο γιά ρύπανση

Τό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης επέβαλε στόν πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Ενάλιος Πρωτεύς» πρόστιμο 500.000 δρχ. γιάτί από τό πλοίο προκλήθηκε ρύπανση της θάλασσας μέ μαζούτ σέ έκταση 300 μέτρων.

Έξάλλου τό Υπολιμεναρχείο Ναυπλίου επέβαλε στόν υπεύθυνο της βιομηχανίας χυμών ΑΒΙΚ Α.Β.Ε.Ε. πρόστιμο 200.000 δρχ. γιάτί διοχετεύονταν τά άπόβλητα των έγκαταστάσεων στη θάλασσα χωρίς τή σχετική άδεια.

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

Η σύνταξη σε περίπτωση θανάτου ναυτικού

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αντώνη Ντεντιδάκη ορίζεται ότι σε περίπτωση θανάτου ναυτικού ή σύνταξη της οικογενείας του αρχίζει από την πρώτη ημέρα του επόμενου μηνός του θανάτου του δικαιούχου.

Σε ένα μήνα μόνον τό έφ' άπαξ του Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.

Τό Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων με ανακοίνωσή του διευκρινίζει ότι ολόκληρο τό έφ' άπαξ, πού δικαιούνται οι άσφαλισμένοι κατά τό Νόμο, χορηγείται μέσα σε ένα μήνα από την ήμερομηνία είσπραξεως της πρώτης έπιταγής της συντάξεως και αναφέρει ότι κάθε άλλη πληροφόρηση δέν άληθεύει και άποβλέπει νά άποπροσανατολίσει τούς ναυτικούς.

Ένιαίο τό πτυχίο αρχιθαλαμηπόλων

Με Προεδρικό Διάταγμα πού προωθείται από τό Υπουργείο καταργείται ή διάκριση του πτυχίου αρχιθαλαμηπόλων σε Α' και Β' τάξη και καθορίζονται οι προϋποθέσεις άπόκτησης του πτυχίου και τό παρεχόμενο στους κατόχους του δικαίωμα ύπηρεσίας στα έμπορικά πλοία.

Οικονομική ένίσχυση Έρεας Μονής στο "Άγιο Όρος"

Με έγκυκλίο της ή ΕΕΕ γνωστοποιεί στη ναυτιλιακή κοινότητα αίτημα της Έρεας Μονής Καρακάλου ("Άγιο Όρος") γιά οικονομική ένίσχυση ώστε νά γίνει δυνατή ή άνοικοδόμηση ζωτικών τμημάτων της Μονής (Άρχονταρίκι, Συνοδικό, Νοσοκομείο, Γηροκομείο και Φαρμακείο) τά όποια κατεστράφησαν όλοσχερώς άπό πυρκαϊά.

Η Ιστορική αυτή Μονή ή όποια κτίστηκε τό 217 μ.Χ. διατηρεί μία σπάνια βιβλιοθήκη 2.500 βιβλίων, 400 μοναδικά χειρόγραφα καθώς και άλλα ιερά κειμήλια.

Οι ζημιές πού υπέστη άνέρχονται περίπου σε 100.000.000 δρχ. και δυστυχώς ή Μονή άδυνατεί νά καλύψει μία τέτοια δαπάνη έξ όλοκληρου, γι' αυτό άπευθύνεται σε ό-

ποιον έχει την δυνατότητα και την θέληση νά συνεισφέρει στην άποπεράτωση του τεράστιου αυτού έργου.

Η διεύθυνση στην όποία μπορεί κανείς νά άπευθυνθεί είναι:

ΜΟΝΗ ΚΑΡΑΚΑΛΟΥ
ΚΑΘΗΓΟΥΜΕΝΟΣ ΑΡΧΙΜΑΝΔΡΙΤΗΣ
ΦΙΛΟΘΕΟΣ
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ
ΑΘΩ. ΤΗΛ: 0377 61225

Μιά ζεστή γωνιά στον Πειραιά γιά τό βράδυ

"Ένας άνθρωπος της Ναυτιλίας, ό καπτάν Άντώνης Άλαφραγκής πού διεύθυνει την εταιρία Altare Shipping, δημιούργησε μία ζεστή γωνιά στην Πειραική όπου μπορούν νά βρουν καταφύγιο τό βράδυ όσοι άπό τούς άνθρώπους της Ναυτιλίας μένουν ως άργά στά γραφεία ή άκόμη γιά νά προσφέρουν ένα πολύ καλό γεύμα στην ίδια τους την οικογένεια, σε φίλους ή σε ξένους πού φιλοξενούν υπό τούς ήχους άπαλής μουσικής αλλά και λίγο μετά τά μεσάνυχτα ένα πρωτόγνωρο κέφι πού δημιουργούν γνωστοί καλλιτέχνες.

Η γωνιά αυτή είναι τό Piano bar restaurant "Ensemble" πού βρίσκεται στην Άκτή Θεμιστοκλέους 290 της Πειραικής, την όποία όπως είπε ό κ. Άλαφραγκής, δημιούργησε μετά τη διαπίστωση ότι έλειπε άπό τον Πειραιά ένα στέκι ποιότητας, ένας χώρος με μία ιδιαίτερη αίσθηση πού νά δίνει στους ανθρώπους της Ναυτιλίας την ευκαιρία γιά μία άνάσα με εύκολη προσέγγιση μετά την κοπιαστική δουλειά μιας όλόκληρης ήμέρας.

Τό τηλέφωνο του "Ensemble" είναι 451.5256.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Α. ΔΟΜΒΡΟΥ
ΜΠΑΡΚΟΜΠΕΣΤΙΑ ΚΑΙ ΣΑΝΤΑΛΕΣ
ΣΤΗΝ ΑΦΘΟΝΗ

Τό «Μπαρκομπέστια και σαντάλες στην Άφθονη», είναι τό τρίτο βιβλίο του συγγραφέα, πού έχει άντικείμενο την χαμένη του πατρίδα, τό νησί Μαρμαράς της Προποντίδας, άπ' όπου κρατάει ή οικογένειά του, πού την

στελέχωναν Καραβοκύρηδες και Καπεταναίοι.

Οι ιστορίες του βιβλίου αυτού έχουν σαν κύρια πηγή τις διηγήσεις της μάνας του συγγραφέα, γι' αυτό είναι γνήσιες. Οι ήρωες των διηγημάτων έζησαν στό τέλος του προηγούμενου αιώνα και στις άρχές του τωρινού στην Άφθονη, τό δεύτερο σε μέγεθος χωριό του Μαρμαρά.

Ο Άπόστολος Κ. Δόμβρος γεννήθηκε τό 1937 στην Άθήνα. Είναι μηχανολόγος - ήλεκτρολόγος, διπλωματούχος του Πολυτεχνείου του Μονάχου. Διατηρεί στον Πειραιά τεχνικό γραφείο έξοπλισμών πλοίων. Έχουν έκδοθεί μέχρι σήμερα δέκα βιβλία του. Η συλλογή διηγημάτων του «Άξέχαστα Πετροκάραβα» πήρε έπαινο Βραβείου Λουντέμη της Έταιρίας Έλλήνων Λογοτεχνών, ή νουβέλα του «Έπιστροφή στα Πετροκάραβα» βραβείο Έπεκταί, τό διήγημά του «Ο Τορπιλλισμός του S/S Epsilon έπαινο του φιλολογικού συλλόγου «Παρνασσός» και ή διατριβή του «Έπιβίωση στη θάλασσα», έγινε διδακτικό βιβλίο στις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ Α.Ν. 89/67

Κυκλοφόρησε πρόσφατα τό βιβλίο του Υποναυάρχου ΛΣ (έ.ά.) Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ με τίτλο «Ναυτιλιακές Έταιρίες του Α.Ν. 89/67». Με την έκδοση αυτή γίνεται μία συστηματική και ουσιαστική προσπάθεια γιά μία, όσο τό δυνατό, καλύτερη παρουσίαση και κάλυψη των συναφών θεμάτων πού - άπό την άποψη της σχετικής βιβλιογραφίας - δέν μπορεί μάλλον νά ύποστηριχθεί ότι καλύπτονται και άντιμετωπίζονται έπαρκώς και έν πάση περιπτώσει άνάλογα με την σπουδαιότητά τους, τη σημασία τους, την συνθετική τους ύλη και την έκτασή τους.

Τό βιβλίο βασικά καλύπτει τις Ναυτιλιακές Έταιρίες του ΑΝ 89/67 και Ν. 814/78, περιλαμβάνει όμως σε ΠΡΟΣΘΗΚΗ και τις Ειδικές Άνώνυμες Έταιρίες του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53, όπως επίσης και τις Ναυτικές Έταιρίες του Ν. 959/79, ήτοι περιλαμβάνει όλες τις εταιρίες γιά τις όποιες ή Έλληνική Νομοθεσία, σ' όλο της τό φάσμα, χρησιμοποιεί ειδικά τούς όρους Ναυτιλιακή ή Ναυτική Έταιρία.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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



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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	Έλληνική	9.229	1971	Κατά τό ξαξίδι Τζέντα για Καράτσι, υπέστη σοβαρή βλάβη στη μηχανή, στις 7/3.
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	Έλληνική	9.418	1979	Κατά τό ξαξίδι Νιόρμπαν για Ρίο Τανέρι, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, και κατευθύνθηκε στο Πόρτο Ελίζαμπεθ για επιθεώρηση.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	Έλληνική	20.432	1983	Κατά την άγκυροβόληση στο Ωλμπαν, στις 20/3, προσέκρουσε στην αποβάθρα.
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ	Κυπριακή	16.623	1985	Υπέστη ζημία σε γερανό στη Σιγκαπούρη, στις 5/3.
ΕΛΠΙΣ	Λιβεριανή	30.564	1982	Κατά την εκφόρτωση στο Πόρτο Κόμφορτ, στις 24-26 Φεβρουαρίου, υπέστη ζημία σε κάλυμα δεξαμενής καυσίμων. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές στη Νέα Ορλεάνη.
ΜΑΡΙΒΙΚ	Κυπριακή	17.324	1976	Υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές λόγω σύγκρουσης με το αλιευτικό σκάφος «Jan Mees» στο Άμβουργο, στις 7/3.
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ	Κυπριακή	19.061	1971	Επιθεωρήθηκε στο Πόρτο Καρτιέρ συνεπεία ζημιών που υπέστη από πρόσκρουση σε πάγους στον Κόλπο του Αγ. Λαυρεντίου, στις 1/3. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	Έλληνική	14.644	1977	Κατά τό ξαξίδι Μανίλα για Εϊβονμαουθ, υπέστη ζημιές στο φορτίο λόγω κακοκαιρίας που συνάντησε ανοικτά του Σαίντ Αϊβς, στις 14/3.
Σ.Β. ΕΞΙ	Κυπριακή	13.546	1968	Υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας, κατά τό ξαξίδι από Γιαλί για Νόρφολκ, τον Φεβρουάριο. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές στη Ν. Υόρκη.
ΦΟΙΝΙΞ	Έλληνική	64.971	1977	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας και κατέπλευσε στη Φουκευγιάμα για επισκευές στις 17/3.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ	Λιβεριανή	41.965	1968	Άγκυροβλημένο στη Ν. Υόρκη, στις 17/3, υπέστη έκρηξη αδρανούς αερίου, χωρίς να σημειωθεί πυρκαϊά ή διαρροή φορτίου.
ΙΛΛΙΝΟΪΣ	Λιβεριανή	137.854	1975	Επιθεωρήθηκε στο Μπαχραϊν συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 9/2.
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑΪ	Λιβεριανή	19.855	1976	Συγκρούστηκε στο Χό Τσί Μίνχ Σίτ, στις 16/2, με το σκάφος «Viet Ba 02». Αναλήφθηκαν επισκευές στη Σιγκαπούρη.
ΤΣΑΡΙΟΤ	Κυπριακή	47.133	1975	Συγκρούστηκε στη Τζέντα, στις 14/3 με το μικρό σκάφος «Vallathol» και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές στην πλώρη.
ΜΙΚΤΑ:				
ΓΑΡΜΠΗΣ	Λιβεριανή	41.164	1972	Συγκρούστηκε στο Πόρτο Όρνιτζ, στις 10/3, με μπάλκερ «Rio Orinoco».
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	Έλληνική	45.025	1983	Υπέστη ζημιές στο πηδάλιο κατά τό ξαξίδι Ν. Ορλεάνη για Λισσαβώνα, στις 5/3.
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	Λιβεριανή	70.983	1977	Άγκυροβλημένο στην Ίννοσίμα, ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στις 23/3. Αναλήφθηκαν επισκευές εν πλώ.

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:
LEMOS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ο συντάκτης της στήλης επιθυμεί εν προοίμιο να επισημάνει την «ευθύνη» του δυτικού Πάσχα και της Ιαπωνικής άργιας της 21ης Μαρτίου στη φαινομένη «συγκράτηση» της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά τη διάρκεια του δευτέρου δεκαπενθημέρου του Μαρτίου. Πράγματι, οι παρεμβληθείσες άργιες καθυστέρησαν κάπως τη φυσική ροή κλεισίματος των σχετικών πράξεων δίνοντας συνάμα την ευκαιρία σε μερικούς ναυλωτές να καιροσκοπήσουν (στό μέτρο που οι σημερινές συνθήκες της αγοράς το επιτρέπουν), κυρίως όμως παρέσχον την εντύπωση της υποτονικότητας σε μία αγορά που, κατά τη γνώμη μας, δυσκόλως υποκρύπτει την ένυπαρχουσα δυνητική ζήτηση.

Και ενώ σημειώνουμε την μικρή πτώση όρισμένων δεικτών, όπως τα δολ. 26.50 για πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία με σιτηρά και μερικές ακόμη ελαφρές υποχωρήσεις σε ανάλογους τομείς, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον παράλληλα επισημαίνουμε τη σταθερότητα σε πολλούς άλλους, όχι κατ' ανάγκη αναφερομένων σε σιτηρά.

Ανθρακες και σιδηρομεταλλεύματα κινήθηκαν στα πρόσφατα σχετικά υψηλά επίπεδα με ιδιαίτερη έμφαση σε φορτώσεις από Βραζιλία, Δυτ. Αφρική, Νορβηγία για τα δεύτερα, Κόλπο ΗΠΑ, Χαττέρας, Αυστραλία για τους πρώτους.

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει αυτή τη φορά στη ζάχαρη με τις μαζικές αγορές από Ταϊλάνδη και Κούβα για Κίνα και Σοβιετική Ένωση, αντίστοιχως, απ' ευθείας ή με ενδιάμεσο αγοραστή, γεγονός που προφανώς ισχυροποιεί τη θέση των μικροτέρων μεγεθών πλοίων.

Χωρίς ιδιαίτερη έξαρση τα λιπάσματα, έπαιξαν ένα «περιθωριακό», θα λέγαμε, ρόλο στην ανέλιξη της αγοράς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως πάντα, χαρακτηριστικές των τάσεων οι μισθώσεις ταξιδιού, και, αυτή τη φορά, σαφείς δείκτες της υγείας της αγοράς αφού τα καταβληθέντα μισθώματα ουδόλως υπολείπονται εκείνων του προηγούμενου δεκαπενθημέρου, πάντοτε υπό το πνεύμα του παρὰνω προοιμίου.

Για τα πολύ μεγάλα πλοία, χαρακτηριστικό τό κλείσιμο για 140.000 τον. d.w. από Ιαπωνία για Κόντινεντ μέσω Αυστραλίας στα δολ. 19.000 ημερησίως, μαζί με τη γενική επισημάνση μιας σταθεροποίησης της ζήτησης στο χώρο της Άπω Ανατολής με τό πάναμαξ για κυκλικό Αυστραλίας στα δολ. 14.000 περίπου, τούς 68.000 τον. d.w. από Ιαπωνία για Έρυθρά στα δολ. 13.500 με βεβαιότητα επιστροφής μέσω Ν. Αφρικής στα αυτά επίπεδα μισθώματος, όπως σχετική πράξη επιβεβαιώνει.

Όπωςδήποτε, η περιοχή του Ατλαντικού παρέμενε σαφώς ισχυρότερη, με τό πάναμαξ στα δολ. 14.500 - 15.500 για κυκλικό Ατλαντικού (ΕΣΣΔ), για τον αυτό τύπο, τα δολ. 17.000 (πλέον δολ. 300.000) από Κόλπο ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, ενώ, για τον αυτό προορισμό, πλοίο 27.000 τον. d.w. από τό Κόντι-

νεντ έπιασε τό ικανοποιητικό δολ. 10.300 από handyman (35.000 TDW) από Κόντινεντ για Άπω Ανατολή μέσω Βραζιλίας κλεινόταν στα δολ. 12.000.

Η ανάγκη της έγκαιρης τύπωσης μάς αποστέρει από τον σχολιασμό των δύο τελευταίων ημερών του Μαρτίου που, κατά τη γνώμη του γράφοντος, πολλά μπορεί να φέρουν (πρός τό καλύτερο).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η τρέχουσα δυσπραγία, πηγή της οποίας είναι ή από των αρχών του έτους έφαρμογή των υπό του ΟΠΕΚ συμφωνηθεισών ποσοτώσεων παραγωγής, διατηρήθηκε κατά τό λήξαν δεκαπενθήμερο σε όλη της την ένταση. Γεγονός που θέτει τό έρώτημα της καλύψεως των τρεχόντων εξόδων εκμεταλλεύσεως των πλοίων αφού για ένα VLCC, π.χ., τα δολ. 6.000 περίπου απαιτούνται προς τόυτο χωρίς να γίνεται λόγος αποσβέσεως.

Ηδη τα WS 30-33 της νέας κλίμακος εύρισκονται στο «μεταίχμιο των δύο κόσμων» καθώς περί τό 20 VLCC εύρίσκονται ήδη στον Περσικό σε αναζήτηση άπασχολήσεως

και άλλα 40 περίπου αναμένονται μέχρι των μέσων Απριλίου. Ήδη γίνεται λόγος περί παραπλισμού μερικών μονάδων.

Σε πτωτική τάση και ή Δυτική Αφρική με τούς 130.000 τόννους για ΗΠΑ στο χαμηλό WS 65 ή και λιγότερο.

Κάποια επίφαση σταθερότητας στη Μεσόγειο και Καραϊβική και χωρίς ιδιαίτερη έμπνευση ή Βόρειος Θάλασσα όπου οι 65.000 τόννοι για τοπική μεταφορά πλήρωναν περί τά WS 132.

Φανερές οι επιπτώσεις και επί της αγοράς των καθαρών φορτίων όπου μόνο Μεσόγειος και Καραϊβική παρουσίασαν κάποια «αντίσταση» στην πτώση, ενώ, άργότερα μέσα στο δεκαπενθήμερο, κάποια αναζωπύρωση στον Περσικό (50.000 τόννοι για Ιαπωνία στα WS 155-160) γρήγορα υποχώρησε για να δώσει ναύλο WS 137.

Η αναζήτηση στοιχείων στηρίξεως της αισιοδοξίας είναι μία δύσκολη υπόθεση με μόνη την επισημάνση της επιστροφής των μικτών πλοίων στο ξηρό φορτίο και — ίσως — κάποια προοπτική αύξήσεως της παραγωγής άργου πετρελαίου....

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 46,50 φίο,

8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 23-30. ΕΥΡΟ ΑΓΝΙΚ: Άμερ. Κόλπο 1.178.000 κυβ. πόδια φορτίου σιτηρών Ιρλανδία, δολ. 394.500 κατ' αποκοπή, 6 ήμερες, μέσα Μαρτίου. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 50.000 τον.



COOLPOWER

AUTO AIRCONDITIONING

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

frigette®
Autoklimaanlagen

ΤΗΛ: 41.27.684 ΤΕΛ-ΦΑΧ: 01.4127 684



κριθής Σαουδική ακτή Έρυθρας Θάλασσας, δολ. 25, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 7-15.

ΑΓΙΟΑΛΟΥΣΣΕΝΑ: Χιουσόν 25.000 τον. περίπου ποτάσας Κίνα, δολ. 39 φίο, 12.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 10-25.

ΧΕΛΕΝ: Άμερ. Κόλπο 2.920.480 κυβ. πόδια φορτίου σιτηρών Λισσαβώνα/ Άμστερνταμ δολ. 885.000 κατ' άποκοπή φίο, όψιόν Σήφορθ δολ. 935.000 φίο, 11 ημέρες, Μαρτίου 28 - Άπριλίου 6.

ΠΗΤΕΛ Α.: Λόγκ Μπίτης 55.000 τον. κώκ πετρελαίου, Άμβέρσα / Ρότερνταμ / Άμστερνταμ / Γκέντ, δολ. 1.550, 20.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 1-10.

ΦΑΙΣΑΝΤ: Σαίντ Λόρενς 12.163 τον. σιτηρά χύδην, Τζαμάικα καί Γρενάδα, δολ. 25,50, 2 ημέρες/1.500 καί 600 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Μαρτίου 28 - Άπριλίου 6.

ΣΗ ΓΟΥΕΝΒ: Άμερ. Κόλπο 29.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 46, φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 17-28.

ΚΟΡΑΛ: Ρίο Γκράντε 20.000 τον. γεννήματα καί 8.000 σόγια Λισσαβώνα, δολ. 17,50 φίο, 7.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 1-10.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ: Άμερ. Κόλπο 24.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 15,50, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΛΥΜΟΥΘ: Νέα Όρλεάνη 10.500 τον. ζάχαρη σέ σάκκους Τζαμάικα, δολ. 33,25 φίο, 150/175 τον. ανά κύτος, Μαρτίου 19-21.

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: Μεγ. Λίμνες καί Σαίντ Λόρενς 18.000 τον. έως 23.000 τον. κριθής Γδύνια, δολ. 30 Λίμνες /δολ. 23 Σαίντ Λόρενς φίο, 6.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 5-18.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Μεγ. Λίμνες καί Σαίντ Λόρενς 18.000 τον. έως 25.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 33 Λίμνες/δολ. 26 Σαίντ Λόρενς φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 10-20.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΧΟΟΥΠ ΙΙ: Ρουέν 22.000 τον. γεννήματα Δυτική ακτή 'Ιταλίας δολ. 14 φίο, 2.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 27 - Άπριλίου 7.

ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ: Ούμ Σαίντ 5.500 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 19, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 1-15.

ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ: Άνατολ. ακτή ΗΒ 33.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 26,50 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-25.

ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ: Άνατολ. ακτή ΗΒ 27.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 27,75 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-30.

ΜΑΡΓΚΩ: Ούντεβάλα καί Μάλμο 12.450 τον. άλευρα καί 615 τον. πέλλετες δύο λιμάνια Έρυθρας Θάλασσας, δολ. 50,50 φίο, 200 τον. ανά κύτος/ήμέρα, Μαρτίου 25 - Άπριλίου 5.

ΝΟΡΘΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ: Καζαμπλάνκα 16.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 35,50, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Μαρτίου 18-27.

ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ: Καζαμπλάνκα 21.000 τον. φωσφάτα 'Ινδίας (έκτός Καλκούτα) δολ. 35, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. έλ. εκφόρτωση, Μαρτίου 22-28.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΙΓΩ: 15.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση Φλάσσιγκ άμεση, ταξίδι μέσω Σαίντ Λόρενς με έπαναπαράδοση Άνατολ. Άφρικής, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία άρχές Άπριλίου, κυκλικό ταξίδι Βοστόν, δολ. 14.350 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ: 15.120 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρίο 'Ιανέιρο Μαρτίου 20-25, έπαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 8.100 την ημέρα.

Α'Ι'ΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 78.750 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Σαίντ Λόρενς με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ: 120.180 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι Δυτικής Αυστραλίας, δολ. 18.000 την ημέρα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 62.320 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. Κορέα άμεση, κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 220.000 γιά πλου ύπό έρμα.

ΣΤΑΡ ΚΙΝΓΚ: 34.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. Άφρικής με

έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.200 την ημέρα. ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ: 31.770 τον. d.w. του 1970, παράδοση Νοτ. Άφρικής Μαρτίου 20-31, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΕΘΝΟΣ: 29.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 19-22, κυκλικό ταξίδι Κίνας, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ Κ.: 16.260 τον. d.w. του 1971, παράδοση Δαρδανέλια άμεση, ταξίδι μέσω Ρουμανίας με έπαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο, δολ. 5.450 την ημέρα.

ΑΡΑΣΤΟΥ: 16.640 τον. d.w. του 1978, παράδοση Καράτσι Άπριλίου 16-26, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.400 την ημέρα.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: 34.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βισαχπατανάμ Άπριλίου 15-30, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής με έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ / 'Ιαπωνία, δολ. 9.200 την ημέρα.

ΚΙΚΑ: 37.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μαύρη Θάλασσα άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 11.800 την ημέρα.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 75.680 τον. d.w. του 1967, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Μάρτιο, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής με έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΟΥΡΑΝΙΑ: 62.500 τον. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Μάρτιο, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής με έπαναπαράδοση 'Ισπανία, δολ. 12.200 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ: 61.636 τον. d.w. του 1981, παράδοση Άκαμπα τέλη Μαρτίου, ταξίδι μέσω Νότιας Άφρικής με έπαναπαράδοση 'Ισπανία, δολ. 12.400 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ άρχές Άπριλίου, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής με έπαναπαράδοση 'Ισπανία, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΝΙΚΑΣ: 34.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μαύρη Θάλασσα Μάρτιο, έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΜΠΡΗΜ: 42.440 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πάσσερο Μαρτίου 20-30, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΛΘΕΑ: 43.800 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ντάρμπαν Μάρτιο, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπα-

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050

TELEX: 888958 EPEMBI G.

FASCIMILE: 6389991



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOU LI STR.
PIRAEUS

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

Οι αγοραπωλησίες

ναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία / Κίνα, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΚΙΝΓΚ: 34.750 τον. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. ακτής 'Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΒΙΤΑΛΙ II: 16.27 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Μάρτιο, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΗΡΑΚΛΗΣ: 26.540 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Ανατολ. Μεσόγειο άμεση, επαναπαράδοση 'Ανατολ. ακτή Κεντρ. 'Αμερικής / Καραϊβική, δολ. 4.900 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ: 61.537 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπο με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία / Κίνα, δολ. 16.150 την ημέρα.

ΣΑΝ Π.: 65.738 τον. d.w. του 1981, παράδοση Σεπελίμπα Μπαίη 'Απριλίου 1-5, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέϊτ με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 16.500 την ημέρα, πλέον δολ. 330.000 για πλοίο υπό έργο.

ΝΙΜΡΟΝΤ: 72.529 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απριλίου 1-6, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και Κωνσταντινής με επαναπαράδοση Πάσσαρο, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 57.425 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άμεση, ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 12.000 την ημέρα.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: 67.230 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Ατλαντικό 'Απριλίου 1-15, ταξίδι 7-9 μηνών προς δολ. 12.750 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ: 39.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση Γαλλία Μάρτιο, ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 11.500 την ημέρα.

ΜΠΑΤΗΣ: 155.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ελλάδα τέλη Μαρτίου, ταξίδι 4-6 μηνών προς δολ. 19.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ: Κόντινεντ 70.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 115, Μάρτιο 25.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Ράς Μπουντράν 80.000 τον. 'Ιταλία WS 117,5, Μάρτιο.

ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ II: Ράς Λανούφ 45.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 190, Μαρτίου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Σκίλντα 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 250, Μαρτίος.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 55.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 165, Μαρτίου 23.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου Μπαχάμας/ 'Ανατολ. ακτή ΗΠΑ, WS 185, Μαρτίου 21.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 90, Μαρτίου 25.

ΝΕΣΤΩΡ: Γιέμπο 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Δυτική ακτή ΗΠΑ, δολ. 850.000 κατ' άποκοπή, Μαρτίου 25.

ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 202,5, 'Απριλίου 3.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βραζιλία 31.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 198, 'Απριλίου 3.

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Βραζιλία 31.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 198, 'Απριλίου 3.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Χάουντ Πόιντ 84.000 τον. Γαλλία, WS 80, Μαρτίου 25.

ΕΡΑΤΩ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 105, Μάρτιο.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II: Γιέμπο 38.000 τον. Νάπολι, WS 199, Μαρτίου 27.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: 'Αλγερία 75.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 140, Μαρτίου 23.

ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ: Λιβύη 100.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 97,5, 'Απρίλιο.

ΑΡΑΜΙΣ: Λά Σκρίρα / Σιντί Κερίρ 80.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 117,5, Μάρτιο.

Με τη συναντίληψη ότι μέρος των παρακάτω πράξεων αναφέρεται στα παραλειφθέντα του α' δεκαπενθημέρου, αρχίζουμε με το έντυπωσιακό νέο των ημερών, την πώληση στους Σοβιετικούς από την Εφρλοία (καπετάν Λέων Χρ. Λεμός) πέντε handymax (41.700 TDW, 1986-87 στη Χιουντάι) αντί συνολικού ποσού περίπου δολ. 1000 εκατομμυρίων.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων μνεία ά-ερίζει της άγοράς αριθμού VLCC από τόν "Ομιλο Kloster/ Smith Investment, υπό αίρεση, ως έξης:

— T/T HAPPY MARIANNE (290.700/74) δολ. 23.000.000.

— T/T HAPPY ANNE (254.000/72) δολ. 16.000.000.

— T/T HAPPY SISSEL (232.700/76) δολ. 22.000.000.,

— M/T HAPPY MASTER (254.700/74) δολ. 24.000.000.

"Άλλες χαρακτηριστικές πωλήσεις στόν αυτό τομέα:

— M/T TRANSOCEANICA GIOVANNA (163.300/77) δολ. 16.900.000 σέ Τούρκους.

— M/T BUBIYAN (140.700/75) δολ. 15.400.000.

— M/T OCEAN THISTLE (55.000/82) δολ. 18.000.000.

— M/T AFFINITY (55.300/82) δολ. 17.000.000.

— M/T DAGFED (57.372/78) δολ. 13.700.000.

— M/T DAGLI (57.372/77) δολ. 13.000.000.

— M/T ESTRELLA PATAGONICA (39.100/62) δολ. 1.800.000.

Στά μπάκ κάρριερς, αριθμός πράξεων, προσφάτων ή λίγο παλαιότερων αποκαλύπτει άδιάπτωτο ένδιαφέρον στα πλοία της έν λόγω κατηγορίας, άποτέλεσμα της αίσιο-δοξίας στην αντίστοιχη ναυλαγορά. 'Απόπειρα παραθέσεως πλήρους καταλόγου των σχετικών πράξεων ή και τρεχουσών διαπραγματεύσεων θά εξέτρεπε την στήλη του βασικού σκοπού της. Γιά τούτο, θά περιορισθούμε σέ λίγες χαρακτηριστικές πράξεις:

— M/V OSCAR I (16.700/73) δολ. 14.000.000.

— M/V PATMAN (108.565/69) δολ. 11.800.000.

— M/V INTERBULK VALIANT (68.300/37) δολ. 23.500.000.

— M/V OAK GLORY (65.000/82) δολ. 15.500.000 (μέ χρονοναύλωση).

— M/V DOO YANG CHAMPION (36.000/85) δολ. 15.000.000.

— M/V DELREM (22.000/76) και M/V DELA-NA (74) δολ. 10.500.000 συνολική τιμή.

— M/V NICOLAOS S. EMBIRICOS (33.300/72) δολ. 5.000.000.

— M/V AIDA (65.000/72) δολ. 7.750.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου/πολλαπλής χρήσεως θά αναφέρουμε:

— M/V AMER KANTI (TD15) του 1979, δολ. 5.300.000.

— M/V CRYSTAL QUEEN (20.800) δολ. 8.600.000.

— M/V CAM ILOMBA /CAM IROKO (16.600/79) δολ. 16.300.000 συνολικά.

— M/V TENACIOUS (Freedom του 1976) δολ. 4.500.000.

— M/V PRESIDENTE JOSE PARDO (20.000/82) δολ. 18.350.000 σέ πλειστηρια-σμό.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κύριο θέμα συζήτησης είναι ή δυνατότητα των 'Ινδών διαλυτών νά διαθέσουν τό πρόσ άγορά πλοίων άπαιτούμενο συνάλλαγμα, πράγμα που έγείρει πολλές άμφιβολίες δε-δομένου ότι πολλά άκούγονται και λίγα γίνονται. Θεωρητικά οί τιμές κυμαίνονται στα δολ. 250-270!

Στό γειτονικό Μπαγκλαντές πολύ μικρά πλοία αγοράζονταν αντί δολ. 225 ανά τόνν ένώ στα δολ. 240 κυμαίνονταν πλοία περί-που 5.000 LDT.

Κάποιος λόγος γίνεται γιά επανεμφάνιση της Κίνας και της Ταϊβάν ένώ, στή Μεσόγειο, κάποιες ελάχιστα αντιπροσωπευτικές περι-πτώσεις ήταν τό αντικείμενο του ένδιαφέ-ροντος Τούρκων διαλυτών.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

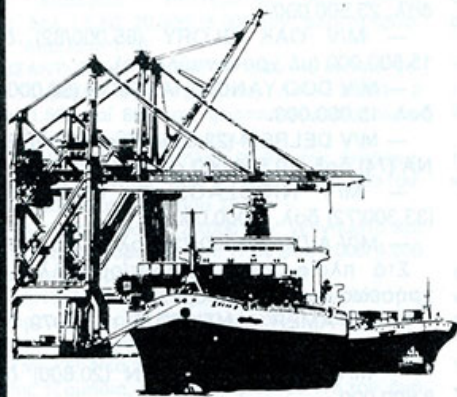
BERTRAM 42 ποδών έτος 1979, 2 μηχανές
General Motor X435 HP. Δολλάρια 230.000
κ. Νίκον, τηλ.: 3635632 και 3622433.

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

**ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ**

NAFTIKA CHRONIKA



«BIS» REGISTRIES

According to international law, the creation of a «bis» registry is not contrary to international maritime law.

The international conventions of 1985 on the open sea and of 1982 on the law of the sea provide that every state has the right to allow ships to sail under its flag on the high seas, setting its own terms of registry. As far as safety is concerned, according to the provisions of the 1982 convention each country exercises its jurisdiction and its administrative control over the ships that fly its flag. Moreover, the UN convention of 1986 which regulates the terms of ship registry and which has not yet come into force, dictates that the flag country must have a maritime service capable of imposing compliance with the various regulations concerning safety and pollution prevention.

So if the 'bis' registries comply with the above terms they cannot be contrary to international law. However, there may be a conflict with the internal laws of the countries which have such registries, since two different social and labour codes are applied to the crew of a single ship.

A French expert, therefore, has correctly described these registries as «economically safe, legally dubious and morally unacceptable. It is as if you bought a cheap tape recorder in Singapore or a cheap shirt in Mauritius knowing that the daily wage in those countries had no relation to the European wage.»

SETTING A COURSE

There is no doubt in the mind of anyone who is even remotely connected with Greek shipping affairs that the main stumbling block to the repatriation of Greek owned tonnage to the Greek flag is competitiveness, pure and simple.

We have dealt with the problem on countless occasions but now, following the meeting between executives of the Greeks Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee in London, a course has been charted which must be followed if the country and the Greek people are ever to derive the outmost benefit from shipping.

At the end of the London meeting, a statement was issued to the effect that the promotion of shipping on an international scale can only be achieved through greater liberalism based on the principles of free and fair competition and that efforts should be made with the EC, now that its shipping policy was being

formed, for this policy to be consistent with the spirit of the Treaty of Rome.

The statement goes on to say that the question of the competitiveness of Greek shipping was discussed in relation to the second registries of traditionally maritime countries and that the need was stressed for supplementary measures to be taken by the Greek government in support of the Greek registry.

The need was also stressed for a reorganisation of the training academies and the introduction of sandwich courses together with a return to traditional structures within the schools.

Finally, the hope was expressed that the government would resolve the chronic problems of the Seamens Pension Fund (NAT) in order that it should continue to be able to serve the needs of pensioners.

Land transportable terminals, fishing vessels and general cargo ships represented the largest increases in INMARSAT fittings.

INMARSAT's maritime users have access to two-way, direct dial telephone, telex, facsimile, data communications and distress alerting, practically instantaneously between shore and ship.

EVERGREEN WINS PERMISSION TO ESTABLISH TAIWAN'S SECOND INTERNATIONAL AIRLINE

Evergreen Marine Corporation, Taipei, Taiwan, has been granted permission to establish an international airline by the Taiwanese Government. The new company, provisionally named Evergreen Airways, is only the second international passenger and cargo airline to be licensed by the Taiwanese Government in 40 years.

Evergreen intends to operate wide body aircraft on both passenger and cargo services to the United States, to Europe and within Asia, commencing flights within Asia in January, 1992.

BIGGEST REALIGNMENT OF THE WORLD MARINE ENGINE MARKET

The MAN - B & W group is to take over Sulzer Diesel thus creating the world's largest marine engine group with an annual turnover of about 700 million dollars.

The agreement is subject to approval from the West Germany's anti-trust commission and will be also examined by the competition directorate of the EEC.

The takeover will give to the new group around 90% of the two-stroke engine market, while so far the price paid for the Sulzer diesel division has not been revealed.

FITTINGS OF INMARSAT SATELLITES UP BY 26% IN 1988

The number of ship and land transportable mobile satcoms earth stations commissioned into INMARSAT's worldwide satellite, network increased by 26% in 1988, with a total of 8140 fittings during 1988.



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

CITI SHIPPING BANK IN FULL OPERATION

The Citi Shipping Bank, set up by Citi-corp in Piraeus, has now gone into full operation.

The focal point of the new bank — the first of its kind in Greece — is corporate business and its charter permits it to participate in shipping companies up to a certain percentage of its assets as well as to underwrite bonds or equities up to the legal lending limit.

The starting capital for the bank was set at \$ 14 million, but corporate officer for Citibank in Greece and European shipping group head, Dimitris Krontiras, said this could be increased under the right circumstances.

Citi Shipping Bank's primary objective will also be to promote a number of well established Greek shipping companies on the Athens stock exchange.

NEW CHANGE OF MARINE MINISTER

Mr. Vasilis Sarantitis has been removed from the post of Minister of Merchant Marine after only four months as part of another government reshuffle.

Mr. Anthony Dentidakis, 46, has taken over the portfolio in the 16th reshuffle of the socialist government.

Mr. Dentidakis had been appointed Alternate Minister in November along with Mr. Sarantitis, a move which was then hailed as a recognition of the importance of the shipping sector to the Greek economy. However, the new va-

cancy will not be filled.

Mr. Sarantitis, who had served as shipping adviser to the Prime Minister for many years, was not included in the new government line-up and was not present at the ceremony when Mr. Dentidakis assumed his responsibilities at the ministry.

UNDER REVIEW

IMO is seeking a review of the three main international conventions concerning safety of navigation and is making this a priority.

The review refers first to a modification of the international convention for the safety of human life at sea known as SOLAS and which dates back to 1974. Secondly to supplementing the 1978 Protocol and thirdly to the modification of the International Load Line Convention of 1966.

The aim of these changes is to improve safety on roll-on roll-off passenger ships, introduce a system of Global Maritime Distress and Safety and harmonise inspection systems and prerequisites for issuing the relative safety certificates.

HONGKONG DOCKYARDS INVESTIGATE POSSIBILITIES FOR SECOND FLOATING DOCK

According to recent publication of the South China Morning Star, Hongkong United Dockyards is looking at the possibility of acquiring another floating dock costing around 100 million dollars.

Business, according to HUD mana-

ging director Glyn Gough, had been good since 1987 and the number of vessels the yard had been forced to turn away over the last two years increased by about six fold.

HUD suffers from lack of dockyard facilities. Its three docks are currently working at full capacity.

ACCIDENT INVESTIGATION

Britain's Merchant Shipping Act of 1986 has brought about serious changes in the procedures for investigating marine accidents which will begin to be applied this year.

Today, the investigation of a marine accident is carried out by Ministry of Transport inspectors. Their findings are not made public although in some cases a summary of the facts concerning the accidents is released. In extensive accidents the investigation is undertaken by an official board of inquiry chaired by the Wreck Commissioner.

According to the new law, a new and independent Marine Accident Investigation Board has been set up, headed by Captain P.B. Marriot who is now drafting the ground rules for MAIB. The findings of MAIB inspectors will be published, together with MAIB's annual report.

Judicial inquiries into extensive marine accidents will remain independent of MAIB procedures.

TACKLING MANNING AND TRAINING

BIMCO has responded to the problems surrounding the shortage of seafarers and the quality of education re-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

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

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

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

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

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

cently highlighted by the Group of Five Shipmanagers.

In acknowledgement of the seriousness of the problem, the members of BIMCO's Executive Committee at its recent meeting in Lisbon agreed to form a special committee to address these issues and make them a priority matter for BIMCO.

The committee, headed by John Spruyt of Wescol and composed of representative international and professional experts, is in the process of being formed. One of its early tasks will be to collate international statistics so that the industry can have a coherent picture of the size of the manpower shortage.

FOR THE FIRST TIME

For the first time in the annals of Japanese maritime history the Council which represents the shipowners and the shipbuilding industry has recommended that foreign seamen be employed on Japanese ships.

This Council is the advisory body of the Ministry of Transport and consists of representatives of the shipowners, the All Japan Seamen's Union and all the industries connected with shipping and the sea.

The recommendation was made as a result of the high manning costs of Japanese ships (the wages of Japanese seamen are five to seven times higher than those in force in the developing countries) the revaluation of the yen and reduced freight rates which are prompting Japanese shipowners more and more to transfer their ships to free registries. For this reason, only 650 of Japan's 2,000 ships are registered in Ja-

pan. Moreover, special agreements known as 'maru-ship' make it possible for Japanese owners to bareboat charter their ships to foreign companies and then recharter them after they have been manned by a mixed crew of foreign and Japanese seamen.

The parliamentary committee on shipping has agreed to the above and has even proposed the liberal use of foreign seamen on Japanese ships provided certain jobs were retained for Japanese seamen.

ACCIDENTS TO TANKERS

There were fewer accidents to tankers in 1987 according to data that have been recently released and which include all tankers of more than 6,000 tons. The percentage of accidents was 1.98 which is considered the lowest in fifteen years.

In terms of size the lowest percentage occurred among tankers of 80,000 tons and the highest among 30-80,000 tonners in which collisions, sinkings and engine damage were above average.

As to types of accident it is noted that one third of them consist of collisions of which there was a marked increase. Groundings and sinkings account for 30% of the total.

A correlation was seen between the rate of serious accidents and the age of a ship, particularly in the 6-15,000 ton and the 30-80,000 ton ranges, which do not have a large proportion in the accident total but which account for one third of the cases of engine trouble. The incidence of collisions is more or less the same in all the age categories of tankers.

In 1987 there were only three cases of fires and explosions. One occurred during repairs in drydock and the second during tank cleaning. The third has remained unexplained.

50 YEARS AGO

— According to Naftika Chronika tables, the current strength of the Greek merchant fleet consists of 560 ships of 1,790,328 grt. In addition, at the end of the first term, three cargo ships of 10,697 grt. have been bought and are due for delivery while another four are on order and under construction for account of Greek owners.

— Following repeated meetings the Supreme Arbitration Committee decided on March 20 that the wage of sea-going officers should be reduced by one pound in each branch.

— A Royal Decree has appointed Coastguard Commander Gregory Constantinidis as consular port officer in London and Cardiff. Coastguard Commander Dimitrios Margetis has been appointed to the Army General Staff and Lieut. Cdr. George Dracopoulos as port officer in Cavalla.

— Messrs. Rethymnis & Kulukundis have sold to Japanese buyers the cargo ships 'Mihalakis', 'Oros Atlas', 'Oros Kynthos' and 'Muneric', totalling 21,598 grt. for 126,000 pounds.

— The cargo ship 'Vassilios T.' of 3,673 grt. built in 1920 and owned by Mr. Eleftherios Triakoglou, issued an SOS call while sailing from Swansea to Venice with a cargo of coal on the morning of March 19, adding that it had hit a rock in the position 43-1 N. and 16-4E.

(Naftika Chronika No. 199/1.4.39)

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

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"
TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρησας - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ABIN O'TA TREINTER (δ.)...	68	51073	ε. Φουτζέιρα 27/11
AGAMEMNON	83	13800	προς Χοσσάιμα 11/11
AGATH	69	10006	ε. Παλιό Κινέζους
AGELIKH	65	8374	ε. Βαρκελώνη 28/11
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
AGIA EYΘYΜΙΑ	69	9099	στη Μόγκλα 3/12
AGIA ΣΚΕΠΗ	68	9031	προς Πόρτ ω Πρίνς 8/11
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Βανκούβερ 24/11
AGIASOS	82	36000	ε. Λισαβόνα 23/11
AGIOS ANΔΡΕΑΣ	77	10815	ε. Σμύρνη 24/11
AGIOS MAKAPIOΣ	68	25003	προς Κίνα 7/11
AGIOS ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Π. Καμπέλλο 31/10
AETOS	72	3065	ε. Τεργέστη 1/12
AΘENΣ EΠΠPECΣ	69	6326	προς Πάρις 30/11
AΘHNAI	67	9443	προς Πειραιά 26/11
AΘΛON	79	10428	α. Όκλαντ 1/12
AΘΛOC (δ.)	69	2671	προς Άβινμουθ 27/11
A'IBAI	70	8898	προς Άλγερία 28/11
AIGAION	77	14274	προς Άλεξάνδρεια 24/11
AIKATEPINH	64	5931	σύν Πειραιά 17/8
A'ILANT MAPINEP	74	16006	α. Βομβάη 22/10
A'ILANT ΣΚΑ'Y	76	11084	προς Όδησ 28/11
A'ILANT ΣΚΙΠΕP	84	16800	ε. Ρίο Τανέιρο 28/11
A'ILANT TZEM	85	16800	προς Δ. Γερμανία 26/11

A'IPHNΣ EMEPAAHT	77	9083	α. Κλήβελαντ 22/11
A'IPHNΣ NTETINY	71	78021	προς Γκλάντιστον 8/11
A'IPHNΣ ΣΑΦΑ'IP	77	10153	προς Ιαπωνία 12/11
AITZIAN ΓΟΥ'INT	83	20960	ETA Χαλκίδα 5/12
AITZIAN ΛΑ'ION	77	38484	ε. Νόρβικ 28/11
AITZIAN NTOLΦIN	73	8224	α. Μομπάσα 26/11
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000	ε. Τσίμπα 29/11
AITZIAN ΣH	73	53964	προς ΗΠΑ 8/11
AITΩΛOC (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
AKMH	77	16080	προς Κίνα 14/11
AKPITAZ	78	13889	προς Ίντισον 3/11
AKPOΠOΛIC (δ.)	78	198764	προς Μίνα Καμπούς 27/11
AKPOΠOΛIC	72	13638	ε. Τεργέστη 29/11
AKTAIA	75	23785	προς Πόρτ Κέμπελα 22/11
ALBOPADA	77	5868	όργει Πειραιά
ALEEANΔPA	74	10058	προς Άλγερία 21/11
ALEEANΔPEIA	75	22575	προς Πόρτ Σαϊδ 26/10
ALEEANΔPEIA	81	14641	προς Μπρίστολ 4/11
ALEEANΔPOC II	77	1598	προς Τζέντα 27/11
ALEEANΔPOC III	77	1584	προς Έλντσα 30/11
ALEEANTEP	57	4365	όργει Χαλκίδα
ALEEION XOYΠ	68	9084	σιν Μπαντάρ Άμπας
ALΘAIA	74	23757	ε. Ν. Χάβεν 23/11
AIKPAOTOP	83	15857	α. Άμβέρσα 2/12
AIINE	63	10383	ε. Θεσσαλονίκη 1/11
AIINTA	73	23218	προς Άλφρεντ 18/11
AIKAIOC	77	11213	προς Σιγκαπούρη 25/11
AIKIMOΣ	85	24700	προς Χόγκ Κόγκ 24/11
AIKMHNH	79	10996	α. Γουαγκαρέ 27/11
AIKYONIC	73	13631	ε. Βανκούβερ 17/11
AIKYONIC (δ.)	87	17612	α. Μπιλμπάο 2/12
AIAMA	80	11584	ε. Μπαγκκόκ 6/11
AIAMPA	69	4796	ε. Παλιό Κινέζους
AIAMPETA	84	17882	ε. Κομώ Μπαϊν 17/11
AIONHNCOC (δ.)	72	17355	α. Ραβέννα 15/11
AIΣ CTPEHFO	86	12963	ε. Ν. Ώρμπαν 25/11
AIΦA ΣH (δ.)	68	35450	στο Φιουμτσίνο 5/12
AIΦA TZOYΠITEP	85	14400	προς Ιαπωνία 28/11
AIΦA TZAAHTENZ	85	10511	ε. Βομβάη 25/11
AIΦA ΦE'ITΘ	84	22000	προς Βανκούβερ 26/11
AIΦA ΦE'IT'M	82	32320	προς Ιαπωνία 24/11

AMAZONIA	77	9328	προς Ίλιγκαν 7/11
AMAPYAIIC	83	13600	ε. Γένοβα 27/11
AMIIAIA	72	13631	προς Κορέα 8/11
AMOPΓOC	83	34000	προς Χάιτσινχο 27/11
AMOTPIITH	78	10995	ε. Ραβέννα 21/11
AMΦION	78	11173	προς Ν. Άφρική 10/11
ANAGΓEΛ AΠOΛΛO	79	10996	ε. Ν. Ώρμπαν 30/11
ANAGΓEΛ APΓKONOT	81	36061	προς Νοβοροσίσκ 29/11
ANAGΓEΛ APHΣ	80	10996	ε. Ν. Όρλεάν 30/11
ANAGΓEΛ ATAAΣ	84	10000	προς Βομβάη 2/12
ANAGΓEΛ BIKTOPY	79	10996	προς Κηλαγκ 28/11
ANAGΓEΛ KAPOPY	74	13633	ε. Μπουναμπούτελ 24/11
ANAGΓEΛ ΓΟΥ'INTOM	74	13348	ε. Κλήβελαντ 26/11
ANAGΓEΛ EHTHOP	78	13889	δ. Παναμά 24/11
ANAGΓEΛ EΠΠPECΣ	82	29487	προς Ίλισέβακ 8/11
ANAGΓEΛ HΓKA	83	20432	ε. Ντακάρ 18/10
ANAGΓEΛ INTEAIITZENC	82	24655	προς Μόντρεαλ 13/11
ANAGΓEΛ ANHTEP	85	14400	προς Ν. Καληδονία 27/11
ANAGΓEΛ AIIMΠEPY	76	13633	ε. Λα Σπέζια 26/11
ANAGΓEΛ MA'IT	78	13889	προς Μπαγκκόκ 12/11
ANAGΓEΛ NTIΓKNITY	84	24643	ε. Άμβέρσα 3/12
ANAGΓEΛ ONECTY	83	18641	προς Μακτίο 19/11
ANAGΓEΛ ΠAOYEP	82	19343	ε. Μορμουγκάο 1/12
ANAGΓEΛ ΠI'IC	74	13631	προς Μπαγκκόκ 6/11
ANAGΓEΛ ΠPOΓKPECΣ	89	36781	πρ. «Channel Express»
ANAGΓEΛ ΠPOCΠEPITY	76	13633	ε. Ρίο Τανέιρο 23/11
ANAGΓEΛ ΣAEEC	84	24643	α. Μπάνμπο 2/11
ANAGΓEΛ ΣΚΑ'Y	79	10993	δ. Παναμά 17/11
ANAGΓEΛ ΣΠIPIT	78	13889	προς Σαγκάη 15/11

ANAGΓEΛ TPAT'OMO	76	13633	προς Ντουάλα 6/11
ANAGΓEΛ TPAMΠION	71	9229	προς Ντουάλα 24/11
ANAGΓEΛ ΦIHTEITY	79	13883	προς Σιγκαπούρη 31/10
ANAGΓEΛ ΦOPTEIOYH	74	13633	ε. Σιδνεύ 28/11
ANAGΓEΛ XAΠΠINEC	73	13631	προς Πόρτo Βέσμε 20/11
ANAGΓEΛ XONOP	76	13633	προς Σιγκαπούρη 20/11
ANAGΓEΛ XOYΠ	74	13633	ε. Νιόρμπαν 26/11
ANAGΓEΛ XOPAT'IZON	77	15378	προς Άκαμπα 9/11
ANAMEAI	77	14584	προς Ίντισον 30/10
ANATACIA	80	15688	προς Σαγκάη 28/10
ANATACIC (δ.)	75	69222	προς Γιβραλτάρ 20/10
ANAFH	85	34400	προς Νιούκασλ 30/11
ANAPOTHC	71	18634	ε. Ίμμιγκχαμ 23/11
ANAPOMAXH	69	40316	προς Κόρπους Κρίστι 27/11
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500	α. Ρας Τανούρα 16/11
ANAPOC	85	34500	προς Καναδά 16/11
ANAPOC A'ILANT	83	10520	προς Ταϊτσούγκ 29/11
ANAPOC APIC (μ.)	72	119505	προς Μανίλα 26/11
ANAPOC ATAAΣ (μ.)	72	119505	ε. Σιγκαπούρη 6/11
ANAPOC ΓEΩPΓIOC (δ.)	76	115461	όργει Τάραντα
ANAPOC MEATEMI	73	32781	προς Άμβέρσα 27/11
ANAPOC OKEANIA	77	20676	προς Σαγκάη 1/12

ANEMOC	76	8376	προς Κοπερ 25/11
ANEMONH	79	10996	προς Βάλεφφελντ 22/11
ANΘIΠH A	76	16646	ε. Ντελίν 14/11
ANΘOC	79	11000	προς Βιετνάμ 17/11
ANIMAP	72	10527	ε. Πατέρμο 18/11
ANNA A	79	12214	προς Γιοκχάμα 1/12
ANNITC A	83	35808	πρ. «Fort Dufferin»
ANNOYIA	71	9826	προς Κίνα 28/10
ANTEAI A	77	16366	μετ. «Αλεξάνδρεια Πάουερ» (π.7)
ANTZEAIK ΓKPEHC	71	30193	προς Τρομπέτας 14/11
ANTZEAIK ΠAOYEP	87	25169	προς Ροζάριο 2/12
ANTZEAIK ΠPOTEKTOP	77	34130	προς Κορέα 9/11
ANTZEAIK ΣΠIPIT	84	36353	α. Σιγκαπούρη 28/10
ANTZEAIK ΦAIHΘ	84	36353	ε. Δουνκέρκη 28/11
ANTZEAIK XOYΠ	85	25300	ε. Τομακομά 24/11
ANTZOYAEITTA	78	24941	προς Πακιστάν 20/11
ANTIOPIH	78	10996	δ. Π. Σαϊδ 2/12
ANTIPAPOC (δ.)	86	18000	προς Τόσπας 24/11
ANTIPOLIC (δ.)	81	30622	προς Πόρτo Λά Κρούζ 18/11
ANTPIA	72	19276	προς Έρμυρά 17/11
AΣIOC (δ.)	79	19463	προς Άρούμα 24/11
AOYOPAPA ΠEPA	76	6051	α. Μονρόβια 14/11
AIΠEE	73	16397	ε. Κομώ Μπαϊν 15/11
AIPIHAIOTHC	75	35716	προς Λένινγκραντ 21/11
AIΠNOIA	75	34409	προς Σιγκαπούρη 12/11
APAKON	73	10713	πρ. «Γρανάδα»
APAMΠEAI A	82	13800	προς Νιόρμπαν 25/11
APAN	80	10428	προς Χάρτιπουλ 22/11
APΓONAYTHC (δ.)	74	18369	ε. Παλιό Κινέζους
APΓO EΠΠAOPEP	78	20328	α. Φάλμουθ Μπαϊν 2/12
APΓO TPET'INTEP	78	20328	ε. Κολομπία Ρίβερ 28/11

ARETH	73	13631	προς Σουραμπάνγια 21/11
AREΘOYC A II	72	20239	προς Κίνα 10/11
ARIANA	73	23134	προς Λιανουγκγκάκ 13/11
ARIANH I	68	5230	έπισκευές Πειραιά 26/11
ARIEA	70	7571	ε. Κόγκα 1/12
ARIZOTELHC	85	13600	α. Σούβα 29/11
ARION	73	13633	προς Κάρντιφ 19/11
ARK AIIOI OC	76	10801	α. Σούβα 21/11
ARK MINOC	76	5999	προς Γκρήν Μπαϊν 11/11
ARK OAYCCEYC	76	10494	προς Κασσιούγκ 25/11
ARKADI	83	4097	όργει Πειραιά
ARKADIA	84	20494	προς Τύνιδα 22/11
ARKAZ	88	36309	προς Κόλπο ΗΠΑ 7/11
ARMENICTHC	81	16300	προς Όναχάμα 15/11
ARMONIA	73	23144	προς Βοστώνη 28/11
ARMPEAI A	75	22575	ε. Μίλνερ Μπαϊν 27/11
ARTEMIC	87	36648	α. Βανκούβερ 28/11

ΓAPOFAYAI AIIH (δ.)	77	66259	α. Νιότζες 16/11
APXAYΓEAOC	84	22172	α. Άλεξάνδρεια 22/11
APXAYΓEAOC	76	30149	ε. Κουίνγκονγκάο 31/10
APXAYΓEITHC	76	19633	ε. Κουίνγκονγκάο 17/10
APXIMHAIHC	84	25063	ε. Κόμπε 2/12
APXIMHAIHC	85	13600	ναυπηγ. Άϊόι
ASHMINA	66	35001	α. Τεργέστη 12/11
ASKONA	81	30500	προς Φιλαδέλφεια 6/11
ASLE'Y	70	13363	α. Χιούστον 23/11
ASΠIAYTHC (δ.)	85	45065	προς Φόρ 27/11
ASTEPIE	81	34447	α. Παρντίτ 11/11
ASTYHP	74	13633	α. Βομβάη 26/10
ASTYHPAI AIIA (δ.)	70	17485	α. Φιλαδέλφεια 4/11
ASΦAANT TPET'INTEP (δ.)	62	18033	στη Τζάνκσονβιλ 25/11
ATANTIKA (μ.)	81	14582	ε. Κομώ Μπαϊν 24/11

ATANTIK EMΠEPOP (δ.)	74	128399	α. Φουτζέιρα 2/11
ATANTIK KOYHN	78	10350	σιν Μπαντάρ 29/11
ATANTIK ΠPINCCEC	78	9636	ε. Γένοβα 26/10
ATANTIK CΑN (δ.)	78	35315	α. Σιγκαπούρη 28/11
ATANTIK CE'IT'AOPI	77	37456	στη Ταϊτσούγκ 23/11
ATANTIK CTETHTCMAH	81	35840	πρ. «Pacific Widsom»

→ ANAGΓEΛ BENTZOY P... 89... 36.781

ASΠIAYTOPOC... 82... 20.537 ←

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ... 74... 59.995

ZIM ΒΕΝΕΖΙΑ... 78... 13.941

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1989

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'Υ	78	5868	έπωλήθη
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Τεργέστη 305/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Κωνσταντίνα
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Νιόρμαν 22/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	δ. Παναμά 26/11
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096	προς Άγκολα 8/10
ΑΦΡΟΣ	70	18328	προς Περού 21/10
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Κων/πολη 22/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπαντάρ Άμπας 23/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 27/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 20/11
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	προς Μπελαγούν 1/12
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	προς Καμσάρ 22/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Νιόρμαν 27/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	προς Άγκολα Τέρμιναλ 20/11
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. Όρλεάν 22/11
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Πειραιά 3/12
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Νταβάο 30/11
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	α. Μαϊνι 17/11
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	προς Βενεζουέλα 25/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Λέγκχορν 13/11
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	έπωλήθη
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Κωνσταντίνα 25/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	προς Άκαμπα 9/11
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Κασσιούγκ 24/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Χουέλα 30/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Βουλώνη 26/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Άμβέρσα 4/12
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	μετ. «Swan» (κ.)
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	πρ. «Φόρος»
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	προς Μπανγκόκ 6/11
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Αλεξάνδρεια 25/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	77	14274	α. Αλεξάνδρεια 25/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	προς Γαλλία 22/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Ρίο Ιανέιρο 12/11
ΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	προς Πόρτ νιέ Μπούκ 26/11
ΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	προς Αίβαο 1/12
ΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Ζέιτ Μπαίτ Τέρμιναλ 26/11
ΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	α. Ρας Γκαρίμπ 26/11
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	προς Μαρόκο 17/11
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Μαξέιο 26/11
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	δ. Παναμά 29/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Μανζανίλο 2/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	προς Βουβάι 17/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	προς Καναδά 20/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ανάπολη 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	προς Λά Γκουέρα 20/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	προς Τσιταγκόκ 17/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	α. Ν. Όρλεάν 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάν 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	προς Βενεζουέλα 30/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	προς Άλγερ 18/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. Όρλεάν 29/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Καζαμπλάνκα 23/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	προς Ιαπωνία 25/11
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Κόμπε 29/11
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	προς Ρότερνταμ 1/12
ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	προς Γιοκοχάμα 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Κορέα 2/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Τουακωμά 19/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	προς Νιόρμαν 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Ιαπωνία 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Παντζάκ 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Χόγκ Κόγκ 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Σουέζ 11/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Κίνα 20/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Πόρτ Κέιγκ 17/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451	προς Ρίτσπρινς Μπαίτ 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Φιλιππίνες 18/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Ρίο Χάινα 10/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Ρότερνταμ 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Μίλφροντ Χάβεν 1/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Νιόρ ές Σαλάμ 28/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	προς Γιβραλτάρ 1/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Ν. Υόρκη 22/11
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	στο Κιουρασάο 1/12
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Μπρισμαίν 19/11
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Υμουίντεν 28/11
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Κονακρά 14/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Ρεσίφ 1/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Ν. Υόρκη 27/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Πόντα ντο Ούμπου 20/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Κασσιούγκ 22/10
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	προς Έλλάδα 31/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Ρας Τανούρα 18/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Μανφρεντόνα 17/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	έπωλήθη
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Τζέντα 30/11
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βαούρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Τουτικριν 14/11
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ρας Τανούρα 18/11
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Άμβούργο 3/12
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σούβα 18/11
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	προς Κερτέχ 3/11
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Άκαμπα 21/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	προς Άγ. Θεοδώρους 28/11

ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553	προς Άγ. Θεοδώρους 25/11
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	προς Πειραιά 25/10
ΕΛΛΗΝ	76	12315	προς Άνιεν 23/11
ΕΛΛΗΝ	76	11282	ε. Βουβάι 20/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Καζαμπλάνκα 29/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	προς Πόρτ Άλφρεντ 25/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	προς Λένινγκραντ 10/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΣΑΝΤ	78	36237	α. Άλμείρια 1/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	προς Φουτζέρας 22/11
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	προς Σιγκαπούρη 19/11
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Νορβηγία 11/11
ΕΜΑ	64	4986	στον Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	δ. Π. Σαίξ 2/12
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	έπισκευές Πειραιά 17/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Καλαμάτα 22/11
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	πρ. «Φοίνιξ»
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	προς Θεσσαλονίκη 24/11
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	πρ. «River Jimini»
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	προς Όζακα 25/11
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ	85	22208	προς Νιούπορτ 23/11
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	προς Πουέρτο Όρν-αζ 30/11
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Κολόμπο 22/11
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Μεμβούρνη 29/11
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	προς Θεσσαλονίκη 19/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	προς Χάλιφα 5/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	προς Χόγκ Κόγκ 19/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Λανισκρόνα 1/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Σουέζ 30/11
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	προς Ναμίπα 31/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Μόντρεαλ 30/11
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Άκαμπα 23/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Μπείρα 20/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς δ. Άφρική 24/11
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Θεσσαλονίκη 13/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Πόρτ Καρτιέρ 15/11
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	άρχει Πειραιά
ΖΕΥΣ	71	87667	προς Βραζιλία 26/11
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	προς Πουέρτο Καμπέλλο 19/10
ΖΗΝΩΝ	81	23100	ε. Μπρισμαίν 29/11
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Όζακα 30/11
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Έλσα 28/11
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Μεμβούρνη 2/12
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Μεμβούρνη 2/12
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Σιγκαπούρη 30/11
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Σιγκαπούρη 27/11
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Πόρτ Τζέντι 11/11
ΖΙΝΙ	77	34035	προς Γιοκοχάμα 25/11
ΖΙΝΙ	81	16700	α. Κόρπους Κρίστι 26/11
ΖΙΝΙ	83	45025	προς Γιβραλτάρ 30/11
ΖΙΝΙ	81	58397	προς Ιαπωνία 30/10
ΖΙΝΙ	68	12660	προς Έλλάδα 25/11
ΖΙΝΙ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΖΙΝΙ	69	51732	προς Τανζανία 29/11
ΖΙΝΙ	72	9986	α. Αλεξάνδρεια 25/11
ΖΙΝΙ	68	44863	α. Άμβέρσα 2/12
ΖΙΝΙ	82	24000	α. Ταγκουόρα 22/11
ΖΙΝΙ	84	28100	προς Τόκιο 21/11
ΖΙΝΙ	76	51546	προς Σιγκαπούρη 18/10
ΖΙΝΙ	87	12963	προς Παντζάκ 13/11
ΖΙΝΙ	71	6631	προς Άγαθό 1/12
ΖΙΝΙ	75	19752	προς Αρούμπα 10/10
ΖΙΝΙ	75	39995	προς Όδησσό 21/11
ΖΙΝΙ	68	14569	προς Μπαγκκόκ 23/10
ΖΙΝΙ	72	9964	προς Πάρι 26/11
ΖΙΝΙ	83	20960	προς Φιλαδέλφεια 22/11
ΖΙΝΙ	67	14569	
ΖΙΝΙ	68	16227	α. Βουβάι 28/11
ΖΙΝΙ	85	34400	προς Τόκιο 4/11
ΖΙΝΙ	69	1110	προς Καλαμάτα 17/11
ΖΙΝΙ	61	22075	ε. Αλεξάνδρεια 25/11
ΖΙΝΙ	82	35626	πρ. «Pacific Pioneer»
ΖΙΝΙ	82	30041	ε. Χιουσόν 20/11
ΙΣΣ ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	μετ. «Zim Βενεζία» (ε.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Λός Άντζελες 20/11
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Βιτόρια 17/11
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	μετ. «Ιωάννης Ρ.» (κ.)
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Πανανίτι 27/11
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Λισαβόνα 29/11
ΚΑΦΙΝ Λ.	70	16285	α. Σιγκαπούρη 12/11
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	πρ. «Quebec»
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Βενετία 30/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	προς Άλγερ 24/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Σικάγο 29/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	προς Αλεξάνδρεια 30/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς Φιλιππίνες 24/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	προς Βουβάι 10/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	προς Μαπούτο 16/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Κίνα 21/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ	72	58185	έπωλήθη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Μπουκάναν 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	προς Γιάννου 23/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	77	21194	δ. Παναμά 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΖ.	82	36284	προς Μπιλμπάο 11/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΖ.	69	9116	προς Αλεξάνδρεια 24/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΖ.	82	36341	α. Πειραιά 12/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΖ.			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΖ.	82	29281	α. Σάν Λορέντζο 1/12
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Κόρπους Κρίστι 15/11
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Κουβέιτ 23/11
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 28/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς Μπ. Άϊρες 21/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Ρότερνταμ 25/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Κίνα 28/9
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρ. «Venture Reefer»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532	προς Άλγερ 27/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	προς Αλεξάνδρεια 25/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς Καζαμπλάνκα 30/11
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	προς Γιβραλτάρ 28/11

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Ροστόκ 22/11
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	πρ. «Radenna»
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά 11/10
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Φουτζέιρα 14/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Νταλνιάν 15/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Πόρτ Λάττα 2/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Ιαπωνία 26/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	πρός Αγ. Ευστάθιο 24/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Βρέστη 1/12
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	ε. Σάν Φραντσίσκο 1/12
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Σιγκαπούρη 29/11
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Ντομίνικα 17/11
ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	πρός ΗΠΑ 16/11
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Υμουίντεν 1/12
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Μαπούτο 11/11
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρός Νατιόρ 24/11
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Γιβραλτάρ 30/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	πρός Μορακάιμπο 2/12
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Ράκ Τανούρα 2/12
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	πρός Γαλλία 29/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Μπορντώ 22/11
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρός Ελλάδα 29/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	πρός Νιαβό 19/11
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Μπιλμπάο 22/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Αμβούργο 23/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Μπαγκόκ 30/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Γιάμπου 21/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	πρός Λίβερπουλ 26/11
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24000	πρός Ν. Υόρκη 18/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Παρανάγκουα 26/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	ε. Νιάρ ες Σαδάμ 19/11
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ε. Σάο Σεμπασιτιάνο 20/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός Ιαπωνία 30/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τέξας Σίτι 9/11
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	31060	μετ. «Riekemans Tianjin» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	πρός Σ. Κρουάζ 8/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Αγ. Θεοδώρους 30/11
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	πρός Βαλέντσια 22/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Σιγκαπούρη 30/11
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ράκ Τανούρα 24/11
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ασόνι 29/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Σφάξ 23/11
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	πρός Βενεζουέλα 9/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	πρός Κούβα 6/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Τσιμπόρε 2/11
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandoot»
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Ν. Υόρκη 30/11
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	δ. Παναμά 27/11
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρός Γιοκοχάμα 12/11
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρός Ιαπωνία 22/11

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	πρ. «Gold Steam»
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Πειραιά 30/11
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Καζαμπλάνκα 22/11
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Ροστόκ 25/11
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Λός Άντζελες 17/11
ΛΑΡΑ	53	1924	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Κόρπους Κρίστι 25/11
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	πρός Λομέ 24/10
ΛΑΤΩ	68	18737	ε. Μάλαγα 17/11
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	πρός Μαδρίδα 21/11
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	πρός Π. Καμπέλλο 25/11
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	πρός Σίνι Κερρί 15/11
ΛΕΩΝ	76	11049	επιπλοήθη
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Βρέστη 30/11
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Παλέρμω 27/11
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Τομακομάδι 25/11
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Πόρτ Χάρκωρ 21/11
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Κολομπία Ρίβερ 19/11
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Ινδονησία 19/10
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	πρός Μπαγκόκ 1/12
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρός Γκρίνσμου 30/11
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασόρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρός Όδησσό 28/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Βανκούβερ 22/11
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63267	α. Νιαμπέρ 2/12
ΛΥΔΙ	70	14878	πρός Άλγερία 25/11
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	ε. Σχέσιν 16/11

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	στη Τσιταγκόκ 26/11
ΜΑΖΑΑ ΙΙ (δ.)	65	2676	πρός Τεκριντάγκ 30/11
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Μπιλμπάο 2/12
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο Ιανέιρο 30/11
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Λορέντι 21/11
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρός Κόντινεντ 29/10
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρός Νοβοροσίσκ 10/11
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρός Τσιταγκόκ 25/11
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Χουάγκου 28/11
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρ. Κολομβία 3/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. Αμβούργο 2/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	στών Πειραιά 23/11
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρός Λιβύη 31/10
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Βόλο 15/11
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Κάνιλα 3/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός Λουάντα 22/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Φιλαδέλφεια 27/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρός Θεσσαλονίκη 30/11
ΜΑΝΤΟ V	72	17432	στών Πειραιά 3/12
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρός Κακογκάβα 10/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Πόιντ Κόμφορτ 14/11
ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	δύο άπόλητα
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρός Κατάνια 24/11
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	στών Άσσομπ 18/11
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Λένινγκραντ 11/11
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μόντρεαλ 23/11
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	84	19800	πρός Μπαγκόκ 23/11
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Λάγος 24/11
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. «Golden Fate»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Δανία 1/12
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VI (δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 4/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ικόνιο 14/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρός Σάντος 23/11

ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	πρός Αμβούργο 29/11
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Αρακάζου 3/11
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Σάρροχ 25/11
ΜΑΡΙΝΟΣ Κ.	77	14584	πρός Κίνα 17/11
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρός ΗΠΑ 18/11
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	ε. Βαρκελώνη 1/12
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Χάλλ 1/12
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Γιβραλτάρ 21/11
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Ν. Ζηλανδία 29/11
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Ταϊβάν 23/11
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Κασσιούγκ 16/11
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Βενετία 26/11
ΜΑΤΟΥΜΠΑ ΙΙ.	75	18642	πρός ΗΠΑ 18/11
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Κοτονού 25/11
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Ουλασάν 29/10
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Σάν Λορέντζο 12/11
ΜΕΝΤΙΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 29/11
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	πρός Βενεζουέλα 28/11
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός ΗΠΑ 28/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Κων/πολη 2/11
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	επισκευές Πειραιά
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Κακινάνα 22/11
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Χιούσιον 18/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ντεμερρά 17/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Σαβάννα 30/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΕ	69	1569	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Κόρπους Κρίστι 14/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Τάμα 11/11
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πόρτ όφ Σπαίντν 29/11
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ Άρθουρ 30/11
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΚ	70	1592	πρός Κίγκστον 22/11
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	πρός Κίγκστον 10/11
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρός Ταμπίκο 19/11
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 30/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Σεβίλλη 10/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	πρός Μαϊάμι 13/11
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Ν. Όρλεάν 27/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	πρός Βενεζουέλα 6/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Ν. Όρλεάν 13/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Μουπίλ 1/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 14/10
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	πρός Προγκρέσο 28/11
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Κόρπους Κρίστι 16/11
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Ν. Όρλεάν 23/11
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. Όρλεάν 17/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ν. Όρλεάν 28/11
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Κων/πολη 29/11
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρ. Μπεϊζιά 1/12
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Βραζιλία 26/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Ευρώπη 24/11
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Ναγκόγια 1/12

ΜΟΝΑΚΟ	67	2602	διαγραφεί
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	πρός Τσιταγκόκ 19/11
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Πειραιά 30/11
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	πρός Ιταλία 24/11
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	πρ. «Ουάιτ Γούντ»
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Πόρτ Κέλαγκ 18/11
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Θεσσαλονίκη 9/11
ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρ. «Marina di Alimuri»
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Γιουροπορτ 3/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Τζουμπάιλ 4/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	πρός Γιοκοχάμα 12/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρός Βοστώνη 20/11
ΜΠΡΗΜ	85	25227	πρός Ινιάν 5/11
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	πρός Λομέ 22/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Ιταζάι 25/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Φόξ 29/11
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρός Χίμπι 21/11
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. Αλεξάνδρεια 22/11
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Άβόνα 15/11
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Ταμπίκο 16/11
ΝΑΤΑΣΣΑ ΙΙ.	78	9862	δ. Παναμά 28/11
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός Ράκ Τανούρα 7/11
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	πρ. «Juliet»
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Κοπέρ 25/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Χοντίντια 12/11
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 21/11
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Αμβέρσα 28/11
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ν. Όρλεάν 11/11
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός Ιαπωνία 26/11
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρός Ν. Όρλεάν 21/11
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμείνα (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρός Ζουετίνα 27/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρός Τουτουνοβίφκ 28/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρός Όδησσό 29/11
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρός Σαβόνα 29/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Φόξ 26/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρός Πότι 28/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός Όδησσό 28/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	μετ. «Σκιάθος Ρήφερ» (ε.)
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Βόρνα 1/12
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	πρός Πιομπινο 24/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159	πρ. «Maroulio K.»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Λά Γκουαίρα 14/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	ε. Ν. Όρλεάν 7/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	πρός Άκωμα 20/11
ΝΙΚΥ	73	14667	πρός Βραζιλία 13/11
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρός Ιαπωνία 16/11
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός ΕΣΣΔ 21/11
ΝΙΟΥ ΧΟΥΥ	72	13920	ε. Μακείο 3/11
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Ιαπωνία 25/11
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Πόρτο Βέσμε 21/11
ΝΟΡΘ ΝΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Πειραι

ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Λατινία 12/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός Βερακρούξ 18/11
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρός Χαβάνια 11/11
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός Άλγερια 4/11
ΝΤΙΛΙΝΤΕΝΣ Π.	71	9049	πρός Όναχάμα 13/11
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρός Λός Άντζελες 24/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Φρενιέρια 1/12
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Τσιανγκόγκ 17/11
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Τύνιδα 17/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	πρός Μπαγιόν 24/11
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	επαλήθευ Νορβηγός
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Κερπέκ 27/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	πρός Σάν Νικόλας 25/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	πρός Σάφι 6/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	δ. Παναμά 14/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Γιοκοχάμα 30/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	πρός Άκαρμα 10/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Βανκούβερ 14/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Ταϊσούγκ 24/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	πρός Πόρι Έλζαμπεθ 25/11
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρ. «Juan A. Lavalleja»
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Ναντόρ 26/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417	πρός Ουλάσν 1/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	πρός Χόγκ Κόγκ 27/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	ε. Τσιανγκόγκ 30/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Λίβερπουλ 30/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	ε. Βενετία 20/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Κομά Μπαϊ 15/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Φιλίππινες 1/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρός ΗΠΑ 26/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	δ. Νόρβερ 27/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	πρός Ναοέισου 20/11
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	πρός Φιλαδέλφεια 27/11
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάνιερ ντε Νέιους 27/11
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	πρός Κοιζακόλκας 11/11
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734	ε. Πειραιά 20/11
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	ε. Άρχους 27/11
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	πρός Μπαρναγκουίλα 19/11
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρ. «Lux Falcon»
ΠΑΛΑΣ	71	7890	πρός Πρέβεζα 28/11
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	άρχει Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Ν. Όρλεάν 12/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Ουλάσν 1/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Ιαπωνία 24/11
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Βανκούβερ 25/11
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Υμουίνιεν 18/11
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	πρός Καναδά 27/11
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Πόρι Τάμπος 1/12
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Πουίντα Καρνίναν 21/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Άλεξάνδρεια 25/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός Νορβηγία 28/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Βραζιλία 2/12
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Γιοκοχάμα 15/11
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Άργεντινή 19511
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	πρός Δ. Αφρική 6/9
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	πρός Αίγυπτο 26/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Ουάν 25/9
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μαλίνα 29/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Γιβραλτάρ 24/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρός Περσικό 1/12
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Νιόμπιερ 23/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	πρ. «Freeway North»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 25/11
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρ. «Arko»
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρ. «Hanseatic Reefer»
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 23/11
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	πρός Τρίνιταν 27/11
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αύγουστα 17/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Μίνα Καμπούς 30/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Άντοφγκάστα 30/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ριγιάκα 28/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΡ ΝΕΡ	70	1586	μετ. Trade Sky (κ.)
ΠΕΛΤΕΡ ΝΤΕΡ	78	1270	ε. Ραβέννα 28/11
ΠΕΛΦΑΛΤΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 29/11
ΠΕΝΤΕΑΝ	72	57802	πρός Σέβερ Άιλαν 14/11
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Άλεξάνδρεια 22/11
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρός Τόκιο 18/11
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Ιράν 1/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 25/11
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρός «Σημιούζικ»
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 29/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 23/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	ε. Γιβραλτάρ 18/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	ε. Ταϊμπα 28/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρός Άμπιζάν 30/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	επισκευές Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	επαλήθευ Άλγερίας
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Ν. Όρλεάν 14/11
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Μόνιρεαλ 27/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Λόνον 7/11
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	σιό Λουμπό
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	πρός Δρέπανον 30/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	ε. Ρουέν 26/11
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Μπόρνυ 25/11
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	πρός Δοκάρ 25/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Μιζουσίμα 25/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	πρός Μπρίσμπαρν 21/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Ευρώπη 29/11

ΠΟΠΗ	67	11002	πρός Άλεξάνδρεια 30/11
ΠΟΠΗ	73	19564	ε. Γκουαγιμάς 5/11
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Βενεζουέλα 10/11
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	πρός Βενεζουέλα 23/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Φάλλμουθ 6/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρ. «Bamburi»
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	σιό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Φρήπορ 17/11
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρ. «Shntioyuty»
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Αρούμπα 18/11
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	63	7075	πρ. «Gold Mountain»
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Τσιανγκόγκ 1/12
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρός Μαπούτο 25/11
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	27333	δ. Πόρι Σάιθ 23/11
(δ.)	74	124724	α. Τζέντα 5/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	3166	πρός Βόλο 12/11
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	78	1592	ε. Άλεξάνδρεια 17/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Αύγουστα 26/11
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	α. Ράιτερνιαν 23/11
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	πρός Λιβύη 22/11
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Τενερίφη 14/11
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Πειραιά 25/11
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Πειραιά 19/11
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός Νιγηρία 26/11
ΡΕΝΕΣΙ	70	1716	πρός Χαλκίδα 21/11
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	πρός Χαλκίδα 27/11
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	ε. Μορμουγκάο 4/11
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	άρχει Πειραιά
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Γουακιανιάμα 28/11
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βορβάρη 29/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Καβάλλα 17/11
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Άμαζόνιο 16/11
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	πρός Έλλάδα 2/11
ΡΟΥΑΛ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μαγκαλόρ 26/9
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	πρός Κολομβία 28/11
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ναυπηγ. Μπουσάν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Γκάλβεστον 29/11
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρός Η.Α.Ε. 17/11
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Σάν Λορένζο 17/11
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρός Πειραιά 11/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Νιόμπιερ 26/11
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915	πρ. «Φαίργουιν»
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Νιγηρία 305/11
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	πρός Σιγκαπούρη 15/11
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρός Κίνα 3/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Άλγερ 16/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	πρός Αίγυπτο 21/11
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Τζέντα 9/11
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Βραζιλία 21/11
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Νιούκασλ 30/11
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Λίβερπουλ 25/11
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρός Τζαλά 29/11
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	πρός Όδησσό 25/11
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	πρός Πειραιά 29/11
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Ναγκόγια 19/11
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΣ	76	11866	ε. Άμβέρσα 4/12
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Νιόρ ες Σαλάμ 295/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΦ	84	13750	πρός Τανζάνια 20/11
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	πρός Άρχους 1/12
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Τουρκία 29/11
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	δ. Παναμά 28/11
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Σφός 25/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Θεσσαλονίκη 29/11
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	85	10511	ε. Βανκούβερ 1/12
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	υπέστειλε Όνδουριανή
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077	πρός Σιγκαπούρη 29/10
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	επαλήθευ
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Ν. Αμερική 30/11
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Βαλνιμόρ 8/11
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/11
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μαλάγα 30/11
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Ιαπωνία 22/11
ΣΤΑΛΩ 2.	68	22118	πρός ΕΣΣΔ 18/11
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Κόλπο ΗΠΑ 20/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ(μ.)	73	32510	σιό Λισαβόνα 30/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Ν. Αμερική 18/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Νιχάμα 16/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	ε. Πειραιά 15/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	πρός Ρας Τανούρα 18/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Βανκούβερ 1/12
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Βιζακαπαϊνάν 29/11
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Κορέα 21/10
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	σιό Λά Αμπερράνι (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Κλήβελιν 23/11
ΤΑΪ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Κάνιλα 26/11
ΤΖΑΝΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Κόρπους Κρίστι 25/11
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	α. Μπωμόν 30/11
ΤΖΟ'Υ	76	10801	πρός Ταρσίνο 20/11
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρι Άρθουρ 26/11
ΤΖΩΝ Κ.	78	16364	μετ. «Nani» (κ.)
ΤΖΩΝ Μ.	78	16686	επαλήθευ Νορβηγός
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Μανζανίλο 10/11
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Νιουόλα 27/11
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Ρίο Τανέιρο 29/11
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Ρας Τανούρα 23/11
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	σιό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Νιόρ ες Σαλάμ 26/11
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Νιουαρνέζ Μπαϊ 29/11
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	α. Ν. Όρλεάν 30/11
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Παρίσι Γκουινάγκ 15/10
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	ε. Νιούκασλ 1/12
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ	88	9100	πρός Ίνδονησία 20/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Ουμ Σάιθ 16/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Βανκούβερ 19/11
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ	68	2760	πρός Ραβέννα 30/11
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	πρός Λόγος 20/11

→ ΦΙΛΙΑ... 71... 7201

ΥΑΡΑ(Σ)... 89... 27.500 ←

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1989

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΓΓΛΑΝΤ...	74	13639	πρός Μπαγκόγκ 17/11
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Νιγηρόν 29/11
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός ΗΠΑ 18/11
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Καλούται 23/11
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Ηράκλειον 30/11
ΦΑΔΕΡ	77	17323	α. Γιοκοσίται 19/11
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Γιβραλτάρ 24/11
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Πόρτ Άλφρεντ 8/11
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Τζάνκσονβίλλ 19/11
ΦΑΡΟΣΥΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Ίρσν 13/9
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	στό Μαντράς 11/10
ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Τζουμπάιλ 22/11
ΦΕΛΛΟΣΥΠ Α. (δ.)	74	118215	στη Σιγκαπούρη 28/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός Άρσούμπα 16/11
ΦΕΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217	πρός Άμβούργο 2/12
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049	ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/11
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙΙ.	84	19049	ε. Μελβούρνη 30/11
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙV.	84	19049	πρός Ίντσον 24/11
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρός Πειραιά 9/11
ΦΙΛΙΚΟΝ (δ.)	68	48682	πρός Πόρτ Κέλαγκ 21/11
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Κιουρασό 25/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Ν. Ύόρκη 29/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Κεμπέκ 23/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ	62	19974	πρός Πόρτ Κανάβερν 17/11
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Άλκάντε 14/11
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Μοντρεάλ 27/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	υπερταίριε παναμαϊκή
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Πόρτ Κέλαγκ 1/12
ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Πειραιά 25/11

ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Τέμα 25/11
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	πρός Άμστερνταμ 29/11
ΦΟΡΟΥΜ ΑΓΓΛΑΝΤ	76	18933	δ. Παναμά 25/11
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Βραζιλία 14/11
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568	πρ. «Ocean Peace»
ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στών Περαϊκό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Γουίλμινγκτον 1/12
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Χόβικ 27/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Πειραιά 9/11
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	πρός Κολόμπο 18/11
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	πρός Φιλαδέλφεια 1/12
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Ράς Τανούρα 5/11
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χόγκ Κόγκ 21/11
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Κορέα 6/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. Μπαντρά Σαχίνι Ρεζάι 1/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Ρόδο 27/11
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Λός Άντζελες 22/11
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΊΣ	69	8064	στών Πειραιά 18/10
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	στών Πειραιά 20/10
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	στη Μασσαλία 16/11
ΧΙΟΣ ΠΡΑΊΝΤ	72	6671	ε. Άμβούργο 1/12
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	πρός Μπουργκας 24/11
ΧΛΟΗ	82	36202	πρός Ίσπωνία 23/11
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Χιούστον 30/11
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός Σιγκαπούρη 30/11
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	πρός Σουραμπάγια 20/11
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	πρός Μόντρεαλ 23/11
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Μπουλβόν 14/11
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περαϊκού
ΩΜΕΓ ΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	ε. Νιγκ Τέρμιναλ 2/12



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	έπωλήθη άλλοδαποός
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	δ. Π. Σαϊδ 24/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	α. Λός Άντζελες 25/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Ν. Όρλεάνη 2/2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Ματάνζας 1/12
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Καζαμπλάνκα 25/1
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	α. Λεμεσό 20/1
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Άντεν 9/1
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Ρίο Ίανέιρο 20/1
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ (κ.)	73	15478	δ. Σουέζ 27/1
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	δ. Γιβραλτάρ 24/1
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Μονφαλκόνε 30/1
ΑΔΕΛΦΑ (κ.)	82	14644	μετ. «Αΐλας» (κ.)
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	στό Σάντος 7/1
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	δ. Παναμά 30/1
ΑΕΛΩΣ	78	36548	δ. Γιβραλτάρ 31/1
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	α. Ρουέν 1/12
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Π. Σαϊδ 30/1
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	α. Αύγουστα 30/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Σουέζ 18/1
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Πειραιά 22/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Σουέζ 30/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Νάπολη 31/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Χαλδία 25/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Ν. Ύόρκη 20/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	δ. Π. Σαϊδ 31/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Κολόμπο 23/1
ΑΘΛΟΣ ΙV(κ.)	66	1716	ε. Τύνιδα 31/1
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Καρταγένα 11/1
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περαϊκού
ΑΊΊΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Μαντράς Ρόουντς 27/11
ΑΊΊΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Άλεξάνδρεια 30/1
ΑΊΊΛΑ	72	16235	πρός Μαράκκιμπο 23/12
ΑΊΊΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376	α. Καράτσι 26/1
ΑΊΊΝΤΑ (κ.)	72	31935	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΑΊΊΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	α. Βενετία 26/1
ΑΊΊΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	δ. Νιόβερ 31/1
ΑΊΊΡΗΝΣ ΝΤΑΊΊΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Λειζόρς 28/1
ΑΊΊΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	έπωλήθη Νορβηγούς
ΑΊΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Φιλαδέλφεια 15/1
ΑΊΊΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Κούς Μπαϊρά 20/1
ΑΚΑΚΙΑ Ι. (κ.)	81	14644	στη Σιγκαπούρη 15/11
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
ΑΚΟΗ	74	68596	δ. Νιόβερ 13/1
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	πρός Μαπούτο 29/12
ΑΚΟΥΡ ΙΙ (κ.)	73	8824	α. Χιούστον 16/12
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765	ε. Άννάπολη 31/1
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Πενάγκ 1/2
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Μπιλμπάο 19/1
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στό Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Κολούμπια ρίβερ 13/1
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	α. Τζουμπάιλ 1/2
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	δ. Π. Σαϊδ 31/1
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	δ. Παναμά 27/1
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	μετ. «Άλεξάντερ» (κ.)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πειραιά 12/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρός Μαλάμπο 31/12

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	α. Λίβερπουλ 3/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	77	126621	α. Τζέντα 10/1
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	16356	δ. Παναμά 25/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)			
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ			
(π.)	80	11961	α. Χάμπτον 22/1
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	α. Πειραιά 22/1
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	ε. Ρόττερταμ 27/1
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Μπουλβόν 14/1
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάο Σεμπασιάνο 25/1
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Τρινκομάλη 20/1
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.)	62	2389	πρ. «Castle Dignity»
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Σκώ 22/1
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Μονφρεντιόνα 14/1
ΑΛΠΗΝ (π.)	65	5060	ε. Μοντεβιδέο 19/1
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Πόρτ Γουάλκον 29/1
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Σάν Χουάν 17/1
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	στό Γκνιάνσκ 1/2
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Νιόρμπαν 8/1
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	δ. Παναμά 2/2
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Τζουμπάιλ 23/12
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	α. Πειραιά 2/2
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	ε. Πειραιά 20/1
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	α. Τζέμπελ Άλι 8/1
ΑΝΑΛΕΕ (Μπχ.)	75	20879	α. Ρουέν 13/1
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Λούι Τέρμιναλ 26/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π.)	77	4713	ε. Κίγκστον 30/1
ΑΝΑΤΟΛΙΑ Ι. (κ.)	69	14446	πρός Μιζουράα 22/12
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Βιμβάθ 3/2
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Ούλσταν 10/1
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Σιγκαπούρη 20/12
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Φός 29/1
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	α. Τακοράντι 7/1
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	ε. Σιγκαπούρη 15/1
ΑΝΘΕΟΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Τζέντα 17/1
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	α. Φάσσινγκ 5/1
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	α. Ρουέν 20/1
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	έπωλήθη Νορβηγούς
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Γκάλβεστον 27/1
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	α. Λέ Τρεπόρτ 24/1
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κων/πολη 21/1
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	μετ. «Renoir» (κ.)
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	έπωλήθη Βουλγαρία
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	δ. Π. Σαϊδ 22/1
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	πρός Μπαντρά Άμπα 19/11
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	δ. Κων/πολη 31/1
ΑΝΤΕΛ ΙΙ (π.)	74	14324	δ. Κων/πολη 20/1
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρός Κολόμπο 19/10
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Βασιλικό Μπαϊρά 11/1
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	75	10036	ε. Ν. Όρλεάνη 2/2
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΊΤ Ν. (κ.)	86	22273	α. Π. Μωχ. Κασίμ 5/12
ΑΝΤΕΖΑΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	α. Μπρέμεν 20/1
ΑΝΤΕΡΟΝ Σ.Β. (κ.)	76	23715	α. Βανκούβερ 30/1
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	16258	ε. Κασσιούγκ 13/1
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	δ. Μπαντράν 22/1
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	α. Μπρέμερβαδεν 25/1

ΑΕΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	δ. Π. Σαΐδ 2/1
ΑΕΩΝ (δ.)	72	98905	δ. Σουέζ 23/1
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	α. Χάμπτον Ρούντς 21/1
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	μετ. «Αρκτός» (κ.)
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Φός 12/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Μασσαλία 28/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	δ. Κων/πολη 22/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	προς 'Αλνέοι 29/12
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	ε. Πόρτλαντ 31/1
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	προς ΗΠΑ 31/1
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Ρότερνταμ 1/2
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Ντάρμπαν 2/2
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Σάροχ 30/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ρότερνταμ 3/2
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	δ. Π. Σαΐδ 27/1
ΑΡΓΚΟΖΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Τακόμα 23/1
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Κοζίν 24/1
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	δ. Σουέζ 1/2
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	α. Ρουέν 27/1
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Ματαράνι 11/1
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	προς Φουτζέιρα 29/12
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	προς Β. Κορέα 31/12
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. 'Αμβέρσα 5/2
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Πειραιά 31/1
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	ε. Σάο Σεμπασιάν 29/1
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Βενετία 2/2
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Γιβραλτάρ 3/2
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	πρ. «Elsborg»
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	δ. Ντόβερ 31/1
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ (κ.)	71	92026	προς Πειραιά 30/1
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	ε. Καμπάνα 30/1
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	δ. Π. Σαΐδ 17/1
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	δ. Κουνταλόρ 23/12
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Ντουμπάι 14/1
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορέ Περισκοί
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	προς 'Οδησσό 15/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	προς Τζέντα 26/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ι (π.)	77	9786	α. Λέικ Τσάρλς 16/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙ (π.)	77	9783	α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙΙ (π.)	82	9282	α. Ματάντι 2/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙV (π.)	82	9282	α. Παρανάγκουα 15/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	δ. Παναμά 17/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	α. Γκουαγιακουλά 25/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΪ (μ.)	70	10618	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασιμ 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	δ. Κων/πολη 1/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Ταομασίνα 19/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355	επωλήθη Τουρκία
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Πειραιά 1/2
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Λίβερπουλ 30/12
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	προς Μπαγκόκ 23/12
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Χιούστον 1/2
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	δ. Σουέζ 27/1
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	άρχει Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Γιβραλτάρ 30/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (ΑΙΒ.)	74	9844	ε. Μπαγκόκ 8/1
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 2/2
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	α. Φιρθ όφ Κλάυδ 4/2
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	δ. Σουέζ 18/1
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	δ. Κων/πολη 16/11
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Φιλανδελφεία 13/1
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/1
ΒΕΛΟΣ Ι. (κ.)	75	15981	ε. Βομβάη 15/12
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Φιλανδελφεία 19/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Κάργκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 16/1
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Ον.)	73	6254	πρ. «Τάμα II»
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	α. 'Αμβέρσα 24/1
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Νάπολη 13/1
ΒΙΚΚΟΡ (κ.)	76	11321	προς Χάμπτον 31/1
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Ντάρμπαν 2/2
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Μαντράς 1/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Κων/πολη 9/1
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Μπιζέρτα 27/1
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Λάγος 22/12
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. 'Αμβούργο 24/1
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Καζαμπλάνκα 28/1
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	ε. Πειραιά 31/1
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	μετ. «Captain Akis» (π.)
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Ν. 'Υόρκη 23/1
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 1/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	δ. Ντόβερ 10/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Γιαβάτα 3/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. 'Αμβούργο 2/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Λεμεσό 17/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	επωλήθη άλλοδαπούς
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	ε. Πόρτ Σαΐδ 1/2
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	δ. Ντόβερ 1/2
ΓΙΟΥΝ'ΙΤΥ Ι (π.)	73	58821	ε. Γιαβάτα 3/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Θέουτα 25/1
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Τάβιν 19/1
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Κολόμπο 14/1
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Σετομπάλ 29/1
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Κάντλα 20/1
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	ε. Πειραιά 2/2
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ράς Σουκχέρι 26/1
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764	επωλήθη Νορβηγούς
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	προς Μπανίας 30/1
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Βομβάη 31/1
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Βομβάη 27/1
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	ε. 'Αλεξάνδρεια 30/1
ΓΚΑΛΑ (κ.)	70	15302	ε. Μπρέικ 2/2
ΓΚΑΛΑΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Φουτζέιρα 31/1
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Σάν Λορέντζο 30/1

ΓΚΟΛΑΝΤ (Βρ.)	65	4482	α. Λέγκχορν 30/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Γκνάλβεστον 27/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	77	2293	πρ. «Eishin Maru 28»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Χιούστον 17/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Χιούστον 1/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	δ. Κων/πολη 22/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	στη Σιγκαπούρη 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Μπωμόνι 10/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Κέιπ Πάσοερο 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	α. 'Αμστερνταμ 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Τάμπα 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	δ. Σουέζ 16/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Σαβάννα 31/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.)	83	24843	α. Βρέμη 30/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	δ. Παναμά 23/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Χιούστον 27/12
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Λίβερπουλ 2/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (π.)	70	5470	πρ. «Τρανσκέιπ»
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρ. «Grieg Fighter»
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	α. Ακαγιούτλα 21/1
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Βανκούβερ 3/1
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	στη Βομβάη 30/1
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. 'Αμβέρσα 27/1
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Χόγκ Κόγκ 24/1
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	α. Μπανιανρασί 10/1
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ (μ.)	70	1982	δ. Δαρδανέλλια 21/1
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	δ. Σουέζ 15/1
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	α. Σιγκαπούρη 18/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Ντάρμπαν 30/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Τζουμπούλ 30/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρη 31/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)*	70	56799	α. Πόντια Ντό Ούμπου 24/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800	ε. Σιγκαπούρη 29/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Πόρτ Γουάλλκοτ 27/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)*	78	126261	α. Ρας Γανούρα 20/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)*	79	126260	α. Τζουέμα Τέρμινταλ 30/12
ΓΟΥΩΡΘΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Φός 2/2
ΓΡΗΓΟΡΩΥΣΑ (κ.)	76	23938	δ. Κων/πολη 6/1
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	δ. Π. Σαΐδ 31/1
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Κοζίν 28/1
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Μασσουσίμα 19/1
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	προς Τουρκία 19/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Νταλιάν 31/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Τόρρε 'Ανουζιάτα 17/1
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Σάο Σεμπασιάν 24/1
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	α. Τζέντα 18/1
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/1
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μετ. «Crown Prince» (μ.)
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	προς Βένις 24/12
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Ντάρμπαν 9/1
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	μετ. «Ελλεσποντι Τενάσιου» (λ.)
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 30/12
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	δ. Καυμόν Μπράκ 22/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Καλκούτα 26/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	στη Βομβάη 20/1
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Καλικούτ 23/12
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	πρ. «Raimo I.»
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Βομβάη 11/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)*	67	47344	α. Ρας Τανούρα 15/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	στη Σιγκαπούρη 3/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	δ. Π. Σαΐδ 22/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. 'Υόρκη 25/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Κασσιούγκ 26/1
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. 'Είλατ 2/1
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Κασσιούγκ 24/1
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119	δ. Π. Σαΐδ 27/3
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	μετ. «Τόξον ΙΙ»
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	α. Κολόμπο 12/1
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	προς Λουάντα 3/8
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252	α. Σάν Φραντσέσκο 30/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ Ι (π.)	74	13687	στο Ουλάσν 11/1
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. 'Ιστ Λόντον 30/1
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. 'Ιστ Λόντον 3/2
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Σταβάνκερ 12/1
ΕΡΑΤΟΣ (δ.κ.)	74	44608	προς Κάρτασι 20/12
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)*	86	15952	α. Ντάρμπαν 28/1
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. 'Αγκόνα 28/1
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/2
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	α. Ν. Χάβεν 1/2
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	α. 'Αλεξάνδρεια 26/1
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	επωλήθη ΕΣΣΔ
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)	72	9440	μετ. «Huron» (κ.)
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Πειραιά 29/1
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	ε. Πειραιά 1/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Μπέρτα 4/1
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Γιούροπορτ 29/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	α. Λέγκχορν 2/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	α. Πειραιά 27/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	α. Σάν Λορέντζο 12/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Γιβραλτάρ 1/2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	α. Κακινάτα 11/1
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Πόρτ Μαχ. Μπίν Κασίμ 6/1
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Λά Σπέζια 2/2
ΕΥΠΛΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	α. Γλασκώβη 25/1
ΕΥΠΛΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	δ. Κων/πολη 27/12
ΕΥΠΛΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. 'Αμβούργο 4/2
ΕΥΠΛΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Πόρτ Σαΐδ 29/12
ΕΥΠΛΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρ. «Mountain Azalea»
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς 'Αϊθουρ Κόαστ 30/12
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Γκνάλβεστον 20/1
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Χιούστον 29/1

ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	α. Άρατού 28/1	76	24800	ε. Σάο Σεμπασιτίο 27/1
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Ντάρμπαν 2/2	76	15756	πρόσ Βομβάη 1/12
ΖΑΡΝΑΤΑ *	77	69338	α. Σέβεν Άλιαντς 1/2	68	40626	α. Μπιλμπόδο 31/1
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)	74	8915	ε. Ναγκόγια 31/1
ΖΕΒΡΑ (κ.)	76	15446	ε. Ρότερνταμ 2/1	77	15446	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	ε. Ρότερνταμ 1/2	77	15043	α. Ντουμπάϊ 30/1
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)	78	39814	δ. Κων/πολη 25/1
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Μελάι 2/2	81	15178	α. Πόρτ Κέλαγκ 25/1
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Ν. Όρλεάνη 30/1	74	112825	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Κάδιξ 30/1	74	35014	α. Καοσιούγκ 19/1
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Ν. Υόρκη 2/2	75	17175	δ. Παναμά 23/1
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	α. Ν. Όρλεάνη 25/1	74	15994	α. Γιβραλτάρ 1/2
ΗΒΗ	79	16379	ε. Κομώ Μπαί 25/11	75	16221	α. Σούνεϊ 31/1
ΗΡΑ *	79	16390	α. Ρόκυ Πόιντ 20/1	75	16221	α. Ν. Πλύμουθ 29/1
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρόσ Πόρτ Σουδάν 13/1	76	88886	α. Φόξ 2/2
ΗΡΩ	76	17129	πρόσ Ταιβάν 13/12	79	7599	α. Βαλπαράϊζο 29/1
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	μετ. «Eastern Trust» (Α.)	79	12784	δ. Μπρουνομπούτελ 15/1
ΗΣΤ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	72	6721	α. Ταϊτσούνγκ 1/1	68	15809	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σιγκαπούρη 19/1	77	9634	πρόσ Ματάνζας 30/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Λίβερπουλ 4/2	68	1599	α. Ν. Ρόξ 15/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σάντος 23/1	68	10313	δ. Πόρτ Σαϊδ 19/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασόρα	74	65865	πρόσ Φορκάντος 7/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Μπαχραϊν 26/1	75	17875	πρόσ Παλάου Σαμπού 27/12
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	ε. Άκαμπα 11/1	71	13443	ε. Χόγκ Κόγκ 18/1
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	δ. Κων/πολη 29/1	74	8558	ε. Πειραιά 20/12
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	δ. Π. Σαϊδ 10/1	71	15951	α. Σιγκαπούρη 13/1
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Παρανάγκουα 18/1	65	1509	α. Πειραιά 18/1
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	επωλήθη Βουλγαρία	72	16018	α. Ντάρμπαν 5/12
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Άμβέρσα 25/1	72	51403	δ. Κων/πολη 13/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	α. Πειραιά 16/1	70	9981	στην Άκαμπα 12/1
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	ε. Άκαμπα 2/11	74	65068	ε. Γιούροπορτ 31/1
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7.)	68	16616	ε. Κουϊγκντό 5/1	66	2990	α. Μαπούτο 7/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	α. Λάξ Πάμας 1/1	72	83714	α. Φουκουγιμά 2/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπ.)	70	55032	α. Μονρόβια 29/1	76	12166	δ. Παναμά 27/1
ΘΕΟΤΑ ΔΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	ε. Αύγουστα 30/1	75	18763	α. Λόξ Άντζελες 14/1
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κε.)	71	995	α. Λάρνακα 15/1	68	8135	δ. Παναμά 1/2
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κε.)	77	997	α. Μελάι 31/1	73	8558	α. Άμβέρσα 21/1
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Άνκόνα 26/1	72	8558	μετ. «A.J.I.»
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	α. Πενάγκ 22/1	73	8558	διαγράφεται
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	πρόσ Βραζιλία 19/12	73	8558	α. Κολόμπο 26/1
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Ρίο Τανούρα 23/1	73	8558	επωλήθη αλλοδαπούς
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μπ.)	77	140277	α. Ρίο Τανούρα 7/1	80	16225	α. Χιούστον 21/1
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Ρίο Τανούρα 7/1	78	10698	α. Ήντ Λόντον 2/2
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Μόγκλα 22/1	77	3727	α. Ραβέννα 26/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	δ. Κων/πολη 26/1	71	17175	α. Λεμεσός 18/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	πρόσ Άλγερς 18/12	70	63519	στο Ουόλντ 18/1
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Πειραιά 24/1	77	8976	δ. Παναμά 31/1
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	δ. Κων/πολη 26/1	78	8980	ε. Λόγος 6/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Ρότερνταμ 24/1	65	1600	ε. Μπείρα 4/1
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Καλκούτα 26/1	75	12416	α. Ν. Υόρκη 26/1
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	δ. Παναμά 19/12	75	12416	α. Ρουέν 20/1
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Ρουέν 1/2	61	22046	ε. Σάο Σεμπασιτίο 23/1
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	μετ. «Νικόλαος Α.» (Ε.)	68	22244	δ. Κων/πολη 1/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	ε. Λόγος 26/12	73	17648	ε. Λά Γκουέρα 24/12
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	δ. Σουέζ 28/1	77	70983	α. Ζίρκου Άλιαντ 1/1
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Μπαχραϊν 31/1	71	118865	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΚΑΛΙΣΤΗ (κ.)	72	284	πρ. «Ανδρομέδα»	71	13446	ε. Βίλα Κονστιτιούσιον 28/1
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	επωλήθη αλλοδαπούς	75	79249	δ. Σουέζ 1/2
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Μπαχραϊν 13/12	74	18700	ε. Νταλίν 23/1
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	δ. Παναμά 25/1	75	15684	α. Νικόσια 27/1
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Μπαχραϊν 27/12	73	15498	ε. Σαβόνα 1/2
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Φόονες 1/2	72	17914	α. Κάρταϊ 31/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Γκντάνσκ 25/1	74	17414	δ. Γιβραλτάρ 19/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Γκέμης 2/2	70	15216	δ. Σουέζ 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	α. Τάραντα 11/1	71	3864	α. Θέουτα 20/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Γκάλβεστον 24/1	67	1205	α. Βενετία 25/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	α. Ν. Όρλεάνη 10/1	73	15382	ε. Μπελαγουάν 9/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	ε. Άμμουργιο 1/2	79	7598	ε. Σακάϊ 1/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Πόρτ Σουδάν 17/1	70	10399	δ. Σουέζ 26/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Χιούστον 30/1	77	19373	πρόσ Κόντινεντ 31/12
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Γιοκοχάμα 30/1	68	53075	α. Ράξ Τανούρα 17/1
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	α. Σιγκαπούρη 8/1	72	6106	ε. Λέγκχορν 27/1
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Πειραιά 19/1	54	1991	ε. Μπείρα 8/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Υμουίντεν 2/2	69	17872	α. Κπέμε 27/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	α. Λόξ Άντζελες 8/1	66	2953	δ. Κων/πολη 27/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 25/1	74	8931	ε. Ρεσίφ 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	α. Σιγκαπούρη 12/1	74	3256	ε. Σουίνουσκιε 31/1
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Μελάι 23/1	82	36865	α. Ν. Υόρκη 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.)	74	17135	α. Σιγκαπούρη 27/1	82	36865	α. Άμβέρσα 27/1
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρόσ Όδησσό 15/1	75	6817	πρόσ Σιγκαπούρη 13/12
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	11954	α. Φιλαδέλφεια 1/2	76	34745	α. Καοσιούγκ 16/1
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	πρόσ Πόρτ Σουδάν 31/1	76	15904	α. Άλεξάνδρεια 24/1
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.)	65	1219	α. Σ. Λουίς ντ' Ρόν 22/1	74	30168	α. Ν. Όρλεάνη 27/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Σχέζον 1/2	76	8731	δ. Κων/πολη 22/1
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	δ. Ντόβερ 13/1	70	11329	μετ. «George» (Λιβ.)
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Μορμουγκάο 28/1	70	11329	α. Λά Σπέζια 23/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Βοστώνη 19/1	68	35987	α. Γιούροπορτ 26/1
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	α. Αραβία	74	9800	ε. Λόγος 17/1
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	δ. Σουέζ 19/1	70	9101	α. Σάντος 26/1
ΚΕΪ Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Άλεξάνδρεια 26/1	71	9810	πρόσ Λουάντα 15/10
ΚΕΪ Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	στο Λόξ Άντζελες 27/1	63	36634	α. Σάο Σεμπασιτίο 16/1
ΚΕΪ Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Καντίνιεβο 26/1	73	18892	δ. Γιβραλτάρ 25/1
ΚΕΪ Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	α. Τζέντα 20/1	71	11242	α. Μασαόγια 1/2
ΚΕΪ Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρόσ Βραζιλία 1/12	77	20502	δ. Κων/πολη 12/1
ΚΕΪ Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8898	α. Ν. Όρλεάνη 24/1	64	3447	δ. Τζέντα 24/12
ΚΕΪ Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Φλάσσινγκ 16/1	76	10108	α. Ν. Όρλεάνη 6/1
ΚΕΪ Τ (μ.)	64	999	ε. Πειραιά 25/12	65	13512	μεταφορές Περιοικού
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Βομβάη 21/1	76	17324	δ. Γιβραλτάρ 3/1
ΚΕΝ ΑΪ ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Ν. Όρλεάνη 15/11	74	30341	ε. Χάμπτον 2/2
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126	δ. Π. Σαϊδ 30/1	70	18628	α. Πειραιά 18/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	δ. Παναμά 1/2	73	72336	α. Λόξ Πάμας 12/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Πειραιά 2/2	71	1516	α. Βαλάντσια 2/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	69	16882	επωλήθη αλλοδαπούς	69	10708	α. Νταβόδο 11/1
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	δ. Κων/πολη 29/1	69	15520	στη Ριγίκα 1/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	δ. Κων/πολη 25/1	74	20715	α. Ν. Όρλεάνη 1/2
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	δ. Σουέζ 10/1	73	15498	α. Άμβέρσα 1/2
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	79	10981	α. Ν. Χόβεν 3/1
ΚΙΤΙΟΝ (δ. Μπ.)	69	79969	στο Τέμπλ Μπαί 11/1	76	21372	δ. Κων/πολη 21/1
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Ν. Όρλεάνη 30/1	71	1098	δ. Π. Σαϊδ 1/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Σέβεν Άλιαντς 1/2	67	21141	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	στη Σεμάγκα (άποθήκη)	81	32723	α. Ράξ Τανούρα 14/1
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Ρότερνταμ 2/1	76	9872	α. Σιγκαπούρη 7/1
ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	ε. Ρότερνταμ 1/2	73	112306	πρ. «Μέριτ»
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	στη Σαφάγκα (άποθήκη)			
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Μελάι 2/2			
ΚΟΡΑΛ	81	15178	ε. Ν. Όρλεάνη 30/1			
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ Π (δ.κ.)	74	112825	α. Κάδιξ 30/1			
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Ν. Υόρκη 2/2			
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Ν. Όρλεάνη 25/1			
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	ε. Κομώ Μπαί 25/11			
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ρόκυ Πόιντ 20/1			
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	πρόσ Πόρτ Σουδάν 13/1			
ΚΡΑΟΥΝ (δ. Μπ.)	76	88886	πρόσ Ταιβάν 13/12			
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	μετ. «Eastern Trust» (Α.)			
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Ταϊτσούνγκ 1/1			
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)	68	15809	α. Σιγκαπούρη 19/1			
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Σιγκαπούρη 1/2			
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	ε. Λίβερπουλ 4/2			
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	α. Σάντος 23/1			
ΚΥΜΩ (π.)	74	65865	στη Βασόρα			
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Μπαχραϊν 26/1			
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443	ε. Άκαμπα 11/1			
ΚΥΡΑ (κ.)	74	8558	δ. Κων/πολη 29/1			
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	δ. Π. Σαϊδ 10/1			
ΚΥΡΙΑΚΗ ΙΙ (Βρ.)	65	1509	α. Παρανάγκουα 18/1			
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	επωλήθη Βουλγαρία			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Άμβέρσα 25/1			
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Πειραιά 16/1			
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	ε. Άκαμπα 2/11			
ΛΑΙΔΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Κουϊγκντό 5/1			
ΛΑΙΔΑ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	α. Λάξ Πάμας 1/1			
ΛΑΙΔΑΨ (κ.)	76	12166	α. Μονρόβια 29/1			
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	ε. Αύγουστα 30/1			
ΛΑΚΥ (Μπ.)	68	8135	α. Λάρνακα 15/1			
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	α. Μελάι 31/1			
ΛΑΚΥ ΚΑ						

ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	ε. Νταμάμ 14/1
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Παλέρμιο 1/2
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	ε. Ν. 'Υόρκη 2/2
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Βαλλέτα 28/1
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Βαλπαράϊζο 24/1
ΜΙΛΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Γένοβα 24/1
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Λός 'Αντζελες 28/1
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Γκιζάν 2/1
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	δ. Π. Σαϊδ 9/1
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Κομά Μπαϊν 5/12
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Τίς 2/2
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/1
ΜΗΝΟΜΟΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Χιούστον 26/1
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Κόρπους Κρίστι 21/1
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/10
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	δ. Ντόβερ 18/1
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	ε. Ραβέννα 20/1
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Τομακομάϊ 20/1
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	δ. Ντόβερ 31/1
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	πρ. «Portelet»
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	α. Θέουτα 31/1
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	ε. Σιγκαπούρη 20/1
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμίγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	μετ. «Belita Star» (κ.)
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Ζέιτ Μπαϊν Τέρμιναλ 26/1
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	μετ. «Tina» (Κεζ.)
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Κουβέιτ 4/1
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	α. Καρταγένα 5/1
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	στη Σιγκαπούρη 1/2
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Ρίο Γκράντε 14/1
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Μάνεϊντ 2/2
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ ('Ονδ.)	66	9085	ε. Βομβάη 10/1
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	ε. Ταλκαχουάνο 14/1
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	α. Θέουτα 24/1
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Τσιταγκόνγκ 3/1
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. 'Αμβέρσα 29/1
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Λά Πλάτα 10/1
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Κόμπε 21/1
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. 'Αλεξάνδρεια 16/1

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ *	78	13889	ε. Μπαγκόνγκ 30/1
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	α. Μαντράς 29/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Τάμπα 12/1
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	72	20654	μετ. «Γκλάντνερ» (κ.)
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Νιούκαστλ 14/1
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/1
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	στη Βομβάη 19/1
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Νάπολη 20/1
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. 'Ασσόμπ 26/1
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	δ. Ντόβερ 24/1
ΝΕΣΤΡΩ (κ.)	77	19166	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/1
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Καρντέγιεβο 6/1
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	α. Κακινάδα 30/1
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. «Blue River» (κ.)
ΝΙΚΑΣ (κ.)	70	20328	υπέστειλε ονδουριανή
ΝΙΚΑΤΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Τακόμα 9/1
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	α. Μομπάι 30/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	α. Σετομπάλ 2/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	ε. Πειραιά 29/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	επωλήθη άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Μαρακάιμπο 5/1
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Βαλτιόρη 1/2
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	στη Μπαντζούλ 12/1
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	στον Περσικό
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Χόγκ Κόνγκ 13/1
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στο Σουέζ 19/1
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	προς Περσικό 17/12
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	στο Καράτσι 1/2
ΝΟΡΔΕΡΝ	77	1973	α. Γουάρρι 17/1
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	ε. Πειραιά 30/1
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	στον 'Ορινόκο 30/1
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (βρ.)	77	1747	προς Τζώρτζτουν 27/12
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (βρ.)	88	1905	ε. Τάμπα 16/1
ΝΟΡΘ ΣΑΙΛΟΡ (κ.)	72	7266	μετ. «Νόρθ Σήλντς» (κ.)
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	α. Μογκαντίσου 13/1
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	μετ. «Delfi» (π.)
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Ντάρμπαν 8/1
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Σιγκαπούρη 27/1
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Τζέντα 10/1
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝ (ον.)	63	10617	δ. Κων/πολη 19/1
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Μπελέμ 26/1
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/1
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Κολόμπο 12/1
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περσικού
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Σαβάννα 21/1
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Π. Σαϊδ 22/1
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Ραβέννα 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	α. Τενερδ 14/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Σιγκαπούρη 30/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Λούπ Τέρμιναλ 7/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Λισσαβόνα 17/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	επωλήθη 'Ιταλούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπιλμπάο 12/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	επωλήθη
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Κάντιλα 6/1
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	ε. Γκέιμς 1/2
ΟΝΤΑΝΑΝΑ Η. (κ.)	71	9868	προς Σιγκαπούρη 19/12
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	μετ. «Navia» (κ.)
ΟΡΑ'ΙΟΝ	73	18958	α. Τρινκομάλη 29/12

ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Τεργέστη 31/1
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	δ. Κων/πολη 26/1
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ε. Κων/πολη 30/1
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Κ (κ.)	60	11434	πρός Λόος 11/11
ΟΞΕΑΝ ΔΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	ε. Χιούστον 1/2
ΟΞΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην 'Ακαμπα (αποθήκη)
ΟΞΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	α. 'Ιντσόν 10/1
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Σόρι (αποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. 'Εβερτ 27/1
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	ε. Γιοκοχάμα 12/1
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	α. Τεργέστη 30/1
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'ΙΖ (βρ.)	67	19541	μετ. «Venus 1» ('Ονδ.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	πρός Βιαρέτζιο 7/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	ε. Σουίνουσκια 2/2
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Πόιντ Νουάρ 11/1
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	ε. Κόμπε 2/2
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	α. Πειραιά 1/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Λαττάκια 31/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός 'Αγκόλα 23/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	επωλήθη
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Σουέζ 2/2
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Σιγκαπούρη 9/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	ε. Σάν Λορέντζο 25/1
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (βα.)	78	7623	α. Παρανάγουα 26/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	επωλήθη Νορβηγούς
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	δ. Παναμά 23/1
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/1
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Σεβίλλη 30/1
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Ντάρμπαν 26/1
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Λός 'Αντζελες 25/1
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	α. Σάντος 13/1
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Γένοβα 21/1
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	πρός Φιλαδέλφεια 3/12
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Τάραντα 27/1
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	ε. Σιγκαπούρη 16/1
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρ. «Gundulic»
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	πρός Χουινιάν 1/11
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	δ. Παναμά 2/2
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Λός 'Αντζελες 29/1
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	δ. Κων/πολη 28/1
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Ρας Τανούρα 5/1
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Κουβέιτ 22/12
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)*	77	9941	ε. Ν. Μαγκαλόρ 18/1
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Ρουέν 24/1
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Βανκούβερ 20/1
ΠΕΡΙΠΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Άμστερνταμ 26/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	α. Μαρίνα ντί Καράρα 31/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839	α. Σιγκαπούρη 27/1
ΠΗΛΕΟΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεμπαστιάο 23/1
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Ρας Τανούρα 15/12
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Λός Πάλμας 2/2
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	α. Λάγος 17/1
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρός Λουάντα 20/12
ΠΙΣΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Ρας Τανούρα 22/1
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	α. Ντάρμπαν 29/1
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	δ. Ντόβερ 19/1
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	δ. Σουέζ 11/1
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Σιγκαπούρη 7/1
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λός Πάλμας 16/1
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/1
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Δουνκέρκη 11/1
ΠΟΛΙΚΟΣ (βρ.)	70	1437	α. Μπαρλέττα 19/1
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	δ. Πωρτ Σαϊδ 18/1
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	μεταφορές Περσικού
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	δ. Σουέζ 27/1
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Γένοβα 30/1
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	πρός Δ. 'Αφρική 25/12
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Βομβάη 26/12
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Γκεράλντον 31/1
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Σάντος 20/1
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ντάρμπαν 21/1
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	πρ. «Duteous»
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	ε. Βομβάη 30/1
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	υψώσε ελληνική
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Λισσαβόνα 27/1
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 28/12
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	α. Καζαμπλάνκα 29/1
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/1
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Κολομβία 22/1
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Ν. Χάβεν 15/1
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. 'Ιμινγκχαμ 31/1
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Κόπερ 8/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	δ. Γιβραλτάρ 11/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Λονδίνο 31/1
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ ΙΙ (κ.)	78	20288	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	δ. Σκώ 30/1
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Χάμπτον 15/1
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/1
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Κολόμπο 29/1
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρός Βενεζουέλα 24/12
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	α. Κολόμπο 11/1
ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677	ε. Μπάρι 31/1
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	δ. Σουέζ 1/2
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Σάν Λορέντζο 25/1
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)*	60	4820	στη Λός Πάλμας 25/1
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Μονρόβια 29/1
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Ρότερνταμ 1/2
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Φόινες 2/2
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Βομβάη 15/1
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. 'Ιμινγκχαμ 23/1
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. 'Αμβέρσα 26/1
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	α. Χαλδίνα 16/1
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Παρανάγουα 14/1
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	ε. Σιγκαπούρη 8/1
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	ε. Μπελαγουάν 10/1
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σουέζ 30/1
ΡΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)*	64	4824	α. Λός Πάλμας 22/1
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	πρός Ταϊβάν 21/12

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	πρός 'Ελλάδα 17/12
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	ε. Τζέντα 24/10
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	α. Παρανάγουα 18/1
ΣΑΙ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Σίρρι (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. 'Αμβέρσα 3/2
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/1
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Κίνα 28/11
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Τσιβιταρέκια 23/1
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Λά Παλίσ 2/2
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	α. 'Αμβούργο 3/2
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Πειραιά 14/1
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Πόρτ Κέλαγκ 26/1
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρός Πόρτο Βέσμε 12/12
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	δ. Κων/πολη 26/1
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Κων/πολη 11/1
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	στόν Πειραιά 24/1
ΣΑΝΤΖΟΥΤΣ (κ.)	71	9084	α. Σιγκαπούρη 30/1
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	ε. Ντάρμπαν 19/1
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Σαράζα 26/1
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	πρός 'Αλγέρι 9/12
ΣΑΝΤΕ'Ι ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	ε. Λάρνακα 1/2
ΣΑΝΤΕ'Ι ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	α. Λά Παλίσ 28/1
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	ε. Κοτονού 25/1
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	α. Βαλέντσια 21/1
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Λατσία 29/11
ΣΑΕΞΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Μουπλά 17/1
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Σιγκαπούρη 23/1
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Ν. 'Υόρκη 30/1
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	ε. Παρανάγουα 20/1
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Τζουέμα Τέρμιντα 20/11
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	α. Ρότερνταμ 1/2
ΣΕΒΑΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	α. Γκάλβεστον 17/1
ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. 'Αμβέρσα 28/1
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Λέγκχορν 25/1
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I (κ.)	70	12578	α. Λεμεσό 17/1
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	α. Ραβέννα 9/1
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Πόρτ Κέλαγκ 3/2
ΣΕΚΙΟΥΡΤΑΣ (κ.)	75	7033	ε. Σαβόνα 29/1
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρός 'Αβόνα 31/12
ΣΕΜΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	δ. Γιβραλτάρ 23/1
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	στή Σιγκαπούρη 31/12
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Κολομπία ρίβερ 30/1
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Χάμπτον Ρόουντς 15/1
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	α. Μπρίντφορντ 1/2
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	α. Σιγκαπούρη 11/1
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Βαλτιμόρη 11/1
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	ε. Ραβέννα 31/1
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Μπιζέρτα 25/1
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Ρουέν 28/1
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Μπρένν 26/1
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Αύγουστα 27/1
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	α. Χονολουλού 10/1
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Πόρτ ντε Μπουκ 29/1
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Ν. 'Υόρκη 17/1
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	δ. Κων/πολη 26/1
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 1/2
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Σέλλ Χάβεν 19/1
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	α. Σαντάντερ 26/1
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	δ. Γιβραλτάρ 28/1
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	πρός ΗΠΑ 19/12
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	πρός 'Αβόνα 22/12
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Βενετία 20/1
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	επωλήθη
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	δ. Σουέζ 28/1
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Κων/πολη 31/1
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Κων/πολη 15/1
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Κων/πολη 31/1
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Μπιλμπάο 2/2
ΣΗΜΠΡΕ'Ι ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Πόρτ ντε Μπουκ 27/1
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	δ. Παναμά 27/1
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 23/12
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Ντακάρ 17/1
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	δ. Π. Σαίδη 29/1
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Λός 'Αντζελες 30/1
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Κων/πολη 23/1
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Λέ Χάβρη 1/2
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	επωλήθη Νορβηγούς
ΣΗΣΚΟΥΟΥ (δ.μ.)	75	42619	α. Τέξας Σίτυ 20/1
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Κπέμε 28/1
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	μετ. «Seawave» (κ.)
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	δ. Π. Σαίδη 31/1
ΣΗΣΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	δ. 'Ελσινόρη 29/1
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	α. Πόρτ Σαίδη 17/1
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Γδύνια 30/1
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στή Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	ε. Κορώ Μπαίη 7/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Λισσαβόνα 25/1
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Βέντισπιλς 23/12
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Λά Γκουλέτ 30/1

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Κρήτασιν 8/12
ΣΙΔΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Λέ Χάβρη 28/1
ΣΙΔΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	ύψωσ κυπριακή
ΣΙΔΕΡ ΜΕΡΙΤ (κ.)	76	30743	πρ. «New Apollo»
ΣΙΔΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Λός 'Αντζελες 25/1
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Ντάρμπαν 31/1
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	α. Μόνγκλο 20/1
ΣΙΔΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Κόμπε 29/1
ΣΙΔΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Χάμπτον 30/1
ΣΙΛΜΝΑ	78	32508	ε. Χάτσινσον 1/2
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρός Πόρτ Κέλαγκ 31/12
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	στό Ρότερνταμ 30/1
ΣΙΜΠΠΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Φάμουθ 2/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Σιγκαπούρη 19/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Σιγκαπούρη 23/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridien» ('Ονδ.)
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Βρέστη 29/1
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	δ. Παναμά 28/1
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χορμείν
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	πρός Χωρ Φακνίν 15/11

ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Σαλβαντόρ 1/1
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	πρός Καλλάο 2/2
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Σιγκαπούρη 1/1
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Μπόννου 1/2
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρός Κούβα 30/12
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. 'Αμβέρσα 28/1
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Φάσσικ 1/1
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	α. Σαφάγκα 30/11
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Αύγουστα 12/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στή Βομβάη (άποθήκη)
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	ε. Σχέζιν 9/1
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. Δακάρ 1/1
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Γάνδη 23/1
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Λονδίνο 1/2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Τζέντα 18/1
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Βεραβόλ 17/12
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. Ρουέν 24/1
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Ρότερνταμ 3/2
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Νάπολη 31/1
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/1
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Παρανάγουα 22/1
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	α. Μανίλα 19/1
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. 'Εϊφνμαουθ 31/1
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	ε. Καζαμπλάνκα 23/1
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ε. Λειζόες 30/1
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	α. Γκρήνον 30/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΑΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΑΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΣΤΕ'Ι'ΝΑΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	δ. Πόρτ Σαίδη 2/2
ΣΤΕ'Ι'ΝΑΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρός 'Ιζαμπέλ 31/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΑΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	α. Τάμπα 19/1
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	δ. Κων/πολη 27/1
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	ε. Κουίνχουαγκνόν 23/12
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	δ. Κων/πολη 30/1
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Φός 11/1
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	65	11171	α. Τσίμπα 1/2
ΣΤΡΙΝΕΣ (κ.)	79	9822	ε. Πόρτ Σουδάν 14/1
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Γιοκαίται 14/1
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	ε. Κασσιούγκ 19/1
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	ε. Ουλσάν 3/2
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	ε. Βρέμη 19/1
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Γένοβα 16/1
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρός Ν. Κορέα 22/12
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Σ. Κίτης 23/1
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Ρότερνταμ 3/2
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	α. Σιγκαπούρη 15/1
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Μπουσάν 14/1
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	πρ. «Olympic»
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/1
ΤΖΙΜΙΛΙΑ (κ.)	71	16275	δ. Σουέζ 14/1
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	ε. Λέ Χάβρη 2/2
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	δ. Σουέζ 19/1
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Μομπάσα 6/1
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	α. Λός 'Αντζελες 5/1
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρός 'Αλγέρι 16/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Σιγκαπούρη 17/1
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Μόκχα 19/1
ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	ε. Μανίλα 29/1
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	ε. Μπρισμπαίν 2/2
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	μετ. «Vinta» (Μπχ.)
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Φελίξ-Ιουστ 30/1
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός Μαπούτο 29/2
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Μπάχια Μιλάνκα 30/1
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/1
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Γκέιμς 2/2
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	ε. Σαγκάη 17/1
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	ε. Ταμπίκο 9/1
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	πρός 'Αλγερία 5/12
ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	ε. Τακράντι 23/1
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΤΡΑΝΣΜΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	διαγράφεται (επλ. κ. κ. κ. κ.)
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	δ. Γιβραλτάρ 30/1
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρός Κίνα 22/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Μπουσάν 8/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Σιγκαπούρη 19/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	α. Βαλτιμόρη 16/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	δ. Σουέζ 27/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. Λά Σπέζια 20/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567	α. Τσίμπα 26/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Σηάτλ 20/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ*	76	18953	ε. Ντάρμπαν 15/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	στό 'Αλγκεθίρας 1/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Φιομυμίτο 21/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Ν. 'Υόρκη 13/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Κόρπους Κρίσι 24/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ρότερνταμ 16/1
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Σαλέρνο 2/2
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Παναμά 22/1
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	α. Μομπάσα 14/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. 'Ησ Λόντον 15/12
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Σουέζ 16/1
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Τάραντα 2/2
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Σιγκαπούρη 30/1
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	ε. Χόγκ Κόγκ 26/1
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	ε. Νταλνίν 3/1
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/1

ΦΑΙΡΜΑΙ'Υ' (π.)	66	4572	α. Λός Πάλμας 15/1
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	α. Μπέιρα 5/1
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	στην 'Αβόνα 4/2
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Μόνγκλα 8/1
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67-202	ε. Φιλαδέλφεια

ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.).....	72	10194	α. Πειραιά 29/1	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.).....	73	5871	πρός Τζέντα 1/2
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.).....	70	1519	α. Όρσιάνο 21/1	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.).....	89	4999	ναυπηγ. Ιαπωνία
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).....	67	15621	α. Νάπολη 25/1	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).....	73	2987	α. Λάς Πάλμας 3/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).....	70	14786	ύψωση ελληνική	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).....	73	3563	α. Σαλβαντόρ 25/1
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).....	66	13870	ε. Ρουέν 28/1	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.).....	68	1261	α. Λάς Πάλμας 9/1
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).....	70	37310	α. Σηάτλ 17/1	ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.).....	68	2662	α. Ντόβερ 2/2
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).....	78	6585	α. Άλμερία 14/1	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.).....	74	8279	α. Λάς Πάλμας 28/1
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).....	68	13580	α. Κακινάδα 11/1	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.).....	73	6863	στη Λουάντα 19/1
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).....	74	20513	α. Γάνδη 23/1	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.).....	80	2484	ε. Λάγος 14/1
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).....	70	16973	α. Βαλέντσια 25/1	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).....	75	44698	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38629	α. Σιγκαπούρη 20/1	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699	α. Σιγκαπούρη 8/1
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.).....	72	16398	πρός Βόρνα 15/1	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928	α. Σιγκαπούρη 27/1
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.).....	71	9048	έπισκευές Πειραιά 11/7	ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700	στη Σιγκαπούρη 11/1
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μηχ.).....	74	65244	δ. Παναμά 27/1	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.).....	72	9343	ε. Λάγος 4/1
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).....	69	15808	διάλυση Κίνα	ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694	ε. Λεμεσό 1/2
ΦΟΙΝΙΞ (π.).....	78	45330	α. Χάμπτον 24/1	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).....	73	13687	ε. Παρανάγουα 25/1
ΦΟΙΝΙΞ (δ.π.7.).....	72	2895	πρός Βεγγάζη 16/12	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).....	76	30000	α. Κολούμπια 3/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.).....	75	20214	α. Γκάλβεστον 24/1	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).....	72	15498	δ. Γιβραλτάρ 4/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.).....	78	16885	ε. Μανίλα 29/1	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.).....	72	33267	ε. Τζέντα 9/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).....	76	23104	α. Ν. Όρλεάνη 4/1	ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.).....	75	11284	δ. Παναμά 31/1
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).....	63	10736	α. Κολόμπο 24/1	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).....	68	12348	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.).....	73	17918	δ. Κων/πολη 19/1	ΧΑΦΝΙΑ (κ.).....	78	9918	α. Ραβέννα 30/1
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7.).....	75	8332	α. Χονολουλού 24/1	ΧΕΓΚ (δ.π.).....	79	5266	έπισκευές 8/11
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	71	10586	ε. Ρεϊνιόν 30/1	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).....	71	4697	ε. Μίλφορντ Χάβεν 2/2
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).....	63	26759	έπισκευές Ρίο 'Ιανέιρο 24/11	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.).....	79	6521	α. Όμισάγ 22/1
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.).....	76	9282	α. Ντάρμπαν 10/1	ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.).....	78	6521	α. Μπωμόνι 21/1
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).....	73	29709	δ. Γιβραλτάρ 21/1	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.).....	75	4563	ε. Ρότερνταμ 5/2
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.).....	68	8034	α. Λάς Πάλμας 27/1	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.).....	75	19116	α. Άλικάντε 27/1
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).....	68	9342	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/1	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363	δ. Π. Σαϊό 3/2
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065	δ. Κων/πολη 24/1	ΧΕΡΟΝ (κ.).....	72	19407	ε. Λειζόες 27/1
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.).....	61	1652	α. Λάς Πάλμας 19/1	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).....	78	15981	ε. Τάραντα 1/2
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).....	75	8413	δ. Παναμά 31/1	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.).....	73	4940	μετ. «Pacific Crystal» (π.)
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).....	68	1568	α. Λάς Πάλμας 30/1	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).....	71	6166	ε. Ν. Όρλεάνη 2/2
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).....	68	5631	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 28/1	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922	α. Άμβέρσα 1/2
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).....	77	6680	α. Πειραιά 30/1	ΧΟΟΥΠ II (π.).....	64	15404	α. Χοντίντα 26/1
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).....	88	4999	α. Σουαθάμπτον 1/2	ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μηχ.).....	77	11231	έπωληθη άλλοδαπούς
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).....	79	5045	α. Λάγος 11/1	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).....	75	139421	α. Φουτζέιρα 21/12
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).....	89	4999	ναυπηγ. Άκίτσου	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532	ε. Φός 3/2
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).....	75	3699	δ. Κων/πολη 31/1	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).....	68	2863	α. Λάς Πάλμας 25/1	ΧΩΚ (κ.).....	74	19451	α. Σάντος 29/1
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).....	68	5537	α. Πόρτ Χάρκουι 6/1	ΩΡΟΡΑ (Μ.).....	72	17674	α. Ν. Όρλεάνη 24/1
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).....	68	5644	δ. Κων/πολη 31/1				α. Ντάρμπαν 15/1

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς «Ελληνες Ναυτικούς»

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ενημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τὰ θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλά καί γιά τὰ γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιᾶ εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1989, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 5.000.

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 6.000 (ἐνῶντι δρχ. 8.000 τῆς κανον. κῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέ αὐτές τίς εἰδικές τιμές συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε τό, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νο-
τара 77, 185 35 Πειραιῶς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

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

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 GENOA

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

«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**

TROODOS



The fleet is under the constant surveillance of the quality control department

This team of marine superintendents performs a ship audit function reporting directly to our Principals

Computerised records and frequent on-board inspections ensure that the highest industry standards of operation and safety are always maintained.



PIRAEUS AGENTS

TROODOS

Shipping Co. Ltd.

Loucas Haji-Ioannou House

2nd Merarchias Street No. 12

Akti Miaouli, 185 35 Piraeus

Tel: 4180001-4112611

Tlx: 241830 (TROD GR)

Fax: 4526795

LONDON AGENTS

TROODOS

Shipping and Trading Ltd.

Stock Exchange Tower

Old Broad Street

London EC2N 1HH

Tel: 01-638 4100

Tlx: 889361/4 (TRODOS G)

Fax: 5882899

NEW YORK AGENTS

TROODOS

Shipping Agencies (USA) Inc.

880 Third Avenue

14th Floor

New York, N.Y. 10022

Tel: 212-8881111

Tlx: 640822 (TRODOS NY)

Fax: 8881095