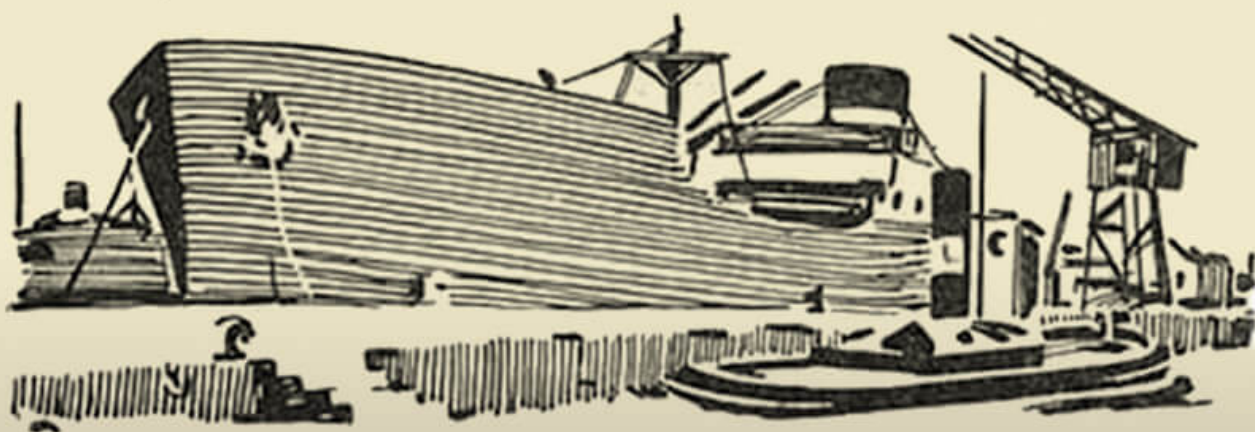


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1989
Αρ. Φύλλου 1293/1051

NAYTIKA XPONIKA

Μεταβολές

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1293/1051
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 250



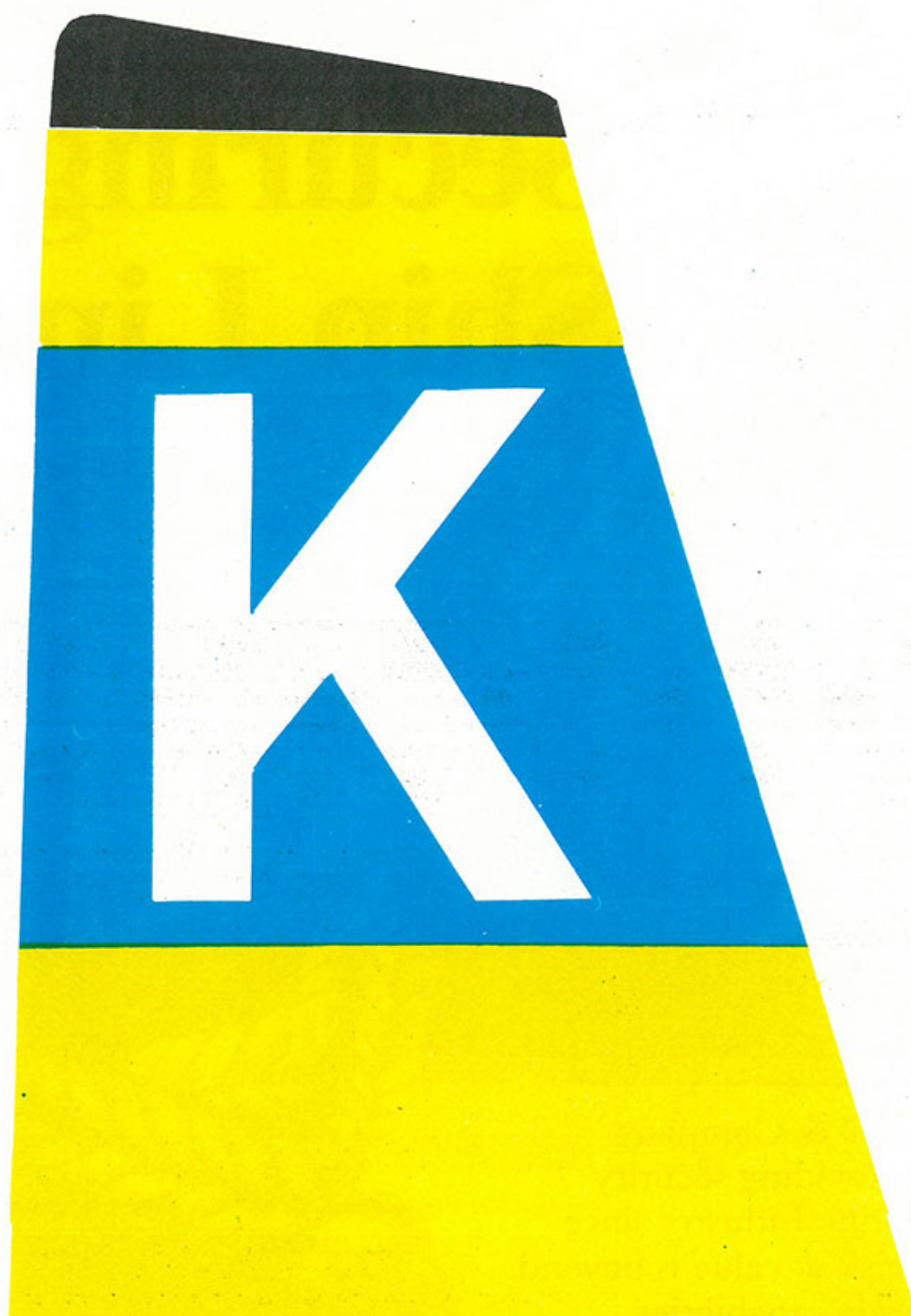
ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

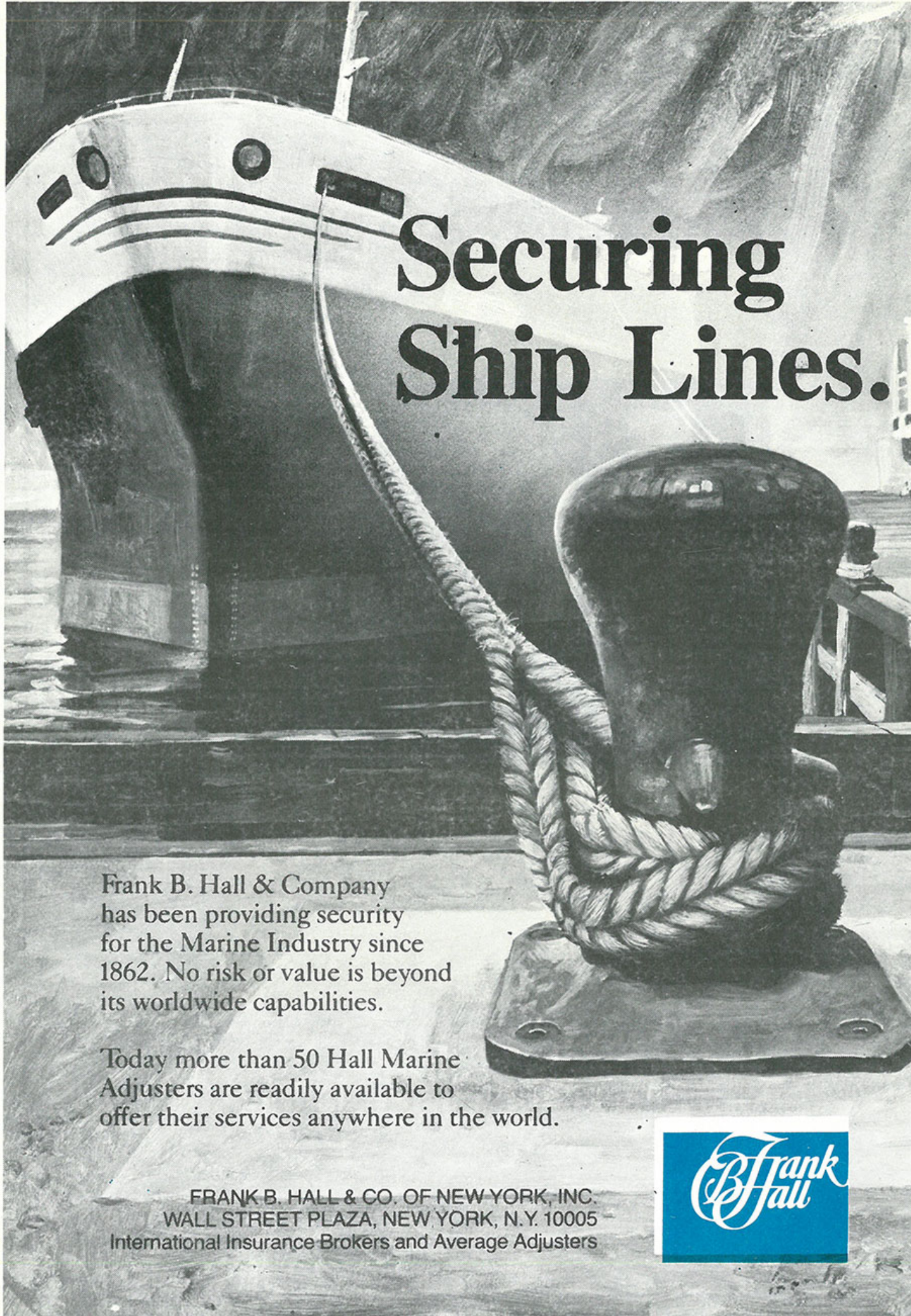
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES



Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

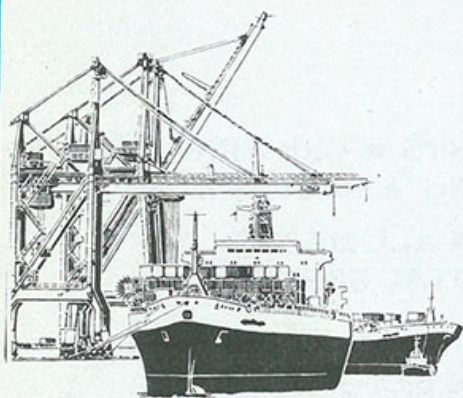
Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



Frank
Hall

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 58ο

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1293/1051

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)
Εσωτερικού..... 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
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1293/1051, April 15th, 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

- Τό παράδειγμα της HELMEPA στη θάλασσα νά βρεῖ μιμητές στη στεριά.
- 12** Εισήγηση του κ. Γεωργίου Π. Λιβανού στο Συμπόσιο που διοργάνωσε πρόσφατα τό Ναυτικό Έπιμελητήριο, μέ θέμα «Ναυτιλία - Ασφάλεια - Περιβάλλον».
-
- Διεθνής Νομοθεσία για την προστασία της θαλάσσης από την ρύπανση.
- 15** Ό τεχνικός σύμβουλος της ΕΕΕ κ. Ζήνων Σδοῦγκος αναλύει την ισχύουσα Διεθνή Νομοθεσία.
-
- Άπαιτήσεις παραρτημάτων της MARPOL καί ὑποχρεώσεις πλοίων - κρατών.
- 18** Μία πλήρης ἀνάλυση ἀπό τόν ἀντιπλοίαρχο ΛΣ κ. Ι. Ζουμπούλη, Διευθυντή της διευθύνσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του ΥΕΝ.
-
- Ή Άσφαλιστική Πλευρά του Πολέμου του Κόλπου.
- 22** Οί τεράστιες ζημιές καί ὁ ἀνταγωνισμός τῶν ἀσφαλιστῶν. Ή κρατική Ίρανική ἀσφάλιση καί τά οὐδέτερα πλοία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 24** ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 26** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 28** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 34** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 36** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 38** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 39** ENGLISH SUPPLEMENT
- 41** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

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

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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

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

ση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτικής τεχνολογίας στην 'Ελλάδα που τελικά αποβαίνει σέ όφελος της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

ΑΥΞΗΣΗ 300%!

Δέν είμαστε σέ θέση νά γνωρίζουμε ποιός νοσηρός εγκέφαλος συνέλαβε τήν ιδέα γιά τήν αλλαγή τού τρόπου υπολογισμού τών πλοηγικών δικαιωμάτων πού επιφέρει αύξηση 300% καί άνω, μπορούμε όμως νά πούμε άδίστακτα ότι εκείνοι πού τήν αποδέχθηκαν καί τήν περιέλαβαν στό όνομασθέν «πολυνομοσχέδιο τού ΥΕΝ» είναι τό λιγότερο άνεγκέφαλοι. Καί πιστεύουμε ότι τό ίδιο θά πει καί ή 'Επιτροπή Τιμών καί Εισοδημάτων, διότι σέ καμμία περίπτωση καί μέ καμμία δικαιολογία δέν νοείται αύξηση 300% καί άνω!

Σύμφωνα μέ τήν έν λόγω «ρύθμιση», γιά τόν υπολογισμό τών πλοηγικών δικαιωμάτων θά λαμβάνεται έφ' έξης ύπ' όψει ή όλική χωρητικότητα τών πλοίων — οι τόννοι γκρός, δηλαδή — αντί τής καθαρής πού ίσχύει μέχρι τώρα καί πού εφαρμόζεται καί στά φορτοεκφορτωτικά, λιμενικά, φορικά κλπ. τέλη καί δικαιώματα.

Στό ίδιο «έργο» ύπάρχει όμως καί άλλη «ρύθμιση»: 'Επιβάλλεται χαράτι 1.000 δρχ. σέ κάθε πλοήγηση πλοίου γιά κατάπλου, άπόπλου κλπ. ως «είσφορά» ύπέρ τού Ταμείου 'Επικουρικής 'Ασφαλίσεως 'Υπαλλήλων Πλοηγικής 'Υπηρεσίας. Είναι αυτονόητο ότι ή «ρύθμιση» πρέπει νά άπαλειφθεί — όλα τά επικουρικά ταμεία λειτουργούν μέ εισφορές τών μελών τους μόνον.

ΟΙ ΛΑΝΤΖΕΣ

Όσα ακούγονται στην 'Ακτή Μιαούλη γιά τίς λάντζες πού υποτίθεται ότι «έξυπηρετούν» τήν εύρύτερη λιμενική περιοχή επιβάλλουν τήν άμεση παρέμβαση όχι μόνο τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας αλλά καί τού 'Υπουργείου Οικονομικών — ένδεικτικά μόνον αναφέρουμε ότι ή φράση «Γίναμε Νιγηρία» μέ άφορμή τίς λάντζες καί τά τερτίπια εκείνων πού τίς έκμεταλλεύονται είναι καθημερινή.

Τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας όφείλει χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση νά καθορίσει — σέ συνεργασία μέ όλους τούς έμπλεκόμενους (ιδιοκτήτες, ναυτικούς πράκτορες, έφοδιαστές κλπ.) — κάποιο τιμολόγιο γιά νά σταματήσουν οι αύθαιρεςίες τού τύπου «θέλω τόσα κι' άν σου άρέσει» καί νά «άνοίξει» τό έπάγγελμα πού είναι «κλειστό» ώστε όποιος θέλει νά νομιμοποιηθεί (ναυτικός πράκτορας, έφοδιαστής, ναυτιλιακή εταιρία κλπ.) νά μπορεί νά άπακτήσει τή δική του λάντζα.

'Υπενθυμίζουμε ότι μιά σχετική προεργασία είχε γίνει επί ύπουργίας τού φίλτατου κ. Γιώργου Κασιφάρα ή σχετική δέ μελέτη προέβλεπε τή χορήγηση άδειών γιά λάντζες σέ όρισμένες κατηγορίες δικαιούχων αλλά ή υπόθεση σταμάτησε εκεί μετά τήν άπομάκρυνση τού τότε 'Υπουργού από τό ΥΕΝ καί ή μελέτη φαίνεται ότι εξακολουθεί νά είναι κλεισμένη σέ κάποιο συρτάρι.

Τό 'Υπουργείο Οικονομικών εξάλλου όφείλει νά καθορίσει, επίσης χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση, τό είδος τών άποδείξεων πού πρέπει νά χορηγούνται γιά τίς ύπηρεσίες πού παρέχονται από τίς λάντζες. Καί αυτό όχι μόνον γιά νά μπορούν νά κάνουν οι συναλλασσόμενοι τή δουλειά τους (λόγου χάρη οι ναυτικοί πράκτορες νά άποδίδουν

λογαριασμό στίς πλοιοκτήτριες εταιρίες) αλλά καί γιά νά άποφεύγεται ή φοροκλοπή — οι άποδείξεις πού χορηγούνται σήμερα — όταν χορηγούνται — δέν είναι δυνατόν νά περιγραφούν καί φυσικά δέν εξασφαλίζουν κανέναν φορολογικό έλεγχο.

Θέλουμε νά έλπίζουμε ότι τά έξήντα περίπου άτομα πού έκμεταλλεύονται λάντζες δέν αποτελούν ομάδα μέ πολιτική πυγμή πού είναι δυνατόν νά επηρεάσει τίς άποφάσεις πού χρειάζονται γιά νά σταματήσει νά επαναλαμβάνεται ή φράση «Γίναμε Νιγηρία».

ΦΘΗΝΟΤΕΡΟΣ Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Μία έντυπωσιακή πληροφορία έτέθη ύπ' όψει μας: Τά σχοινιά καί τά συρματοσχοινά διατίθενται στόν Πειραιά σέ τιμές αισθητά μικρότερες από όποιοδήποτε άλλο εύρωπαϊκό λιμάνι.

Τούτο, όπως μάς έξηγήσε ό κ. Νίκος Κατράδης πού διευθύνει τόν γνωστό όμώνυμο Οίκο τού Πειραιώς, όφείλεται άποκλειστικά στην πρόνοια τοποθετήσεως μεγάλων παραγγελιών στά εύρωπαϊκά εργοστάσια πού κατασκευάζουν τά έν λόγω είδη καί τά όποια γιά σημαντικές περιόδους εργάζονται άποκλειστικά γιά τήν έκτέλεση τών παραγγελιών τού Οίκου Κατράδη.

Μέ τήν εύκαιρία ό κ. Κατράδης μάς ανακοίνωσε ότι σύντομα — από τόν 'Ιούλιο — θά ύπάρχει πλήρης έξυπηρετηση καί σέ καδένες καί άγκυρες μέ άμεση παράδοση — θά ύπάρχει, ύπογράμμισε ό κ. Κατράδης, μεγάλο στόκ, αλλά τό κυριότερο είναι ότι οι τιμές θά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

Τό Διοικητικό Πρωτοδικείο Πειραιώς μέ τήν ύπ' αριθ. 43/1989 άπόφασή του έδωσε

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Υπό τής Νορβηγικής Βουλής ένεκριθή τό περί όκταώρου έργασίας επί τών έθνικών πλοίων νομοσχέδιον. Θέλει τούτο εφαρμοσθή εις καθορισθησομένην προσεχώρ ήμερομηνίαν. Αί διά τού νέου νόμου καθιερούμεναι μεταβολαί αναφέρονται εις τό σύστημα τών τριών φυλακών καί εις τήν άκτοπλοικήν έργασίαν.

— Κατά τάς γενομένας άρχαιρεσίας τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος κατηρτίσθη τό νέον προεδρείον αύτου διά τήν διετίαν 1939-41 ως έξης: Νικ. Γ. Λιβανός πρόεδρος, 'Εμμ. Μιχαλινός καί Μηνάς Διακάκης αντιπρόεδροι, Παναγής Γιαννουλάτος γεν. γραμματεύς, 'Ανδρ. Συνοδινός ταμίας καί Γεώργ. 'Εμπερίκος, Κωνστ. Λυκούρης καί Δημ. Βαρχαλαμάς σύμβουλοι.

— 'Αγγέλεται έξ 'Αγίου Φραγκίσκου ότι Κινέζοι ταξαοποιοί ήμπόδισαν επί δεκαήμερον τήν επί τού φορτηγού «'Αννα Σταθάτου» φόρτωσιν παλαιοσιδήρων δι' 'Ιαπωνίαν. Μετά σύντονον άστυνομικήν παρέμβασιν έπετεύχθη ή συμπλήρωσις τής φορτώσεως καί ό άπόπλους τού πλοίου.

— Γενικωτέρα άνασκόπησις τής ναυλαγοράς έμφανίζει ταύτην όπωδήποτε σταθερωτέραν, λαμβανομένου πάντως ύπ' όψιν ότι αι όξύταται πολιτικά διαταραχαί δέν αποτελούν παράγοντα άναπτύξεως τών έμπορικών συναλλαγών.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 200/15.4.1939)



COOLPOWER

AUTO AIRCONDITIONING

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

frigette®
Autoklimaanlagen

ΤΗΛ: 41.27.684 ΤΕΛ-ΦΑΧ: 01.4127 684



τήν επιβαλλομένη λύση στο πρόβλημα που είχε δημιουργήσει η άρνηση του Έλληνικού Δημοσίου να διαγράψει από το ελληνικό νηολόγιο πλοία τα οποία είχαν απολεσθεί, πρόβλημα το οποίο είχε απασχολήσει επί μακρόν και ταυτόχρονα είχε ταλαιπωρήσει αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, η οποία δημοσιεύεται αυτούσια στη στήλη Νομικά θέματα (σελίς 24) του παρόντος τεύχους, δεν υφίσταται φορολογική υποχρέωση για βυθισθέν πλοίο ακόμη και στην περίπτωση της μη είσέτι διαγραφής του από το ελληνικό νηολόγιο.

ΜΝΗΜΕΙΟ ΗΡΩΟΣ

Στις 8 'Απριλίου έγιναν στο χωριό Βαρυπαπάδες της Κέρκυρας τα αποκαλυπτήρια της προτομής του ήρωος πλωτάρχη του Λιμενικού Σώματος 'Ιωάννη 'Αρβανιτάκη που απαγχονίστηκε το 1942 από τους Γερμανούς για συνεργασία με τους Συμμάχους. Ο 'Ιωάννης 'Αρβανιτάκης είχε συλληφθεί στις 17 'Ιουλίου 1942 στο Μοῦδρο της Λήμνου και απαγχονίστηκε έπειτα από τρεις ημέρες αφού προηγουμένως υποβλήθηκε σε φρικτά βασανιστήρια από τους κατακτητές χωρίς να λυγίσει ούτε μία στιγμή.

Την έθνική προσφορά του 'Ιωάννη 'Αρβανιτάκη υπογράμμισε ο 'Υπουργός κ. 'Αντώνης Ντεντιδάκης ο οποίος έκανε και τα αποκαλυπτήρια της προτομής του.

ΝΑ ΦΥΓΕΙ ΑΜΕΣΩΣ

Στους διαδρόμους του 'Υπουργείου άρχισε να κυκλοφορεί και πάλι τόν τελευταίος καιρό ένα άτομο του οποίου η παρουσία και η δραστηριότητα είχε προκαλέσει τους πάντες στο πρόσφατο παρελθόν και για τόν λόγο αυτόν άλλωστε είχε τεθεί «στη ναφθαλίνη». 'Επειδή και πάλι η παρουσία του προκαλεί τους πάντες συνιστούμε στους υπεύθυνους να ξαναβάλουν τόν εν λόγω πρόσωπο «στη ναφθαλίνη» ελπίζοντας ότι δεν θά χρειασθεί να επανέλθουμε στο επόμενο τεύχος με τόν έρώτημα «ποιός χρειάζεται — και γιατί — τούς τραμπούκους».

ΤΟ 5%

Σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, οι έπιταγές που θά αποσταλούν στους συνταξιούχους πλοιάρχους και τούς Α' μηχανικούς στο τέλος του μηνός περίπου με τή σύνταξη του Μαΐου θά περιλαμβάνουν και τήν αύξηση του 5% με τήν οποία οι συντάξεις τους θά αντιπροσωπεύουν πλέον τόν 62% τού βασι-

κού μισθοῦ τών εν ενεργεία συναδέλφων τους αντί τού 57% που ήταν μέχρι τήν υπογραφή της σχετικής κοινής απόφασης τών 'Υπουργών Ναυτιλίας και Οικονομικών η οποία υλοποιήθηκε με τήν επιμονή τού 'Υπουργού κ. 'Αντώνη Ντεντιδάκη.

'Επαναλαμβάνουμε, πάντως, για νά μήν τόν ξεχνούν οι αρμόδιοι, ότι οι συνταξιούχοι πλοιάρχους και Α' μηχανικοί δεν θά σταματήσουν τόν αγώνα μέχρις ότου ικανοποιηθεί τόν απολύτως δίκαιο αίτημά τους νά παίρνουν και αυτοί τόν λιγότερο τόν 80% τού βασικού μισθοῦ τών εν ενεργεία συναδέλφων τους, όπως άλλωστε γίνεται με τούς συνταξιούχους ναυτικούς άλλων κλάδων, όρισμένοι από τούς ύποίους μάλιστα έχουν εξασφαλίσει ποσοστό μεγαλύτερο τού 80%!

ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

Μιά σημαντική, κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη, πληροφορία που δείχνει τήν πρόοδο της ελληνικής βιομηχανίας, πέρασε στά «ψιλά» τών εφημερίδων όταν δεν αγνοήθηκε παντελώς και αυτό τή στιγμή που όλοι οι ξένοι προβάλλουν συστηματικά κάθε δικό τους επίτευγμα.

Η πληροφορία αυτή άφορούσε τήν κατασκευή τών αντίλων για τά ξει άρματαγιά τού Πολεμικού Ναυτικού. Οι αντίλίες αυτές με διεθνείς στρατιωτικές προδιαγραφές μελετήθηκαν, σχεδιάστηκαν και κατασκευάζονται από μία ελληνική βιομηχανία, τήν εταιρία Δράκος - Πολέμης, έπειτα από διεθνή διαγωνισμό.

ΤΑ ΠΛΑΣΤΙΚΑ

Όπως άνήγγειλε ο IMO, από της πρώτης τού νέου έτους άρχισε η εφαρμογή της διεθνούς συμβάσεως για τήν απαγόρευση της άπορρίψεως στη θάλασσα τών άβλητων και ειδικώς τών πλαστικών ύλων.

Όπως είναι γνωστό, η διεθνής σύμβαση για τήν πρόληψη ρυπάνσεως τού 1973 όπως τροποποιήθηκε με τόν πρωτόκολλο τού 1978, άφορούσε τή ρύπανση από πετρελαιοειδή, τοξικές ουσίες, βλαπτικά ύγρά και ύδατα ύπονόμων. Με τόν παράρτημα όμως ύπ' αριθ. 5 προσετέθησαν και τά πάσης φύσεως άπορρίματα τά προερχόμενα από τήν κανονική λειτουργία και έκμετάλλευση τού πλοίου.

Μιά από τις σπουδαιότερες διατάξεις τού Παραρτήματος αυτού αναφέρεται στις πλαστικές ύλες και περιλαμβάνει σχοινιά, δίκτυα, σάκκους και άλλα είδη κατασκευασμένα από πλαστικό ύλικό. Όλα αυτά, καθώς και τά ύλικά της συσκευασίας τους πρέπει

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Ο Γεν. Διευθυντής της Αυστραλιανής έφοπιστικής εταιρίας TNT θά πληρώνε 25.000 δολλ. σε κάποιον συνδικαλιστή της Μαφίας για νά τύχει η εταιρία του ειδικής μεταχειρίσεως στο λιμάνι της Ν. 'Υόρκης.

Τήν πληροφορία αυτή ανέφερε πρό έτων σε τηλεοπτική έκπομπή κάποιος πρώην «νονός» της Μαφίας, ο οποίος δήλωσε επίσης ότι ο μόνος τρόπος για νά συνεννοηθεί μία εταιρία με τόν άμερικανικό συνδικάτο Teamster Transport Union είναι νά πληρώσει κάποιον μαφιόζο σύνδεσμο. Τήν πληροφορία αυτή χρησιμοποίησε ένας Αυστραλός όμοσπονδιακός βουλευτής της αντιπολιτεύσεως, ο οποίος ζήτησε από τήν Κυβέρνηση τήν άπόρρητη συνέντευξη που είχε δώσει στην 'Ανακριτική 'Επιτροπή ο παραπάνω πρώην νονός. Η κυβέρνηση άρνήθηκε και ο βουλευτής προσέφυγε στο Δευτεροβάθμιο Διοικητικό Δικαστήριο, τού οποίου τώρα αναμένεται η απόφαση.

Η εταιρία TNT διέψευσε τήν κατηγορία κατά τού Διευθυντού της. 'Αλλά σε σχετική δήλωσή του ο πρώην μαφιόζος «νονός» επιμένει ότι ο εν λόγω Διευθυντής δεν πρέπει νά άνησυχεί γιατί δεν ένήργησε με δόλο. «Δέν νομίζω, διευκρίνισέ, ότι γνώριζε τις σχέσεις τών μεσολαβούντων και ήταν άλλωστε ο μόνος τρόπος για νά κάνει τή δουλειά του». Και καταλήγοντας άπεφάνθη: «Τά χρήματα αυτά δίνονται νόμιμα και όχι κάτω από τήν τραπεζί. Τά δίνεις σε μία επιχείρηση και τά δηλώνεις... δεν κάνεις κανένα κακό».

νά άπορρίπτονται πέραν τών 25 μιλίων από τις άκτές. Τά λοιπά άπορρίματα και ιδίως τά κατάλοιπα τροφίμων πρέπει νά άπορρίπτονται τουλάχιστον 12 μίλια μακριά τών άκτών και άφου 'τροηγούμενως έχουν κονιορτοποιηθεί.

Αυστηρότερες διατάξεις εφαρμόζονται στις ειδικές ζώνες, όπως είναι η Μεσόγειος, η Βαλτική και η Μαύρη Θάλασσα, στις οποίες η απαγόρευση άπορρίψεως έκτείνεται και πέραν τών 12 μιλίων από της άκτής. Οι χώρες που υπέγραψαν τή Σύμβαση άναλαμβάνουν τήν υποχρέωση νά εξοπλίσουν τούς

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

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

λιμένες τους με κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής των απορριμμάτων των πλοίων.

ΤΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Στό στενό του Πά ντέ Καλαί, που αποτελεί τό επίκεντρο της κινήσεως της Μάγχης, τὰ αερόσπρωμα ιπτάμενα σκάφη διατηρούν ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό της μεταφορικής διαπορθεύσεως. Τὰ μηχανικά αυτά ύβριδια μεταφέρουν επιβάτες και αυτοκίνητα από τή μία ακτή στην άλλη μέσα σε 30 λεπτά της ώρας (εφόσον ή κατάσταση της θάλασσας τό επιτρέπει) πετώντας πάνω από τίσ αφρισμένες κορυφές των κυμάτων με ταχύτητα 100 περίπου χμ. τήν ώρα. Έτσι έχουν μείωση τό χρόνο μεταφοράς μεταξύ Παρισίων και Λονδίνου σε έξι μόνον ώρες.

Θά νόμιζε κανείς ότι ή κρίση του πετρελαίου θά είχε σημάνει όριστικά τό τέλος αὐτών των άδηφάγων σε καύσιμα σκαφών. Άλλά ή κρίση πέρασε και ή πίεση χαλαρώθηκε. Ένώ έξάλλου οι άπεργίες του 1989 που επηρέασαν σημαντικά τὰ φέρυ - μπώτ της περιοχής, ξανάδωσαν φτερά σ' αυτά τὰ παράξενα μεταφορικά μέσα που μολοντί έχουν έλικες δέν είναι ούτε αεροπλάνα ούτε άληθινά πλοία.

Τό πρωτοποριακό αυτό σύστημα μεταφο-

ρās ξεκίνησε άρχικά από δύο έταιρίες: τήν Hoverlloyd που ανήκε στο Σουηδικό συγκρότημα Brostrom και τήν Sea Speed που ήταν θυγατρική των Βρετανικών Σιδηροδρόμων. Τό 1981 συγχωνεύτηκαν στην έταιρία Hover-speed ή όποία ανέλαβε μονοπωλιακά τήν εκμετάλλευση της γραμμής, μέχρι τό 1987 όποτε τήν αγόρασε ή Βρετανική έφοπλιστική έταιρία British Ferries στην όποία και ανήκει σήμερα.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΣΗΡΑΓΓΟΣ

Χάρη στην εύνοική γεωλογική σύσταση του ύποθαλάσσιου εδάφους της Μάγχης, ή διάνοξη της σήραγγος φαίνεται νά προχωρεί κανονικά. Στην βρετανική πλευρά ή εκσκαφή άρχισε από τό φρέαρ του Shakespeare Cliff και συναντώντας τὰ εύκόλως διατηρητά στρώματα κυανής κρητίδος συνέχισε κάτω από τό στενό πλησιάζοντας τώρα τὰ επτά χιλιόμετρα. Για τή διατήρηση οι Βρετανοί χρησιμοποίησαν έξι εκσκαφείς, τρεις για τό ύποθαλάσσιο τμήμα των 21,5 χμ. (6 χμ, περισσότερο από τους Γάλλους) και τρεις για τό ύπόγειο τμήμα από τήν ακτή μέχρι τό τέρμιναλ του Cheriton (9,8 χμ.). Στή Γαλλική πλευρά τὰ πράγματα ήταν δυσκολότερα λόγω μεγάλων εκτάσεων ύδροφόρου φαιάς

κρητίδος και ζωνών ρηγμάτων που άπαιτούσαν προηγμένη τεχνολογία. Χρησιμοποιήθηκαν πέντε εκσκαφείς, τρεις για τό ύποθαλάσσιο τμήμα των 15,5 χμ. και δύο για τό ύπόγειο τμήμα των 3,7 χμ. μέχρι τό τέρμιναλ του Coquerelles. Μέχρι τίσ άρχές Φεβρουαρίου είχαν σκάψει 216 μ. κάτω άπ' τή θάλασσα προς τήν κατεύθυνση της Βρετανίας και 128 μέτρα προς τό τέρμιναλ.

Υπενθυμίζουμε ότι τό τεράστιο αυτό έργο που ξεκίνησε τό 1987 και προβλέπεται νά τελειώσει τό 1993, θά περιλαμβάνει δύο σιδηροδρομικές σήραγγες μόνης διαδρομής διαμέτρου 7,30 μ. που θά απέχουν μεταξύ τους 30 μέτρα. Μεταξύ αὐτών θά εκσκαφεί μία τρίτη σήραγγα ύπηρεσίας διαμέτρου 4,5 μ. Και οι τρεις θά έχουν όλικό μήκος 50,5 χμ. άπό τὰ όποία τὰ 37 χιλιόμετρα κάτω από τή θάλασσα. Θά συνδέονται μεταξύ τους με εγκάρσιες στοές για άερισμό και συντήρηση, ενώ δύο σιδηροδρομικές διακλαδώσεις θά επιτρέπουν τό πέρασμα από τή μία γραμμή στην άλλη. Στίς σιδηροδρομικές γραμμές θά κυκλοφορούν συρμοί των 800 μ. για 200 αυτοκίνητα και των 450 μ. για 35 καμιόνια. Η διαδρομή θά διαρκεί κατά μέσο όρο 40 λεπτά, με αναχωρήσεις κάθε 10 λεπτά στις περιόδους αιχμής και κάθε 20 λεπτά στις ύπολοιπες.

INTERKAT A. E. B. E.

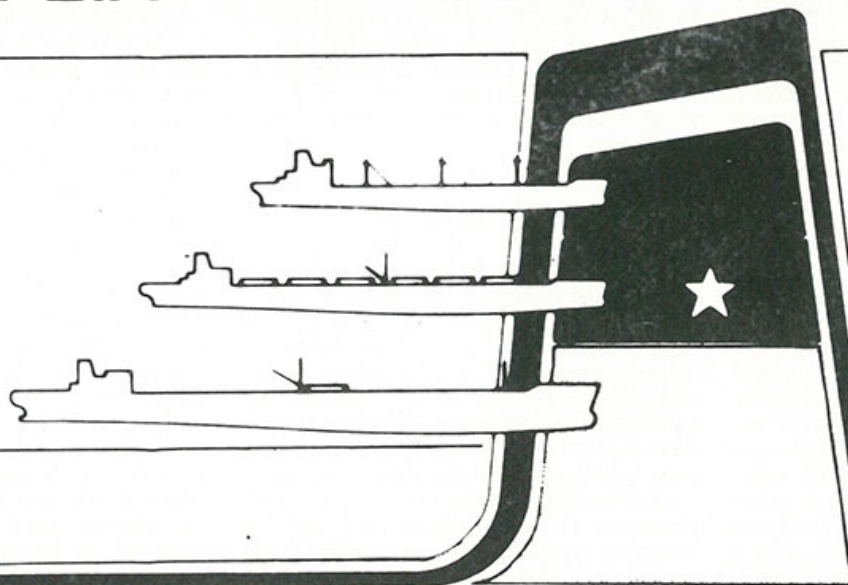
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Άναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΝΟΗΘΕΙ ΑΠΟ ΠΟΛΛΑ ΧΡΟΝΙΑ ΑΛΛΑ...

Αγαπητέ κύριε Διευθυντά,

Διάβασα με πολύ ενδιαφέρον τό κύριο άρθρο σας του φύλλου της 15ης Μαρτίου 1989 με τίτλο ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΕΥΣΕΩΣ, όπου πολύ όρθα τοποθετείστε απέναντι στο θέμα «άνταγωνιστικότητα» και συγκεκριμένα αυτή του ελληνικού ναυτολογίου που μάς ενδιαφέρει.

Το θέμα «άνταγωνιστικότητα» για τη ναυτιλία μας δεν είναι ασφαλώς νέο. Γεννήθηκε μαζί με την ίδια τη ναυτιλία μας και σηματοδότησε τις εποχές άκμης αλλά και παρακμής της. Αυτό νομίζω, λίγοι τό γνωρίζουν.

Έτσι, τά τελευταία χρόνια, μέσα στην περίοδο της μεγάλης και καταστροφικής κρίσεως, πού τό θέμα της ανταγωνιστικότητας ήλθε πράγματι έντονα στό ναυτιλιακό προσκήνιο, πολλοί τήν εξέλαβαν σάν κάποιο «τέχνασμα» του έφοπλισμού, ώστε νά μπορέσει αυτός νά αποκτήσει εϋνοϊκές ρυθμίσεις από τήν Πολιτεία. Έτσι σήμερα, παρά τό γεγονός ότι ή κατάσταση της ναυαγορράς άλλαξε, τό ελληνικό πλοίο βαδίζει πρὸς τό 1992 καί τό 2000 μέ μειωμένη σημαντικά τήν ανταγωνιστικότητά του χωρίς νά υπάρχει κάτι, τουλάχιστον όρατό, πού νά μάς κάνει αισιόδοξους ότι — έστω καί καθυστερημένα — θά τήν επανακτήσει.

Είναι πράγματι κρίμα. Γιατί τό θέμα «άνταγωνιστικότητα» έχει κατανοηθεί τουλάχιστον

στον από τούς πολιτικούς ήγέτες έδω καί δεκαετίες. Καί γιά νά αποδειχθεί τού λόγου τό αληθές, δέν έχει κανείς παρά νά διαβάσει σάν παράδειγμα, ένα κείμενο πού γράφτηκε 40 χρόνια πρίν, συγκεκριμένα χρησίμευσε σάν πρόλογος τού βιβλίου τού κ. Λεωνίδα Α. Μπουρνιά, Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ πού έξεδόθη τό 1950. Τό κείμενο υπογράφει ο Γεώργιος Παπανδρέου.

Μέ τούς θερμούς χαιρετισμούς μου.
ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

Πειραιάς, 6 Απριλίου 1989

Τό κείμενο τού Γεωργίου Παπανδρέου

Ο πρόλογος τού Γεωργίου Παπανδρέου πού επικαλείται ο φίλιτος κ. Γιώργος Φουστάνος έχει ως εξής:

«Παρεξηγήσεις καί προκαταλήψεις έδημιούργησαν δυσμενείς συνθήκες διά τήν Έμπορική Ναυτιλία εἰς τήν χώραν μας.

Η μελέτη τού κ. Λεωνίδα Μπουρνιά όρθως τοποθετεί τό ζήτημα, τό όποιον εξετάζει μέ αντικειμενικότητα καί πλήρη ενημέρωσιν. Προσφέρει δι' αὐτῆς θετικήν υπηρεσίαν εἰς τήν ναυτιλιακήν υπόθεσιν.

Κατά τήν ιδίαν μας γνώμην, τήν όποιαν καί ἐπισημῶς από τού βήματος τῆς Βουλῆς διευτυπώσαμεν, όχι μόνον δέν ἐπιτρέπεται δυσμενής προκα-

τάληψης απέναντι τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀλλά δικαιολογεῖται καί ἐπιβάλλεται τό ἀντίστροφον: εὐμενῆς προκατάληψης. Διότι διαυλακώνει τούς ὠκεανούς, δοξάζει τήν ἐλληνικήν σημαίαν καί εἰσφέρει χρήμα εἰς τήν μαρτυρικὴν μας πατρίδα. Τῆς ἀνῆκει τιμή καί δόξα. Ὑπάρχει ἐπομένως, πρέπει νά ὑπάρχῃ εὐμενῆς προκατάληψις. Ἐν συγκρίσει πρὸς ὅλους τούς ἄλλους πλουτοπαραγωγικούς κλάδους μας, ἔχει τό δικαίωμα ΝΑ ΠΡΟΤΙΜΑΤΑΙ εἰς τήν στοργήν μας. Ποιοί εἰναι οἱ παράγοντες τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας; Εἰναι δύο: Τό κεφάλαιον, ἥτοι ὁ πλοιοκτῆτης καί ὁ ἐργάτης. Νομίζω ὅτι θά ἦτο ἀτύχημα ἐάν ἐπρόκειτο νά κατασκευάσωμεν μία ἀντιδικίαν. ΑΜΦΟΤΕΡΟΙ ΣΥΝΙΣΤΟΥΝ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ. Ἡ μέριμνα ὑπέρ τού ἐνός ἐναντίον τού ἄλλου οὔτε πράξις δικαιοσύνης θά ἦτο, οὔτε θά ὑπῆρτε τό γενικώτερον συμφέρον καί τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καί τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας. Θά πρέπει νά εἴναι πλήρης ἡ προστασία τοῦ κεφαλαίου τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Καί θά πρέπει νά εἴναι πλήρης καί ἡ κοινωνική προστασία τῶν ἐργαζομένων. Διότι συντρέχει καί ὁ πρόσθετος λόγος, ὅτι εἰναι σκληρότατον τό ἔργον. Ὅταν ἔλθῃ ἡ ὥρα τοῦ κινδύνου, ὁ μὲν πλοιοκτῆτης εὐρίσκειται συνήθως εἰς τήν ξηράν, ὁ δὲ ἐργάτης εἰς τό βάθος τῆς θαλάσσης. Ἀλλά ὑπάρχει εἰς τήν συγκεκριμένην περίπτωσιν καί ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ, ὁ ὁποῖος διευκολύνει τήν χάραξιν τῆς ὀρθῆς πολιτικῆς καί ὁ ὁποῖος δέν συμβαίνει νά ὑπάρχῃ εἰς τούς ἄλλους κλάδους τῆς οἰκονομίας: εἰναι ὁ διεθνῆς ἀνταγωνισμός. Ὑπάρχει, ἐπομένως, ἀντικειμενικῶς δεδομένον τό μέτρον τῆς προστασίας καί τοῦ πλοιοκτῆτου καί τοῦ ἐργάτου. Ἐάν ἡ φορολογία, ἐάν ἡ κοινωνική προστασία μίαν ἡμέραν καθίστατο ὑπέρμετρος, ἡ ἐκδίκησις ἐπακολουθεῖ αὐτομάτως ἐναντίον τῆς ἀπερισκεψίας τοῦ Κράτους. Πλήσσει ολόκληρος ὁ κλάδος, πρὸς κοινήν ζημίαν καί τοῦ πλοιοκτῆτου καί τοῦ ἐργάτου καί τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας. Στοιχειώδης σωφροσύνη τῶν κυβερνητῶν ἐπιβάλλει νά σταθμίζουν ἐκάστοτε τά ἀντικειμενικά δεδομένα τοῦ διεθνούς ἀνταγωνισμοῦ καί νά ἐξασφαλίζουν ἐντός τοῦ πλαισίου τοῦ διεθνούς ἀνταγωνισμοῦ τήν ἐπιβίωσιν καί τήν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Δέν εἰναι σοσιαλισμός, δέν εἰναι κοινωνική δικαιοσύνη ἡ ὑπέρμετρος προστασία, ἡ ὁποία ὁδηγεῖ εἰς τήν χρεωκοπίαν. Εἰναι ἀπλοῦστατα μωρία. Σοσιαλισμός καί κοινωνική δικαιοσύνη εἰναι ἡ προστασία, ἡ ὁποία ἐπιτρέπει καί τήν διάρκειαν καί τήν βελτίωσιν τῆς ζωῆς. Δέν εἰναι ἡ δημαγωγία, εἰναι ἡ εὐημερία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ»

Πύλος καί Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: TAINARON

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

Γιώργος Λιβανός: Τό παράδειγμα τῆς HELMEPA στή θάλασσα νά βρεῖ μιμητές στή στεριά

Συνεχίζοντας καί σήμερα τήν παρουσίαση τῶν εἰσηγήσεων πού ἔγιναν κατά τή διάρκεια τοῦ Συμποσίου πού διοργάνωσε στίς 21 Μαρτίου τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο Ἑλλάδος μέ θέμα: «Ναυτιλία, Ἀσφάλεια καί Περιβάλλον — Πρακτική καί Προοπτικές» δημοσιεύουμε κατὰ σειρά τίς εἰσηγήσεις τοῦ Προέδρου τῆς HELMEPA κ. Γιώργου Π. Λιβανού, τοῦ κ. Ζήνωνα Σδούγκου καί τοῦ ἀντιπλοιάρχου Λ.Σ. κ. Ἰωάννη Ζουμπούλη.

Στήν εἰσήγησή του ὁ κ. Γιώργος Λιβανός υπογράμμισε τά ἑξῆς:

Εἶναι ἰδιαίτερη ἡ ἱκανοποίησή μου διαβάζοντας στό πρόγραμμα τοῦ Συμποσίου τά θέματα πού διακεκριμένοι ὁμιλητές θά παρουσιάσουν.

Σάν Πρόεδρος τῆς HELMEPA, τῆς Ἑλληνικῆς Ἑνώσεως Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, ἀναγνωρίζω στά θέματα αὐτά ἀρκετή ἀπό τήν ὕλη πού ἡ HELMEPA, παρουσιάζει ἀπό τό 1983 μέχρι σήμερα στά ἐτήσια ἐκπαιδευτικά της προγράμματα πρὸς τοὺς Ἑλλήνες ἀξιωματικούς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἡ διεθνὴς νομοθεσία σχετικά μέ τή λειτουργία τῶν πλοίων ὅλο καί αὐξάνει ἐνῶ παράλληλα οἱ ναυτιλλόμενοι προσπαθοῦν νά ἐφαρμόσουν τίς νέες ἀπαιτήσεις στά πλοία καί στά λιμάνια.

Ἐπιτρέψτε μου ὅμως νά μοιρασθῶ σήμερα μαζί σας τήν ἀπορία μου γιά τό ποῖο θά εἶναι γενικά τό περιβάλλον μας μέ τήν ἀνατολή τοῦ 21οῦ αἰῶνα. Καί ἡ ἀπορία μου αὐτή ἐνισχύεται ἀκόμη περισσότερο ἀπὸ τό γεγονός τῶν τελευταίων ἀνακοινώσεων γύρω ἀπὸ τήν καταστροφή καί τήν ἀλόγιστη ἐκμετάλλευση θαλασσῶν, δασῶν καί γενικά τῶν φυσικῶν πηγῶν τοῦ πλανήτη.

Πιστεύω ὅτι ἔφθασε ἡ ὥρα πού πολι-



τικοί καί οἰκονομικοί ἀνταγωνισμοί στήν ὑφήλιο θά παραχωροῦν σταδιακά τή θέση τους στήν ἀνάγκη γιά μιά παγκόσμια συνεργασία γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ κοινοῦ μας ἐχθροῦ, τῆς ρύπανσης καί καταστροφῆς τοῦ περιβάλλοντος πού ἀπειλεῖ τή ζωὴ στὸν πλανήτη. Καί εἶναι ἐλπιδοφόρο τό ὅτι ἀρχηγοὶ κρατῶν καί κυβερνήσεων θέτουν τήν προστασία τοῦ περιβάλλοντος σά βασικό κομμάτι τῶν πολιτικῶν τους στόχων.

Ὅταν τό 1982 ὑπογράφηκε ἡ Διακήρυξη Ἑθελοντικῆς Δέσμευσης γιά τήν ἱδρυση τῆς HELMEPA, πολλοί, καί ἴσως δίκαια, θεωροῦσαν τήν προσπάθεια γιά τήν ἐθελοντικὴ συμμετοχή τοῦ ἀνθρώπου στήν πρόληψη τῆς ρύπανσης τῶν θαλασσῶν καί σά ρομαντισμό ἢ ἀκόμη

καί οὐτοπία.

Τά μέλη τῆς HELMEPA, Ἑλλήνες Ναυτικοί καί Πλοιοκτῆτες προσπάθησαν καί προσπαθοῦν νά ἀντιμετωπίσουν τό πρόβλημα τῆς θαλάσσιας ρύπανσης σάν προσωπική τους ὑπόθεση, παρά τίς κακές μας συνήθειες τοῦ παρελθόντος καί τίς ἀδυναμίες τοῦ παρόντος, ὅπως γιά παράδειγμα ἡ ἐλλειψη ἐπαρκῶν εὐκολιῶν ὑποδοχῆς στά λιμάνια.

Ἀπόδειξη τῆς ἐπιτυχίας τῆς προσπάθειας εἶναι ἡ σταδιακὴ μείωση τῶν παραβάσεων τῆς Νομοθεσίας ἀπὸ πλοῖα-μέλη τῆς HELMEPA, ὅπως ἀναφέρουν τά ἐπίσημα στατιστικὰ στοιχεῖα τῶν Διεθνῶν Ὄργανισμῶν. Ἐπίσης καί τό ὅτι κανένα πλοῖο-μέλος τῆς Ἑνώσεως δέν προκάλεσε ἠθελημένη ρύπανση μέχρι σήμερα.

Γιά ὅλα αὐτά ὁ παράγων «ἄνθρωπος» ἦταν καί εἶναι τό κλειδί τῆς ἐπιτυχίας, ἀφοῦ ὅμως ἐφοδιαστῇ μέ τίς κατάλληλες πληροφορίες, κατανοήσει τό πρόβλημα καί ἐνεργοποιήσει τό φιλότιμό του. Πάνω σ' αὐτό, δηλαδή τήν προσωπικὴ συμμετοχή ὅλων μας δέ νομίζω νά ὑπάρχει ἀντίθετη γνώμη.

Ἡ Μεσόγειος Θάλασσα μέσα στήν ὁποία βρίσκεται καί ἡ χώρα μας, θεωρεῖται ἀπὸ τή Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78 σάν «εἰδικὴ περιοχή», μέσα στήν ὁποία ἀπαγορεύεται ὅποιαδήποτε ρυπογόνος ἀπόρριψη τῶν πλοίων. Τό Παράρτημα V τῆς MARPOL σχετικά μέ τά ἀπορρίμματα τῶν πλοίων ἰσχύει ἀπὸ τὴν 31.12.88. Δυστυχῶς ὅμως ἡ Μεσόγειος δέν εἶναι ἀκόμη «εἰδικὴ περιοχή» γιά τό Παράρτημα αὐτό, ἐπειδὴ οἱ χώρες δέν διαθέτουν τίς ἀνάλογες εὐκολίες ξηρᾶς γιά τήν ὑποδοχὴ τῶν ἀπορριμμάτων τῶν πλοίων. Ἀπὸ τήν ἄλλη μεριά ἡ αὐστηρὴ Ναυτιλιακὴ Νομοθεσία, ἀκόμη καί μέ τίς ἀδυναμίες της, δέν



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

έχει ακόμη ανάλογη της για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες στην ξηρά. Έτσι από την στεριά κάθε λογής ρυπογόνες ουσίες κατευθύνονται στις θάλασσες από διάφορες πηγές, τὰ δὲ ἀποτελέσματα εἶναι σὲ ὅλους μας γνωστὰ καὶ δυστυχῶς ἐμφανή.

Μὲ τὴν εὐκαιρία τοῦ σημερινοῦ Συμποσίου εἶμαι στὴν εὐχάριστη θέση νὰ ἀνακοινώσω ἐδῶ ὅτι ἡ HELMEPA, μετὰ ἀπὸ πρόσφατη πρότασή της πρὸς τὸν Διεθνή Ναυτιλιακὸ Ὄργανισμό (IMO) καὶ τὴν Ἐπιτροπὴ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων καὶ σὲ συνεργασία μαζί τους, ἀναλαμβάνει τὴν πρωτοβουλία γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν λαῶν τῆς Μεσογείου ὥστε ἡ περιοχὴ νὰ ἀνακηρυχθεῖ εἰδική γιὰ τὸ Παράρτημα V τῆς MARPOL 73/78, τὸ 1990.

Θὰ ἦταν εὐτύχημα ἂν οἱ βιομηχανίες ξηρᾶς ἀναλάμβαναν ἐθελοντικὰ μιὰ ἀνάλογη πρωτοβουλία αὐτοδέσμευσης γιὰ τὴν προστασία τοῦ περιβάλλοντος, ὅπως ἐμεῖς κάναμε στὸ χώρο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ὅπως ἔχει σήμερα ἡ κατάσταση δὲν εἶναι κανεὶς σὲ θέση νὰ παρουσιάσει τὶς προοπτικές τοῦ περιβάλλοντος, γιατί οἱ

ἐπιστημονικὲς ἀνακοινώσεις πού βλέπουν τὸ φῶς τῆς δημοσιότητας ὀδηγοῦν στὸ συμπέρασμα μιᾶς περιβαλλοντικῆς ἀθλιότητας, γιὰ μετὰ τὸ ἔτος 2000.

Εἶμαι ἀπόλυτα πεπεισμένος ὅτι οἱ προοπτικὲς γιὰ τὸ μέλλον δὲν εἶναι τόσο ὅσο λέγονται ἀποθαρρυντικὲς γιὰ τὸ ἔτος 2000. Ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴ σωστή καὶ ἀνθρώπινη συμπεριφορὰ ὅλων μας πρὸς τὸ περιβάλλον. Ὁ ἄνθρωπος εἶναι ἐκεῖνος ὁ ὁποῖος εἶναι κυριολεκτικὰ ὑπαίτιος γιὰ τὴν ὁλέθρια καὶ καταστρεπτικὴ ἐξέλιξη τῆς λεπτῆς, θεϊκῆς ἰσοζυγισμένης καὶ ἀλληλένδετης οἰκολογίας.

Ὁ ἄνθρωπος λοιπὸν ἐφόσον ἔχει ἀντιληφθεῖ καὶ εἶναι πλέον γνώστης αὐτῆς τῆς καταστάσεως, εἶναι σὲ θέση νὰ ἀλλάξει τὴν καταστρεπτικὴ καὶ ὁλέθρια πορεία πρὸς τὸν ἀφανισμό του.

Ζωὴ χωρὶς τὴν σωστὴ ἀνθρώπινη συμπεριφορὰ θὰ εἶναι κατὰρα.

Τὸ ἀνθρώπινο φιλότιμο μπορεῖ νὰ τὴν μεταλλάξει σὲ μιὰ πραγματικὰ ἀποδεκτὴ ποιοτικὰ ζωὴ γιὰ τὰ παιδιὰ μας.

Σὲ τί θὰ μᾶς χρησιμεύει ἡ παραγωγὴ τῆς νέας τεχνολογίας στὴν καταναλωτικὴ μας κοινωνία, ἂν δὲν μποροῦμε νὰ ἀ-

ναπνέουμε κάπως καθαρὸ ἀέρα καὶ νὰ πίνουμε κάπως καθαρὸ νερό. Τότε θὰ πρέπει μὲ τὴν ὑψηλὴ τεχνολογία μας νὰ ἀντικαταστήσουμε τὸν ἄνθρωπο μὲ ρομπότ, πού ἐπειδὴ δὲν ἀναπνέουν, δὲν πίνουν καὶ δὲν τρῶνε θὰ μποροῦν νὰ ἀπολαύσουν τὰ προϊόντα τῆς ἀνθρώπινης παραγωγῆς.

Ἐπομένως τί θέλουμε, ποιότητα ζωῆς γιὰ τὰ παιδιὰ μας ἢ καταστροφὴ τοῦ περιβάλλοντος σὲ ἀντάλλαγμα τῆς παράλογης κατανάλωσης ὑλικῶν ἀγαθῶν; Θέλουμε ἐπιβίωση τῆς ἀνθρωπότητας ἢ ὄχι;

Ἀπὸ μᾶς τοὺς ἴδιους ἐξαρτᾶται καὶ μάλιστα ὄχι ἀπὸ τοὺς ναυτικούς μας, γιατί κάνουν τὸ καθήκον τους, ὅπως ἀποδεικνύει τὸ ἀποτέλεσμα τῆς προσπάθειας στὴν HELMEPA. Στούς στεριανούς ἐναπόκειται νὰ θελήσουν νὰ ἀναλάβουν μιὰ ἀνάλογη προσπάθεια συντονισμένη μὲ τὴν δική μας. Τὸ παράδειγμα πού ἔδωσε ἡ HELMEPA στὴν θάλασσα πρέπει νὰ βρεῖ μιμητὲς στὴν στεριά. Ἀλλῶστε αὐτὸ μᾶς κληροδότησαν οἱ ἀρχαῖοι πρόγονοί μας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.
TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-621 9755.

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.)



OCEAN

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

SPECIALISING,

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

LOYAL SHIPPING B.V, ROTTERDAM

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

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

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

Διεθνής Νομοθεσία για την προστασία της θαλάσσης από την ρύπανση

Του κ. ΖΗΝΩΝΑ ΣΔΟΥΓΚΟΥ

Οι πιθανές πηγές ρυπάνσεως της θαλάσσης είναι βασικά, αφ' ενός πλοία και πλωτά έν γένει και αφ' ετέρου πηγές ξηράς.

Για την ρύπανση από πηγές ξηράς είναι δύσκολο να μιλήσουμε λεπτομερειακά γιατί δεν έχουμε καμιά συγκεκριμένη διεθνή σύμβαση παγκοσμίου εφαρμογής αλλά μόνο εθνικά μέτρα εφαρμοζόμενα στην περιοχή του εθνικού χώρου ή συμφωνίες που καλύπτουν περιορισμένες γεωγραφικές περιοχές (Regional agreements). Η έκβολή τοξικών ή ραδιενεργών ουσιών στην θάλασσα από πηγές ξηράς (land-based sources) αποτελεί αντικείμενο αρμοδιότητας διαφόρων περιφερειακών οργάνων (π.χ. Paris Convention, Barcelona Protocol, Helsinki Convention κλπ.). Έκθεσις που υπεβλήθη στη Second International Conference on the Protection of the North Sea δίνει λεπτομερή στατιστικά στοιχεία για την έκβολή τοξικών ουσιών στη Β. Θάλασσα απ' ευθείας, μέσω ποταμών, μέσω της ατμοσφαιρας ή διά της μεθόδου του Dumping ή οποία περιλαμβάνει και αποτέφρωση (incineration at sea). Χωρίς να κουράσουμε με αριθμούς φτάνει να πούμε ότι οι ανωτέρω πηγές εισφέρουν στην ρύπανση της θάλασσας κυρίως ουσίες ιδιαίτερα επιβλαβείς και υψηλής τοξικότητας και επί πλέον σε ποσότητες σημαντικότερες από τις ρυπαντικές ουσίες που προέρχονται από πλοία.

Θά επιχειρήσουμε στη συνέχεια μια συνοπτική σύγκριση των δύο διεθνών συμβάσεων που αποβλέπουν στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δηλ. της MARPOL 73/78 και της Dumping Convention. Η Dumping Convention είναι καρπός διεθνούς διασκέψεως (Λονδίνο, Νοέμβριος 1972 που συ-

νήλθε κατόπιν αποφάσεως της διασκέψεως του ΟΗΕ «On the Human Environment (Stockholm, June 1972) και άρχισε να εφαρμόζεται τον Αύγουστο 1975.

Η MARPOL υιοθετήθηκε τον Νοέμβριο 1973, τροποποιήθηκε ριζικά με το Πρωτόκολλο του 1978 και μπήκε σε εφαρμογή τον Οκτώβριο 1983 σαν MARPOL 73/78.

Ο κ. Ζήνων Σδούγκος φοίτησε στη Σχολή Ε.Ν. ΥΔΡΑΣ, 1932-1933 και κατόπιν εργάστηκε σε εμπορικά πλοία μέχρι το 1939 που εισήχθη στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων.

Έκτοτε υπηρέτησε στο Λιμενικό Σώμα μέχρι το 1961 όποτε αποστρατεύθηκε με τον βαθμό του Πλοιάρχου Λ.Σ.

Η παραίτησις ήταν συνέπεια της προσλήψεως του από το 1961 ως μέλους της Γραμματείας του IMCO (ως ήτο κατ' αρχήν γνωστός ο σημερινός IMO) ο οποίος άρχισε τότε την ούσιαστική λειτουργία του.

Στόν IMO υπηρέτησε ως προϊστάμενος της Διευθύνσεως ναυτικής ασφαλείας και Deputy Secretary της Maritime Safety Committee μέχρι το 1978.

Από τότε μέχρι και σήμερα εργάζεται ως τεχνικός σύμβουλος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών.

Και οι δύο συμβάσεις καλύπτουν περίπου το ίδιο εύρος ρυπαντικών ουσιών - πετρελαιοειδή, επιβλαβή και επικίνδυνα χημικά υγρά χύμα ή και συσκευασμένα, ραδιενεργά κατάλοιπα καθώς και τα κατάλοιπα προερχόμενα από την λειτουργία του πλοίου. Και οι δύο έχουν εφαρμογή κυρίως σε πλοία, καίτοι η Dumping Convention εφαρμόζεται και σε αεροσκάφη καθώς και σε «fixed or floating platforms». Η διαφορά βρίσκεται περισσότερο στο χαρακτήρα της μεταφοράς. Στην περίπτωση της MARPOL το επιβλαβές φορτίο μεταφέρεται για να παραδοθεί στο λιμάνι του προορισμού. Η ρύπανσις γίνεται από άπροσε-

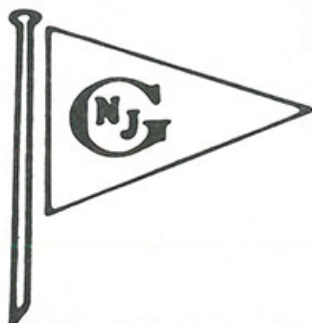
ξία ή έσκεμμένα (operational pollution) ή λόγω άτυχήματος (accidental pollution). Στην περίπτωση της Dumping Convention το φορτίο μεταφέρεται για να άπορριφθεί ή να άποτεφρωθεί, στη θάλασσα.

Στό εισαγωγικό σκεπτικό της η Dumping Convention αναφέρει ότι τά συμβαλλόμενα μέρη, έχοντας υπόψη ότι η ρύπανσις της θαλάσσης μπορεί να προέρχεται από πολλές πηγές (π.χ. από dumping, ή μέσω της ατμοσφαιρας, ποταμών, pipelines κα), αποφασίζουν να ελέγξουν την ρύπανσιν «by dumping» χωρίς αυτό να αποκλείει τον έλεγχο και άλλων πηγών ρυπάνσεως. Στά άρθρα που ακολουθούν ή σύμβασις χαμηλώνει βαθμιαία τούς στόχους της, αναγνωρίζει τά όρια των δυνατοτήτων της και προσπαθεί να καθορίσει αυτό που μπορεί να γίνει σε διάκριση απ' αυτό που θά ήθελε να γίνει.

Τό άρθρο 1 άρχίζει με την άνάληψη εύρειας υποχρεώσεως για άποτελεσματικό έλεγχο «όλων των πηγών ρυπάνσεως» του θαλασσίου περιβάλλοντος και συνεχίζει με υπόσχεση να παρθούν ειδικότερα όλα τά πρακτικά μέτρα για την πρόληψη της ρυπάνσεως «by the dumping of waste and other matter» που μπορεί να βλάψει την ανθρώπινη υγεία, τον ενάλιο πλοΰτο ή άλλη νόμιμη χρήση της θαλάσσης. Ο στόχος της πρόληψεως ρυπάνσεως «cause by dumping» αναγνωρίζεται και στό Άρθρο II που εντούτοις είναι αξιοσημείωτο γιατί καθορίζει την άρχή ότι τά συμβαλλόμενα μέρη θά πάρουν άποτελεσματικά μέτρα τό καθένα άνάλογα με τίς επισημονικές, τεχνικές και οικονομικές δυνατότητές του.

Αυτή ή λογική και πρακτική άρχή δεν βρήκε άπήχηση στην MARPOL που υιο-

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

θετήθηκε ένα χρόνο περίπου μετά την Dumping.

Ο όρος «dumping» σημαίνει, κατά το Άρθρο II, την έσκεμμένη (deliberate) απόρριψη στη θάλασσα «of wastes or other matter» από πλοία, αεροσκάφη, πλατφόρμες ή άλλες «man-made» κατασκευές. Το Άρθρο ορίζει τι δεν είναι dumping και αυτό βοηθάει στον διαχωρισμό αρμοδιοτήτων μεταξύ της MARPOL και της Dumping Convention. Οι πράξεις που δεν θεωρούνται σαν dumping είναι, περίπου, αυτές που θεωρούνται σαν open pollution από την MARPOL.

Η μέθοδος που υιοθετήθηκε για την εφαρμογή της συμβάσεως ορίζει ότι:

(α) απαγορεύεται η απόρριψις ορισμένων ουσιών, που αναφέρονται στο Annex I της συμβάσεως, μερικές απ' αυτές επιτρέπεται να αποτεφρώνονται (incineration at sea).

(β) η απόρριψις των ουσιών που αναφέρονται στο Annex II επιτρέπεται κατόπιν ειδικής άδειας,

(γ) η απόρριψις όλων των άλλων ουσιών επιτρέπεται κατόπιν γενικής άδειας.

Καθορίζονται εν συνεχεία (Article VI) οι όροι χορηγήσεως των αδειών και σε παράρτημα της συμβάσεως (Annex III) αναφέρονται τα κριτήρια και οι συνθήκες που θα λαμβάνονται υπόψη για τον χαρακτηρισμό των διαφόρων επιβλαβών ουσιών, την επιλογή της θέσεως απόρριψεως (dumping site), της μεθόδου κλπ. Το σύστημα της χορηγήσεως άδειας για dumping αποτελεί τη βάση του ελέγχου. Σε περιπτώσεις έκτακτου ανάγκης επιτρέπεται η έκδοση ειδικής άδειας για απόρριψη στη θάλασσα μιας απηγορευμένης ουσίας του Annex I υπό ορισμένες προϋποθέσεις και έφ' όσον δεν υπάρχει άλλη έφικτη λύσις (Article). Το ίδιο άρθρο δικαιολογεί και την απόρριψη φορτίου στη θάλασσα για τη σωτηρία του πλοίου σαν περίπτωση άνωτέρας βίας (force majeure). Προσθήκη στο Annex I της συμβάσεως, που μπήκε σε εφαρμογή το 1979, (Regulations for the Control of Incineration of Wastes and other Matter at Sea) ορίζει τις τεχνικές προϋποθέσεις για την αποτέφρωση και τον έλεγχο αυτής της πρακτικής ή ο-

ποία, άφ' ότου εφαρμόσθηκε, δεν έπαυσε να αποτελεί αντίκειμενο ζωηρώς αντιθέτων απόψεων.

Για να συμπληρωθεί η σκιαγραφή της Dumping Convention μπορούμε να αναφέρουμε δύο ακόμη χαρακτηριστικά σημεία. Το ένα άφορά το καθεστώς τροποποιήσεως της συμβάσεως, όπως προβλέπεται από το Άρθρο XV, που μεταξύ των άλλων προβλέπει ότι μία τροποποίησης δεν έχει εφαρμογή σε συμβαλλόμενο Κράτος που θα δηλώσει ότι αδυνατεί να την δεχθεί. Το άλλο αναφέρεται στο δικαίωμα κάθε συμβαλλομένου Κράτους να αποσυρθεί από την σύμβαση κατόπιν απλής εξαμήνου προειδοποίησης (Άρθρο XXI). Τέτοια ενέργεια, όπως και η μη κύρωσις της συμβάσεως έχει δυσμενείς συνέπειες, πολιτικές ή άλλες, για το αποσυρόμενο Κράτος.

Από την πρόσφατη δραστηριότητα των συμβαλλομένων Κρατών της Dumping Convention αξίζει να αναφερθούν δύο σοβαρά θέματα. Τον Σεπτέμβριο του 1985 απεφασίσθη να τηρηθεί ένα moratorium για την απόρριψη στη θάλασσα ραδιενεργών καταλοίπων μέχρις ότου δοθεί καιρός να μελετηθούν τα νομικά, κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα που δημιουργούνται από αυτήν την πρακτική και προετοιμασθούν καλλίτερες λύσεις. Η πρακτική της απόρριψεως σε επιλεγμένες θέσεις μεγάλων ωκεανείων βυθών δεν ικανοποιεί όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη και φαίνεται ότι δεν εξασφαλίζει την αποφυγή εισόδου της ραδιενεργείας στην αλυσίδα της τροφής.

Το άλλο θέμα είναι η αποτέφρωσις στη θάλασσα καταλοίπων τοξικών ουσιών, που χρησιμοποιείται από καιρό στη Βόρειο Θάλασσα για την διάθεση των καταλοίπων που παράγει η Ευρωπαϊκή Βιομηχανία. Η πρακτική έχει τους υποστηρικτές της αλλά έχει προκαλέσει και ζωηρότατες αντιδράσεις. Στην τελευταία της σύνοδο (Οκτώβριο 1988) η Συμβουλευτική Επιτροπή των Κρατών μελών της Dumping Convention συμφώνησε:

— μέχρι 1.1.1991 να μειωθεί στο έλαχιστο η αποτέφρωσις στη θάλασσα για τα τοξικά υγρά κατάλοιπα,

— εντός του 1992 να ολοκληρωθεί μία επανεκτίμηση των προβλημάτων που δημιουργεί η αποτέφρωσις στη θάλασσα, υπό το πρίσμα νέων τεχνολογιών που αναφέρονται να αναπτυχθούν

— να προβλεφθεί ο τερματισμός της πρακτικής μετά το 1994.

Συμπληρωματικά με τα άνωτέρω μέτρα συμφωνήθηκε να απαγορευθεί η εξαγωγή τοξικών καταλοίπων σε άλλες χώρες, μία τακτική που τελευταία παρουσίασε πολλά άνησυχητικά κρούσματα.

Από τα άνωτέρω φαίνεται ότι οι δύο συμβάσεις, η MARPOL και η Dumping, λειτουργούν σε διαφορετικό επίπεδο. Οι πράξεις ή παραλείψεις που έμπιπτουν στην δικαιοδοσία της Dumping ενεργούνται από κρατικές αρχές είτε απ' ευθείας είτε μέσω του συστήματος της γενικής ή ειδικής άδειας, ενώ εκείνες που καλύπτονται από την MARPOL ενεργούνται από πλοία. Γι' αυτό η Dumping Convention δεν έχει το σύστημα των ελέγχων, επιθεωρήσεων, προστίμων ή άλλων περιορισμών που βρίσκονται στην MARPOL και επί πλέον αφήνει πολλές δυνατότητες εξαιρέσεων και έλαστικής εφαρμογής των κανονισμών της. Αναγνωρίζοντας ότι είναι δύσκολη η αδύνατη ή επιβολή κυρώσεων σε κράτη, βασίζει την λειτουργία της κατά το πλείστον στην αποτελεσματικότητα της συλλογικής προσπάθειας για την πρόληψη ρυπάνσεως ή στη λήψη μέτρων μονομερώς από κάθε Κράτος ανάλογα με τις έπιστημονικές, τεχνικές και οικονομικές δυνατότητες της χώρας, όπως προβλέπει το Άρθρο II. Αυτή η άναφορά στις «οικονομικές δυνατότητες» δεν βρίσκεται πουθενά στην περίπτωση της MARPOL ή μη συμμόρφωσης προς τους Κανονισμούς της οποίας κάνει προβληματική ή αδύνατη την κίνηση του πλοίου. Ακόμη και η μη κύρωσις της MARPOL δεν έμποδίζει την εφαρμογή της σε πλοία υπό σημαίες μη συμβαλλομένων κρατών λόγω των δικαιωμάτων του παρακτίου Κράτους και του όρου του «no more favourable treatment»

Ζ. ΣΔΟΥΓΚΟΣ

John Samonas
+ Sons

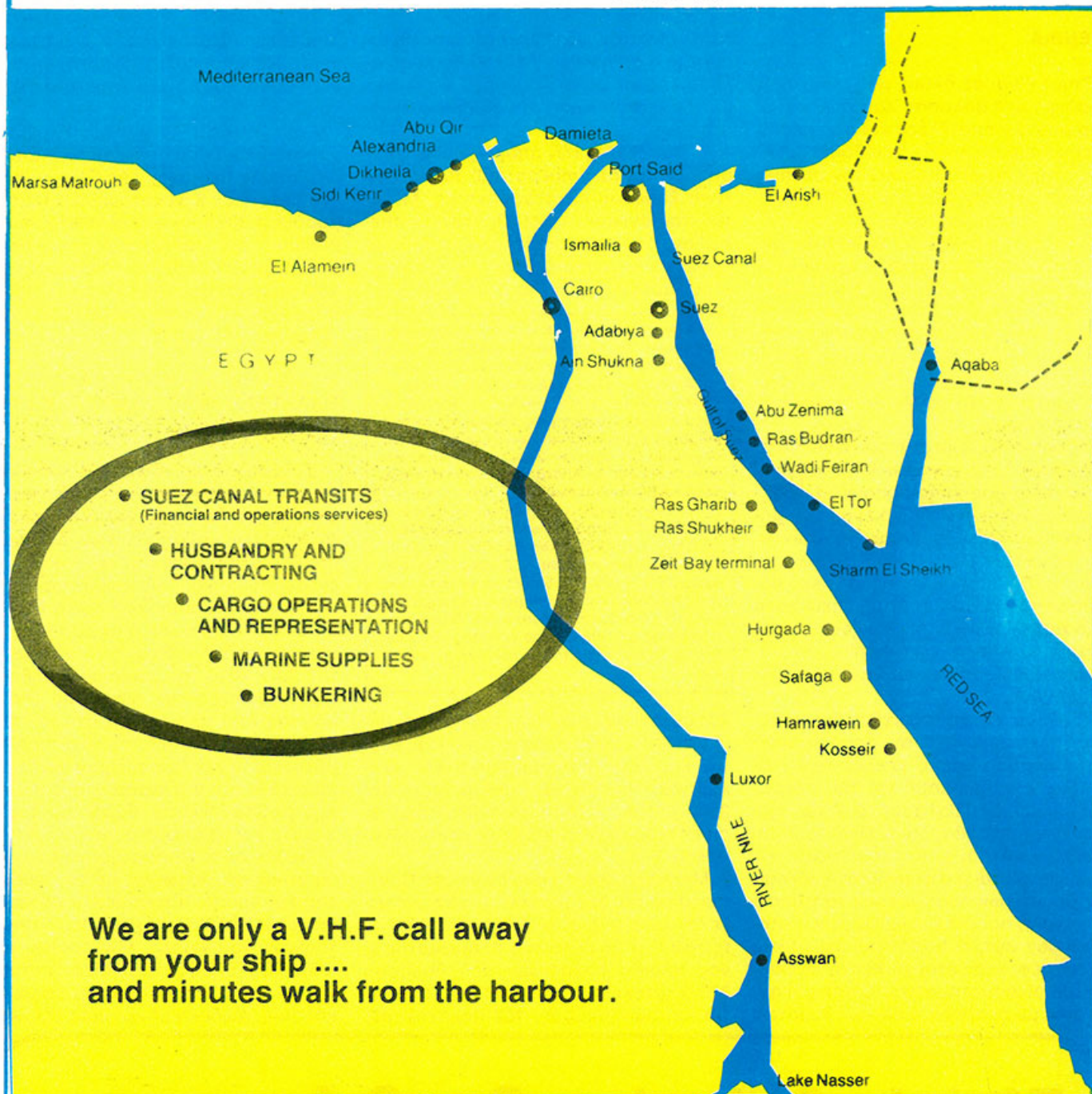
LIMITED

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

World Marine

Services in Egypt



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

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

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

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111.118

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

ΘΕΜΑ: 'Απαιτήσεις παραρτημάτων IV & V MARPOL 73/78. 'Οδηγίες εφαρμογής - 'Υποχρεώσεις πλοίων - Κρατών

Του αντιπλοίαρχου Λ.Σ. κ. Ι. ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

"Όπως είναι σέ όλους μας γνωστό, ή άπορριψη στη θάλασσα λυμάτων και άπορριμμάτων άποτέλεσε και στις περισσότερες περιπτώσεις εξακολουθεί άκόμη και σήμερα νά άποτελεί τόν συνήθη τρόπο άπαλλαγής τών πλοίων άπό αυτά τά είδη τών άποβλήτων.

Κατά τό παρελθόν οί ποσότητες αυτών τών άποβλήτων δέν έθεωρούντο ύπερβολικές σέ σύγκριση μέ τίς ποσότητες παρόμοιων άποβλήτων πού άπορρίπτονταν στη θάλασσα άπό πηγές ξηράς, αλλά και ή άπειλή ρύπανσης δέν έθεωρείτο ως ιδιαίτερα σημαντική, άφού τά περισσότερα άποβλήτα ήταν βιοαποικοδομήσιμα.

Σήμερα όμως ή κατάσταση είναι πολύ διαφορετική. 'Ο μοντέρνος βιομηχανικός κόσμος μας χρησιμοποιεί μέ καθημερινά αυξανόμενο ρυθμό ένα εύρύ φάσμα μή βιοαποικοδομήσιμων υλικών, όπως τά πλαστικά, τά όποια όταν ριφθούν στη θάλασσα σέ σημαντικές ποσότητες προκαλούν σοβαρή άπειλή στη θαλάσσια ζωή και ύποβαθμίζουν τήν αισθητική ποιότητα τών άκτών στις όποιες τά περισσότερα άργά ή γρήγορα καταλήγουν.

'Εξάλλου έχει άποδειχθεί ότι τά λύματα τών πλοίων, όταν άπορριφθούν στην θάλασσα χωρίς έπεξεργασία, είναι ιδιαίτερα έπιβλαβή γιά τήν ανθρώπινη υγεία και τή θαλάσσια ζωή τών ήμικλειστων περιοχών, όπως είναι τά λιμάνια και οί κόλποι. Στις περιπτώσεις αυτές εμφανίζεται μία άσυνήθιστη αύξηση τών θρεπτικών ουσιών και άναπτύσσεται μεγάλη ποσότητα φυκών, πού καταναλώνουν ύψηλή ποσότητα όξυγόνου, καταστρέφοντας έτσι τή λεπτή ίσορροπία του οικοσυστήματος. 'Επίσης οί παθολόγοι μικροοργανισμοί τών λυμάτων

είναι δυνατόν νά προκαλέσουν μολυσματικές ασθένειες, όταν έλθουν σέ άμεση έπαφή μέ τό λουόμενο ή έμμεσα μέ τήν κατανάλωση προσβληθέντων όστράκων.

Οί ποσότητες τών άπορριμμάτων πού άπορρίπτονται σήμερα άπό πλοία δέν είναι καθόλου εύκαταφρόνητες. Μελέτες πού έγιναν στη Μ. Βρετανία απέδειξαν, ότι τά περισσότερα άπό τά άχρηστα υλικά πού έκβράστηκαν στις άκτές προέρχονταν άπό πλοία. 'Από

'Ο 'Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. 'Ιωάν. Ζουμπούλης γεννήθηκε τό 1945 στη Θεσσαλονίκη, είναι πτυχιούχος της Σχολής Πολιτικών 'Επιστημών και άπόφοιτος της Σχολής Λιμενικών Δοκίμων. Μετεκπαιδεύτηκε στη Γαλλία μέ ύποτροφία της Γαλλικής Κυβέρνησης σέ θέματα Διοίκησης και 'Οργάνωσης Λιμένων. Παρακολούθησε σεμινάρια στο έξωτερικό και έσωτερικό σέ θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.

Κατά τή διάρκεια της σταδιοδρομίας του ύπηρέτησε σέ έπιτελικές και περιφερειακές ύπηρεσίες του ΥΕΝ και συμμετείχε στις εργασίες διαφόρων έπιτροπών Διεθνών 'Οργανισμών (ΙΜΟ — ΕΟΚ — UΝΕΡ) ως εκπρόσωπος του ΥΕΝ. 'Από τριετίας ύπηρετεί ως Τμηματάρχης στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος και σήμερα έκτελεί χρέη Διευθυντή. 'Ομιλεί τήν Γαλλική και 'Αγγλική γλώσσα.

20.000 άντικείμενα πού περισυλλέχθηκαν τό 42% ήταν πλαστικά (κυρίως κουτιά και δοχεία άπορρυπαντικών, λευκαντικών και υγρών καθαρισμού) και 22% μέταλλα. 'Από τά τελευταία, περισσότερο άπό τά 2/3 ήταν κουτιά άναψυκτικών.

Μιά άλλη μελέτη πού έγινε στό Πανεπιστήμιο του Νιούκαστλ τό 1982 απέδειξε ότι κατά τή διάρκεια ενός ταξιδίου 44 ήμερών τά 26 μέλη του πληρώματος ενός πλοίου άπέρριψαν στη θάλασσα 320 χαρτοκιβώτια, 370 πλαστικά κιβώτια κουτιών μπύρας, 162 πακέτα άπό

μπισκότα, πατάτες κλπ., 2 πλαστικά δοχεία, 240 μπουκάλια, 5 ποτήρια, 5.176 μεταλλικά κουτιά και 2 μεταλλικά δοχεία.

Πιό πρόσφατη έρευνα έδειξε ότι τά άχρηστα υλικά πού συλλέχθηκαν άπό τίς άκτές μιας περιοχής της Γερμανίας σέ ένα έτος ήταν 8.5 εκατομμύρια τεμάχια, βάρους 1.300 τόννων και τό 95% αυτών βρέθηκε ότι προερχόταν άπό πλοία. Στη Μεσόγειο έξάλλου τά άπορρίμματα πού παράγονται στα πλοία και τίς έξέδρες έχουν ύπολογισθεί σέ 325 εκατομμύρια κιλά τό χρόνο.

2. Δ.Σ. «ΠΡΟΛΗΨΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ (MARPOL 73/78)»

'Η Διεθνής κοινότητα, έμπρός στον κίνδυνο πού συνεπάγεται γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον ή άνεξέλεγκτη άπορριψη λυμάτων και άποβλήτων, δέν έμεινε άπαθής αλλά άφυσινίσθηκε έγκαιρα και ένεργοποιήθηκε. 'Αποτέλεσμα αυτής της εύαισθητοποίησης ήταν ή σύγκληση τό 1973 διεθνούς διπλωματικής διάσκεψης στο Λονδίνο, ύπό τήν αίγίδα του ΙΜΟ, κατά τήν όποία υιοθετήθηκε ή Δ.Σ. «πρόληψη της ρύπανσης της θαλάσσης άπό πλοία», γνωστή ως MARPOL 73/78. 'Η Σύμβαση αυτή περιλαμβάνει και πέντε Παραρτήματα άπό τά όποια τό IV και V αναφέρονται στην πρόληψη ρύπανσης της θαλάσσης άπό τά λύματα και τά άπορρίμματα άντίστοιχα.

Τά δύο αυτά Παραρτήματα είναι προαιρετικά και σύμφωνα μέ τό άρθρο 15 της Σύμβασης, προκειμένου νά τεθούν σέ ισχύ πρέπει νά κυρωθούν άπό 15 τουλάχιστον χώρες, τών όποιων ό έμπορικός στόλος αντιπροσωπεύει τουλάχιστον τό 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Δώδεκα μήνες μετά τήν ίκανο-

Efploia Shipping Co. S.A.

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

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

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

ποίηση των δύο παραπάνω απαιτήσεων τα Παραρτήματα αυτά τίθενται διεθνώς σε ισχύ.

Τό Παράρτημα IV (λύματα) έχει κυρωθεί από 31 χώρες που αντιπροσωπεύουν το 41,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας και δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ. Αντίθετα τό Παράρτημα V (απορρίμματα) έχει κυρωθεί από 35 χώρες με συνολική χωρητικότητα 51,9% και έχει τεθεί διεθνώς σε ισχύ από 31.12.88.

Η χώρα μας αντιμετωπίζοντας τό πρόβλημα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος υπό τή διπλή της ιδιότητα δηλ. τήν ιδιότητα της ναυτιλιακής χώρας με μεγάλο εμπορικό στόλο και κατά συνέπεια τεράστια ναυτιλιακά συμφέροντα και παράλληλα με τήν ιδιότητα της παράκτιας χώρας με 3.000 νησιά και 15.000 χλμ. ακτών και με μεγάλα τουριστικά ενδιαφέροντα, αποφάσισε τήν κύρωση και των πέντε Παραρτημάτων της παραπάνω διεθνούς σύμβασης.

3. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ IV (Λύματα)

Πρίν αναφερθώ στις κυριότερες διατάξεις του Παραρτήματος αυτού, θεωρώ χρήσιμο νά διευκρινίσω τήν έννοια του όρισμού «λύματα» (SEWAGE) έπειδή πολλές φορές τά λύματα συγχέονται με άλλες κατηγορίες αποβλήτων (Wastes), πού συνήθως παράγονται στό πλοίο.

Γιά τήν εφαρμογή του Παραρτήματος λύματα είναι:

(1) τά απόβλητα των αποχετεύσεων από τούς όχετους των αποχωρητηρίων, ούρητηριων και τουαλεττών.

(2) ή αποχέτευση από τούς χώρους του φαρμακείου και νοσοκομείου πού γίνεται διά μέσου των νιπτήρων, λουτήρων και των αποχετευτικών αγωγών

(3) ή αποχέτευση από χώρους του πλοίου στους όποιους ζούν ζώα και τέλος

(4) τά υπόλοιπα ακάθαρτα νερά, όταν αυτά αναμειγνύονται με τίς πιό πάνω αποχετεύσεις.

Γιά νά διευκολυνθεί ή εφαρμογή των διατάξεων του Παραρτήματος τά πλοία

διακρίνονται σε «νέα» και «υπάρχοντα». «Νέο» πλοίο είναι τό πλοίο γιά τό όποίο τό συμβόλαιο ναυπήγησης υπογράφηκε, ή αν δεν υπάρχει συμβόλαιο ναυπήγησης, ή τρόπιδα τοποθετήθηκε ή βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά τήν ήμερομηνία θέσης σε ισχύ του παραρτήματος αυτού. Κάθε πλοίο πού δεν είναι «νέο» χαρακτηρίζεται ως «υπάρχον».

Τό Παράρτημα IV εφαρμόζεται:

(1) σε νέα πλοία

α. Πάνω από 200 κοχ.

β. Κάτω από 200 κοχ., πού σύμφωνα με τό σχετικό πιστοποιητικό τους μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων.

(2) σε υπάρχοντα πλοία

α. Πάνω από 200 κοχ αλλά 10 χρόνια μετά τήν έναρξη ισχύος του παραρτήματος.

β. Κάτω των 200 κοχ πού μεταφέρουν πάνω από 10 άτομα αλλά 10 χρόνια μετά τήν έναρξη ισχύος του παραρτήματος.

Από τά άνωτέρω προκύπτει ότι γιά τήν περίπτωση των υπάρχόντων πλοίων δίνεται περίοδος χάριτος 10 χρόνων προκειμένου νά συμμορφωθούν με τίς απαιτήσεις του παραρτήματος. Η περίοδος αυτή κρίθηκε αναγκαία λόγω των κατασκευαστικών και άλλων μετατροπών πού απαιτούνται γιά τή συμμόρφωση των πλοίων τής κατηγορίας αυτής.

Τά πλοία επί των όποιων εφαρμόζονται οι διατάξεις του παραρτήματος IV, έφόσον έκτελούν διεθνείς πλόες υπόκειται σε έπιθεωρήσεις (άρχική, περιοδικές) και πρέπει νά είναι έφοδιασμένα με Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρύπανσης από λύματα (International Sewage Pollution Prevention Certificate).

Η άρχική έπιθεώρηση έχει σκοπό νά εξασφαλίσει ότι τό πλοίο:

(1) όταν είναι έφοδιασμένο με σύστημα έπεξεργασίας λυμάτων, αυτό θά είναι σύμφωνο με τίς σχετικές προδιαγραφές του IMO

(2) όταν διαθέτει σύστημα πολτοποιήσης και απολύμανσης, αυτό θά είναι έγκριμένο από τίς άρμόδιες Έθνικές Αρχές τύπου

(3) όταν διαθέτει δεξαμενή συγκράτησης, αυτή θά είναι σύμφωνη με τίς απαιτήσεις της Αρχής και έπαρκούς χωρητικότητας ώστε νά καλύπτει τίς ανάγκες των έπιβαινόντων

(4) είναι έφοδιασμένο με κατάλληλο δίκτυο σωληνώσεων και πρότυπο σύνδεσμο προκειμένου νά είναι δυνατή ή διάθεση των λυμάτων στις εύκολιες ύποδοχής τής ξηράς.

Οι περιοδικές έπιθεωρήσεις γίνονται κατά χρονικά διαστήματα πού καθορίζονται από τήν Αρχή αλλά δεν υπερβαίνουν τά (5) χρόνια.

Όταν τό παράρτημα αυτό τεθεί σε ισχύ:

(1) τά λύματα θά επιτρέπεται νά απορριφθούν σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν. μιλίων από τήν ακτή

(2) θά επιτρέπεται νά απορριφθούν και σε μικρότερη απόσταση, όχι όμως λιγότερο από 4 ν.μ., έφόσον πολτοποιούνται και απολυμνούνται με συστήματα έγκριμένα από τήν Αρχή. Σε περίπτωση πού ή απόρριψη γίνεται από δεξαμενές συγκράτησης, αυτή πρέπει νά γίνει με άργό ρυθμό και ή ταχύτητα του πλοίου νά είναι μεγαλύτερη από 4 κόμβους

(3) θά επιτρέπεται επίσης νά απορρίπτονται όπουδήποτε, έφόσον τό πλοίο διαθέτει σύστημα έπεξεργασίας λυμάτων τό όποίο θά πληροί τίς λειτουργικές απαιτήσεις οι όποιες βασίζονται στά πρότυπα πού έχει αναπτύξει ό IMO και ή απόρριψη δεν δημιουργεί όρατά ή έπιπλέοντα στερεά ούτε χρωματισμό των γύρω νερών.

Τό Παράρτημα IV δεν επιβάλλει απαιτήσεις μόνο στά πλοία. Επιβάλλει παράλληλες υποχρεώσεις και στις Κυβερνήσεις των Κρατών - μελών γιά τήν εγκατάσταση στα λιμάνια τους έπαρκών εύκολιών ύποδοχής λυμάτων, στις όποιες τά πλοία θά παραδίδουν τά λύματά τους.



藝林貿易(私人)有限公司

GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

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

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262

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

FAX: 8615433 CABLE GAYLINNTRAD

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

4. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ V (απορρίμματα)

Τό παράρτημα V περιλαμβάνει κανονισμούς, στους οποίους καθορίζονται άφενός οι περιοριστικές διατάξεις άπορριψής στη θάλασσα άπορριμμάτων από πλοία και άφετέρου οι ύποχρεώσεις των κρατών-μελών γιά τήν έγκατάσταση έπαρκών εύκολιών ύποδοχής, προκειμένου τά πλοία νά παραδίδουν σ' αυτές τά άπορρίμματα, πού άπαγορεύεται νά άπορριφθούν στη θάλασσα.

Στήν έννοια των άπορριμμάτων περιλαμβάνονται όλα τά είδη τροφίμων, τά οικιακά και λειτουργικά ύπολείμματα, έξαιρουμένων των νωπών ψαριών ή τμημάτων τους, τά όποία παράγονται κατά τήν καυστική λειτουργία των πλοίων. Μέ άλλα λόγια στήν έννοια αυτή περιλαμβάνονται τά άπορρίμματα πού:

(1) προέρχονται από τούς χώρους ένδιαίτησης

(2) δημιουργούνται στους χώρους μηχανοστασίου και καταστρώματος κατά τη διάρκεια των έργων συντήρησης ή έπισκευών

(3) δημιουργούνται κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης από διασκορπισμό του φορτίου.

Έδω σημειώνεται ότι τά άποπλύματα πού προέρχονται από τήν πλύση των μαγειρικών σκευών καθώς και τά χαρακτηριστικά ως «γκρίζα νερά» δηλ. τά έκπλύματα πού προέρχονται από τούς νιπτήρες, τά λουτρά, τά πλυντήρια δέν περιλαμβάνονται στήν έννοια των άπορριμμάτων.

Έπειδή ή άπορριψη άπορριμμάτων συνεπάγεται σοβαρούς κινδύνους γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον όρισμένων εύαίσθητων περιοχών της γής, τό παράρτημα αυτό εισάγει τήν έννοια των λεγόμενων «είδικών περιοχών» γιά τίς όποιες ισχύουν αυστηρότερες διατάξεις άπορριψής. Ός «είδικές περιοχές» χαρακτηρίζονται ή Μεσόγειος, ή Βαλτική, ή Μαύρη Θάλασσα, ή Έρυθρά Θάλασσα και ή περιοχή των «Κόλπων».

Μιά σημαντική καινοτομία του Παραρτήματος V είναι ότι ή έφαρμογή των αυστηρότερων άπαιτήσεων άπορριψής γιά τίς είδικές περιοχές θά άρχισι ένα χρόνο μετά τήν εξασφάλιση έπαρκών

εύκολιών ύποδοχής άπορριμμάτων στίς χώρες πού βρίσκονται στίς περιοχές αυτές. Έπί του παρόντος μόνο οι χώρες της Βαλτικής Θάλασσας έχουν άνακοινώσει ότι διαθέτουν έπαρκείς εύκολίες ύποδοχής και οι άπαιτήσεις των είδικών περιοχών θά άρχίσουν νά εφαρμόζονται από 1η Όκτωβρίου 1989.

Οι περιορισμοί άπορριψής άπορριμμάτων στη θάλασσα άφορούν όλα τά πλοία και σύμφωνα μέ αυτούς.

α) έκτός είδικών περιοχών

(1) άπαγορεύεται όπουδήποτε ή άπορριψη όλων των πλαστικών, των συνθετικών σχοινιών και δικτύων άλιείας και των πλαστικών σάκκων

(2) επιπλέοντα ξύλα στοιβασίας, επενδύσεις και ύλικά συσκευασίας άπαγορεύεται ν' άπορριφθούν σέ άπόσταση μικρότερη των 25 μιλίων

(3) ύπολείμματα τροφών, καθώς και όλα τά άλλα άπορρίμματα περιλαμβανομένων και των χαρτιών, ρακών, γυαλιών, μεταλικών φιαλών, πιατικών κλπ. άπαγορεύεται ν' άπορριφθούν σέ άπόσταση μικρότερη των 12 μιλίων

(4) άν ή προηγούμενη κατηγορία άπορριμμάτων έχει ποτοποιηθεί έπιτρέπεται νά άπορριφθεί και σέ μικρότερη άπόσταση αλλά όχι λιγότερο των 3 μιλίων.

(3) έντός είδικών περιοχών

Έπιτρέπεται μόνο ή άπορριψη ύπολειμμάτων τροφίμων, όσο τό δυνατό μακρύτερα από τήν πλησιέστερη άκτή και σέ καμμία περίπτωση πιό κοντά από 12 μίλια. Οι άπορρίψεις άλλων ύλικών άπαγορεύεται.

5. ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε τό Παράρτημα IV περιλαμβάνει όρισμένες άπαιτήσεις άπορριψής λυμάτων από πλοία, οι όποιες θά πρέπει νά βασίζονται στά έπίπεδα και τίς μεθόδους δοκιμών πού έχει αναπτύξει ή IMO. Γιά τήν έφαρμογή αυτών των άπαιτήσεων έχει έκδοθει ή άπόφαση 2 (VI) του 1976, ή όποία προ-

βλέπει τά χαρακτηριστικά πού πρέπει νά έχουν τά λύματα, προκειμένου νά έπιτραπεί ή άπορριψη τους, σέ όποιαδήποτε περιοχή, από πλοία πού διαθέτουν έγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων.

Άναφορικά μέ τήν προστασία της θάλασσας από τά άπορρίμματα, ή IMO καθήρτισε πρόσφατα όδηγίες γιά τήν διευκόλυνση συμμόρφωσης των ύπόχρεων προς τίς άπαιτήσεις του παραρτήματος V.

Οι όδηγίες αυτές άφορούν:

(1) τίς μεθόδους γιά τήν έλάττωση της ποσότητας των άπορριμμάτων πού παράγονται στά πλοία

(2) τίς διαδικασίες διαχείρισης και άποθήκευσης

(3) τον έξοπλισμό επεξεργασίας και τούς περιορισμούς του

(4) τίς ένέργειες γιά τήν εξασφάλιση συμμόρφωσης των ύπόχρεων προς τίς άπαιτήσεις του παραρτήματος.

Όπως είναι φυσικό, δεδομένου ότι κάθε πλοίο έχει ιδιαίτερα λειτουργικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, οι όδηγίες είναι γενικές και περιλαμβάνουν ένα εύρύ πλαίσιο έναλλακτικών λύσεων διαχείρισης άπορριμμάτων, οι όποιες συνδιαζόμενες μέ διάφορους τρόπους, ύποβοηθούν τή συμμόρφωση μέ τίς σχετικές διεθνείς άπαιτήσεις. Τά περιορισμένα χρονικά περιθώρια της είσήγησης δέν έπιτρέπουν τήν ανάπτυξη των όδηγιών, αλλά αυτές είναι εύκολα κατανοητές και στή διάθεση κάθε ένδιαφερόμενου.

Έκείνο όμως τό όποιο θεωρώ χρήσιμο νά άναφέρω είναι όρισμένες σκέψεις γιά τή μεθοδολογική προσέγγιση των άναγκών συμμόρφωσης του πλοίου, ώστε ν' άποφευχθούν άντιοικονομικές και άπαράδεκτες τεχνικές λύσεις. Τά στάδια της προσέγγισης αυτής είναι τά έξής:

(1) Γνώση των σχετικών κανονισμών

Η σέ βάθος γνώση των κανονισμών και των σχετικών όδηγιών βοηθά στήν πλήρη κατανόηση των άπαιτήσεων και άποτελεί λογικά τό πρώτο βήμα κάθε σχετικής μεθόδευσης. Π.χ. άν τοποθετηθεί σκουπιδοφάγος στή κουζίνα του πλοίου θά πρέπει νά είναι γνωστό ότι δέν είναι δυνατή ή άπορριψη άποβλήτων από τό οικείο δίκτυο (3) μίλια από

NIPPON YUSEN KAISHA**(N.Y.K. LINE - TOKYO)**

**Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας και τανάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις και εις έτέρους λιμένας 'Απω 'Ανατολής.**

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

τήν ακτή ή 12 μίλια αν πρόκειται για ειδική περιοχή.

(2) Έκτιμηση των αποβλήτων που παράγονται στο πλοίο

Οι κατά προσέγγιση ποσότητες των λυμάτων και απορριμμάτων που παράγονται στο πλοίο έχουν εκτιμηθεί από διάφορους ειδικούς και από τον IMO. Πρέπει όμως να τονισθεί ότι αυτές οι ποσότητες διαφέρουν από πλοίο σε πλοίο. Π.χ. τα απόβλητα που παράγονται κατ' άτομο σε ένα κρουαζιερόπλοιο έχουν υπολογισθεί ότι είναι τέσσερις φορές περισσότερα από αυτά που παράγονται σε ένα κλασσικό δεξαμενόπλοιο. Επίσης έχει εκτιμηθεί ότι τα παλαιότερα πλοία, με λιγότερες εύκολες υγιεινής παράγουν λιγότερα λύματα από ένα νέο πλοίο ίδιου μεγέθους. Είναι λοιπόν αναγκαίο να εκτιμηθούν οι σχετικές ποσότητες χωριστά για κάθε πλοίο ή τουλάχιστον κατά κατηγορίες πλοίων του ίδιου τύπου. Ο πλοιοκτήτης και ο διαχειριστής είναι τα πλέον κατάλληλα πρόσωπα για την εκτίμηση αυτή, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε πλοίου (μέγεθος, τύπος, αριθμός επιβατών, διαθεσιμότητα χώρων, λιμάνια προσέγγισης, περιοχές ταξιδίων κλπ).

(3) Μείωση παραγομένων αποβλήτων

Η μείωση των αποβλήτων αποτελεί μία χρήσιμη διαδικασία που συνήθως παραβλέπεται. Μία αλλαγή στα δίκτυα ή τις διαδικασίες ή απλώς μία καλλίτερη διαχείριση μπορεί να μειώσει τον όγκο των αποβλήτων που πρέπει να τύχουν επεξεργασίας ή να παραδοθούν στο λιμάνι. Π.χ. προκειμένου για απορρίμματα πλοίου που κινείται εντός ειδικής περιοχής ή βελτίωση του τρόπου διαχείρισης μπορεί να γίνει με τη συλλογή και αποθήκευση σε χωριστούς κάδους των υπολειμμάτων τροφίμων άφεντος και των λυμάτων απορριμμάτων αφετέρου. Με αυτό το διαχωρισμό, όταν το πλοίο πλέει σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 μιλίων από την ακτή, απορρίπτεται το περιεχόμενο των πρώτων κάδων, ενώ το περιεχόμενο των άλλων κάδων παραδίδεται σε εύκολια.

(4) Έξεταση τεχνικοοικονομικών παραμέτρων

Τό εύρος των επιλογών για τη διαχεί-

ριση των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία εξαρτάται από μία σειρά παραγόντων όπως τύπος, ή χωρητικότητα και ή σχεδίαση του πλοίου, ο αριθμός των επιβαινόντων, οι περιοχές ταξιδίου κλπ. Μία άλλη παράμετρος εξίσου σημαντική που πρέπει να εξετασθεί είναι και ή οικονομική δαπάνη, δεδομένου ότι τό κόστος του απαιτούμενου εξοπλισμού ελέγχου της ρύπανσης διαφοροποιείται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου και όπωσδήποτε είναι μεγαλύτερο για τα παλαιότερα πλοία. Είναι ένδεχομένο από αυτή την εξέταση να προκύψει ακόμη και ή ανάγκη τροποποίησης των ταξιδίων του πλοίου.

(5) Έγκατάσταση απαιτούμενου εξοπλισμού

Συνήθως είναι απαραίτητη ή προμήθεια ειδικού εξοπλισμού και ή διενέργεια ορισμένων μετασκευών στο πλοίο, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των κανονισμών. Αυτό είναι τό τελικό στάδιο στην όλη διαδικασία, κατά τό οποίο πρέπει να γίνει προσεκτική έρευνα της αγοράς, ώστε να γίνει επιλογή του οικονομικότερου και καλλίτερου εξοπλισμού.

6. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Αναφορικά με τά λύματα, τό οικείο Παράρτημα δέν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ, αλλά και όταν τεθεί, προβλέπει μία μακρά περίοδο συμμόρφωσης (10 χρόνια) για τά υπάρχοντα πλοία. Αυτό σημαίνει ότι είναι πολύ πιθανόν να μην άφορα πολλά υπάρχοντα πλοία. Είναι όμως ένδεχομένο ορισμένες χώρες να επιβάλλουν, όπως έχουν δικαίωμα, εθνικές απαιτήσεις, πριν τεθεί σε ισχύ τό Παράρτημα IV, γεγονός που δημιουργεί προβληματισμό. Η πλέον πρακτική σύσταση είναι ή τοποθέτηση του αναγκαίου εξοπλισμού, σύμφωνα με τούς υπάρχοντες εθνικούς κανονισμούς των χωρών που προσεγγίζει τό πλοίο. Μία πλέον συντηρητική άποψη είναι να συμμορφωθεί τό πλοίο με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος IV και να επιβαρυνθεί τό κόστος. Είναι όμως θέμα επιλογής της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Αναφορικά με τά απορρίμματα τό οικείο Παράρτημα έχει τεθεί σε ισχύ και ήδη οι υπεύθυνοι των πλοίων πρέπει να

έχουν κάνει τις επιλογές τους για τόν τρόπο συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του. Σημειώνεται ότι τό Παράρτημα V δέν επιβάλλει συγκεκριμένο εξοπλισμό, αλλά λαμβάνοντας υπόψη τις μεγάλες διαφοροποιήσεις που παρουσιάζει ή λειτουργία και τά τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων, παρέχει την εύχέρεια επιλογής μεταξύ πολλών λύσεων, τις όποιες πρέπει να εκτιμήσει ό ένδιαφερόμενος πλοιοκτήτης, προκειμένου τό πλοίο του να συμμορφωθεί με τις σχετικές απαιτήσεις.

Τά Παραρτήματα IV και V της MARPOL δέν επιβάλλουν υποχρεώσεις μόνο στα πλοία. Προβλέπουν όπως προαναφέρθηκε και τις υποχρεώσεις των κυβερνήσεων για την έγκατάσταση εύκολιών υποδοχής στα λιμάνια. Η συμμόρφωση των κυβερνήσεων προς αυτή την υποχρέωση αποτελεί χωρίς άμφιβολία απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμόρφωση και των πλοίων και κατ' επέκταση για την πλήρη και αποτελεσματική εφαρμογή των έν λόγω Παραρτημάτων.

Τά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τά λιμάνια για την έγκατάσταση εύκολιών υποδοχής απορριμμάτων, οι όποιες μας ένδιαφέρουν άμεσα λόγω της πρόσφατης έναρξης ισχύος του σχετικού Παραρτήματος, δέν είναι σημαντικά ή τουλάχιστον τόσο σημαντικά όσο για τις εύκολες που άναφέρονται στα άλλα Παραρτήματα. Ο λόγος είναι ότι τά περισσότερα λιμάνια βρίσκονται μέσα ή κοντά στον άστικό ιστό των πόλεων, όπου υπάρχει όπωσδήποτε ένα σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων.

Αρκεί λοιπόν οι άρμόδιοι φορείς των λιμανιών να μεριμνήσουν για την επέκταση του συστήματος αυτού και μέσα στους χώρους ευθύνης τους.

Τελειώνοντας θά ήθελα να επισημάνω ότι οι διεθνείς κανονισμοί, έφόσον είναι λογικοί, εύέλικτοι και συνεπείς, άποτελούν ένα σημαντικό έργαλειό για τόν έλεγχο της ρύπανσης. Για να επιτευχθούν όμως οι επιδιωκόμενοι άπ' αυτούς στόχοι, που στην προκειμένη περίπτωση είναι ή προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, θά πρέπει όλοι οι ύπόχρεοι — (πλοία - Κυβερνήσεις) να άναλάβουν τις υποχρεώσεις που τούς άναλογούν.

I. ΖΩΥΜΠΟΥΛΗΣ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Τεράστιες ζημιές από την ασφάλιση σκαφών. Ο ανταγωνισμός των ασφαλιστών. Οι νηοπομπές και η παθητική άμυνα των πλοίων. Η κρατική Ιρανική ασφάλιση. Η μεταπολεμική πτώση των ασφαλίσεων. Προσπάθειες μετριασμού των ζημιών: Τα ούδετέρα πλοία.

Σ' όλη τη διάρκεια του πολέμου δεν σταμάτησε η συζήτηση γύρω από τις ζημιές οι οποίες προέκυπταν από την ασφάλιση των πλοίων που ένεργούσαν μεταφορές στον Περσικό Κόλπο.

Ευθύς από την αρχή της συρράξεως, τό γεγονός ότι τό κλείσιμο του Shatt al Arab οδήγησε στην πληρωμή 450 εκατομμ. δολλαρίων στα 75 περίπου πλοία που είχαν αποκλεισθεί στη δίοδο, έκανε φανερό ότι από ασφαλιστική άποψη ο πόλεμος αυτός θά ήταν διαφορετικός για ένα κυρίως λόγο: γιατί δεν απέδιδε τά κέρδη που κατά παράδοση συνδέονται μέ τούς πολέμους.

"Όπως δήλωσε ο πρόεδρος της Lloyds Underwriters Association, μέχρι τώρα η ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου έθεωρείτο ένα έπικερδής τομέας. Πράγματι δέ τά κέρδη πολλών συνδικάτων ασφαλίσεως προέρχονται από τούς πολεμικούς λογαριασμούς τους. Οι ζημιές όμως που προέκυψαν από τόν πόλεμο του Κόλπου υποχρεώνουν στην αναθεώρηση αυτής της αντίληψεως, οι δέ κυριώτεροι λόγοι σχετίζονται μέ τό καθαρό ύψος των ζημιών, μέ τόν ανταγωνισμό τόσο εντός των Λούδς όσο καί μεταξύ αυτού καί των άλλων ασφαλιστικών κέντρων καί ακόμα μέ τή συνεχή μεταβολή των διαφόρων παραγόντων καί απειλών στό παιχνίδι του Κόλπου, των οποίων οι επιπτώσεις δεν ήταν πάντα εύκολο νά εκτιμηθούν.

Αυτές καθευατές οι απώλειες υπήρξαν τεράστιες, υπολογιζόμενες σέ άνω των 2 δισεκατ. δολλ. εκ των οποίων τό ήμισυ περίπου βάρυνε αποκλειστικά τήν αγορά των Λούδς. Όστόσο δεν υπέστησαν ζημιές ούτε όλοι οι ασφαλιστάι ούτε όλοι οι ασφαλιστικοί τομείς. Παράδειγμα η ασφάλιση των φορτίων, ή οποία λόγω του μικρού σχετικώς αριθμού των απωλειών, απέφερε κέρδη. Τίς μεγάλες ζημιές προκάλεσε ή απώ-

λεια σκαφών καί κυρίως για τούς ασφαλιστάς των υπερβαλουσών ζημιών (XL).

Οι απώλειες έντοπίσθηκαν κυρίως σέ δύο περιοχές, για τίς οποίες υπεύθυνες ήταν οι Ιρακινές επιθέσεις. Στην πρώτη περίοδο του πολέμου ήταν οι επιθέσεις έναντι των πλοίων που προσέγγιζαν στον Ιρανικό λιμένα του Bandar Khomeini, ενώ από τό 1984 καί μετά ήταν οι επιθέσεις έναντι των τάνκερς που φόρτωναν στό πετρελαϊκό τέρμιναλ της νήσου Κάργκ. "Εγκαιρα οι πλόες πρός τά δύο σημεία έπαψαν ν' ασφαλιζονται από τήν αγορά των Λούδς. Άλλά αυτό δεν σημαίνει πως οι Λούδς έπαψαν νά δίνουν τιμές για τά ταξίδια αυτά, αλλά απλώς ότι οι τιμές έφθασαν σέ αστρονομικά ύψη: στην περίπτωση του Bandar Khomeini σέ 15% για ένα ταξίδι μέ μία προσέγγιση καί στην περίπτωση των πλοίων shuttles στό Κάργκ "Αϊλαντ σέ 60% για πλόες έξι μηνών. Οι ζημιές που υπέστησαν οι ασφαλιστάι των XL τούς ανάγκασε περί τό τέλος του πολέμου νά εισαγάγουν ρήτρα εξαίρεσεως για τό ταξίδι πρός τό Κάργκ.

Ο ανταγωνισμός εντός των Λούδς ήταν ο κύριος λόγος για τόν όποιο οι τιμές των ασφαλίσεων δεν ύψώθηκαν άκόμα περισσότερο. Ο επαγγελματικός ζήλος της αγοράς οδήγησε τό 1984 στη διάλυση της Έπιτροπής Hull War Risk Ratings οι δέν προσπάθειες αναβιώσεως της απέβησαν μάταιες. Τήν όξύτητα του ανταγωνισμού τροφοδοτούσαν έν μέρει οι μεσίτες ασφαλειών που προθυμοποιούνταν νά κλείσουν δουλειές μέ ύψηλότερες τιμές καί χαμηλότερες προμήθειες. Άλλά καί οι ίδιοι οι ασφαλιστάι δέν έπαψαν νά αγωνίζονται στη μοιρασιά αυτής της παραδοσιακά έπικερδούς δουλειάς, όχι μόνον οι κερδισμένοι αλλά καί οι χαμένοι που αναζητούσαν μία εύκαιρία νά καλύψουν έν μέρι τις ζημιές τους.

Ο πόλεμος εισήγαγε ένα πλήθος γνωστών παραγόντων στην ασφαλιστική έξίσωση, για τούς όποιους ή ασφαλιστική αγορά δεν είχε προηγούμενη περα. Οι παράγοντες αυτοί άρχιζαν από τούς πυραύλους Exocet καί Silkworm καί έφθαναν μέχρι τά συστήματα πολίμικης συνοδείας καί παθητικής αυτομυνας των πλοίων. Ένώ ο ένας ασφαλιστής έβλεπε τίς ναυτικές συνοδείες ώ προκλητικές, ο άλλος τίς έβλεπε σαν έποτελεσματική προστασία που του έπρεπε νά μειώσει τά ασφάλιστα. Στη πράξη πάντως οι ναυτικές συνοδείες έποδείχθηκαν πολύ άποτελεσματικές, έτσι που περί τά τέλη του πολέμου παρέχαν έκπτωση της τάξεως του 50% εν των κανονικών ασφαλίσεων, για πλοία που τελούσαν υπό συνοδεία. Από τή άλλη μεριά τά συστήματα της παθητικής άμυνας χαιρετίσθηκαν στην αρχή μέ ένθουσιασμό, μία καί ήταν δυνατό ν καλυφθεί τό κόστος εγκαταστάσεως ενός συστήματος άμυνας από τήν οικονομία που επέφερε ή μείωση του ασφαλίστρου. Άργότερα όμως αντιμετώπιση καί αρκετές έπιφυλάξεις λόγω των επιθέσεως που σημειώθηκαν σ πλοία έφοδιασμένα μέ τέτοια συστήματα.

Παρά τόν ανταγωνισμό καί τίς ζημιές που υπέστησαν, έλάχιστοι ασφαλιστές των Λούδς άποσύρθηκαν από τήν ασφαλιστική πολεμικών κινδύνων. Μία τέτοια εξαίρεση αποτέλεσε τό συνδικάτ 418, μέρος του συγκροτήματος Meret που ήδη από 18μήνου είχε άποσυρθεί κατά κύριο λόγο από τήν ασφάλιση πλοίων κατά πολεμικών κινδύνων, πστεύοντας ότι οι τιμές της αγοράς δέ ήταν ικανές νά καλύψουν τούς αναλαμβανόμενους κινδύνους. Οι Λούδς πάντως δεν έχασαν ποτέ τόν προέρχοντα ρόλο τους στην ασφαλιστική αγορά κινδύνων πολέμου σ' όλη τή διάρκεια τή

**PHONES: 675.4321, 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

συρράξεις, αν και έχασαν ορισμένες δουλειές, όπως ήταν εκείνες που ανέλαβε η κρατική Ιρανική Ασφαλιστική Εταιρία Bimeh Iran. Η εταιρία αυτή ανέπτυξε τον κύριο ρόλο της στην ασφάλιση των χρονοναυλωμένων τάνκερς (shuttle service) επιβαρύνοντας με ασφάλιστρο 10% για τη κάλυψη σκάφους επί έξι μηνες. Περί τα τέλη του πολέμου ή ρήτρα εξαιρέσεως που εισήγαγε η αγορά XL των Λούδς είχε σαν αποτέλεσμα να περιέλθουν στην Bimeh όλες οι ασφάλειες σκαφών των χρονοναυλωμένων τάνκερς. Πάντως οι Λούδς εξακολούθησαν να καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος συμπληρωματικών κινδύνων, όπως τα διαφυγόντα κέρδη, αποζημιώσεις πληρωμάτων και P & I επί των shuttles. Σημειωτέον ότι η Bimeh ασφάλιζε μόνον τα ναυλωμένα πλοία των μεταφορών αυτών, δεν ασφάλιζε όμως τα πλοία που ανήκαν στην Εθνική Ιρανική Εταιρία Τάνκερς (NITC) τα οποία ήταν αυτασφαλισμένα μέσω ενός συστήματος που στήριζε η Εθνική Ιρανική Εταιρία Πετρελαίου (NIOC). Δεν ασφάλιζε επίσης τα πλοία που ανήκαν στην Ιρανική κρατική ναυτιλιακή εταιρία (IRISL) τα οποία έμειναν ανασφαλιστα κατά το μεγαλύτερο μέρος του πολέμου.

Ένα μικρό μέρος πολεμικών κινδύνων κάλυψαν και άλλες χώρες, όπως η Νορβηγία και το Κουβέϊτ, μολονότι κατά πάσα πιθανότητα ξαναγύριζαν στην αγορά του Λονδίνου μέσω κάποιων μορφών αντασφάλισης. Θεωρείται βέβαιο ότι τμήματα των ασφαλιστικών εργασιών του Κόλπου ήταν εύρυστα διασκορπισμένα είτε απ' ευθείας, είτε μέσω αντασφαλίσεων, έτσι που να είναι αδύνατο να υπολογισθεί το πόσο κόστισε ο πόλεμος στην ναυτασφαλιστική βιομηχανία. Τα ίδια τα συνδικάτα των Λούδς δεν έχουν ακόμα σαφή εικόνα του πόσο επικερδής ή μη υπήρξε ο πό-

λεμος Ιράν — Ιράκ, γιατί οι λογαριασμοί από το 1986 και μετά δεν έχουν κλείσει ακόμα. Πολύ περισσότερο δε που το τελικό αποτέλεσμα προϋποθέτει και την προσθήκη των απωλειών φορτίων, των αποζημιώσεων ναυαγιαρέσεως και του πλήθους των συμπληρωματικών ασφαλίσεων (απώλεια ναύλου, P & I κ.λ.π.).

Υπάρχει κάποια διαόσωση απόψεων ως προς το εάν οι ασφαλιστικοί χειρισμοί του πολέμου του Κόλπου θα ωφελήσουν ή θα βλάψουν τη φήμη των Λούδς. Ορισμένοι πιστεύουν ότι έκανε ζημιά η διάλυση της Hull War Risk Ratings Committee, γιατί με τον δξύ ανταγωνισμό της αγοράς οι πλοιοκτήτες δεν μπορούσαν να ξέρουν αν οι τιμές των ασφαλίσεων ήταν σωστές και δικαιολογημένες. Άλλοι πάλι πιστεύουν ότι η φήμη της αγοράς ευνοήθηκε από το γεγονός ότι στάθηκε στο πλευρό της ναυτιλίας και επέδειξε ικανή ευελιξία παρά τις ζημιές που υπέστη.

Ένα γεγονός που εξέπληξε πολλούς παρατηρητές είναι η ταχύτης με την οποία έπεσαν οι τιμές των ασφαλίσεων, τώρα που με τον τερματισμό του πολέμου υπήρχε μία πραγματική ευκαιρία να μετριάσουν κάπως τις ζημιές που υπέστησαν. Πράγματι, τον περασμένο Νοέμβριο, τρεις μόλις μηνες μετά την κατάπαυση του πυρός, οι τιμές για ταξίδια στη νήσο Κάργκ κατρακύλησαν στο 0,1% και για άλλα ταξίδια στον Κόλπο στο 0,75%.

Όστόσο φαίνεται πως υπάρχουν ακόμα μερικές άλλες δυνατότητες μετριασμού των ζημιών. Και μία τέτοια δυνατότητα που τελεί υπό σοβαρή εξέταση, είναι να στραφούν δικαστικώς κατά του Ιράν και του Ιράκ για τις επιθέσεις σε ούδέτερα πλοία. Ορισμένα από τα κορυφαία δικηγορικά γραφεία του Λονδίνου πιστεύουν πως υπάρχουν 60-70 περιπτώσεις ουδέτερων πλοίων τα ό-

ποια υπέστησαν ζημιές διαρκούς της συρράξεως, για τις οποίες μία τέτοια άγωση θα ευσταθούσε, δεδομένου ότι τα πλοία αυτά όταν έπληγαν έπλεαν εκτός των επισήμως απαγορευμένων ζωνών και εκτελούσαν μεταφορές που δεν είχαν καμία σχέση με τους έμπολεμους. Πάντως αναγνωρίζεται ότι μία τέτοια δικαστική περιπέτεια θα συναντήσει πολλές δυσκολίες, όχι μόνο γιατί είναι ελάχιστο το νομικό προηγούμενο, αλλά και γιατί ορισμένα δικαστήρια και στη Βρεταννία και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες εφαρμόζουν την αρχή της κρατικής ασυδοσίας.

Μία πρώτη δοκιμή έγινε πρόσφατα με την άγωση που κατετέθη στα Αμερικανικά δικαστήρια για το πλοίο «Hercules», 220.177 τόν. d.w., που χάθηκε το 1982 μετά από βομβαρδισμό Αργεντινικού αεροσκάφους εκτός απαγορευμένης ζώνης, διαρκούντος του πολέμου των Φώλκλαντς. Το Αμερικανικό Έφετεϊο δέχτηκε ότι η άγωση κατά της Αργεντινής ευσταθεί, αλλά η απόφασή του προσεβλήθη ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου των ΗΠΑ όπου και εκκρεμεί. Μέχρι να υπάρξει σχετική απόφαση δεν φαίνεται πιθανό να εγερθεί παρόμοια άγωση σε αναφορά με τον πόλεμο του Κόλπου.

Μία άλλη δυνατότητα αποτελεί η περίπτωση του Shatt al Arab στην οποία οι ασφαλισταί αναγκάστηκαν να πληρώσουν ήδη 450 εκατομ. δολάρια για τα πλοία που παγιδεύτηκαν εκεί στην αρχή του πολέμου. Το ενδεχόμενο μιάς οριστικής ειρήνης στην περιοχή καθιστά πολύ πιθανό το άνοιγμα της διόδου στο άμεσο μέλλον, πράγμα που θα δώσει την ευκαιρία στους ασφαλιστάς να ζητήσουν την επιστροφή ενός μέρους της πληρωθείσης αποζημιώσεως εφόσον τα παγιδευμένα πλοία ελευθερωθούν.

E.Σ.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

PHONES: 4520.129 · 4520.175 · 4520.325 · 4523.445 · 4510.318 · 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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

Άριθ. 43/1989

Πρόεδρος: Χρυσούλα Μειδάνη - Ροβίθη
Πρωτοδίκες: Μηνάς Μηναδάκης, Χρυσούλα Μουζάκη
Δικηγόρος: Μάρκος Γρηγορόπουλος

Δέν ύφίσταται φορολογική υποχρέωση για βυθισθέν πλοίο ακόμη και στην περίπτωση μη εισέτι διαγραφής του από τό ελληνικό νηολόγιο.

Με την κρινόμενη προσφυγή (της ναυτικής εταιρίας με την επωνυμία «Volare Ναυτική Έταιρία») επιδιώκεται η ακύρωση αφενός μέρους της 34/22.7.1985 πράξεως καταλογισμού φόρου και επιβολής προστίμου επί πλοίων του Οικονομικού Έφορου Πλοίων Πειραιώς, με την οποία καταλογίστηκε σέ βάρος της πρώτης προσφεύγουσας φόρος επί πλοίων Ν. 27/1975 έτους 1985, 15.935 δολάρια ΗΠΑ καθώς και πρόσθετος φόρος σέ ποσοστό 150% του κυρίου φόρου λόγω μη υποβολής δηλώσεως, αφετέρου δέ της 30/22.7.1985 πράξεως με την οποία επιβλήθηκε σέ βάρος της ίδιας και πρόστιμο Ν. 820/1978 700.000 δραχμών λόγω μη υποβολής δηλώσεως. Με τό αντικείμενο αυτό ή προσφυγή αρμοδίως εισάγεται σέ τουτό τό Δικαστήριο για κρίση, έχει δέ άσκηθεί νομότυπα και έμπρόθεσμα ως πρός την προσφεύγουσα εταιρία και πρέπει επομένως νά γίνει τυπικά δεκτή και νά εξετασθεί στην ουσία ως πρός αυτήν, παραπέρα δέ νά άπορριφθεί ως πρός τόν Παναγιώτη Φουρνάρα, καθόσον αυτός δέν βαρύνεται άμεσα από τίς προσβαλλόμενες πράξεις, σύμφωνα μέ τό άρθρο 74 παρ. 1 του Κώδικα Φορολογικής Δικονομίας.

Ο Ν. 27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων επιβολής εισφοράς πρός ανάταξη των Έμπορικής Ναυτιλίας, έγκαταστάσεως άλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» όρίζει στό άρθρο 1 ότι «1. Επιδβάλλεται κατά τάς διατάξεις του παρόντος νόμου φόρος και εισφορά επί των υπό Έλληνικήν σημαία πλοίων. 2. Διά τούς σκοπούς του παρόντος νόμου, τά πλοία λογίζονται υπό Έλληνικήν σημαία από της νηολογήσεως των εις Έλληνικών λιμένα... μέχρι του χρόνου καθ' όν λαμβάνει χώραν τό επιβάλλον την διαγραφήν του εκ του νηολογίου γεγονός. 3....», στό άρθρο 4 παρ. 1 ότι: «Ο

φόρος και ή εισφορά βαρύνει: Τούς πλοιοκτήτας ή πλοιοκτήτριας εταιρίας, τούς έγγεγραμμένους εις τό οικείον νηολόγιο κατά την πρώτην ήμεραν εκάστου ήμερολογιακού έτους, ανεξαρτήτως της κατοικίας ή της διαμονής ή της έδρας αυτών εν τη ήμεδαπή ή εν τη άλλοδαπή...» και στό άρθρο 15 παρ. 1 ότι: «Εις περίπτωσην παραλείψεως υποβολής της κατά τό άρθρον 14 του παρόντος δηλώσεως ή υποβολής άνειλικρινούς τοιαύτης, ό προσδιορισμός του βαρύνοντος τό πλοίο φόρου και εισφοράς ένεργείται δι' ήτιολογημένης πράξεως του Οικονομικού Έφόρου». Έξάλλου, σύμφωνα μέ τό άρθρο 18 παρ. 1 περ. β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973), γεγονός πού επιβάλλει τη διαγραφή του πλοίου από τό νηολόγιο άποτελεί και ή άπώλεια του πλοίου, ή όποία έπέρχεται, μεταξύ άλλων, και στην περίπτωση πού τό πλοίο βυθίστηκε, παρέμεινε δέ βυθισμένο για πολύ χρόνο χωρίς νά άνελκυστεί, όποτε χάνει όριστικά την ικανότητα για πλεύση (βλ. Ν. Δελούκα Ναυτικών Δίκαιον 1979, σελ. 64-65 και 86-87).

Από τίς διατάξεις αυτές πού έρμηνεύονται σέ συνδυασμό δεδομένου ότι ό Ν. 27/1975 δέν όρίζει ό ίδιος τά γεγονότα πού επιβάλλουν τη διαγραφή του πλοίου από τό νηολόγιο προκύπτει ότι φορολογική υποχρέωση από την εκμετάλλευση του πλοίου παύει νά υπάρχει από τό χρονικό σημείο πού τό πλοίο «άπόλλυται» λόγω όριστικής βυθίσσεως του, ανεξάρτητα από τό αν έλαβε χώρα για τό λόγο αυτό ή επιβαλλόμενη διαγραφή του από τό νηολόγιο.

Στην προκείμενη περίπτωση από τά στοιχεία του φακέλου, καθώς και από εκείνα που περιέχονται στό φάκελο της υπόθεσης μέ αριθμό πινακίου 10 της ίδιας δικασίου προκύπτουν τά ακόλουθα: Σέ βάρος της προσφεύγουσας εταιρίας μέ την επωνυμία «ΒΟΛΑΡΕ — Ναυτική εταιρία» πλοιοκτήτριας του μέ Έλληνική σημαία πλοίου «ΒΟΛΑΡΕ» Α' κατηγορίας ν.π. 7877, κοχ. 10.859, 11, Κ.Κ.Χ. 4762,04 εκδόθηκαν οί προσβαλλόμενες πράξεις του Οικονομικού Έφόρου Πλοίων Πειραιά, μέ την πρώτη από τίς όποιες καταλογίστηκε για τό έτος 1985 φόρος επί πλοίων Ν. 27/1975, 15.935 δολαρίων ΗΠΑ μαζί μέ πρόσθετο σέ ποσοστό 150% του κυρίου φόρου λόγω μη υποβολής δηλώσεως, μέ τη δεύτερη δέ και πρόστιμο σύμφωνα μέ

τό άρθρο 30 παρ. 2 περ. γ' του 820/1978 λόγω μη υποβολής δηλώσεως 700.000 δραχμών. Ήδη μέ την κρινόμενη προσφυγή και μέ τό υπόμνημα ή προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι δέν έχει φορολογική υποχρέωση για τό έτος αυτό καθόσον τό πλοίο της στις 29.11.191 βυθίστηκε στον κόλπο Ρίγα της Βαλτικής όπου και παρέμεινε κατά τόν κρίσιμο χρόνο, χωρίς νά άνελκυστεί. Για τό άπόδειξη του ισχυρισμού της προσκομίζει και επικαλείται: α) την άτ 17.12.1984 βεβαίωση του Λιμεναρχητή Ρίγα Σοβιετικής Ένωσης. β) την άτ 4.9.1987 βεβαίωση του Έπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, γ) την 4/1982 άπφαση του Άνακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Άτυχημάτων και δ) 2112/4.2.1988 πιστοποιητικό διαγραφής του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, πό τά όποια άποδεικνύεται ότι τό πλοίο «ΒΟΛΑΡΕ» στις 29.11.1980 λόγω προσράξεως του στα άβαθή του κόλπου Ρίγα της Βαλτικής Θάλασσας, βυθίστηκε σσημείο αυτό, άφού δέ άπέτυχαν οί προσπάθειες για την άνέλκυσή του έγκαταλείφθηκε και παρέμεινε ήμβυθισμένο (βλ. την από 4.9.1987 βεβαίωση τε ΥΕΝ) μέχρι την διαγραφή του από τά Έλληνικά νηολόγια στις 26.2.1988.

Μέ τά δεδομένα αυτά και έφόσον ή τή βύθιση του πλοίου «ΒΟΛΑΡΕ» σ 29.11.1980 και τη μη άνέλκυσή του συνεχίσει επήλθε ή άπώλειά του, δηλαδή γεγονός πού επιβάλλει τη διαγραφή από τά νηολόγια, ή προσφεύγουσα έτερεία, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις προαναφέρθηκαν, δέν έχει φορολογική υποχρέωση για τό έτος 1985, δέν έχ δέ σημασία τό ότι τό πλοίο εξακολούθησε νά είναι έγγεγραμμένο στό νηολόγιο Πειραιώς και κατά τό έτος 1985. Έπομένως, έσφαλμένα ή φορολογική αρχή καταλόγισε σέ βάρος της τά άνωτέρω πσά φόρου και προστίμου μέ τίς προσβαλλόμενες πράξεις, οί όποιες για τό λόγο αυτό είναι μη νόμιμες και πρέπει νά άκυρωθούν, κατά τόν βάσιμο λόγο της προσφυγής.

Κατ' άκολουθία πρέπει νά γίνει δεκτή ή προσφυγή και νά άκυρωθούν οί προσβαλλόμενες πράξεις.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δέχεται την προσφυγή ως πρός τή εταιρεία μέ την επωνυμία «ΒΟΛΑΡΕ Ναυτική Έταιρία».

Άκυρώνει την 34/22.7.1985 πράξη καταλογισμού φόρου και επιβολής προστίμου επί πλοίων του Οικονομικού Έφόρου Πλοίων Πειραιώς και τη 30/22.7.1985 πράξη επιβολής πρόστιμο Ν. 820/78 του ίδιου Οικονομικού Έφορου.

Άπορρίπτει την προσφυγή ως πρός τόν Παναγιώτη Φουρνάρα.

Κρίθηκε και άποφασίστηκε στον Πειραιά στις 11.1.1989 και δημοσιεύτηκε στον ίδιο τόπο στις 16.1.1989 σέ έκτική δημόσια συνεδρίαση στό άκροατήριο του Δικαστηρίου.



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

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

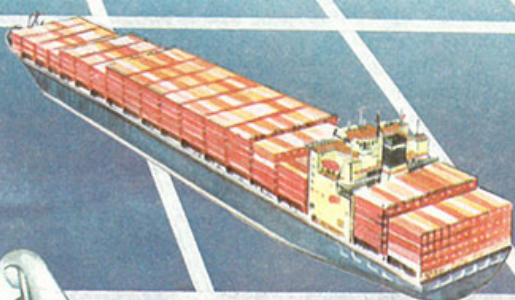


INTER
EQUIPOS NAVALES, S. A.

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

ASK US NOW! FOR...

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



BOTTOM FOUNDATIONS

LASHING POINTS

TRANSVERSAL POTS

STACKING CONES

TRANSVERSAL UNITS

TWISTLOCKS

BRIDGE FITTINGS, SECURING PADS

LASHING BARS AND CABLES

TURNBUCKLES

TRAILER EQUIPMENT

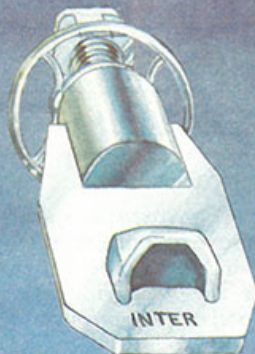
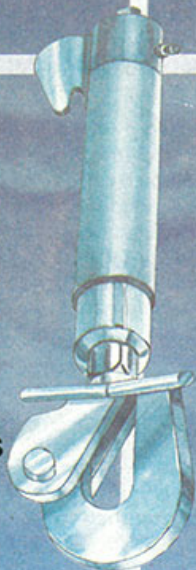
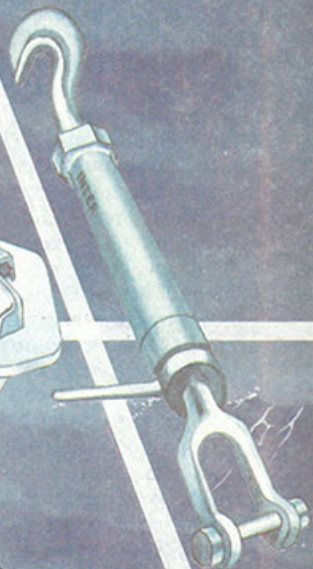
EQUIPMENT FOR CARS

SPREADERS

ELECTRICAL EQUIPMENT FOR SHIPS

MOORING EQUIPMENT

CONVERSIONS/CELL GUIDE SYSTEMS



**Reliability is the key
to lashing equipment**

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΙΑΠΩΝΙΑ

Ναυπηγήσεις κρουαζιεροπλοίων

Ευρωπαϊκά ναυπηγεία από τη Φινλανδία, τη Γαλλία και τη Δυτική Γερμανία συμμετέχουν για πρώτη φορά στον ανταγωνισμό για την ναυπήγηση δύο κρουαζιεροπλοίων της μεγάλης ιαπωνικής εταιρίας ΝΥΚ. Σε μία απροσδόκητη κίνηση, αντίθετη με την παράδοση που θέλει τα ιαπωνικά πλοία να ναυπηγούνται στα έθνικά ναυπηγεία, η ΝΥΚ ανακοίνωσε ότι δεν αποκλείει την ανάθεση της ναυπήγησης των δύο πλοίων σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Πρόκειται για κρουαζιερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 960 επιβατών, παρομοίων με το «Crystal Harmony» που ναυπηγήθηκε ήδη η Μιτσουμπίσι για λογαριασμό της ΝΥΚ.

Ναυπήγηση υπερδεξαμενοπλοίου

Η ναυτιλιακή εταιρία Seatankers Management που έδρευε στη Κύπρο, συνεχίζει να παραγγέλει νέα σκάφη, ενώ συγχρόνως αγοράζει μεταχειρισμένα με ταχύ ρυθμό. Η εταιρία αυτή ανήκει στον γνωστό πλοιοκτήτη Τζών Φρέντρικσεν, συγκέντρωσε κεφάλαια περί των 200 εκατ. δολλαρίων από την πρόσφατη πώληση οκτώ συγχρόνων χημικών δεξαμενοπλοίων και επτά μικτών πλοίων και σύντομα πρόκειται να αποκτήσει 25-30 πλοία, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται μεταχειρισμένα χημικά δεξαμενόπλοια, δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και φορτηγά. Ακόμα σχεδιάζεται η ναυπήγηση νέων δεξαμενοπλοίων στη Νότιο Κορέα, στην Γιουγκοσλαβία και την Ιταλία καθώς και τάνκερς τύπου «Σουέζμαξ» στα ισπανικά ναυπηγεία «Astilleros». Η σημαντικότερη όμως παραγγελία είναι αυτή ενός υπερδεξαμενόπλοιου των 260.000 τόν. d.w., που θα ναυπηγηθεί στις εγκαταστάσεις της Χιτάτσι Ζόσεν με κόστος 72 εκατ. δολλαρίων.

ΙΤΑΛΙΑ

Αναδιοργάνωση της Φινμάρε

Εγκρίθηκε το πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως του στόλου της Φινμάρε, το οποίο προβλέπει επενδύσεις της τάξεως των 2.660 δις. λιρετών. Οι επενδύσεις αυτές προορίζονται για την ενίσχυση των κοντεϊνερπλοίων γραμμής και των πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων.

Εντός του τρέχοντος μηνός θα παραδοθεί το νέο πλοίο - κοντεϊνερ, «Nuona Lloydiana» των 2.500 EVP στην Λούδ Τριεστίν, η οποία θα παραλάβει ακόμα μέχρι του τέλους του 1989 άλλα δύο κοντεϊνερπλοία των 1500 EVP.

Εξάλλου το συγκρότημα θα ενισχυθεί με δύο πλοία κοντεϊνερ των 2200 EVP και ένα των 1.000 EVP, ενώ δύο πλοία ρό-ρό των 300 EVP θα παραχωρηθούν στην Αδριατικά. Τέλος εκτός του προγράμματος αυτού των επενδύσεων, έχει προβλεφθεί η ενίσχυση της Sidemar με ένα μπάλκ κάρριερ των 80.000 τόνων καθώς και η ενίσχυση μη γνωσθείς εταιρίας με ένα επίσης μπάλκ κάρριερ των 80.000 τόνων.

Τα οικονομικά στοιχεία της Φινμάρε για

σπεύουν το 57% του γερμανόκτητου στόλου. Αντιπροσωπεύουν επίσης το 71% των πλοίων ψυγείων και το 62% των φορτηγών ξηρού φορτίου. Πάντως όλα τα πλοία γραμμής και το 71% των πετρελαιοφόρων εξακολουθούν να φέρουν την εθνική σημαία.

Μεταξύ των ξένων σημαίων που προτιμούν οι γερμανοί έφοπλισται πρώτη έρχεται η Κυπριακή ακολουθούμενη από τις σημαίες της Λιβερίας, Παναμά, Σιγκαπούρης, Αντίγκουα και Μπαρμπάδος. Μικρός αριθμός τελεί υπό σημαίες Βιρμανίας, Τόνγκα και Φιλιππίνων. Από άποψη τονάζ προηγείται η Λιβεριανή με ποσοστό 26%, ακολουθούμενη από την Παναμαϊκή με ποσοστό 24%, την Κυπριακή με ποσοστό 19% και την Σιγκαπούριανή με ποσοστό 16%.

Στη διάρκεια του 1988 Γερμανοί έφοπλισται παρέλαβαν πέντε νεοναυπήγητα πλοία 65.000 τόν. γκρός, που κατασκευάστηκαν σε έθνικά ναυπηγεία και ύψωσαν τη γερμανική σημαία.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Οι εταιρίες τακτικών γραμμών

Η γνωστή έφοπλιστική εταιρία της Νέας Όρλεάνης Lykes - Lines ανακοίνωσε ότι τελικά επέτευχθη συμφωνία για την απόκτηση του 100% του κεφαλαίου της εταιρίας Farrell Lines, η οποία διαθέτει τέσσερα πλοία μεταφοράς κοντεϊνερών των 1000 EVP. Η συμφωνία υπεβλήθη προς έγκριση στις αρμόδιες Αρχές.

Τα κοντεϊνερπλοία «Argonaut», «Export Freedom», «Export Patriot» και «Resolute» της Farrell Lines θα ενισχύσουν το στόλο των 10 κοντεϊνερπλοίων που διαθέτει ήδη η Lykes. Υπενθυμίζεται ότι και οι δύο παραπάνω εταιρίες απολαύουν επιχορηγήσεως εκμεταλλεύσεως υπό εθνική σημαία (operating differential subsidies).

Τα νέα πλοία θα επιτρέψουν στην Lykes να προσφέρει ακόμα καλύτερες υπηρεσίες στην πελατεία της τόσο από άποψη συχνότητας όσο και από άποψη εξυπηρέτησεως στις γραμμές μεταξύ της Ανατολικής Αφρικής και του Κόλπου και της Μεσογείου. Εξάλλου θα επιτρέψουν στην Lykes να υπεισέλθει και στις γραμμές της Farrell τόσο στην σύνδεση Αφρικής - Μεσογείου όσο και στη γραμμή με τη Δυτ. Αφρική.

Εφόσον η Αμερικανική κυβέρνηση παρήσχει την έγκρισή της για την αγορά, η Lykes θα εύρεθεί κατέχουσα 14 πλοία κοντεϊνερ, δύο σκάφη ρό-ρό, 17 μπάλκ κάρριερς και ένα πλοίο Lash.

ΑΛΓΕΡΙΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές

Στην Αλγερία οι θαλάσσιες μεταφορές στο σύνολό τους, περιλαμβανομένων των έφοπλιστικών επιχειρήσεων, της βιομηχανίας ναυτικών επισκευών, των γενικών αποθηκών, της διαμετοκομίσεως και των λιμενικών εγκαταστάσεων, υπάγονται στο Υπουργείο Μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές διεξάγονται από τρεις εταιρίες ή επιχειρήσεις αυτόνομες και μία εταιρία μικτής οικονομίας. Όλες μαζί διαχειρίζονται 74 πλοία συνολικού τονάζ 926.190 τόν. γκρός ή 1.125.000 τόν. d.w.

Η μεγαλύτερη από τις εταιρίες αυτές είναι η Εθνική Εταιρία Θαλασσιών Μεταφορών, η οποία με ιδιότητα ή ναυλωμένα πλοία διεξάγει πάσης φύσεως μεταφορές εμπορευμάτων, ποντοπλοίας και εθνικής ή διεθνούς άκτοπλοίας. Διαθέτει 48 πλοία 334.890 τόν. γκρός ή 516.687 τόν. d.w. Από αυτά 21 είναι φορτηγά, 12 όχηματοφόρα, 11 μπάλκ κάρριερς, τρία μεταφοράς οίων και ένα γαιανθρακόφορο.

Δεύτερη κατά σειρά έρχεται η Εθνική Εταιρία Μεταφορών Πετρελαίου, η οποία ασχολείται με τις ποντοπόρες ή άκτοπλοϊκές μεταφορές πετρελαιοειδών και χημικών προϊόντων. Διαθέτει 18 δεξαμενόπλοια 533.609 τόν. γκρός ή 578.985 τόν. d.w.

Ακολουθεί η Εθνική Εταιρία Επιβατηγών ή όποια ασχολείται με εθνικές και διεθνείς μεταφορές επιβατών και επισκευών. Κατέχει πέντε επιβατηγά πλοία ναυπηγήσεως του 1971 συνολικού τονάζ 43.406 τόν. γκρός. Το κάθε πλοίο μπορεί να μεταφέρει περί τους 1.000 επιβάτες και περί τα 250-350 αυτοκίνητα.

Τέλος η μικτή Αλγερινο-Λιβυκή εταιρία Caltram κατέχει πέντε πλοία 14.785 τόν. γκρός ή 20.170 τόν. d.w.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Ολόκληρος ο γερμανόκτητος εμπορικός στόλος περιελάμβανε στις αρχές του έτους 623 πλοία 6,63 εκατ. τόν. γκρός, έναντι 672 πλοίων 6,79 εκατ. τόν. γκρός τόν προηγούμενο χρόνο. Δηλαδή σε ένα χρόνο σημείωσε απώλεια 50.000 τόν. γκρός.

Σήμερα φέρουν την εθνική σημαία 266 πλοία 2.837.000 τόν. γκρός, ενώ 357 πλοία ανήκοντα σε γερμανικά συμφέροντα τελούν υπό ξένες σημαίες. Τα πλοία αυτά αντιπρο-

τά 1987 παρουσιάζουν παθητικό 50 δισεκατομμύρια λιρετών επί συνολικού κύκλου εργασιών 1.200 δισεκατομμύρια λιρετών. Τό έλλειμμα αυτό μειώθηκε στη διάρκεια του 1988 και έλπιζεται ότι θα ισοσκελισθεί τό 1989.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ή αξιοπλοία των όχηματoγoγών

Συνεχίζεται ή πολιτική διαμάχη πού έχει συγκλονίσει ή ναυτιλιακή κοινωvία ής Βρεταννίας με ήν ανακοίνωση από ήν Κυβέρνηση των επτά όχηματoγoγών πού δέν πληρούν τίς προϋποθέσεις ασφαλoύς ναυσιπλοίας, πού έχει θέσει, ή είδική επιτροπή πού συγκροτήθηκε μετά τό τραγικό ναυάγιο τοϋ «Herald of Free Enterprise».

Ήδη μία ναυτιλιακή εταιρία, ή Sealink άναγκάστηκε νά παραδεχθεί μετά από πιέσεις τοϋ Τύπου, ότι τέσσερα από τά επίμαχα πλοία ής άνήκουν, αλλά συγχρόνως εκτόξευσε καί μία σκληρή επίθεση εναντίον ής επιτροπής καί τοϋ προέδρου ής, άμφισβητώντας τά πορίσματα ής. Συγκεκριμένα ή Sealink ανέφερε ότι τά πλοία ής πληρούν τίς άναβαθμισμένες προϋποθέσεις αξιοπλοίας τοϋ 1980 καί ότι ή επιτροπή δέν είχε τίς άπαραίτητες τεχνολογικές γνώσεις γιά νά άποφασίσει γιά ήν σταθερότητα ενός επιβατηγοϋ μετά από άτύχημα στη θάλασσα.

Πάντως ή εταιρία θά άποσύρει εντός τριών ετών τά πλοία «Earl Harold», ναυπηγήσεως 1971, «Earl Granville», ναυπηγήσεως 1973, τό ήλικίας 22 ετών «Tynwald» καί τό ήλικίας 12 ετών «Darnia» από τίς γραμμές πού εξυπηρετοϋν. Συγχρόνως ή δεύτερη εταιρία πού πληττεται από τίς άποκαλύψεις ής επιτροπής, ή P & O, θά άποσύρει τό επιβατηγό «Stala», ήλικίας 15 ετών, τό «Pride of Canterbury», ναυπηγήσεως 1974 καί τό «Pride of Hythe», ναυπηγήσεως 1970.

προσφέρουν. Θά ίδρυθοϋν σχολές ναυτικής εκπαίδεϋσεως στοϋ Tromso, Haugesund καί Tonsberg, διετοϋς φοιτήσεως, μετά τό πέρας ής όποίας οί σπουδασταί θά ναυτολογοϋνται γιά ήν άπόκτηση ής άναγκαίας πείρας. Στη διάρκεια ής φοιτήσεως τοϋς θά μισθοδοτοϋνται με ήμνιαίο μισθό ής τάξεως των 4.000 κορωνών. Οί σχολές θά εξοπλισθοϋν με όλα τά σύγχρονα μέσα καί κυρίως με «άπομιμητές» οί όποιοι συμβάλουν στην ταχύτερη εκπαίδευση.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Άπεργίες πλήττουν τά ναυπηγεία

Ή μεγάλη άπεργία πού είχε παραλύσει ήν παραγωγική δραστηριότητα των ναυπηγείων ής Χιουντάϊ έληξε τελικά με ήν άναίμακτη κατάληψη των εγκαταστάσεων τοϋ ναυπηγείοϋ από ίσχυρη άστυνομική δύναμη. Στα ναυπηγεία είχαν εγκατασταθεί περίπου 600 εργαζόμενοι, οί όποιοι όταν ή

δύναμη των 15.000 άστυνομικών ύποστηρίζομενων από έλικόπτερα καί σκάφη τοϋ λιμενικοϋ, εισέβαλε στο χώρο των εγκαταστάσεων, άποσύρθηκαν χωρίς νά προβάλλουν αντίσταση. Άργότερα όρισμένοι από τοϋς πρωταίτιοϋς ής άπεργίας συνελήφθησαν ενώ ή διοίκηση ανακοίνωσε ότι μετά ήν άποκατάσταση όμαλων συνθηκών οί εργαζόμενοι θά μπορέσουν νά εκλέξουν νέο σωματείο. Ήδη 13.000 εργαζόμενοι παρουσιάσθηκαν γιά εργασία μετά ήν λήξη ής άπεργίας, αλλά συνεχίζονται οί επιθέσεις φοιτητών εναντίον των γραφείων ής Χιουντάϊ στην Σεούλ. Κατά ήν διάρκεια ής άπεργίας, ή όποία κράτησε 109 ήμέρες, ή εταιρία είχε άπώλειες 458 δισεκ. γουόν από μη πραγματοποιηθείσες πωλήσεις καί 96 δισεκ. γουόν από ζημίες στις εγκαταστάσεις καθώς καί 1,5 δισεκ. από βλάβες σε όχηματα καί ύλικο. Περίπου 10.000 εργαζόμενοι έχασαν μισθούς συνολικοϋ ύψους 12 δισεκ. γουόν, ενώ 450 άτομα τραυματίσθηκαν, 43 από τά όποία βρίσκονται ακόμα στο νοσοκομείο.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

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

Κινητήρας: 1.8s (90 PS/DIN) ή 1.8i (115 PS/DIN)
Εξοπλισμός: LS, GL ή GLS
Αμάξωμα: 4θυρο SEDAN ή 5θυρο CARAVAN

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

Με την εγγύηση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors

DYNAMOTORS

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

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Έκστρατεία γιά πληρώματα

Έκστρατεία γιά ήν προσέλευση καί στρατολόγηση πληρωμάτων εξαπέλυσε ή Ένωση των Νορβηγών Έφοπλιστών άπευδόμεvη πρoς ή νεολαία.

Ο Διευθυντής ής Ένώσεως ύπογράμμισε ότι ή άνάπτυξη ής ναυτιλίας έχει άπόλυτη άνάγκη νέων πού επιθυμοϋν νά σταδιοδρομήσουν στο έμπορικό ναυτικό. Ο ίδιος είναι ύπεύθυνος γιά ήν έφαρμογή ενός νέου κανονισμοϋ εκπαίδεϋσεως των αξιωματικών. Κατά κανόνα οί αξιωματικοί προέρχονται από ναϋτες οί όποιοι ύστερα από αρκετά χρόνια θαλάσσιας ύπηρεσίας φοιτοϋν σε μία είδική σχολή (καταστρώματος, μηχανής ή άλλη) γιά νά άποκτήσουν τό δίπλωμα τοϋ αξιωματικοϋ. Ή μέθοδος όμως αυτή δέν άποδίδει πιά, δεδομένου ότι ό αριθμός των Νορβηγών ναυτών είναι σχετικά μικρός λόγω ής είσχωρήσεως των ξένων πληρωμάτων. Κατόπιν αϋτοϋ παρίσταται άνάγκη νά ύπάρξει ένα σύστημα άπ' εύθείας κατάταξεως νέων, άνδρoν καί γυναικoν, πού θά έχουν τά ίδια γραμματικά προσόντα με αϋτοϋς πού εισέρχονται στα Πανεπιστήμια.

Όπως είναι φυσικό ένα τέτοιο νέο σύστημα άπαιτεί όργάνωση καί χρηματοδότηση, ήν όποία οί έφοπλισταί δέν άρνoϋνται νά

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΜΜΙΤΤΗ

Στις 25 Μαΐου θα διεξαχθούν αρχαιρεσίες στην Έλληνική Έπιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου για την εκλογή νέας διοικήσεως για τη διετία 1989 - 1991. Θα προηγηθεί η πάντοτε εποικοδομητική γενική συνέλευση των μελών στα όποια αναμένεται ότι θα έχει διανεμηθεί προηγουμένως — όπως γίνεται άλλωστε πάντοτε — η λογοδοσία της άπερχομένης διοικήσεως.

Η σύμβαση της 'Ακτοπλοίας

Στις 10 'Απριλίου υπογράφηκε ενώπιον του 'Υπουργού κ. 'Αντώνη Ντεντιδάκη η νέα σύμβαση των πληρωμάτων της 'Ακτοπλοίας για το 1989 η όποια προβλέπει αύξηση των αποδοχών κατά 14%. Με το ίδιο ποσοστό αυξάνονται και τα πάσης φύσεως επίδοματα και λοιπές αμοιβές που όρίζονται σε ποσά, καθώς και το αντίτιμο τροφής που καθορίζεται στο ποσό των 800 δρχ. την ημέρα. 'Επίσης στα πληρώματα των πλοίων της 'Ακτοπλοίας χορηγείται επίδομα βαριάς και ανθυγιεινής εργασίας 1.000 δραχμών μηνιαίως.

'Εξάλλου από την επομένη 11 'Απριλίου άρχισε η εφαρμογή του νέου αυξημένου κατά 15% ναυτολογίου επιβατών και όχημάτων στα επιβατηγά και όχηματαγωγά άκτοπλοϊκά πλοία των κυρίων και δευτερευουσών γραμμών καθώς και στα πλοία της γραμμής 'Αργοσαρωνικού και τα ύδροπτερυγία.

Η επιθαλάσσια άρωγή

'Από μεθαύριο Δευτέρα 17 'Απριλίου μέχρι 3 Μαΐου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο διπλωματική διάσκεψη για την 'Επιθαλάσσια 'Αρωγή, στην όποια, από πλευράς ΥΕΝ θα μετάσχει ο πλοίαρχος Λ.Σ. κ. Δημ. Μπαγδατοπούλος.

Στο ίδιο χρονικό διάστημα θα συνεδριάσει και η ειδική ομάδα εργασίας για οικονομικά θέματα του IMO.

'Επίσκεψη Νορβηγών Βουλευτών στο Ναυτικό 'Επιμελητήριο

Δώδεκα Νορβηγοί Βουλευτές ειδικοί σε θέματα Ναυτιλίας και 'Αλιείας επισκέφθηκαν στις 5 'Απριλίου το ΝΕΕ όπου είχαν συναντήσεις επί θεμάτων ναυτιλιακού ενδιαφέροντος και αντήλλαξαν γνώμες σε διεθνή ναυτιλιακά θέματα.

Στη συζήτηση παρέστησαν μέλη της Διοικούσας 'Επιτροπής Πρόεδροι 'Εφοπλιστικών 'Ενώσεων και λοιποί ύπηρεσιακοί παράγοντες. Κατά τη συζήτηση ο Πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γ. Λαναράς ενημέρωσε τους Νορβηγούς Βουλευτές για το ρόλο του ΝΕΕ ως έπισημου συμβουλευτικού όργάνου του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, τους σκοπούς που επιδιώκει, καθώς επίσης τη διάρθρωση του ΝΕΕ, πώς λειτουργεί με τις διάφορες 'Επιτροπές.

Σημαντική αύξηση επιδομάτων ναυτικών

Με απόφαση του 'Υπουργού κ. 'Αντώνη Ντεντιδάκη το ύψος του μηνιαίου εξωδουματικού επιδόματος που καταβάλλει ο Οίκος Ναύτη στους άσφαλισμένους του οι όποιοι πάσχουν από τετραπληγία - παραπληγία καθορίζεται από 1.1.89 στο ποσό των 47.320 δρχ. Το επίδομα αυτό για τα επόμενα δύο πεντάμηνα του 1989 θα είναι ίσο με τα είκοσαπλάσιο του εκάστοτε ισχύοντος κατωτέρου ήμερομισθίου άνειδίκευτου εργάτη, όπως θα αναπροσαρμόζεται με την κάθε φορά χορηγούμενη ΑΤΑ. Το επίδομα αυτό ήταν στις 31.12.88 44.836 μηνιαίως και από 1.1.89 διαμορφώνεται σε 47.320 δρχ. μηνιαίως για το πρώτο τετράμηνο του 1989.

'Εξάλλου με την ίδια απόφαση:

- Αύξάνεται από 1.1.89 το μηνιαίο επίδομα που λαμβάνουν οι φυματικοί Γ' κατηγορίας μετανοσηλευτικής προστασίας από 6.000 σε

8.000 δρχ.

- Αύξάνεται επίσης από 1.1.89 το επίδομα του φυσιολογικού τοκετού από 50.000 σε 60.000 δρχ. και του τοκετού με καισαρική τομή από 80.000 σε 100.000 δρχ.

- Τέλος αύξάνεται από 1.4.89 το μηνιαίο επίδομα «οίκου περίθαλψης» στους χρονίως πάσχοντες από 5.000 σε 6.000 δρχ.

'Η 'Ιντερκάργκο στην Κίνα

'Επιτροπή της 'Ιντερκάργκο στην όποια συμμετέχουν ο πρόεδρος κ. 'Αριστομένης Καραγεώργης καθώς και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, έφθασε στις 5 'Απριλίου στην Κίνα και είχε έπαφές με ύψηλους αξιωματούχους της Κινεζικής ναυτιλίας. 'Η 'Επιτροπή είχε προσκληθεί από το Κινεζικό Συμβούλιο για την Προώθηση του Διεθνούς 'Εμπορίου (CCPIT) κατά την διάρκεια του κοινού συμποσίου για την ναυτιλία, που διεξήχθη στο Πεκίνο, υπό την αιγίδα του CCPIT και του Διεθνούς 'Εμπορικού 'Επιμελητηρίου τον περασμένο Νοέμβριο.

Τα μέλη της 'Ιντερκάργκο επισκέφθηκαν το Πεκίνο, το Κουϊνγκντάο και το Γκουαντζού και αναχώρησαν στις 14 'Απριλίου για το Χόγκ Κόγκ.

'Υπό την κυανόλευκο

Κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου εξητήθη η έγγραφη στο έλληνικό ναυτολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των έξης πλοίων:

- «'Ελ Φλαμένκο» μπάλκερ, πρώην «El Flamenco», 36.800 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1989, που ανήκει στην εταιρία «Blue Cloud Shipping and Trading Inc.» («Coronis Steamship Co.).

- «Νόρθ Εμπερορ», μπάλκερ, πρώην «Interbulk Valiant» υπό ιαπωνική σημαία, 36.543 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1989 που ανήκει στην εταιρία «Palma Trading Corporation» (κ. Γεώργ. Γιαννάτος).

'Αγοραπωλησίες

Σε Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθησαν τα άδελφά έλληνικά φορτηγά πλοία «'Αρκ Αϊολος» και «'Αρκ 'Οδυσσεύς» 16.330 τόν. d.w., 10.494 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, δυνατότητα μεταφοράς 322 TEU, έναντι συνολικής τιμής περί των 11,5 εκατ. δολларίων.

- Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «'Αντζελ Ν.» 26.548 τόν. d.w., 15.412 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 6 εκατ. δολларίων.

- Σε Νορβηγούς έπωλήθη το έλληνικό μπάλκερ κάρριερ «Γεωργής Γέροντας» 26.982 τόν. d.w., 15.270 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής 8,9 εκατ. δολларίων.

- Νορβηγοί είναι επίσης οι άγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενοπλοίου «Σεμίραμις» 35.700 τόν. d.w., 2.704 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, coils, έναντι τιμής περί των 8 εκατ. δολларίων.

- Σε συμφέροντα 'Απω 'Ανατολής έπωλήθηκαν τα άδελφά φορτηγά πλοία υπό έλληνική σημαία «'Αραν» και «'Αθλον» 17.169 τόν. d.w., 10.886 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1980, 367 TEU, έναντι τιμής en bloc 16,8 εκατ. δολларίων.

- Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη το φορτηγό πλοίο «'Αλκυ Γουέιβ», 14.840 τόν. d.w., 9.485 τόν. γκρός, μπίγα 60 τόν. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής 4,9 εκατ. δολларίων.

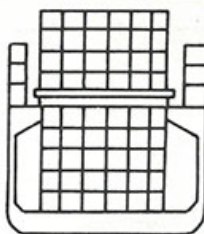
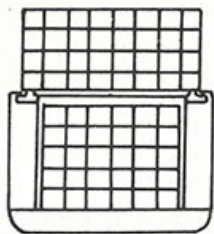
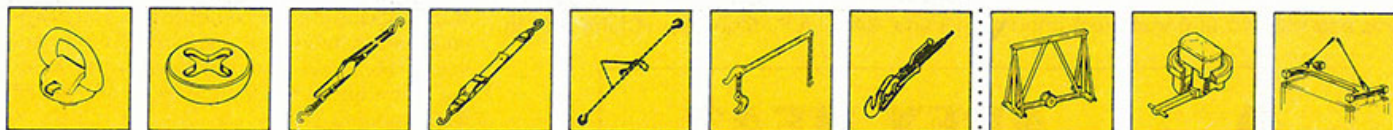
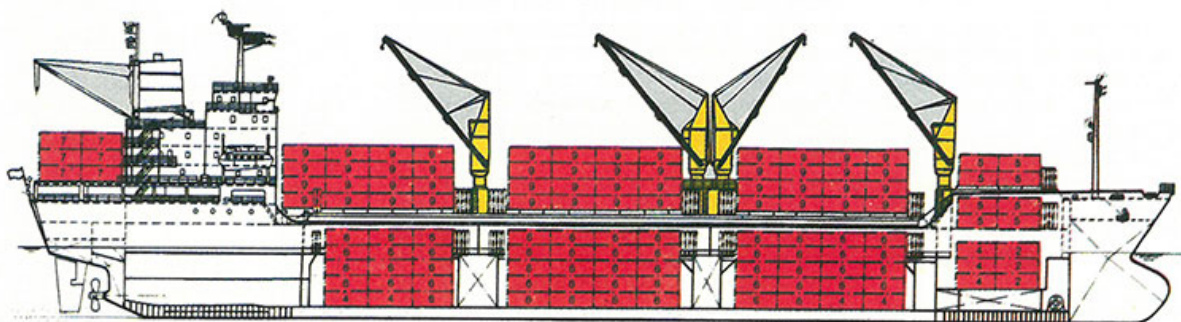
**«Σοβαρή βιομηχανική 'Εταιρεία με πολύ μεγάλες
έξαγωγές και προνομιακό προϊόν ζητά έπιχειρηματία
για συμμετοχή σε 'Ανώνυμο 'Εταιρεία. 'Αντικείμενο
με συνεχή μακροπρόθεσμη ανάπτυξη, έξαγωγές
και σοβαρή απόδοση»**

Πληροφορίες: τηλέφ. 4123336

**ΕΠΙ ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ
ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ
300 ΤΜ. — ΠΛΗΡΟΦ: 3612912 - (9:00-14:00)**

Peck & Hale

Container securing systems



• A full range of securing systems and products to meet specific cargo application requirements.

Container Liners
Ro-Ro Vessels
Cargo Barges
Timber Carriers

Bulk/Container Ships
Multi-purpose Ships
Car Carriers
Military Warships

When planning to convert your bulk carrier to carry containers, consider the PECK & HALE System and Product Design which offers

- ✓ maximum stowing capacity and stack weights with minimal lashings
- ✓ fast stowing/unstowing of containers
- ✓ very simple handling: few and uniform fittings above and below deck
- ✓ safety: full compliance with rules of all major classification societies
- ✓ full compatibility with other cargoes
- ✓ low installation costs
- ✓ production facilities and engineering services next to major repair centers
- ✓ spares available world wide
- ✓ very low operational costs

The Peck & Hale System can make the difference when you are marketing your ship for charter. That is why when converting think of

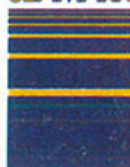
THE WORLD LEADERS IN CONTAINER SECURING SYSTEMS

World Headquarters:

PECK & HALE INC.

180 Division Avenue
West Sayville, N.Y. 11796, U.S.A.
Telephone: (516) 589-2510
Telex: 685-2128 PECK HAL
Fax: (516) 589-2925

SEAMARK



Greek agent:

SEAMARK LTD
Marine Systems

AKTI KONDYLI & AITOLIKOU 2
185 45 PIRAEUS-GREECE
TEL. 4176642-4122382
TLX: 211882 MARK GR
FAX: 4118300

— "Έλληνες είναι οι αγοραστές του Σοβιετικού φορτηγού πλοίου «Polyarnyy» 4.375 τόν. d.w. 3.251 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στο Ροστόκ το 1962.

— Στους Κινέζους επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Τρανσπερλίν» 7.500 τόν. d.w., 4.882 τόν. γκρός, γερμανικής κατασκευής 1971, σε άγνωστη τιμή.

— Στους Ινδούς επωλήθη το υπό σημαία Μπαχάμας πρόντακτ κάρριερ «Ντοράντο» 31.650 τόν. d.w. 18.272 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί των 14,6 εκατ. δολλαρίων.

— "Έλληνες είναι οι αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκ κάρριερ «Pacific Eagle» 17.715 τόν. d.w., 11.099 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Perlas» 27.700 τόν. d.w., 15.897 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 8,7 εκατ. δολλαρίων.

— "Έλληνες είναι οι αγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενοπλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων «White Atlas» 7.088 τόν. d.w., 4.049 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής περί των 6 εκατ. δολλαρίων.

— Οι ίδιοι πλοιοκτήτες αγόρασαν τα υπό παναμαϊκή σημαία σκάφη μεταφοράς χημικών προϊόντων «Shoun Galaxy» 6.653 τόν. d.w. και «Shoun Kingsbird» 6.723 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής en block περί των 12,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Εύρωπαϊκά μη κατανομαζόμενα συμφέροντα επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία

μπάλκ κάρριερ «Σίλβερ Μέριτ», 57.400 τόν. d.w., 30.743 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 11,6 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Γιουγκοσλαύους τέλος επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Κέϊπ Κόρφου» 15.767 τόν. d.w., 9.862 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Δυτ. Γερμανία το 1978, σε άγνωστη τιμή.

Σεμινάριο για τις μεταφορές κοντέινερς

Η εταιρία «Peck & Hale», με έμπειρία 40 ετών στον τομέα της πρόσδεσης και ασφάλισης των κοντέινερς επί των πλοίων, ανακοίνωσε πρό ημερών την οργάνωση εκπαιδευτικού σεμιναρίου με θέμα τα συστήματα ασφάλισης φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων. Το σεμινάριο θα διεξαχθεί στις 18 Μαΐου, στο ξενοδοχείο Ίντερκοντινένταλ και θα είναι υπό την αιγίδα της εταιρίας Seamark Ltd, η οποία αντιπροσωπεύει την «Peck & Hale» στην Ελλάδα.

Κατά το 1988 η «Peck & Hale» ενίσχυσε την θέση της στην Ευρωπαϊκή αγορά με την ίδρυση αντιπροσώπων της στην Σκανδιναβία και την Αγγλία, ενώ ειδικά ανέθεσε στην «Seamark» την αντιπροσώπευσή της και στο Ρότερνταμ. Πολλές ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν δρομολόγια με κοντέινερ-ρόπλοια στην Άπω Ανατολή και τον Ειρηνικό, χρησιμοποιούν τα εξελιγμένα συστήματα ασφάλισης φορτίου της «Peck & Hale». Μεταξύ των πελατών αυτών περιλαμβάνονται οι εταιρίες «Transportacion Maritima Mexicana SA», «A.P. Moeller», «China Ocean

Shipping Co», «Zim Israel Navigation» και άλλες.

Επίσης σημαντική είναι η δραστηριότητα της εταιρίας στις ΗΠΑ, όπου μετασκευάζει φορτηγίδες για την μεταφορά κοντέινερς ή τοποθετεί τα δικά της συστήματα ασφάλισης φορτίου σε πλοία που παρουσιάζουν προβλήματα στον τομέα της τοποθέτησης και πρόσδεσης των κοντέινερς.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το εκπαιδευτικό σεμινάριο οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να τηλεφωνούν στην «Seamark» στο τηλέφωνο: 4176642

Καταδίκη για έμπρησμό σκάφους

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου του ΥΕΝ, το Τριμελές Πλημμελειοδικείο Πειραιώς καταδίκασε σε φυλάκιση τριών ετών τον καθένα τους Νικ. Π. Φιλιάγκο και Κων. Δήμου για έμπρησμό, από πρόθεση, τον πρώτο και ήθικη ατύχημα τον δεύτερο.

Ο έμπρησμός έγινε στις 10 Μαΐου 1984 στο ύδροπτερυγο «Νέος Πειραιεύς» που ήταν παροπλισμένο στα Αμπελάκια Σαλαμίνας και η πυρκαϊά επεκτάθηκε και κατέστρεψε δύο άλλα παρακείμενα σκάφη.

Ο Κων. Δήμου ενέχεται και στην υπόθεση μεταφοράς ναρκωτικών με το υπό σημαία Σρί Λάνκα φορτηγό «John D».

Κράτηση ελληνόκτητου πλοίου στην Μαυριτανία

Το υπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε την παρέμβαση των διπλωματικών μας αρχών, για να επιτευχθεί η αποδέσμευση του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου, του ελληνικών συμφερόντων Κυπριακού πλοίου - ψυγείου «Μυστράς» που κρατούνται στο λιμένα Nouakchott της Μαυριτανίας από τις 27 Φεβρουαρίου.

Σύμφωνα με πληροφορίες της διεκπεραίωσης, η εταιρία, προς το υπουργείο Ναυτιλίας, το «Μυστράς» κατακρατείται στο Nouakchott για έστικες, διαφορές, λόγω συγκρούσεώς του με μαυριτανικό έλκευτικό, όταν εβγαίνει από το λιμάνι.

Το περιστατικό ανέφερε στο υπουργείο Ναυτιλίας την Τρίτη 12 Απριλίου.

Έλληνόκτητο φορτηγό κτυπήθηκε στη Βηρυτό

Το ελληνικής ιδιοκτησίας φορτηγό «Κουάσαρ» με σημαία Μάλτας, κτυπήθηκε με ρουκέτα, την Παρασκευή 7 Απριλίου, την ώρα που έμπαινε στο λιμάνι της Βηρυτού με αποτέλεσμα να ύποστει ελαφρές ζημιές.

Κανένας από τα 12 μέλη του πληρώματος, μεταξύ των οποίων και δύο Έλληνες, ο πλοίαρχος Άναστ. Πλωμαρίτης και ο Α' μηχανικός Γεώργ. Τριαντάφυλλος, δεν έπαθε τίποτε και το πλοίο κατέπλευσε στην Κύπρο για επισκευές.

Καθέλκυση αλιευτικού

Από τα ναυπηγεία «Αργώ Α.Ε.» στη Σαλαμίνα κατελκύσθη το αλιευτικό σκάφος ανοικτής θαλάσσης «Χανιά» ιδιοκτησίας Γεωργίου και Νικολάου Αναστασάκη.

Το σκάφος έχει όλικό μήκος 33,4 μέτρα, πάτος 7,70 μέτρα, ύψος 3,95 μέτρα, χωρητικότητα ψυγείου 280 κυβικών μέτρων και χωρητικότητα δεξαμενών πετρελαίου 90 κυβικών μέτρων.

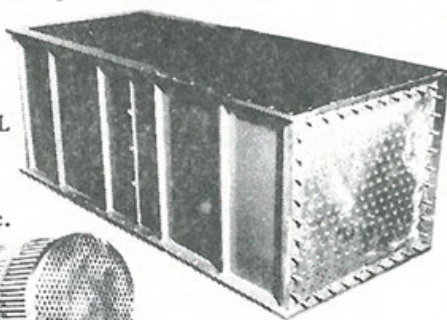
Το «Χανιά» φέρει μηχανήματα καταψύξεως του αλιεύματος ικανά για παραγωγή 10 τόννων ανά εικοσιτετράωρο.



APEX HEAT EXCHANGERS

Specialists in the manufacture and repair of all types of Marine Heat Exchangers.

- SCAVENGE AIR COOLERS
- UNDER PISTON COOLERS
- LUBRICATING OIL COOLERS
- FRESH WATER COOLERS
- CONDENSERS etc.



EMERGENCIES: Our well equipped workshops enable us to carry out repairs or complete refurbishment often inside 24 hours.

For immediate personal attention contact the specialists:

APEX HEAT EXCHANGERS

Sales Office:

27 John Adam Street
LONDON WC2N 6HX
Tel: 01-930 0021

Workshops:
(Hartlepool)

Tel: (0429) 860187
Fax: (0429) 860673
Telex: 587811 A/B APEX G

IN PIRAEUS PLS CALL: 4533300 - 4531001
or TELEX: 24-1070

Αναγκαία διευκρίνιση

Όπως διευκρινίστηκε από τη διαχειρίστρια εταιρία του φορτηγού «Αναγγελ Τσάμπιον», η πληροφορία που δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 1ης Απριλίου των «Ν.Χ.» για σοβαρή βλάβη στη μηχανή κατά το ταξίδι Τζέντα για Καράτσι, δεν ήταν ακριβής.

Τό πλοίο, όπως διευκρινίστηκε, είχε απλώς υποστεί βλάβη σε ηλεκτρομηχανή, χωρίς να παρουσιασθεί το παραμικρό πρόβλημα στην αξιοπλοία του.

Η σχετική πληροφορία είχε αναγραφεί στο «Lloyd's List» της 21 Μαρτίου 1989.

Η μάχη κατά των σκουπιδιών

Την Κυριακή, 16 Απριλίου, 700 Πρόσκοποι και Όδηγοι των περιφερειών Ανατολικής Αττικής και Αττικής αντίστοιχα θα καθαρίσουν έθελοντικά τις παραλίες της Ανατ. Αττικής, δηλ. Μαραθώνα — Σχοινιά, Ζούμπερι και Λούτσας. Είναι το πρώτο στάδιο ευρύτερου έθελοντικού καθαρισμού των άκτων της Αττικής.

Η Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης προσπάθειάς της στην ενημέρωση του ανθρώπινου παράγοντα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ανέλαβε την πρωτοβουλία του συντονισμού του καθαρισμού των άκτων.

Τα σκουπίδια που θα μαζευτούν θα μετρηθούν και θα χωριστούν σε εκείνες τις κατηγορίες που απασχολούν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και άλλους Διεθνείς Οργανισμούς που ασχολούνται με τη ρύπανση της Μεσογείου. Τα στοιχεία που θα συγκεντρωθούν θα χρησιμοποιηθούν από την HELMEPA για τον εντοπισμό των πηγών ρύπανσης και για την πρόταση λύσεων για τη διαχείριση των απορριμμάτων στις παράκτιες περιοχές.

Η προσπάθεια του καθαρισμού αυτών των άκτων υποστηρίζεται από:

- 1) Τίς Κοινότητες Μαραθώνα, Ν. Μάρκρης και Αρτέμιδος, που διαθέτουν τα απαραίτητα απορριμματοφόρα και προσωπικό
- 2) Τόν 98.4 FM STEREO που προσφέρει την αρχική ραδιοφωνική κάλυψη και την μετέπειτα ενημέρωση του Αθηναϊκού κοινού.
- 3) Τό Σώμα Έλλήνων Προσκόπων και τό Σώμα Έλληνίδων Όδηγών.
- 4) Τήν Α/Β Βασιλόπουλος, που προσφέρει μαζί με την 3Ε αναψυκτικά, αλλά και γάντια

Λειτουργεί ο νέος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ίκονιο



Αρχισε από την Πέμπτη η λειτουργία του πρώτου τμήματος του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων «Ελευθέριος Βενιζέλος» στο Νέο Ίκονιο Περάματος, η συνολική δαπάνη του οποίου, μαζί με τον εξοπλισμό του, θά φθάσει τα 20 δισεκατομμύρια δραχμές.

Με τό νέο σταθμό καλύπτονται οι ανάγκες τόσο της διαμετακομιστικής κινήσεως, όσο και της εθνικής, εισαγωγικής και εξαγωγικής κινήσεως, η οποία, τα τελευταία χρόνια ακολουθεί ανοδική πορεία, ενώ με την ολοκλήρωση του έργου δημιουργείται η σοβαρότερη υποδομή για να καταστεί ο Πειραιάς ενο σπουδαίο διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο.

Όπως τόνισαν ο πρόεδρος και ο γενικός διευθυντής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς κ.κ. Γ. Πρασιανάκης και Γ. Κλαυδιανός η αλματώδης αύξηση του in transit φορτίου μέσω στην τελευταία έπταετία από 13.000 εμπορευματοκιβώτια (τό 1981) σε 88.000 μονάδες κατέστησε τόν Πειραιά, αναμφισβήτητο, τό πρώτο διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολής Μεσογείου.

Ο νέος σταθμός όταν ολοκληρωθεί ή ανάπτυξη του, θά έχει τό δυνατότητα να εξυπηρετεί 650.000 κοντέινερς τό χρόνο, καλύπτοντας και τίς μελλοντικές μέχρι τό 2010 ανάγκες.

Ειδικός τόμος προς τιμήν του Δημητρίου Μαρκιανού

Σέ ειδική έκδλωση που όργάνωσε στην Πάντειο ή Έλληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου παρουσιάστηκε ό τόμος μελετών ναυτικού δικαίου που είναι αφιερωμένος στη μνήμη του Δημητρίου Μαρκιανού, διεθνώς γνωστού έρευνήτή του ναυτικού δικαίου και καθηγητή της Παντείου.

Τόν τόπο, που περιέχει 21 μελέτες Έλλήνων και ξένων συγγραφέων, παρέδωσε στην κ. Νίκη Μαρκιανού, σύζυγο του Δ. Μαρκιανού, ό πρόεδρος της Ένωσης, ό δικηγόρος κ. Π. Σωτηρόπουλος, ενώ για την προσωπική και τό έργο του Δ. Μαρκιανού μίλησαν οι καθηγητές κ.κ. Στ. Στεφανόπουλος

και Θ. Χριστοδουλίδης ενώ ό καθηγητής κ. Π. Δημάκης μίλησε με θέμα «Ο Πειραιάς σαν ναυτιλιακό κέντρο στην αρχαιότητα».

Παρέστησαν ό Πρύτανης της Παντείου κ. Γ. Κοντογιώργης και οι Άντιπρυτάνεις κ. Β. Μάος και κυρία Ε. Στεφάνου, ό πρόεδρος του Συμβουλίου της Έπικρατείας κ. Β. Μποτόπουλος και ό Άντιπρόεδρος κ. Σ. Γιάγκας, ό τέως πρόεδρος του συμβουλίου της Έπικρατείας κ. Θ. Κουρουσόπουλος, ό πρόεδρος Έφετών Πειραιώς κ. Στ. Μαζαράκης, τό μέλη της Ένωσης και πολλοί έπρόσωποι του νομικού και ναυτιλιακού κόσμου.



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



TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel:
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

για τον καθαρισμό.

5) Την Μόμπιλ Όιλ Ελλάδος Α.Ε., μέλος της HELMEPA που προσφέρει ειδικά κατασκευασμένες για την περίπτωση σακκούλες.

6) Τα Έλληνικά Ναυπηγεία Α.Ε., την Κοινοπραξία Υδροπτερυγών (Ιπτάμενα Δελφίνια), τη Σέλλ Κόμπανυ (Ελλάς) Λτδ., μελών της HELMEPA, που διαθέτουν ειδικά κατασκευασμένα βαρέλια για να χρησιμοποιηθούν στις ακτές σαν δοχεία απορριμμάτων.

Οί δραστηριότητες της Jardine

Η πρακτορειακή εταιρία «Jardine Shipping Services» ανακοίνωσε νέα επέκταση των δραστηριοτήτων της στις περιοχές της Άπω Ανατολής και του Καναδά. Σύμφωνα με τον διευθυντή της εταιρίας, κ. David J. Barker, ο οποίος επισκέφθηκε πρόσφατα τον Πειραιά, νέα γραφεία πρόκειται να ιδρυθούν στο Σέμπου των Φιλιππίνων, στη Σιράχα της Ταϊλάνδης, στην Ίνδονησία, στα ανατολικά της Μαλαισίας, καθώς και στο Βανκούβερ και στο Τορόντο του Καναδά. Επίσης ιδρύθηκαν νέες θυγατρικές εταιρίες, η «Jardine Shipbrokers» και η «Jardine Surveying Services». Η εταιρία αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα από την «T.J. Giavridis Marine Services» η οποία είναι γνωστή στη ναυτιλιακή κοινωνία του Πειραιά για τις δραστηριότητές της στον τομέα επισκευών και έξυπνής ρύπανσης πλοίων.

Η Σχολή Σωστικών

Τον περασμένο Μάρτιο αποφοίτησαν από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ασπροπύργου 702 ναυτικοί, ενώ τον

διο μήνα υποβλήθηκαν στη Σχολή 210 νέες αιτήσεις ενδιαφερομένων για φοίτηση.

Πρόστιμα 34.777.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας το 1988

Από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές της χώρας επιβλήθηκαν το 1988 στους υπεύθυνους πλοίων και εγκαταστάσεων ξηράς για ρύπανση της θάλασσας ή παράβαση άλλων διατάξεων της νομοθεσίας περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος πρόστιμα, συνολικού ύψους 34.777.000.

Ειδικότερα από τα πρόστιμα αυτά τα 14.667.000 δρχ. επιβλήθηκαν σε υπεύθυνους 99 πλοίων και τα 20.110.000 δρχ. σε υπεύθυνους 184 εγκαταστάσεων ξηράς.

Από τα παραπάνω πρόστιμα εισπράχθηκαν τα 13.372.000 δρχ., για ύψους 2.780.000 δρχ. κατατέθηκαν εγγυητικές επιστολές και τα υπόλοιπα είναι προς εισπραξη.

• Εξάλλου τον περασμένο Φεβρουάριο επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 20.565.552 δρχ., για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας. Από τα πρόστιμα αυτά 10.850.000 δρχ. επιβλήθηκαν για παράνομο ψάρεμα, 5.917.052 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένα, 2.400.000 δρχ., για ρύπανση της θάλασσας, 1.220.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας και 178.500 δρχ. για παράνομη οδήγηση ταχυπλοίων σκαφών.

• Τέλος από το ΓΕΝΕ επιβλήθηκαν τον Μάρτιο πρόστιμα, συνολικού ύψους 6.221.236 δρχ., στους υπεύθυνους των επιβατηγών πλοίων «Σχοινούσα», «Νέαρχος» και «Άγιος Νικόλαος», γιατί δεν είχαν την κανονική σύν-

θεση πληρώματος κατά την προηγούμενη χειμερινή περίοδο. Ειδικότερα στο Ε/Γ - Ο/Γ «Σχοινούσα» επιβλήθηκε πρόστιμο 5.948.700 δρχ., στο Ε/Γ «Νέαρχος» δρχ. 58.080 και στο Ε/Γ - Ο/Γ «Άγ. Νικόλαος» δρχ. 214.452.

Η νέα διοίκηση του Port Captains' Club

Η νέα διοίκηση της Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων που προήλθε από τις αρχαιρεσίες της 7ης 'Απριλίου συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Πρίamos Τζιμητράς, αντιπρόεδρος Γεώργ. Κόκκορης, γεν. γραμματέας Άγγελ. Παπαδόπουλος, ειδικός γραμματέας Χρ. Γερασίμου, ταμίας Νικ. Γαβριήλ, δημόσιες σχέσεις Φιλ. Βαλσάμης και μέλη Παν. Δρακουλάκος, Γεώργ. Λυμπερής και Χρυσ. Διαλέζιος.

Κατά τις αρχαιρεσίες της 7ης 'Απριλίου είχαν εκλεγεί κατά σειρά ψήφων για το Διοικητικό Συμβούλιο οι κ.κ. Νικ. Γαβριήλ, Πρίamos Τζιμητράς, Φιλ. Βαλσάμης, Άγγ. Παπαδόπουλος, Χρυσ. Διαλέζιος, Γεώργ. Κόκκορης, Χρ. Γερασίμου, Παν. Δρακουλάκος και Γεώργ. Λυμπερής.

Τό νέο συμβούλιο θα συνέλθει μεθαύριο Δευτέρα για να προσδιορίσει τις εκδηλώσεις που πρόκειται να πραγματοποιηθούν στη διάρκεια της άνοιξης και του θέρους. (Υπενθυμίζεται ότι η Λέσχη είναι ανοικτή κάθε Δευτέρα και Πέμπτη από τις 5 - 8 μ.μ.)

Τό Τέταρτο Διεθνές Οικονομολογικό Συνέδριο

Στό Άμφιθέατρο του Κολλεγίου 'Αθηνών θα πραγματοποιηθεί τό τριήμερο 20-22 'Απριλίου, τό τέταρτο Διεθνές Οικονομολογικό Συνέδριο που οργανώνει ό Σύλλογος 'Αποφοίτων Κολλεγίου 'Αθηνών μέ θέμα: «Πολιτικός Ρεαλισμός και Οικονομική Πραγματικότητα».

Τίς εργασίες του Συνεδρίου θα κηρύξει ό Διοικητής της Τράπεζας της 'Ελλάδος κ. Δημήτρης Χαλικάς, ενώ όμιλητής κατά την διάρκεια του επίσημου δείπνου που θα γίνει στά πλαίσια του Συνεδρίου τό βράδυ της Παρασκευής 21 'Απριλίου, στό ξενοδοχείο «Μεγ. Βρεταννία», θα είναι ό Υφυπουργός Οικονομικών της 'Ιαπωνίας κ. Τογούο Gyohten.

Όσοι ενδιαφέρονται νά παρακολουθήσουν τό πολύ ενδιαφέρον αυτό διεθνές Συνέδριο μπορούν νά αποκτήσουν τίς λίγες εναπομείνουσες προσκλήσεις μέσω των «Ναυτικών Χρονικών».

Τά Βραβεία 'Ωνάση

Τήν προσεχή Πέμπτη 20 'Απριλίου και ώ ρα 11 π.μ. θα γίνει στην αίθουσα της Παλαιάς Βουλής ή άπονομή των Διεθνών Βραβείων 'Ωνάση 1989. Τά Βραβεία θα άπονείμει ό πρόεδρος της Κυβερνήσεως κ. Άνδρέας Παπανδρέου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΕΟΣ ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κυκλοφόρησε «Ο ΝΕΟΣ ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ» ένα άπαραίτητο έφόδιο για κάθε ναυτιλλόμενο.

Η πολυτελής έκδοση έγινε σε συνεργασία ΕΕΣΙΝΜΕΡ, σύμφωνα μέ τίς Διεθνείς Συμβάσεις Έργασίας του ILO 134 «περί προ

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

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

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682

λήψεως των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών», 147 «περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων», 92-133 «περί ένδειατης των πληρωμάτων», 105 «περί φαρμακείων των πλοίων» και 165 «περί προστασίας της υγείας και την ιατρική περίθαλψη των ναυτικών». Ειδικότερα στην Δ.Σ. 164 περιλαμβάνονται διατάξεις υποχρεωτικής ύπαρξης επαρκούς φαρμακευτικού υλικού και ιατρικού εξοπλισμού καθώς και «ιατρικό οδηγό» που να εξηγεί τον τρόπο χρησιμοποίησης των περιεχομένων του φαρμακείου και να περιέχει οδηγίες ώστε να καθιστά ικανά τα πρόσωπα που δεν είναι γιατροί να περιποιούνται τούς ασθενείς ή τραυματίες πάνω στο πλοίο, καθώς και οδηγίες από τα Κ.Ι.Ο για την εξασφάλιση παροχής ιατρικών συμβουλών μέσω ασυρμάτου, ραδιοτηλεφώνου ή δορυφορικών συσκευών.

Στην έκδοση αυτή καταβλήθηκε κάθε προσπάθεια ώστε «ο νέος ιατρικός οδηγός των πλοίων» να γίνει καλύτερος και πληρέστερος σύμφωνα με τις διεθνείς τεχνολογικές εξελίξεις στη Ναυτιλία. Η έπιστημονική ομάδα που συνεργάστηκε για την έκδοση αυτή, κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για την επίτευξη του στόχου της.

ΠΕΝΘΗ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ Α. ΧΟΥΜΑΣ, ΟΒΕ, DSO

Στις 29 Μαρτίου σαλπάρισε για το στερνό ταξίδι ο καπετάν Μιλτιάδης Χούμας. Μπορεί να μη τον γνώριζαν πολλοί έξω από το χωριό του, τη Χώρα Σάμου και το στενό κύκλο της Έθνικής Αντίστασης μιά και ο ίδιος σχεδόν ποτέ δεν μιλάγε για τη δράση του.

Τόν ηξεραν όμως πολύ καλά οι Άγγλοι της Advance Force και το Βρετανικό Ναυαρχείο. Ήταν για αυτούς ο captain Milton που με το μικρό του σκάφος, μόλις 2,5 κόρων το «Ευαγγελίστρια», τό όποιο αψιλοκερδώς προσέφερε στον άγνωστο ενάντια στον Άξονα, εφερε σε αίσιο πέρα 67 άποστολές διαφυγής από την κατεχόμενη Ελλάδα στη Μέση Ανατολή. Και δεν ήταν άποστολές μόνο ανάμεσα στο νησιά του Αιγαίου και τις Μικρασιατικές άκτες. Μέχρι τό Ιόνιο και τη Χαλκιδική εφθανε ή δράση του. Και ήταν μόλις 25 χρόνων παλληκάρι, άλλα πραγματικό ΠΑΛΛΗΚΑΡΙ.

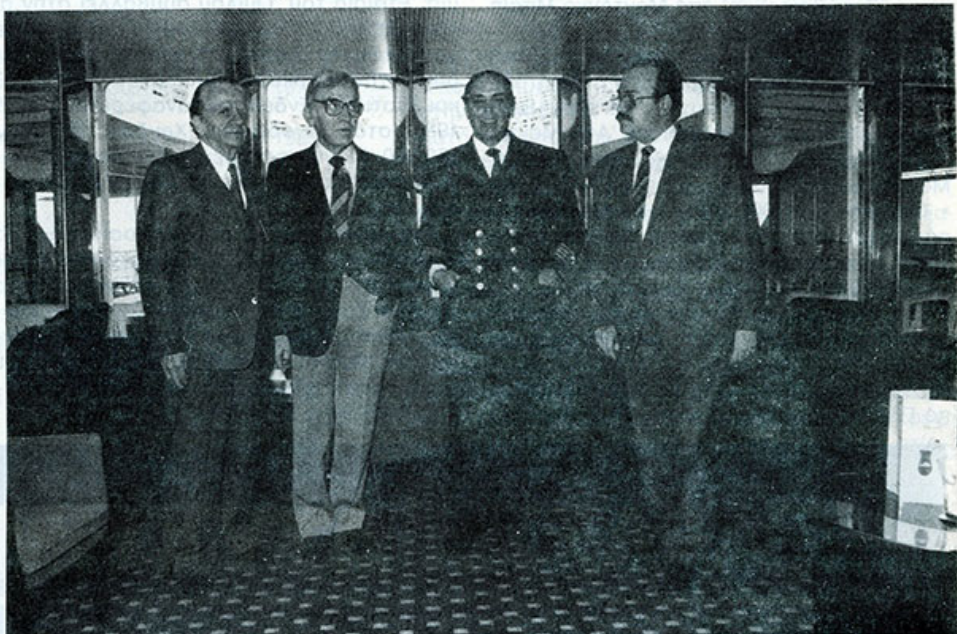
Η Βρετανική Κυβέρνηση του παρεχώρησε τις άνωτατες τιμητικές διακρίσεις για άλλοδαπό, όπως τό ΟΒΕ (Order of British Empire) τό DSO (Distinguished Service Order) και τόν βαθμό του Έπίκουρου Υποπλοίαρχου του Βασιλικού Ναυτικού.

Η Έλληνική κυβέρνηση τόν τίμησε με τόν Πολεμικό Σταυρό και τόν Χάλκινο Σταυρό Ναυτικού Άγώνος. Σάν άγωνιστής της Έθνικής Αντίστασης άναγνωρίσθηκε όμως μόλις τό 1985. Χρειαζόντουσαν αίτησεις και τά γρανάτζια της γραφειοκρατίας για νά γίνη αυτό και ο καπετάν Μιλτιάδης ποτέ δεν τά συμπάθησε κάτι τέτοια. Είναι χαρακτηριστικό ότι όταν πρίν από χρόνια βρέθηκε στην Άγγλία για λόγους υγείας δεν δέχθηκε νά κάνει χρήση των προνομίων που του εδινε τό ΟΒΕ γιατί θά χρειαζόταν αίτηση, ενώ του είχαν δώσει χωρίς νά τό ζητήσει καθώς ελεγε. Αυτή είναι ή λογική των Ηρώων.

Ας είναι πάντα γαλήνιος οί θαλάσσιος στο Αιώνιο ταξίδι σου καπετάν Μιλτιάδη. Έμεις πάντα θά σε θυμόμαστε.

Χ.Γ.Π.

Έτοιμο τόν έπόμενο Άπρίλιο τό νέο κρουαζιερόπλοιο της Έταιρίας Χανδρή



Άπό άριστερά πός τά δεξιά: Ζαννής Ξενιός, Χαρ. Συνοδινός, ο πλοίαρχος του «Romanza» Καπτάν Άν. ώνης Μανάρας και Μάρκος Φόρος, που ξενάγησαν τούς δημοσιογράφους στο πλοίο.

Τό 45.000 τόννων νέο κρουαζιερόπλοιο της Έταιρίας Χανδρή που ναυπηγείται στο Πάναμπουργκ της Δυτικής Γερμανίας με τό όποιο τά κρουαζιερόπλοια αυτής της δυναμικής έταιρίας θά ανέλθουν σε έπτά με συνολική δυναμικότητα πάνω από 6.000 κρεβάτια θά παραληφθεί αυτή την έποχή τόν έπόμενο χρόνο.

Η πληροφορία παρασχέθηκε από τούς εκπροσώπους των Κρουαζιερών Χανδρή στον Πειραιά στη διάρκεια φιλικής συναντήσεως τους με τούς δημοσιογράφους στο κρουαζιερόπλοιο «Romanza» που είχε καταπλεύσει στο πειραικό λιμάνι μετά την έναρξη των φετεινών κρουαζιερών του από τη Βενετία πός την Ήπειρωτική Ελλάδα και τά νησιά του Αιγαίου.

Η παραλαβή του νέου πολυτελούς κρουαζιερόπλοιου της Έταιρίας Χανδρή άποτελεί τό έπιστέγασμα μιάς μεγάλης προσπάθειας που ξεκινάει τό 1959. Τό έτος αυτό, ύστερα από μελέτες των δεδομένων της διακίνησης επιβατών ανάμεσα στην Ευρώπη και στην Αυστραλία, οί άδελφοί Ι. Χανδρή ίδρυσαν την Γραμμή Έλλάδος — Αυστραλίας με την όποια έγκαινίασαν την τακτική σύνδεση της Ευρώπης με την Αυστραλία και την Νέα Ζηλανδία μέσω Πειραιά. Η γραμμή αυτή που ξεκίνησε με τό Υ/Κ «Πατρίς» και με πλοίαρχο τόν καπτάν Ζαννή Ξενιό σε λίγο πλουτίστηκε με πέντε ακόμα Ύπερωκεάνεια, τό «Βρεταννός», τό «Έλληνός», τό «Αυστραλός», τό «Βασίλισσα Φρειδερίκη» και τό «Άτλαντός» και είναι χαρακτηριστικό ότι σε σχετικά λίγο χρόνο οί Γραμμές Χανδρή είχαν μονοπωλήσει την θαλάσσια μεταφορά επιβατών από όλο τόν ευρωπαϊκό χώρο πός Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία και άλλες χώρες του Ειρηνικού.

Η συμβολή όλης αυτής της δραστηριότητας στην Έλληνική οικονομία κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες είναι προφανής. Παράλληλα μέσα στην δεκαετία του 1960 αναπτύχθηκε και ο θαλάσσιος τουρισμός με την

έκτελεση κρουαζιερών σε όλη τη Μεσόγειο και σιγά σιγά στην Καραϊβική με κρουαζιερόπλοια που άγόρασαν οί Κρουαζιέρες Χανδρή.

Η μείωση της θαλασσίας επιβατηγού κινήσεως από την Ευρώπη πός την Αυστραλία και τη Ζηλανδία εκ των προτέρων έπέβαλε τόν νέο προσανατολισμό της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Έταιρίας Χανδρή στον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας. Μεγάλη έμφαση δίνεται πλέον στις κρουαζιέρες στην Καραϊβική με ύπερωκεάνεια που χρησιμοποιούνται ως κρουαζιερόπλοια. Και στον τομέα αυτόν ή Έταιρία Χανδρή υπήρξε πρωτοπόρος. Είναι πράγματι μία από τις πρώτες έταιρίες που χρησιμοποίησε για τις κρουαζιέρες ύπερωκεάνεια που είχαν βέβαια κατάλληλα μετασκευασθεί προηγουμένως στον Πειραιά με δαπάνη πολλών εκατομμυρίων δολλαρίων.

Η τεραστία έπιτυχία των κρουαζιερών στον άμερικανικό χώρο άποδεικνύει πόσο εύστοχος υπήρξε ο νέος προσανατολισμός της Έταιρίας που είναι σήμερα ή πρώτη ανάμεσα στις έλληνικές έταιρίες στην τουριστική άγορά της Άμερικής. Πρέπει νά τονισθεί επίσης ή δραστηριότητα της Έταιρίας στον χώρο της Μεσογείου με τά κρουαζιερόπλοια «The Azur» και «Romanza» με προσέγγιση την Αίγυπτο, τό Ισραήλ, την Τουρκία, τά έλληνικά νησιά και τόν Πειραιά.

Στό σύνολο οί κρουαζιέρες Χανδρή παίρνουν την έκτη θέση στον κόσμο, διακινούν 250.000 τουρίστες τόν χρόνο και κατέχουν τό 8% της παγκόσμιας κίνησης κρουαζιερών και παρά τόν διεθνή προσανατολισμό της, άφου άπευθύνεται σχεδόν άποκλειστικά σε διεθνή πελατεία, ή Έταιρία Χανδρή άνήκει κατά 100% σε έλληνικά χέρια.

Τά κρουαζιερόπλοια που άπασχολούνται σήμερα είναι:

- «Amerikanis» (20.000 τόννοι): Κρουαζιέρες από Σάν Χουάν (Δεκέμβριος — Άπρίλιος).
- Άπό Νέα Ύόρκη πός Βερμούδες (Μάιος -

Νοέμβριος).

• «Britanis» (26.000 τόννοι): Κρουαζιέρες από Μαϊάμι προς Μπαχάμες και Μεξικό (Ιούνιος - Οκτώβριος) και από Μοντέγκο Μπαίη (Νοέμβριος - Μάιος).

• «Galileo» (28.000 τόννοι): Κρουαζιέρες από Νέα Υόρκη και άλλα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής για 1, 2, 5 νύχτες και προς Βερμούδες (Ιούνιος - Οκτώβριος). Από Μαϊάμι προς Μπαχάμες και Μεξικό (Νοέμβριος - Μάιος).

• «Romanza» (11.000 τόννοι): Κρουαζιέρες από Βενετία προς Ήπειρωτική Ελλάδα και τα νησιά με συνδυασμό διακοπών στα Ξενοδοχεία Χανδρή (Απρίλιος - Οκτώβριος).

• «The Victoria» (19.000 τόννοι): Κρουαζιέρες ολοκληρωτόν χρόνο από Σάν Χουάν προς Καραϊβική.

• «The Azur» (15.000 τόννοι): Κρουαζιέρες από Γένοβα και Βενετία προς την Ανατολική

Μεσόγειο (Μάιος - Νοέμβριος) και κρουαζιέρες στην Καραϊβική (Δεκέμβριος - Απρίλιος).

Εξάλλου, η εταιρία Ξενοδοχεία Χανδρή, μία Έταιρία του Όμιλου συμβάλλει στην ανάπτυξη του Ελληνικού Τουρισμού με πέντε μονάδες στην Αθήνα, την Κρήτη, την Χίο και δύο στην Κέρκυρα δυναμικότητας 3.000 κρεβατιών. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1987 στα Ξενοδοχεία Χανδρή υπήρχαν 550.000 διανυκτερεύσεις με είσαγωγή συναλλάγματος της τάξεως των 18 εκατομμυρίων δολλαρίων.

Στη συνάντηση με τους δημοσιογράφους παρέστησαν από τις Κρουαζιέρες Χανδρή οι Διευθύνοντες Σύμβουλοι κ.κ. Μάρκος Φάρος και Χαρ. Συνοδινός, ο αρχιπλοίαρχος κ. Ζαννής Ξενιός, ο Σύμβουλος Δημοσίων Σχέσεων του Όμιλου Χανδρή κ. Ιάκωβος Ζαφέντ και φυσικά ο πλοίαρχος του «Romanza» καπτάν Αντώνης Μανάρας.

Μνημόσυνο

Τό Σάββατο 8 Απριλίου τελέσθηκε στον ναό Αγίων Θεοδώρων του Α' Νεκροταφείου Αθηνών παρουσία πλήθους κόσμου 40θήμερο αρχιερατικό μνημόσυνο υπέρ αναπαύσεως της ψυχής του έφοπλιστή Αποστόλου Εύαγ. Νομικού.

Δημοσιογραφικά πένθη

Καρδιά και καρκίνος θερίζουν τη δημοσιογραφική οικογένεια. Στο Λονδίνο πέθανε σε ηλικία 62 ετών από καρκίνο ο γνωστός οικονομικός συντάκτης Γιώργος Κατσώνης και στη Αθήνα από εμφραγμα ο γιατρός του Ενιαίου Δημοσιογραφικού Οργανισμού Έπικουρικής Ασφαλίσεως και Περιθάλψεως Χρήστος Ψαρρός, ιδιαίτερα αγαπητός σε όλους τους δημοσιογράφους και προσωπικούς φίλους των περισσότερων.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΘΗΝΑΙ	Ελληνική	9.443	1967	Προσέκρουσε σε αποβάθρα στη Λεμεσό, στις 21/3 και υπέστη ρήγμα.
ΑΝΘΟΣ	Ελληνική	11.000	1979	Κατά το ταξίδι Χιούστον για Ταρτούς, στις 4-5 Μαρτίου υπέστη ελασματοουργικές ζημιές λόγω πτώσεως έμπορευματοκιβωτίων.
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	Ελληνική	5.999	1976	Προσέκρουσε σε πάγους κατά το ταξίδι Τσάδα για Αμβέρσα, στις 2-7 Μαρτίου και υπέστη ζημία στην προπέλλα. Κατέπλευσε στο Χάλιφαξ για ύδροδεξαμενισμό και επισκευές.
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	Ελληνική	11.802	1976	Κατά το ταξίδι Μπαντάρ Χομείνι για Ταρραγκόνα υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 12/4 και κατέπλευσε στην Αμβέρσα για επιθεώρηση.
ΕΣΚΟΡΠΙΟ	Παναμαϊκή	6.042	1974	Προσάραξε στον π. Μισισσιπιή στις 6/2. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στην Τζάκσονβιλ.
ΛΑΜΑ	Κυπριακή	3.727	1977	Συγκρούστηκε σε θέση 34.30 Β., 12.46 Δ., στις 7/4 με το άλιευτικό «Daiko Maru No. 38» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές και είσορη ύδατων, και βυθίστηκε ενώ το πλήρωμα διασώθηκε από το άλιευτικό σκάφος.
ΜΑΝΩΛΗΣ	Κυπριακή	9.800	1974	Κατά τη διάρκεια επισκευών στο Ρότερνταμ, στις 18-19 Μαρτίου, υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	Κυπριακή	12.376	1974	Υπέστη ζημία στη μηχανή στις 25/3 και κατέπλευσε στο Χάλιφαξ για επισκευές.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

ΤΕΤΙ	Κυπριακή	10.328	1970	Υπέστη πυρκαϊά σέ θέση 33.49 Β., 122.41.2 Α, στίς 31/3. Τό πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέον πλοίο. ✓
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	Παναμαϊκή	6.166	1971	Προσέκρουσε σέ γέφυρα στήν Άμβέρσα, στίς 11/4 ✓ καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ	Κυπριακή	30.450	1973	Υπέστη πυρκαϊά στήν υπερκατασκευή, στίς 5/4, ✓ στήν Λισσαβώνα.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	Έλληνική	17.879	1985	Κατά τόν απόπλου από Ούλσάν, στίς 3-4 Άπριλίου, ✓ υπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ	Κυπριακή	19.166	1977	Προσέκρουσε σέ αποβάθρα στήν Έταζίμα, στίς ✓ 29/3 καί υπέστη ρήγμα καί είσορή ύδάτων σέ δεξα- μενή.
	ική	15.756	1976	Κατά τόν διάπλου τής διώρυγας του Παναμά, στίς ✓ 6/4, προσέκρουσε στήν όχθη καί υπέστη ρήγμα κά- τω από τήν ίσαλο γραμμή.
	ική	40.300	1983	Άνέφερε ζημία στήν προπέλλα στίς 31/3, καί κατέ- ✓ πλευσε στό Τσουνέισι γιά έπισκευές.
	ική	11.048	1958	Έπιθεωρήθηκε στό Σουέζ στίς 1/4 συνεπεία βλάβης ✓ στήν ηλεκτρογεννήτρια. Άναλήφθηκαν έπισκευές.
	ική	18.525	1968	Άνέφερε βλάβη στήν μηχανή, στόν Πειραιά, στίς ✓ 7/4.
	ική	16.402	1972	Κατά τόν άνεφοδιασμό στή Τσιτακόγκ, στίς 3/4, ✓ συγκρούστηκε μέ τό δεξαμενόπλοιο «America Sun»
	ινή	16.406	1972	καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. ✓ Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Dacca» στή Τσιταγ- κόκ, στίς 3/4.
	κή	939	1968	Έπιθεωρήθηκε στό Πέραμα συνεπεία βλάβης πού ✓ υπέστη σέ ηλεκτρογεννήτρια κατά τόν κατάπλου στό Σφάξ, στίς 19/3.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Έλληνική	56.960	1974	Συγκρούστηκε μέ τό δεξαμενόπλοιο «Ingeniero H- ✓ uergo» στήν Άργεντινή, στίς 7/3.
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	Έλληνική	81.438	1976	Πειραιάς γιά Έγμένη, συγκρούστηκε στό Πόρτ ✓ Σαΐδ, στίς 2/4, μέ τό δεξαμενόπλοιο «Lance Naik Al- bert Ekka PVC».
ΦΙΝΕΣ Λ.	Έλληνική	24.614	1975	Προσέκρουσε σέ πάγους στό διάυλο του Άγ. Λαυ- ✓ ρεντίου, στίς 22-23 Μαρτίου καί υπέστη έλασμα- τουργικές ζημιές.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΚΑΛΥΨΩ	Μπαχάμας	3.801	1965	Προσάραξε στήν Κυνοσοúra, στίς 24/3 καί άποκολ- ✓ λήθηκε στίς 28/3.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η σταθερότητα στη ζήτηση και στα επίπεδα ναύλων και μισθωμάτων ήταν το βασικό χαρακτηριστικό του πρώτου δεκαπενθημέρου του 'Απριλίου, όχι βεβαίως χωρίς κάποιες διακυμάνσεις που εν προκειμένω μάς υπενθυμίζουν ότι το πρόβλημα της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης δεν έχει λυθεί και ότι αρκεί κάποια αντίξοότητα ή τεχνική συγκράτηση για να προκαλέσει έστω και πρόσκαιρη πτώση.

Στην προκειμένη περίπτωση, παρατηρήθηκε πρόσκαιρη κάμψη σε μερικές περιοχές, όπως ο Βόρειος Ειρηνικός, όπου και σημειώθηκαν απώλειες στους ναύλους, ή αναμονή όμως αριθμού έντολων, κυρίως για Ν. Κορέα, συγκράτησε την αγορά που φαινόταν σταθερά επανερχόμενη στα πρότερα επίπεδα.

Ο 'Ατλαντικός φαινόταν ζωηρός σε ζήτηση, με αριθμό έντολων τόσο για υπερατλαντικά ταξίδια όσο και φορτώσεις για 'Απω 'Ανατολή. Αριθμός έντολων από Βραζιλία για 'Απω 'Ανατολή, Μεσόγειο ή Κόντινεντ ενίσχυσε τη θέση του πλοίου. Και όλα αυτά μέσα σε κλίμα προσμονής για έντονότερη Σοβιετική παρουσία ενώ νέες αγορές σιτηρών για Κινεζικό λογαριασμό γίνονταν γνωστές. Ηδη σημειώνονταν κλεισίματα από Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα σε μέγεθος πάναμαξ.

Παράλληλα, ναυλώσεις για γαιάνθρακα ή σιδηρομετάλλευμα ούδόλως υπολείπονταν εκείνων της προηγούμενης περιόδου ενώ φορτία λιπασμάτων με προορισμό την 'Ινδία κλείνονταν από τις συνήθεις περιοχές του Κόλπου ΗΠΑ περιλαμβανομένου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σαφής δείκτης της σταθερότητας της αγοράς, οι χρονοναυλώσεις αποτέλεσαν την κύρια έκφραση της σχετικής δραστηριότητας σε 'Ανατολή και Δύση. Σαφής η υπεροχή στη δεύτερη περιοχή, όπου το πάναμαξ κλεινόταν στα δολ. 14-15.000 για κυκλικό ταξίδι με δολ. 12.500 - 13.500 για τα αντίστοιχα κλεισίματα του Ειρηνικού.

Ζωηρή η ζήτηση για πολύ μεγάλα πλοία (cape size) όπου ακούστηκαν τα δολ. 26.500 ανά ημέρα για τούς 240.000 τον. d.w. ενώ μεταξύ δολ. 18-21.000 έκινοντο τα «συμβατικά» μεγέθη (100-130.000 τον. d.w.).

Ίκανοποιητική η ζήτηση και στα handy έως και handymax πλοία σε επίπεδα κυμαινόμενα μεταξύ δολ. 7.500 - 10.000 ημερησίως.

Ένας πέραν του συνήθους αριθμός μισθώσεων περιόδου σαφώς δείχνει την επιτοσύνη στο άμεσο και μεσοπρόθεσμο μέλλον. 'Αξίζει να σημειώσουμε εν προκειμένω τούς 150.000 τον. d.w. (1971) για πέντε έτη στα δολ. 16.000 το πάναμαξ (65.000 τον. d.w./1982) στα δολ. 12.500 για μέχρι πέντε μήνες, ενώ δολ. 12.300 επαιρνε λίγο μικρότερο πλοίο για ένα έτος. Στα δολ. 8.500 κλεινόταν handysize (30.000 TDW) για όκτώ μήνες.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η εις βάρος του πλοίου άνατροπή της ισορροπίας συνέχιζε να αποτελεί το βασικό χαρακτηριστικό της ναυλαγοράς πετρελαίου αν και κάποια βελτίωση ως προς τον όγκο και αριθμό των άνευ άπασχολήσεως μονάδων ήταν αισθητή.

Γενικώς, ναύλοι της τάξεως των WS 27-30 σημειώθηκαν για ULCC με δυτικούς προορισμούς, ενώ περί τα WS 45 ήταν ο αντίστοιχος για VLCC ναύλος στην περιοχή του Περσικού. Με δεδομένη τη συγκέντρωση αριθμού ανοικτών πλοίων στην περιοχή, δεν αναμένεται άμεση βελτίωση. Τούτο άφορα

και στις μικρότερες μονάδες.

Κάποια ζωηρότητα στη Μεσόγειο ιδίως για μικρότερα πλοία παρείχε άλλες έντυπώσεις. 'Αξίζει εν προκειμένω ή μνεία ναυλώσεων VLCC για Κόντινεντ στα WS 47.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Χάμπτον Ρόντς 80.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 9, 2,5 ημέρες αντίστοιχα, 'Απριλίου 10-20.

ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ: Τάμπα 21.000 τον. περίπου σιτηρά 'Αμστερνταμ, δολ. 345.000 κατ' άποκοπή φίο, 7 ημέρες, μέσα 'Απριλίου.

ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ: Λόουερ Μπουκάναν 65.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπαγκνόλι, δολ. 7,50, 5 ημέρες, άμεση.

ΕΛΛΗ: Βραζιλία 14.000 τον. περίπου ζωοτροφές 'Ιαπωνία, δολ. 53 με δύο λιμάνια φόρτωσης, 3.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 12-22.

ΣΗΜΠΟΣΣ: Σαιντ Λόρενς 50.000 τον. γεννήματα Ρουσόκ, δολ. 14,50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 46,50, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 7-17.

ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ: Σαιντ Λόρενς 16.000 τον. περίπου σιτηρά χύδην Τίλμπουρι, δολ. 19,75 φίο, 4 ημέρες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 28 - 'Απριλίου 4.

Σ.Β. ΕΠΤΑ: 'Αμερ. Κόλπο 31.000 τον. σιτηρά Βουλγαρία, δολ. 22,50 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτο-

εκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: Δυτική άκτή ΗΠΑ 25.000 τον. σκράπ 'Ινδία, δολ. 33,50, 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Ρόττερταμ, δολ. 8,75 φίο, 30.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές 'Απριλίου.

ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 29.000 τον. περίπου σιτηρά Ρόττερταμ, δολ. 507.500 κατ' άποκοπή, 5,5 ημέρες, Μαρτίου 27-31.

ΠΙΣΤΙΣ: Νικοτσέα 18.000 τον. σιτηρά 'Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 31, 2.000/3.500 τον. έλευθ. εκφόρτωση, άμεση.

ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ: Βορ. Χαττέρας 25.000 τον. περίπου γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 22 φίο, 4,5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 5-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Ρόττερταμ, δολ. 15,50 φίο, 6 ημέρες, 'Απριλίου 8-11.

ΙΣΤΡΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 26,50 φίο, ένα ενδιάμεσο λιμάνι, 11 ημέρες, 'Απριλίου 10-20.

ΜΑΡΙΝΑ ΣΙΤΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 26.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 17 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.



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

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 100.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 9.50, φόρτωση κλίμακος/25.000 τον. εκφόρτωση, 'Απριλίου 20-30.

ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ: Καζαμπλάνκα 17.500 τον. φωσφάτα Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 36, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Απριλίου 5-10.

ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣΣ: Πολωνία 25.000 τον. λιπάσματα Δυτ. άκτι 'Ινδίας, δολ. 40 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 18-24.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απριλίου 8-12, ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ: 25.650 τον. d.w. του 1979, παράδοση διερχόμενο Κόμπε Μαρτίου 20-23, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Ιαπωνίας με επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ ΓΙΩΡΓΟΣ: 27.90 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γιβραλτάρ 'Απριλίου 1-10, ταξίδι Σαίντ Λόρενς με επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ: 15.200 τον. d.w. του 1968, παράδοση Χιούστον Μαρτίου 27 - 'Απριλίου 2, επαναπαράδοση στον πιλότο Ντακάρ, δολ. 6.450 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ: 22.230 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Ελμπε Νο. 1 άμεση, ταξίδι Βαλτικής με επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 7.150 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ: 78.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Δυτ. άκτι ΗΠΑ 'Απρίλιο, επαναπαράδοση Ρόττερνταμ, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 190.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ: 77.800 τον. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκάπουρ 'Απρίλιο, ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Ισπανία, δολ. 11.750 την ημέρα.

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: 145.000 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Απω 'Ανατολή τέλη Μαρτίου, ταξίδι μέσω Περού με επαναπαράδοση 'Αδριατική, δολ. 17.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Σιγκαπούρη 'Απριλίου 1-5, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 11.200 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: 64.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πάσσερο τέλη Μαρτίου, ταξίδι Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Κόντινεντ/Μεσόγειο, δολ. 13.600 την ημέρα.

ΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗ Κόντινεντ/Μεσόγειο, δολ. 13.600 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.600 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βανκούβερ 'Απρίλιο, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία / Μαλαισία, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΑΛΕΞ: 34.600 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νορβηγία 'Απρίλιο, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτις Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 35.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΜΙΛΛΑ: 22.600 τον. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω Βαλτικής με επαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΟΛΕΜΑΡ: 31.100 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. 'Αφρική 'Απριλίου 20-30, επαναπαράδοση Χάβρη / 'Αμβούργο, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ: 64.370 τον. d.w. του 1987, παράδοση Νότιο Κορέα 'Απριλίου 4-5, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.370 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κολούμπια 'Απριλίου 10, επαναπαράδοση Τρινκομάλε, δολ. 13.000 την ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: 123.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρόττερνταμ 'Απριλίου 5-13, ταξίδι 2/4 μηνών με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 21.000 την ημέρα, πλέον δολ. 5.000 μηνιαίως για υπερωρίες.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.387 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιντσόν 'Απριλίου 8-22, ταξίδι μέσω Κίνας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 64.100 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 14.200 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο τέλη 'Απριλίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.250 την ημέρα, πλέον δολ. 230.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. Κορέα άμεση, ταξίδι μέσω Μπρίτις Κολούμπια με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο δολ. 9.200 την ημέρα.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: 15.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο 'Αφρική Μαρτίου 25-31 επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 6.850 την ημέρα.

ΠΟΡΘΟΣ: 37.640 τον. d.w. του 1987, παράδοση Νοτ. 'Αφρική 'Απριλίου 1-10, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΣΤΑΔΙΟΝ: 33.527 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ανατολ. άκτι Αυστραλίας 'Απριλίου 4-8 επαναπαράδοση ΗΒ/Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 8.350 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: 61.200 τον. d.w. του 1971, παράδοση Φός άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΤΙΓΡΗΣ: 122.647 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο 'Απριλίου 4, ταξίδι 40/60 ημερών, δολ. 19.000 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: 39.400 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νότιο Κορέα 'Απριλίου 3-8, ταξίδι 100 ημερών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΚΥΜΟ: 127.200 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόρπους Κρίστι άμεση, ταξίδι 40/80 ημερών με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 19.900 την ημέρα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 61.160 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Τασμανίας, δολ. 11.925 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση νεότευκτο 'Ιαπωνία, ταξίδι 10/12 μηνών, δολ. 13.800 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απρίλιο ταξίδι 3/5 μηνών δολ. 12.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ: 'Ελευσίνα 35.000 τον. Αύγουστα, δολ. 170.000 κατ' αποκοπή, 'Απριλίου 1.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Σιγκαπούρη 20.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Μπαγκκόκ, δολ. 125.000 κατ' αποκοπή, 'Απριλίου 2.

ΣΕΦΥΡ: Μπετζιά 80.000 τον. μέρος Αύγουστα, WS 135, 'Απριλίου 4.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. μέρος φορτίου Ταϊβάν, WS 32,5, 'Απρίλιο.

ΓΚΡΗΚ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ: Ντός Μπόκας 120.000 τον. Μεσόγειο, WS 45, 'Απριλίου 8.

ΑΣΠΙΔΟΣ: 'Οδησσό 60.000 τον. 'Ιταλία, WS 162,5, 'Απριλίου 7.

ΜΕΤΑΞΑΤΑ: Περσικό Κόλπο 57.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 115, 'Απρίλιο.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Κωνσταντίνα 30.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 180, 'Απρίλιο.

ΠΑΛΜΥΡΑ: 'Ελλάδα 25.000 τον. καθαρά Λισαβόνα, WS 196,8, 'Απριλίου 4.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Μομπάσα, WS 110, όψιόν Νοτ. Κορέα / 'Ιαπωνία, WS 100, 'Απριλίου 8.

ΜΙΧΑΗΛ: Νιγηρία 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 55, όψιόν 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 57,5, 'Απριλίου 10.

ΒΙΟΛΑΝΤΑ: Πόιντ Νουάρ 125.000 τον. Σαίντ Κρούα, WS 62,5, 'Απριλίου 13.

ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ: Βενεζουέλα 44.000 τον. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, WS 187,5, 'Απριλίου 17.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ: Κόργκ 'Αϊλαντ 265.000 τον. Βραζιλία, WS 37, 'Απριλίου 13.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Σαντάν καί Σενιπά 65.000



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444

Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

τον. Νότιο Κορέα, δολ. 370.000 κατ' αποκοπή, 'Απριλίου 23.

... SAINT XELEN: 'Ισκεντερούν 45.000 τον. 'Ιταλία, WS 175, 'Απριλίου 16.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Πουέρτο Λά Κρούζ 85.000 τον. μέρος φορτίου Ρόττερνταμ, WS 72,5, 'Απριλίου 15.

ΠΑΡΑΣ II: 'Ες Σάιντερ 80.000 τον. Τριέστη, WS 117,5, 'Απριλίου 9.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: 40.632 τον. d.w. του 1982, ταξίδι 8.10 ανά τον. d.w. μηνών συνέχεια προηγ. χρονοναύλωσης προς δολ.

Οι αγοραπωλησίες

Τά τέσσερα VLCC, στην πώληση των οποίων αναφερθήκαμε στο προηγούμενο τεύχος μας, τελικά φαίνεται να πηγαίνουν σε όμιλο Νορβηγών και 'Αμερικανών επενδυτών πολυπρόσωπης βάσης.

'Αλλα πλοία αξία μείας, τα M/T FORT FRASER και FORT ST. JOHN (25.200 TDW/1974 στη Νορβηγία) που πέρασαν σε Νορβηγούς αντί συνολικής τιμής δολ. 15.000.000.

Στην κατηγορία των μικτών πλοίων θα αναφέρουμε:

MV OCEAN PIONEER (123.043/1975).
M/V OCEAN VOYAGE (110.000/1974).
M/V OCEAN CARRIER (124.000/1975).
M/V OCEAN COMMANDER (122.050/1975).
M/V OCEAN PRIDE (103.300/1973).
M/V OCEAN LEADER (άδελφό του προηγούμενου) αντί συνολικής τιμής περί τα δολ. 115.000.000 μεταξύ Νορβηγών. Οι αυτοί Νορβηγοί φέρονταν ως αγοραστές του μικτού MV NORMAN SIBOSS (100.000/72) αντί 12.500.000.

'Η παράθεση του σεβαστού αριθμού των

μπάλκ κάρριερς που αναφέρονται στις πρόσφατες πράξεις αγοραπωλησιών ίσως διαφεύγει των σκοπών του παρόντος. Περιοριζόμαστε ως εκ τούτου στις πλέον χαρακτηριστικές:

— MV BENHOPE (72.100/78) δολ. 10.500.000.
— MV EL FLAMENGO (68.000/89) δολ. 25.000.000.
— MV STANDARD ENDEAVOUR (68.300/72) δολ. 8.300.000.
— MV PETRA (41.050/76) δολ. 10.000.000.
— MV NOSIRA MADELEINE /NOSIRA LIN /NOSIRA SHARON (30.900/1981-82) δολ. 33.000.000 συνολικώς σε Δανούς αγοραστές.
— MV JENIFER JANE (26.741/78) δολ. 8.700.000 σε 'Ινδούς.
MV PATROCLOS (21.148/76) δολ. 5.900.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου όπου σημαντική παρατηρήθηκε κίνηση προσφάτως, θα αναφέρουμε:

— MV ONDRA (18.000/1978 στη Γερμανία υψηλών προδιαγραφών) δολ. 11.600.000 ύπαιρση, πιθανώς Κινέζοι αγοραστές.

— MV MAERSK KOBE (17.056/1980) δολ. 11.500.000.

— MV KARAKORAM (17.056/1979) δολ. 11.500.000.

— MV COLOMBO (21.232/1980) δολ. 16.800.000 σε Βέλγους.

Τέλος, στα δολ. 35.000.000 ανήλθε η συνολική τιμή για τα τρία RO/RO PAC AUSTRALIA/ CANADA/ AMERICA, 21.700 TDW, του 1976-75, Γαλλικής κατασκευής.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Έχουν γραφεί προσφάτως τόσα πολλά για τόσο λίγη δραστηριότητα ώστε η στήλη κρίνει άσκοπο να επαναλάβει τα αυτά. Χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε ότι πρόσφατη προσπάθεια διακριβώσεως της τελευταίας τιμής στην Κίνα για πλοίο 5.000 LDT υπήρξε άκαρπη λόγω απουσίας σχετικής πράξεως κατά τους τρεις τελευταίους μήνες. 'Η στήλη εύελπιστεί να επανέλθει προσεχώς με πιο συγκεκριμένα σχόλια.

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



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

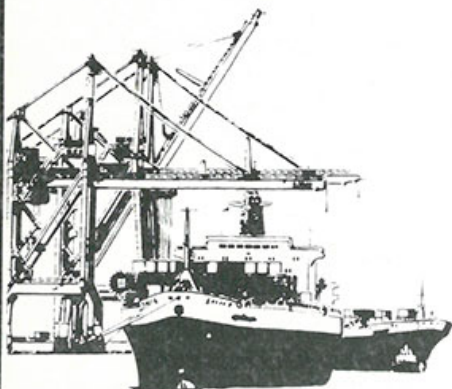
Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

NAFTIKA CHRONIKA



CARGO AND CONTAINER SECURING SYSTEMS

«Peck & Hale», setting the standard in the container securing industry for more than forty years is proud to announce an upcoming technical presentation in cargo and container securing systems. The seminar to be held on May 18, 1989 at the Intercontinental Hotel in Athens is sponsored by Seamark Ltd., «Peck & Hale's» agent in Greece.

1988 was a worthwhile year for «Peck & Hale». The company solidified its position in the European market by authorizing Seamark Ltd. to expand its market coverage into the port of Rotterdam. With this move, «Peck & Hale» is now fully represented on the European continent as well as Scandinavia and the United Kingdom.

In the Far East, as container throughput traffic boomed to an all time high, «Peck & Hale's» position in the conversion and replacement market continued to expand right along with this Pacific Basin expansion. Such notable shipping companies as Transportacion Maritima Mexicana SA, A.P. Moeller, China Ocean Shipping Companies, Zim Israel Navigation and many others have seen the advantage of the «Peck & Hale» systems and joined the team.

Within the United States, «Peck & Hale» has been as active as overseas. Whether outfitting Tidewater Marine to carry containers on their barges or converting Independent Caribbean Lines to the standard Peck & Hale securing system, the company is continually solving the stacking and lashing problems of a long list of maritime customers.

More information about the one-day seminar to be held in Athens next month can be obtained from Seamark Ltd.,

INTERCARGO MISSION TO CHINA

A small high level Intercargo delegation recently visited China at the invitation of the China, Council for the promotion of International Trade (CCPIT). The team visited Beijing, Qingdao and Guangzhou leaving on the 14 April for Hong Kong.

«The invitation» explained Consultant Director Bruce Farthing «stems from contacts made when I was a speaker at the International Chamber of Commerce (CCPIT) first ever shipping symposium held in Beijing last November. It is a consequence of a desire on both our parts to develop links with a view to increased business opportunities for our respective members».

«We see the visit» said Chairman Me-

nis Karageorgis «essentially as a fact finding mission at this stage. We much look forward to talks with a wide range of interests in the maritime and trading sectors. These I know will be profitable for us and I believe beneficial to our Chinese hosts as well.

«Our talks» added Vice Chairman Carl Schrumph «are not to be seen as just for the benefit of our small delegation. We are going on behalf of Intercargo as a whole. It is all part of our continuing policy of developing the scope of Intercargo's work and the service it can provide to its members».

Further missions are planned for later in the year to other areas of importance to dry bulk shipping.

TALKING THE MARKET UP?

Not long ago experts on the tanker markets competed to set new records in commenting on how rosy the future prospects were. Recently we have seen a very strong decline in the market for large tankers. Many of the same sources now explain that this decline was expected.

Recent information received through Intertanko comments that the activity of the market was not reflected in rates paid during the first months of the year.

Middle East oil production was more than 2 mbd higher than for the first two months of 1988. The strong activity is also reflected in the voyage liftings which both in January and February reach a record level for the 80s and were on the average more than 21% above the same period last year. The voyage liftings for February have increased strongly for the third consecutive year.

It is also interesting to note that most of the increase in US oil imports has been taken from the Middle East, at the expense of closer sources like UK and Venezuela.

The explanation for the low freight rates is the increased supply of tonnage caused by the reduction in lay-up, the Iranian storage and shuttle fleet entering the market, increased productivity due to the Middle East ceasefire and deliveries of new tonnage. There does, however, seem to be time-lags in the system which were not foreseen. When, for example, ships leave lay-up they frequently go into dry dock for bottom cleaning and upgrading. A large part of the Iranian controlled fleet has also been in dry dock.

Although the current low freight market for the large tankers perhaps is even poorer than most analysts expected, it is no reason to dramatize the situation. The positive development everybody focused last year, has not really chan-

ged. Assuming that the development is not changed by unforeseen circumstances, the freight market will improve gradually over the next years, even if it may take some time before it reaches the level which can support newbuildings.

MALTA IMPROVES ITS MARITIME INFRASTRUCTURE

A recent development within the Maltese Grand Harbour has been the coming into operation of the new Kordin grain terminal with a silo capacity of 86,000 tons. This grain terminal which is equipped with a full range of modern grain handling facilities can discharge panamax bulk carriers up to 70,000 dwt and load sea-going vessels of 25,000 dwt, either directly (ship-to-ship transfer) or through the silo. Bagging facilities with a capacity of 800 bags per hour are also available. The main aim of this terminal is to provide a modern transshipment facility for all types of free flowing grains such as wheat, maize, soyabean and barley coming from the main grain producing countries for distribution in the Mediterranean.

Freeport facilities will be extended to cover not just the direct transshipment of containers and other cargoes but the storage of goods in specially designated areas and warehouses which fall outside the national customs jurisdiction. Then under freeport storage, goods can undergo various operations before eventual re-distribution such as sampling, sorting, re-packing, cleaning, repairing, marking, labelling etc.

Another promising venture which is taking shape within the Marsaxlokk freeport area is the establishment of an Independent Oil Products Terminal for the storage, blending and bunkering of liquid petroleum products. Technical and marketing studies carried out, have confirmed a need for such a facility in

our region and the Malta Freeport is definitely well placed to provide this growing service in the sector of fuel trading and regional distribution.

The planned facilities at the Oil Terminal will provide storage for gasoline, fuel oil, gasoil and bunker fuels with a total capacity of 365,000 cubic metres, extendable to 500,00 cu metres.

The new bunkering facilities will be in addition to the existing bunkering service, supplied both inside and outside harbours, through the Malta Offshore Bunkering Co. Ltd. and another bunkering service which will soon become available at Marsaxlokk.

Appropriate legislation to regulate the free port and operations has been prepared and will be before Parliament shortly.

JARDINES EXTEND THEIR SERVICES

Jardine Shipping Services is rapidly extending its network of shipping operations in the Far East and Canada.

Chief executive, David J. Barker, during a recent visit to Piraeus not only spoke of new offices in Cebu (Philippines), Sriracha (Thailand), Indonesia, eastern parts of Malaysia and across the Pacific in Vancouver and Toronto, Canada, but also confirmed that the company had taken a further step towards 'one stop shipping' through establishment of new business streams, Jardine Shipbrokers and Jardine Surveying Services. Jardines are represented in Greece by T.J. Giavridis Marine Services Co. Ltd, 14 Skouze Street, 185 36 Piraeus (tel: 4180.916).

JAPAN SHIP CENTRE AT EXPOSHIP

As a representative of the Japanese shipbuilding industry, the Japan Ship Centre (JSC) will this year be participating for the third time at ExpoShip London, the biennial international maritime exhibition in London, 18-21 April, 1989.

Along with the usual explanation of recent changes this year emphasis will be placed on technological developments in Japan, as a reflection of the determination by its shipbuilding industry to maintain a leading position within the world market.

ABS HEADQUARTERS TO HOST NETHERLANDS COOPERATIVE RESEARCH GROUP

On June 13-14th ABS World Headquarters will host the 1989 Open meeting for the Netherlands Ship Model Basin Cooperative Research on Ships (NSMB CRS). This organization was formed in 1969 with a membership of seven companies to develop general data about the hydrodynamics and related problems of large tankers. ABS was one of the seven original members.

Since then, the membership in NSMB CRS has increased to 21, and the scope of research has gone well beyond the area established with the organization's formation. At present the membership consists of three classification societies (ABS, LR and DNV), three ship owners (Exxon, BP, and Shell), six shipyards (Chantier de A' l'Antique, Sate-na, Kokums, Wartsila, Verolme, and

Fincantieri/CETENA), seven navies (U.S., Canadian, Australian, U.K., French, Netherlands, and Germany), and two research institutes (MARIN and British Maritime Technology).

SEMINAR ON U.S. FREIGHT TAX

The Greek Shipping Co-operative Committee has consponsored with Bilbrough & Co. Ltd., (Managers of the London P & I Club) a seminar on U.S. Freight Tax held on 11th April, at A. Bilbrough's office in London.

UNIQUE U.S.A. BILL OF LADING IDENTIFIER

On March 31, 1989, the U.S. Customs regulation, requiring a unique bill of lading identifier on all waybills, sea waybills, cargo manifests and bills of lading, is implemented. The US Customs in order to meet the specific needs of vessels in the bulk trades, which by nature of their trading may not be in possession of a registered SCAC has decided to permit steamship agents to acquire Standard Character Alpha Code (SCAC) so that the agents can provide service to any bulk vessels arriving in the US. The unique identifier, consisting of the agent's SCAC code and to twelve additional characters, should then be affixed to all bills of lading the first port of arrival in the United States. After 31st March 1989, failure by a vessel operator to provide an identifier in the required manner, may necessitate penalty action by Customs.

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

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'I'A TREINTER (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 31/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ.	76	13633	πρός Σάντος 11/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Πρίνς Ρούπερτ 29/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.	71	9229	πρός Τζέντα 2/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μπουένος Άϊρες 25/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	πρός Μπάνμπορι 31/1
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Γκουαγιακουίλ 26/1
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	δ. Π. Σαΐδ 30/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Ν. Χάβεν 31/1
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	στη Μπόκα Τσάικα 31/12	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Κάμπελ Ρίβερ 20/1
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Μανίλα 18/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	πρός Τζακόρτα 29/1
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	σ. Κων/πολη 12/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	ε. Τάουνοβιλ 26/1
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	μετ. «Mostween 5»	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	πρός Άλγέρι 30/1
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	πρός Γδύνια 3/2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	πρός Άμβέρσα 25/1
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Ρίο Χάινα 9/1	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	πρός Κόλπο ΗΠΑ 9/1
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Πειραιά 3/1	ΑΝΑΦΗ	85	34400	ε. Άμβούργο 3/2
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεταφορές Πάτρας	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Βενετία 27/1
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	πρός Βιτόρια 24/1	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	πρός Λάς Πάλμας 31/1
ΑΘΛΟΝ	79	10428	επωλήθη Άπω Άνατολή	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	πρός Σιγκαπούρη 27/1
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	πρός Πειραιά 28/1	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	πρός Κορέα 18/1
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898	πρός Άλγερία 28/11	ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	83	10520	πρός Σετσουμπάλ 23/1
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Ν. Όρλεάνη 2/2	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	πρός Μανίλα 26/11
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	επωλήθη	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	πρός Ντόντζες 29/1
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	πρός Μπαγκλαντές 2/2	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	ε. Βομβόη 18/1	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	πρός Κόντινεντ 20/1
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	δ. Παναμά 30/1	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Κολούμπια Ρίβερ 31/1
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	στην Άκαμπα 14/1				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	πρός Άβάνα 2/1	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	πρός Ιταλία 1/2
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρός Χάι Πόιντ 1/2	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	πρός Πόρτ Σουδάν 28/1
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	πρός Ροστόκ 24/1	ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	πρός Κάρντιφ 21/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	πρός Ν. Χάβεν 26/1	ΑΝΘΟΣ	79	11000	πρός ΗΠΑ 13/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	πρός Μιζουσίμια 26/1	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	πρός Άλγερία 12/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	α. Πειραιά 7/12	ΑΝΝΑ Α.	79	12214	πρός Πουέρτο Κορτές 30/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Ρότερνταμ 3/2	ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	83	35808	α. Νταμιέρ 2/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	53964	πρός Κασσιούγκ 6/1	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	πρός Μπελαγουάν 1/1
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	πρός Τόκιο 19/1
ΑΚΜΗ	77	16080	πρός Λίβερπουλ 3/2	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	πρός Ιαπωνία 28/12
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Φρημόντλ 24/1	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	πρός Ιαπωνία 25/1
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	πρός Κίρρε 27/12	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	πρός Τακόμα 19/1
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	πρός Σαγκάη 11/1	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΩ	84	36353	πρός Άργεντινή 10/1
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	πρός Πακιστάν 8/1	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	πρός Ντάρμπαν 30/1
ΑΔΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Κακογκάβα 28/1
ΑΔΕΑΝΔΑΡΑ	74	10058	α. Ραβέννα 16/1	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	πρός Άαρταλσάγκεν 28/1
ΑΔΕΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	πρός Βανκούβερ 19/1	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	πρός Χιούστον 28/1
ΑΔΕΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	πρός Κούβα 27/1	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 27/1
ΑΔΕΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	ε. Σαβόνα 1/2	ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	επωλήθη
ΑΔΕΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584	ε. Πειραιά 27/1	ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	πρός Βενεζουέλα 5/1
ΑΔΕΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα	ΑΥΟΡΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Σέτε 29/1
ΑΔΕΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στο Μπαντάρ Άμπας	ΑΠΕΣ	73	16397	πρός Κούβα 27/1
ΑΔΘΑΙΑ	74	23757	πρός Καναδά 25/1	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	ε. Χάμπτον 25/1
ΑΔΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Γκάλβεστον 13/1	ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Χιούστον 31/1
ΑΔΙΝΕ	63	10383	πρός Δακάρ 1/2	ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	στη Σάντα Μάρτα 4/2
ΑΔΙΝΤΑ	73	23218	πρός Σάντο Ντομίγκο 26/1	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	πρός Ζανζιβάρη 29/1
ΑΔΑΙΟΣ	77	11213	ε. Βιτόρια 29/1	ΑΡΑΝ	80	10428	επωλήθη Άπω Άνατολή
ΑΔΑΙΜΟΣ	85	24700	πρός Μπαγκκόκ 25/1	ΑΡΓΩ ΕΞΠΟΡΕΡ	78	20328	α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 9/1
ΑΔΑΜΝΗ	79	10996	πρός Ειρηνικό 13/1	ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	ε. Σουραμπαγιά 16/1
ΑΔΑΥΟΝΙΣ	73	13631	πρός Βανκούβερ 28/12				
ΑΔΑΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	πρός Σιγκαπούρη 25/1	ΑΡΕΤΗ	73	13631	πρός Ιαπωνία 2/2
ΑΔΑΜΑ	80	11584	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζαΐ 31/12	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	πρός Μπαγκλαντές 2/2
ΑΔΑΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Κομώ Μπαΐη 17/11	ΑΡΙΑΝΑ	73	21324	ε. Κασσιούγκ 25/1
ΑΔΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	ε. Ν. Όρλεάνη 3/2	ΑΡΙΑΝΗ I.	68	5230	διαγράφεται
ΑΔΣ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	12963	πρός Κάντα 2/2	ΑΡΙΑΛ	70	7571	α. Σάντβαλλ 25/1
ΑΔΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	πρός Θεσσαλονίκη 30/1	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	πρός Σασέμπο 19/1
ΑΔΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	πρός Λά Γκουαίρα 27/12	ΑΡΙΩΝ	73	13633	πρός Χόγκ Κόνγκ 26/1
ΑΔΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	πρός Σουέζ 6/12	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	πρός Ιαπωνία 29/1
ΑΔΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	πρός Ιαπωνία 31/1	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	πρός Βαλτιμόρη 26/1
ΑΔΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	πρός Λός Άντζελες 15/1	ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Κίγκτον 29/1
				ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	άρχει Πειραιά
ΑΔΑΜΟΝΙΑ	77	9328	ε. Μανίλα 12/12	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	ε. Ντάρμπαν 2/2
ΑΔΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	πρός Σουέζ 3/1	ΑΡΚΑΣ	88	36309	προς Κόλπο ΗΠΑ 20/1
ΑΔΙΛΛΑ	72	13631	πρός ΗΠΑ 19/1	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Βανκούβερ 23/1
ΑΔΟΡΓΟΣ	83	34000	πρός Ιαπωνία 3/2	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	πρός Λός Άντζελες 16/1
ΑΔΟΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Στράουμσβικ 30/1	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	πρός Τοκουγιόμα 16/1
ΑΔΟΙΩΝ	78	11173	ε. Λέ Χάβρη 31/1	ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Βανκούβερ 28/11
ΑΔΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	ε. Ράουμα 2/2	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	α. Ντόντζες 8/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Πειραιά 27/1	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	84	22172	πρός Ιαπωνία 7/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Σίδνεϋ 31/1	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρός ΗΠΑ 22/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	πρός Τσιόμπα 22/1	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	ε. Μπαντάρ Άμπας 9/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	πρ. «Channel Enterprise»	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Τής 26/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996	πρός Μπέιρα 16/1	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Άλδι
ΑΔΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	πρός Σιγκαπούρη 3/2	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Χάμπτον 26/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	πρός Τσόντζιν 24/1	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Γκάνδη 30/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Σαβόνα 1/2	ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη 19/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	πρός Νοβοροσίσκ 22/1	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	82	20537	α. Φός 27/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432	ε. Ρότερνταμ 5/1	ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	πρ. «Charity»
ΑΔΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	προς Καραϊβική 18/1	ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	επωλήθη Έλληνες
ΑΔΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	ε. Χόγκ Κόνγκ 29/1	ΑΣΤΗΡ	74	13633	προς Βάρνα 28/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	πρός Σιγκαπούρη 24/1	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	πρός Άμβέρσα 30/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Έμντεν 2/2	ΑΣΤΡΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	63	18033	ε. Χάμπτον 2/2
ΑΔΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	πρός Νεμρούτ Μπαΐη 29/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Ν. Όρλεάνη 23/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	πρός Δ. Αυστραλία 4/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Φουτζέιρα 29/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	α. Βανκούβερ 23/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	πρός Μπατού Αιταίν 6/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	πρός Άμβέρσα 23/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	πρός Μαπούτα 3/12
ΑΔΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	ναυπηγ. Τσού	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	πρός Μπαχάμας 1/2
ΑΔΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	πρός Μουμπάσα 16/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	α. Λός Άντζελες 28/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	πρός Ντάρμπαν 30/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	ε. Ρίο Ιανέιρο 31/1
ΑΔΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ'	79	10993	πρός Χιρόσιμα 27/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	μετ. «Τζου» (Όνδ.)
ΑΔΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Κόπερ 1/2	ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Φός 2/2

ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρός Μπαντάρ Άμπας 28/1
ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρός Μπαντάρ 30/1
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Σάβαντορ 25/1
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096	ε. Πειραιά 1/2
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Άγ. Βικέντιο 19/1
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Κων/πολη 29/1
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπαντάρ Άμπας 1/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	πρός Ήρακλειον 23/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 27/1
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	πρός Παντζάγκ 25/1
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρός Ζαβία Τέρμιναλ 31/1
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Ντάρμπαν 16/12
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	πρός Άρτζύλ Τέρμιναλ 27/1
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. Όρλεάν 24/1
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Θεσσαλονίκη 25/1
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Λισαβώνα 29/1
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	πρός Ντούρες 27/1
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	πρός Ειρηνικό 15/1
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	πρός Μπόνου 23/1
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	επωλήθη
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Χάμπτον 25/1
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	πρός Δυτική Άφρική 26/1
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Βοστώνη 7/1
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Χόγκ Κόγκ 2/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Ρίο Ίανέιρο 14/1
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Φόρ 29/1
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	πρός Μόντρεαλ 25/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	πρός Κόμπε 23/1
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Χιούστον 23/1
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	πρός Πλύμουθ 23/1
ΓΙΟΥΡΟΖΚΑ Υ	74	19702	ε. Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάι 3/1
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Αντόλνα 23/1
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πειραιά 2/2
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	πρός Άγ. Θεοδώρους 31/1
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 28/1
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 31/1
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	δ. Παναμά 11/1
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Γιβραλτάρ 2/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρ. «Elisabeth»
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	α. Ν. Όρλεάν 8/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Γκάλβεστον 27/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Σιγκαπούρη 18/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 7/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. Όρλεάν 30/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Όρλεάν 1/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Σιγκαπούρη 26/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΜΟΣ	78	13005	α. Σεβίλλη 26/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	πρός Μεξικό 12/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	πρός Μεξικό 12/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	α. Γιβραλτάρ 28/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάν 21/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	ε. Σεπετίμπα 30/1
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΕΝΤ	76	14592	α. Μόντρεαλ 2/2
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306	α. Μόντρεαλ 2/2
ΓΟΥΛΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Βανκούβερ 26/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Σιγκαπούρη 27/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Καοσιούγκ 22/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	πρός Ρότερνταμ 27/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Δ. Άφρική 6/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Φρεντερίσια 27/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Τσιβάν 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός Τσιβάν 16/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Πακιστάν 18/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Τζακάρτα 17/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρός Τάμπα 13/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Κασσιούγκ 31/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	πρός Κιουράσο 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Βοστώνη 26/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Μόντρεαλ 1/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Μπαχραϊν 31/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	πρός Ν. Υόρκη 16/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Βοστώνη 27/1
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Σ. Άννα Μπαϊού 31/12
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	ε. Σιγκαπούρη 1/2
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλβερν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Χάμπτον 30/1
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Γιούροπορτ 4/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Καζμπλάνκα 19/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Χιούστον 21/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Σίδνεϊ 25/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Μαυριτανία 28/1
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός Άχλντ 14/1
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρός Μπαχραϊν 23/1
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 22/12
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	επωλήθη
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Πόρτ Κελάγκ 31/1
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρότερνταμ 5/2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Χόβι 17/12
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Χόγκ Κόγκ 28/1
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Μελβούρν 21/1
ΕΙΡΗΝΗ Λ	82	90747	α. Τέας Σίτυ 5/1
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Κόλπο ΗΠΑ 26/1
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927	α. Σαβόνα 31/1
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	πρός Ήρακλειον 19/1
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	πρός Πειραιά 25/10
ΕΛΛΗ	76	12315	ε. Ρίο Ίανέιρο 7/1

ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Βαλπαράϊζο 10/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	πρός Σιγκαπούρη 30/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Ν. Όρλεάν 1/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρ. Νουαντίμπου 2/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	πρός Άκαμπα 2/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	ε. Ίντσον 23/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρός Ντουμάι 27/1
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	επωλήθη Δανία
ΕΜΑ	64	4986	πρός Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Γιβραλτάρ 25/1
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	πρός Χαλκίδα 25/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	πρός Πειραιά 6/1
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	πρ. «Φοίνιξ»
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	πρός Λαύριο 31/1
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	πρ. «River Jimini»
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Κήλαγκ 18/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	πρός Κίνα 12/1
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Νιούκαστλ 28/1
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Σιγκαπούρη 31/1
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΙΩΝ	72	15951	ε. Μπέρνα 8/1
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	πρός Θεσσαλονίκη 20/1
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Κίνα 24/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844	πρός Σιγκαπούρη 19/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Άλεξάνδρεια 25/1
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Σιγκαπούρη 20/1
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	πρός Ναμίμπια 31/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Γιάνμπου 22/1
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Μπαντάρ 30/1
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Πειραιά 30/1
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Τέας Σίτυ 14/1
ΖΑΝΕΤ	66	4503	πρός Πειραιά 28/1
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Κόρπους Κρίστι 29/1
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	άρχει Πειραιά
ΖΕΥΣ	71	87667	πρός Μαπούτο 24/12
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάν 26/1
ΖΗΝΩ	81	23100	πρός Νταμπέρ 28/12
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	πρ. «JSS Λός Άντζελες»
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρ. «JSS Λός Άντζελες»
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	στον Πειραιά 29/1
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Είλατ 1/2
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Πειραιά 2/2
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	ε. Πειραιά 31/1
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Χόγκ Κόγκ 29/1
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Χόγκ Κόγκ 20/1
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Κωνσταντίνα 31/1
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	πρός Πειραιά 11/1
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	πρός Αζόρες 30/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Μιζουόρια 21/1
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 15/1
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρός Φουτζέρας 17/1
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Άφρική 25/1
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	στο Σάλλομ Βόε 4/2
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Πόρτ Μωχ. Μπν Καίμ 29/1
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ε. Πόρτ Κελάγκ 3/2
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	πρός Αυστραλία 29/1
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	πρός Παντζάγκ 25/1
ΘΥΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	πρ. Ισμημερινό 3/2
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Σ. Τζών 30/1
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	α. Λά Σπέτζια 25/1
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	πρ. Μπαγκκόγκ 29/12
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΖΥ	72	9964	ε. Πειραιά 10/1
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	πρός Κουβέιτ 30/1
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβά 16/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	ε. Κακινάντα 15/12
ΙΟΣ	85	34400	πρός Ίμνιγκχομ 11/1
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 31/1
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 27/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρ. «Pacific Pioneer»
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	ε. Φιλαδέλφεια 30/1
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρός Ρεσίφ 24/1
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	α. Μαρίνα ντί Καράρα 19/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Νικόσια 30/1
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Ίμνιγκχομ 29/1
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	πρός Σιγκαπούρη 29/1
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	στο Σάντος 30/1
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	α. Σούσσε 20/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	πρ. Ν. Άμερική 30/1
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρ. Μπαγκκόγκ 17/1
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	πρ. Χόγκ Κόγκ 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρ. Κορέα 30/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Ήστ Λόντον 23/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	ε. Λειψός 31/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Γιοκοχάμα 30/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επωλήθη Νορβηγούς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Παναμά 31/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	πρός Ρας Τανούρα 18/1
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Μαντράς 29/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	στον Πειραιά 4/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ολική απώλεια
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	πρ. Όδησσό 6/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Νοβοροσίσκ 31/12
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Χιούστον 25/1
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Γένοβα 1/2
ΚΑΡΟΣ	67	12702	πρός Πειραιά 26/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Λέγκχορν 30/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρ. Μπλιμπό 2/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρ. Ταρραγκόνα 28/1
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	α. Π. Μαντράς 23/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532	πρ. Λιβύη 21/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Άμβέρσα 4/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ρότερνταμ 25/1
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρ. Μπαντάρ 31/1

ε. Βαλπαράϊζο 10/1
πρ. Σιγκαπούρη 30/1

α. Ν. Όρλεάν 1/2
πρ. Νουαντίμπου 2/2
πρ. Άκαμπα 2/2
ε. Ίντσον 23/1
πρ. Ντουμάι 27/1
μεσογειακές μεταφορές
επωλήθη Δανία
πρ. Πειραιά 17/11/87
πρ. Γιβραλτάρ 25/1
πρ. Χαλκίδα 25/1
πρ. Πειραιά 6/1
πρ. «Φοίνιξ»
πρ. Λαύριο 31/1
πρ. «River Jimini»
πρ. Κήλαγκ 18/1
πρ. Κίνα 12/1
ε. Νιούκαστλ 28/1
πρ. Σιγκαπούρη 31/1
ἀργεϊ Πειραιά
ε. Μπέρια 8/1
πρ. Θεσσαλονίκη 20/1
πρ. Κίνα 24/12
πρ. Σιγκαπούρη 19/1
πρ. Άλεξάνδρεια 25/1
α. Σιγκαπούρη 20/1
πρ. Ναμίμπια 31/10
πρ. Γιάνμπου 22/1
πρ. Μπαντίμπα 30/1
πρ. Πειραιά 30/1
α. Τέξας Σίτυ 14/1

πρ. Πειραιά 28/1
α. Κόρπους Κρίστι 29/1
ἀργεϊ Πειραιά
πρ. Μαπούτο 24/12
α. Ν. Όρλεάν 26/1
πρ. Ντουμπέι 28/12
πρ. «JSS Λός Άντζελες»
πρ. Πειραιά 29/1
ε. Είλντ 1/2
ε. Πειραιά 2/2
ε. Πειραιά 31/1
ε. Χόγκ Κόγκ 29/1
πρ. Χόγκ Κόγκ 20/1
ε. Κονακρύ 6/1
πρ. Κωνσταντία 31/1
πρ. Πειραιά 11/1
πρ. Άζόρες 30/1
πρ. Μιζουσίμα 21/1
α. Φιλαδέλφεια 15/1
πρ. «Maritime Baron»
πρ. Φουτζέρια 17/1
πρ. Άφρική 25/1
στ. Σάλλομ Βόε 4/2
ε. Πόρτ Μυχ. Μπίν Καϊμ
ε. Πόρτ Κέλαγκ 3/2
πρ. Αυστραλία 29/1
πρ. Παντζάγκ 25/1
πρ. Ίσμερινό 3/2
ε. Σ. Τζον 30/1
α. Λά Σπέις 25/1
πρ. Μπαγκκόγκ 29/12
ε. Πειραιά 10/1
πρ. Κουβέιτ 30/1
ε. Βομβάη 16/12
ε. Κακινάντα 15/12
πρ. Ίμμινγκχαμ 11/1
α. Πειραιά 31/1
ε. Άλεξάνδρεια 27/1
πρ. «Pacific Pioneer»

ε. Φιλαδέλφεια 30/1

πρ. Ρεσίφ 24/1
α. Μαρίνα ντι Καράρα 19/1
ε. Νικόσα 30/1
ε. Ίμμινγκχαμ 29/1
πρ. Σιγκαπούρη 29/1
στ. Σάντος 30/1
α. Σούσσε 20/1
πρ. Ν. Άμερική 30/1
πρ. Μπαγκκόγκ 17/1
πρ. Χόγκ Κόγκ 27/1
πρ. Κόρεα 30/1
α. «Χοτ Λόντον 23/1
ε. Λειζέξ 31/1
α. Γιοκοχάμα 30/1
επωλήθη Νορβηγούς
δ. Παναμά 31/1

πρ. Ρας Τανούρα 18/1

ε. Μαντράς 29/1
στ. Πειραιά 4/2
όλικη απόπληση
πρ. Όδησσό 6/1

πρ. Νοβοροσίτσκ 31/12
α. Χιούστον 25/1
ε. Γένοβα 1/2
πρ. Πειραιά 26/1
ε. Λέγκχορν 30/1
πρ. Μπιλμπάο 2/2
πρ. Ταρραγκόνα 28/1
α. Π. Μαντριν 23/1
πρ. Λιβήνι 21/1
α. Άμπέρσα 4/2
α. Ρόττερταμ 25/1
πρ. Μπανιάς 31/1

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Κέυ Γουέστ 30/12
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	πρός Αύγουστα 28/1
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 10/12
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Σέρια 25/1
ΚΟΜΕΤ	78	14374	πρ. «Ανίου»
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΙΟΥΡ	71	15547	ε. Λίβερπουλ 24/1
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Ναγκόγια 25/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Φιλαδέλφεια 2/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Κακογκάβα 27/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	πρός Κάμπο Ρόγιο 25/1
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	πρός Σιγκαπούρη 22/1
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τζουμπάιλ 18/11
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Γένοβα 2/1
ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	ε. Γιούροπορτ 30/1
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Πόρτ Καρτιέρ 17/1
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	α. Μαπούτο 18/11
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 29/12
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Παπώνια 8/1
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	δ. Παναμά 23/1
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Γιάνμπου 10/1
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 23/1
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Μπ. Αίρες 30/1
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρός Ιταλία 30/1
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Σέμπου 17/1
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Νάπολη 21/1
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	πρός Αγγλία 14/1
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Κάντλα 14/1
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Γιάνμπου 19/1
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ	77	10832	πρός Αλεξάνδρεια 18/1
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Λίβερπουλ 30/1
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Ν. Όρλεάνη 35/2
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	πρός Μπ. Αίρες 21/1
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	δ. Σουέζ 7/1
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός Σιγκαπούρη 22/1
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Νοβοροσίτσκ 21/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Σάρροχ 14/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Ελλάδα 30/1
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι ΝΤ	82	11500	πρός Σαγκάη 2/2
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	πρός Χόγκ Κόγκ 23/1
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Τζέντα 18/1
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Ρότερνταμ 3/2
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρός Ιταλία 18/1
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	επωλήθη Γιουγκοσλαύους
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	πρός Άμβουργο 29/1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Βραζιλία 15/1
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Ραβανδοστ»
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Μπιλμπάο 6/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Σηάτλ 24/1
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	επωλήθη Σοβιετικούς
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρός Πόρτ Χέντλαντ 22/1

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	πρ. «Gold Stream»
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λός Πάλας 24/1
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	πρός Άνναμπα 2/1
ΛΑΚΟΝ	69	8825	πρός Συρία 23/12
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Ιαπωνία 29/1
ΛΑΡΑ	53	1924	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	προς Νικόσια 19/1
ΛΑΡΥΛ	70	16306	ε. Ρίο Τανέιρο 18/1
ΛΑΤΩ	68	18737	ε. Μομπίλ 19/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	πρός ΗΠΑ 27/1
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	ε. Σάντος 28/12
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Μελίλη 14/12
ΛΕΩΝ	76	11049	μετ. «Γιάννης» (μ.)
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	ε. Άμστερνταμ 1/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (όποθκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Ρότερνταμ 4/2
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Τομακομάι 27/1
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Μπαντζούλ 1/2
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Νταμμάμ 15/1
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Βανκούβερ 21/1
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι ΝΤ	83	20200	στη Μπαγκκόγκ 22/12
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Γκρίσμπου 3/2
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασίρα
ΛΟ'Ι ΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Μελίλη 29/1
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρός Βανκούβερ 16/1
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρός Αυστραλία 13/1
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Παλέρμιο 1/1
ΛΥΔΙΑ ΙΙ	74	8740	στό Ντόρμπαρν 30/1

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Άμβουργο 17/1
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	πρ. Μερσίνη 27/1
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	πρός ΗΠΑ 27/1
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο Τανέιρο 31/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Λισαβόνα 24/1
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρός Όδησσό 12/1
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Άντεν 12/1
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	στη Σουραμπάγια 2/2
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Νταλιάν 15/1
ΜΑ'Ι ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός Βραζιλία 27/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Ν. Όρλεάνη 27/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	πρός Ίκαρία 12/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρός Τρίπολη 31/10
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Μόντρεαλ 29/1
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	πρός Γκρήνορ 2/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός Σάντος 24/1
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	πρός Άρούμπα 31/1
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Άμβέρσα 1/2
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρός Άσντοντ 2/2
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	ε. Σεπετίμα 28/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΛΗ	80	33500	μετ. «Χέυ Πόιντ 1/2
ΜΑΡΑΚΑ'Ι ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	μετ. «Bolero Reefer» (π.)
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	επωλήθη
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Αυστραλία 28/1
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Όδησσό 20/1
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Βαλτιμόρη 31/1
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός Πακιστάν 10/1
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	επισκευές Πειραιά 25/1
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. «Golden Fate»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Γιβραλτάρ 27/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙ (δ.)	81	41390	πρ. «Αναγνώστη Γκρήνην»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	75	68411	δ. Σουέζ 30/1
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Καλαί 24/1
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Πειραιά 23/1

ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	πρός Βρέμη 31/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Σάο Σεμπαστιάν 29/1
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	πρός Ν. Όρλεάνη 23/1
ΜΑΡΙΝΟΣ Κ.	77	14584	επωλήθη Νορβηγούς
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Βενετία 24/1
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	α. Πειραιά 1/2
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Ν. Όρλεάνη 28/1
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Τζέντα 4/1
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Όδησσό 28/1
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Ιαπωνία 2/2
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	πρός Ούμ Σαΐδ 26/1
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Βενετία 26/1
ΜΑΤΟΥΜΠΑ ΙΙ	75	18642	επωλήθη Νορβηγούς
ΜΕ'Ι ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Ντουάλο 4/12
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Κορέα 21/1
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	δ. Κων/πολη 25/1
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρός Χαλκίδα 26/1
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	πρός Τζάνκονβιλ 22/1
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός Νοβοροσίτσκ 5/1
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Τουρκία 23/12
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Λομέ 25/1

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρός Ροστόκ 2/2
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι ΝΕΡ	71	15998	πρός Ταμπόκο 24/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ταμπόκο 10/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι Τ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	πρός Χιούστον 31/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 17/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	πρός Ρίο Χάινα 16/1
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 2/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	δ. Παναμά 22/1
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	πρός Γουιάνα 20/1
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	πρός Μεξικό 29/12
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρός Ζουάρα 23/1
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Χιούστον 4/1
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Νουακτσοτ 21/1
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Χιούστον 18/1
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	πρός ΗΠΑ 14/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Χιούστον 22/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Φιλαδέλφεια 1/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Ν. Όρλεάνη 24/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Κόρπους Κρίστι 3/1
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	πρός Προγκρέσο 23/1
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 28/1
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Χιούστον 2/2
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρός Ίλιτσεβσκ 7/12
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρός Πολωνία 26/1
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός Νοβοροσίτσκ 15/1
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Τερνέστη 2/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Σκώ 1/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Λά Παλις 30/1
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Βανκούβερ 31/1
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 9/1
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Σουέζ 31/1
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	πρός Λά Γκουαίρα 5/1
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	πρός Πειραιά 27/1
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Φουτζέιρα 30/1
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Μανφρεντόνια 26/1
ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρ. «Marina di Alimuri»
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	πρός Χούντ Πόιντ 31/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	πρός Περαιά 24/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	πρ. «Οίτα 25/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρός Μπουλάνη 28/1
ΜΠΡΗΜ	85	25227	πρός Χάμπτον 26/1
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	μετ. «Μοριάς» (ε.)
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρ. Νταμμάμ 28/1
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	πρ. Ράς Τανούρα 2/1

ΝΑ'Ι ΑΝΤ	75	35561	α. Βανκούβερ 11/1
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. Ρουέν 30/1
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Π. Μπολιβάρ 29/1
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Μπουργκάς 26/1
ΝΑΤΑΣΣΑ ΙΙ	78	9862	ε. Άμβέρσα 30/1
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ε. Σιγκαπούρη 13/1
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	πρός Βόλο 28/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Χοντίντα 26/12
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρ. Ντακάρ 7/1
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	πρ. Άρούμπα 29/1
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Ν. Όρλεάνη 25/1
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 27/1
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Τζουμπάιλ 16/1
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρ. ΗΠΑ 28/1
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέτα (όποθκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Φός 29/1
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Χιούστον 20/1
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρ. Όδησσό 24/1
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	ε. Χιούστον 2/2
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ε. Πειραιά 13/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρ. Άβόνα 29/12
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Λίβερπουλ 19/1
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	πρ. «Morelia»
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Κων/πολη 12/1
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	πρ. Χαλκίδα 1/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	77	11159	ε. Γκουαγιακουίλ 6/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	πρ. Ιταλία 28/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	58960	πρ. Νιγηρία 8/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	ε. Κακινάδα 2/2
ΝΙΚΥ	73	14667	πρ. Πασαγκουλα 18/1
ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004	πρ. Ιαπωνία 18/1
ΝΙΝΗ	75	16629	πρ. Κάντλα 20/1
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ	72	13920	α. Ν. Όρλεάνη 28/1
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρ. Χόγκ Κόγκ 17/1
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	πρ. Πόρτ Κάιζερ 14/1
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρ. Σάντος 23/1
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Σούσε 24/1
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρ. Μήλο 24/1

ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. θέουτα 24/1	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Βαλτιμόρη 30/1	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/1	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	προς Κόστα Ρίκα 20/1	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρ. «Bamburi»	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	προς Κωνσταντίνα 30/1	ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)	
ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Κοτόνου 25/1	ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Σιγκαπούρη 24/1	
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	δ' Παναμά 28/1	ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	προς Κίνα 4/2	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Σαβόνα 25/1	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	υπέστειλε Λιβερνάνη	
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Πόρτ Κέλαγκ 28/1	ΠΡΑΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Γιάννουσι 31/1	
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	ε. Βηρυτό 23/1	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	63	7075	πρ. «Gold Mountain»	
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	προς Άγγλία 29/1	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	προς Περσικό 29/1	
				ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Ουμ Κουάτ 26/1	
				ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	(δ.)	87	27333	προς Σιγκαπούρη 25/1
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	προς Καστέλλαν 30/1	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	προς Πειραιά 29/1	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	επωλήθη Σοβιετικούς	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 2/2	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ				ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Κοπερ 2/2	
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	προς Τζέντα 15/1	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. 'Ικόνιο 31/1	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253	επωλήθη Σοβιετικούς	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' (δ.)	77	18325	προς Σκίνα 2/2	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	επωλήθη Σοβιετικούς	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 1/2	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	α. Βανκούβερ 15/1	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	α. Κόρπους Κρίστι 25/12	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600	προς Μαυρίκι 14/12	ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	ε. Αλεξάνδρεια 27/1	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	προς Ρίτσαρντ Μπαί 7/12	ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Πειραιά 3/1	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς 'Ιαπωνία 25/1	ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	προς Μήλο 31/1	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253	επωλήθη Σοβιετικούς	ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Βομβάη 10/1	
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές	ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	προς Πειραιά 2/2	
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	προς Ές Σίντερ 28/1	ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	προς Κόλο ΗΠΑ 2/2	
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Λισσαβόνα 28/1	ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	άρχει Πειραιά	
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Πειραιά 27/1	ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	προς Αίγυπτο 11/1	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	α. Βανκούβερ 14/1	ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100	πρ. «Κρήνη Σιάβερ»	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	προς Κόλο ΗΠΑ 29/1	ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Μερσίνη 11/12	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	προς ΗΠΑ 11/1	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Κίνα 31/12	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	ε. Βαλτιμόρη 14/1	ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Χάμπτον 21/1	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/1	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/1	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	προς Τσάρλεστον 2/2	ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	προς Σέτε 3/2	ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μαγκαλόρ 26/9	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/1					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	προς 'Οδησσό 27/1					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	ε. Μανίλα 31/1					
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Anitra»					
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	προς Αρζίου 15/1	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	προς Ρίο Χάινα 5/2	
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντέ Ντέους 4/1	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ναυπηγ. Μπουσάν	
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Χιούστον 1/2	ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Ροζάριο 30/1	
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734	μετ. «Saint Spyridon» (δ.)	ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	προς Μίνα Καμπούρ 24/12	
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	επωλήθη	ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Νοβοροσκόκ 1/1	
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας	ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Χαλκίδα 6/1	
				ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	προς Μπαγκλαντές 20/1	
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	δ. Παναμά 30/1	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915	πρ. «Φαίργουιντς»	
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρ. «Lux Falcon»	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	προς Νιγηρία 4/2	
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Χάιφα 2/2	ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	ε. Κοπερ 20/1	
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	άρχει Πειραιά	ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. 'Οριστόν 22/1	
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	δ. Κων/πολη 15/1	ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	ε. Πειραιά 4/1	
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/1	ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	προς Αίγυπτο 22/1	
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Άμβέρσα 2/2	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Μοντεβιδέο 31/1	
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 23/1	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Χιούστον 1/2	ΣΗ ΚΑΣΤΛ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»	
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	προς Χάμπτον 28/1	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Ντόρμπαν 22/1	
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	προς Τζαμάικα 31/1	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Άβαντα 29/1	
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	προς Ρίτσαρντ Μπαί 22/1	ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	προς Ανναμπα 21/1	
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	προς Πούντα Καρντόν 24/1	ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 26/1	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	α. Τάουν 31/1	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	προς 'Ηράκλειον 2/2	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/1	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Ρίτσαρντ Μπαί 8/1	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Μιζουσίμα 22/12					
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς 'Ιαπωνία 21/1	ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	ε. Γιοκοχάμα 22/1	
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	δ. Πόρτ Σαίτ 3/2	ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Κόμπε 29/1	
ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	8960	προς Πόρτ Σαίτ 12/1	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Ντόρμπαν 30/12	
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	προς Ζουετίνα 24/1	ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Χιούστον 31/1	
ΠΑΡΘΕΝΟΥ (δ.)	78	198163	προς Μίνα Καμπούρ 28/12	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/1	
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά	ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	ε. Βαλπαράϊσο 31/1	
ΠΑΡΜΕΝΙΟΝ	73	11783	προς Ναμίμπε 12/1	ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	α. 'Αλεξάνδρεια 29/12	
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	προς Άμβέρσα 4/2	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	προς Βιτόρια 26/1	
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	προς Περσικό 24/1	ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	προς Παπεστέ 14/1	
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	δ. Ντόβερ 19/1	ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	ε. Πιέτερσαρπ 28/1	
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	προς Λά Σπέτζια 2/2	ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	προς Άμπτιζάν 10/12	
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	προς Θεσσαλονίκη 30/1	ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα	
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	ε. Άσσυρουκ 1/2	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρ. «Νήσος Σκιάθος»	
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	α. Βαλπαράϊσο 27/1	ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	επωλήθη	
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Περσικό 2/2	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	προς Λομπίτο 31/1	
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Μόντρεαλ 22/1	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	προς 'Αλεξάνδρεια 3/1	
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	προς Ρας Λανούφ 1/2	ΣΠΥΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	προς 'Αρούμπα 19/1	
				ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	προς 'Αρτζύλ Τέρμιναλ 25/12	
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Μασσαλία 1/2	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Γιοκοχάμα 2/2	
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Καλλάο 28/1	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	στο Γιβραλτάρ 2/2	
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. 'Αλεξάνδρεια 30/1	ΣΤΑΜΟΣ	85	53835	α. Τζέντα 20/1	
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	προς Σκόγκεν 27/1	
ΠΕΛΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	1270	α. 'Αλεξάνδρεια 27/1	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς Τρουμπέας 29/1	
ΠΕΛΟΦΑΙ'Ι'ΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 30/1	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	προς 'Οκλαντ 21/1	
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	προς Σιγκαπούρη 28/1	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 30/1	
ΠΕΠΠΥ	67	1183	προς 'Αλεξάνδρεια 25/1	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	ε. Φουτζέιρα 15/1	
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Ζήμπρουκ 20/1	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρ. Μανζανίλο 29/1	
ΠΕΤΡΑ	76	23149	προς Χόγκ Κόγκ 20/1	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	προς Τζακόρτα 1/2	
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Μουροράν 27/1	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	προς Μπίμα 22/12	
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	προς Νοβοροσκόκ 2/1	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη)	
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	ε. Βομβάη 4/1	
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	προς Θεσσαλονίκη 29/1	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρ. «Noga»	
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Τερνέστη 2/2	
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σουέζ 3/2	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Βαλλέττα 23/1	
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές	
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά	ΤΖΙΝΙ ΙΙ	69	16229	προς Λουϊζιάνα 28/1	
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 30/1	ΤΖΟΥ'Υ	76	10801	ε. Λεμεσό 13/1	
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	ε. Τσίμα 2/2	ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 28/1	
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	προς Ντόρμπαν 17/12	ΤΖΟΥΤΖΙΝΑ	75	14786	ε. Γκουαϊμάς 30/12	
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 27/1	ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	11348	προς 'Ισθμία 30/1	
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	δ. Παναμά 23/1	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Χάμπτον 20/1	
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Ρόττερταμ 25/1	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	α. Ρας Τανούρα 26/11	
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	προς ΗΠΑ 22/1	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	στο Γκιζόν (άποθήκη)	
				ΤΟΝΥ	62	6246	α. Φουτζέιρα 19/1	
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Καζαμπλάνκα 27/1	
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 2/2	ΤΟΠΑΣ	85	28000	α. Χιούστον 22/1	
ΠΟΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	προς Άκομπα 27/1</					

ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Μπαγκόγκ 20/1
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός 'Ηράκλειον 30/1
ΦΑΔΕΡ	77	17323	επιβλήθη
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Σουέζ 31/1
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	ε. Καστοριάς 9/1
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Μότγουιν 29/1
ΦΑΡΟΣΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Σιγκαπούρη 11/1
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Ντάρμπαχ 3/1
ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411	προς Μιζουσίμα 2/2
ΦΕΛΛΟΣΠ Α. (δ.)	74	118215	στην Σιγκαπούρη 28/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Καστοριάς 9/1
ΦΕΥΡΟΥΣ I.	83	17217	α. Σιγκαπούρη 21/1
ΦΕΥΡΟΥΣ II.	84	19049	ε. Νιούκαστλ 31/1
ΦΕΥΡΟΥΣ III.	84	19049	ε. Κολούμπια Ρίβερ 26/1
ΦΕΥΡΟΥΣ IV.	84	19049	προς Βανκούβερ 1/2
ΦΙΛΙΑ	71	7201	υπεστείλε λιβερνιά
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	προς ΗΠΑ 26/1
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Ράς Τανούρα 29/12
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	ε. Φρήπορτ 26/1
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Πρόβιντενς 15/1
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Βραζιλία 5/1
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΤΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Ταμπόκο 4/1
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	στο Ρίο 'Ιανέιρο 7/1
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Ρότερνταμ 2/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	υπεστείλε πανομαϊκή
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	προς Κέυ Γουέστ 28/1
ΦΛΩΡΑ	81	8831	προς Μπ. Αίρες 16/1
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/2

ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	προς Μπουκάναν 12/1
ΦΟΡΟΥΜ ΑΤΛΑΝΤ	76	18933	προς 'Ιαπωνία 2/2
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	προς Βιτόρια 19/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568	ΕΤΑ Βαγκόγκ 28/1
ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στον Περαϊκό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Κίνα 27/1
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Πόρτ Κέλαγκ 16/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	προς Περαϊκό 11/1
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	προς Κολόμπο 17/1
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	επιβλήθη
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	προς Χώρ Φακάν 28/12
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	α. Σίδνεϋ 31/1
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς Κίνα 16/12
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	προς Κέιπ Τάουν 30/12
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	προς Νορροβόριακ 28/1
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	προς Ροζαρίτο Τέρμιναλ 19/1
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	δ. Παναμά 28/1
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	δ. Πόρτ Σάϊδ 18/1
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	στη Μασσαλία 27/1
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	προς Κολομβία 24/1
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527	προς Κουκουίπο 27/1
ΧΛΟΗ	82	36202	προς Αίγυπτο 20/1
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Μπελαγούαν 3/2
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς ΗΠΑ 28/1
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	προς Χάμπτον 31/1
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	προς Φελίξτου 1/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	προς Λάγος 2/2
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περαϊκού
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	υπό ναυπήγηση
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	ε. Φός 2/2



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

δ = έλλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνευφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	επιβλήθη άλλοδοπαυός
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	δ. Π. Σάϊδ 24/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	α. Λός 'Αντζελες 25/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Ν. 'Ορλεάνη 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. 'Αντεν 9/1
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/1
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	δ. Σουέζ 27/1
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	δ. Γιβραλτάρ 24/1
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Μονφακόνε 30/1
ΑΔΕΛΦΑ (κ.)	82	14644	μετ. «Αίλας» (κ.)
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	στο Σάντος 7/1
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	δ. Παναμά 30/1
ΑΕΛΛΩ	78	36548	δ. Γιβραλτάρ 31/1
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	α. Ρουέν 1/12
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Π. Σάϊδ 30/1
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	α. Αύγουστα 30/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Σουέζ 18/1
ΑΘΗΝΙΑΝ			α. Πειραιά 22/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	δ. Σουέζ 30/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Νάπολη 31/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Χαλδία 25/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	α. Ν. 'Υόρκη 20/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	δ. Π. Σάϊδ 31/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Κολόμπο 23/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	ε. Τύνιδα 31/1
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	α. Καρταγένα 11/1
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	μεταφορές Περαϊκού
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	ε. Μαντράς Ρόουινς 27/11
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. 'Αλεξάνδρεια 30/1
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	προς Μαράκκιμο 23/12
ΑΙ'ΛΑΖΑ	72	16235	α. Καράτσι 26/1
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΑΙ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	α. Βενετία 26/1
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	δ. Ντόβερ 31/1
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Λειξόες 28/1
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	επιβλήθη Νορβηγούς
ΑΙ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Φιλαδέλφεια 15/1
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930	α. Κούς Μπρί 20/1
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	στη Σιγκαπούρη 15/11
ΑΚΑΚΙΑ I (κ.)	81	14644	υψώσε σημάδι Μπαχάμας
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694	δ. Ντόβερ 13/1
ΑΚΟΗ	74	68596	προς Μαπούτο 29/12
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	α. Χιούστον 16/12
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/1
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. 'Αννάπολη 31/1
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Πενάγκ 1/2
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Μπιλμπάο 19/1
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	στο Χορμούζ
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	α. Κολούμπια Ρίβερ 13/1
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Τζουμπάιλ 1/2
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	δ. Π. Σάϊδ 31/1
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	δ. Παναμά 27/1
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	μετ. «Αλεξάντερ» (κ.)
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	ε. Πειραιά 12/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	προς Μαλόμπο 31/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	α. Λίβερπουλ 3/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			α. Τζέντα 10/1
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Παναμά 25/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΡΕ (π.)	77	16356	
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ			α. Χάμπτον 22/1
(π.)	80	11961	α. Πειραιά 22/1
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Ρότερνταμ 27/1
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	α. Μπουλβάν 14/1
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Σάο Σεμπασιάν 25/1
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Τρινκομάλη 20/1
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρ. «Castle Dignity»
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.)	62	2389	δ. Σκώ 22/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	α. Μανφρεντόνια 14/1
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	ε. Μοντεβιδέο 19/1
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	α. Πόρτ Γουώλκοτ 29/1
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Σάν Χουάν 17/1
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	σ.δ. Γκνάνσκ 1/2
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ντάρμπαχ 8/1
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	δ. Παναμά 2/2
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	α. Τζουμπάιλ 23/12
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Πειραιά 2/2
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	ε. Πειραιά 20/1
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	α. Τζέμπελ 'Αλι 8/1
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	α. Ρουέν 13/1
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	α. Λούι Τέρμιναλ 26/1
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	ε. Κίγκιαν 30/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	προς Μιζουράα 22/12
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I. (κ.)	69	14446	ε. Βουρβάν 3/2
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	προς Ουλσάν 10/1
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	προς 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
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Τζέντα 17/1
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	α. Φλάσσιγκ 5/1
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Ρουέν 20/1
ΑΝΙΤΟ (κ.)	80	30507	επιβλήθη 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. «Ρεπόλι» (κ.)
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	επιβλήθη Βουλγαρία
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	δ. Π. Σάϊδ 22/1
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	προς Μπαντρίν 'Αμπς 19/11
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	δ. Κων/πολη 31/1
ΑΝΤΕΛΑ II (π.)	74	14324	δ. Κων/πολη 20/1
ΑΝΤΕΛΑ Ν. (κ.)	74	15412	προς Κολόμπο 19/10
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Βασιλικό Μπρί 11/1
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.)	75	10036	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/2
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ N. (κ.)	86	22273	α. Π. Μωχ. Κασιό 5/12
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	α. Μπρέμεν 20/1
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	α. Βανκούβερ 30/1
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	ε. Κασσιούγκ 13/1
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	δ. Μπαντρίν 22/1
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	α. Μπρέμερχοβεν 25/1

ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	δ. Π. Σαΐδ 2/1
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905	δ. Σουέζ 23/1
ΑΠΛΑ (Μπχ.)	74	16006	α. Χάμπτον Ρόουντς 21/1
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	μετ. «Arktos» (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	πρός 'Αλνέρι 29/12
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	ε. Πόρτλαντ 31/1
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρός ΗΠΑ 31/1
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Ρότερνταμ 1/2
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Ντάρμπαϊν 2/2
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Σάρροχ 30/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ρότερνταμ 3/2
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	δ. Π. Σαΐδ 27/1
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Τακόμα 23/1
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Κοξίν 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	πρός Φουτζέιρα 29/12
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	πρός 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 I (κ.)	72	3908	δ. Ντόβερ 31/1
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρός 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	μεταφορές Περιοικου
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρός 'Οδησσό 15/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρός Τζέντα 26/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	α. Λέιτ Τσάρλς 16/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783	α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	α. Ματάντι 2/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	α. Παρανάγκουα 15/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	δ. Παναμά 17/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ (κ.)	77	11159	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΤΥ (κ.)	78	10336	α. Γκουαγιακουλά 25/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	δ. Κων/πολη 1/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	επιπλέον αλλοδαπούς
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Ταομασίνα 19/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΖΟΛΕΑ (κ.)	73	26955	επιπλέον Τουρκία
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Πειραιά 1/2
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Λίβερπουλ 30/12
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	πρός Μπαγκόγκ 23/12
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Χιούστον 1/2
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	δ. Σουέζ 27/1
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	αργεί Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Γιβραλτάρ 30/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844	ε. Μπαγκόγκ 8/1
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 2/2
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	α. Φιρβ όφ Κλάυδ 4/2
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	δ. Σουέζ 18/1
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	δ. Κων/πολη 16/11
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Φιλαδέλφεια 13/1
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/1
ΒΕΛΟΣ I. (κ.)	75	15981	ε. Βομβάη 15/12
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Φιλαδέλφεια 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
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρός Χάμπτον 31/1
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Ντάρμπαϊν 2/2
ΒΙΚΤΟΥΡΥ (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
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. 'Αμβούργο 24/1
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Καζαμπλάνκα 28/1
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	ε. Πειραιά 31/1
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	μετ. «Captain Akis» (π.)
ΓΑΡΜΠΗΖ	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. Γιάβατα 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	επιπλέον αλλοδαπούς
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Πόρτ Σαΐδ 1/2
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	δ. Ντόβερ 1/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Γιάβατα 3/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Θεούτα 25/1
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Τάυν 19/1
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Κολόμπο 14/1
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Σετουμπάλ 29/1
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Κάντλα 20/1
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.π.)	82	8096	ε. Πειραιά 2/2
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ράς Σουκχέιρ 26/1
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΕΝ (δ.π.)	82	4.764	επιπλέον Νορβηγούς
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	πρός Μπανιάς 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
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	ε. Μπρέικ 2/2
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	μερονημερίες 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. Γκλάβεστον 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 I. (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. Σαβόνα 31/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Βρέμη 30/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	δ. Παναμά 23/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (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'ΙΝΤΕΡ (π.)	70	5470	πρ. «Tranacéit»
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρ. «Grieg Fighter»
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Ακαγιούτλα 21/1
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Βανκούβερ 30/1
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	στη Βομβόη 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. Μπανγιανρασόν 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
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Ντάρμπαϊν 30/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Τζουμπάιλ 30/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρη 31/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/1
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)*	70	56799	α. Πόντα Ντό Ούμπου 24/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800	ε. Σιγκαπούρη 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Πόρτ Γουάσκοτ 27/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)*	78	126261	α. Ράς Γανούρα 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)*	79	126260	α. Τζουμά Τέρμινάλ 30/12
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Φός 2/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	δ. Κων/πολη 6/1
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	δ. Π. Σαΐδ 31/1
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Κοξίν 28/1
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Μασσούσια 19/1
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	πρός Τουρκία 19/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Ντιλάν 31/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μερονημερίες μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Τόρρε 'Ανουνζιάτα 17/1
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Σάο Σεμπασιάν 24/1
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	α. Τζέντα 18/1
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	έγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/1
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μετ. «Crown Prince» (μ.)
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	προς Βέντοπιλες 24/12
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Ντάρμπαϊν 9/1
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	μετ. «Ελλεσσοντ Τενάσιτυ» (λ.)
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 30/12
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	δ. Καυμάν Μπράκ 22/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Καλκούτα 26/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	στη Βομβόη 20/1
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Καλικούτ 23/12
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	πρ. «Raimo I.»
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Βομβόη 11/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Ράς 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 ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. 'Υόρκη 25/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Κασσιούγκ 26/1
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. 'Εϊλάτ 2/1
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Κασσιούγκ 24/1
ΕΛΜΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119	δ. Π. Σαΐδ 27/3
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	μετ. «Τάσον II»
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	α. Κολόμπο 12/1
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (όποθηκη)
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	προς Λουάντα 3/8
ΕΜΠΟΥΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	α. Σάν Φρανσίσκο 30/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	στο Ουλσάν 11/1
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΖ (κ.)	74	10250	α. 'Ηστ Λόντον 30/1
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. 'Ηστ Λόντον 3/2
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Σταβάγκερ 12/1
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	προς Καράτσι 20/12
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)*	86	15952	α. Ντάρμπαϊν 28/1
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. 'Ανκόνα 28/1
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/2
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	α. Ν. Χάβεν 1/2
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. 'Αλεξάνδρεια 26/1
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	επιπλέον 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. Μπέιρα 4/1
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Γιούροπορτ 29/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Λέγκχορν 2/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (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. Κακινάνα 11/1
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 6/1
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Λά Σπέζια 2/2
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	α. Γλασκώβη 25/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	δ. Κων/πολη 27/12
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. 'Αμβούργο 4/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355	προς Πόρτ Σαΐδ 29/12
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρ. «Mountain Azalea»
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς 'Αϊθουρ Κόαστ 30/12
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Γκλάβεστον 20/1
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Γιούροπορτ 29/1

ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	α. Άρατου 28/1	76	24800	ε. Σάο Σεμπασιάνο 27/1
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Ντάρμπαν 2/2	76	15756	πρός Βομβάη 1/12
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	α. Σέβεν Άιλαντς 1/2	68	40626	α. Μπιλμπάο 31/1
ΖΑΦΕΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	74	8915	ε. Ναγκόγια 31/1
ΖΕΒΡΑ (κ.)	76	15446	ε. Ρότερνταμ 29/1	77	15446	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	ε. Ρότερνταμ 1/2	77	15043	α. Ντουμπάι 30/1
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	78	39814	δ. Κων/πολη 25/1
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Μελάι 2/2	81	15178	α. Πόρτ Κέλαγκ 25/1
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Ν. Όρλεάν 30/1	74	112825	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Κόδις 30/1	74	35014	α. Κασσιούγκ 19/1
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Ν. Όρλεάν 2/2	75	17175	δ. Παναμά 23/1
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	α. Ν. Όρλεάν 25/1	74	15994	α. Γιβραλτάρ 1/2
ΗΒΗ	79	16379	ε. Κομά Μπαίλ 25/11	75	16221	α. Σύνδεσ 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. Φός 2/2
ΗΡΩ	76	17129	πρός Ταϊβάν 13/12	79	7599	α. Βολπαραίζο 29/1
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	μετ. «Eastern Trust» (Α.)	79	12784	δ. Μπουρουνμπούτελ 15/1
ΗΣΤ ΠΡΑΐΝΤ (κ.)	72	6721	α. Ταϊσούγκ 19/1	68	15809	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σιγκαπούρη 1/2	77	9634	πρός Ματάνζας 30/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Λίβερπουλ 4/2	68	1599	α. Ν. Ρός 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	65685	πρός Φορκάντος 7/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Μπαχαράιν 26/1	75	13875	πρός Παλάου Σαμπού 27/12
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	ε. Άκαμπα 11/1	71	17443	ε. Χόγκ Κόγκ 31/1
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	82	15296	επαλήθευ 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 18/1	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 II (κ.)	70	1467	α. Λας Πάλμας 1/1	72	83714	α. Φουκουγιμά 2/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Μονρόβια 29/1	75	12166	δ. Παναμά 27/1
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	ε. Αύγουστα 30/1	76	18763	α. Λός 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. Άνκονα 26/1	72	8558	μετ. «Α.Ι.Ι.»
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	α. Πενάγκ 22/1	73	8558	διαγράφεται
ΙΛΙΝΙΟΙΣ (δ.)	75	137854	πρός Βραζιλία 19/12	73	8558	α. Κολόμπο 26/1
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Ρίο Ιανέιρο 23/1	73	8558	επαλήθευ αλλοδαπούς
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	77	140277	α. Ρας Τανούρα 7/1	80	16225	α. Χιούστον 21/1
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Ρίο Ιανέιρο 19/1	78	10698	α. Ήστ Λόντον 2/2
ΙΟΑΚΩΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Μόγκλα 22/1	77	3727	α. Ραβέννα 26/1
ΙΟΑΚΩΣ ΑΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	δ. Κων/πολη 26/1	71	17175	α. Λεμεσσο 18/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	πρός Άλγερία 18/12	70	63519	στο Ουλάσν 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. Λάγος 6/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Ρότερνταμ 24/1	65	1600	ε. Μπέρτα 4/1
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Κακούτα 26/1	75	12416	α. Ν. Όρλεάν 26/1
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	δ. Παναμά 19/12	61	22046	α. Ρουέν 20/1
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Ρουέν 1/2	68	22244	ε. Σάο Σεμπασιάνο 23/1
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	μετ. «Νικόλαος Α.» (ε.)	73	17648	δ. Κων/πολη 1/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	ε. Λάγος 26/12	77	70983	ε. Λά Γκουέρα 24/12
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171	δ. Σουέζ 28/1	71	118865	α. Ζίρκου Άιλαντ 1/1
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Μπαχαράιν 31/1	71	13446	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΚΑΛΙΣΤΗ (κ.)	72	9	πρ. «Ανδρομέδα»	75	79249	ε. Βίλα Κονστιτιούσιον 28/1
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	επαλήθευ αλλοδαπούς	74	18700	δ. Σουέζ 1/2
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Μπαθναγκάρ 13/12	75	15684	ε. Νταλίν 23/1
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	δ. Παναμά 25/1	73	15498	α. Νικόσια 27/1
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Μπαθναγκάρ 27/12	72	17914	ε. Σαβόνα 1/2
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Φόινες 1/2	74	17414	α. Καράτι 31/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Γκντνσκ 25/1	70	15216	δ. Γιβραλτάρ 19/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Γκέμπερς 2/2	71	3864	δ. Σουέζ 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	α. Τάραντα 11/1	67	1205	α. Θέουτα 20/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Γκάλβαστον 24/1	73	15382	α. Βενετία 25/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	α. Ν. Όρλεάν 10/1	79	7598	ε. Μπελαγουάν 9/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	ε. Άμμουργό 1/2	70	10399	ε. Σακάι 1/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2986	ε. Πόρτ Σουδάν 17/1	77	19373	δ. Σουέζ 26/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Χιούστον 30/1	68	53075	πρός Κόντινεντ 31/12
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Γιοκοχάμα 30/1	72	6108	α. Ρας Τανούρα 17/1
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	α. Σιγκαπούρη 8/1	68	8108	ε. Λέγκχορν 27/1
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Πειραιά 19/1	54	1991	ε. Μπέρτα 8/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Ίμουλντεν 2/2	69	17872	α. Κέμπε 27/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	α. Λός Άντζελες 8/1	66	2953	δ. Κων/πολη 27/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 25/1	74	8931	δ. Ρεσίφ 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	α. Σιγκαπούρη 12/1	74	3256	ε. Σουίνουακ 31/1
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800		82	36865	α. Ν. Όρλεάν 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΣ (κ.)	74	17135	ε. Μελάι 23/1	82	36865	α. Άμβέρσα 27/1
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρός Όδησσό 15/1	75	6617	πρός Σιγκαπούρη 13/12
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. Φιλαδέλφεια 1/2	75	34745	α. Κασσιούγκ 16/1
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	πρός Πόρτ Σουδάν 31/1	76	15904	α. Άλεξάνδρεια 24/1
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	α. Σ. Λουίς ντ' Ρόν 22/1	74	30168	α. Ν. Όρλεάν 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» (Αιβ.)
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19458	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	δ. Σουέζ 19/1	74	9800	ε. Λάγος 17/1
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	δ. Σουέζ 19/1	70	9101	α. Σάντος 26/1
ΚΕΐ' Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Άλεξάνδρεια 26/1	71	9810	πρός Λουάντα 15/10
ΚΕΐ' Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9882	στο Λός Άντζελες 27/1	63	36634	α. Σάο Σεμπασιάνο 16/1
ΚΕΐ' Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Καρτένιεβο 26/1	73	18892	δ. Γιβραλτάρ 25/1
ΚΕΐ' Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	α. Τζέντα 20/1	71	11242	α. Μασάγουα 1/2
ΚΕΐ' Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Βραζιλία 1/12	77	20502	δ. Κων/πολη 12/1
ΚΕΐ' Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Ν. Όρλεάν 24/1	64	3447	ε. Τζέντα 24/12
ΚΕΐ' Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Φάλασινγκ 16/1	76	10108	δ. Παναμά 28/1
ΚΕΐ' Τ (μ.)	64	999	ε. Πειραιά 25/12	77	18604	α. Ν. Όρλεάν 6/1
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Βομβάη 21/1	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΚΕΝ Α' Γ' ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Ν. Όρλεάν 15/11	76	17324	δ. Γιβραλτάρ 2/1
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	δ. Π. Σαϊδ 30/1	74	30341	ε. Χάμπτον 3/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	δ. Παναμά 1/2	70	18628	α. Πειραιά 18/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.)	74	7557	ε. Πειραιά 2/2	73	72336	α. Λας Πάλμας 12/1
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	επαλήθευ αλλοδαπούς	71	1516	α. Νταβό 11/1
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46890	δ. Κων/πολη 29/1	69	15520	στη Ρινιέκα 1/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	δ. Κων/πολη 25/1	74	20715	α. Ν. Όρλεάν 1/2
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	δ. Σουέζ 10/1	73	15498	α. Άμβέρσα 1/2
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	79	10991	α. Ν. Χάβεν 3/1
ΚΙΤΙΟΝ (δ. Μπχ.)	69	79969	στο Τέιμπλ Μπαίλ 11/1	76	21372	δ. Κων/πολη 21/1
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800		71	16623	δ. Π. Σαϊδ 1/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756		64	1096	πρός Μανφρεντόνια 11/1/88
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626		67	21141	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915		81	32723	α. Ρας Τανούρα 14/1
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446		76	9872	α. Σιγκαπούρη 7/1
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043		73	112306	πρ. «Μέριτ»
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814				
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178				
ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ' Π (δ.κ.)	74	112825				
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014				
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175				
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994				
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221				
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221				
ΚΡΑΟΥΝ (δ. Μπχ.)	76	88886				
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599				
ΚΡΙΣΤΑ (π.)	79	12784				
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβ.)	68	15809				
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634				
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599				
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313				
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685				
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	13875				
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	17443				
ΚΥΡΑ (κ.)	74	8558				
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951				
ΚΥΡΙΑΚΗ II (Βρ.)	65	1509				
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403				
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981				
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068				
ΛΑΙΔΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990				
ΛΑΙΔΑΝ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714				
ΛΑΙΔΑΨ (κ.)	75	12166				
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	76	18763				
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135				
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558				
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558				
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558				
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558				
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558				
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225				
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698				
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727				
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175				
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63				

→ NANA (u)... 78... 14.651

MERIT (π.)	69	35284	ε. Ντομάμ 14/1
MERKIOYR (π.)	70	10490	ε. Παλέριο 1/2
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	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
ΜΙΓΙΑΜΑ (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. Σάϊδ 9/1

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Κορώ Μπαϊν 5/12
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Τής 2/2
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/1
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Χιούστον 28/1
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Κόρπους Κρίστι 21/1
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/10
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	δ. Ντόβερ 18/1
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	ε. Ραβέννα 20/1
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Τομακομάϊ 20/1
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	δ. Ντόβερ 31/1
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	πρ. «Portele»
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	α. Θέουτα 31/1
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	ε. Σιγκαπούρη 20/1
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στή Σεμίγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	μετ. «Belita Star» (κ.)
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Ζέϊτ Μπαϊν Τέρμιναλ 26/1
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	μετ. «Τίνα» (Κεβ.)
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Κουβέϊτ 4/1
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	α. Καρταγένα 5/1
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.)	74	126413	στή Σιγκαπούρη 1/2
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Ρίο Γκράντε 14/1
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Μάνεϊντ 2/2
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	ε. Βομβάη 10/1
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λβ.)	73	31861	ε. Ταλκαχουάνο 14/1
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	α. Θέουτα 24/1
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Ταϊταγκόγκ 3/1
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. 'Αμβέρσα 29/1
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Λά Πλάτα 10/1
ΜΥΡΙΝΑ (λβ.)	82	32506	α. Κόμπε 21/1
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. 'Αλεξάνδρεια 16/1

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ *	78	13889	ε. Μπαγκόγκ 30/1
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	α. Μαντράς 29/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Ταρπα 12/1
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	72	20654	μετ. «Γκλάντερ» (κ.)
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Νιούκαστλ 14/1
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/1
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	στή Βομβάη 19/1
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Νάπολη 20/1
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. 'Ασσάμπ 26/1
ΝΕΞΣΗ (κ.)	72	60414	δ. Ντόβερ 24/1
ΝΕΞΤΩΡ (κ.)	77	19166	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/1
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Καρντιγιέβο 6/1
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	α. Κακινάδα 30/1
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. «Blue River» (κ.)
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	υπέσπειλε όνδοιριανή
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Τακόμα 9/1
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	α. Μομπά 30/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	α. Σετουμπάλ 2/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	ε. Πειραιά 29/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	επωλήθη άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Ρίο 'Ιανέριο 5/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Μαρακάιμπο 5/1
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Βαλτιόρη 1/2
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	στή Μπαντζούλ 12/1
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	στόν Περσικό
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Χόγκ Κόγκ 13/1
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στό Σουέζ 19/1
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Περσικό 17/12
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	στό Καράϊ 1/2
ΝΟΡΔΕΡΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	α. Γουάρρι 17/1
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	ε. Πειραιά 30/1
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	στόν 'Ορινόκο 30/1
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (βρ.)	77	1747	πρός Τζόρτζταουν 27/12
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (βρ.)	88	1905	ε. Τάμπα 16/1
ΝΟΡΘ ΣΑΙΛΟΡ (κ.)	72	7286	μετ. «Νορθ Σήλντε» (κ.)
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	α. Μογκαντίσου 13/1
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/1
ΝΤΑΡ (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	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	δ. Κων/πολη 19/1
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Μπελέμ 26/1
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο 'Ιανέριο 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. Σάϊδ 22/1
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Ραβέννα 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	α. Τενερίδη 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 ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (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 ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Κάντλα 6/1
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	ε. Γκέϊμς 1/2
ΟΝΤΑΝΟΥΜ Ν. (κ.)	71	9868	πρός Σιγκαπούρη 19/12
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	μετ. «Navia» (κ.)
ΟΡΑ'ΙΟΝ	73	18958	α. Τρινκομάλη 29/12

ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Τερνέστη 31/1
ΟΡΙΩΝ (κ.)	72	4503	δ. Κων/πολη 26/1
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784	ε. Κων/πολη 30/1
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (κ.)	60	11434	πρός Λάος 11/11
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	ε. Χιούστον 1/2
ΟΞΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στήν 'Ακαμπα (άποθήκη)
ΟΞΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	α. 'Ιντσόν 10/1
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Σόρι (άποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. 'Εβερστ 27/1
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκκα
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	ε. Γιοκοχάμα 12/1
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	α. Τερνέστη 30/1
ΠΑΛΑΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541	μετ. «Venus 1» (Ονδ.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	πρός Βιαντίτσο 7/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	ε. Σουίνουσκιε 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. Παράναγουα 26/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18948	επωλήθη Νορβηγούς
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	δ. Παναμά 23/1
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λβ.)	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. Τράντα 27/1
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	ε. Σιγκαπούρη 16/1
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρ. «Gundulic»
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	πρός Χουινάν 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 Κουβέϊτ 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
ΠΕΡΙΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. 'Αμστερνταμ 26/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	α. Μαρίνα ντί Καράρα 31/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (λβ.)	69	10839	α. Σιγκαπούρη 27/1
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεμπαστιάν 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
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (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
ΠΛΥΜΟΥΦ (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. Π-ορτ Σάϊδ 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	ε. Σάντος 20/1
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ντάρμπαν 21/1
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	πρ. «Duteous»
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	ε. Βομβάη 30/1
ΠΡΕΣΤΗΖ (δ.)	76	40632	επωλήθη 'Ελληνική
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Λισσαβόνα 27/1
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Κομπέλλο 28/12
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	α. Καζαμπλάνκα 29/1
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/1
ΠΡΟΓΚΡΕΙΒ (π.)	68	10722	α. Κολομβία 22/1
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Ν. Χαβέν 15/1
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. 'Ιμνιγκχαμ 31/1
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Κόπερ 8/1
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	δ. Γιβραλτάρ 11/1
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ 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	ε. 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. Μπαρί 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	στή 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. 'Ιμνιγκχαμ 23/1
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. 'Αμβέρσα 26/1
ΡΟΔΟΣΣ (δ.π.)	71	17805	α. Χαλδία 16/1
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Παράναγουα 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

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
ΣΑ'ΙΝΓΚ 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. Τσιβιταβέκια 23/1
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Λά Παλις 2/2
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.).	74	25765	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΝ 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
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.).	71	9084	α. Σιγκαπούρη 30/1
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.).	71	13575	ε. Ντάρμπαν 19/1
ΣΑΝΣΕΤ (κ.).	70	13907	ε. Σάρα 26/1
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	1600	πρός 'Αλγέρι 9/12
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.).	69	8064	ε. Λάνακα 1/2
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.).	70	8064	α. Λά Παλις 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. Λαττόκια 29/11
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.).	85	28959	α. Μουιλά 17/1
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.).	74	12498	ε. Σιγκαπούρη 23/1
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.).	71	43867	ε. Ν. 'Υόρκη 30/1
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10301	ε. Παρανάγουα 20/1
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).	74	164758	ε. Τζουέμα Τέρμινα 20/11
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μηχ.).	71	8349	α. Ρότερνταμ 1/2
ΣΕΒΑΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).	86	15933	α. Γκάλβεστον 17/1
ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.).	80	17798	α. '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
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.).	75	7033	ε. Σαβόνα 29/1
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.).	73	8917	πρός 'Αβόνα 31/12
ΣΕΜΠΑΜΙΣ (δ.π.).	76	19016	δ. Γιβραλτάρ 23/1
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.).	75	51898	στη Σιγκαπούρη 31/12
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	ε. Κολούμπια Ρίβερ 30/1
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ.	69	43456	α. Χάμπτον Ρούντς 15/1
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494	α. Μπρίντζφορντ 1/2
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.).	68	66113	α. Σιγκαπούρη 11/1
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.).	76	18174	α. Βαλτιμόρη 11/1
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.).	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. Μπρέμεν 26/1
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685	α. Αύγουστα 27/1
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.).	73	13631	α. Χονολουλού 10/1
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.).	71	14130	α. Πόρτ ντε Μπούκ 29/1
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	76	30343	α. Ν. 'Υόρκη 17/1
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.).	77	40553	δ. Κων/πολη 26/1
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.).	78	28025	δ. Κων/πολη 1/2
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.).	77	40558	α. Σέλλ Χάβεν 19/1
ΣΗΕΠΛΟΡΕΡ (μ.).	76	30373	α. Σαντάντερ 26/1
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704	δ. Γιβραλτάρ 28/1
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15264	πρός ΗΠΑ 29/12
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.).	74	18963	πρός 'Αβόνα 22/12
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188	α. Βενετία 20/1
ΣΗΜΑΝ (κ.).	71	5861	επιπλοή
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. Μπρίλμπο 2/2
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.).	73	17795	α. Πόρτ ντε Μπούκ 27/1
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005	δ. Παναμά 27/1
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.).	82	18709	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 23/12
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.).	77	15225	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.).	74	18631	α. Ντακάρ 17/1
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.).	76	16432	δ. Π. Σαΐδ 29/1
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.).	77	30370	ε. Λός 'Αντζελες 30/1
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310	δ. Κων/πολη 23/1
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.).	79	19061	α. Λέ Χάβρη 1/2
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.).	79	14592	επιπλοή Νορβηγίας
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.).	75	42619	α. Τέξας Σίτυ 20/1
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17571	α. Κπέμε 28/1
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	71	21807	μετ. 'Θεσάβον (κ.).
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173	δ. Π. Σαΐδ 31/1
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.).	72	15285	δ. 'Ελσινόρη 29/1
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	16095	ε. Πόρτ Σαΐδ 17/1
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.).	75	18794	ε. Γ'όνβια 30/1
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.).	62	11277	στη Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.).	74	31228	ε. Κορώ Μπαϊ 7/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763	α. Λισσαβόνα 25/1
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353	πρός Βέντοπιλς 23/12
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	75	17129	ε. Λά Γκουλέτ 30/1

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Κρήταουν 8/12
ΣΙΔΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	76	12440	α. Λέ Χάβρη 28/1
ΣΙΔΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μηχ.).	75	32688	σφώσε κυπριακή
ΣΙΔΕΡ ΜΕΡΙΤ (κ.).	76	30743	πρ. «New Apollo»
ΣΙΔΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.).	76	20654	ε. Λός 'Αντζελες 25/1
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).	85	13911	α. Ντάρμπαν 31/1
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μηχ.).	75	20797	α. Μόνγκλο 20/1
ΣΙΔΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).	76	12440	ε. Κόμπε 29/1
ΣΙΔΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.).	75	13835	α. Χάμπτον 30/1
ΣΙΛΙΜΝΑ.	78	32508	ε. Χάτσονοχ 1/2
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.).	72	55878	πρός Πόρτ Κέλαγκ 31/12
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.).	75	16849	στό Ρότερνταμ 30/1
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.).	80	14825	α. Φάλαμ 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. Βόρση 29/1
ΣΙΦΟΝΣ ΣΤΑΡ (κ.).	73	9645	δ. Παναμά 28/1
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10617	στό Μπαντάρ Χομείν
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.).	73	17466	πρός Χώρ Φακάν 15/11

ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.).	77	11679	α. Σαλβαντόρ 24/1
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.).	76	10804	πρός Καλλάο 26/12
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).	77	19993	α. Σιγκαπούρη 27/1
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).	74	75049	πρός Μπόννου 25/12
ΣΜΥΡΝΑ (κ.).	74	20712	πρός Κούβα 30/12
ΣΜΥΡΝΗ (κ.).	77	8989	ε. 'Αμβέρσα 28/1
ΣΟΝΙΑ (κ.).	74	30340	α. Φάλαςινκ 1/1
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Σαφάγκια 30/11
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).	67	13540	α. Αύγουστα 12/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.).	70	103508	στη Βομβάη (άποθήκη)
ΣΟΥΠΕΡ Ν. (π.).	72	4827	ε. Σχζέσιν 9/1
ΣΠΑΡΤΑ (π.).	69	1595	ε. Δακάρ 1/1
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.).	69	34054	α. Γόνδη 23/1
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Λονδίνο 1/2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).	63	31290	ε. Τζέντα 18/1
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.).	71	17878	ε. Βεραβάλ 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'Ι'Τ (κ.).	77	22893	α. Μανίλα 19/1
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).	78	18321	ε. 'Εϊβονιαουβ 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. Γκρήνορ 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 Σαΐδ 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 ΦΟΡΟΥΝΑ (Φιλ.).	83	35208	ε. Κουίνχουακντό 23/12
ΣΤΟΡΚ (κ.).	70	15265	δ. Κων/πολη 30/1
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ.	76	31725	α. Φός 11/1
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).	75	11171	α. Τάμπα 1/2
ΣΤΡΙΝΕ (κ.).	69	9822	ε. Πόρτ Σουδάν 14/1
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.).	72	9076	α. Γιοκαίτι 14/1
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.).	73	16317	ε. Καοσιούγκ 19/1
ΤΑΕΣΧΟΡΝ.	70	18736	ε. Ουλόαν 3/2
ΤΑΙΣΜΑΝ.	72	13631	ε. Βρέμη 19/1
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΟ (κ.).	78	11562	ε. Γ'ενοβα 16/1
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.).	73	19420	πρός Ν. Κορέα 22/12
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.).	78	10372	α. Σ. Κίτις 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 (Κεθ.).	61	1252	πρ. «Olympic»
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).	78	16329	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/1
ΤΖΙΜΙΑΤΑ (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
ΤΖΟΥΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.).	77	21926	ε. Μανίλα 29/1
ΤΖΩΝ Α. (κ.).	76	16023	α. Μπρισμπαίν 2/2
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.).	76	9833	μετ. «Vinta» (Μηχ.).
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.).	78	15660	α. Φέλιετσο 30/1
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.).	75	12376	πρός Μαπούτο 29/2
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.	83	21000	ε. Μπάχια Μπλάνκα 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. Ταμπόκο 9/1
ΤΟΥΣΟΤΗΣ (Κεθ.).	68	9627	πρός 'Αλγέρι 5/12
ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.).	69	9777	ε. Τακοράνι 20/1
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.	71	20670	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.).	71	4881	διακροφάται
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'Ι'ΝΤΣ (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. Τάμπα 26/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.).	76	13547	α. Σαΐντ 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. Φουμταίν 21/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.).	74	25394	α. Ν. 'Υόρκη 13/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ.	72	113950	α. Κόρπους Κρίστι 24/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.	70	48501	α. Ρότερνταμ 16/1
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.).	72	12463	α. Σαλέρνο 2/2
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.).	74	11644	δ. Παναμά 22/1
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.).	74	8826	α. Μομπάσα 14/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.).	80	14397	α. 'Ιστ Λόντον 15/12
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (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
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.).	82	15953	ε. Νταλίν 3/1
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (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. Μόγκλα 8/1
ΦΑΣΣΑ (δ.).	74	67.202	ε. Φιλανδελφία 27/1
ΦΕ'Ι'Θ.	70	15216	
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.).	68	4080	δ. Κων/πολη 30/1
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.).	69	8767	ε. Βομβάη 31/1
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.).	71	22523	ε. Σάν Φρανσίσκο 22/1
ΦΙΛΙΑ	71	7201	ολική απόλαση
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.	73	18583	υψους-ελληνική
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).	54	1598	α. Χάλιφας 11/1
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.).	67	54322	μεσοσηριακές μεταφορές
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.).	70	83168	πρός Πασιό Γκουαντάκ 16/9
			α. Κουτουμπντία 22/1

ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	α. Πειραιά 29/1	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	πρός Τζέντα 1/2
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	α. Όριότάνο 21/1	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (κ.)	89	4999	ναυπηγ. Ιαπωνία
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15821	α. Νάπολη 25/1	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λας Πάλμας 3/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Νάπολη 25/1	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3583	α. Σαλβαντόρ 25/1
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Ρουέν 28/1	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	1261	α. Λας Πάλμας 9/1
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Σηάττλ 17/1	ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	α. Ντόρτερ 2/2
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	α. Άλμερία 14/1	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Λας 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	επισκευές Πειραιά 11/7	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	στη Σιγκαπούρη 11/1
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	δ. Παναμά 27/1	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	ε. Λάγος 4/1
ΦΟΙΒΟΣ (Αιβ.)	69	15808	ε. Πειραιά 27/1	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Λεμεσό 1/2
ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330	α. Χάμπτον 24/1	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Παράναγους 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	ε. 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	δ. Σιγκαπούρη 2/2
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	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	επισκευές 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	επισκευές Ρίο 'Ιανέιρο 24/11	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	α. Όμισάγ 22/1
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	α. Ντάρμπαϊν 10/1	ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	α. Μπωμόν 21/1
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	δ. Γιβραλτάρ 21/1	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	75	4563	ε. Ρόττερταμ 5/2
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Λας Πάλμας 27/1	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	α. Άλικάντε 27/1
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/1	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363	δ. Π. Σάϊδ 3/2
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	δ. Κων/πολη 24/1	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Λειξόες 27/1
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	α. Λας Πάλμας 19/1	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Τόραντα 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. Λας Πάλμας 30/1	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Όρλεάνη 2/2
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 28/1	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	α. Αμβέρσα 1/2
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Πειραιά 30/1	ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Χοντίντα 26/1
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	α. Σουαθάμπτον 1/2	ΧΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	14231	επιπλήθη-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. Φόρ 3/2
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	δ. Κων/πολη 31/1	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	ε. Λας Πάλμας 25/1	(π.)	79	12598	α. Σάντος 29/1
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Πόρτ Χάρκουτ 6/1	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Ν. Όρλεάνη 24/1
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	δ. Κων/πολη 31/1	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	α. Ντάρμπαϊν 15/1

Προσφορά των «Ναυτικών Χρονικών» πρός τους «Ελληνες Ναυτικούς»

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια των συνεχών προσπάθειών τους για την πληρέστερη ενημέρωση των ναυτικών μας γύρω από τα θέματα που τους απασχολούν άμεσα αλλά και για τα γενικότερα θέματα και προβλήματα της Ναυτιλίας, έχουν καθιερώσει μία ειδική προσφορά για να μπορούν όσο το δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί να γίνουν τακτικοί αναγνώστες.

Η ειδική προσφορά, η οποία ισχύει και για το 1989, περιλαμβάνει:

— Για 24 τεύχη παραδοτέα στα Γραφεία του Πειραιώς των Έταιριών στα πλοία των οποίων υπηρετούν δραχμές 5.000.

— Για 24 τεύχη αποστέλλόμενα ταχυδρομικώς σε οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδος δραχμές 6.000 (έναντι δρχ. 8.000 της κανονικής ετήσιας συνδρομής).

Για να γίνει συνδρομητής των «Ναυτικών Χρονικών» με αυτές τις ειδικές τιμές συμπληρώστε το παρακάτω δελτίο και ταχυδρομείστε το, αποστέλλοντας ταυτόχρονα το χρηματικό ποσό με ταχυδρομική ή τραπεζική επιταγή εις διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νο. 77, 185 35 Πειραιώς.

Όνοματεπώνυμο:

Ειδικότητα:

Διεύθυνση αποστολής του τεύχους:

Στοιχεία πληρωμής:

Παρακαλώ ή συνδρομή να αρχίσει από:

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