

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1989

Αρ. Φύλλου 1295/1053

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1295/1053
15 ΜΑΪΟΥ 1989
ΔΡΧ. 250



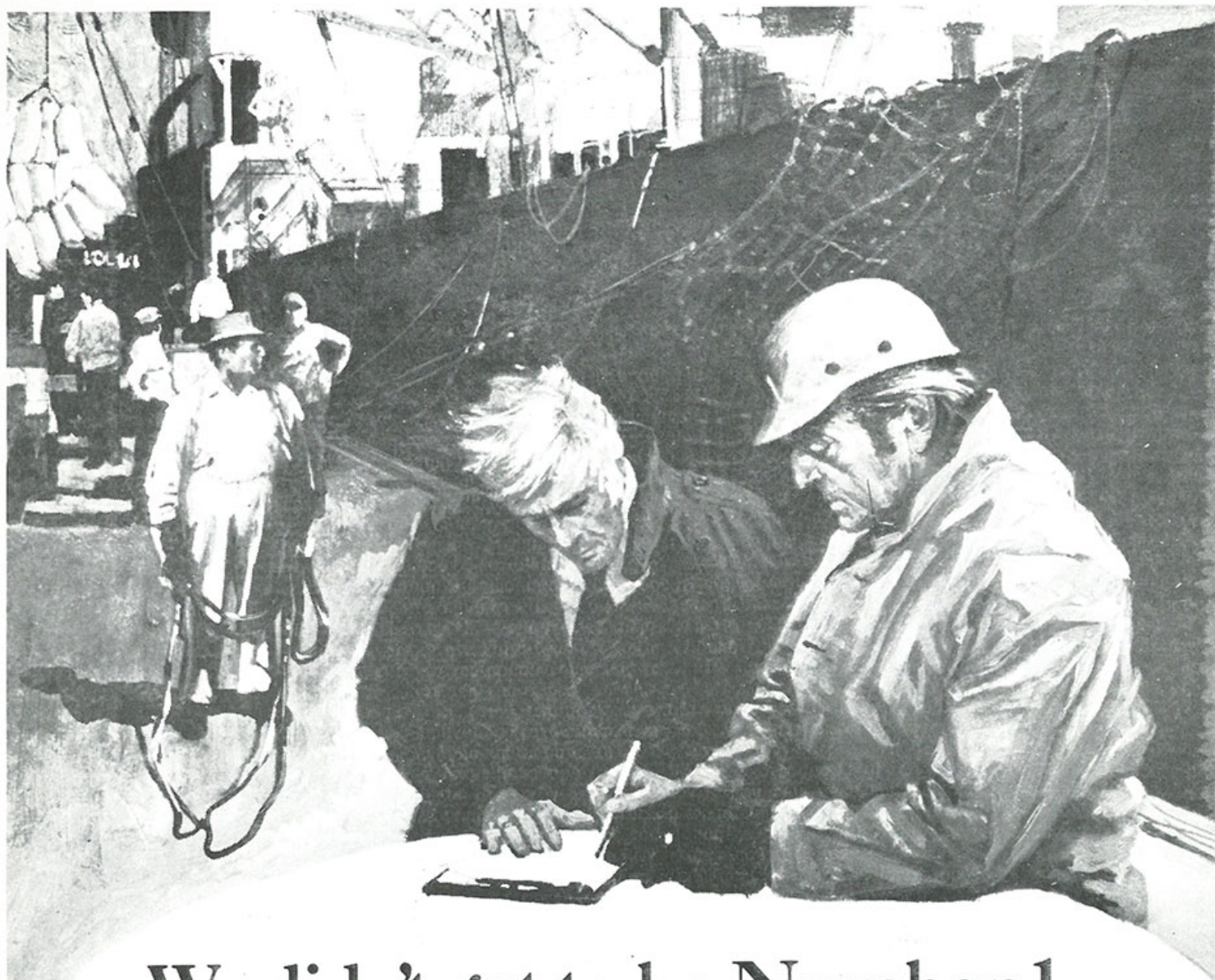
KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT 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



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

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

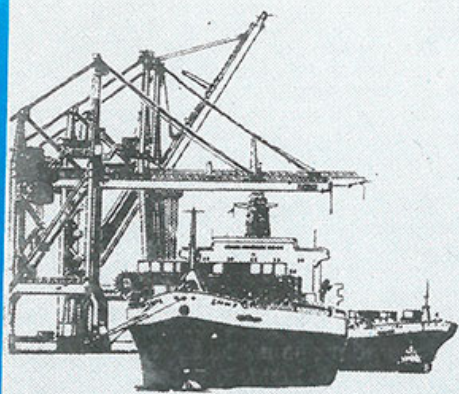
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

15 ΜΑΪΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1295/1053

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

58th Year
Issue No. 1295/1053, May 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

12 Έλληνόκτητο ή Έλληνικό πλοίο;
Άρθρο του κ. Γιώργου Διακόπουλου.

13 Παύλος Σαρλής: Συνεχής Προσφορά
πρός τη Ναυτιλία και τους ναυτικούς.

14 Τό Σεμινάριο της BIMCO στον Πειραιά
για στελέχη Ναυτιλιακών Εταιριών.

18 Τό Ναυτιλιακό πρόγραμμα της Νέα Δημοκρατίας.

23 Τό λιμάνι της Καλκούτας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 24 ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
- 27 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 38 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 40 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 41 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

‘Η πρόταση για διετή σύμβαση

Θέλωμε να πιστεύουμε ότι δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα οι πληροφορίες που φέρουν τον Υπουργό κ. Αντώνη Ντεντιδάκη αποφασισμένο να καθορίσει με απόφασή του τους όρους άμοιβής και εργασίας των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ της ΠΝΟ και της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών για την υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως. Για τον άπλουστατο λόγο ότι ειδικά η σύμβαση αυτή, για πολλούς και ποικίλους λόγους που σχετίζονται άμεσα και με την ύπαρξη του έθνικού νηολογίου, πρέπει να είναι προϊόν ελεύθερης διαπραγματεύσεως μεταξύ των ενδιαφερομένων πλευρών. Αυτό πρέπει να το αντιληφθεί ο Υπουργός, όπως πρέπει να αντιληφθεί ότι είναι προτιμότερο να προλαβαίνουμε παρά να τρέχουμε εκ των υστέρων και να μην φθάνουμε πουθενά.

Στό μεταξύ σε νέα συνάντηση εκπροσώπων της ΠΝΟ και της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών που πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή, η έφοπλιστική πλευρά πρότεινε την υπογραφή διετούς συμβάσεως για τα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων με αύξηση των βασικών μισθών κατά 12% τό Α' εξάμηνο του 1989, 13% για το Β' εξάμηνο και 14% για το έτος 1990. Επίσης η έφοπλιστική πλευρά δεν δέχεται καμία συζήτηση για το αίτημα του καθορισμού επιδόματος βαρέος και άνθυγιεινού που ζητεί η ΠΝΟ. Για το θέμα αυτό η έφοπλιστική πλευρά υποστηρίζει — και έχει απόλυτο δίκαιο — ότι σύμφωνα με παρατήρηση που έχει τεθεί στο κείμενο

της περυσινής συλλογικής συμβάσεως την οποία δέχθηκε και η Ναυτική Όμοσπονδία, το ζήτημα θεωρείται λυμένο με το ειδικό μισθολόγιο που προβλέπεται για τους ναυτικούς, τη μικρή διάρκεια ναυτολογήσεως, τις ιδιαίτερες άμοιβές άδειών κλπ. Επιπλέον δέ, έχει αναγνωρισθεί στην πραγματικότητα και από την Πολιτεία, με τις ευνόικες ασφαλιστικές διατάξεις που προβλέπουν για τους ναυτικούς όριο συνταξιοδότησεως πολύ μικρότερο από τα άλλα επαγγέλματα.

Αυτή τη στιγμή δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τί θα αποφασίσουν επί του προκειμένου οι ναυτεργατικές οργανώσεις και η ΠΝΟ. Θεωρούμε όμως εκ προοιμίου ότι και τα άμεσα αλλά και τα μακροπρόθεσμα συμφέροντα των ναυτικών μας, τα οποία υποτίθεται ότι προασπίζουν και προαγούν, επιβάλλουν την άποδοχή της προτάσεως για διετή σύμβαση επειδή επιτρέπει ευρύτερο προγραμματισμό περαιτέρω ανάπτυξεως για μακρότερο χρονικό διάστημα, γεγονός που σε τελευταία άνάλυση αποβαίνει και υπέρ των ναυτικών, δεδομένου ότι η περαιτέρω ανάπτυξη στις ναυτικές επιχειρήσεις σημαίνει την πρόσκτηση και άλλων πλοίων και τη δημιουργία νέων θέσεων καλής και αποδοτικής εργασίας. Θέλωμε δέ να ελπίζουμε ότι τα άπλά αυτά πράγματα θα γίνουν αντιληπτά και δεν θα άφεθεί να χαθεί μία εύκαιρία που με απόλυτη βεβαιότητα θα άποβεί για το καλό και των δύο κύριων παραγόντων της Έλληνικής Ναυτιλίας.

ΤΟ ΒΑΡΥ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΟ

‘Η διακοπή των εργασιών της Βουλής άπέτρεψε — έμεις θέλωμε να ελπίζουμε όριστικά και όχι προσωρινά για το καλό των ναυτικών μας και μόνον — την προώθηση διατάξεως για το θέμα του βαρέος και άνθυγιεινού που σχεδίαζε ο Υπουργός κ. Αντώνης Ντεντιδάκης.

Κατά την αντίληψή μας, ό σημερινός Υπουργός δεν είχε και δεν έχει κανένα δικαίωμα, επειδή βρισκόμαστε σε προεκλογική περίοδο, να προχωρήσει σε θεσμικές ρυθμίσεις που μπορεί να άποδειχθούν όχι άπλά άναποτελεσματικές, αλλά εις βάρος εκείνων υπέρ των όποιων γίνονται και έν προκειμένω των ναυτικών.

Τό ζήτημα είναι τόσο άπλό που ελπίζουμε ότι θα τό αντιληφθούν και οι ίδιοι οι ναυτικοί μας — οι εργαζόμενοι ναυτικοί μας που έχουν άμεση γεύση των κοσμογονικών εξελίξεων που σημειώνονται στο χώρο της Ναυτιλίας και όχι οι καρεκλοκένταυροι εκπρόσωποι τους που υποτίθεται ότι προασπίζουν τα μακροπρόθεσμα συμφέροντά τους — και θα ζητήσουν να σταματήσει έδώ τό όλο ζήτημα. Οι ναυτικοί μας χρειάζονται πρωτίτως άποδοτική δουλειά την όποια εξασφαλίζουν τα έλληνικά πλοία και όχι οι θεσμικές ρυθμίσεις οι όποιες χωρίς πλοία είναι κάποιο άπιαστο όνειρο.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΘΑ ΔΙΑΣΩΣΟΥΝ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ;

Έγγραφο ότι δύο έλληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έξεδήλωσαν μέσω της έλληνόκτητης ναυτιλιακής εταιρίας Kappa Maritime του Λονδίνου ένδιαφέρον για τη ναυπήγηση σειράς πλοίων διαφόρων τύπων δι' ίδιον λογαριασμό αλλά και διά λογαριασμό άλλων στά Βορειο-άνατολικά Ναυπηγεία NELS τά όποια άλλως κινδυνεύουν να κλείσουν, δεδομένου ότι η βρεταννική κυβέρνηση έχει όρι-

σει ως τελευταία ήμέρα λειτουργίας τους την 30ή ‘Ιουνίου εάν στό μεταξύ δεν αναλάβουν παραγγελίες που θα του εξασφαλίσουν την άπασχόληση.

‘Η εταιρία Kappa Maritime η όποια έλέγχεται από τά τέκνα του Καπετάν Στέφανου Κολλάκη, έχει άναπτύξει τα τελευταία χρόνια έντονη δραστηριότητα και έχει προχωρήσει στην πρόσκτηση μεγάλου άριθμού πλοίων, μάλιστα στον Πειραιά λέγεται χαρακτηριστικά ότι τά τέκνα του κ. Στέφανου Κολλάκη «άγοράζουν πλοία σαν πουκάμισα». Στόν Πειραιά άκόμη έχουν κυκλοφορήσει επανειλημμένα πληροφορίες ότι οι εκπρόσωποι της Kappa Maritime έχουν έκδηλώσει ένδιαφέρον για την άπόκτηση του έλέγχου μιάς Τράπεζας στην ‘Ελλάδα καθώς και για τη δημιουργία και άλλων επιχειρήσεων, δεν είναι δέ καθόλου άπίθανο, εάν τελικώς «τά βρούν» με τους Βρεταννούς έπισήμους με τους όποιους, όπως έγγραφη διαπραγματεύονται, να άποδειχθούν οι σωτήρες του έν λόγω βρεταννικού ναυπηγείου.

ΠΕΡΙΦΡΟΝΗΣΗ

Δυστυχώς, δεν έχουμε κανένα νέο να μεταφέρουμε στους συνταξιούχους του NAT που διαμένουν στο έξωτερικό σχετικά με τό θέμα των αύξημένων κρατήσεων που άρχισαν να γίνονται ξαφνικά από τό NAT στις συντάξεις τους και για τό όποιο γράψαμε στό προηγούμενο τεύχος. Και δεν έχουμε κανένα νέο γιατί ούδεις — ούτε στό NAT, αλλά ούτε και στην άρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου — θεώρησε ύποχρέωσή του να ενημερώσει για ποιο λόγο άρχισαν αίφνης να κατακρατούν για κρατήσεις τό ένα τρίτο της συντάξεως σχεδόν των συνταξιούχων που διαμένουν στο έξωτερικό!

Δέν μπορούμε, γιατί δεν έχουμε τά άπαραίτητα στοιχεία, να μιλήσουμε για ένοχη σιω-

πή. Μπορούμε, όμως, άπερίφραστα να πούμε ότι πρόκειται για μία έντελώς άπαράδεκτη τακτική και πρακτική που σε τελευταία άνάλυση καταντάει περιφρονητική για τους άσφαλισμένους που έχουν πληρώσει με τό αίμα της καρδιάς τους και με τους καημούς μιάς όλόκληρης ζωής τις πενιχρές συντάξεις τους που ψαλιδίζουν άρμόδιοι και άναρμόδιοι στρογγυλοκαθαρισμένοι στά άναπαυτικά τους γραφεία.

Υπενθυμίζουμε ότι οι άρμόδιοι στό NAT και της άρμόδιας Διευθύνσεως του Υπουργείου δεν ήταν σε θέση να εξηγήσουν τις αιτίες για τις ύπερβολικές κρατήσεις στις συντάξεις εκείνων που διαμένουν στο έξωτερικό και είχαν περιορισθεί σε εικασίες επειδή άπεργούσε τό προσωπικό της μηχανογραφικής ύπηρεσίας του NAT που φτιάχνει τις έπιταγές — τέτοια ένημερότητα έχουν οι άνθρωποι!

ΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν έπισημάνει επανειλημμένα την προκλητική και άπαράδεκτη ταυτόχρονα στάση του NAT στό θέμα της έκκαθαρίσεως των ναυτολογίων, αλλά φαίνεται ότι τό αυτό των άρμοδίων δεν ιδρώνει εύκολα (άλλά και γιατί να ιδρώσει, τους ανθρώπους και κυρίως τους εκπροσώπους που σχεδόν στην πλειονότητά τους είναι ναυτικοί «τους έχουν στό χέρι» και τους «σιγοψήνουν» χωρίς να δίνουν λογαριασμό σε κανέναν).

Αυτή η άπαράδεκτη κατάσταση προκύπτει άνάγλυφα από τό κατωτέρω έγγραφο της εταιρίας Seastar Navigation που έστάλη στόν πρόεδρο του NAT στις 11 ‘Απριλίου και κοινοποιήθηκε στόν Υπουργό Ναυτιλίας και στά «Ναυτικά Χρονικά».

«Τό πλοίο μας «Προμηθεύς/Ν. Πειραιώς 7280» διεγράφη εκ των Έλληνικών Νηολο-

γίων την 19.2.1987. Διά την διαγραφήν του μᾶς ἐχορηγήθη την 17.2.1987 πιστοποιητικόν σας περί μὴ ὀφειλῆς ἀφοῦ κατεβλήθησαν δολ. ΗΠΑ 71.173 καὶ Ἑγγυητικὴ Ἐπιστολὴ ἀπὸ λιρ. 6.000.

Τὸ τελευταῖον ναυτολόγιον 100/NAT/86 ἐκλείσσε την 17.2.1987. Ἦδη ἐκτοτε παρήλθον 26 μῆνες, δηλαδὴ 2 ἔτη καὶ δύο μῆνες χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐκδοθῇ τὸ τελικόν φύλλον ἐκκαθαρίσεως καὶ ἐρωτῶμεν κ. Πρόεδρε μετὰ πόσα ἐτη ἀπὸ τῆς διαγραφῆς τοῦ πλοίου ὑποχρεώσθε νὰ ἐκδώσῃτε τὴν τελικὴν ἐκκαθάρισιν.

Παρακαλοῦμεν ἐάν νομίζετε ὑποχρεωσίν σας νὰ μᾶς ἀπαντήσῃτε ἐπὶ τῆς ὥς ἄνω ἀπορίας μας».

Τί γίνεται, κύριε Ντεντιδάκη, δόθηκε ἀπάντησις ἐνταῖμα ἀπὸ τὸν συνταξιούχον τοῦ ΙΚΑ πού ἐξακολουθεῖτε νὰ τὸν διατηρεῖτε στὴ θέση τοῦ προέδρου τοῦ NAT καὶ τί λέγει αὐτὴ ἡ ἀπάντησις;

ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ ΠΝΟ

Ἡ Ἑνὼσις Πλοιάρχων μὲ ἀγωγή της στὸ Εἰρηνοδικεῖο Πειραιῶς, ἡ ὁποία πρόκειται νὰ συζητηθῇ στίς 18 Σεπτεμβρίου, ζητεῖ νὰ ἀκυρωθῇ ἡ ἀπόφασις τοῦ προσφάτου Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας γιὰ τὴ σύγκληση καταστατικοῦ συνεδρίου μὲ ἀποκλειστικὸ θέμα τὴν τροποποίησιν τοῦ καταστατικοῦ τῆς ΠΝΟ.

Ἡ προσφυγὴ τῆς ΠΕΠΕΝ προκάλεσε τὴν ἀντίδρασιν τῶν διοικήσεων τῶν συνεργαζομένων Ἑνώσεων Μηχανικῶν, Ναυτῶν καὶ Θερμαστῶν οἱ ὁποῖες σὲ κοινὴ ἀνακοίνωσιν τους ἀναφέρουν ὅτι «ἡ ἀπόφασις (γιὰ τὴ σύγκληση καταστατικοῦ συνεδρίου) πού εἶναι καρπὸς πολὺχροτων ἀγώνων τῶν ναυτεργατῶν καὶ ἀνοίγει τὸ δρόμο πρὸς τὸν ἐκδημοκρατισμὸ τοῦ ναυτεργατικοῦ συνδικαλιστικοῦ κινήματος θορύβησε τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ γι' αὐτὸ τὸ λόγο ἐνεργοποίησαν τὰ ὄργανά τους».

Τὰ τρία σωματεῖα ἐν συνεχείᾳ «καταδικάζουν τὴν προσπάθειαν τῶν συντηρητικῶν ἐργοδοτικῶν δυνάμεων νὰ διατηρήσουν τὸ σημερινὸ καθεστὸς στὴν ΠΝΟ» καὶ καλοῦν τοὺς ναυτικούς «νὰ περιφρουρήσουν μὲ τὸν ἀγῶνα τους τὴν ὁλοκληρῶσιν τῆς διαδικασίας γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῆς ἀπόφασις τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου καὶ τῆς διεξαγωγῆς καταστατικοῦ συνεδρίου τὸν προσεχὲς Δεκέμβριον».

Ἡ ἀποψὴ μας εἶναι ὅτι γιὰ ὅλα τὰ σοβαρὰ θέματα πού ἀφορῶν τοὺς ναυτικούς μας οἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ λαμβάνονται ἀπὸ τὸ σύνολο τῶν ναυτικῶν μας καὶ ὅχι ἀπὸ τὶς διοικήσεις τῶν ναυτικῶν σωματείων γιατί ἀπλούστατα οἱ διοικήσεις αὐτές — μὲ μοναδική

κὴ ἐξαίρεσιν τὴν Ἑνὼσιν Πλοιάρχων — δὲν ἔχουν ἐκλεγῇ ἀπὸ τὸ σύνολο ἢ τὴν πλειοψηφία τῶν ναυτικῶν πού ὑποτίθεται ὅτι ἐκπροσωποῦν.

ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΟΦΕΙΛΩΝ

Στὰ πλαίσια τῆς γενικότερης κυβερνητικῆς ἀποφάσεως γιὰ τὴ ρύθμισιν ὀφειλῶν πρὸς ασφαλιστικούς ὀργανισμούς προωθείται κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Ἑθνικῆς Οἰκονομίας, Δικαιοσύνης καὶ Ναυτιλίας μὲ τὴν ὁποία διακανονίζονται ὅλες οἱ ὀφειλόμενες ἀπὸ ναυτολόγια μέχρι 30 Ἀπριλίου 1989 εἰσφορές (πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν) πρὸς τὸ NAT, τὰ Ταμεία Προνοίας, τὸ ΚΝΕ, τὸ ΚΕΑΝ καὶ τοὺς λοιποὺς Λογαριασμούς οἱ εἰσφορές τῶν ὁποίων συνεισπράττονται μὲ τὰ ναυτολόγια, πού δὲν ὑπερβαίνουν τὰ 10 ἑκατομ. δραχμῆς.

Σύμφωνα μὲ τὴν ἀπόφασιν, οἱ ἐνδιαφερόμενοι γιὰ νὰ ἐπωφεληθῶν ἀπὸ τὸ μέτρο πρέπει νὰ καταβάλλουν ἀμέσως τὸ 5% τῆς συνολικῆς ὀφειλῆς, ἐνῶ τὸ ὑπόλοιπο ἐξοφλεῖται σὲ 24 μηνιαῖες δόσεις ταυτόχρονα δὲ παύει κάθε ποινικὴ δίωξις ἢ ἀπαίτησις πρὸς τοὺς ὀφειλῆτες, σὲ περίπτωσιν ὅμως μὴ καταβολῆς τριῶν συνεχῶν δόσεων τὸ εὐεργέτημα αἰρεται.

ΣΤΟ ΚΟΜΜΙΤΤΗ

Ὑπενθυμίζομε ὅτι τὴν μεταπροσεχὴ Πέμπτη 25 Μαΐου θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ γενικὴ συνέλευσις τῶν μελῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ὁποίας θὰ διενεργηθῶν καὶ ἀρχαιρεσίαι γιὰ τὴν ἐκλογὴ νέας διοικήσεως γιὰ τὴ διετία 1989 - 1991. Ὑπενθυμίζομε ἀκόμη τὴν πρόσκλησιν τῆς διοικήσεως πρὸς ὅλα τὰ μέλη πού εἶναι οἰκονομικῶς τακτοποιημένα νὰ συμμετάσχουν στίς ἀρχαιρεσίαις.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΕΡΧΟΜΑΙ...

Εἶναι ἐξοργιστικὸ: Στὴν χώρα μὲ τὴ μεγαλύτερη Ναυτιλία στὸν κόσμον καὶ στὴν ὁποία τὸ ἕνα δέκατο σχεδὸν τοῦ πληθυσμοῦ ἀποζητεῖ ἀμεσα καὶ ἐμμεσα ἀπὸ τὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων ὑπάρχει, πέρα ἀπὸ τὸ ἀπολύτως ἀδικοιολόγητο μίσος ἐναντίον τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, καὶ μιά βαθύτατη ἀγνοία γύρω ἀπὸ ἀπλά θέματα πού σχετίζονται μὲ τὸ πλοῖο, ἀγνοία ἡ ὁποία δὲν περιορίζεται μόνον στοὺς ἀπλοὺς ἀνθρώπους.

Ἀφορμὴ γιὰ τὶς σκέψεις αὐτές, τὸ πάντοτε προσεκτικὸ καὶ κυρίως ἐνημερωμένο «Ποντίκι». Τὸ ὁποῖο, προλογίζοντας τὴν ἀνα-

κοίνωσιν τοῦ Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγῶν Μηχανικῶν περὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος (γιὰ τὸ θέμα ἔχουν ἐκφέρει τὴν ἀποψὴ τους τὰ «Ναυτικά Χρονικά») ἐγραψε, οὔτε λίγο οὔτε πολὺ, ὅτι γιὰ τὰ ἀτυχήματα πού συμβαίνουν σὲ ἐπισκευαζόμενα πλοῖα φταίει ὁ ... Ἑλληνικὸς Νηογνώμονας. Γιὰ τοῦ λόγου τὸ ἀσφαλὲς δημοσιεύομε τὸ σχετικὸ ἀπόσπασμα πού ἔχει ὡς ἐξῆς καὶ ἀποδεικνύει ἀκριβῶς αὐτὸ πού ὑπογραμμίζομε στὴν ἀρχή, ὅτι δηλαδὴ ὑπάρχει βαθύτατη ἀγνοία γιὰ πολὺ ἀπλά πράγματα:

«Πολλὰ καὶ συχνὰ, εἶναι (ἐγραψε τὸ «Ποντίκι») τὸ τελευταῖο διάστημα τὰ ἀτυχήματα τῶν ναυτεργατῶν στὴ διάρκεια ἐπισκευῶν σὲ πλοῖα, γι' αὐτὸ καὶ ἡ πρόσφατη καταγγελία τοῦ Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγῶν Μηχανικῶν, γιὰ τὰ ὅσα συμβαίνουν στὸν Ἑλληνικὸ Νηογνώμονα καὶ γιὰ τὴν πολιτικὴ πού ἀκολουθεῖ ἡ ἐταιρία αὐτή, βρίσκονται μὲσα στὴν ἐπικαιρότητα ἀπὸ ... πολλὰς πλευρῆς».

Κατὰ τὴν ἀντίληψιν, λοιπόν, αὐτὴ, καὶ γιὰ τὴν χωρὶς ὁδυνήρας συνέπειαις πυρκαϊὰ πού ἐξεργάγη πρὸ ἡμερῶν στὸ μηχανοστάσιο τοῦ ἐπισκευαζομένου στὸ Πέραμα ἱρακικοῦ πετρελαιοφόρου «Ζαμπούρ» ἐπειδὴ κάποιοι θέλησε νὰ καπνίσῃ ἕνα τσιγάρο «στὴ ζουλα», φταίει ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων!

Γιὰ τὴν οὐσία τῶν καταγγελιῶν τοῦ Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγῶν Μηχανικῶν ἐμμένομε στίς ἀντιλήψεις πού ἡδη ἔχομε ἐκφράσει καὶ νομίζομε ὅτι οἱ καταγγελλαντες ἐπρεπε ἡδη νὰ ἔχουν ἀποσύρει τὶς καταγγελίες τους — ἡ σύστασις ἀποβλέπει κυρίως στὴ δική τους προστασία καὶ τὴ διατήρησιν τοῦ κύρους τους.

ΕΝΑ ΤΣΙΓΑΡΟ «ΣΤΗ ΖΟΥΛΑ»

Οἱ στήλες αὐτές ἔχουν ὑπογραμμίσαι ἐπανελημμένα ὅτι πρέπει νὰ ἀποφεύγουμε τὴ λήψη μέτρων πού ἀναφέρονται στὸ πλοῖο ὑπὸ τὴν πίεσιν συναισθηματικῶν φορτίσεων πού δημιουργεῖ κάποιο ἀτύχημα καὶ ὅτι ὁδηγός μας ἐν προκειμένῳ πρέπει νὰ εἶναι ὁ κάθε περίπτωσις ἢ διεθνὴς πρακτικὴ πού εἶναι ἀπόρροια πείρας καὶ ἔχει ἐκφρασθῇ σὲ εἰδικούς κανονισμούς.

Ἀφορμὴ γιὰ τὶς σκέψεις αὐτές μᾶς ἔδωσε ἡ νέα διαδικασία ἐλέγχου ἐπικινδύνων ἀερίων στὰ πλοῖα πού καθορίσθηκε μὲ κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Ἑργασίας, Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, ἡ ὁποία, ὅπως εἶδαμε, μεριμνᾷ γιὰ πολλὰ πού ἐκ πρώτης ὥσεως φαίνεται ὅτι ὁδηγῶν σὲ πολλὰ γραφειοκρατῖα καὶ σὲ καθυστερήσεις, χωρὶς ὅμως νὰ ἀποκλείουν καὶ κάποιο ἀτύχημα ἀπὸ ἕνα τσιγάρο «στὴ ζουλα», σὰν αὐτὸ πού προκλήθη-



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

81-85 FILONOS STR. 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

COMMONWEALTH HOUSE
1-19 NEW OXFORD STREET
LONDON WC1A 1NU

TELEPHONE: 01 831 4388
TELEX: 920688 EPEMBI G.
FAX: 01 872 9385
CABLES: EMBISHIP LONDON WC1

κε πρό ημερών στο ιρακινό δεξαμενόπλοιο «Ζαμπούρ» στο Πέραμα και εύτυχως δεν είχε όδυνηρές συνέπειες. Καί κατά την αντίληψή μας εκεί, στο τσιγάρο «στη ζούλα», στην άνεμελιά, στην προχειρότητα, στην έλλειψη εξειδικεύσεως και επαγγελματικής συνειδησεως — ο πρώτος τυχόν μπορεί να έργασθεί σε επισκευές πλοίων — και στην συστηματική αποφυγή των μέτρων προληψέως άτυχημάτων έπρεπε πριν από οποιοδήποτε άλλο να έστιασθούν ή προσοχή και τά μέτρα μας.

ΟΙ ΦΡΕΓΑΤΕΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΣΥΝΕΧΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Η σύμβαση που υπεγράφη μεταξύ του Πολεμικού Ναυτικού και των Έλληνικών Ναυπηγείων για τη ναυπήγηση των τριών φρεγατών στον Σκαρμαγκά εξασφαλίζει την πλήρη απασχόληση του προσωπικού του τομέως νέων κατασκευών για όκτώ περίπου χρόνια με δαπάνες του ελληνικού λαού.

Η σύμβαση είναι ύψους 215 εκατ. δολλαρίων ή 34.270 δίσ με τη σημερινή ισοτιμία που θα καταβληθούν φυσικά από τό Έλληνικό Δημόσιο και αυτό δημιουργεί αύξημένες υποχρεώσεις στο σύνολο του προσωπικού των Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά για αύξημένη παραγωγικότητα και συνειδητή εργασία που πρέπει να έχει σαν συνέπεια και την αύξηση του όγκου των επισκευαστικών έργων που προσπορίζουν ο αυτή την μεγάλη μονάδα ζεστό συνάλλαγμα που τόσο έχει ανάγκη και η ίδια αλλά και ο τόπος.

Από την καθαρά τεχνική πλευρά, η κατασκευή των τριών φρεγατών στον Σκαρμαγκά σημαίνει απόκτηση ύψηλου επιπέδου τεχνολογίας και αυτοδυναμίας της χώρας στην κατασκευή πολεμικών πλοίων που είναι ιδιαίτερα περίπλοκη και εξειδικευμένη.

Με την ευκαιρία αναφέρουμε ότι αρκετοί από τό χώρο της Ναυτιλίας που αναθέτουν δουλειές στις δύο μεγάλες κρατικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της ευρύτερης περιοχής του Πειραιώς έπισημαίνουν ότι στο Σκαρμαγκά υπάρχει περισσότερη υπευθυνότητα από ό,τι στην Έλευσίνα όπου φαίνεται ότι για οποιαδήποτε δουλειά αποφασιστικό λόγο έχει και τό σωματείο των εργατοτεχνιτών!

Αυτό πάντως, δηλαδή η ύπεροχή του Σκαρμαγκά σε υπευθυνότητα έναντι της Έλευσίνας, δεν δικαιολογεί, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, και τούς πανηγυρισμούς που θα γίνουν αυριο στό Έλληνικά Ναυπηγεία για την υπογραφή της συμβάσεως κατασκευής των τριών φρεγατών — ή ανάθεση της πα-

ραγγελίας στον Σκαρμαγκά είναι αποτέλεσμα κυβερνητικής βουλήσεως και μόνον και αντί για πανηγύρια έπρεπε να υπάρχει δουλειά και μόνον δουλειά.

• Διευθύνων σύμβουλος στό Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά ανέλαβε ο γνωστός ναυπηγός και μηχανολόγος μηχανικός κ. Άνδρέας Σκουνάκης. Ός εδώ άς πούμε πολύ ώραία για τόν ίδιον και εύχόμαστε και για τόν Σκαρμαγκά.

ΕΙΝΑΙ ΤΟΣΟ ΑΥΤΟΝΟΗΤΟ

Ο πρόωρος τερματισμός των εργασιών της Βουλής λόγω των βουλευτικών εκλογών της 18ης Ιουνίου δεν επέτρεψε την ψήφιση διατάξεως για την τροποποίηση ή και την κατάργηση που είναι προτιμότερο του άρθρου 28 του Ν. 814/78 με τό οποίο τέθηκε ο περιορισμός των 1.000 τόν. γκρός σαν κατώτατο όριο χωρητικότητας των πλοίων που μπορούν να εκμεταλλεύονται οι εταιρίες των Νόμων 89/67, 378/68 και του άρθρου 25 του Ν. 27/75. Έτσι, εκείνο που άπομένει είναι, κατά την αντίληψή μας, να έχει γίνει ή απαιτούμενη προεργασία ώστε ή τροποποίηση του νόμου να υλοποιηθεί με ένα από τά πρώτα νομοθετήματα που θα ψηφίσει ή νέα Βουλή.

Τό σχετικό αίτημα, που είναι τόσο αυτόνοητο, τέθηκε για μιά άκόμη φορά από την Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών πλοίων, ή οποία σε υπόμνημά της προς τόν κ. Ντεντιδάκη υπογραμμίζει:

Μετά την ισχύ του Ν. 814/78 οι επιχειρήσεις που διαχειρίζονταν πλοία 500 - 1.000 κοχ., δεν μπόρεσαν να υπαχθούν στις διατάξεις των παραπάνω νόμων και αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν την Έλλάδα, αφού άνακληθήκαν οι άδειες εγκατάστασής τους.

Η Ένωσή μας με έγγραφά της προς τά υπουργεία Έθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Έμπορικής Ναυτιλίας, επανειλημμένα ζήτησε την τροποποίηση του άρ. 28 του Ν. 814/1978 και να επαναχορηγηθεί τό δικαίωμα της υπαγωγής στις διατάξεις των παραπάνω Νόμων, των εταιριών που διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία 501 - 1.000 κο.χ., δεδομένου ότι όλα σχεδόν τά πλοία της κατηγορίας αυτής (501 - 1.000 κοχ.) έκτελούν πλόες έκτός της Έλλάδος και εισπράττουν τούς ναύλους τους σε συνάλλαγμα και συνεπώς οι διαχειριζόμενες πλοία της κατηγορίας αυτής εταιρίες και επιχειρήσεις είναι σε θέση να εισάγουν τό προβλεπόμενο από τίς σχετικές διατάξεις συνάλλαγμα και να είναι συνεπείς προς τίς υ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— «Άλλοι συνεπώς θα πρέπει να αναζητηθί τό μέσον αντίδράσεως και άμύνης: εις την μείωσιν των εξόδων του ελληνικού φορτηγού σκάφους ώστε να καταστή δυνατή ή αύξησις της ανταγωνιστικής του ικανότητας. Μόνον διά του τρόπου αυτού θα δυνηθί ή ναυτιλία μας να αντιμετωπίσι την κατάσταση και να άμβλύνη τά εκ του ανταγωνισμού δυσάρεστα αποτελέσματα». Εις την άνωτέρω διαπίστωσιν, δυναμένη να θεωρηθί υπό τάς παρούσας περιστάσεις, ως ή συνισταμένη των προβλημάτων του ελληνικού φορτηγού, προέβη εις προσφάτους δηλώσεις του ο κ. Υφυπουργός της Ναυτιλίας.

— Όσον και αν διά των ψευδοσθενειών παθητικός άποβαίνει ο παρά τούς «Clubs» λογαριασμός της ναυτιλίας μας, δεν παύει να πιστεύωμεν ότι επιβάλλεται ή λήψις μέτρων προστατευτικών της υγείας και της καλής ένδαιτήσεως των πληρωμάτων — των κατωτέρω ίδια — των ποντοπόρων φορτηγών μας.

— Την πρωίαν της 8ης Μαΐου εισέπλεον υπερήφανα εις τόν Πειραιά και έπόντιζε τάς άγκύρας του τό επιβλητικόν εις όγκον και κομψόν εις άρμονικάς ναυπηγικάς γραμμάς υπερωκεάνιον «Νέα Έλλάδα» των κ.κ. άδελφών Γουλιανδρή, ή άρχηγίς του έμπορικού μας στόλου, ήτις θα επαναφέρη την κυανόλευκον εις την τακτικήν προς τόν Νέον Κόσμον γραμμήν.

— Διά Β.Δ. έτοποθετήθη προξενικός λιμενάρχης εις Τριπολίτιδα, Σφάξ, Βεγγάζην και Τύνιδα διά την περίοδον από 15 Μαΐου μέχρι 31 Όκτωβρίου ο πλωτάρχης λιμενικός κ. Λάζ. Σακαλής.

— Ζωηροτάτη ύπήρξεν ή διεύρυνσις της ναυλωτικής κινήσεως κατά τό παρελθόν 150ήμερον, ίδια δέ κατά τάς πρώτας ημέρας του Μαΐου, συν τω χρόνω όμως κάποιαν ύφεσιν ένεφάνισεν και περί τά μέσα του μηνός είχε περιορισθί πως.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 202/15.5.1939)

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ποχρεώσεις τους.

Τό ΥΕΝ είχε συνηγορήσει για την ικανοποίηση του δικαίου αίτηματος και τελικά οι αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου των Οικονομικών πείσθηκαν και περιέλαβαν τη σχετική ρύθμιση σε σχέδιο νομοθετήματος το οποίο όμως μέχρι σήμερα δεν προωθήθηκε.

Υποβάλουμε τη θερμή παράκληση, καταλήγει το υπόμνημα όπως με προσωπική παρέμβαση σας προς το συνάδελφό σας υπουργό επί των Οικονομικών, επιδιώξετε την άμεση προώθηση και ψήφιση της σχετικής διατάξεως και την ικανοποίηση του αιτήματός μας».

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Η συναλλαγματική πρόσδοος της χώρας από τη Ναυτιλία έπεται από μία σταθερή άνοδική πορεία επί πολλούς μήνες παρουσιάζοντας τον Φεβρουάριο μία κάμψη που δεν είναι καθόλου άπιαστο να είναι συμπτωματική και να μην σημαίνει τίποτε περισσότερο.

Αυτό λέγει η κοινή λογική, η οποία όμως δεν φαίνεται να έχει καμία σχέση με την ελληνική δημόσια διοίκηση. Η όποια — τό ΥΕΝ εν προκειμένω — έκανε μία «πονηριά»: Αντί να παρουσιάσει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα του Φεβρουαρίου που ήταν μειωμένο κατά 6,9% έναντι του αντίστοιχου μηνός του 1988, έδωσε στη δημοσιότητα πρώτα τα στοιχεία για το δίμηνο Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου έπειδή το σύνολο παρουσίαζε αύξηση και μετά τα στοιχεία του Φεβρουαρίου για να πέσει το πράγμα στο «μαλακά».

Εν πάση περιπτώσει, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τον Φεβρουάριο σε 86 εκατ. δολάρια έναντι 92,4 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1988, παρουσιάζοντας τη μείωση που προαναφέρθηκε, ενώ το δίμηνο Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου το συνολικό συνάλλαγμα ανήλθε σε 185 εκατ. δολάρια έναντι 182,3 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου διμήνου του 1988, σημείωσε δηλαδή συνολική αύξηση μόλις 1,5%.

ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Όσοι παρέστησαν στην τελετή της ύψωσης της Έλληνικής σημαίας στο νέο έπιβατηγό - όχηματαγωγό της εταιρίας Στρίντζη «Ιόνιαν Φάνταζ» την Παρασκευή 21 Απριλίου αισθάνθηκαν ήδη για την κατάσταση την οποία παρουσίαζε η έπιφάνεια της θάλασσας γύρω από το πλοίο. Το έλαφρύ νοτιοδυτικό αεράκι που φυσούσε την ημέρα εκείνη είχε συγκεντρώσει στην Ακτή Ξαβερίου — η όποια σημειωτέον χρησιμοποιείται από τα κρουαζιερόπλοια — όλη τη βρωμιά του λιμανιού, γεγονός που έδειχνε και στον πλέον άδαή ότι δεν γίνεται καμία προσπάθεια για την περισυλλογή των σκουπιδιών από τον εν προκειμένω αρμόδιο που είναι φυσικά ο ΟΛΠ και που δεν χρειάζεται τίποτε περισσότερο από ένα άτομο και ένα βαρκακι, όπως γίνονταν παλαιότερα στο λιμάνι.

Μήπως, διερωτώμεθα, είναι ανάγκη να υπάρξει κάποιο πρόστιμο γι' αυτήν την όλγωρία του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς; Μήπως;

ΕΟΚ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Τό Συμβούλιο της ΕΟΚ (Μεταφορά) που συνήλθε πρόσφατα στις Βρυξέλλες για την εξέταση των προβλημάτων που παρουσιάζουν οι κοινοτικές χερσαίες μεταφορές, έλαβε τις ακόλουθες αποφάσεις:

— Ενέκρινε τη νέα Όδηγία που αφορά τα προσόντα των μεταφορέων (έμπορευμάτων και έπιβατών) στον τομέα των διεθνών και εθνικών οδικών μεταφορών.

— Εξέτασε την πρόταση Κανονισμού προβλέποντος ότι κάθε μεταφορέας, έγκατεστημένος σε κράτος - μέλος της ΕΟΚ και έξουσιοδοτημένος νομίμως να διεξάγει διεθνείς οδικές μεταφορές έμπορευμάτων, θα μπορεί να γίνεται δεκτός στις εθνικές οδικές μεταφορές έμπορευμάτων σε ένα άλλο κράτος - μέλος, και ανέθεσε στην οικεία μόνιμη Έπιτροπή να συνεχίσει την έπεξεργασία

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σε πρόσφατο κύριο άρθρο του τό Λούδς Λίστ γράφει ότι παρά τις αντίθετες συμβουλές των ειδημόνων, υπάρχουν ακόμα στη Μ. Βρετανία, μερικοί νεαροί, αρκετά παράτολμοι, για να προσβλέπουν σε μία ναυτική σταδιοδρομία.

Έτσι σ' ένα πρόσφατο ναυτιλιακό συνέδριο, διαπιστώθηκε σχεδόν όμόφωνα ότι ο κύριος όγκος των ναυτικών του μέλλοντος θα προέρχεται από τις εργοπιομηθευτικές χώρες της Άπω Άνατολής. Θα παραμείνει ίσως ένα υπόλοιπο Ευρωπαίων και Ιαπώνων παλαιών αξιωματικών, οι όποιοι όμως βαδίζοντας όλοταχώς προς τη σύνταξη, θα αντικατασταθούν γρήγορα από τους δραστήριους νέους αξιωματικούς των χωρών, όπως οι Φιλιππίνες και η Ν. Κορέα.

Από την άλλη πλευρά, ο ίδιος ο αρμόδιος Βρεταννός Υπουργός ένθαρρύνει τους νέους για τό ναυτικό επάγγελμα τό όποιο, κατ' αυτόν, υπόσχεται άριστες προοπτικές και ταχεία προαγωγική εξέλιξη. Ένας δέ εξέχων έφοπλιστής έπεξηγεί ότι μιλώντας σήμερα για ναυτική σταδιοδρομία πρέπει να έννοούμε όλο τό εύρος των έργασιών που συνδέονται ή έξαρτώνται από την ναυτιλία.

Όταν λοιπόν ένας Υπουργός και ένας έφοπλιστής άναγνωρίζουν δημόσια τη λογική συνέχεια και σχέση μεταξύ της θαλάσσιας και της γενικότερης ναυτιλιακής δραστηριότητας, σημαίνει ότι υπάρχει στην πραγματικότητα μία ναυτική επαγγελματική καριέρα κατάλληλη για κάθε έκανό και φιλόδοξο νέο. Κι' αν ακόμα ή μεγάλη πλειοψηφία του προσωπικού των πλοίων άποτελεσθεί από ναυτικούς της Άπω Άνατολής, υπάρχει τρόπος να άναδειχθεί μία νέα γενιά ναυτιλιακών ειδικών που θα διασώσουν τη ναυτιλιακή ύποδομή. Και να μάθει ο κόσμος ότι οι πρώην ναυτικοί μπορούν να βρουν μία σειρά από ενδιαφέρουσες θέσεις στη χερσαία πλευρά της ναυτιλίας.

Τό συμπέρασμα είναι ότι ή ναυτιλία χρειάζεται την άρτιότητα και την τελειότητα. Ότι υπάρχει ανάγκη για καλύτερη εκπαίδευση και καλύτερη άλληλεπίδραση μεταξύ πλοίου και ξηράς. Και ακόμα ότι όλο και περισσότεροι έφοπλιστές πρέπει να έμπιστεύονται την πλήρη ευθύνη της διαχείρισης σε κείνους που ταξιδεύουν τα πλοία τους. Αυτό είναι τό μόνο είδος μελλοντικής προοπτικής που μπορεί να ένθουσιάζει και να προσελκύει.

της προτάσεως.

— Ένέκρινε τό σχέδιο Όδηγίας άφορης της τά βάρη και τις διατάξεις των τροχαίων έμπορικών όχημάτων.

— Ένέκρινε κατ' άρχήν την κατάρτιση Κανονισμού σκοπούντος στη μείωση της ύπερπροσφοράς χωρητικότητας στον τομέα τά σκαφών μεταφοράς έμπορευμάτων διά τά πλωτών έσωτερικών ύδάτων όρισμένων κρατών - μελών και

— Τέλος ένέκρινε την παράταση μέχρι τλους 1992 του Κανονισμού που αφορά τις

MARINE SERVICES IN BRASIL

All voyage repairs - mechanical - crankshaft honing
- electrical (ISES Members) - radar - radio etc.

Authorised service facilities for:

Anschütz · Fuji Electric · Gravinger Smoke Mist Detectors · Mackay Marine · ITT VAF Viscotherm · MaK · Marconi Marine · Pielstick · Racal Decca Service · Raytheon · Reintjes Reduction Gears · Sulzer

Agents for Marine Services

Cyprus John Gibbon & Sons Ltd. Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013

Fax: (51) 20760

England A. & P. Appledore Ltd. Tel: 01-408 1948 Tlx: 21275

Fax: 01-930 7807

Germany C.E.T. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466

Greece S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133.902 Tlx: 212282

India Interlinks Marine PVT Ltd. Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 011 6428

Hong Kong Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 71608

USA Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654-1700 Tlx: 283050



Metalock

Metalock do Brasil Ltda.

Rua Visconde do Rio Branco 22, 11013 Santos, S.P. Brasil.

Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034LOCK Fax: (132) 354474

Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Telex: 2121297LOCK



πιχορηγήσεις στον τομέα των μικτών (οδικών — σιδηροδρομικών — θαλασσίων) μεταφορών. Ο Κανονισμός αυτός προβλέπει τη διευκόλυνση ανάπτυξης των μικτών μεταφορών με την παροχή οικονομικής βοήθειας είτε σε επενδύσεις υποδομής ή υλικού είτε σε κόστος έκμεταλλεύσεως εφόσον πρόκειται για διακοινοτικές μεταφορές.

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Με τον τίτλο «Serving World Industry» ο Βρετανικός Νηογνώμων, ο πασίγνωστος Lloyd's Register, κυκλοφόρησε ένα ειδικό τεύχος, εξαιρετικής έκτυπώσεως και εμφάνισης, το οποίο απεικονίζει την ευρύτατη ποικιλία των υπηρεσιών που προσφέρει. Όπως επιγραμματικά γράφει στον πρόλογό του, το LR δεν ασχολείται πιά αποκλειστικά και μόνο με τη ναυτιλία, αλλά με όλα τα είδη της έρευνας και του ελέγχου που αφορούν τη ναυτιλία, τη βιομηχανία και τα πλωτά γεωτρώπανα.

Διεθνής αδέσμευτος οργανισμός, μη κερδοσκοπικός, χωρίς μετόχους, διατηρεί την οικονομική του ανεξαρτησία με βάση την απόλυτη εμπορική αντικειμενικότητα και αμεροληψία, έχοντας ως εβληματό «sine prejudicio» (χωρίς προκατάληψη). Διαθέτει 1.500

τεχνικούς επιθεωρητές αποκλειστικής απασχολήσεως που ανήκουν στις 250 Υπηρεσίες του σε 100 διάφορες χώρες του κόσμου.

Τό θαυμάσιο αυτό τεύχος, με βάση τη διακρίση των τριών τομέων: Ναυτιλία, Βιομηχανία, Πλωτά Γεωτρώπανα, προχωρεί στην αναλυτική έκθεση των κατά τομέα παρεχομένων υπηρεσιών με μία σύντομη περιγραφή πλαισιούμενη από εξαιρετικό φωτογραφικό υλικό. Για τη ναυτιλία σημειώνουμε ένδεικτικά: Τις υπηρεσίες ταξινομήσεως των πλοίων, ναυτιλιακής και μηχανικής παρακολούθησεως, ελέγχου και επιθεωρήσεων, τεχνικού σχεδιασμού, ναυπηγικής εποπτείας και ακόμα της καταλογιστικής και στατιστικής ενημερώσεως. Άνολογες είναι και οι υπηρεσίες των άλλων δύο τομέων, της Βιομηχανίας και των Πλωτών Έξεδρών, στις οποίες η διεξόδυση του LR γίνεται συνεχώς βαθύτερη και ευρύτερη με στόχο την εξυπηρέτηση της παγκόσμιας βιομηχανίας του 1990 και πέραν.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Συνεχίζοντας την πολύπλευρη προσφορά τους προς τον τόπο ο Βασίλης και η Έλίζα Γουλανδρή δημιούργησαν μία νέα πολυτελή πτέρυγα στο Γηροκομείο Αθηνών για την ό-

ποία ή «Καθημερινή» υπό τον τίτλο «Χαρούμενα γηρατεία» έγραψε πρό ημερών τά εξής:

«Ασχολήθηκαν πολλοί λόγιοι για να βρεθεί πρέπουσα επωνυμία για τό νέο, πολυτελές κτίριο που έχουν προσφέρει στο Γηροκομείο Αθηνών ο Βασίλης και η Έλίζα Γουλανδρή.

Τελικά, όμως, τό όνομα τό έδωσαν τό ύφος και η πραγματική έννοια αυτού του υπερμοντέρνου χώρου, με τίς τεράστιες κοινόχρηστες αίθουσες και τά λουλουδιασμένα μπαλκόνια, όπου, κάθε διαμέρισμα έχει πόρτα με άλλο χρώμα, ώστε να υπάρχει έντονη ή αίσθησή του σπιτιού και του ιδιωτικού. Γι' αυτό και τό όνόμασαν «Έστία Αθηνών». Πρόκειται πράγματι, για ένα άλλο είδος κατοικίας και όχι για «γκέτο» γερόντων, αφού τό πρότυπο αυτό ίδρυμα διαθέτει, και «σουίτες» που μπορούν να φιλοξενήσουν ζευγάρια που θέλουν να ζήσουν ήσυχες μέρες σ' ένα σπιτικό προστατευμένο κι απαλλαγμένο από τά καθημερινά προβλήματα με τη συντροφιά συνομηλίκων και με πλήρη βέβαια επικοινωνία με τον έξω κόσμο». Άλλη μία πρωτοποριακή χειρονομία του έφοπλισμού, ή «Έστία Αθηνών», στην οποία άρχισαν να υποβάλλονται οι πρώτες αιτήσεις, και υπολογίζεται ότι θά λειτουργήσει πλήρως από αυτόν τον μήνα.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Άναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ: ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ HELMEPA ΕΙΝΑΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΟ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμενος στο πρόσφατο δημοσίευμά σας περί HELMEPA στο τεύχος της 1.5.89 θά ήθελα να παρατηρήσω τα εξής:

Δέν υπάρχει πιθανότητα ένας άνθρωπος μόνο του, όσο ικανός και αν συμβαίνει να είναι, να δημιουργήσει μια συνεργασία με τέτοια σύμπνοια και όμοψυχία όπως αυτή της HELMEPA, που αναγνωρίζεται διεθνώς και απολαμβάνει εκτίμησες και σεβασμού.

Η όποια επιτυχία της Ένωσης δεν οφείλεται στον Γιώργο τό Λιβανό, αλλά στους αξίους και έθελοντικά δεσμευμένους συναδέλφους μου μέσα στην ελληνική ναυτιλία, αλλά κυρίως και πάνω απ' όλα στους ναυτικούς μας. Αυτοί σηκώνουν τό βάρος της υλοποίησης αυτών των δεσμεύσεων. Αυτοί είναι που έχουν κερδίσει τη διεθνή αναγνώριση για τό αξιο έργο τους και λειτουργούν σαν μοχλός εξισορρόπησης της ατομικής προσπάθειας με τό πλέγμα των διεθνών κανονισμών και ελέγχων, που επιβάλλουν την εφαρμογή τους με άστυνομεύσεις και πρόστιμα. Έμεις οί Έλληνες, που πάντοτε πιστέψαμε στην ψυχική δύναμη και στό φιλότιμο της φυλής, παρουσιάσαμε μία πρωτοποριακή κίνηση με την HELMEPA που μέσα σ' αυτά τό τελευταία επτά χρόνια πέτυχε σέ όλα τό επίπεδα.

Επομένως, και μέ όλον τό σεβασμό που τρέφω προς τό έγκριτο περιοδικό σας και στό εποικοδομητικό έργο που επιτελεί επί σειράν ετών, θά παρακαλούσα να δώσετε την προσοχή σας και να περιλάβετε στόν άξονα του ένδιαφέροντός σας όλους τούς φορείς της ναυτιλίας, την Π.Ν.Ο., την Ε.Ε.Ε., τό Ν.Ε.Ε., τό Υ.Ε.Ν. και άλλους, αλλά και παρεμφερείς κλάδους, όπως είναι οί τράπεζες, οί ασφαλιστές, οί προμηθευτές, και άλλους

μέσα στό ναυτιλιακό χώρο, που πρέπει να έχουν την αναγνώριση για τη συμμετοχή τους στην HELMEPA — και όχι μόνο του δικού σας αξιότιμου περιοδικού, αλλά και όλου του ναυτιλιακού τύπου, γιατί τό έργο τους έχει διεθνή άπήχηση και άφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από τό όποιο όλοι μας έπωφελούμεθα.

Η εταιρία CERES, και προσωπικά ό ύπογράφων, αντιδρούμε στην καλόπιστη επιθυμία σας να προβάλετε τό έργο της HELMEPA σαν έργο ενός ανθρώπου. Δέν θέλω να έπεκταθώ περισσότερο, αλλά θά μου επιτρέψετε να επιμένω ότι η αναγνώριση οφείλεται προς όλους τούς συναδέλφους, αλλά κυρίως τούς ναυτικούς που έχουν επιτύχει σ' αυτήν την γιγάντια προσπάθεια με έμφανείς τίς επιπτώσεις σέ όλόκληρη την ελληνική ναυτιλία.

Μέ εκτίμηση,
ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ
Πρόεδρος Δ.Σ. της HELMEPA

9 Μαΐου 1989

ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Αξιότιμοι Κύριοι,

Παίρνω άφορμή από τό άρθρο σας της 1ης Απριλίου 1989 και τίς πραγματικά πολύ όρθές επισημάνσεις που υπάρχουν μέσα σ' αυτό.

Όπως πολύ σωστά λέτε δέν μπορεί να υπάρξει Έλληνική Ναυτιλία χωρίς Έλληνικά Πληρώματα, τουλάχιστον αξιωματικών, καλά εκπαιδευμένων αξιωματικών.

Τά χάλια της Ναυτικής Έκπαίδευσης στόν τόπο μας, ιδιαίτερα, τό τελευταία χρόνια, είναι γνωστά. Τό μεγαλύτερο πρόβλημα, νομίζω, δέν είναι μόνο η Ναυτική Έκπαίδευση, αλλά στό που θά βρεθούν σέ λίγα

χρόνια οί νέοι που θά θελήσουν να ακολουθήσουν συνειδητά τό Ναυτικό Έπάγγελμα. Όπως άσφαλώς θά έχετε παρατηρήσει, τό μεγαλύτερο μέρος των νέων που σήμερα έρχονται στη θάλασσα δέν προέρχεται από τά παραδοσιακά ναυτικά μέρη, αλλά από άλλες περιοχές της Ελλάδας. Οί Ναυτότοποι άρχίζουν να στερεούνται.

Γιά να γίνει κανείς καλός και άποδοτικός Ναυτικός, πρέπει να έχει ζυμωθεί με τη θάλασσα, να την έχει αγαπήσει. Η άγάπη όμως δέν μπορεί να είναι μονομερής, πρέπει να βρίσκει ανταπόκριση για να μπορέσει να διατηρηθεί και να προοδεύσει.

Τό βιοτικό επίπεδο στην Ελλάδα έχει ανέβει πολύ, οί ευκαιρίες που παρουσιάζονται στην στεριά είναι μεγάλες και αντίστοιχα οί κάθε είδους άπολαβές της ξηράς είναι μεγαλύτερες από αυτές της θάλασσας. Πρίν μερικά χρόνια οί σχέσεις άπολαβών στεριάς - θάλασσας ήταν ένα προς τρία υπέρ της θάλασσας.

Σήμερα;

Όμοια έχει αλλάξει και η ζωή μέσα στα τωρινά καράβια.

Μπορεί τά μοντέρνα να έχουν κλιματισμό, τηλεόραση και ψυγείο στις καμπίνες των αξιωματικών, αλλά στό λιμάνι δέν μένουν παρά λίγες μόνο ώρες, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις. Ίσως για τόν λόγο αυτόν έχω να δώ δόκιμο αξιωματικό από τό 1979 και ό μέσος όρος ηλικίας των Άνθυποπλοιάρχων έχει κατά πολύ ξεπεράσει τά 33 χρόνια στα τάνκερ τουλάχιστον.

Ένας άλλος παράγων που άπομακρύνει τό νέο από τη θάλασσα είναι τό αίσθημα άνασφάλειας που αισθάνεται όταν είναι ξέμπαρκος.

Εά βρεϊ δουλειά; Δέν θά βρεϊ; Πότε θά βρεϊ;

Παλαιότερα, ίσως οί εταιρίες ήταν μικρότερες και περισσότερο προσωπικές, αισθανόσαν κάποιος μέσα στό βαπόρι, δενόσαν μ' αυτό. Σήμερα ό Ναυτικός είναι ένα άπλό νούμερο, ένα εξάρτημα στό σύνολο των μηχανημάτων του πλοίου.

Είναι άναμφίβολο πώς οί 95 στούς 100 συνάδελφους γονείς με κάθε τρόπο προσπαθούν να κρατήσουν τά παιδιά τους μακριά από τη θάλασσα, όσο κι αν την αγαπούν. Τό έπάγγελμα δέν πηγαίνει πιά από πατέρα σε γιο.



* 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

Πρίν λίγα χρόνια στόν τόπο μου αν δεν εί-
χες Φυλλάδιο δεν μπορούσες να βρείς γυ-
ναίκα για να παντρευτείς. Οι σημερινές κο-
πέλες, όταν άκουνε ναυτικός, γυρίζουν άλ-
λου τό κεφάλι.

Ζητώ συγγνώμη, αν σας κούρασα, αλλά ή-
θελα να πω μερικές σκέψεις για τό μέλλον
του ανθρώπινου δυναμικού της Ναυτιλίας
μας, όπως τό βλέπω ύστερα από 35 χρόνια
στις κουβέρτες και στις γέφυρες των βαπο-
ριών.

Παρακαλώ σημειώσατε ότι είμαι συνδρο-
μητής σας κι εκτός απ' αυτό δεν έχω χάσει
σχεδόν κανένα τεύχος σας εδώ και 20 του-
λάχιστον χρόνια.

Σας εύχαριστώ.

Μέ τιμή
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΕΝΔΡΙΝΟΣ
Πλοίαρχος Δ/Ε LAVANDARA

Φιλαδέλφεια, 20 'Απριλίου 1989

Σημ. Συντ.: Σ' αυτήν την τόσο ευγλωττη έπιστο-
λή του καπετάν Λεωνίδα Μενδρινού έμείς προ-
σθέτουμε μία κραυγή αγωνίας. Νά ξυπνήσουμε όσο
είναι ακόμη καιρός, γιατί αν χάσουμε και τούς ά-
ξιωματικούς δεν θά είναι δυνατόν να υπάρχει και
'Ελληνική Ναυτιλία. 'Η κραυγή αγωνίας μας άπευ-
θύνεται σε όλα τά κόμματα, ώστε άμέσως μετά τίς
έκλογές πού επίκεινται να καταστρωθεί μία έθνι-
κή πολιτική και για τούς ανθρώπους της Ναυτι-
λίας μας και για την ίδια την Ναυτιλία, η οποία, μα-
ζί με τόν τουρισμό μας, είναι οι κύριοι τομείς
στούς οποίους ή 'Ελλάδα θά μπορεί να δραστηριο-
ποιηθεί επιτυχώς και μετά την εύρωπαϊκή όλο-
κλήρωση.

ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΑΣ ΜΕ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ ενδιαφέρον παρακολουθώ από τόν ή-
μερησιο και περιοδικό τύπο και από τό Ρα-
διόφωνο, την μεγάλη προσπάθεια πού κατα-
βάλλει ό Ε.Ο.Τ. για την διαφήμιση του τό-
που μας στό έξωτερικό, και ιδιαίτερα στην
'Αμερική.

'Εργαζόμενος σε κρουαζιερόπλοιο, στό
Μαϊάμι, τό κέντρο του συγχρόνου θαλάσ-
σιου τουρισμού, έχω να προτείνω μέσω του
περιοδικού σας στόν Ε.Ο.Τ. έναν εύκολο,
σχετικά ανέξοδο και άποδοτικό τρόπο προ-
βολής του τουρισμού μας, και συγχρόνως
μιά άκόμα προσφορά της Ναυτιλίας μας
στόν τόπο μας.

Προτείνω, λοιπόν, ό Ε.Ο.Τ. να έρθει σε έ-
παφή με τούς πλοιοκτήτες, τά γραφεία και
τούς πλοίαρχους των υπό 'Ελληνική σημαία
και 'Ελληνοκτητων κρουαζιεροπλοίων, και
να ζητήσει από αυτούς να τοποθετηθούν σε
πολυσύχναστα μέρη του πλοίου καλόγου-
στα και καλοπροσέγμένα «Posters» με τά
τουριστικά μας αξιοθέατα και σίγουρα θά ά-
ποδώσουν περισσότερο από τά πολυέξοδα
διαφημιστικά προγράμματα. Εά πρέπει να
ληφθεί υπ' όψη ότι ή προβολή αυτή άπευθύ-
νεται σε «έξειδικευμένο τουριστικό κοινό»,
μιά και οι επιβάτες των κρουαζιεροπλοίων
είναι αυτοί πού συνήθως ταξιδεύουν, πέρα
από τό ότι περνούν κάθε μέρα τουριστικοί
πράκτορες, οργανωτές τουριστικών προ-
γραμμάτων κ.λ.π. 'Επίσης στίς καθημερινές
δραστηριότητες του πλοίου θά μπορούσε να
περάσει άρκετη «Τουριστική 'Ελλάδα», χω-
ρίς να δημιουργείται έντύπωση φανερχής
προβολής.

Γιά παράδειγμα σας αναφέρω το κρουα-
ζιερόπλοιο «Βρεταννίς» της εταιρίας Χαν-
δρή πού εργάζομαι. 'Ο πλοίαρχος κ. Φω-
κίων 'Αρδαβάνης με δική του πρωτοβουλία
ζήτησε από τόν Ε.Ο.Τ. της Νέας 'Υόρκης με-
ρικά Posters τά όποια τοποθέτησε σε πολυ-
σύχναστα μέρη του πλοίου και πραγματικά
έχουν έντυπωσιάσει τούς επιβάτες, οι ό-
ποιοι άπευθύνονται στούς άξιωματικούς,
ζητώντας πληροφορίες για την 'Ελλάδα και
τόν τουρισμό της.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία

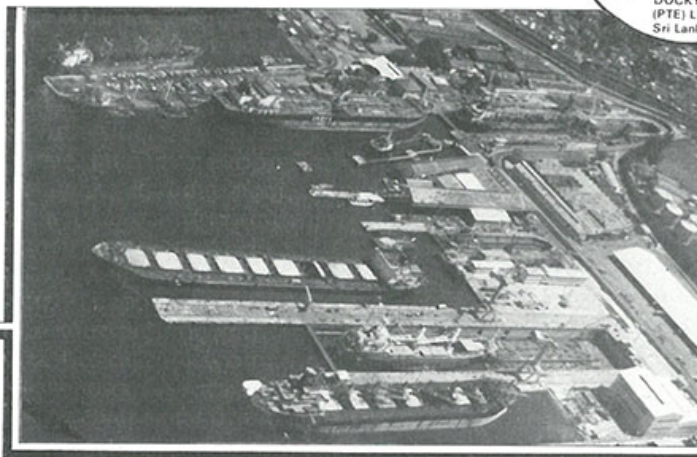
Ε. ΔΗΜΟΥ
S/S BRITANNIS
Μαϊάμι, Φλόριντα

20 'Απριλίου 1989

Σημ. Συντ.: Μέ ιδιαίτερη εύχαρίστηση δεχθήκα-
με την επίσημηση του κ. Ε. Δήμου για την προβο-
λή του ελληνικού τουρισμού με τά ελληνικά πλοία,

καθώς και την πληροφορία για την πρωτοβουλία
του πλοίαρχου του «Βρεταννίς» κ. Φωκ. 'Αρδαβά-
νη για την τοποθέτηση posters με ελληνικά τοπία
στό πλοίο. Με την εύκαιρία ύπενθυμίζομε ότι τά
'Ναυτικά Χρονικά» έχουν ύπογραμμίσει επανει-
λημμένα τίς τεράστιες δυνατότητες πού παρέ-
χουν τά ελληνικά πλοία για την ούσιαστική και ά-
δόπανη ταυτόχρονα προβολή και του τουρισμού
μας και γενικότερα της χώρας μας σε σημεία και
περιοχές της ύδρογειού όπου για να φθάσει ό
ποιοδήποτε διαφημιστικό μήνυμα θά χρειαζόταν ί-
σως ολόκληρος ό κρατικός προϋπολογισμός. 'Υ-
πενθυμίζομε επίσης ότι μία παρόμοια πρωτοβου-
λία σαν αυτήν του πλοίαρχου του «Βρεταννίς» εί-
χε αναλάβει πρό έτών με θαυμάσια και τότε άπο-
τελέσματα ό φίλτατος Καπτάν Τάσος Τσεβάς, ό ό-
ποιος μας είχε ύπογραμμίσει ότι τά posters με έλ-
ληνικά τοπία πού είχε προμηθευθεί από τόν ΕΟΤ
γίνονταν παντού άνάρπαστα. Δυστυχώς όμως ού-
δείς άρμόδιος στόν τόπο αυτόν, περιλαμβανομέ-
νων και εκείνων του 'ΥΕΝ, ανέλαβε την πρωτοβου-
λία για την αξιοποίηση της δυνατότητας για ούσια-
στική και άνέξοδη ταυτόχρονα διαφήμιση και προ-
βολή της 'Ελλάδος πού παρέχουν τά ελληνικά
πλοία.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height(O.B.) (m)	Craneage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and
workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE

REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray
Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual
Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear
Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection,
Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller
Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical
& Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Cariden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085

‘Ελληνόκτητο ή ‘Ελληνικό πλοίο;

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Κατ’ ἀρχήν ή χώρα μας έχει ύψιστο συμφέροντα από μιά ισχυρή ‘Ελληνόκτητη Ναυτιλία, έστω και αν τά πλοία της φέρουν ξένες σημαίες.

Συνεπώς, τό χειρότερο πού μπορεί νά πάθει ή χώρα είναι νά μήν έχουμε ούτε πλοία υπό ‘Ελληνική σημαία, ούτε ‘Ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία. Αυτό, άλλωστε, είναι έμφανές από τήν αύξηση του είσαγομένου ναυτιλιακού συναλλάγματος μετά τή ναυτιλιακή ανάκαμψη, πού δέν δικαιολογείται απ’ τήν (άνύπαρκτη) αύξηση των υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίων. Θα πρέπει ακόμη νά τονισθεί ότι όλες οι ‘Ελληνικές Κυβερνήσεις (και ασφαλώς και τά κόμματα) τό έχουν αντίληφθει αυτό.

Όσο όμως είναι δεδομένη ή παραπάνω θέση, άλλο τόσο είναι αναμφίβολο ότι ή χώρα έχει ύψιστο συμφέρον νά επιτύχει τή μέγιστη δυνατή ‘Ελληνοποίηση του ‘Ελληνόκτητου πλοίου.

Τό έρώτημα, λοιπόν, πού τίθεται, είναι πώς θα αύξήσουμε τό βαθμό τής ‘Ελληνοποίησης του ‘Ελληνόκτητου πλοίου, χωρίς νά διαταραχθεί στο παραμικρό ή αποδοχή του ‘Ελληνόκτητου υπό ξένη σημαία πλοίου.

Κατ’ ἀρχήν, τά κέρδη από μιά προοδευτικά αυξανόμενη ‘Ελληνοποίηση του ‘Ελληνόκτητου πλοίου είναι πολλά και άφορούν όλο τόν ‘Ελληνικό Λαό. Τούς εργαζόμενους, γιατί θα αύξηθούν οι θέσεις εργασίας και οι άμοιβές τους, τούς Πλοιοκτήτες, γιατί θα μπορέσουν νά εκμεταλλευθούν τά πλεονεκτήματα πού τούς παρέχει ή συμμετοχή τής χώρας μας στην ΕΟΚ, αλλά και μεγαλύτερους βαθμούς αποδόσεως, και όλους τούς ‘Ελληνες, όχι μόνο γιά τήν αύξημένη είσαγωγή συναλλάγματος, αλλά και γιά τήν ευημερία πού φέρνει σέ όλες τίς τάξεις του Λαού ή αύξηση του ‘Ακαθάριστου ‘Εθνικού Προϊόντος.

‘Αξίζει νά σημειωθεί ότι τό είσαγόμενο συνάλλαγμα ανά πλοίο υπό ‘Ελληνική σημαία είναι διπλάσιο, αν όχι τριπλάσιο, από τό (ανά πλοίο) ‘Ελληνόκτητο υπό ξένη σημαία.

‘Επίσης είναι διαπιστωμένο ότι τό ά-

νά πλοίο είσαγόμενο συνάλλαγμα αυξάνεται σημαντικά αν ή διαχείριση γίνεται από εταιρία έγκτεστημένη στη χώρα μας.

Συνεπώς, κατ’ ἀρχήν, θα πρέπει νά συνεχισθούν οι προσπάθειες τής προσελκύσεως των ‘Εφοπλιστικών Γραφείων στον Πειραιά, τόσο μέ βελτίωση τής ύποδομής (έπικοινωνίες, εκπαίδευση, έπισκευαστικές εύκολίες κλπ.), όσο και μέ αλλαγή νοοτροπίας και υιοθέτησης πιό εκλογικευμένου νομικού πλαισίου, γιά τό όποιο θα πρέπει ίσως νά γραφεί ένα ειδικό άρθρο.

‘Ο κ. Γ. Διακόπουλος, δικηγόρος παρ’ ‘Αρείω Πάγω μέ ειδίκευση στα ναυτιλιακά και μέ άμεση γνώση των προβλημάτων τής Ναυτιλίας είναι ύποψήφιος Βουλευτής τής Α’ Περιφέρειας ‘Αθηνών τής Δημοκρατικής ‘Ανανέωσης.

Τό κύριο όμως πρόβλημα παραμένει ή ‘Ελληνοποίηση του ‘Ελληνόκτητου πλοίου.

Δυστυχώς, πάνω σ’ αυτό τό θέμα καμιά σοβαρή προσπάθεια δέν έγινε. ‘Ο κύριος λόγος πού περιόρισε τίς σχετικές «προσπάθειες» στο έπίπεδο τής λογοκοπίας ήταν ό φόβος όλων των κοινωνικών έταίρων νά θίξουν τά «κακώς κείμενα».

Οί συνδικαλιστές δέν ήθελαν νά δεχθούν δημόσια αυτά πού γνώριζαν και γνωρίζουν πολύ καλά και παραδέχονται σέ κατ’ ίδιαν συζητήσεις. Οί ‘Εφοπλιστές γιατί δέν θέλαν νά δημιουργήσουν προβλήματα μέ τούς Συνδικαλιστές. Τό Κράτος, τέλος, δέν ήθελε νά θίξει πράγματα πού έχουν πολιτικό κόστος.

Στό κλίμα αυτό συνέβαλαν και οι κομματικοί ανταγωνισμοί, πού αυξάνουν τούς δισταγμούς των έκάστοτε Κυβερνήσεων.

Λογικά, αλλά και πραγματικά, ό λόγος γιά τόν όποιο προτιμούν οι Πλοιοκτήτες νά θέτουν τά πλοία τους υπό ξένη σημαία είναι τό διαφορετικό κόστος.

Τό κόστος, όμως, λειτουργίας ενός πλοίου δέν εξαρτάται μόνο από τό ύψος του μισθοι, αλλά και από τήν παραγω-

γικότητα τω ναυτικών.

Παλαιότερα οι Πλοιοκτήτες προτιμούσαν τά ‘Ελληνικά πληρώματα, παρ’ ότι και τότε οι μισθοί των ‘Ελλήνων ναυτικών ήσαν ύψηλότεροι απ’ τούς μισθούς των ναυτικών των χωρών του Τρίτου Κόσμου, γιατί οι ‘Ελληνες Ναυτικοί ήταν άποδοτικοί. Είχαν αύξημένη πείρα και ειδίκευση, είχαν αύξημένο ενδιαφέρον γιά τό πλοίο και συγχρόνως συνέβαλαν άποφασιστικά στη συντήρηση και στις άπλές έπισκευές. ‘Ετσι τό αύξημένο κόστος τής μισθοδοσίας των ‘Ελλήνων ναυτικών άντισταθμιζόταν μέ τό μειωμένο κόστος συντηρήσεως και έπισκευών και μέ τόν αύξημένο χρόνο έτοιμότητας του πλοίου (λιγότερος χρόνος έκτός λειτουργίας γιά συντήρηση, έπισκευές, καθάρισμα κυτών κλπ.).

Συνεπώς, ή λύση πρέπει νά βρεθεί σ’ αυτή τήν κατεύθυνση. Οί κοινωνικοί έταίροι τής Ναυτιλίας και ειδικότερα οι ναυτικοί πρέπει νά πάρουν τίς αποφάσεις τους. Τί επιτέλους θέλουν; Νά χαθούν και οι υπάρχουσες θέσεις εργασίας στον τομέα τής Ναυτιλίας; Νά εξισωθούν οι μισθοί των ‘Ελλήνων Ναυτικών προς τούς μισθούς των ναυτικών του Τρίτου Κόσμου; ‘Η νά εξισορροπηθούν οι αύξημένοι μισθοί των ‘Ελλήνων Ναυτικών μέ τήν αύξημένη απόδοσή τους;

Προφανώς, ή τρίτη λύση είναι ή πρέπουσα.

‘Ας τό δεχθούν λοιπόν όλοι οι ενδιαφερόμενοι καθαρά και μετά, μέ ειλικρίνεια, νά βρουν τούς πιό σωστούς συνδυασμούς.

Οί δυσκολίες βέβαια είναι όρατές, αλλά αξίζει τό κόπο νά γίνουν προσπάθειες.

‘Αν, όμως, οι ενδιαφερόμενοι συνεχίσουν νά παίζουν τό «κρυφτούλι» και άδυνατούν νά δεχθούν δημόσια τήν πραγματικότητα, καμιά έλπίδα δέν θα υπάρξει, γιά τήν ‘Ελληνοποίηση του ‘Ελληνόκτητου πλοίου και μάλλον είναι βέβαιο ότι θα ακολουθηθεί ή αντίθετη πορεία του ολοκληρωτικού άφελληνισμού του ‘Ελληνόκτητου πλοίου.

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

Παῦλος Σαρλῆς: Συνεχῆς προσφορά πρὸς τὴ Ναυτιλία καὶ τοὺς ναυτικούς

Ἐκλογές ἐν ὧσιν — σὲ τριαντατρεῖς ἡμέρες θὰ ψηφίσουμε γιὰ τὴν ἐκλογὴ νέων βουλευτῶν καὶ εὐρωβουλευτῶν. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ὅπως εἶναι γνωστὸ σὲ ὅλους ἀσχολοῦνται μόνον μὲ τὴ Ναυτιλία, δὲν ἀσχολοῦνται μὲ τὴν πολιτικὴν — γιὰ τὴν πολιτικὴν ἄλλωστε ὑπάρχουν οἱ λεγόμενες «πολιτικές ἐφημερίδες» (ἡμερήσιες καὶ ἐβδομαδιαίες) καθὼς καὶ τὰ εἰδικὰ περιοδικὰ. Αὐτὸ βεβαίως δὲν μᾶς ἐμποδίζει, ἐν ὧσιν τῶν ἐκλογῶν, νὰ παρουσιάσουμε ἀπὸ τίς στῆλες αὐτῆς τοὺς ὑποψήφιους πού ἔχουν ἄμεση σχέση μὲ τὴ Ναυτιλία ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὰ κόμματα στὰ ὁποῖα ἀνήκουν. Ἐτσι, σήμερον, εἰδικὸς συνεργάτης παρουσιάζει ἕνα πορτραῖτο τοῦ βουλευτῆ Πειραιῶς καὶ Νήσων Παύλου Σαρλῆ, ἐνῶ σὲ ἄλλη σελίδα δημοσιεύεται ἐπικαιρὸ ἄρθρο τοῦ κ. Γιώργου Διακόπουλου, ὁ ὁποῖος θὰ εἶναι ὑποψήφιος στὴν Α' Ἀθηνῶν τῆς Δημοκρατικῆς Ἀνανέωσης.



Ὁ Παῦλος Σαρλῆς εἶναι ὁ κατ' ἐξοχὴν ἐκπρόσωπος τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων τῆς στὴν Ἑθνικὴ Ἀντιπροσωπεία. Δὲν πρόκειται γιὰ σχῆμα λόγου. Οἱ βαθεῖες ἀλλαγές θεσμῶν ἐπ' ὠφελεία τῶν ναυτικῶν μας καὶ γενικά τῆς Ναυτιλίας καθὼς καὶ οἱ πάντοτε ἐπιτυχεῖς παρεμβάσεις του γιὰ τὰ θέματα αὐτὰ στὴ Βουλὴ τῶν Ἑλλήνων, ἀποτελοῦν ἀδιάψευστη μαρτυρία τοῦ σπουδαίου ἐργοῦ του.

Ὁ Παῦλος Σαρλῆς εἶχε ἐξ ἀπαλῶν ὀνύχων ἄμεση σχέση μὲ τὴ Ναυτιλία καὶ τοὺς ἀνθρώπους τῆς. Ὁ πατέρας του, ὁ ἀείμνηστος Θεόδωρος Σαρλῆς διετέλεσε ἐπὶ μακρὰ σειρὰ ἐτῶν διευθυντὴς τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς Ἐνώσεως μὲ σημαντικὸτατη προσφορά στὴν ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν ἀνάδειξη τοῦ Πειραιῶς σὲ ἕνα σύγχρονο καὶ μεγάλο λιμάνι. Ὁ ἴδιος, ὡς δικηγόρος, εἶχε ἄμεση ἐπαφὴ μὲ τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πραγματικότητα ἢ ὁποῖα ὁλοκληρώθηκε μὲ τὴν ἀνάληψη τῶν καθηκόντων τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ 1977 στὴ δευτέρη Κυβέρνηση τοῦ Κωνσταντίνου Καραμανλῆ μετὰ τὴν μεταπολίτευση, πού μπορεῖ νὰ χαρακτηριστεῖ ὡς ἡ «χρυσή περίοδος», ὅχι μόνον γιὰ τὴν περίοδο αὐτὴ ὁ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία ἐμπορικὸς στόλος ἐφθασε ἀπὸ πλευρᾶς ὀριζήτου πλοίων καὶ χωρητικότητας σὲ ἀξεπέραστα ὕψη ἀλλὰ ἐπειδὴ

κυρίως τοῦ δόθηκε ἡ εὐκαιρία νὰ προχωρήσει στὴν βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν τους ἔχοντας διαπιστώσει ἀπὸ «πρῶτο χέρι» τίς ἐλλείψεις ὅλα αὐτὰ τὰ χρόνια τῆς ἄμεσης ἐπαφῆς του μὲ τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πραγματικότητα.

Σημαντικὸτατη ἐξ ἄλλου ὑπῆρξε ἡ προσφορά τοῦ Παύλου Σαρλῆ πρὸς τοὺς ἀνθρώπους τῆς Ναυτιλίας μὲ τὴν κωδικοποίησιν τῆς νομοθεσίας περὶ ΝΑΤ πού ἐγίνε μετὰ τὸν Νόμο 792/78 καὶ ἀνάλογη ὑπῆρξε ἡ προσφορά του πρὸς τὴ Ναυτιλία μὲ τὸν Νόμο 759/79 γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτικὴ Ἑταιρία πού ἐξελίχθηκε σὲ σπουδαῖο νομικὸ ἐργαλεῖο ἀναπτύξεως τῆς σύγχρονης ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης — ἦταν ὁ ἐμπνευστὴς τοῦ Νόμου αὐτοῦ, γι' αὐτὸ ἄλλωστε ὅσοι ἀναφέρονται στὴν Ἑλληνικὴ Ναυτικὴ Ἑταιρία μιλοῦν γιὰ τὴν «Ἑταιρίαν Σαρλῆ».

Γιὰ νὰ ὁλοκληρωθεῖ τὸ πορτραῖτο τοῦ Παύλου Σαρλῆ πρέπει νὰ ἀναφερθεῖ ὅπωςδὴποτε ἡ ἐκκλησίᾳ του πρὸς ὅλες τίς πτέρυγες τῆς Βουλῆς καὶ τὴν Κυβέρνηση νὰ τιμηθοῦν ἐπὶ τέλους οἱ 2.600 Ἑλληνες ναυτικοὶ πού τορπιλλίσθηκαν, σκοτώθηκαν καὶ πνίγηκαν στίς περίφημες νηοπομπές τοῦ Β' Παγκο-

σμίου Πολέμου πού ἐξασφάλισαν τὴ νίκη τοῦ ἐλευθέρου κόσμου καὶ νὰ ἀναγνωρισθεῖ ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴ Πολιτεία ἡ ὑπέρτατη θυσία τους — ὁ Παῦλος Σαρλῆς ἔχει προτείνει νὰ ἀνεγερθεῖ γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτὸ εἰδικὸ μνημεῖο στὴν καρδιά τῆς ναυτιλιακῆς πρωτεύουσας τῆς χώρας, στὴ θέση ὅπου ἦταν τὸ Παλιὸ Ρολοῖ ἀπέναντι ἀπὸ τὸ ΝΑΤ.

Πολλὰ πλοῖα μὲ Ἑλληνικὴ σημαία

Ὁ Παῦλος Σαρλῆς πιστεύει ὅτι ἡ κυριότερη λύση γιὰ τὰ προβλήματα τῶν ναυτικῶν μας καὶ τοῦ ΝΑΤ καθὼς καὶ τῶν ἄλλων Ταμείων καὶ Λογαριασμῶν πού ἀφοροῦν τοὺς ναυτικούς μας βρίσκεται στὰ πολλὰ πλοῖα μὲ Ἑλληνικὴ σημαία πού θὰ τὰ διαχειρίζονται ναυτιλιακές ἐταιρίες ἐγκατεστημένες στὸν Πειραιᾶ. Διότι μὲ τὰ πολλὰ πλοῖα μὲ Ἑλληνικὴ σημαία οἱ ναυτικοὶ μας θὰ ἔχουν κατὰ προτεραιότητα ἐξασφαλισμένη συνεχὴ καὶ ἀποδοτικὴ ἀπασχόληση καὶ τὴν ὁμπρῆλα τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας, ἐνῶ τὸ ΝΑΤ καὶ τὰ ἄλλα Ταμεία καὶ οἱ Λογαριασμοὶ θὰ ἀποκτήσουν καὶ πάλι τὴν οἰκονομικὴ εὐρωστίαν τους γιὰ νὰ βελτιωθεῖ ἀκόμη περισσότερο ἡ πρόνοια ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν οἰκογενειῶν τους. Μέχρις ὅτου τὸ ΝΑΤ ἀνακτήσει οἰκονομικὴ αὐτοδυναμία, ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς θὰ καλύπτει ἀπευθείας τὰ ἐλλείμματα.

Καὶ ἕνα σύντομο βιογραφικὸ τοῦ Παύλου Σαρλῆ:

Βουλευτὴς Πειραιῶς καὶ Νήσων τῆς Ν.Δ. συνεχῶς ἀπὸ τὸ 1981.

Ἐχει δημοσιεύσει σειρὰ ἀρθρῶν γιὰ τὴ Ναυτιλία καὶ τοὺς ναυτικούς σὲ ναυτιλιακά ἐντυπα καὶ ἡμερήσιες ἐφημερίδες.

Διετέλεσε Γενικὸς Γραμματέας τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὸ 1977 μέχρι τὸ 1981.

Εἶναι ὁ ἐμπνευστὴς, ὅπως προαναφέρθηκε, τοῦ Νόμου 759/79 γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτικὴ Ἑταιρία.

Ἐπίσης, ὑπῆρξε ἐμπνευστὴς τῶν πρωτοποριακῶν μέτρων ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας πού κατέστησαν πρῶτο ἀνθρώπινη τὴ ζωὴ τους στὰ πλοῖα καὶ βελτίωσαν τὴν ἀσφαλιστικὴ προστασία τους.



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

14. Skouze Str. 18536 Piraeus. Tel 4519266. 4180593. 4516195. 4180916
Tlx 241150. 213207 GMS GR 213025 SSK GR
Telefax 4182432

ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ ΤΗΣ BIMCO ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Στις 8 Μαΐου, στο άμφιθέατρο της εταιρείας Ceres Hellenic Shipping Enterprises, πραγματοποιήθηκε ημερήσιο εκπαιδευτικό σεμινάριο της BIMCO, σχετικά με θέματα που εμφανίζονται στην καθημερινή πρακτική της διαχείρισης πλοίων και ακόμη των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν ναυλωτές και πράκτορες στην καθημερινή τους ένασχυληση με τα εμπορικά πλοία.

Πρόκειται για το δεύτερο εκπαιδευτικό σεμινάριο που οργάνωσε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Όργανισμός (Baltic and International Maritime Council) στην Ελλάδα, με την συνεργασία της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών, της Hellenic Shipbrokers' Association και της εταιρείας Ceres Hellenic Shipping Enterprises.

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κηρύσσοντας την έναρξη της εκπαιδευτικής ημερίδας της BIMCO στον Πειραιά, ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αντώνης Ντεντιδάκης ανέφερε τα εξής:

«Κυρίες και Κύριοι,

Αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για μένα η πρόσκληση που μου απηύθυνε η BIMCO να κηρύξω την έναρξη του Συνεδρίου, που για δεύτερη συνεχή φορά πραγματοποιείται στον Πειραιά.

Η προτίμηση αυτή της BIMCO να οργανώσει για δεύτερη φορά στο ίδιο μέρος ένα συνέδριο υποδηλώνει το ενδιαφέρον του Συμβουλίου και εκφράζει την επιδοκίμασία του για το έργο που επιτελούν οι άνθρωποι της χώρας αυτής που ασχολούνται ενεργά με τη ναυτιλία, είτε αυτοί ανήκουν, στον επιχειρηματικό κόσμο (έφοπλιστές κ.λ.π.), είτε ανήκουν στη ναυτεργασία, είτε εκπροσωπούν το κράτος, αποτελώντας το διοικητικό του φορέα, το Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας.

Όπως είναι σε όλους γνωστό, η BIMCO είναι ένα διεθνές όργανο που αποτελείται τόσο από μεμονωμένα άτομα, πλοιοκτήτες, έφοπλιστές, ναυλωτές και ναυτιλιακούς επιχειρηματίες γενικότερα, όσο και από εταιρείες, Ένώσεις,

Ltd., τα οποία απευθύνονται σε άκροατήριο που προέρχεται από τη ναυτιλία, είτε είναι μέλη της BIMCO είτε όχι, διαχειριστές πλοίων, ναυλωτές, πράκτορες, νομικούς και τραπεζίτες.

Τέτοιου είδους σεμινάρια έχει οργανώσει η BIMCO σε πολλά μέρη του κόσμου, όπως τις ΗΠΑ, την ΕΣΣΔ, τον Καναδά, το Χόγκ Κόγκ, την Ινδονησία, την Αυστραλία, τη Σιγκαπούρη, τη Τουρκία και την Κύπρο.

Όμιλητές της ημερίδας ήταν ο διευθυντής υπηρεσιών της Bimco κ. Rystard Kotlinski και ο Βρετανός δικηγόρος κ. David Charity, έταίρος του γραφείου Holman, Fenwick & Willan, ενώ χαιρετισμό απηύθυνε και ο επόμενος πρόεδρος της BIMCO κ. Γιώργος Π. Λιβανός.



Ναυτικές Όμοσπονδίες και P + I Clubs.

Σκοπός της σύστασης και ύπαρξης της είναι να φέρνει σε επαφή τους πλοιοκτήτες και άλλα πρόσωπα και Όργανισμούς που έχουν σχέση με τη ναυτιλία για να εξετάσουν και αν θεωρηθεί αναγκαίο να πάρουν μέτρα για κάθε θέμα που επηρεάζει τη ναυτιλία.

Επειδή η πολιτική της BIMCO εδράζεται στις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα των διεθνών θαλασσίων μεταφορών, στους βασικούς σκοπούς του Συμβουλίου περιλαμβάνεται ακόμη η ανακοίνωση στα μέλη του των περιπτώσεων επιβολής αθέμιτων επιβαρύνσεων και απαιτήσεων, και άλλων απαράδεκτων πρακτικών, καθώς επίσης και η γνωστοποίηση κάθε άλλης χρήσιμης πληροφορίας που αφορά τη ναυτιλία και περιέρχεται στη γνώση της BIMCO, καθ' οιονδήποτε τρόπο.

Οι στόχοι αυτοί ταυτίζονται εν πολλοίς με τα ενδιαφέροντα και τα συμφέροντα των ναυτιλιών των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών, μεταξύ των οποίων εξέχουσα θέση κατέχει η Ελλάδα.

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι τα τελευταία χρόνια έχουμε γίνει μάρτυρες μιας έντονα προστατευτικής πολιτικής που ασκείται κυρίως από τις αναπτυσσόμενες χώρες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, σε μία προσπάθεια που καταβάλλουν για την ανάπτυξη εθνικής ναυτιλίας.

Μέτρα όπως, η κατανομή φορτίων, η διάκριση σημαίας, η διαφύλαξη φορτίων, καθώς και άλλα είδη προστατευτικής ή διακριτικής πολιτικής, έχουν ως αποτέλεσμα την νόθευση του υγιούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και την αύξηση του κόστους της μεταφοράς, την οποία οι ενδιαφερόμενοι προσπαθούν να μετακυλίσουν, έτσι ώστε τελικά ο καταναλωτής είναι εκείνος που καλείται να καλύψει την διαφορά αυτή, αγοράζοντας το μεταφερόμενο προϊόν σε μεγαλύτερη τιμή.

Δέν πρέπει λοιπόν να ξεχνάμε τον προστατευτισμό, που ασκούν κυρίως οι αναπτυσσόμενες χώρες, ο οποίος συνεχίζεται καλύπτοντας όλους τους τομείς των μεταφορών. Ενώ στην αρχή ενδιέφεροντο μόνον για τις τακτικές γραμμές, εδώ και μερικά χρόνια εφαρμόζουν προστατευτικά μέτρα και στις χύμα μεταφορές.

Από όσα ανέφερα παραπάνω προκύπτει ότι η αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στην ναυτιλία πρέ-

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODIS" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

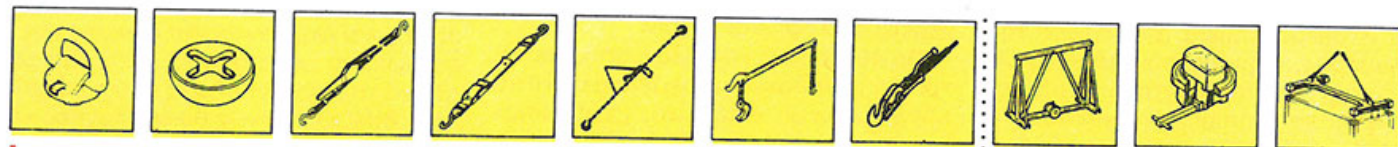
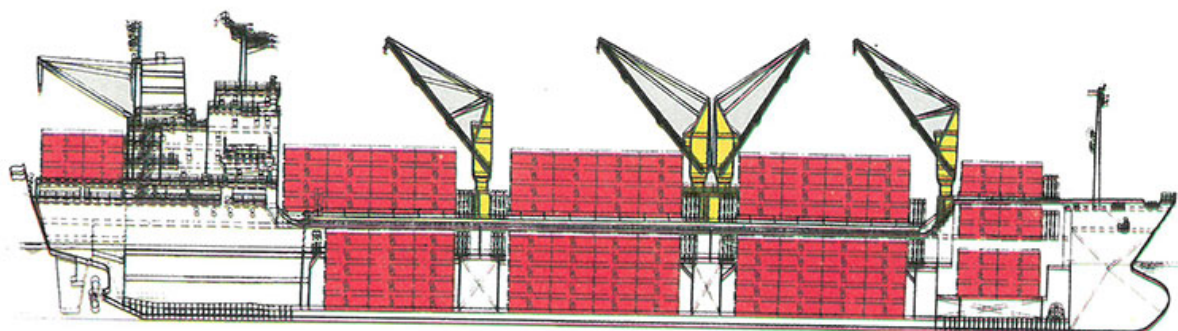
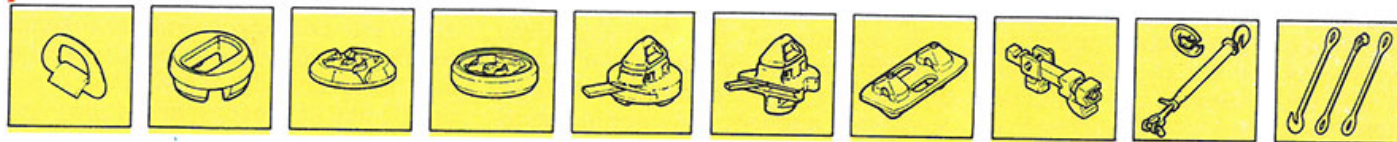
OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

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

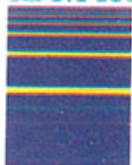
THE WORLD LEADERS IN CONTAINER SECURING SYSTEMS

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

πει νά διατηρηθεί καί διαφυλαχθεί.

Οί τέσσερις κανονισμοί της ΕΟΚ, πού υιοθετήθηκαν τόν Δεκέμβριο του 1986 στοχεύουν στή σωστή κατεύθυνση, δηλαδή στήν καταπολέμηση του προστατευτισμού πού άσκούν οί τρίτες μή κοινοτικές καί κυρίως αναπτυσσόμενες χώρες.

Έξάλλου, ό ίδιος στόχος επιδιώκεται καί στά πλαίσια του ΟΟΣΑ, όπου οί άρχές ναυτιλιακής πολιτικής του Όργανισμού πού υιοθετήθηκαν τόν Φεβρουάριο 1987 δέν επιβάλλουν μέν νομικές υποχρεώσεις, αλλά έχουν ήθική δέσμευση γιά τά Κράτη - μέλη καί μπορεί νά θεωρηθούν ως κατευθυντήρια γραμμή στή διαμόρφωση έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Είναι αξιοσημείωτο ότι ή χώρα μας έπαιξε σημαντικό καί ουσιαστικό ρόλο καί συνέβαλε αποφασιστικά στή διαμόρφωση καί των Κανονισμών της ΕΟΚ καί των Άρχων Ναυτιλιακής Πολιτικής του ΟΟΣΑ.

Σέ όσους άσχολούνται μέ τή ναυτιλία καί ανταλλάσσουν άπόψεις γιά τό μέλλον της κατά τά τελευταία χρόνια τό γενικό συναίσθημα είναι ένας βαθύς προβληματισμός. Αυτό οφείλεται στή μακρά κρίση πού έπληξε τίς διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές τά τελευταία χρόνια. Από τήν άλλη πλευρά, τά μικρά, αλλά σταθερά σημεία άνάκαμψης της ναυλαγοράς, δημιουργούν βάσιμες έλπίδες γιά μία σταθερότερη σταδιακή βελτίωσή της. Επίσης, τό γεγονός ότι ό όγκος του θαλασσίου έμπορίου αύξάνεται καί ότι υπάρχει μία βελτίωση στή σχέση προσφοράς καί ζήτησης θαλασσίων ύπηρεσιών, μου έπιτρέπει νά έχω

μία συγκρατημένη αισιοδοξία γιά τό μέλλον.

Σέ μία παγκόσμια οίκονομία καί κατ' έπέκταση ναυτιλία, όπου έχουν καταργηθεί τά σύνορα καί ό κάθε μορφής προστατευτισμός, ή άπελευθέρωση των δυνάμεων της άγοράς είναι ό πρωταρχικός παράγων άποκαταστάσεως των ισορροπιών.

Η συνεισφορά της ναυτιλίας στήν πατρίδα μας είναι γνωστή καί πολυσχιδής καί δέν εξαντλείται μέ τήν συναλλαγματική πρόσοδο, τήν άπασχόληση, τίς επενδύσεις, τήν είσαγωγή know-how καί άκόμη καί τήν ένίσχυση του έθνικού καί πολιτικού γοήτρου της χώρας.

Βρισκόμαστε σέ μία έποχή δυναμικών άνακατατάξεων στό χώρο των θαλασσίων μεταφορών καί του διαμετακομιστικού έμπορίου, όπου ή Έλληνική ναυτιλία οφείλει καί πρέπει νά διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο.

Η Πολιτεία, από τήν πλευρά της, άναγνωρίζοντας τήν τεράστια σημασία της ναυτιλίας, άνέκαθεν επέδειξε μεγάλο ένδιαφέρον γιά τήν αντιμετώπιση των προβλημάτων της. Τό ένδιαφέρον της Πολιτείας ήταν φυσικό νά είναι ιδιαίτερα έντονο τά τελευταία χρόνια πού σημαδεύτηκαν από τήν ναυτιλιακή κρίση. Έλαβε συγκεκριμένα μέτρα καί μελετά τή λήψη καί άλλων.

Θά ήθελα έδω νά τονίσω ότι κάθε μέτρο πού λαμβάνει ή Πολιτεία μελετάται προηγουμένως διεξοδικά, μέ περίσκεψη καί μετά από προσεκτική εξέταση όλων των τυχόν επιπτώσεων από τήν έφαρμογή του. Παράλληλα, συνεργάζεται άρμονικά μέ όλους τούς ένδιαφερό-

μενους φορείς καί λαμβάνει ύπόψη τίς άπόψεις τους χωρίς βέβαια νά δεσμεύεται από αυτές.

Ο στόχος στον όποιο κατατείνει καί πρέπει νά επιδιώκει ή πολιτική κάθε χώρας στον τομέα της ναυτιλίας, αλλά καί ό σκοπός όλων των διεθνών όργάνων πού έχουν σαν άντικείμενο τή χάραξη μιάς ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει νά στηρίζεται σέ ένα καθεστώς έλεύθερου καί θεμιτού άνταγωνισμού μέ έλευθερία πρόσβασης όλων των πλοίων στά φορτία πού μεταφέρονται από μία χώρα σέ μία άλλη.

Η έπιλογή αυτή βασίζεται στό γεγονός ότι τό έλεύθερο άνταγωνιστικό περιβάλλον παρέχει τή δυνατότητα διαμόρφωσης χαμηλότερων ναύλων γιά τή μεταφορά των διάφορων προϊόντων πράγμα πού τελικά άποβαίνει προς όφελος του καταναλωτή.

Μπορώ, λοιπόν, μέ ίκανοποίηση νά άναφέρω, ότι όπως έχει διαπιστωθεί, ή BIMCO άκολουθεί καί εφαρμόζει πιστά τίς άρχές αυτές του έλεύθερου άνταγωνισμού στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών καί καταβάλλει ιδιαίτερες προσπάθειες γιά τήν έμπέδωση καί έφαρμογή του διεθνώς.

Χαιρετίζοντας αυτή τήν πρωτοβουλία πού άναποκρίνεται άπόλυτα καί στις προσπάθειες πού καταβάλλει ή χώρα μου καί έλπίζοντας ότι ό σκοπός πού επιδιώκεται μέσα από τίς συνεχείς καί άδιάλειπτες προσπάθειες πού καταβάλει ή BIMCO διεθνώς θά έπιτευχθεί, κηρύσσω τήν έναρξη των έργων τοί συνεδρίου καί εύχομαι καλή έπιτυχία στό έργο σας.



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

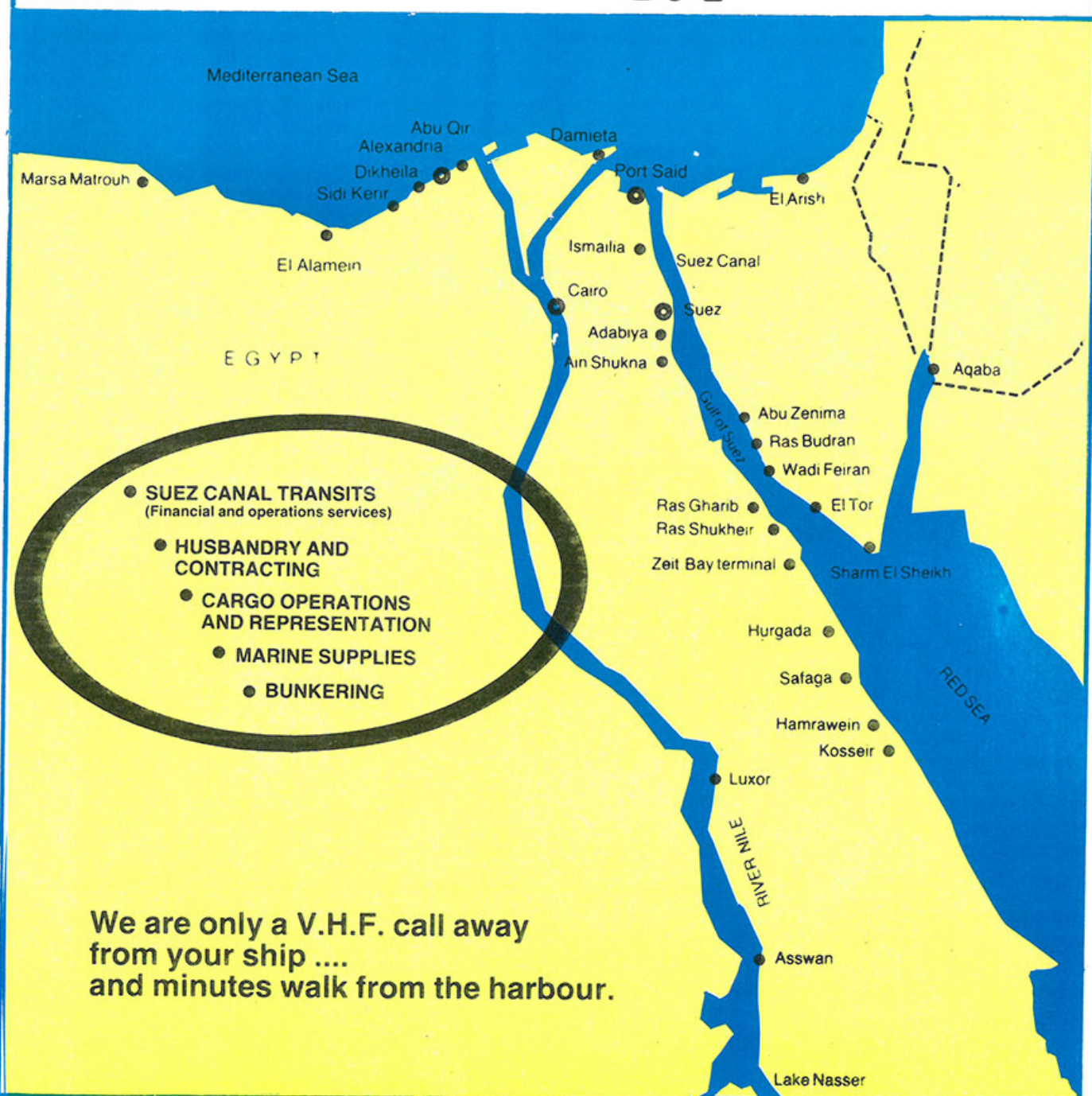
affiliated with MCGREGOR CORY CARGO SERVICES b.v. an OCEAN Company

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

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

Τό ναυτιλιακό πρόγραμμα της Ν.Δ.

Από τη Νέα Δημοκρατία δόθηκε στη δημοσιότητα τό ναυτιλιακό της πρόγραμμα τό όποίο έχει ως εξής:

1. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΧΘΕΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΑ

Η ελληνική ναυτιλία, αυτόδύναμος κλάδος της οικονομίας μας και μεγάλης σπουδαιότητας λόγω κυρίως του συναλλαγματογόνου χαρακτήρα της, γνώρισε θεαματική ανάπτυξη λίγα χρόνια μετά τον πόλεμο και συνεχώς μέχρι τό 1981. Τό έτος αυτό ό ελληνόκτητος έμπορικός στόλος, μέ 4.351 πλοία και 50,5 έκ. κόρων, ήταν ό μεγαλύτερος στόν κόσμο. Άπασχολούσε 150.000 ναυτικούς και προσωπικό ξηράς και τροφοδοτούσε τό ίσοζύγιο έξωτερικών πληρωμών μέ έτήσιο συνάλλαγμα της τάξεως των 2-2,5 δισ. δολλαρίων.

Ταυτόχρονα και χάρις στη στενή σύνδεση της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως μέ την έθνική μας βάση, ή ναυτιλία συνέβαλε στη δημιουργία τεχνικής ύποδομής και ύποδομής ύπηρεσιών, προάγοντας τον Πειραιά σέ ναυτιλιακό κέντρο διεθνούς άκτινοβολίας.

Τό 1981 ταξίδευαν μέ την ελληνική σημαία 3.896 πλοία και μέ ξένη, ελληνικών συμφερόντων, μόνο 455. Η δυναμική αυτή ανάπτυξη, άποτέλεσμα μιας συνετής πολιτικής πού εγκαινιάσθηκε τό 1953 και συνεχίσθηκε μέ σταθερότητα μέχρι και την τελευταία κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ανακόπηκε γιά νά μεταβληθεί σέ βαθειά κρίση κάτω από τις δυσμενείς συνθήκες της διεθνούς ναυλαγοράς, αλλά κυρίως από τά πλήγματα μιας άλλοπρόσαλλης και άνεύθυνης πολιτικής των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

Από άδέξιους χειρισμούς, καταστροφικές κρατικές παρεμβάσεις (Νόμοι γιά την άνακύκλωση και τό NAT, Σχέδιο Νόμου γιά τά ναυτιλιακά δάνεια) και διαλυτική συνθηματολογία, τά τελευταία χρόνια περιορίσθηκε στό έλάχιστο ή άνταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, πού γιά νά έπιβιώσει έγκατέλει-

ψε μαζί τό έθνικό νηολόγιο. Περίπου 2.000 πλοία έχασε ή ελληνική σημαία και ύπολογίζεται ότι άλλες 2.000 πλοία, πού είχαν στό μεταξύ άγοραστεί από Έλληνες, απέφυγαν νά έγγραφούν στο νηολόγιο της πατρίδας μας. Σέ ένταση δηλαδή τό φαινόμενο της «φυγής» αλλά και της «άποφυγής».

Έτσι, σήμερα, ύστερα από 6 χρόνια διακυβερνήσεως του ΠΑΣΟΚ, ή ελληνική σημαία περιορίσθηκε στην τέταρτη θέση της παγκόσμιας κατατάξεως μέ 2.000 περίπου πλοία συνολικής χωρητικότητας 24,7 έκ. κόρων (χάθηκε τό 40% της δυνάμεως). Ταυτόχρονα δημιουργήθηκε πρόβλημα ναυτικής άνεργίας άπορρυθμίσθηκε ό διοικητικός φορέας μέ τη συστηματική ύποβάθμιση του Λιμενικού Σώματος, διαλύθηκε ή ναυτική έκπαίδευση, κομματικοποιήθηκε ό ναυτικός συνδικαλισμός, περιορίσθηκε στό κατώτατα όρια (950 έκ. δολ.) τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα και, τό πιό δραματικό, 45.000 συνταξιούχοι ναυτικοί άγωνιούν γιά την έπιβίωσή τους μετά την χρεωκοπία του NAT, του πιό πλούσιου μέχρι τό 1981 άσφαλιστικού όργανισμού της χώρας.

Πρόκειται γιά μία χωρίς προηγούμενο κρίση του παραγωγικού αυτού κλάδου πού φέρνει στόν τόπο δύναμη και πλούτο χωρίς νά έπιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Μέ άποκλειστική χρηματοδότηση από τό διεθνές τραπεζικό σύστημα, μέ καθαρό συναλλαγματικό έσοδο και μέ έμπειρία και γνώση πού άποδείχθηκε έκρηκτική σέ περιόδους εύημερίας και άνθεκτική σέ περιόδους κρίσεως, ή ναυτιλία άποτελεί βασική προϋπόθεση γιά την οικονομική άνάπτυξη της χώρας. Γι' α ύτό ή άνασυγκρότηση και ή άνάπτυξη της έμπορικής ναυτιλίας μας, είναι θέμα έθνικής προτεραιότητας γιά την Νέα Δημοκρατία.

2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Η ελληνική ναυτιλία, μετά τη μακρόχρονη κρίση της διεθνούς ναυλαγοράς

και τον περιορισμό της δυνάμεως της από τό 1981 και ύστερα, έχει άνάγκη από τολμηρή άντιμετώπιση, στα πλαίσια μιας πολιτικής μέ ύπερκομματικό χαρακτήρα και σέ έθνική διάσταση.

Η πολιτική αυτή έχει κύρια χαρακτηριστικά:

- Τή διαφύλαξη της έλευθερίας δράσης της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και την άποτελεσματική άντιμετώπιση του διεθνούς ναυτιλιακού προστατευτισμού.

- Τή σταθερότητα και διεύρυνση των θεσμικών πλαισίων πού ισχύουν σήμερα, καθώς και την όργανική έναρμόνιση της ναυτιλιακής πολιτικής με την γενικότερη φιλελεύθερη οικονομική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας.

Τήν άποκατάσταση και περαιτέρω ενίσχυση του κλίματος έμπιστοσύνης μεταξύ κράτους και φορέων της ναυτιλίας. Είναι γεγονός ότι ό κλονισμός της πίστωσης των φορέων της ναυτιλίας πρós τό άναξιόπιστο και άφερέγγυο κράτος του ΠΑΣΟΚ τροφοδότησε ισχυρές φυγόκεντρες τάσεις και διόγκωσε τη φυγή από τό έθνικό νηολόγιο. Γι' αυτό δέν γεννάται άμφιβολία ότι βάθρο και άφετηρία της ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει νά είναι ή άποκατάσταση, ή στερέωση και ή προαγωγή αυτής άκριβώς της έμπιστοσύνης.

- Τή συμπάρσταση στους φορείς της ναυτιλίας γιά νά διατηρηθεί ό ελληνόκτητος στόλος στό έπίπεδο ύπολογισιμης δυνάμεως διεθνώς.

Βασική έπιδώξη μιας τέτοιας πολιτικής είναι:

Τό μέγιστο δυνατό όφελος στό οικονομικό, κοινωνικό και έθνικό πεδίο, χωρίς άνασχετικές δεσμεύσεις συντεχνιακού χαρακτήρα αλλά άντίθετα, μέ δυνατότητα έξισορροπητικών ρυθμίσεων γιά τά προβλήματα του πολυσύνθετου αυτού κλάδου. Στην ουσία πρόκειται γιά έθνική ναυτιλιακή πολιτική πού θά άναπτυχθεί κατά στάδιο μέ σκοπό νά έπέμβει επανορθωτικά στις έντονες στρεβλώσεις πού έχουν δημιουργηθεί

John Samonas + Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

από το 1981 μέχρι σήμερα και ταυτόχρονα να διαμορφώσει τις προϋποθέσεις για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη ολόκληρου του κλάδου.

Η πολιτική αυτή έχει ως άμεσους σκοπούς:

1. Την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

2. Την αναδιοργάνωση του διοικητικού φορέα.

3. Την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης.

4. Τη βελτίωση της κοινωνικής πρόνοιας της ναυτικής.

5. Τον εκδημοκρατισμό του ναυτικού συνδικαλισμού.

6. Την προαγωγή των διεθνών σχέσεων του κλάδου.

7. Τον εκσυγχρονισμό της άκτοπλοίας και την εν γένει ανάπτυξη των έσωτερικών θαλασσίων μεταφορών.

8. Την ενίσχυση της τουριστικής ναυτιλίας.

Κύριος στόχος της Νέας Δημοκρατίας είναι:

«Τά πολλά πλοία σε ελληνικά χέρια και τά ναυτικά γραφεία στην Ελλάδα και κυρίως στον Πειραιά».

Και τούτο γιατί αν δεν υπάρχουν πολλά ελληνόκτητα πλοία, δεν μπορεί από τά πράγματα να γίνει και έκτεταμένος επαναπατρισμός. Και αν μετακινηθούν τά ναυτικά γραφεία από τον ελληνικό χώρο δεν είναι εύκολο να γυρίσουν πάλι πίσω.

Γιά τόν σκοπό αυτό χρειάζεται:

Α) ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΛΙΜΑΤΟΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ ΣΤΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, και

Β) ΤΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

Μόνο έτσι είναι βέβαιο ότι θά ανοίξει ή πόρτα του επαναπατρισμού που θά φέρει συνάλλαγμα στον τόπο και απα-

σχόληση στο ναυτικό δυναμικό της χώρας.

Ο χαρακτήρας των μέτρων που θά ληφθούν για να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου στο διεθνή στίβο των μεταφορών προσ-

διορίζεται από:

— Την απαρύγκλιτη εφαρμογή του συνταγματικά κατοχυρωμένου θεσμικού πλαισίου. Κάθε κυβερνητική από-

φαση και πράξη θά εντάσσεται μέσα σ' αυτό τό πλαίσιο, έτσι ώστε να αποκατα-

σταθεί και εδραιωθεί κλίμα εμπιστοσύνης στις σχέσεις κράτους και ναυτιλίας.

— τή δημιουργία των προϋποθέσεων αρμονικής συνεργασίας μεταξύ πλοιο-

κτητών και ναυτεργατών.

— Την προβολή στο έσωτερικό και στο έξωτερικό της εικόνας της ναυτι-

λίας ως κλάδου της εθνικής οικονομίας μεγάλης σπουδαιότητας.

Τήν όργανωση και περαιτέρω ανάπτυξη της υποδομής υπηρεσιών προς τό πλοίο και τόν ναυτικό.

Τά συγκεκριμένα μέτρα αναφέρονται παρακάτω και άφορούν:

— Τήν αναδιοργάνωση του διοικητικού φορέα.

— Τήν αναμόρφωση της εκπαίδευσης.

— Τήν έξυγίανση του ΝΑΤ και της Κοινωνικής Πρόνοιας.

— Τήν απέλευθέρωση του συνδικαλισμού από τίς κρατικές παρεμβάσεις και τίς κατασκευασμένες πλειοψηφίες.

— Τήν ενίσχυση της Άκτοπλοίας, του Ναυτικού τουρισμού και των έσω-

τερικών μεταφορών.

α. Αναδιοργάνωση του διοικητικού φορέα

Γιά να εφαρμοσθεί σωστά και να επιτύχει ή πολιτική ενίσχυσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και της περαιτέρω αναπτύξεως ολόκλη-

ρου του ναυτιλιακού κλάδου, επιβάλλεται να αναμορφωθεί ο άρμόδιος διοικη-

τικός φορέας, που τά τελευταία χρόνια έχει αποδιοργανωθεί σε βαθμό επικίν-

δυνο. Τά συγκεκριμένα μέτρα είναι:

— Η επαναφορά του Λιμενικού Σώ-

ματος στις φυσικές και πλήρεις άρμο-

διότητές του, αναβαθμισμένου μέ μιά σύγχρονη αντίληψη, κυρίως τεχνοκρα-

τική, μέσω διαδικασιών μετεκπαιδύσε-

ως και άξιοκρατικών επιλογών.

— Η αὐτοτέλεια του Υπουργείου

Εμπορικής Ναυτιλίας θά διατηρηθεί και θά ενισχυθούν οί υπηρεσίες του, ι-

διαίτερα του έξωτερικού, γιά μιά ουσια-

στική ελληνική συμμετοχή στον διεθνή ναυτιλιακό διάλογο.

— Η πλαισίωση του Υπουργείου μέ

συμβούλια και επιτροπές εύρειας έκ-

προσωπήσεως των φορέων της ναυτι-

λιακής και παραναυτιλιακής κοινότητας

γιά τήν αποτελεσματική συμμετοχή

τους στην διαμόρφωση και παρακολού-

θηση της κυβερνητικής πρακτικής.

— Η μείωση στο ελάχιστο των γρα-

φειοκρατικών διατυπώσεων.

β. Αναμόρφωση της εκπαίδευσεως

Στίς άμεσες προτεραιότητες ενός ά-

νασυγκροτημένου διοικητικού φορέα

περιλαμβάνεται ή έκ βάθρων αναμόρ-

φωση της ναυτικής εκπαίδευσεως, ή ό-

ποία στην έξαετία του ΠΑΣΟΚ έχει τε-

λείως διαλυθεί και οί δημόσιες ναυτικές

σχολές έγιναν έστίες άσυνδοσίας, δια-

πληκτισμών και προπαρασκευής επαγ-

γελματιών της «ταξικής πάλης» πάνω

στά πλοία. Είναι ανάγκη να αποκατα-

σταθεί ή φυσιογνωμία των σχολών στά

πρότυπα της ελληνικής ναυτιλιακής πα-

ράδοσης και να λειτουργήσουν σύμφω-

να μέ τά όσα ισχύουν σήμερα στίς

προηγμένες ναυτικές χώρες.

Ο εκσυγχρονισμός του εκπαιδευτι-

κού συστήματος θά γίνει σταδιακά μέ

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

βάση την έναλλαγή θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης, σύμφωνα με το σύστημα των Sandwich Courses προσαρμοσμένο στα ελληνικά δεδομένα.

Η εκπαιδευτική μεταρρύθμιση στο ναυτιλιακό χώρο θα περιλάβει τη γεωγραφική ανακατανομή των Δημοσίων Ναυτικών Σχολών και θα ολοκληρωθεί με την ίδρυση Σχολής Μετεκπαιδευσεως, πανεπιστημιακού επιπέδου, με σκοπό την εξέλιξη στελεχών του πλοίου σε επιτελείς επιχειρήσεων ξηράς και την εξειδίκευση του διοικητικού προσωπικού των ναυτικών γραφείων. Στην προσπάθεια αυτή το Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας θα προχωρήσει συνεργαζόμενο στενά με τις οργανώσεις των έφοπλιστών και των ναυτικών.

γ. Έξυγανση NAT και Κοινωνικής Πρόνοιας

Τό περίπλοκο πρόβλημα του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου είναι δεδομένο ότι μπορεί να αντιμετωπισθεί σε μόνιμη βάση μόνο στα πλαίσια της δικής μας πολιτικής, που μπορεί να εξασφαλίσει περισσότερο ασφαλισμένα πλοία και, επομένως, μεγαλύτερα έσοδα από εισφορές. Μέχρις ότου τό Ταμείο εξισορροπήσει τά οικονομικά του, ό κρατικός προϋπολογισμός θα αναλάβει να καλύψει τά έλλείμματα που δημιουργήθηκαν από κυβερνητικές παρεμβάσεις κομματικής σκοπιμότητας. Με τόν τρόπο αυτό θα εξασφαλισθεί ή απρόσκοπτη συνταξιοδότηση των 45.000 απομάχων και θα επιδιωχθεί ή βελτίωση της θέσεώς τους με την ριζική αναδιοργάνωση του ιδρύματος, που θα στηριχθεί:

— Στην άρχή της ανταποδοτικότητας για τούς νέους συνταξιούχους.

— Στην έκκαθάριση των μητρώων από τούς μή πραγματικούς ναυτικούς.

— Στην όρθολογική αξιοποίηση των πόρων του Ταμείου.

— Στην αναδιοργάνωση του μηχανογραφικού συστήματος.

— Στην επαναφορά του έλέγχου της διοικήσεως του Ταμείου στους φυσικούς του φορείς: τούς ναυτεργάτες και τούς πλοιοκτήτες.

Γιά τή βελτίωση της ιατροφαρμακευτικής προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους, θα εφαρμοσθεί τό σύστημα της ελεύθερης επιλογής ιατρού και θεραπευτηρίου. Παράλληλα θα επαναφερθούν στόν κοινωνικό προορισμό τους και θα άνεξαρτητοποιηθούν οί διάφοροι άλλοι κλάδοι προστασίας του ναυτικού (Ταμείο Έπικουρικής Ασφαλίσεως κλπ.), που σήμερα οί πόροι τους αφαιρούνται παράνομα για τά πληρωθούν οί συντάξεις του NAT. Επί πλέον, μέ βάση τήν πολιτική μας για τήν απελευθέρωση του συναλλάγματος, τό NAT θα έχει ελευθερία διαχειρίσεως των πόρων του σε συνάλλαγμα.

δ. Έκδημοκρατισμός του ναυτικού συνδικαλισμού

Η άποκατάσταση της εργασιακής ειρήνης στα πλαίσια ενός ελεύθερου και άκηδεμόνευτου δημοκρατικού συνδικαλισμού αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επιβίωση και τήν ανάπτυξη του εμπορικού στόλου μέ ελληνική σημαία άφου ό παράγοντας της εργασίας επηρεάζει άποφασιστικά τήν ανταγωνιστικότητα του πλοίου.

Γιά τό σκοπό αυτό θα διαμορφωθεί θεσμικό πλαίσιο που θα προβλέπει στην

έξυγανση του ναυτεργατικού κινήματος μέ βάση τήν άρχή της εύρύτερης δυνατής συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων, τουλάχιστον για τά μεγάλα θέματα που άπασχολούν τήν ναυτική οίκογένεια (συλλογικές συμβάσεις, θέματα κοινωνικής προστασίας και άλλα). Στη διαδικασία αυτή θα μετέχουν μέ τήν ψηφο τους όχι μόνον οί ναυτικοί που βρίσκονται στη στεριά (και που άποτελούν πάντα μικρή μειοψηφία), αλλά και όλοι οί εργαζόμενοι στα πλοία, όπου και άν αυτά ταξιδεύουν, στο έσωτερικό ή στο έξωτερικό. Παράλληλα θα προχωρήσει ή έκκαθάριση των μητρώων των σωματείων, ώστε οί διοικήσεις τους να προέρχονται από τήν γνήσια έκφραση της θελήσεως των πραγματικών ναυτικών.

ε. Ένίσχυση άκτοπλοίας, ναυτικού τουρισμού, έσωτερικών μεταφορών

Γιά τίς έσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, που άποτελούν παράγοντα οικονομικής ανάπτυξεως κυρίως της νησιωτικής περιφέρειας και στηρίζουν σε σημαντικό βαθμό τό άμυντικό σύστημα της χώρας, θα επιδιωχθεί:

— Η άποτελεσματική ανάπτυξη των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών, μέ βάση τήν ιδιωτική πρωτοβουλία, μέ άνταγωνιστικούς όρους και μέ τήν έποπτεία της Πολιτείας. Η όργάνωσή τους όπου οί συνθήκες τό επιβάλλουν μπορεί να γίνει κατά νησιωτικά συγκροτήματα.

— Η εξασφάλιση της επιδοτήσεως από μέρους της ΕΟΚ των μεταφορών των προβληματικών νησιωτικών περιοχών στα πλαίσια των Κοινοτικών προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξεως.

— Η διατήρηση του Cabotage, λόγω της στρατηγικής ιδιομορφίας του νη-

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: **ΤΑΙΝΑΡΟΝ**

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε. **ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ**

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

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

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

σιωτικού χώρου και της ανάγκης προστασίας του.

— Η προαγωγή της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας (πού αντιμετωπίζει όξύ ανταγωνισμό) μέσα από την ανάνεωση του παρήλικου στόλου της και σε συνδυασμό με την ενίσχυση των ελληνικών ναυπηγείων.

στ. Ενίσχυση ναυτικού τουρισμού

Ο ναυτικός τουρισμός με σκάφη αναψυχής αποτελεί πολύτιμη πηγή συναλλάγματος αλλά και τουριστικής διαφήμισης της χώρας μας. Η ανάπτυξη του θα επιδιωχθεί με:

— Τη δημιουργία δικτύου από μαρίνες πλήρως εξοπλισμένες που να παρέχουν όλες τις εύκολες σ' αυτά τὰ σκάφη και με διασπορά σε όλες τις τουριστικές περιοχές της χώρας.

— Την αναμόρφωση της σχετικής με τὰ σκάφη αναψυχής τελωνειακής και φορολογικής νομοθεσίας ώστε να εϊμαστε ανταγωνιστικοί με τις άλλες γειτονικές χώρες.

3. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ταυτόχρονα με τις επανορθωτικές ρυθμίσεις για την αποκατάσταση των στρεβλώσεων που έχει επιφέρει η κυβερνητική πολιτική τὰ τελευταία χρόνια στην ναυτιλία, θα αρχίσει η εφαρμογή του αναπτυξιακού προγράμματος για τόν κλάδο. Τό πρόγραμμα αυτό έχει την απαραίτητη ευελιξία ώστε να προσαρμόζεται στις διαμορφούμενες διεθνώς συγκυρίες και να αξιοποιεί τις δυνατότητες της ΕΟΚ.

Κατ' αρχήν όμως, πρέπει να τονισθούν τὰ εξής:

Η ναυτιλιακή πολιτική στη χώρα μας, είχε κατά παράδοση ως βασικούς άξονες τὸ ελληνικό και ελληνόκτητο πλοίο και τὸν "Ελληνα ναυτικό".

Τώρα, όταν μάλιστα η ναυτιλία προχωρεί σε βαθύτερη διεθνοποίηση, πρέπει να δημιουργήσουμε και τὴν απαιτούμενη σύγχρονη υποδομή (θεσμών, υπηρεσιών, τεχνολογίας), στην οποία θα στηριχθούν οἱ δύο προαναφερόμενοι ἄξονες ώστε να ἀντέχουν σε δυσμενείς εξελίξεις και ἡ οποία θα διαδραματίζει ἀποφασιστικό ρόλο στην ἀνασυγκρότη-

ση και ἀνάπτυξη της ελληνικής ἐμπορικής ναυτιλίας. Ἐπὶ πλέον ἡ ὑποδομή με τις ὑπηρεσίες πού θὰ παρέχει στή στενὰ ἐθνική αλλά και εὐρύτερη διεθνή ναυτιλιακή πελατεία θὰ συμπληρώνει τὴ συναλλαγματική ἀπόδοση σε περίόδους πού ἡ δραστηριότητα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου θὰ παρουσιάζει κάμψη.

Ἡ ἀνασυγκρότηση της Ναυτιλίας μας θὰ συνδυασθεῖ με ἓνα εὐρύ ἀναπτυξιακό πρόγραμμα πού περιλαμβάνει:

1. Τὴ στήριξη της συνεργασίας της ελληνικής ναυτιλίας με τὴν διεθνή χρηματαγορά, μέσα στὰ πλαίσια της οικονομικής μας πολιτικής για τὴν ἀπελευθέρωση τοῦ συναλλάγματος.

2. Τὴν ἐνθάρρυνση τοῦ ἐλληνικοῦ τραπεζικοῦ συστήματος για στενότερους και πλέον παραγωγικούς δεσμούς με τὴ ναυτιλία, με σκοπὸ τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν τρεχουσῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου και κυρίως τὴν προώθηση στελεχῶν της γέφυρας και τοῦ μηχανοστασίου στὴν ἐπιχειρηματική δραστηριότητα. Με τὸν τρόπο αὐτὸ συνεχίζεται ἡ παράδοση ἀνανέωσης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ φορέα με νέο αἷμα προερχόμενο ἀπὸ τοὺς κόλπους της ναυτικής μας οἰκογένειας.

3. Τὴν παροχή κινήτρων για ἐγκατάσταση ὅχι μόνο τῶν ἐλληνικῶν ἐπιχειρήσεων, αλλά και ξένων, στὰ πλαίσια μιᾶς περισσότερο ὀργανικής συνεργασίας με τὸν ἐλληνικὸ ἐφοπλισμό. Ἡ μέχρι σήμερα πρακτικῆς της ὑπερδανειοδότησεως ἔχει ξεπερασθεῖ ἀπὸ τὰ πράγματα. Τό μέλλον ὁδηγεῖ τὴ ναυτιλιακή ἐπιχείρηση σε ἓνα ἄλλο σχῆμα, αὐτὸ της ὑπερεθνικῆς ἐπιχειρηματικῆς συνεργασίας, πού θὰ συνδυάζει ἀποδοτικά τὸ κεφάλαιο — ἐλληνικό και ξένο — με τὴν ἐλληνική ἐμπειρία.

4. Τὴ διαμόρφωση προϋποθέσεων για ἐπενδύσεις στοὺς τομείς της τεχνικής και της ὑποδομῆς τῶν υπηρεσιῶν για τὴν ναυτιλία, τόσο στὸν Πειραιᾶ, ὅσο και σε ἄλλες ναυτικές περιοχές της χώρας.

5. Τὴν ὀργάνωση αὐτοδύναμου κλάδου ἐφοδιασμοῦ τῶν ἐλληνικῶν και ξένων πλοίων.

6. Τὴν ἐξειδίκευση δικαστῶν για τὸν ὑπεύθυνο χειρισμὸ τῶν περιπλοκῶν κατὰ κανὸνα ναυτικῶν διαφορῶν και ναυ-

τιλιακῶν ὑποθέσεων.

7. Τὴν ὀργάνωση ἐγχώριας ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς σε στενὴ συνεργασία με τοὺς διεθνῆς ναυτασφαλιστικούς ὀργανισμούς.

8. Τὴν προώθηση της ιδέας για τὴν ἱδρυση Κέντρου Ναυλώσεων ἐφόσον συντρέξουν οἱ ἀναγκαῖες προϋποθέσεις στὸν ἐθνικό και διεθνή χώρο.

9. Τὴν ἀνάπτυξη και τὸν ἐκσυγχρονισμό τοῦ λιμενικοῦ συστήματος, με στόχο τὴν προαγωγή τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου μέσω ἐλεύθερων ζωνῶν. Τὴν ὑποδομή για τὸ ναυτικὸ τουρισμὸ και τὴν ὀργάνωση τῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς ἐξυπηρέτηση τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου — ἐσωτερικῶν και ἐξωτερικῶν πλῶν — αλλά και τοῦ ξένου.

— 10. Τὴ βελτίωση και τὸν ἐκσυγχρονισμό τῶν ναυτικῶν τηλεπικοινωνιῶν, πού ἀποτελοῦν προϋπόθεση για τὴ σύνδεση ναυτιλίας και πατρίδας και για τὴ δημιουργία στή χώρα μας διεθνῶς ναυτιλιακοῦ κέντρου.

11. Τὴν ἀνάπτυξη της μεγάλης και μικρῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας και βιοτεχνίας στὰ πλαίσια της γενικότερης πολιτικῆς της ΕΟΚ, με ἐπαναφορά τοῦ κλάδου στὴν ἰδιωτική πρωτοβουλία και με κίνητρα για συγχωνεύσεις σε βιώσιμες μονάδες.

Ἡ συνεχῆς ἐφαρμογή της πολιτικῆς μας για τὴν Ναυτιλία, ἡ ὁποία ἐντάσσεται ἁρμονικά στὰ πλαίσια τοῦ φιλελεύθερου οικονομικοῦ μας προγράμματος, εἶναι βέβαιο ὅτι θὰ ἀνοίξει τὸν δρόμο για δύο σπουδαῖες ἐξελίξεις, σε ἐθνικό ἐπίπεδο:

— Τὸν ἀθρόο και σταθερὸ ἐπαναπαρισμὸ τῶν πλοίων.

— Τὴν προαγωγή τοῦ Πειραιᾶ ὅχι μόνο σε διεθνῆς ναυτιλιακὸ κέντρο, αλλά σε διεθνῆς οικονομικὸ κέντρο.

Ἐπὶ πλέον ὅλες οἱ προϋποθέσεις για νὰ ἐπιτύχουμε. Ἡ ναυτιλία μας παραμένει ἓνας ἰσχυρὸς κρίκος πού συνδέει τὸν τόπο μας με τὴ διεθνή οικονομική δραστηριότητα. Μέσα σε ἓνα περιβάλλον ἐλεύθερης οικονομίας αὐτὴ ἡ πραγματικότητα μπορεῖ νὰ μεταβληθεῖ σε μοχλὸ ἀναπτύξεως ὅχι μόνο της ναυτικῆς κοινότητας, αλλά και της ἐθνικῆς μας οικονομίας.

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR



VINO SHIP AGENCY (HELLAS) LTD.-GREECE

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

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

OVERSEAS ASSOCIATES

VINO SHIP AGENCY SINGAPORE

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

TEL: 2255088-FAX 2228102-TLX: 43011 MALCON

DIRECTOR: MR. GOPALAN MUKUNNAN A.O.H. 2583139

OPERATION MANAGER: CAPT. ASHOK BATURA A.O.H. 4420465

OVERSEAS OFFICE

ACE NAVIGATION CO. INC.

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

BUSAN HANSHIN SHIPPING CO. LTD.

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

BUSAN HANSHIN SHIPPING CO. LTD.

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

AL BARRAK SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

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

MALTRANS SHIPPING AGENCIES

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

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

ALBARRAK SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

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

GENERAL MANAGER: MR. SAMIR BARGHOUTI

PARAKOU SHIPPING LIMITED

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

SASITA SHIP. & TRANSPORT SDN BHD

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

TAICHEW SHIPPING CO. LTD.

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

UNION PEACE NAVIGATION

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

UNION PEACE NAVIGATION

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

SEASPAN SHIPPING & TRAD. PVT LTD.

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

CALCUTTA — MADRAS — COCHIN

ENGINEERING ASSOCIATE

INDEX COOL MARINE INDUSTRY PTE LTD

ENGINEERING PTE LTD

FURNITURE DELIGN

AIR COOL ENGINEERING CO.

OFFICE:

BLOCK 1001 EUNOS AVENUE 8
01 - 20 EUNOS INDUSTRIAL ESTATE
TEL: 7471222
TLX: 36941
FAX: 7442233

24 HRS SERVICE

Managing Director: Robin Moh
General Manager: Roger Mo

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Η ΚΑΛΚΟΥΤΑ

‘Η θέση της Καλκούτας στην ‘Ινδία. Πρωτεύουσα της Βεγγάλης. ‘Η ανάπτυξη λιμένος και πόλεως. Δέκα εκατομμύρια πληθυσμός. ‘Η θεωρητική ευμάρεια και η σκληρή πραγματικότητα. Κίνηση, εισαγόμενα και εξαγόμενα προϊόντα. ‘Η δύσκολη προσέγγιση. ‘Η διοίκηση του λιμένος. Τά συστήματα ντόκων και άγκυροβολίων. Τεχνικός εξοπλισμός.

‘Η Καλκούτα, τέταρτη σέ μέγεθος πόλη του κόσμου, είναι η πρωτεύουσα της πολιτείας της Δυτ. Βεγγάλης και διεθνές έμπορικό και λιμενικό κέντρο. Βρίσκεται 32 χμ. από τό στόμιο του ποταμού Hooghly (ή Bhagirathi) ό όποιος χωρίζει την Καλκούτα από τή Howrah. ‘Αφθονοί βάλτοι συντηρούν τό θαυμάσιο τροπικό πάρκο του Σάντερμπανς μέ τά σχεδόν άδιαπέραστα δάση της ριζοφόρου μάγκλης πού κρύβουν μία έξαιρετικά πλούσια πανίδα στην όποία ανήκει και η περίφημη Βασιλική τίγρη της Βεγγάλης.

Τό λιμάνι της Καλκούτας ήταν τό πρώτο της σύγχρονης ‘Ινδίας και συνέβαλε καίρια στην ανάπτυξη της ίδιας της πόλεως. Αύτός ήταν και ό λόγος πού κατέστη τό στρατηγείο της East India Company πού την προσήλκυσε εκεί η εύκολη θαλάσσια επικοινωνία. ‘Ετσι αναπτύχθηκε η βιομηχανική περιοχή γύρω από τό λιμάνι πού σφύζει κυριολεκτικά από έμπορική δραστηριότητα. Τά άκριβη όρια της «μειζονος Καλκούτας» είναι δύσκολο νά προσδιορισθούν καθώς η περιφέρεια συνεχώς επεκτείνεται. Πάντως ως πόλης της Καλκούτας θεωρείται γενικά η περιοχή πού όρίζεται δυτικά μέν από τόν ποταμό Hooghly, σέ όλες δέ τις άλλες πλευρές από τις σιδηροδρομικές γραμμές πού την περιβάλλουν.

‘Η περιοχή περιλαμβάνει πάνω από 10 εκατομμύρια πληθυσμού, από τόν όποιο 150.000 ζουν κυριολεκτικά στό πεζοδρόμιο. ‘Επειδή είναι η μόνη μητρόπολη της ‘Ανατολικής ‘Ινδίας, έπωφελεϊται από τούς τεράστιους πόρους πού διαθέτει η Δ. Βεγγάλη και πολλές από τις γειτονικές πολιτείες. Τό κάρβουνο πού βρίσκεται στην κοιλάδα του Νταμοντάρ και τά διπλανά ύψιπεδα της Chota Nagpur, έκανε την Καλκούτα ένα από τούς βιομηχανικούς γίγαντες της ‘Ινδίας. Μέ τά χυτήρια του μετάλλου, τά χημικά και φαρμακευτικά εργοστάσια, τούς άλευρόμυλους, τις βιομηχανίες λινοϋ, γιούτας και μπαμπακιού καθώς και μέ την άέναυη ροή των ειδών διατροφής πρós τις άγορές της από τις γειτονικές πολιτείες, η Καλκούτα θά ‘πρεπε νά είναι μία άπ’ τις πιό εύημεροϋσες πόλεις του κόσμου. Καί όμως είναι μία πόλη καταπιεσμένη από πολλά δύσκολα προβλήματα πού την βασανίζουν και την μαραζώνουν. ‘Ερειπωμένα σπίτια, χαλασμένοι δρόμοι, τρύπιοι ύπόνομοι,

σπασμένοι ύδροσωλήνες, κομμένα τηλεφωνικά σύρματα, διακοπές του ήλεκτρίκου, χαοτική κυκλοφορία και εκατομμύρια οί άστεγες οικογένειες και οί άνεργοί εργάτες. Οί άλλεπάλληλες κρίσεις ξηρασίας ή πλημμυρών πού προκαλεί η άπουσία ή η μανία των άπρόβλεπτων μουσώνων και κυκλώνων από τή μία μεριά και η πολιτική έξοδος πού άκολούθησε τό διαμελισμό της ‘Ινδίας τό 1947, οί πόλεμοι μέ την Κίνα τό 1962 και τό Πακιστάν τό 1971 και τά έθνικά προβλήματα των γειτονικών πολιτειών από την άλλη, συνέβαλαν όλα μαζί γιά νά φέρουν μεγάλες καταστροφές στην Καλκούτα. ‘Αδιάκοπα κύματα προσφύγων κατέκλυσαν τή μητρόπολη μή έχοντας πού άλλου νά πάνε. ‘Εγιναν δεκτοί μέ άγάπη και άντιμετωπίσθηκαν μέ άνθρωπιά. Καί δέθηκαν έκτοτε μέ την πόλη τόσο πολύ ώστε δέν σκέπτονται ποτέ νά την άφήσουν και νά φύγουν.

Τό λιμάνι της Καλκούτας διατηρεί προέχουσα θέση στό έξωτερικό έμπόριο της ‘Ινδίας διακινώντας τό 9% του συνολικού όγκου του θαλασσίως διεξαγομένου έμπορίου. Στό διάστημα των έτών 1987-88 οί μεταφορές του συμπλέγματος Καλκούτας - Haldia έπιασαν τό ρεκόρ των 13.071 έκ.τ. τόννων. Τά κύρια εξαγόμενα προϊόντα είναι: κάρβουνο, τσάι, ύφάσματα γιούτας, κόμμι, λινόσπορος, δέρματα, κατεργασμένος χάλυψ, μηχανολογικά και δομικά ύλικά. Κύρια δέ εισαγόμενα άγαθά είναι: πετρέλαιο, τσιμέντο, φωσφάτα, λιπαντικά, μηχανήματα, σιδηρικά και γεννήματα.

‘Οντας τελικό λιμάνι μέ μορφή διπλής κυκλοφοριακής κινήσεως, η Καλκούτα παρουσιάζει μεγάλο ένδιαφέρον γιά τή διεθνή ναυτιλία. ‘Από τά 11 μεγάλα λιμάνια της ‘Ινδίας, η Καλκούτα είναι τό μόνο πού προσφέρει εύκολιες ποτάμιου λιμένος σέ άπόσταση 200 χμ. από τόν κόλπο της Βεγγάλης. ‘Η προσέγγιση στό λιμάνι, τό* όποιο έχει πολλά φράγματα άμμου, άπότομες στροφές και τις περιοδικά συμβαίνουσες παλιρροιακές πλημμυρίδες, άπαιτεί έξαιρετική επιτηδειότητα στον άνάπλου του ποταμού Hooghly και γι’ αυτό η πλοήγηση είναι ύποχρεωτική. Διοικείται από ένα νομοθετικά καθορισμένο σωμα άποτελούμενο από 18 μέλη πού εκπροσωποϋν όλα τά συμφέροντα της ύπηρεσίας και των πελατών, όπως είναι τό έμπορικό και βιομηχανικό έπιμελητήριο της Καλκούτας, η ναυτιλία, τά τελωνεία, οί σι-

δηροδρόμοι, τό Πολεμικό Ναυτικό, η Κυβέρνηση της Βεγγάλης και οί εργάζόμενοι στον λιμένα. Στην Haldia κοντά στό λιμάνια της Καλκούτας ύπάρχουν έπτά χωριστά τμήματα πού χειρίζομαι τά θέματα λειτουργίας του λιμένος: κυκλοφορία, έξοπλισμός, προσωπικό, δημόσιες σχέσεις, ύποδομή, εύκολιες, ύλικό.

Δύο είναι τά κύρια συστήματα έλλιμενισμού πού διαθέτει τό λιμάνι της Καλκούτας, τό Kidderpore Dock (KPD) και τό Nagaji Subhas Dock (NSD). Τό πρώτο πού έχει συμπληρωθεί από τό 1893 έχει είσοδο μέ ύδατοφράκτη 176X24 μ. πού έξυπηρετεί πλοία διαστάσεων μέχρι 157X21 μ. Διαθέτει μία στρεφόμενη δεξαμενή και δυό κλειστές νηοδόχους πού χωρίζονται μέ μία περιστρεφόμενη και μία μοντέρνα σηκωτή γέφυρα. Τό συγκρότημα I περιλαμβάνει 11 άγκυροβόλια και 2 σημαντήρες προσδέσεως.

Τό συγκρότημα II περιλαμβάνει 22 άγκυροβόλια και 4 σημαντήρες πρόσδεσεως. Συνολικά τό σύστημα KPD μπορεί νά δεχθεί ταυτόχρονα 30 πλοία. ‘Ενα άπό τά άγκυροβόλια του διαθέτει σιλό δημητριακών. ‘Η χερσαία περιοχή του διαθέτει μονώροφα και διώροφα αποθηκευτικά ύπόστεγα, σιδηροδρομικές γραμμές, όδικό δίκτυο και γραφεία έντός του περιτοχισμένου λιμενικού χώρου.

Τό άλλο σύστημα, τό NSD άνοιξε τό 1928. ‘Η είσοδος του έχει ύδατοφράκτη 219X27 μ. πού έξυπηρετεί πλοία μέχρι 172X24 μ. Διαθέτει έν συνόλω 9 άγκυροβόλια και 2 σημαντήρες πρόσδέσεως και μπορεί νά δεχθεί συγχρόνως 19 πλοία. Δύο άγκυροβόλια διατίθενται άποκλειστικά γιά κοντέινερς και ένα άποκλειστικά γιά πετρέλαιο.

‘Εκτός από τά παραπάνω δύο συστήματα έλλιμενισμού, ύπάρχουν ακόμα 4 κινητές ποτάμιες αποβάθρες στή θέση Budge, 13 μίλια νότια της Καλκούτας. Χρησιμοποιούνται γιά τό χειρισμό ύγρών φορτίων και κυρίως έλαιολάδου, φυτικών ελαίων και προϊόντων πετρελαίου. Τέλος ύπάρχουν και όρισμένες θέσεις πρόσδέσεως στον ποταμό Hooghly από τό Garden Reach μέχρι τή γέφυρα Howrah πού χρησιμοποιούνται ως σταθμοί άναμονής γιά τά πλοία πρós η από τόν λιμένα καθώς και γιά έκφόρτωση φορτίων άλατος και ξυλείας.

‘Η πορεία καί οί προοπτικές τῆς ‘Ελληνικῆς Οἰκονομίας

— **ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ** —
ΕΛΛΑΔΟΣ κ. ΔΗΜ. ΧΑΛΙΚΙΑ

Περιορισμός τῶν ἐλλειμμάτων τοῦ Δημοσίου καί ἔμφαση στὸν ἐλεύθερο ἀνταγωνισμό εἶναι ἡ «συνταγή» πού προτείνει γιὰ τὸ μέλλον ὁ διοικητὴς τῆς Τράπεζας τῆς ‘Ελλάδος κ. Δημ. Χαλικιάς, ὥστε νὰ μὴν μετατραπῇ ἀπὸ εὐκαιρία σὲ ἀπειλή γιὰ τὴν ‘Ελληνικὴ οἰκονομία τὸ 1992.

Στὸ κυριότερο τμῆμα τῆς ἐτήσιας ἐκθέσεώς του γιὰ τὶς ἐξελίξεις καί τὶς προοπτικὲς τῆς οἰκονομίας, ὅπως τὴν παρουσίασε ὁ ἴδιος στοὺς μετόχους κατὰ τὴ γενικὴ συνέλευση τῆς Τράπεζας τῆς ‘Ελλάδος, ἡ ὁποία πραγματοποιήθηκε στίς 26 Ἀπριλίου ὁ κ. Χαλικιάς ἀνέφερε μεταξὺ ἄλλων καί τὰ ἑξῆς:

Η ΕΝΙΑΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

‘Η οἰκονομικὴ ἐνοποίηση τῆς Εὐρώπης ὄχι μόνον ἐπιταχύνεται, ἀλλὰ ἀποκτᾷ καί εὐρύτερο περιεχόμενο. ‘Η ἀπελευθέρωση τῆς κίνησης τῶν κεφαλαίων θὰ αὐξήσει τὴν ἐλευθερία ἐπιλογῶν τῶν ἀποταμιευτῶν καί τῶν ἐπιχειρήσεων καί ἀναμένεται νὰ ὁδηγήσει σὲ ἀποτελεσματικότερη, σὲ Κοινοτικό ἐπίπεδο, κατανομή καί ἀξιοποίηση τῶν οἰκονομικῶν πόρων. ‘Η ἐλεύθερη ὁμως κίνηση τῶν κεφαλαίων συνεπάγεται καί κινδύνους γιὰ χώρες ὅπως εἶναι ἡ ‘Ελλάδα, πού χαρακτηρίζονται ἀπὸ σοβαρὲς οἰκονομικὲς ἀνισορροπίες. Μεταβολὲς στίς προτιμήσεις τῶν ἀποταμιευτῶν σχετικὰ μὲ τὴ σύνθεση τοῦ χαρτοφυλακίου τους, ὑπὸ τὴν ἐπίδραση μεταβολῶν στίς προσδοκίες γιὰ τὴν ἐξέλιξη τοῦ πληθωρισμοῦ καί τῶν συναλλαγματικῶν ἰσοτιμιῶν, θὰ μπορούσαν νὰ ἐκχύνουν ἀντίκτυπο στὸ ἰσοζύγιο πληρωμῶν.

‘Εξάλλου, ἡ δημιουργία μιᾶς μεγάλης ἐνιαίας εὐρωπαϊκῆς ἀγορᾶς ἕως τὸ τέλος τοῦ 1992 εἶναι πρόκληση γιὰ τὶς λιγότερο ἀναπτυγμένες χώρες τῆς Κοινότητος. ‘Η ὁλοκλήρωση τῆς ἐνιαίας ἀγορᾶς σημαίνει κατάργηση τῶν οἰκονομικῶν συνόρων. Θὰ ἐκλείψουν ὅλα τὰ ἐμπόδια πού διαχωρίζουν τὶς ἐθνικὲς ἀγορὲς καί παρεμποδίζουν τοὺς ἰδιώτες καί τὶς ἐπιχειρήσεις νὰ ἐπιλέξουν τὸν τόπο ἐγκατάστασης τῶν οἰκονομικῶν τους δραστηριοτήτων, τὶς ἀγορὲς στίς ὁποῖες θὰ διαθέσουν τὰ προϊόντα τους ἢ θὰ προσφέρουν τὶς ὑπηρεσίες τους. Τὸ ἀποτέλεσμα ἀναμένεται ὅτι θὰ εἶναι ἡ αὐξηση τῆς παραγωγικότητος πού θὰ προέλθει ἀπὸ τὴν ἀξιοποίηση τῶν οἰκονομικῶν κλίμακας καί τῆ λειτουργία περισσότερο ἀνταγωνιστικῶν ἀγορῶν.

Γιὰ νὰ λειτουργήσει ἡ ἐνιαία ἀγορά ἀποτελεσματικὰ καί γιὰ νὰ ἀποτραπῇ ἐνδεχόμενη ὀξυνση τῶν ἀνισορροπιῶν στὰ ἰσοζύγια πληρωμῶν τῶν χωρῶν - μελῶν, ἀπαιτεῖται πολὺ στενότερη συνεργασία καί συντονισμός τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς κοινότητος. Εἰδικότερα, θὰ καθίσταται βαρυσταθία περισσότερο ἀναγκαῖα ἡ ἐφαρμογὴ κοινῆς, σὲ Κοινοτικό ἐπίπεδο, νομισματικῆς πολιτικῆς.

Τὸ βασικὸ ἐρώτημα εἶναι πῶς θὰ κατανεμηθοῦν, μεταξὺ τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Κοινότητος, τὸ οἰκονομικὸ κόστος καί τὰ οἰκονομικὰ ὀφέλη πού θὰ προκύψουν ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴ ἐνοποίηση τῆς Εὐρώπης. Εἰδικότερα, γιὰ τὴν ‘Ελλάδα τίθεται τὸ ἐρώτημα κατὰ πόσο καί ὑπὸ ποιὲς προϋποθέσεις θὰ μπορέσει νὰ ἀνταποκριθεῖ στὴ νέα αὐτὴ πρόκληση, νὰ ἐλαχιστοποιήσει τοὺς κινδύνους καί νὰ ἀξιοποιήσει τὶς νέες εὐκαιρίες πού δημιουργοῦνται.

Θὰ ἦταν σφάλμα νὰ νομιστοῖ ὅτι τὰ οἰκονομικὰ ὀφέλη θὰ προκύψουν αὐτόματα γιὰ τὴν χώρα, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἀπρόσκοπτης λειτουργίας τῶν ἀγορῶν. ‘Η ἐμπειρία ἔχει δεῖξει ὅτι ἡ ἐνοποίηση οἰκονομικῶν πού βρίσκονται σὲ διαφορετικὰ στάδια οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης παρέχει νέες εὐκαιρίες, συγχρόνως ὁμως ἀποτελεῖ καί σκληρὴ δοκιμασία γιὰ τὶς λιγότερο ἀναπτυγμένες χώρες ἢ περιοχές.

‘Εν ὅψει τῶν ἐξελίξεων πού πραγμα-

τοποιοῦνται στὴν Κοινότητα, γιὰ τὴν ‘Ελλάδα ἀποκτᾷ πρωταρχικὴ σημασία δημιουργία ἐνός εὐνοϊκοῦ οἰκονομικοῦ περιβάλλοντος πού θὰ ἐπιτρέψει τὴν προσέλκυση σημαντικῶν ἐπενδύσεων μὲ ἐξαγωγικὸ προσανατολισμό. Εἶναι μόνος τρόπος, ὄχι μόνον γιὰ νὰ ἀποτραπῇ οἱ ἐνδεχόμενες ἀρνητικὲς ἐπιπτώσεις, ἀλλὰ κυρίως γιὰ νὰ ἐπωφεληθεῖ χώρα ἀπὸ τὶς νέες εὐκαιρίες πού παρίχει ἡ εὐρωπαϊκὴ ἐνοποίηση.

‘Η ἐφαρμογὴ τοῦ σταθεροποιητικοῦ προγράμματος στὴ διετία 1986-87 ἔχει ὁδηγήσει στὴ διαμόρφωση οἰκονομικῶν τάσεων πού, ἐφόσον προσλάβουν μόνιμο χαρακτήρα, θὰ μπορούσαν νὰ ἐξασφαλίσουν δυνατότητες γιὰ ἀνάπτυξη τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας ἡ ὁποία θὰ συνδυάζεται μὲ οἰκονομικὴ σταθερότητα. ‘Η πρόοδος ὁμως πού ἔχει συντελεστῇ δὲν εἶναι ἐπαρκὴς καί θὰ ἦτα σφάλμα νὰ θεωρηθεῖ ὅτι ἔχει προσλάβει μόνιμο χαρακτήρα. ‘Ο πληθωρισμός, μετὰ τὴ σημαντικὴ ὑποχώρησή του στὴ διετία 1986-87, φαίνεται νὰ στεθεροποιεῖται σὲ ὑψηλὸ ἐπίπεδο, ὑπερτριπλάσιο τοῦ μέσου ὁρου τῆς κοινότητος. ‘Απὸ τὸ ἄλλο μέρος, τὰ δημόσια ἐλλείμματα, μετὰ τὴ σημαντικὴ μείωσή τους στὴ διετία 1986-87, ἐμφανίζονται πάλι τὸ παρελθόν ἔτος αὐξητικὴ τάση. Χωρὶς δραστηρικὴ μείωση τῶν δημόσιων ἐλλειμμάτων, τὸ 1992 θὰ μπορούσε νὰ ἀποδειχθεῖ ἀπειλή γιὰ τὴν ἐλληνικὴ οἰκονομία.

‘Η δραστηρικὴ ὁμως μείωση τῶν δημοσίων ἐλλειμμάτων, μολονότι ἀναγκαῖα δὲν εἶναι ἐπαρκὴς γιὰ τὴν προώθηση τῶν ἐπιθυμητῶν προσαρμογῶν στὴν οἰκονομικὴ δομὴ τῆς χώρας. ‘Απαιτεῖται ἀκόμη ἡ ἐξασφάλιση ἀποτελεσματικότερης λειτουργίας τῶν ἀγορῶν παραγωγικῶν συντελεστῶν καί ἀγαθῶν καί ἐνίσχυση τῶν δυνάμεων τοῦ ἀνταγωνισμοῦ. ‘Εχει γίνει πρόοδος πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτή. ‘Επιβάλλεται ὁμως καί σχετικὲς προσπάθειες νὰ συνεχιστοῦν. Πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτό, εἶναι σκόπιμο νὰ

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

καταργηθούν οι κρατικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις, όπου οι μηχανισμοί της αγοράς μπορούν να δώσουν καλύτερες λύσεις. Πρέπει ακόμη να γίνει κατανοητό ότι, μέσα στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που δημιουργείται, δεν θα είναι δυνατό να σπαταλώνται πολύτιμοι οικονομικοί πόροι για τη στήριξη οικονομικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων, ιδιωτικών ή δημόσιων, που δεν είναι ή δεν μπορούν να γίνουν βιώσιμες.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Η ελληνική οικονομία, στο δεύτερο χρόνο μετά την εφαρμογή του διετούς σταθεροποιητικού προγράμματος 1986-87, βρίσκεται σε φάση ανόδου. Στο 1988 η αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος ήταν η υψηλότερη της δεκαετίας του 1980. Επίσης οι επενδύσεις, κυρίως οι ιδιωτικές, συνέχισαν να αυξάνονται με επιταχυνόμενο ρυθμό. Η άνοδος του εθνικού εισοδήματος συνδυάστηκε με τη διατήρηση εξωτερικής ισορροπίας. Το έλλειμμα των τρεχουσών συναλλαγών της χώρας με το εξωτερικό, ως ποσοστό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, το 1988 έπεσε στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 25 ετών και χρηματοδοτήθηκε από την αυτόνομη είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων. Τέλος, ο πληθωρισμός, μετά την απότομη μείωση από 25% που είχε φτάσει το 1985 στο 16,8% το 1986, συνέχισε να υποχωρεί και στα τελευταία δύο έτη, με πολύ βραδύτερο όμως ρυθμό.

Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, σε σταθερές τιμές, αυξήθηκε το 1988 κατά 3,5%. Στην άνοδο του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος συνέβαλε, από την πλευρά της ζήτησης, η εγχώρια δαπάνη, που αυξήθηκε κατά 4,2%.

Σημαντική ήταν η αύξηση της καταναλωτικής δαπάνης, ιδιωτικής και δημόσιας, αλλά και της δαπάνης για επενδύσεις. Η αύξηση της ιδιωτικής καταναλωτικής δαπάνης συνδέεται με την άνοδο του πραγματικού ιδιωτικού εισοδήματος.

ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Συνεχίστηκε για τρίτο κατά σειρά χρόνο η βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών. Το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών περιορίστηκε στα 957 εκατ. δολάρια ή στο 1,8% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, που είναι το χαμηλότερο ποσοστό από την αρχή της δεκαετίας του 1970. Η καθαρή είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων υπερκάλυψε το έλλει-

μα τρεχουσών συναλλαγών κατά 871 εκατ. δολάρια και, σε συνδυασμό με τον καθαρό εξωτερικό δανεισμό του δημόσιου τομέα (205 εκατ. δολάρια) και τα θετικά τακτοποιητέα στοιχεία, οδήγησε σε σημαντική αύξηση των συναλλαγματικών διαθεσίμων. Τα συναλλαγματικά διαθέσιμα, χωρίς το χρυσό, από 1.519 εκατ. δολάρια στο τέλος του 1986, αυξήθηκαν σε 2.681 εκατ. δολάρια στο τέλος του 1987 και σε 3.666 εκατ. δολάρια στο τέλος του 1988.

Παράλληλα, το δημόσιο και το έγγυημένο από το Δημόσιο εξωτερικό χρέος της χώρας, ως ποσοστό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, μειώθηκε από 40% στο τέλος του 1986, σε 36,6% στο τέλος του 1987 και σε 35,1% στο τέλος του 1988.

Η σταθερή βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών στα τελευταία τρία χρόνια προήλθε από την ταχεία αύξηση των άδελων συναλλαγματικών εισπράξεων και της ιδιωτικής εισροής κεφαλαίων. Η ευνοϊκή αυτή εξέλιξη συνδέεται με την αποδυνάμωση των πληθωριστικών προσδοκιών, την αποκατάσταση έμπιστοσύνης και τη νομισματική πολιτική ή οποία, σε συνδυασμό με την υποχώρηση του πληθωρισμού, οδήγησε στη διαμόρφωση θετικών πραγματικών επιτοκίων σε επίπεδα ανταγωνιστικά με τα αντίστοιχα επιτόκια στις διεθνείς χρηματαγορές.

Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η εφαρμογή πολιτικής υποτίμησης δεν αποτελεί λύση για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, ιδιαίτερα υπό τις ειδικές ελληνικές συνθήκες, ούτε όμως είναι σκόπιμη ή αναγκαία με δεδομένη την ευνοϊκή πορεία του ισοζυγίου πληρωμών και την ισχυρή συναλλαγματική θέση της χώρας. Η Τράπεζα της Ελλάδος προτίθεται να ακολουθήσει με συνέπεια, την ίδια συναλλαγματική πολιτική, που έχει αποδειχθεί επιτυχής, γεγονός που αντανακλάται στην ουσιαστική και σταθερή βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών και στην αύξηση των συναλλαγματικών διαθεσίμων στο υψηλότερό τους επίπεδο στην οικονομική ιστορία της χώρας.

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ο ρυθμός αύξησης της προσφοράς χρήματος με την εύρεία έννοια (ΜΕ), που περιλαμβάνει τη νομισματική κυκλοφορία και τις καταθέσεις ιδιωτών σε δραχμές, σημείωσε μικρή επιβράδυνση και περιορίστηκε σε 23% το 1988 από 24,6% το 1987, παράμεινε όμως σημαντικά υψηλότερος από τον αντίστοιχο στόχο που ήταν 14-16%.

Οι κύριοι παράγοντες που συνέβαλαν την ταχύτερη, από την αρχική πρόβλεψη, αύξηση του Μ3 ήταν η σημαντικά μεγαλύτερη ζήτηση από τον ιδιωτικό τομέα για πιστώσεις και η μεγάλη αύξηση των δανειακών αναγκών του δημόσιου τομέα, που οδήγησαν στην αύξηση της εγχώριας πιστωτικής επέκτασης (πρός τον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα κατά 15,9% το 1988, έναντι 13,2% το 1987).

Η τραπεζική χρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα αυξήθηκε το 1988 με ρυθμό 15,2% έναντι αρχικής πρόβλεψης 10-12% και αντίστοιχης αύξησης 9,8% το 1987. Η ταχύτερη αύξηση οφείλεται στην επίδραση όρισμένων παραγόντων. Μετά μία περίοδο οικονομικής στασιμότητας, η ανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας το 1988, που αντανακλάται στο ρυθμό αύξησης του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος κατά 3,5%, έναντι αρχικής πρόβλεψης 1,5-2% οδήγησε σε υψηλότερη ζήτηση για πιστώσεις απ' ό,τι είχε αρχικά εκτιμηθεί. Ένας δεύτερος παράγοντας που συνέβαλε στην άνοδο της πιστωτικής επέκτασης το 1988 ήταν η κατάργηση πιστωτικών περιορισμών, που επέτρεψε την ευρύτερη χρηματοδότηση του εμπορίου και μιάς σειράς άλλων δραστηριοτήτων, όπως οι χρηματοδοτικές μισθώσεις και οι αγορές με χρήση πιστωτικών καρτών. Η ζήτηση για τις μορφές αυτές χρηματοδότησης αποδείχθηκε έντονη.

Οι τραπεζικές πιστώσεις προς το δημόσιο τομέα αυξήθηκαν με ρυθμό 16,4% έναντι 15% το 1987. Η ταχύτερη αυτή αύξηση αντανακλά την εξέλιξη των δανειακών αναγκών του δημόσιου τομέα. Οι καθαρές δανειακές ανάγκες του δημόσιου τομέα αυξήθηκαν, ως ποσοστό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, από 13,2% το 1987 σε 16,3% το 1988.

Το συμπέρασμα είναι ότι, στην πορεία προς το 1992, η δημοσιονομική πολιτική δεν μπορεί να αγνοεί το ρόλο των δυνάμεων της αγοράς, ενώ η Τράπεζα της Ελλάδος οφείλει να στηρίζει σχεδόν αποκλειστικά την πολιτική της σε έμμεσες μεθόδους νομισματικού ελέγχου, μέσω μηχανισμών της αγοράς. Η Τράπεζα της Ελλάδος έχει αποδείξει ότι έχει προετοιμαστεί να προχωρήσει προς την πλήρη απελευθέρωση των χρηματοπιστωτικών αγορών και την εφαρμογή πολιτικής που συμβάλλει στην αμβλυνση των εσωτερικών και εξωτερικών οικονομικών ανισορροπιών, με μέσα πολιτικής που δεν προκαλούν στρεβλώσεις στην ομαλή λειτουργία της αγοράς.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

NO COMPROMISE!

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

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



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED

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



AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



“MEDOV”®

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



FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

«Οί πηγές του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου»

Του κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΡ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ, δικηγόρου του 'Αρείου Πάγου

(συνέχεια από τό προηγούμενο)

IV. 'Ο νόμος Ροδίων Ναυτικών

Μετά την κωδικοποίηση του 'Ιουστινιανού δηλαδή μεταξύ 6ου και 8ου αιώνα συντάχθηκε μία ιδιωτική συλλογή που φέρει τον τίτλο «Νόμος Ροδίων Ναυτικός» («N.P.N.»), ή οποία κατά τινάς αποτελεί τό έλλειπον 53ο βιβλίο των Βασιλικών, πού περιείχε εκτός από τίς διατάξεις του Πανδέκτου, πολλές άλλες διατάξεις ναυτιλιακών εθίμων και συνηθειών πού είχαν επικρατήσει στην 'Ανατολική Μεσόγειο κατά την κλασσική, την 'Ελληνιστική και την Βυζαντινή εποχή, όπως και πολλές πρωτότυπες διατάξεις αφορώσες την σύγκρουση πλοίων, την ναυτική κλοπή, την κοινή άβαραία και την συνεισφορά.

Τό πρώτο έτυπώθη ή συλλογή αυτή τό 1561 και υπάρχουν επίσης χειρόγραφα, τό παλαιότερο των οποίων είναι του 10 μ.χ. αιώνα. 'Ο J.M. Pardessus τό περιλαμβάνει στους «Lois Maritimes», Παρίσι 1828 - 1845. 'Ωστόσο ή καλύτερη έκδοση του κειμένου αυτού είναι ή του Walter Ashburner, πού δημοσιεύθηκε στην 'Οξφόρδη τό 1909 μέ τίτλο «The Rhodian Sea Law». 'Ο Ashburner δέν τό αποδίδει σέ Ρόδιο συγγραφέα και θεωρεί ότι αυτός πού έκαμε την συλλογή γνωρίζοντας προφανώς τό σχόλιο πού αποδίδεται στον αυτοκράτορα 'Αντωνίνο, την όνόμασε Νόμο των Ροδίων για

νά της προσδώσει κύρος. 'Ο Νόμος των Ροδίων Ναυτικός απέκλήθη από τινάς λόγω των ύπαρχουσών άμφιβολιών και «ψευδορόδιος νόμος».

Όπως μάς πληροφορεί ό Benedict¹⁹, τό βιβλίο αυτό ήμφισβητήθη έντονα και από δύο γνωστούς συγγραφείς του 19ου αιώνα τον Bynkershoek και τον Heinecius, των οποίων όμως ό άνθελληνισμός είναι κατά έντονος και δέν μπορεί νά μάς οδηγήση σέ βάσιμα συμπεράσματα. Πράγματι, ό Bynkershoek τό άπορρίπτει γιατί τον θεωρεί κατασκευάσμα κάποιου «πεινασμένου» μικρού Έλληνα ή άλλου».

Μεταξύ των λόγων πού οι δύο αυτοί συγγραφείς άρνούνται αθεντικότητα στο βιβλίο αυτό ως δικαιο των Ροδίων είναι ότι ένώ στον πρόλογο του όμιλεί για άποστολή στην Ρόδο ειδικής επιτροπής συγκλητικών περί τό 53 μ.χ., έν τούτοις ισχυρίζονται ότι βάσει των άναγραφομένων στον πρόλογο του Ν.Ρ.Ν. σέ σύγκριση μέ τά ιστορικά δεδομένα θά έπρεπε νά πήρε γύρω στά 33 χρόνια στην ειδική αυτή επιτροπή νά πάει στην Ρόδο νά επιστρέψη στην Ρώμη και νά συντάξη την έκθεσή της επί του Ροδιακού Νόμου. Και τούτο γιατί ένώ ή σύσταση της επιτροπής έγινε επί αυτοκράτορας Τιβέριου ό όποιος απέθανε τό 37 μ.χ. ή έκθεση υπεβλήθη στην Σύγκλητο επί Αυτοκράτορος Βεσπασιανού πού άρχισε νά βασιλεύει τό 70 μ.χ.

Βέβαια υπάρχει και ό αντίλογος σ' αυτόν τον ισχυρισμό ό όποιος είναι ότι

ένδεχομένως ή επιτροπή της Συγκλήτου νά συνεστήθη μέν επί Τιβέριου αλλά νά μήν πήγε για μερικά χρόνια στην Ρόδο και επίσης νά μήν συνέταξε άμέσως την έκθεση.

Επίσης οι δύο αυτοί συγγραφείς άναφέρουν ότι μία διάταξη του Ν.Ρ.Ν. άναγράφει δίσ την φράση «σύμφωνα μέ τό Ροδιακό Δίκαιο» ένώ εάν έπρόκειτο περί του Ροδιακού Δικαίου δέν θά περιείχε τέτοια διάταξη.

Ακόμη ότι σέ μερικές περιπτώσεις ό Ν.Ρ.Ν. άναφέρει ότι ό πλοίαρχος και τό πλήρωμα όρκίζονται στο «Εύαγγέλιο». Αλλά τίποτε δέν αποκλείει ό συγγραφέας του έργου νά περιέλαβε στο μεταξύ και νεώτερα ήθη λόγω αλλαγής θρησκείας (όρκος στο Εύαγγέλιο) ή αν ή πηγή ενός νόμου ήτο άνεξακρίβωτος νά έκαμε την επιφύλαξη «σύμφωνα μέ τό Ροδιακό Δίκαιο».

Ό «Νόμος Ροδίων Ναυτικός» έτυχε εύρείας έφαρμογής και επηρέασε σέ σημαντικό βαθμό τά δίκαια της Ancona, της Βενετίας, της Πίζας και άλλων 'Ιταλικών πόλεων καθώς και της Κύπρου και της 'Ιερουσαλήμ (Assises de Jerusalem)²⁰.

Ό Ναυτικός Νόμος Ροδίων διαπραγματεύεται θέματα ναυτικού δικαίου μέ προσοχή και άντίληψη των ναυτικών πραγμάτων, γεγονόσ πού οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ό συντάκτης (ή οι συντάκτες) του Νόμου αυτού νά είχε όχι μόνο άριστη νομική κατάρτιση αλλά και βαθιές ναυτιλιακές γνώσεις και έμπειρία.

V. Διαίρεση και άνάλυση του Ναυτικού Νόμου Ροδίων

Ό Ναυτικός Νόμος Ροδίων διαιρείται σέ τρία μέρη εκ των οποίων τό πρώτο μέρος καταλαμβάνει ό πρόλογος πού άρχίζει ως εξής:

«Τό Ναυτικό δίκαιο των Ροδίων πού οι πλέον ιεροί αυτοκράτορες Τιβέριος, 'Ανδριανός, 'Αντωνίνος, Pertinax, 'Αθψιοθσ Σεπτιμθσ Σεωερθσ, Αύγουστοι για παντός άπεφάσαν,»

Ό Τιβέριος Καίσαρας Αυγουστός, maximus Ποντίφικας στο 32ο έτος της διακυβέρνησης του όταν οι ναύτες, πλοίαρχοι και έμποροι έζήτησαν από έμένα όπως δι' ότιδήποτε συμβαίνει στην θάλασσα πρέπει νά γίνεται συνει-

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)

σφορά, ή Νέρων απαντών ειπε: «Μεγάλε, σοφώτατε, Γαλήνιες Τιβέριες Καίσαρα, ειλικρινά νομίζω ότι δεν υπάρχει τρόπος να εγκρίνω πράγματα που προτείνει η Μεγαλειότητά σας. Στείλτε στην Ρόδο για να γίνει επιμελής έρευνα για τις εργασίες των ναυτιλλομένων και εμπόρων και επιβατών, για την φόρτωση φορτίου στα πλοία, για τις ναυτικές συμπλοιοκτησίες, σχετικά με τις αγορές και πωλήσεις πλοίων και τις προσλήψεις τεχνικών πλοίων και την κατάθεση χρυσού και αργύρου και διάφορα άλλα πράγματα...».

Τό δεύτερο μέρος περιέχει 19 κεφάλαια που ασχολούνται με την σύνθεση του πληρώματος και την άμοιβή εκάστου και άλλα γενικά ναυτικά θέματα. 'Απ' αυτά στα πρώτα 7 κεφάλαια προ-διορίζονται οι άμοιβές των μελών του πληρώματος από τα κέρδη του πλοίου.

Ετσι ο «ναύκληρος», που είχε την διεύθυνση και διοίκηση του πλοίου και αντι-στοιχεί προς τον σημερινό πλοίαρχο, έλάμβανε δύο μερίδια, ο «ναυπηγός» δη-λαδή ο έπισκευαστής του πλοίου έλάμβανε 1 1/2 μερίδιο, τό αυτό δέ έλάμβανε ο «πρωτεύς» και ο «καραβίτης». Ο ναύ-της έλάμβανε ένα μερίδι και ο μάγειρος 1/2. Ο Ν.Ρ.Ν. προβλέπει και ναύτες που ήμοιβοντο επί μισθώ. Από την διά-ταξη αυτή οδηγούμεθα στο συμπέρα-σμα ότι προεβλέπετο κερδοκοινωνία ή συμπλοιοκτησία που επαναλαμβάνεται στο Μέρος Γ' κεφ. 17. Τα επόμενα 6 κε-φάλαια του Β' μέρους ασχολούνται με τον χώρο που διετίθετο στους επιβάτες και επίσης προβλέπουν ότι κάθε επιβά-της προσεκόμιζε τά εφόδια τροφής και σκευή του όπως στρώμα διά τον ύπνο. Η διανομή νερού έρρυθμιζέτο από τον πλοίαρχο. Υπάρχει ακόμα κεφάλαιο (ιδ) που αναφέρεται στην παρακατάθεση παρά τω πλοίαρχων ειδών αξίας, κεφά-λαιο που επιβάλλει και δόση όρκου σ' ό-λους τούς ταξιδεύοντες διά του πλοίου για να βοηθούν αλλήλους, ενώ τό κεφά-λαιο ις' αναφέρεται στην αξία του πλοίου σέ περίπτωση συνεισφοράς λό-

γω άβαρίας.

Ο Νόμος Ροδίων Ναυτικός περιέχει στο κεφάλαιο 36 του Γ' μέρους, που εί-ναι και τό σημαντικότερο τμήμα του, τό **άρχαιότερο γνωστό κείμενο περί δι-καίου ναυτικών συγκρούσεων:**

«Εάν ένα πλοίο μέ άνηρημένα τά πανιά (πού ταξιδεύει) πέφτει πάνω σέ άλλο πλοίο που είναι άγκυροβολημένο ή έχει κατεβάσει τά πανιά (έκοψε ταχύ-τητα) και είναι ήμέρα, όλη ή σύγκρουση και ή ζημία αποδίδεται στον πλοίαρχο και αυτούς που βρίσκονται στό κινούμε-νο πλοίο. 'Επιπλέον άς αφήσουμε και τό φορτίο νά συνεισφέρει. 'Εάν αυτό συμ-βαίνει νύκτα, ό άνδρας που κατέβασε τά πανιά, πρέπει νά ανάψη φωτιά. 'Εάν δεν έχει φωτιά, άς φωνάξει. 'Εάν αυτός άμελεί νά τό πράξει και καταστροφή λαμβάνει χώραν, αυτός ό ίδιος είναι ύ-πεύθυνος γι' αυτό, αν ή απόδειξη πάει μέχρις εκεί. 'Εάν αυτός που ταξίδευε ή-το άμελής και ό φύλακας κοιμήθηκε, αυ-τός που ταξίδευε χάνει ως εάν είχε προ-σκρούση σέ ύφάλους και άσε νά μείνη άθώς αυτός που ύφίσταται τό «κτύπη-μα».

Ετσι τρεις δυνατότητες προβλέπον-ται: (1) 'Εάν τό πλοίο Α κτυπήσει τό πλοίο Β που είναι άγκυροβολημένο κα-τά την διάρκεια της ήμέρας, τό Β θά νι-κήση και τό φορτίο του Α θά συνεισφέ-ρει. (2) 'Εάν τό πλοίο Α κτυπήσει τό πλοίο Β που είναι άγκυροβολημένο την νύκτα και τό πλοίο Β ούτε άναψε φωτιά, ούτε έκανε θόρυβο τό Β θά χάσει και (3) 'Εάν τό πλοίο Α κτυπήσει τό πλοίο Β και τό Α ήτο άμελής (άπρόσεκτο) τό Β θά νικήσει²¹.

Φαίνεται ότι περιπτώσεις που διεμορ-φώθησαν νομολογιακώς για την εύθύνη επί συγκρούσεως πλοίων είχαν έκφρα-σθή εύκρινώς στον Πανδέκτη και σέ με-ταγενέστερους κώδικες, έκαστη των ό-ποιων έμοιαζε και μερικώς κατίσχυε των διατάξεων του Ροδιακού δικαίου. Σέ κάθε μία άπ' αυτές τις περιπτώσεις άποφασιστικό έρώτημα ήταν: υπήρχε πταίσμα έκ μέρους των ναυτικών; 'Εάν

ναί αυτοί ήσαν υπεύθυνοι. 'Εάν, αντιθέ-τως, ή σύγκρουση ήταν άναπόφευκτο άτύχημα, δεν υπήρχε μέσο θεραπείας. Αυτή είναι ή πρώτη άναφορά περί πται-σματος στο ναυτικό δίκαιο. Τά κεφά-λαιο 1 και 2 του Γ' μέρους του βιβλίου αυτού σχετικά μέ την κλοπή άγκυρας του πλοίου έχουν ως εξής:

Κεφάλαιο 1

«Ενα πλοίο κείται στο λιμάνι ή σέ πα-ραλία και του εκλάπησαν οι άγκυρες του. Ο κλέπτης συνελήφθη και όμολό-γησε. Τό δίκαιο προβλέπει ότι αυτός θά ραβδισθί και θά αποζημιώσει στο δι-πλάσιο την ζημία που έκαμε.

Κεφάλαιο 2

Οί ναύτες του πλοίου Α, κατ' έντολήν του πλοίαρχου τους, κλέβουν τις άγκυ-ρες του πλοίου Β, τό όποιο είναι άγκυ-ροβολημένο στο λιμάνι ή σέ παραλία. Τό πλοίο Β έτσι χάνεται. 'Εάν αυτό απο-δειχθί, ό καπετάνιος που έδωσε την έν-τολή για την κλοπή θά αποζημιώσει όλη τή ζημία του πλοίου Β και των περιεχο-μένων του. 'Εάν κάποιος κλέψει τά έ-ξάρτια ή όποιοδήποτε αντικείμενο χρη-σιμοποιούμενο στο κατάστρωμα, όπως σχοινιά, παλαμάρια, πανιά, βάρκες και παρόμοια, ό κλέπτης πρέπει νά τά απο-ζημιώσει στο διπλάσιο²².

(συνέχεια στο επόμενο)

18. Βλ. Α. Κιάντου - Παμπούκη, supra σελ. 6.

19. Βλ. Benedict of Admiralty, supra, σελ. 10-13, ό όποιος και παραθέτει τις σχετικές κατωτέρω παραπομπές: Bynkershoek, Minor Works, V, de Lege Rhodia de Jactu, 1774 και Heineccius, Operum, Geneva 1771, Τόμος VI, σελ. 277.

20. Βλ. Γ. Μιχαηλίδη - Νουάρο, οπ. αν. σελ. 210.

21. Βλ. David R. Owen, The origin and Devel- opment of Marine Collision Law, Tulane Law Review, Vol. 51, June 1977, σελ. 760-761.

22. Βλ. Benedict of Admiralty, supra, σελ. 13, ύποσημείωση 8.

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

σφαλίσουν άπασχόληση στο ναυπηγείο μέχρι τό τέλος του 1992.

ΓΑΛΛΙΑ

Τά Ναυπηγεία του 'Ατλαντικού

Τά Ναυπηγεία του 'Ατλαντικού (Chantiers de l'Atlantique) τά όποία άποτελούν τό ναυπηγικό τμήμα της Alsthom έχουν μακρά ιστορία.

Τό 1861 ή Γενική 'Υπερωκεάνιος 'Εταιρία (CGT) ίδρυσε στο Σαιν Ναζαίρ τό ναυπηγείο Penhoet για τη ναυπήγηση των πρώτων υπερατλαντικών υπερωκεανίων με μεταλλικό σκάφος. Μεταξύ των έτών 1864-65 ναυπηγήθηκαν τά υπερωκεάνια «Αυτοκράτειρα Εύγενία», «Νεός Κόσμος», «Γαλλία» και «Παναμάς», τά όποία έφεραν πλευρικούς τροχούς που άργότερα αντικατεστάθηκαν με έλικες. Είχαν μήκος 108 μ. χωρητικότητας 3.200 τον. γκρός (5.600 τον. d.w.) άτμομηχανή 2.680 ίππων, βοηθητική ίστιοφορία έπιφανείας 800 τ.μ. ταχύτητα 13 κόμβων και μπορούσαν να δεχθούν 20 έπιβάτες πρώτης θέσεως και άπροσδιόριστο άριθμό μεταναστών.

Τό 1881 ίδρύεται νέο ναυπηγείο στο Σαιν Ναζαίρ, τό Ateliers et Chantiers de la Loire. Τό 1900 τό ναυπηγείο Penhoet άποκτή όικονομική άυτόνομία έναντι της CCT. Είναι ή άρχή μίας νέας μεγάλης έποχής κατά την όποία κατασκευάσθηκαν στο Σαιν Ναζαίρ: 70 υπερωκεάνια της τάξεως των 10.000 τον. γκρός και άνω, μεταξύ των όποιων τό «Ile de France» (1927), τό «Normandie» (1935) και τό «France» (1962). 'Επίσης 120 πολεμικά πλοία μεταξύ των όποιων πολλά μεγάλα και όνομαστά θωρηκτά καθώς και τό μεταπολεμικό άεροπλανόφορο «Foch».

Τό 1955 τά ναυπηγεία του Penhoet άφενός και του Loire άφετέρου συγχωνεύθηκαν με την έπωνυμία «Ναυπηγεία του 'Ατλαντικού». Με τους διάφορους έκσυγχρονισμούς που έγιναν τό άργότερα τίποτε ή σχεδόν τίποτε δέν έχει μείνει από τις παλιές έγκαταστάσεις.

Τέλος τό 1976 τά Ναυπηγεία του 'Ατλαντικού συγχωνεύονται με την Alsthom και όνομάζονται προσωρινά Alsthom Atlantique και τελικά Alsthom του συγκροτήματος CGE, του όποιου τά Ναυπηγεία 'Ατλαντικού άποτελούν τό ναυπηγικό τμήμα.

ΙΡΑΚ

Νέα τέρμιναλ στο Ούμ Κουάσρ

Δέκα νέα τέρμιναλ διαμετακομιδής φορτίων σχεδιάζει να κτίσει τό 'Ιράκ στο λιμάνι του Ούμ Κουάσρ με προϋπολογιζόμενο κό-

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Καμμία ούσιαστική πρόοδος

'Οκτώ όλόκληροι μήνες συμπληρώθηκαν στις 15 'Απριλίου από τότε που άρχισαν οι συνομιλίες ειρήνης μεταξύ του 'Ιράκ και της Περσίας υπό την αίγίδα του Γενικού Γραμματέα των 'Ηνωμένων 'Εθνών χωρίς να έχει σημειωθεί καμμία πρόοδος. 'Εκτός αυτού όμως, οι συνομιλίες μοιάζουν να επανέρχονται στο σημείο εκκίνησης τους, στη συζήτηση δηλαδή του πρώτου άρθρου της άπόφασης 598 του Συμβουλίου 'Ασφαλείας.

'Η Περσία έχει δείξει στο τέλος του 4ου γύρου των διαπραγματεύσεων ότι άποφύγει να έφαρμόζει τη συμφωνία της 8ης Αυγούστου και ότι δέν δεσμεύεται με τό πνεύμα της άπόφασης 598. Σε αυτό τό γύρο των διαπραγματεύσεων, ή Περσία άνανέωσε την άρνησή της να συνομιλεί άπευθείας με την ίρακινή άντιπροσωπεία. 'Επίσης, δέν έχει δεσμευτεί με μία πάγια και φανερή στάση για τό σκοπό της πλήρους και μόνιμης ειρήνης στην περιοχή.

Οί παρατηρητές προβλέπουν ότι ή έσωτερική κατάσταση της Περσίας, ή όποία συνεχώς επιδεινώνεται από τις έσωτερικές συγκρούσεις και τη διαμάχη για την έξουσία, προβληματίζουν τον Πέρση διαπραγματευτή, που δέν έχει την έλευθερία να πάρει κάποια συγκεκριμένη άπόφαση ή να υιοθετήσει μία κοινή στάση. Μοιάζει σαν τό κάθε μέλος της περσικής άντιπροσωπείας να έκπροσωπεί την άποψη μίας από τις άντιμαχόμενες πτέρυγες της Τεχεράνης.

ΒΕΛΓΙΟ

Τό λιμάνι της 'Αμβέρσας

'Ικανοποιητική ύπήρξε ή οικονομική περίοδος του 1988 για τό λιμάνι της 'Αμβέρσας με αύξημένη διακίνηση φορτίων και αύξημένο άριθμό πλοίων που χρησιμοποίησαν τις έγκαταστάσεις του. Κατά τό 1988 κατέ-

πλευσαν στην 'Αμβέρσα 16.403 πλοία συνολικής χωρητικότητας 135.339.541 τον. γκρός και διακινήθηκαν 96.906.590 τόννοι έμπορευμάτων. Σημειώθηκε δηλαδή αύξηση στον άριθμό των πλοίων κατά 2,3% και στον όγκο των έμπορευμάτων κατά 6,4% σε σύγκριση με τό 1987. Τά γενικά φορτία αύξήθηκαν κατά 8,4% σε 42,8 έκατ. τον. ενώ τά χύδην φορτία κατά 4,9% σε 54,1 έκατ. τόννους. 'Αναλυτικά αύξήθηκε ή διακίνηση χαρτιού και ξυλοπολτού (22,3%), των προϊόντων σιδήρου και άτσαλιού (13,7%), των φρούτων (5,4%), των σιτηρών (46,4%) και των ζωοτροφών (19,3%). 'Αντίστοιχα σημειώθηκε μείωση στη διακίνηση των ύπολοιπων μετάλλων (9,8%) και των λιπασμάτων σε σάκκους (19,9%).

Κατά τό 1988 σημειώθηκε μείωση στην διακίνηση πετρελαίου κατά 7,6%, και αύξηση στα μεταλλεύματα κατά 20,8%, στα άνθρακοφορτία κατά 23,4%, ενώ σημαντική αύξηση σημειώθηκε στον τομέα της έμπορευματοκιβωτισιοποιημένης μεταφοράς με συνολική διακίνηση 1.469.949 TEU που άντιστοιχεί σε συνολικό τοννάζ 14,7 έκατ. τόννων. (αύξηση κατά 8,6%).

ΒΟΡΕΙΟΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑ

'Αγορά έταιρίας από τό προσωπικό της

'Ολοκληρώθηκαν επιτυχώς οι διαπραγματεύσεις σύμφωνα με τις όποιες ή ναυπηγική έταιρία «Harland and Wolf» θά άγορασθεί από την διεύθυνση και τους εργαζόμενους αντί ποσού 500 έκατ. λιρών. 'Η έξαγορά που πρέπει να έγκριθεί από την 'Επιτροπή της ΕΟΚ έχει την ύποστήριξη των εταιριών του Νορβηγού πλοιοκτήτη Φρέντ 'Ολσεν, οι όποιες θά παραγγείλουν στο ναυπηγείο την ναυπήγηση τριών δεξαμενοπλοίων τύπου Σουέζμαξ των 150.000 τον. d.w. Οι παραγγελίες αυτές που θά έχουν και την χρηματοδότηση της 'Αγγλικής κυβέρνησης, μέσα στα όρια που επιτρέπει ή ΕΟΚ θά εξα-



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

στος άνω των 150 εκ. δολλαρίων. Μετά νέα τέρμιναλς άναμένεται να αύξηθει ή ικανότητα του λιμανιού στον χειρισμό φορτίων μέχρι συνολικά 2 εκατ. τόννων ετησίως. Συγχρόνως έργασίες επέκτασης και επισκευής των εγκαταστάσεων γίνονται και στην Βασίλεια, τό άλλο μεγάλο λιμάνι του 'Ιράκ στον Περσικό Κόλπο. Ειδικά τό λιμάνι του Ούμ Κουάσρ θα χειρίζεται τις έξαγωγές λιπαμάτων και τις είσαγωγές γενικού φορτίου ενώ τό παραπλήσιο λιμάνι του Χώρ άλ Ζουμπαίρ θα ειδικευθεί στις έξαγωγές τσιμέντου και ούριας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Πλοία μεταφοράς σιδηροδρόμων

Η γνωστή εταιρία MacGregor Navire ανέλαβε την κατασκευή του συστήματος υποδοχής των σιδηροδρομικών οχημάτων επί του νεότευκτου πλοίου «Sea Wind» της όμνυμης ναυτιλιακής εταιρίας. Τό πλοίο ήταν πρώην οχηματαγωγό που μετασκευάστηκε στα Γερμανικά ναυπηγεία «Blohm & Voss» και θα συνδέσει τις σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ της Στοκχόλμης και του Φινλανδικού λιμένος Τούρκου. Έκτός από τό σιδηροδρομικά οχήματα που θα μεταφέρει στο κύριο κατάστρωμα, τό πλοίο θα έχει δυνατότητα μεταφοράς φορτηγών και επιβατηγών αυτοκινήτων σε άλλα δύο καταστρώματα.

Τό σύστημα υποδοχής των σιδηροδρομικών οχημάτων που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε από την MacGregor - Navire ά-

ποτελείται από την κύρια πλατφόρμα — ράμπα εισόδου, δύο συσκευές πρόσδεσης της ράμπας, την έσωτερική ράμπα, την είσοδο των αυτοκινήτων, πλάγιες πόρτες για τον χειρισμό των σχοινιών πρόσδεσης και δύο υδραυλικούς κινητήρες. Η εύελιξία του συστήματος αύξάνεται καθώς ή κύρια ράμπα που έχει μήκος 10,5 μ. και πλάτος 8 μ. μπορεί να χρησιμοποιηθεί εκτός από τον κύριο σκοπό της, ως είσοδος για την φόρτωση αυτοκινήτων, και ως άνεγκυστήρας για την μεταφορά και αποθήκευση των σιδηροδρομικών οχημάτων. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού ή ράμπα χρησιμεύει ως ύδατοστεγής πόρτα.

Η κεκλιμένη έσωτερική ράμπα επιτρέπει την μεταφορά φορτίου μεταξύ του άνω και κάτω καταστρώματος και έχει διαστάσεις 29,25 μ. Χ 3 μ. Μέσω της ράμπας αυτής μπορούν να φορτωθούν συγχρόνως επτά φορτηγά ή επιβατικά αυτοκίνητα βάρους μέχρι 2 τόννων.

ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Ίδιωτικοποίηση προβληματικής εταιρίας.

Η κοινή θυγατρική εταιρία ACT των μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών Blue Star και Cunard Ellerman αγόρασε την εύρισκόμενη σε δυσχερή οικονομική κατάσταση κρατική εταιρία της Νέας Ζηλανδίας «Shipping Corporation of New Zealand» με κόστος αγοράς περί τά 22 εκατ. δολάρια. Από της ιδρύσεως της τό 1975 ή κρατική εταιρία είχε να άν-

τιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα από τις ναυτεργατικές ενώσεις που κορυφώθηκαν έφέτος μετά από μία προσπάθεια περικοπής δαπανών που όδήγησε στην μεταβολή γηση δύο πλοίων και την επάνδρωσή τους με ξένα πληρώματα. Μετά την πρόσφατα πώληση τριών πλοίων ή SCNZ διαθέτει ένα στόλο που περιλαμβάνει μόνο δύο όκεανοπόρα σκάφη αλλά διαθέτει και δικαιώματα σε ένα αριθμό μικροτέρων άκτοπλοϊκών σκαφών, σε κοντινέροπλοια και σε ύπηρεσίας πρακτορεύσεων.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Γιά πρώτη φορά στη μεταπολεμική ναυτική ιστορία του ό 'Ολλανδικός έμπορικός στόλος έπεσε κάτω από τά 3 εκατ. τόννους. Κατά τά στοιχεία της Ένώσεως των 'Ολλανδών Έφοπλιστών τό τοννάρι του έμπορικού στόλου της χώρας έπεσε στα 2,9 εκατ. τον. d.w. και ό αριθμός των πλοίων έπεσε στις 473 μονάδες έναντι 549 του 1987. Αναλυτικότερα ό στόλος περιελάμβανε στό τέλος του 1988 μόνο τέσσερα επιβατηγά, 410 φορτηγά και 59 δεξαμενόπλοια.

Έξάλλου τό 'Ιδρυμα Ναυτιλιακών Έρευνών της 'Ολλανδίας έτοιμάζει μία γενική μελέτη για τη ναυτιλία μετά τό 1992. Η μελέτη αυτή θα χρησιμεύσει ως βάση για τη μελλοντική ναυτιλιακή στρατηγική και πολιτική. Σύμφωνα με την έκθεση, ή ένιαία αγορά θα πρέπει να άσκήσει ίσχυρό σταθεροποιητικό αποτέλεσμα και ή ΕΟΚ θα πρέπει να καταλάβει ένα πολύ μεγαλύτερο μέρος στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Παράλληλα τόσο ή άκτοπλοία όσο και οι εξειδικευμένες μεταφορές, όπως είναι των χημικών προϊόντων ή των υπό ρυθμιζόμενη θερμοκρασία, θα πρέπει να άντισταθούν στον συναγωνισμό του σιδηροδρόμου, ό όποιος θα αποβεί πολύ σκληρότερος λόγω της σήραγγος της Μάγχης.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Άντιπυρηνικές διαμαρτυρίες

Οι διαμαρτυρίες αυτών που φοβούνται την πυρηνική ενέργεια στην κίνηση των πλοίων έγιναν για πρώτη φορά αισθητές και στην Σοβιετική Ένωση. Τό καμάρι του έμπορικού στόλου της χώρας, τό φορτηγοδόρο πλοίο «Sevmorput» κινούμενο με άτομική ενέργεια και ικανό να μεταφέρει 70 φορτηγίδες ανάγκαστηκε να παραμείνει για αρκετό χρονικό διάστημα άγκυροβολημένο στην ανοιχτή θάλασσα, σε συνθήκες κακοκαιρίας καθώς οι εργάτες των λιμένων του Βλαδιβοστόκ και άλλων της Σοβιετικής Άπω Ανατολής άρνθήθηκαν να χειριστούν τον έλλιμενισμό του. Τό πλοίο άναχώρησε από την Όδησσό για τό παρθενικό του ταξίδι στις 12 'Ιανουαρίου και θα δρομολογηθεί στις γραμμές που θα συνδέουν τά λιμάνια του Άρκτικού με την Άπω Ανατολή. Τελικά μετά από άναμονή μιας εβδομάδας οι τοπικές άρχες του Βλαδιβοστόκ έδωσαν την άδεια κατάπλου στο λιμάνι και εκφόρτωσης καθώς μετά την έπισταμένη έρευνα από αντιπροσώπους της Κρατικής Έπιτροπής Προστασίας του Περιβάλλοντος και ύπαλλήλων της Πολιτικής Άμυνας άποδείχθηκε ότι δέν ύπήρχε κίνδυνος από ραδιενέργεια.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΝΑ ΤΟΥ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΕΙ ΕΡΓΑΣΙΑ

Έχουμε ύπ' όψει την περίπτωση ενός καλού ναυτικού ό οποίος λόγω ειδικών συνθηκών αναγκάστηκε νά απομακρυνθεί από την ενεργό ύπηρεσία καί έχει ανάγκη εργασίας για την κάλυψη των βιοτικών του αναγκών.

Σημειώνουμε ότι πρόκειται για πλοίαρχο ηλικίας μόλις 40 ετών μέ δεκαετή ύπηρεσία πλοίαρχου στον όποιο επιβάλλεται νά εξασφαλισθεί άπασχόληση (πληροφορίες στη διεύθυνση των «Ναυτικών Χρονικών»).

Υπό την κυανόλευκο

Κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου έζητήθη ή έγγραφη στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των έξης πλοίων:

— «Ατένι», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Great Marine», 28.059 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού άνήκει στην έταιρία «Ateni Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Σάντβικ», φορτηγό, πρώην «Raamgracht» υπό σημαία Όλλανδίας, 1.598 τον. γκρός ναυπηγήσεως του 1976, πού άνήκει στην έταιρία «Lucid Shipping Inc.» (κ. Εύάγγ. Άγαλλόπουλος).

— «Άμπα II», μπάλκερ, πρώην «Όσσαν Νάϊτ», υπό κυπριακή σημαία, 9.709 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, πού άνήκει στην έταιρία «ΑΛΜΠΑ II ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Δημ. Κυριακόπουλος).

Άγοραπωλησίες

— Νορβηγοί είναι οι άγοραστές του υπό κυπριακή σημαία φορτηγού πλοίου «Φρήντομ ΑΣ» 14.800 τον. d.w., 9.302 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 4,3 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Όθρεάς» 90.658 τον. d.w., 51.546 τον. γκρός, ιταλικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 11,5 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλ κάρριερ «Άντζελ II» 26.952 τον. d.w., 14.324 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 6,1 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθησαν τά άδελφά φορτηγά πλοία «Άνεμος καί «Πέλαγος», 12.798 τον. d.w., 8.376 τον. γκρός, ναυπηγηθέντα στό Λούμπεκ τό 1976, μέ δυνατότητα μεταφοράς 547 TEU's, έναντι τιμής εν bloc περί των 8 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ μή κατανομαζόμενους άγοραστές περιήλθε τό υπό κυπριακή σημαία μπάλ κάρριερ «Άγιος Αϊμιλιανός» 31.695 τον. d.w., 18.922 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 4,2 έκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ άγνωστους άγοραστές έπωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας μπάλ κάρριερ

«Τόλια» 25.635 τον. d.w., 15.723 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 4 έκατ. δολλαρίων.

— Αϊγύπτιοι είναι οι άγοραστές των υπό κυπριακή σημαία φορτηγών πλοίων «Άτλάντικ Μάτζεστ» καί «Άτλάντικ Πρίνσεζ» 15.789 τον. d.w. καί 15.762 τον. d.w. αντίστοιχα, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής εν bloc περί των 13,5 έκατ. δολλαρίων.

— Κινέζοι είναι οι άγοραστές του ελληνικού φορτηγού «Γιούνιτυ» 15.141 τον. d.w., 9.508 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 2,2 έκατ. δολλαρίων.

Τέλος, σέ Έλληνες της Νέας Υόρκης φέρεται πωληθέν τό μπάλ κάρριερ «Arrow Prong» 71.831 τον. d.w., 33.509 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 12,5 έκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Τουρκίας άγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Σκάπλεϊκ» 3.200 τόννων βάρους, ναυπηγήσεως 1953, αντί δολ. 145 άνά τόννο.

— Μέ προορισμό τη διάλυση έπωλήθη τό μικρό δεξαμενόπλοιο «Βάρη» 2.000 τον. γκρός, αντί συνολικής τιμής 55.000 δολλαρίων.

Πρωώθηση σχεδίων Π.Δ.

Πρωώθηθηκαν από τό YEN στό Συμβούλιο της Έπικρατείας για την κατά νόμο έπεξεργασία τους τά σχέδια Προεδρικών Διαταγ-

μάτων μέ τά όποια καθορίζονται:

- Τά ειδικά προσόντα ύποψηφίων για άπόκτηση διπλωμάτων πρακτικού πλοίαρχου, πρακτικού μηχανικού καί πλοίαρχου Γ' τάξης Έμπορικού Ναυτικού.
- Οι προϋποθέσεις άπόκτησης άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας Έμπορικού Ναυτικού άπό ύποψηφίους μή προερχομένους άπό τίς Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού.

Έκπτωση στα εισιτήρια λόγω των έκλογών

Μέ άπόφαση του Υπουργού κ. Άντώνη Ντεντιδάκη παρέχεται έκπτωση 25% στα εισιτήρια των ψηφοφόρων πού θά διακινηθούν μέ έπιβατηγά πλοία κατά τό χρονικό διάστημα άπό 15 έως 21 Ιουνίου για νά άσκήσουν τό έκλογικό τους δικαίωμα, ενώ έκπτωση 30% παρέχεται στα εισιτήρια των δικαστικών αντιπροσώπων.

Κύρωση συμβάσεων

Κυρώθηκαν άπό τον Υπουργό κ. Άντώνη Ντεντιδάκη Ναυτιλίας οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας των πληρωμάτων καί των πλοίαρχων των έπιβατηγών μεσογειακών καί τουριστικών πλοίων καθώς καί συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων των άκτοπολικών φορτηγών πλοίων (μότορσιπς, πετρελαιοκινήτων καί ιστιοφόρων) μέχρι 500 τον. γκρός.

Άνακοίνωση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου για την άπεργία στά Λιμάνια

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος παρακολουθεί μέ άνησυχία την κλιμάκωση των άπεργιακών κινητοποιήσεων των εργαζομένων στα λιμάνια της χώρας καί τίς δυσμενείς έπιπτώσεις πού αυτές οι κινητοποιήσεις έχουν ήδη δημιουργήσει σέ βάρος της έθνικής οικονομίας καί του κύρους των Λιμενικών Υπηρεσιών της χώρας μας διεθνώς.

Έπειδή αντί νά εξευρεθούν κατάλληλες λύσεις ύπάρχει κλιμάκωση των κινητοποιήσεων για την έρχόμενη έβδομάδα είναι βέβαιο ότι τά προβλήματα θά αύξηθούν μέ δυσμενέστερες έπιπτώσεις άπό όσες έχουν ήδη δημιουργηθεί. Γι' αυτό κάνουμε έκκληση

ΑΝΤΛΙΕΣ ΜΟΝΟΒΛΟΚ "NM"

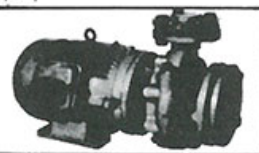
άπό 1 έως 10 PS, κατά DIN 24255

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Λίγα εξαρτήματα • Χαμηλό κόστος κατασκευής • Γρήγ κατασκευή • Εύκολη εγκατάσταση • Τελεία ευθυγράμμιση

ΧΡΗΣΗ

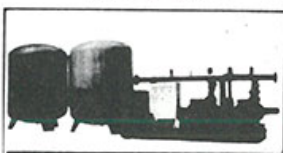
- Για την μεταφορά καθαρών ή ελαφρά ακαθάρτων καί μη διαβρωτικών υγρών
- Αρδεύσεις, με κατάκλυση ή τεχνητή βροχή
- Κυκλοφορία θερμού καί ψυχρού νερού
- Κλιματιστικές εγκαταστάσεις
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις καί πολλές άλλες χρήσεις.



• Αντλητική Ελλάδα

Μεγαλάν 5-7 & Δοϊράνης, Καλλιθέα 176 72
☎ 9569822, 9568156 Τηλ.: 222772 ABSH GR

ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΙΕΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ - ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ*



Για Ξενοδοχεία, Γκαράζ, Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας κ.λπ.

ΜΕΛΕΤΕΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

• Αντλητική Ελλάδα

ΜΕΓΑΛΑΟΥ 5-7 καί ΔΟΪΡΑΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 95 69 822 - 95 68 156
TELEX: 222772 ABSH GR

* Με τις προδιαγραφές πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

τόσο προς το YEN όσο και προς την ΟΜΥΛΕ όπως αναλάβουν όλες τις κατάλληλες ενέργειες για την άμεση και ομαλή διευθέτηση του προβλήματος θέτοντας στη διάθεση των ενδιαφερομένων τις καλές μας υπηρεσίες προς αυτή την κατεύθυνση.

Οι δραστηριότητες του C.M.I.

Την 31 Μαΐου 1989 θα συνέλθει στο Λονδίνο υποεπιτροπή της Διεθνούς Ένωσης Ν. Δικαίου (C.M.I.) για να συζητήσει και επεξεργασθεί περαιτέρω την πρόταση για καθιέρωση της «ηλεκτρονικής» μεταβίβασης φορτίων διαρκούς της μεταφοράς (Electronic Transfer of rights to goods in Transit), δεδομένου ότι η πρόταση αυτή θα αποτελέσει θέμα της ημερήσιας διάταξης της προσεχούς διεθνούς διασκέψεως του C.M.I. που έχει προγραμματισθεί για το 1990 στο Παρίσι. Την Έλληνική Ένωση Ν. Δικαίου θα εκπροσωπήσει στην υποεπιτροπή ο δικηγόρος κ. Πάνος Μαυρογιάννης.

Η Γενική Συνέλευση της BIMCO

Στο Άμβουργο θα συναντηθούν μεταξύ 28 Μαΐου και 1ης Ιουνίου 700 κορυφαίοι άνθρωποι της παγκόσμιας ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων πλοιοκτήτες, ασφαλιστές και διαχειριστές πλοίων για την Γενική Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού BIMCO. Το συνέδριο είναι υπό την αιγίδα του Γερμανού Ομοσπονδιακού Υπουργού Μεταφορών, και θα υπάρξουν εισηγήσεις σε θέματα ασφαλείας και ναυτιλιακής οικονομίας και την σχέση καταναλωτού - παραγωγού. Τη τελευταία ημέρα θα εκλεγεί νέος πρόεδρος και οι ανώτεροι αξιωματούχοι του

οργανισμού. Επίσης κατά τη διάρκεια του συνεδρίου θα ανακοινωθεί και ο νικητής του διαγωνισμού της BIMCO και του Λόδης Λίστα για το καλύτερο βιβλίο με θέμα τη Ναυτιλία.

Οι τροποποιήσεις της MARPOL

Στάλθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο γίνονται αποδεκτές οι τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου 1978 της διεθνούς συμβάσεως 1973 (MARPOL) και άφορουν στην πρόληψη της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία.

Υπουργικά συγχαρητήρια

Ο Υπουργός κ. Αντώνης Ντεντιδάκης με τηλεγράφημά του προς το πλήρωμα του ελληνικού αλιευτικού «Κίρκη» εκφράζει τις ευχαριστίες του για την αποτελεσματική συμβολή του στη διάσωση μελών του πληρώματος του υπό σημαία Τανζανίας αλιευτικού «Σιβέμα» το οποίο είχε βυθισθεί νότια του Ντάρ έλ Σαλάμ.

Η πρώτη πενταετία του Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδοτήσεως του Λονδίνου

Μέ ένα διεθνές Συμπόσιο, με θέμα η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση στη δεκαετία του 1990, θα γιορτασθεί στο Λονδίνο στις 18 Μαΐου η πρώτη πενταετία από την έναρξη λειτουργίας του Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδοτήσεως του City University Business School, το οποίο διευθύνει με τόση επιτυχία ο φίλτατος καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος.

Μεταξύ των άλλων εκδηλώσεων που έχουν προγραμματισθεί για να γιορτάσουν την επέτειο της πρώτης πενταετίας της Σχολής περιλαμβάνεται δεξίωση στο Queen's Room του Μπώλτικ, στις 16 Μαΐου, στο οποίο έχουν κληθεί να παραστούν σημαίνουσες πολιτικές προσωπικότητες της Βρετανίας.

Νέος επιβατικός σταθμός στον Άγιο Διονύσιο

Ο ΟΛΠ αποφάσισε την ανέγερση επιβατικού σταθμού και στην περιοχή Άγιου Διονυσίου.

Ο νέος αυτός σταθμός προϋπολογισμού δαπάνης 80 εκατ. δραχμών, είναι ο τρίτος, που θα κατασκευασθεί τα τελευταία χρόνια και θα εξυπηρετεί τους επιβάτες που διακινούνται με πλοία και έχουν άφετηρία ή σημείο τερματισμού την περιοχή αυτή.

Νέα προβλήματα στο Κερατσίνι

Την κατασκευή νέας προβλήτας στο λιμένα Ηρακλέους (Κερατσίνι) προϋπολογισμού δαπάνης 2,7 δισεκατομμυρίων δραχμών, αποφάσισε ο ΟΛΠ.

Η νέα προβλήτα, επιφανείας 64.000 τετρ. μέτρων, προορίζεται να εξυπηρετεί την κίνηση γενικού φορτίου του λιμένος, που θα μεταφερθεί εκεί από τον κεντρικό λιμένα, ώστε στα άπελευθερωμένα κρηπιδώματα να αναπτυχθεί ή επιβατική κίνηση.

Λιμεναρχεία στην Ύδρα και Πόρο

Τα υπολιμεναρχεία Ύδρας και Πόρου, προάγονται σε λιμεναρχεία, ο λιμενικός σταθμός Μεθάνων σε υπολιμεναρχείο. Η αναβάθμιση αυτή κατέστη αναγκαία όπως δήλωσε ο Υπουργός κ. Αντώνης Ντεντιδάκης, για να αντιμετωπισθεί ή συνεχώς αυξημένη κίνηση που παρατηρείται στα νησιά της περιοχής Σαρωνικού.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Με προωθούμενο διάταγμα προάγονται στο βαθμό του πλοιάρχου για την κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων που δημιουργήθηκαν στο Λιμενικό Σώμα μετά τις τελευταίες κρίσεις και τις αποστρατείες αρχιπλοιάρχων και πλοιάρχων οι αντιπλοίαρχοι Α. Δασκαρόλης, Μ. Φούσκας, Γ. Λεμονάκης, Α. Κορομάντζος και Γ. Κανάκης ενώ στον βαθμό του αντιπλοιάρχου προάγονται οι πλωτάρχες Θ. Παπακωνσταντίνου, Ε. Κυριακάκης, Σ. Καρακίτσος, Ρ. Πολυδώρου και Δ. Φωτούχος. Έξυπονείται ότι ανάλογες προαγωγές θα γίνουν και στους επόμενους βαθμούς.

Έξ άλλου με αποφάσεις του Υπουργού κ. Αντώνη Ντεντιδάκη τοποθετούνται:

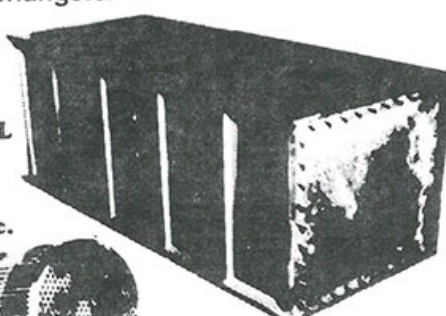
- Οι πλοίαρχοι Νικ. Τζελέπης, ο οποίος προάγεται σε αρχιπλοίαρχο, στη Διεύθυνση Έλέγχου Έμπορικών Πλοίων, Ιωάν. Φατούρος στη Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδιάσεως Έκτακτου Ανάγκης, Νικ. Ραφαήλοβιτς στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων και Σπυρ Γκόρος προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου.
- Οι αντιπλοίαρχοι Περ. Κατσίνης λιμενάρχης Πατρών, Παν. Φούσκας στη Διεύθυνση Εκπαιδεύσεως του YEN και Βασ. Σπυρόπουλος λιμενάρχης Ραφίνας.
- Οι πλωτάρχες Ιωάν. Πολύμερος στη Διεύθυνση Ασφαλείας του YEN, Ιωάν. Ίωακειμίδης στο προξενικό λιμεναρχείο Πόρτ Σάιζ και Άπ. Λιβάνιος στο λιμεναρχείο Πειραιώς.
- Οι ανθυποπλοίαρχοι Γεώργ. Μαγιάνης

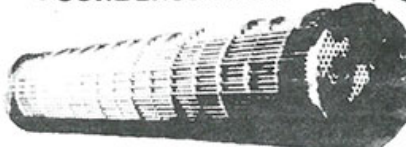


APEX HEAT EXCHANGERS

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: 4533380 - 4531861
or TELEX: 24-1970

στην έπισκευαστική βάση του Λιμενικού Σώματος και Νικ. Μπακιρτζής στο λιμεναρχείο Πειραιώς.

— Οι νέοι άνθυποπλοίαρχοι ιατροί και τεχνικοί του Λιμενικού Σώματος που όρκίσθηκαν στις 5 'Απριλίου τοποθετήθηκαν ως εξής:

• Ιατροί Στ. 'Αθηναίος και 'Απόστ. Σπέντζας στην υγειονομική υπηρεσία του ΥΕΝ και 'Εμμ. Παρασκευάς στη Σχολή Λιμενοφυλάκων.

• Τεχνικοί Γερ. Βασιλάτος, 'Ηλ. Σαμπάτακης και Διον. Γιαννούτσος και 'Απ. Βενιζέλος στα λιμεναρχεία 'Ηρακλείου, Πειραιώς, Πάτρας και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, Στ. Παπαδάκης στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος και Λάζ Αίχμαλωτιδης στη Διεύθυνση 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικών Πλοίων.

Δρομολογούνται τα πλοία της G. A. Ferries

Τό πρώτο δεκαήμερο του 'Ιουνίου αναμένεται να δρομολογηθούν στις γραμμές των Κυκλάδων τα έπιβατηγά - όχηματαγωγά της εταιρίας G.A. Ferries (Συγκρότημα 'Αγούδημου) «Μιλένα» και «Νταλιάν», ή μετασκευή των οποίων έχει σχεδόν περατωθεί.

Όπως είναι γνωστό, τα έπιβατηγά - όχηματαγωγά «Μιλένα» και «Νταλιάν» θα έξυπηρετήσουν τις γραμμές: Πειραιώς — Σύρου — Τήνου — Μυκόνου — Πάρου, Πειραιώς — Τήνου — Μυκόνου — 'Αμοργού, Πειραιώς — Τήνου — Μυκόνου — 'Αστυπάλαιας, Πειραιώς — Μυκόνου — 'Ικαρίας — Σάμου και Πειραιώς — Πάρου — Νάξου — Ιου — Σαντορίνης.

Όπως έχουν ήδη σημειώσει τα «Ναυτικά Χρονικά», λόγω της μεγάλης μεταφορικής ικανότητας των έπιβατηγών - όχηματαγωγών «Μιλένα» και «Νταλιάν», δέν πρόκειται να υπάρξει τό παραμικρό πρόβλημα στον έφοδιασμό των νησιών που θα έξυπηρετούν η στή διακίνηση έπιβατών ακόμη και στις περιόδους των μεγαλύτερων αΐχμών του θέρους.

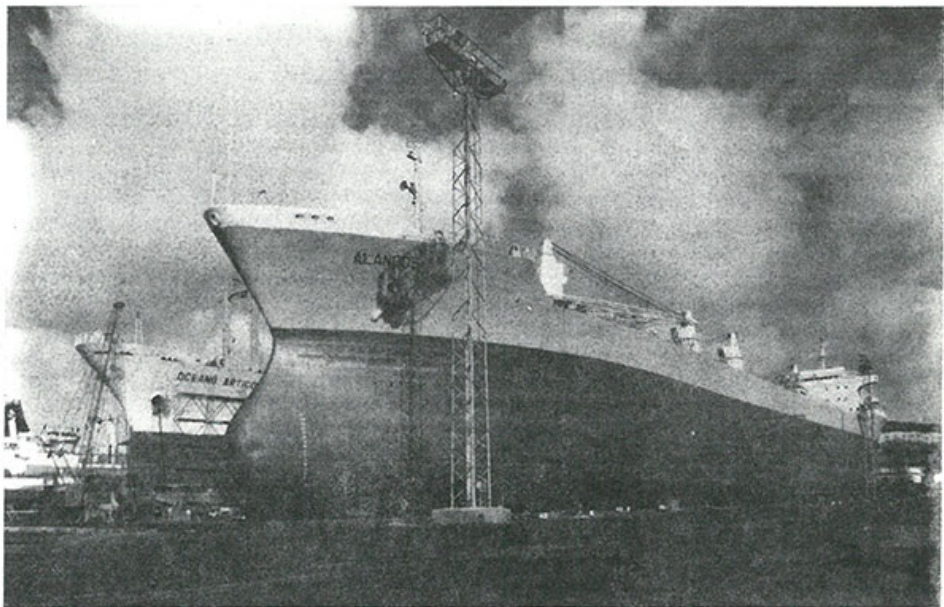
Τό Συγκρότημα 'Αγούδημου έχει ήδη προβεί στην πρόσκτηση και άλλων έπιβατηγών - όχηματαγωγών τά όποια μετά την παραλαβή τους πρόκειται έπίσης να ύποστούν εύρύτατες μετασκευές στον Πειραιά προτού δρομολογηθούν σε άκτοπλοϊκές γραμμές.

Δρομολογείται τό «ΛΑΤΩ»

Στις 18 Μαΐου αρχίζουν τά δρομολόγια του νέου έπιβατηγού - όχηματαγωγού της ΑΝΕΚ «ΛΑΤΩ» στη γραμμή Πάτρας — 'Αθηνών — Κέρκυρας — 'Αγκónας. Με την εύκαιρία αυτή στο σκάφος, που από την εταιρία χαρακτηρίζεται τό μεγαλύτερο φέρρου μπότ της Μεσογείου, θα δοθεί δεξίωση αύριο Τρίτη καί ώρα 7 μ.μ. 'Η ΑΝΕΚ στη σχετική ανακοίνωσή της αναφέρει ότι από την 1 'Ιουλίου θα δρομολογήσει καί άλλο παρόμοιο πλοίο.

Συνέλευση πλοιοκτητών Βορείου 'Ελλάδος

Συνεκλήθη για την έρχόμενη Παρασκευή 19 Μαΐου η γενική συνέλευση των μελών της 'Ενώσεως Πλοιοκτητών Βορείου 'Ελλάδος ή όποια σε περίπτωση έλλείψεως άπαρτίας θα πραγματοποιηθεί στις 26 Μαΐου. Στη συνέλευση θα γίνει ή έκθεση πεπραγμένων καί λογοδοσία διοικητικού συμβουλίου καί έξελεγκτικής επιτροπής καί ή εγκριση άπολογισμού έτους 1988 καί προϋπολογισμού έτους 1989.



Στά Ναυπηγεία Astican, Las Palmas, Καναρίων, δεξαμενίσθηκε τό ελληνόκτητο μάλκ κάρριερ «'Αλάγκος» τό μεγαλύτερο πλοίο τό όποίο είχε δεξαμενισθεί μέχρι τώρα, 35.264 τον. d.w., διαστάσεων 196 μέτρα μήκος καί πλάτος 24 μ.

Τά ναυπηγεία Astican, τά όποια χρησιμοποιούν τη μέθοδο synchrolift μέ δυνατότητα ταυτόχρονου δεξαμενισμού 12 πλοίων, αγοράσθηκαν πρόσφατα από την εταιρεία Laskaridis Shipping Co. Ltd., καί αντιπροσωπεύονται στην 'Ελλάδα από την T.J. Giavridis Marine Services Co. Ltd.

Νέα πρωτοβουλία της HELMEPA για έθελοντικό καθαρισμό άκτών της 'Αττικής

Τήν Κυριακή, 16 'Απριλίου, ξεκίνησε ή έκστρατεία της HELMEPA για έθελοντικό καθαρισμό των άκτών της 'Αττικής καί τη μέτρηση των άπορριμμάτων. Στην πρώτη φάση καθαρίστηκαν οι άκτές του Σχοινιά, Μαραθώνα, Ζούμπερι καί Λούτσας.

Ο καθαρισμός έγινε από τούς Προσκόπους 'Ανατ. 'Αττικής καί των 'Οδηγών 'Αττικής, που μέ ζήλο, ένθουσιασμό καί μέ σωστή όργάνωση μάζεψαν 559 κυβ. μ. αντικείμενων, σκορπισμένων στις άκτές. Τά άπορρίματα καταγράφηκαν σε κατηγορίες μέ είδικά έντυπα της HELMEPA. 'Η Τοπική Αυτοδιοίκηση, συμμετείχε μέ τό άπαραίτητο προσωπικό καί άπορριματοφόρα. Οι σακκούλες ήταν προσφορά της Mobil Oil Hellas S.A., μέλους της HELMEPA. Τά γάντια που χρησιμοποίησαν τά παιδιά ήταν προσφορά της εταιρίας Α/Β Βασιλόπουλος, που μαζί μέ την 3Ε προσέφεραν άναψυκτικά καί σάντουιτς.

Τά στοιχεία που καταγράφηκαν είναι τά ακόλουθα:

Πλαστικά 34.9%

Χαρτί 19.0%
Ξύλα 18.4%
Κουτιά άναψυκτικών καί μεταλλικά αντικείμενα 17.8%
Γυαλιά 7.4%
Υφάσματα 2.5%

Από τά πλαστικά ένα ποσοστό 5.2% ήταν πλαστικά σχοινιά καί 3.7% πλαστικά ψαράδικα δίχτυα. 'Επίσης, παρατηρήθηκε πίσσα σε έκταση 3 χλμ., ένώ άνάμεσα στα διάφορα αντικείμενα έντοπίστηκαν δύο βαρέλια πετρελαίου από πλοία.

Τό ποσοστό του πλαστικού που καταλήγει στις παραλίες μας πρέπει να μάς τρομάζει καί να μάς άφυπνίσει, πρίν είναι άργά. Άλλο τόσο άνησυχητικό είναι καί τό ποσοστό των κουτιών άναψυκτικών. Κι αυτό γιατί, σύμφωνα μέ πρόσφατα έπιστημονικά στοιχεία, ύπολογίζεται ότι τό πλαστικό χρειάζεται γύρω στα 400 χρόνια για να άποικοδομηθεί, ένώ τό άλουμίνιο γύρω στα 200-250. Όσο για τό γυαλί, είναι άγνωστος ακόμη ό χρόνος που άπαιτείται.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ
STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24
2000 Antwerpen
Telephone: 00323 - 2317168
or 2317473
Home: 00323 - 2396523

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:

ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81
3ος όροφος - Γραφ. 36
Τηλ. 4132158

Πραγματοποιήθηκε τό διεθνές συμπόσιο γιά τήν πυρασφάλεια τών πλοίων

Από 9-11 Μαΐου πραγματοποιήθηκε μέ ιδιαίτερα επιτυχία τό διεθνές συμπόσιο γιά τήν πυρασφάλεια τών πλοίων πού ὀργανώσε τό Ἑλληνικό Ἰνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας.

Στό συμπόσιο, πού ἐγίνε στό Εὐγενίδειο Ἰδρυμα καί τελοῦσε ὑπό τήν αἰγίδα τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καί τοῦ IMO ὁμιλητές ἀπό δέκα χώρες παρουσίασαν πρωτότυπες ἐργασίες γύρω ἀπό θέματα αἰτίων, προλήψεως καί καταστολῆς πυρκαϊῶν στά πλοία.

Τήν ἐναρξη τών ἐργασιῶν τοῦ συμποσίου κήρυξε ὁ Ἀρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης ὁ ὁποῖος ὑπογράμμισε ὅτι παρά τίς συνεχεῖς προσπάθειες σχεδόν ὅλων τών χωρῶν γιά τήν ἐφαρμογή τών διεθνῶν συμβάσεων καί τή διατήρηση τών ὑψηλῶν ἐπιπέδων ἀσφαλείας, τά ἀτυχήματα ἀπό πυρκαϊά δέν ἔχουν περιορισθεῖ στά ἀναμενόμενα ἐπίπεδα.

Τό ἀποτέλεσμα αὐτό δέν δικαιολογεῖται παρά μόνο ἀπό γεγονός ὅτι ἡ ἐνημέρωση καί ἡ ἐκπαίδευση τών πληρωμάτων εἶναι ἀνεπαρκῆς καί δέν παρακολουθεῖ τίς ἐξελίξεις στά θέματα τοῦ νέου ἐξοπλισμοῦ, τών τρόπων λειτουργίας τών μηχανισμῶν καθῶς καί τών

νέων μεθόδων, στοιχείων καί ἀσφαλῶν πρακτικῶν ἀντιμετώπισης τῆς πυρκαϊῆς.

Τό χάσμα αὐτό γίνεται ἀκόμη μεγαλύτερο ὅταν πρόκειται γιά χρησιμοποίηση πολυεθνικῶν πληρωμάτων.

Τό κλειδί τῆς ἐπιτυχίας σέ περίπτωση πυρκαϊῆς, κατέληξε ὁ κ. Ντούνης, εἶναι ἀκριβῶς ἡ ταχύτατη ἀντίδραση τοῦ πληρώματος.

Κάτι τέτοιο γιά ὅλους ἀσφαλῶς σημαίνει μία ρεαλιστική ἐκπαίδευση τών πληρωμάτων πού θά προσεγγίζει περισσότερο τίς καταστάσεις πάνω στά πλοία.

Οἱ Ἑλληνες ὁμιλητές στό συμπόσιο ἦταν οἱ κ.κ. Ε. Βορδώνης τῆς ἐταιρίας Thenamaris, Σ. Φωκάς τοῦ American Bureau of Shipping, Ε. Ρήγας, καθηγητής τοῦ Πολυτεχνείου Ἀθηνῶν καί Ι. Μαργαρίτης, Γ. Καμίνης τῆς ἐταιρίας KAMINCO καί Α. Κώνστας, καθηγητής τοῦ Πολυτεχνείου Ἀθηνῶν. Οἱ ἄλλοι ὁμιλητές ἦταν πέντε Βρεταννοί, τρεῖς Ἀμερικανοί, δύο Ἰταλοί, δύο Δανοί, ἕνας Δυτικογερμανός, ἕνας Πολωνός, ἕνας Ἑλβετός, ἕνας Σουηδός, ἕνας Φινλανδός καί ἕνας Κινέζος. Μίλησαν ἐπίσης καί δύο ἐκπρόσωποι τοῦ IMO.

Σεμινάριο Ε.Ε.Ε καί Coast Guard

Ἡ Ἑνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν σέ συνεργασία μέ τήν US Coast Guard, ὀργανώνει στό γραφεῖα τῆς τῆς Τρίτης 23 Μαΐου σεμινάριο μέ σκοπό τήν ὑποβοήθηση τών Ἑλληνικῶν Ναυτιλιακῶν γραφείων γιά τήν ἀρτιωτέρα κατανόηση τών κανονισμῶν τῆς US Coast Guard.

Ὁμιλητής τοῦ σεμιναρίου θά εἶναι ὁ captain Th. Robinson, chief port safety and security division τῆς US Coast Guard στήν Οὐάσιγκτον.

Τά κύρια θέματα τών ἐργασιῶν τοῦ σεμιναρίου θά εἶναι ἡ γενική θεώρηση τών κανο-

νισμῶν τῆς US Coast Guard, οἱ ὁποῖοι ἔχουν ἐφαρμογή σέ πλοία ξένων σημαίων πού προσεγγίζουν σέ λιμάνια τών ΗΠΑ., κανόνων πού ἀφοροῦν χάρτες καί ἐκδόσεις καθῶς καί Navigational Equipment Regulations (EPIRB).

Σύμβαση τών Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων μέ τό Πολεμικό Ναυτικό

Στίς 10 Μαΐου 1989 ὑπεγράφη ἡ σύμβαση μεταξύ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καί τών Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαρμαγκᾶ γιά τήν κατασκευή τριῶν φρεγάτων τύπου MEK 0-200. Ἀπό πλευρᾶς Π.Ν. ὑπέγραψε ὁ ἀρχι-

γός τοῦ Ναυτικοῦ ναύαρχος Λεωνίδας Βασιλόπουλος καί ἀπό πλευρᾶς «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων» ὁ Διοικητής τῆς ΕΤΒΑ καί πρόεδρος τῆς ἐταιρίας κ. Νίκος Ζωγράφος καί διευθυντῶν σύμβουλος κ. Ἀνδρέας Σκουός κη.

Ἡ παραγγελία αὐτή εἶναι ἡ μεγαλύτερη πού ἔχουν ἐξασφαλίσει τά «Ἑλληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.», ἀλλά καί ἡ μεγαλύτερη πού τό Πολεμικό Ναυτικό ἔχει δώσει σέ ἑλληνική ἐταιρία. Τό ἔργο αὐτό εἶναι ὑψίστης σημασίας τόσο γιά τήν Ἑθνική ἀμυνα τῆς χώρας ὡς καί γιά τό Πολεμικό Ναυτικό.

Πρόκειται γιά πολεμικά πλοία πρωτοποριακοῦ σχεδιασμοῦ καί τρόπου κατασκευῆς πού θά φέρουν βαρὺ ὅπλισμό, τά δέ συστήματα τους (πρόωσης, ὅπλα, ἐπικοινωνιών, θά εἶναι ὑπερσύγχρονης τεχνολογίας.

Ἡ σύμβαση εἶναι ὕψους 215 ἐκατ. δολларίων, ἀφορᾷ ἀποκλειστικά προσιθιμένη ἀξία σέ ἐργατικά καί πρόκειται νά ἐξασφαλίσει συνεχῆ ἀπασχόληση στό προσωπικό τοῦ τομέα κατασκευῶν τών Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων γιά ὀκτώ περίπου χρόνια.

Μετάλλια γιά τό «Τζούπιτερ»

Πρωτῆθηκε στήν Προεδρία τῆς Δημοκρατίας γιά ὑπογραφή τό σχέδιο Προεδρικοῦ Διατάγματος πού κατήρτισε τό ΥΕΝ μέ τό ὁποῖο ἀνεμνόνται ναυτικά μετάλλια στά θύματα τοῦ ναυαγίου τοῦ ἑλληνικοῦ κρουαζιεροπλοίου «Τζούπιτερ» καί σέ ὅσους πῆραν μέρος στήν ἐπιχείρηση διάσωσης τών ναυαγῶν.

Νέα ἐπιχείρηση

Ὁ Καπτάν Βαγγέλης Μαδιᾶς δημιούργησε στόν Πειραιᾶ τήν ἐταιρία Axis Maritime ἡ ὁποία ἀσχολεῖται μέ μπώνκεριν, τσάρτεριν καί διελεύσεις ἀπό τό Σουέζ.

Ἡ Axis Maritime ἔχει ἐγκατασταθεῖ στήν ὁδὸ Φίλωνος 141 καί τά τηλέφωνα τῆς εἶναι 418.2210, 452.3193 καί 418.2209 (Α.Ο.Η. 984.2813), τά τέλεχ 212029 καί 213225 Axis GR καί τό Fax 413.8353.

IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

18TH FLOOR, CHOCKCHAI BLG
690 SUKHUMVIT, PRAKANONG
BANGKOK 10110 - THAILAND

TELEX : 84602 (NAVICO TH)
PHONES : 2590222-4
CABLES : NAVICO/BANGKOK
FAX : 2601691

DIRECTORS & AOH TEL:
3932178 - CAPT. ELIAS GLYPTIS
3931639 - MR. SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

Ευχαριστούν τον Υπουργό

Τό πλήρωμα του ελληνικού ύγραεριοφόρου «Γκάζ Γιβραλτάρ» με τηλεγράφημά του στον υπουργό κ. Αντώνη Ντεντιδάκη εκφράζει τις ευχαριστίες του για τη συμπαράσταση και τις προσπάθειες που κατέβαλε τό Υπουργείο για την άπελευθέρωση του πληρώματος και του πλοίου.

Επίδομα και σέ συζύγους

Από τον Υπουργό κ. Αντώνη Ντεντιδάκη προωθήθηκε στην Προεδρία της Δημοκρατίας για ύπογραφή σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με τό όποιο θεσπίζεται οίκογενειακό επίδομα και για τό σύζυγο ή τή σύζυγο του έν ένεργεία ναυτικού, τό όποιο θά χορηγείται από τον ειδικό Λογαριασμό Οίκογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών υπό την προϋπόθεση ότι τό προσωπικό μηνιαίο καθαρό εισόδημα από εργασία ή άλλη πηγή δέν υπερβαίνει τίς 50.000 δραχμές. Στην περίπτωση ατήτή τό ποσό του οίκογενειακού επιδόματος δέν μπορεί νά είναι ύψηλότερο του ποσού πού χορηγείται για ένα παιδί για κάθε ήμερα εργασίας του ναυτικού, κατά τον προηγούμενο χρόνο.

Οί ναυτικοί πράκτορες Πατρών

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο του Συλλόγου των Ναυτικών Πρακτόρων Πατρών, πού προήλθε από τίς αρχαιρεσίες της 13ης Απριλίου συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής: Πρόεδρος Ν. Ίγγλέσης, Α' αντιπρόεδρος Ν. Πετρόπουλος, Β' αντιπρόεδρος Π. Σωτηρόπουλος, γεν. γραμματέας Γ. Τελώνης, ταμίας Σπ. Βουτσινάς και μέλη Θ. Φιλόπουλος και Α. Ευσταθίου.

Νέα γερανογέφυρα

Στήν ελληνική βιομηχανία «Ρόκας ΑΒΕΕ» ανατέθηκε από τον ΟΛΠ μετά από διεθνή διαγωνισμό, ή προμήθεια μιάς ακόμη, γερανογέφυρας, πού θά χρησιμοποιηθεί στον σταθμό Έμπορευματοκιβωτίων «Έλευθέριος Βενιζέλος».

Δύο δημοπρασίες του κ. Στ. Μιχαλαριά

Ο Σταύρος Μιχαλαριάς οργανώνει ατήν την φορά δύο Δημοπρασίες με θέμα ή πρώτη

Έκδήλωση της Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου



Ο Πρόεδρος της Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου παραδίδει τον Τόμο Μελετών στην κυρία Νίκη Μαρκιανού

Η Έλληνική Ένωσις Ναυτικού Δικαίου σέ μία συγκέντρωση πού όργάνωσε στήν αίθουσα τελετών της Παντείου παρουσίασε ένα τόμο μελετών ναυτικού δικαίου αφιερωμένο στή μνήμη του αείμνηστου Δημητρίου Μαρκιανού, διεθνώς γνωστού έρευνήτή του Ναυτικού Δικαίου και καθηγητή της Παντείου. Ο τόμος περιέχει 21 μελέτες από τίς όποιες οί 15 προέρχονται από ξένους και οί έξι από Έλληνες συγγραφείς. Περιέχει επίσης τό σχέδιο νόμου (και τή σχετική εισηγητική έκθεση) για την αναθεώρηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, στή σύνταξη του όποίου ή συμβολή του Μαρκιανού, ως μέλους της ειδικής νομοπαρασκευαστικής επιτροπής πού τό κατήρτισε, ήταν σημαντική.

Τόν τόμο παρέδωσε στή κ. Νίκη Μαρκιανού, σύζυγο του Δ. Μαρκιανού, ό Πρόεδρος της Ένώσεως δικηγόρος κ. Π. Σωτηρόπου-

λος. Για την προσωπικότητα και τό έργο του Μαρκιανού μίλησαν οί καθηγηταί κ.κ. Στ. Στεφανόπουλος και Θ. Χριστοδουλίδης. Ο καθηγητής κ. Π. Δημάκης μίλησε με θέμα τον Πειραιά σάν ναυτιλιακό κέντρο στήν αρχαιότητα. Παρέστησαν ό Πρύτανης και οί Αντιπρυτάνεις της Παντείου κ.κ. Γ. Κοντογιώργης, Β. Μάος και Ε. Στεφάνου, οί Πρόεδρος και Αντιπρόεδρος του Συμβουλίου της Έπικρατείας κ.κ. Β. Μποτόπουλος και Σ. Γιαγκας, ό τέως Πρόεδρος του Συμβουλίου της Έπικρατείας κ. Θ. Κουρουσόπουλος, ό Πρόεδρος Έφετών Πειραιώς κ. Στ. Μαζαράκης, τά μέλη της Ένώσεως και πολλοί εκπρόσωποι του νομικού και ναυτιλιακού κόσμου.

Η έκδήλωση έκλεισε με δεξίωση στίς αίθουσες της Παντείου.



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

«Αντικείμενα Τέχνης» την Δευτέρα 22 Μαΐου 1989 και η δεύτερη «Πίνακες Έλλήνων Ζωγράφων και Φιλελληνικά Θέματα» την Τρίτη 23 Μαΐου 1989, στις αίθουσες του ξενοδοχείου Μεγάλη Βρεταννία.

Η δεύτερη Δημοπρασία με θέμα: «Πίνακες Έλλήνων Ζωγράφων και Φιλελληνικά Θέματα» αποτελεί μία χαρακτηριστική επιλογή έργων του 20ου αιώνα.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν δύο μεγάλες θαλασσογραφίες του Κ. Βολανάκη, ένα ακαδημαϊκό έργο του Ν. Γύζη, ένα χαρακτηριστικό πορταίτο του Γ. Ίακωβίδη, ένας έντυπωσιακός πίνακας ανατολίτικης θεματολογίας του Θ. Ράλλη, ένα πορταίτο του Έλευθερίου Βενιζέλου από τον Θεόφιλο, που ανακαλύφθηκε στον Βόλο το 1970, και δύο ακουαρέλλες του Γ. Μπουζιάνη.

Ο ναυταθλητισμός

«Η Ελλάδα ως χώρα ναυτική έχει την ανάγκη και πρέπει να καλλιεργεί στους νέους τον ναυταθλητισμό». Με την διαπίστωση αυτή ολοκληρώθηκε η έτησια συνεδρίαση του Συμβουλίου Θαλάσσιας Αγωνιστικής που έγινε στο Γενικό Έπιτελείο Ναυτικού, υπό την προεδρία του Υπαρχηγού ΓΕΝ, υποναυάρχου Τ. Μασούρα, και με την συμμετοχή εκπροσώπων των Υπουργείων Ναυτιλίας και Παιδείας, της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού, της Ελληνικής Θαλάσσιας Ένωσης, της Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων, της Ελληνικής Κολυμβητικής Όμοσπονδίας Φιλάθλων, της Ελληνικής Κωπηλατικής Όμοσπονδίας Φιλάθλων Ναυτικών Σωματείων, της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Όμοσπονδίας και του Πολεμικού Ναυτικού.

Στή συνεδρίαση αυτή έγινε ο απολογισμός των ναυταθλητικών δραστηριοτήτων του 1988, που υπήρξαν ιδιαίτερα σημαντικές για το Πολεμικό Ναυτικό και εξετάστηκαν η πορεία και οι προοπτικές για το 1989. Παράλληλα επισημάνθηκε ότι ο ναυταθλητισμός θα πρέπει να προχωρήσει ώστε να γίνει γνωστός στο ευρύ κοινό και με τη διάδοση των ναυταθλητικών δραστηριοτήτων να δημιουργηθεί έρεθισμα προς τους νέους και να μην υπάρχουν Έλληνόπουλα που άγνωστον ακόμη και κολύμβηση.

Θάνατος υποπλοιάρχου

Ο υποπλοίαρχος του φορτηγού «Καματερή», Δημήτριος Σατίρης, 50 ετών, σκοτώθηκε όταν έπεσε στο άμπάρι ενώ επιθεωρούσε το φορτίο εντός των κυτών και το πλοίο βρισκόταν εν πλώ, σε απόσταση 1.500 μιλίων από τη Χαβάη.

Η σορός του Σατίρη πρόκειται να μετα-

φερθεί μέσω Λόνγκ Μπήτς στην Ελλάδα με τη μέριμνα της πλοιοκτητρίας εταιρίας.

• Έλικόπτερο της Πολεμικής Αεροπορίας παρέλαβε από το κυπριακό φορτηγό «Γκλόρυ» που έπλεε 120 μίλια νότια της Ρόδου, τον τραυματία μηχανικό του σκάφους Άθανάσιο Στελλίου, 44 ετών, και τον μετέφερε στο νοσοκομείο της Ρόδου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΑΣΙΩΤΙΚΟΣ ΠΑΛΜΟΣ

Η συμπαθέστατη τοπική έκδοση του Συλλόγου των εν Έλλάδι Κασίων, που τιτλοφορείται «Κασιώτικος Παλμός» και που συμπλήρωσε ήδη την πρώτη εξαετία της, εκτός από την άλλη ενδιαφέρουσα ύλη που αποπνέει τη ναυτικότητα του νησιού, διαθέτει ένα τετρασέλιδο αφιέρωμα στον αείμνηστο πρύτανη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, τον μεγάλο Κασιώτη εφοπλιστή Μανώλη Η. Κουλουκουντή. Γραμμένο απ' τον αρχισυντάκτη του περιοδικού Μίνο Κομνηνό, αποτελεί το πρώτο μέρος της διάλεξης που έδωσε τον περασμένο Φεβρουάριο στην αρχαιολογική εταιρία. Ύστερα από μία σύντομη εισαγωγή για την Κάσο και την ιστορία της ο αρθρογράφος σκιαγραφεί με άδρα χρώματα τη φωτεινή ναυτιλιακή σταδιοδρομία και την επιβλητική φυσιογνωμία του Μανώλη Κουλουκουντή που διαδραμάτισε πρωτεύοντα και κεφαλαιώδη ρόλο στη δημιουργία της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας. Το άρθρο πλαισιώνεται με μερικά από τα θαυ-

μάσια σκίτσα των καραβιών που ο αλησμόνητος Μανώλης Κουλουκουντής «αγάπησε» και ζωγράφιζε.

ΠΕΝΘΗ

ΑΝΤΩΝΙΑ Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

Πλήρης ήμερών, αποχαιρέτησε πριν λίγες ημέρες τον εφήμερο του κόσμου ή σεβαστή δέσποινα Άντωνία Περαιτικού, μητέρα των φίλων εφοπλιστών Μιχάλη και Τάκη Περαιτικού.

Η έκλιπυσα γεννήθηκε στα Καρδάμυλα της Χίου πριν 97 χρόνια και κατάγονταν από την γνωστή οικογένεια Ξυλά.

Σε νεαρή ηλικία νυμφεύθηκε τον αείμνηστο Πειραιώτη επιχειρηματία Κώστα Περαιτικό με τον οποίο έζησε μία μακρά ζωή γεμάτη αγάπη και παράλληλα με την αφοσίωσή της στην οικογενειακή της ζωή, συνέβαλε από φασιστικά στην ανάπτυξη του προμηθευτικού Οίκου της οικογενείας Περαιτικού, που υπήρξε ο πρόδρομος της μετέπειτα δημιουργίας της ναυτιλιακής εταιρίας «Πλειάδες».

Ευτύχησε να χαρεί εγγόνια και δισέγγονα και το πλήθος του κόσμου που την αποχαιρέτησε στις 8 Μαΐου από το Α' Νεκροταφείο Άθηνων μαρτυρεί την αγάπη με την οποία τη περιέβαλαν γνωστοί και φίλοι.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απέχθουν στην οικογένεια Περαιτικού βαθύτατα συλλυπητήρια.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Έλλήνων Εφοπλιστών συνήλθε εκτάκτως μετά το θλιβερό αγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της εφοπλιστικής οικογένειας

ΑΝΤΩΝΙΑΣ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

που έπληθε στις 4 Μαΐου 1989 και αφού άκουσε τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ο οποίος έξηρε την προσωπικότητα της μεταστάσης

Άπεφάσισε Όμόφωνα

- Νά διαβιβασθούν προς τούς οικείους της αποβυσσάσης τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά καταταθεί στέφανος.
- Νά διατεθεί υπέρ αγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των 20.000 δρχ.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 5 Μαΐου 1989

Ο Πρόεδρος

της Ένωσης Έλλήνων Εφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

**MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR**

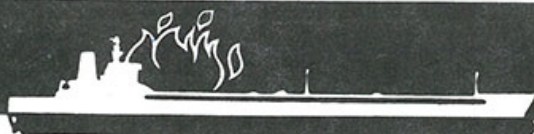
10th Floor Doña Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ARTEMIS	Μάλτας	1.598	1977	Συγκρούστηκε σε θέση 48.33.65 Β, 06.44.45 Δ, στις 30/4 με το αλιευτικό «Otero Lage» και κατευθύνθηκε προς Νιούπορτ.
ΒΡΑΧΟΣ (πρ. «Καλλίστη»)	Όνδουριανή	9.284	1972	Υπέστη ζημίες λόγω κακοκαιρίας κατά τον διάπλου του πορθμού του Μαγγελάνου, στις 4-5 'Απριλίου.
ZANTE ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	8.035	1968	Υπέστη βλάβη σε άντλία κατά την φόρτωση στο Γκουγιακουίλ στις 28/3.
ΚΑΣΤΟΡΑ	Κυπριακή	12.182	1972	Κατά το ταξίδι προς Ν. Όρλεάνη υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο και είσορη ύδατων σε θέση 15.08 Β, 74.20 Δ., στις 26/4. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για τη διάσωση του σκάφους.
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	Έλληνική	963	1961	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Perustica» στις 11/5, στη Χαλκίδα.
ΣΑΝΝΥ	Έλληνική	3.482	1977	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Wejherowo» στο διάυλο του Κιέλου, στις 30/4 και υπέστη σοβαρές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	Έλληνική	13.889	1978	Κατά το ταξίδι προς Πύλο ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στις 9/5.
ΑΝΤΖΕΛ Ν.	Κυπριακή	15.412	1971	Ανέφερε βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια και ζήτησε επιθεώρηση στο Σιμίζου, στις 12/5.
ΑΡΟΣΑ	Κυπριακή	17.355	1975	Κατά το ταξίδι Κλαϊπέδα για Κλήβελαντ προσέκρουσε σε πάγους ανοικτά της Νιουφάουντλαντ, στις 12/4 και υπέστη ελασματουργικές ζημιές.
ΖΑΝΝΗΣ	Έλληνική	22.857	1981	Υπέστη ζημίες λόγω πτώσης φορτίου στο Σαλβαντόρ τον 'Απρίλιο.
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ	Παναμαϊκή	13.567	1975	Κατά τον απόπλου από Ν. Όρλεάνη στις 12/4 προσέκρουσε σε ξυλεία και υπέστη ζημιές στη προπέλα.
ΦΕΪΡΟΥΖ ΙΒ	Έλληνική	19.049	1984	Κατά το ταξίδι Αυστραλία για Κιτιμάτ υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στο Βανκούβερ στις 4/5.
ΧΟΥΡΟΝ	Κυπριακή	9.440	1972	Βυθίστηκε ανοικτά του Μαυρικού, στις 5/5, λόγω είσορης ύδατων στο κύτος.
ΙΝΔΙΑΝΑ	Μπαχάμας	140.277	1977	Υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στο Μπαχραϊν, στις 29/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΚΑΛΙΟΠΗ	Κυπριακή	17.485	1970	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 11/4. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στον Πειραιά.
ΜΑΘΡΑΚΙ	Έλληνική	17.485	1970	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά, στις 11/5.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Έλληνική	124.724	1974	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, κατά τον ύδροδεξαμενισμό στο Ντουμπάι, στις 2/5.
ΜΙΚΤΑ:				
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	Λιβεριανή	50.849	1973	Κατά τον απόπλου από Πουέρτο Όρνιτς, στις 4/5 προσάρταξε στον π. Όρινόκο και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών την επομένη.
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	Λιβεριανή	113.950	1972	Υπέστη ζημίες από σύγκρουση με το όχημαγωγό «Jying Yang No. 6» σε θέση 35.09 Ν., 21.06 Α, στις 27/4, και υπέστη ρήγμα σε δεξαμενή.

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

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157

TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Μή γράφετε τίποτα», μάς συνέστησε παλιός πεπειραμένος παρατηρητής της αγοράς. Μέχρι να τυπωθεί και να κυκλοφορήσει, η κατάσταση θα έχει κατά πολύ μεταβληθεί προς το καλύτερο».

Και ίσως ο φίλος μας να μην έχει άδικο! Όταν η αγορά του πρώτου δεκαπενθημέρου του Μαΐου αντιμετώπιζε τα μεθεόρτια του Όρθοδόξου Πάσχα, την Πρωτομαγιά διεθνώς, απεργίες στην Ινδία και στην Ελλάδα, μουσώνες στον Ινδικό, δυσκολίες με τα Αυστραλιανά φορτία και, ιδίως, την Ιαπωνική άργια μιας ολόκληρης εβδομάδας και, παρ' όλα αυτά, αναπτύσσεται, ανατρέπεται σχεδόν την ισορροπία προσφοράς — ζητήσεως και πραγματοποιεί νέα επίδοση στους

δείκτες, τότε, ασφαλώς, κάτι συμβαίνει.

Νά θυμίσουμε εν προκειμένω ότι αποτελούσε πιά κανόνα κατά τα τελευταία χρόνια (και αυτές ακόμη οι περίοδοι κρίσεως δεν αποτελούν εξαιρέση) κάποια συγκριτική άνοδος της αγοράς στην αρχή της άνοιξης (Μάρτιος) που εκφυλίζονταν περί τα τέλη του Απριλίου για να οδηγήσει σε κατάρρευση, ή, έστω, συγκριτική πτώση, περί τα μέσα Μαΐου και τηρουμένων των αναλογιών, το έρωτημα προβάλλει: Θα ιδούμε τέτοιο πράγμα έφετος;

Και ενώ σαφείς πληροφορίες περί της πορείας του ναύλου πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ άπουσιάζαν από την αγορά, οι ειδήσεις περί του αντίστοιχου προς Ιαπω-

νία ναύλου ανέβαζαν τα επίπεδα στα δολ. 29.50 (ίσως και δολ. 30 τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές). Τό αυτό συνέβαινε και στα από Βόρειο Ειρηνικό προς Ιαπωνία κλεισίματα που σαφώς ξεπερνούσαν τα δολ. 16.

Ανθρακες και σιδηρομεταλλεύματα έδιναν μία αρκετά ζωηρή εικόνα που, σε συνδυασμό με την εξαιρετικά υψηλή ζήτηση για σιτηρά, καθιστούν τον καθορισμό του μέτρου της συνεισφοράς ενός εκάστου στη συνολική ανέλιξη της αγοράς επισφαλής.

Τό αυτό — σε μικρότερη κλίμακα — πρέπει να ληφθεί για ζάχαρη και λιπάσματα, ή πρώτη με αριθμό κλεισιμάτων στα αυτά σταθερά επίπεδα, τα δεύτερα στο συνήθη τόνο που παρέχει η Ινδική δραστηριότητα.

Γενική παρατήρηση αποτελεί η διαπίστωση της παρατεινόμενης ζωηρότητας στον Ατλαντικό σε σχέση με την Απω Ανατολή που, αν και υποτονικότερη, βελτιώθηκε σημαντικά σε βαθμό που να μπορεί πλέον να χαρακτηριστεί «owners market». Και είναι εν προκειμένω αξιο ιδιαίτερης μνείας τό γεγονός της ένδυναμώσεως του Σοβιετικού ναυλωτικού ενδιαφέροντος για φορτία από Βόρειο Ειρηνικό και Αυστραλία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αν οι ναυλώσεις, όπως ανωτέρω περιγράφονται, αποτελούν σαφή δείκτη ανόδου, ακόμη γλαφυρότερα η αύξηση της ζήτησεως και οι μελλοντικές προοπτικές περιγράφονται στις μισθώσεις ταξιδιού και περιόδου.

Μεγάλος ο αριθμός των κλεισιμάτων ώστε η αναφορά σε ειδικές περιπτώσεις να διαφεύγει των σκοπών του παρόντος δελτίου.

Αρκεί να σημειώσουμε ότι πάναμαξ για κυκλικό Ατλαντικού πληρωνόταν ανω των δολ. 16.000 ήμερησίως με premium δολ. 1.500-2.000 για προορισμό Ανατολή, ενώ τό αντίστοιχο στην Απω Ανατολή και Ειρηνικό μίσθωμα βελτιωνόταν μέχρι και δολ. 14.000.

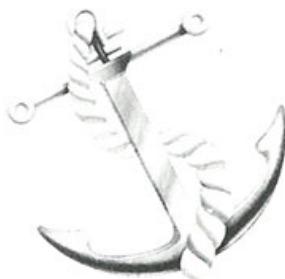
Περί τα δολ. 9.500-10.000 ήταν τό μίσθωμα handymax (40.000 tdw) για κυκλικό Ατλαντικού με σημαντικό πρίμ για Ανατολικούς προορισμούς.

Τά handysize, τέλος, επιαναν δολ. 8.000 με έπαυξήσεις ως ανωτέρω.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η αγορά άνοιξε διστακτικά, ο αριθμός όμως των πλοίων που είχαν ήδη ναυλωθεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων ημερών του Απριλίου, άφ' ενός, και η αύξηση της αύξημένης παραγωγής και των προοπτικών της ζήτησεως για τις προσεχείς εβδομάδες, άφ' έτερου, κράτησαν ύψηλά τό ήθικό της πλοιοκτησίας που, σε μερικές περιπτώσεις, άρνήθηκε ναύλωση στα κρατούντα επίπεδα. Τούτο ιδίως ισχύει στον Περσικό όπυ, μέσω αυτής της τακτικής, έπετεύχθη βελτίωση μέχρι και τα WS 40 με προοπτικές περαιτέρω ανόδου στις έπόμενες ήμέρες.

Στις λοιπές άγορές παρατηρήθηκε σχετική στασιμότητα με εξαίρεση τη Δυτική Αφρική όπου βαθμιαία ο ναύλος για 130.000 τόν-



ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

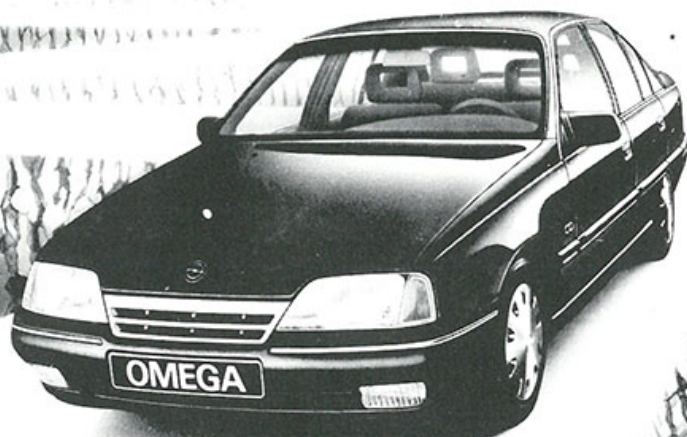
Τώρα, σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία για τα αυτοκίνητα 1800 κυβικών, χωρίς δασμούς, μπορείτε να φτάσετε μέχρι το... OMEGA. Μ' άλλα λόγια να διαλέξετε το δικό σας OPEL OMEGA στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και να το παραλάβετε στο... σπίτι σας. Κι ακόμα, να διαλέξετε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα,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



OPEL



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

νους προς ΗΠΑ έφθασε στα WS 90 για να έ-
πανακάμψει στην περιοχή του WS 80-82 ό-
που φαίνεται σταθεροποιούμενος.

Λίγα έχει κανείς να γράψει για τὰ καθαρά

φορτία που κινήθηκαν ύποτονα. Οι προο-
πτικές όμως είναι αισιόδοξες, ιδίως όσον ά-
φορά στην άναμενομένη εξέλιξη τής ζητή-
σεως από την 'Ανατολή.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τον.
γεννήματα 'Ακαμπα, δολ. 27 φίο, 6 ήμερες/ 4.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 10-20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 16.000 τον.
σάγιας Βενεζουέλα, δολ. 27,50 φίο, 4 ήμερες/800
τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 9-13.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον.
γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 27,75 φίο, 11 ήμερες,
Μαΐου 10-18.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Ποταμό 'Ορινόκο 45.000 τον. σι-
δρομετάλλευμα Φιλαδέλφεια, δολ. 8,05, 5 ήμερες,
Μαΐου 10.

ΣΤΑΜΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. σιτηρά 'Ιρ-
λανδία, δολ. 20 φίο, 6 ήμερες, Μαΐου 10-20.

ΣΟΥΕΡΤΕ: Κολούμπια ρίβερ 50.000 τον. περίπου
σιτηρά Τρινκομάλε, δολ. 23 φίο, 6 ήμερες/2.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 28 — Μαΐου 5.

ΦΑΝΝΥ ΑΝΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 24.300 τον. σιτηρά
Πουέρτο Καμπέλο καί Μαρακάιμπο, δολ. 19,50 φίο,
5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 30—
Μαΐου 2.

ΜΙΧΑΛΗΣ Β.: Βανκούβερ 31.000 τον. περίπου σι-
τηρά Νότιο Κορέα, δολ. 720.000 κατ' άποκοπή φίο,
6 ήμερες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 13-20.

ΣΗΜΕΙ'ΝΤ: Σαϊντ Λόρενς 14.280 τον. σιτηρά χύ-
δην Μασέιο καί Βιτόρια, δολ. 26,25, 3 ήμερες/1.000
τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-20.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ: 'Ακαμπα 15.000 τον. φωσφάτα
Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 21,50 φόρτωση κλίμακας /
1.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 15-30.

ΜΑΡΙΝΑ: Βέντσπιλα 30.000 τον. ποτάσας 'Ιν-
δία, δολ. 41 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση,
Μαΐου 19-29.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Γκόα 110.000 τον. περίπου
σιτηρά, δολ. 11, 30.000

/30.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα Μαΐου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.: Πολωνία 25.000 τον. λιπάσματα
Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 39,50 φίο, 5.000/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 5-15.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Κουήνολαντ 125.000 τον.
περίπου σιδρομετάλλευμα Νότιο Κορέα, δολ. 9,75
φίο, δύο λιμάνια φόρτωσης, 11 ήμερες, Μαΐου 20-31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΕΛΑΓΟΣ: 61.340 τον. d.w. του 1977, παράδοση
'Ιντσόν Μαΐου 6-8, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού,
δολ. 13.000 την ήμερα.

ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 29.000 τον. d.w. του 1972,
παράδοση Νότιο 'Αφρική Μαΐου 8-15, έπαναπαρά-
δοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 9.250 την ήμερα.

ΜΠΟΕΜ: 32.800 τον. d.w. του 1972, παράδοση
Νιού Τζέρσεϊ Μαΐου 14-25, έπαναπαράδοση 'Ανα-
τολ. Μεσόγειο, δολ. 9.450 την ήμερα, πλέον δολ.
190.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΜΑΙΡΗ Λ.: 41.100 τον. d.w. του 1974, παράδοση
Ταϊλάνδη άμεση, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ.
9.800 την ήμερα.

ΡΟΥΜΠΙ ΣΤΑΡ: 22.300 τον. d.w. του 1974 παράδο-
ση Μαπούτο Μαΐου 5-15, έπαναπαράδοση Δυτ. Με-
σόγειο, δολ. 7.700 την ήμερα.

ΕΥΛΙΜΕΝΙ: 64.800 τον. d.w. του 1979, παράδοση
Βορ. Ειρηνικό Μάιο, κυκλικό ταξίδι Ταϊβάν, δολ.
12.500 την ήμερα, πλέον δολ. 260.000 για πλοϊ υπό
έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.430 τον. d.w. του 1979,
παράδοση Μπρέικ Μαΐου 2-6, ταξίδι 'Ανατολ. άκτή
Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο,
δολ. 9.500 την ήμερα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση
Νότιο Κορέα Μαΐου 1-5, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με
έπαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 14.250
την ήμερα.

ΑΚΡΟΝ: 116.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση
'Ολλανδία άμεση, ταξίδι μέσω Βαλτιμόρης με έπα-

ναπαράδοση Τάραντο, δολ. 20.000 την ήμερα.

ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΡΙΤ: 62.000 τον. d.w. του 1976, παρά-
δοση Σκώ/Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαν-
τικού, δολ. 13.300 την ήμερα.

ΑΡΧΩΝ: 26.000 τον.d.w. του 1975, παράδοση 'Ιν-
τσόν Μαΐου 1-10, ταξίδι μέσω Περσικού Κόλπου με
έπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 7.500 την ήμερα.

ΙΟΣ: 64.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Κουϊ-
χουνγκντάο, Μαΐου 1-10, ταξίδι μέσω Δυτικής ά-
κτής ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ.
11.000 την ήμερα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.780 τον. d.w. του 1985, πα-
ράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι Πόρτ Καμσάρ καί
'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ.
15.680 την ήμερα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 26.700 τον. d.w. του 1985,
παράδοση Ουλσάν Μαΐου 5-8, ταξίδι μέσω Δυτικής
άκτής ΗΠΑ με έπαναπαράδοση 'Ανατολ. Μεσό-
γειο, δολ. 7.500 την ήμερα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 60.200 τον. d.w. του 1976, παρά-
δοση Νότιο 'Ιαπωνία Μαΐου 8-15, ταξίδι μέσω Νιού
Σάουθ Γουέιλς με έπαναπαράδοση Σιγκαντίνγκ,
δολ. 12.000 την ήμερα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ: 41.280 τον. d.w. του 1987, πα-
ράδοση Ταϊβάν Μάιο, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας,
δολ. 11.250 την ήμερα, πλέον δολ. 30.000 για πλοϊ
υπό έρμα.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: 101.529 τον. d.w. του 1973, πα-
ράδοση Χάνσαπορτ Μαΐου 10-20, ταξίδι 2-4 μηνών,
δολ. 18.000 την ήμερα.

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ: 38.200 τον. d.w. του 1971, παρά-
δοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού
δολ. 9.000 την ήμερα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 32.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση
διερχόμενο Σκώ 'Απριλίου 15-20, ταξίδι Σαϊντ Λό-
ρενς με έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα, δολ. 8.500 την
ήμερα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 72.230 τον. d.w. του 1976,
παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο άμεση, κυκλικό
ταξίδι 'Ανατολ. άκτής Νοτίου 'Αμερικής, δολ.
14.000 την ήμερα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΙ: 58.700 τον. d.w. του 1980,
παράδοση Πάσσερο τέλη 'Απριλίου, ταξίδια 11-13
μηνών, δολ. 12.500 την ήμερα.

ΖΑΡΝΑΤΑ: 137.586 τον. d.w. του 1977, παράδοση
Ρότερνταμ άμεση, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 21.000
την ήμερα.

«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

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Μόγκοταντ 69.000 τον. μέρος φορτίου Χάλιφαξ, WS 135, Μαΐου 7.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Γιαμπού 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 36, Μαΐου.

ΡΟΔΟΣΗ: Περισκό Κόλπο 27.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 192, Μαΐου.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Σκίλντα 55.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 165, Μαΐου 1.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, Μαΐου 10.

ΦΑΙΔΡΑ: Κεύχαν 135.000 τον. Τριέστη, WS 90, Μαΐου 2.

ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 29.500 τον. καθαρά διάφορες όψιόν, WS 190, Μαΐου 10.

ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Παζαρίτος 35.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 175, Μαΐου 10.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Κολέ 105.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 85, Μαΐου 18.

ΣΗ ΓΚΡΕ'Ι'Σ: Ράς Λανούφ 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 100, όψιόν Μεσόγειο WS 105, Μαΐου 13.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Όδησσό 55.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 150, Μαΐου 10.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 82,5, Μαΐου 19.

ΓΡΗΚΗ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ: 'Ερυθρά Θάλασσα 110.000 τον. μέρος φορτίου Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 90, Μαΐου 12.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Τζεμπέλ Ντάνα και Ντάς 'Αϊλαντ 80.000 τον. μέρος φορτίου Κβινάνα, WS 145, Μαΐου 15.

ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ: Σιγκαπούρη 30.000 τον. καθαρά Χόγκ Κόγκ, δολ. 155.000 κατ' αποκοπή, Μαΐου 9.

'ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 190, Μαΐου 10.

ΣΚΥΡΩΝ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 85, Μαΐου 20.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 48.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 157/Μαΐου 18.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Μποναίρ 85.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 83, Μαΐου 9.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Σιντί Κερίρ 257.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 47,5, Μαΐου 10.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Κεύχαν 120.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 85, Μαΐου 7.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπετζαία 80.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 110, Μαΐου 7.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ: 269.000 τον. d.w. του 1973, διάρκεια ενός ετους προς δολ. 14.750 την ημέρα.

Οι αγοραπωλησίες

Ζωηρό διατηρήθηκε τό αγοραστικό ενδιαφέρον για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια, με έμφαση στα δεύτερα που — παρὰ την σχετικά άσταθή ναυλαγορά — στηρίζονται σε προοπτικές σύντομης ανόδου. Οί γνωσθείσες πράξεις κατά μεγάλο ποσοστό αναφέρονται στη δραστηριότητα των τελευταίων ημερών του 'Απριλίου, όλα όμως μαρτυρούν διατήρηση — αν όχι ένισχυση — του ρυθμού αγοραπωλησιών.

Στά δεξαμενόπλοια διακρίναμε και αναφέρουμε σάν πλέον χαρακτηριστικές τις ακόλουθες πράξεις:

— MT CORAL CAPE (225.668/74) δολ. 14.000.000.

— MT BARBRO (151.800/1988) δολ. 51.000.000 πιθανόν σε 'Ισπανούς.

— M/T GOLAR NIKKO (106.650/1986 IHI) δολ. 33.500.000 πιθανόν στην CONOCO.

— MT DON HUMBERTO (155.200/1978) δολ. 19.250.000 με χρονοναύλωση μέχρι τό Μάρτιο 1991 στα δολ. 14.500.

— MT ATLANTIC MARU (81.248/1980) δολ. 19.300.000.

— MT SAVANNAH SEA (78.679/1970) δολ. 7.000.000 με ζημία της τάξεως των δολ. 1.200.000 περίπου.

Τέλος, τό T/T LICORNE PACIFIQUE (269.000/1975) άλλαξε χέρια εντός της Γαλλίας αντί δολ. 25.500.000. 'Από τις πλέον πρόσφατες αναφορές, όμως, που φθάνουν σε μās υπάρχουν μερικές εξαιρετικά ενδιαφέρουσες ειδήσεις:

— M/T DUKE (82.212/76) δολ. 13.500.000 σε Νορβηγούς.

— T/T KATRINE MAERSK και KRISTINE MAERSK (339.100/1974) δολ. 28.000.000 έκαστον.

Στά πλοία χύδην φορτίου, λόγω του μεγάλου αριθμού των σχετικών πράξεων αλλά και του άβεβαίου της έκβάσεως μερικών διαπραγματεύσεων, θά μνημονεύσουμε επιλεκτικά μερικές μόνο περιπτώσεις:

— MV TOKUMARU (143.475/83) δολ. 33.500.000 εν μέσω αντιφατικών πληροφοριών ότι τό πλοίο τελικώς απέσύρθη λόγω

μή ικανοποιητικής γιά τούς πωλητές τιμής.

— MV LANCELOT STAR (122.544/72) δολ. 15.500.000 σε Νορβηγούς.

— M/Ω ΑΝΠΑ (51.00/74 στη Βραζιλία) δολ. 7.500.000 σε Κινέζους.

— MV PORTHOS (37.000/87 στη Βραζιλία) δολ. 13.000.000 στην 'Ινδία υπό αίρεση.

— MV NOBLE (36.371/84) δολ. 15.000.000 σε Νορβηγούς.

— MV OLYMPIC SUN (21.338/84) δολ. 10.000.000.

— MV ELEUPO C (11.599/75) δολ. 3.250.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου διακρίναμε:

— MV IRENE GREENWOOD (21.894/82) δολ. 13.500.000.

— MV BRAINPOWER (20.349/69) δολ. 3.300.000.

— MV PELAGOS/ANEMOS (12.797/76) δολ. 4.000.000 έκαστον σε 'Ελληνες αγοραστές.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Η συρρίκνωση του χώρου των διαλυτηρίων στην Ταϊβάν, ή όριστική άπουσία της Κορέας, οί δισταγμοί της Κίνας, τά συναλλαγματικά προβλήματα της 'Ινδίας, οί μουςώνες και, ιδίως, ή καλή ναυλαγορά συμπίεζον τή δραστηριότητα και κάνουν τήν αναφορά στόν τομέα θέμα άνευ άντικειμένου.

'Οπωσδήποτε, μέσα στη φαινομένη γενική αιγή, κάποιο ενδιαφέρον που έμφωλεύει άπολήγει σε πράξεις χαρακτηριστικότερες των όποιων ήταν:

— M/V PRODRAMOS (4.208 LDT) δολ. 252 στο Μπαγκλαντές.

— MV SEA LAND ECONOMY (13.837 LDT) δολ. 238 με παράδοση Ταϊβάν.

— MV SEA LAND VENTUR (13.837 LDT) δολ. 216 με παράδοση Πορτογαλία (τελικός προορισμός Ταϊβάν).

'Αριθμός μικρών πλοίων ήταν άντικείμενο διαπραγμάτευσης στη Γιουγκοσλαβία, Τουρκία και Βέλγιο

**GEORGE****STAMATIOU**

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

351-4490
PHONE: 352-0044
352-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31966

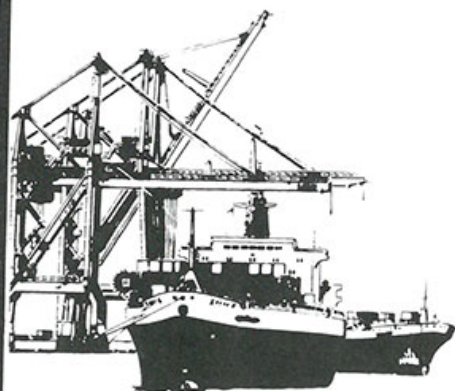
Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

NAFTIKA CHRONIKA



TEN CASES OF MARITIME FRAUD PER MONTH

It has been officially attested that various crooks sell every month at least ten no-existent cargoes of Nigerian oil to buyers in Europe and the U.S.A. Although such cases have existed in the past, the recent surge that has been marked lately has taken on perilous proportions. The BMI, a non-profit institution set up in 1981 by the International Chamber of Shipping to combat maritime fraud, estimates that at least four cases occur every week. In everyone of these cases, the forged documents and the methods used are almost identical.

A typical case which is being investigated currently by the BMI refers to an actual cargo of crude which was to move from Nigeria to Houston, Texas. A serious-looking couple approached certain potential buyers in the States, gave them the name of the ship that was to load the oil and the name of the ship's captain. They produced forged documents to the effect that they were the ship's owners and gave them the exact date the oil would be loaded. At the same time, they asked the buyer for a banker's guarantee by which the buyer undertook to pay «port expenses» of \$ 300,000, about 2% of the value of the cargo. Payment would be made into an open Swiss account after official notification that the oil had been loaded, also forged and presumable originating from the National Petroleum Company of Nigeria.

BMI underlines that the National Petroleum Company of Nigeria maintains a monopoly on the sale of Nigerian oil and any other «seller» must be treated with extreme caution.

PROBLEMS OF A HEALTHY MARKET

There is talk in Piraeus that a well-known American bank is presumably trying to close down its shipping operations — there seems to be no other explanation — by taking advantage of the current healthy market by foreclosing on loans with ships as collateral and selling the ships without regard for the clients to whom the loans were advanced.

ced.

This has happened before with other banks that had lost their appetite for shipping and its has the advantage of ridding the shipping sector of such banks and credit institutions and leaving the ship finance field open to traditional banks which have occupied themselves with shipping for a long time.

AN EXAMPLE TO FOLLOW

Britain's prime minister, Mrs. Margaret Thatcher, recently observed that Britain had much to gain from those people who had come from abroad to continue their businesses and other activities and that she has no desire to see them leave.

Thus, Mrs. Thatcher ended the controversy over whether aliens living temporarily in Britain should be liable to taxation.

This is an example that should be followed by our own witless authorities which, after having driven Greek-owned ships away from the Greek register, lose no opportunity or devise new methods to make it impossible for anyone to conduct normal shipping business in this, a traditionally maritime country, other than coastal shipping.

AN INTERESTING BIMCO COURSE IN PRACTICAL SHIPPING MATTERS

The second BIMCO course, title «Towards better Decisions» took place in Piraeus, at the Ceres Hellenic Shipping Auditorium, on May 8th, 1989.

Co-sponsored by the Union of Greek Shipowners and the Hellenic Shipbrokers' Association the course was designed for middle-management personnel in shipowning and shipmanagement companies, port agents, charterers and other professionals whose work is interlinked with the commercial aspects of seaborne transport.

The course was opened by Minister of Mercantile Marine Mr. Antonios Dentiakakis and speakers included Messrs Rysard Kotlinski, Course Director and Head of Services Division of Bimco, David Charity, partner of Holman, Fenwick & Willan Solicitors of London and George P. Livanos, President Designate of BIMCO.

EUROPEAN TRANSPORT

The EC's Transport Commission which met recently in Brussels to examine problems concerned with EC land transport has resolved:

— To extend the new Directive con-

cerning the qualifications of haulers (of goods and passengers) to the field of international and national road transport.

— To examine a draft Regulation according to which each hauler established in an EC member-country and legally authorised to transport goods by road internationally should be accepted as a national hauler by other member-countries, and appoint the relative permanent committee to continue the elaboration of the proposal.

— To approve the draft Directive concerning the weights and dimensions of trucks.

— Approved in principle the drafting of a Regulation aimed at reducing the over-supply of barge capacity on inland waterways.

— Approved the extension up to the end of 1992 of the Regulation concerning subsidies in the field of mixed road-rail-sea transport. This Regulation provides for the development of mixed transport with financial assistance either in infrastructure investments or in material or in running costs, in the case of inter-EC transport.

CAREER IN SHIPPING

A recent article in Lloyds List noted that there were still a few youngsters in Britain interested in sea careers.

The problem is that there are not enough of them to stem the tide from the Far East. The remnants of European and Japanese ships' officers will eventually be pensioned off and they will surely be replaced by eager young officers from the Far Eastern Countries.

It would seem that if young Europeans are to be attracted to careers in shipping it must be made clear to them that shipping covers a whole range of occupations at sea and on shore and those who serve at sea must be given greater responsibilities in the running of the ships. This is the only way in which modern youngsters can be attracted to sea careers.

GREEK SHIPPING CHAMBER OPPOSED TO IMO TAX ON SHIPS

We agree entirely with the Greek Chamber of Shipping in opposing the

imposition of a contribution per ship in support of IMO.

This was proposed by an IMO working group, for covering its operational expenses, on the strength of the argument that IMO is working for the benefit of shipowners. The Chamber, in a letter to the Ministry of Mercantile Marine, claimed that this argument was unacceptable and that such a tax was desired by IMO in order to extend its activities in the fields of environment protection, cooperation, aid and training.

For this reason, the Chamber rightly says, IMO's proposal for a special contribution per ship must be strongly opposed.

WORLD SHIPPING LEADERS TO MEET IN HAMBURG

Over 700 shipowners, shipbrokers and shipping executives will meet in Hamburg from 28 May to 1 June for the general meeting of BIMCO (The Baltic and International Maritime Council).

The German Federal Minister of Transport has agreed to be the patron of the event.

The general meeting of BIMCO - The world's leading and largest private international shipping organization - will take place at the Congress Center Hamburg.

GEORGE SYMEONIDIS ELECTED INMARSAT CHAIRMAN

Mr. George Symeonidis of Greece has been elected Chairman of the Inmarsat Council for the coming year, succeeding Mr. Hideo Nagata, of Japan, whose 12 month term ended with the Council's 32nd meeting in London last March.

Inmarsat is the 55 member country international cooperative organization that operates a system of satellites for worldwide mobile communications. More than 8,400 ships and land transportable units currently use the Inmarsat satellite system for direct-dial telephone, telex, data and facsimile services, and a

similar range of communications is available for aircraft. Inmarsat is also developing a series of services for land mobile applications.

Mr. Symeonidis has been head of all radio planning activities for the Hellenic Telecommunications Organization (OTE) for the past five years, overseeing all mobile communications, satellite communications, microwave line of sight communications and radio frequency management. His Inmarsat work will now occupy 100% of his time.

A member of Inmarsat's Council since its first meeting in the late 1970s, Mr. Symeonidis has been a public supporter of mobile satellite communications in general, and of Inmarsat.

SYMPOSIUM ON SHIPPING FINANCE IN THE 1990s

As one of the events to mark the Fifth Anniversary of the inauguration of the International Centre for Shipping, Trade and Finance, a Symposium on Shipping Investment and Finance in the 1990s, is to be held on Thursday, 18th May 1989 at the City University Business School in London.

There will be a panel of distinguished speakers and panelists and their thoughts and view will be followed by general discussion.

The Symposium will not be a commercial venture and attendance will be by invitation only.

LLOYD'S LAUNCHES SHIP ARREST NEWSLETTER

"Lloyd's Ship Arrest International" to be published monthly, will cover news and developments on all aspects of vessels and cargo detention.

Each issue will also contain a list of all known deep sea cargo and passenger vessels of 100 tons and above detained anywhere in the world during the previous month. Once a vessel is released, a follow up report will list date and conditions of release.

50 YEARS AGO

— «The running costs of Greek ships must be reduced to make them more competitive». This statement was made by the Undersecretary for Mercantile Marine who added that this was the only way by which the «unpleasant results of competition can be mitigated».

— However much the bill to shipowners from the Clubs is inflated by sham sicknesses, we still believe measures need to be taken to protect the health and proper victualling of the crews particularly the lower-deck crews - of our ocean-going cargo ships.

— The liner «Nea Hellas», owned by the Goulandris Bros., sailed proudly into Piraeus on the morning of May 8. The trim vessel is the flagship of Greece's merchant fleet and will restore the Greek flag to the North American line.

— By royal decree, Coastguard Commander Lazaros Sakalis has been appointed Greek Consular Port Officer at Tripolitania, Sfax, Banghazi and Tunis for the period between May 15 to October 31.

— Charter activity was lively during the past fortnight, particularly during the first days of May, but subsided slightly afterwards.

(Naftika Chronika No. 202, 15.5.39)

The newsletter will also provide details of future vessel auctions and judicial sales, and report on them afterwards.

HELMEPA IN ACTION

George P. Livanos' HELMEPA, which he set up for the protection of the sea environment, has launched a new campaign which we must all support — to clean up the beaches and coastline of Attica.

HELMEPA is doing the job with the help of boy scouts and girl guides and local authorities and, in our opinion, it is a most valuable achievement which should be extended beyond Attica to the rest of the country.



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT, LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρηρς - δ. = δηλθε - ε. = εφθερε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν

ABIN O'IA TPEINTEP (δ.)	68	51073	α. Φουτζέιρα 3/4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Κοσίμα 7/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Πειραιά 3/4
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	α. Φλάσσιγκ 31/3
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	υψωσε πανομαϊκή
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Κασσιούγκ 24/3
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Κέυ Γουέστ 31/3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	μετ. «Mostween»
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	α. Πόρτ Κέλαγκ 14/4
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Μαρακάμπο 3/3
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Νάπολη 5/4
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	69	6326	υψωσε κυπριακή
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	δ. Γιβραλτάρ 7/4
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	προς Σκίγκντα 20/3
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898	α. Λέγκχορν 1/4
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	προς Κούβα 23/3
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Ντάρμπαν 3/4
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Ρόττερταμ 29/3
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	προς Μπρισμπαίν 27/3
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Νταμμά 5/4 *

Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	δ. Γιβραλτάρ 11/4 *
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	προς 'Ινσάιμα 19/3
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	δ. Ντόβερ 8/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	προς Τουρκία 6/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. 'Αμβούργο 9/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	ε. Βενετία 1/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Μοντοίρ 8/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	α. Σιγκαπούρη 10/4
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Νεμρούτ Μπαϊ 15/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Κολούμπια ρίβερ 9/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	προς 'Ιράν 13/2
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Γιοκοχάμα 17/3
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Ρεσίφ 4/4
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άργει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	δ. Κων/πολη 1/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Σιγκαπούρη 5/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Κλαϊπέδα 29/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Πειραιά 26/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	ε. Πειραιά 9/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άργει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	α. Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	προς Απώ 'Ανατολή 6/4
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Τενερίφ 12/4
ΑΛΙΝΕ	63	10383	προς Θεσσαλονίκη 16/3
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	προς 'Αβάνα 20/3
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	προς Μπ. Αίρες 25/3
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α. Φρημάντλ 6/4
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Κόμπε 7/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Παναμά 6/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	α. Σιγκαπούρη 16/3
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Σιγκαπούρη 10/4
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	α. Γλασκωβ 3/4
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	ε. Σάνκ 'Ανκοράτζ 12/4
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963	α. Γιοκοχάμα 11/4
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	δ. Κων/πολη 10/4
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Ρουέ 13/4
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	προς Νακόντια 17/2
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	προς 'Ιαπωνία 15/3
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	α. Φρημάντλ 2/4 *

AMAZONIA	77	9328	προς Μαπούτο 25/3 *
AMARYLLIS	83	13600	α. Κήλεγκ 1/4
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Χαμίνα 9/4
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Φουκουγιέμα 5/4
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Πωλήθη Χόγκ Κόγκ
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	δ. Ντόβερ 12/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α. Πόρτ Αρθουρ 4/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Λισσαβόνα 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	ε. Λό Σπέζια 12/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	α. Γουέιπε 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Μαβίλα 2/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	προς Ροστόκ 20/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	προς Τσόντλιν 5/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Γέραλντον 11/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ	82	29487	δ. Παναμά 2/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	α. Μπένμπουρι 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	προς Ν. 'Υόρκη 1/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	ε. 'Ιντσόν 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Τομακομπί 7/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	α. Χάμπτον 4/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Τάραντα 30/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	α. Κότα Κινσμπάλου 25/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. 'αράτου 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	προς Σάντος 31/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	89	36781	δ. Παναμά 11/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς 'Ιντσόν 29/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣΣ	84	24643	προς Κασσιούγκ 25/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Παναμά 3/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Μομπιλ 2/4

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Καρατάι 1/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Μόντρεαλ 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Σαγκάη 29/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Μπορντώ 10/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Νιούκαστλ 5/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	δ. Σουέζ 12/4
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	δ. Σουέζ 15/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Μόνκλα 27/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	ε. Σάλλομ Βόε 13/4
ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. 'Οζάκα 5/4
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	προς 'Αλγερία 5/3
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Μπανόλι 3/4
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Μπαχραϊν 7/4
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	ε. Τομπάτα 12/4
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520	μετ. «Clipper Magic» (κ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Κουανγνιόγκ 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Οίτα 4/3
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άργει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781	προς Γιοκοχάμα 29/3
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Σιγκαπούρη 9/2

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαϊδ 12/4
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Σουέζ 14/4
ΑΝΘΙΠΗ Λ.	76	16646	ε. Βομβάη 4/4
ΑΝΘΟΣ	79	11000	υψωσε σμ. Μπαχάμας
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Ριγίκα 13/4
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	ε. Κόμπε 13/4
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	α. Σάν Λορέντζο 29/3
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Δαρδανέλλια 11/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	ε. Μπρισμπαίν 12/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Χιούστον 11/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ν. Μαγκαλόρ 24/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗ	84	36353	δ. Κων/πολη 31/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Χάτσινχο 6/4
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	προς Ουλάσον 29/3
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Πωλήθη Χόγκ Κόγκ
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	α. Μπιλμπάο 10/4
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς 'Αρούμα 25/3
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	μετ. «Σταβέντο» (κ.)
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	προς Ρίο 'Ιανέιρο 21/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	προς 'Αμπιτζέν 4/3
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/3
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	προς Ρόττερταμ 29/3
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	α. Γκάλβεστον 6/4
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	προς Κέυ Γουέστ 18/3
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	87	13800	ε. Τόκιο 11/4
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/4
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	α. Κολόμπο 28/3

ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Σουέζ 6/4 *
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Τσιταγκόγκ 13/3
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ωλμπαν 27/2
ΑΡΙΕΛ	70	7571	α. Ασντόν 11/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Παναμά 31/3
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Ρουέν 7/4
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Πωλήθη Νορβηγούς
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. 'Αμβέρσα 13/4
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Πωλήθη Νορβηγούς
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	άργει Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	προς ΗΠΑ 753
ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Παράναγους 28/3
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Ντάρμπαν 10/4
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Τσουκούμι 4/4
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς 'Ιαπωνία 16/3
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Αύγουστα 5/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	α. Φόρ 6/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Μορμουγκάο 10/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Τασμανία 31/3
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	προς Κούβα 21/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Κήλεγκ 6/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	α. Πωλήθη. Αϊδί
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Φόρ 14/4
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Ταϊβάν 6/3
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/3
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	82	20537	πρ. «Charity»
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	δ. Κων/πολη 7/4
ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447	ε. Πωλήθη 'Ελλάνης
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Σαγκάη 28/3
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Σάρροχ 6/4
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Σαβάννα 10/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Ν. Γουέσμινατερ 12/4 *

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Πειραιά 2/4 *
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	α. Ντάρμπαν 13/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	α. 'Αμβέρσα 1/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	α. Φιλανδελφεία 11/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	δ. Παναμά 10/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	α. Σάντος 13/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Τεργέστ 1/4
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Βενετία 13/4
ΑΥΛΙΣ	72	16402	δ. Γιβραλτάρ 10/4

ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κάντλα 3/4
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	α. Πειραιά 8/4
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Χιούστον 3/3
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Κων/πολη 7/4
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Ρότερνταμ 11/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 11/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 7/4
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	δ. Ντόβερ 8/4
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Τερνέστη 10/4
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Σάντος 11/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	προς Άρτζύλ Τέρμιναλ 27/1
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	δ. Ντόβερ 9/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Πειραιά 17/3
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Βαλπαράϊζο 8/4
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	ε. Πειραιά 19/2
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Νταλιάν 3/4
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	προς Νιγηρία 6/3
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Ν. Όρλεάνη 30/3
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Σαντάντερ 27/3*
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Χάμ Πόιντ 8/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	επωλήθη Νορβηγούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Βενεζουέλα 8/3
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Αμστερνταμ 11/4
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. Μόντρεαλ 10/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	επωλήθη Κινέζους
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Ν. Όρλεάνη 14/4
ΓΙΟΥΡΩΣΗ	77	14274	α. Αμπού Ντάμπι 14/3
ΓΙΟΥΡΩΣΚΑΪ	74	19702	προς Άβανα 6/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	προς Λουάντο 16/3
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πειραιά 11/4
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιά 25/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 11/4
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Πειραιά 11/4
ΓΚΑΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	προς Όγκουέντο 27/3
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βενετία 8/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρ. «Elizabeth»
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	προς Πουέρτο Καμπέλλο 3053
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναμά 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Μάρρο Ρεντόντο 6/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Κάδιξ 8/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χουάγκου 16/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	προς Βομβά 3053
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Ν. Όρλεάνη 2953
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 28/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Μαράκκιμπο 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Παναμά 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Ουάικαμπούνκι 3/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	προς Φουτζέιρα 7/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	στη Βαλτιμόρη 13/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Λός Πάμιας 11/4
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ε. Πόρτο Τορρέζ 2/4
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Ίντσον 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Λίβερπουλ 31/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	ε. Σιγκαπούρη 25/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Σέτε 30/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Σέκου 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤΑ	76	19264	προς Νταμμάμ 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Μπιλμπάο 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 9/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Γιοκχόμα 12/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	προς Κήλαγκ 15/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Σαγκάη 27/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Τενερίφη 13/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Λόγος 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	προς Λόγος 15/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Μπαχραϊν 4/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	προς Ματάντι 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Γιβραλτάρ 14/3
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Γιούροπορτ 2/4
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Μπρισμπαϊν 31/3
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Ρότερνταμ 5/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Σετουμπάλ 11/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Άλεξάνδρεια 16/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Φιλαδέλφεια 10/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Τής 10/4
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. Ντάρμπαν 12/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Φαλκονάρα 8/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Λίβερπουλ 3/4
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ.	85	21300	δ. Παναμά 5/4
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρε
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Σιγκαπούρη 10/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Κουίνχουγκντ 22/3
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	δ. Θέρντεντ αλάντ 9/4
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Γιοκχόμα 12/4
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρ. «El Flamenco»
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Ν. Όρλεάνη 10/4
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927	προς Βομβά 3053
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	προς Μυτιλήνη 31/3
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στον Πειραιά 10/3
ΕΛΛΗ	76	12315	επωλήθη άλλοδαπούς

ΕΛΛΗ	76	11282	προς Ρίο Γκράντε 31/3 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Λός Άντζελες 10/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Ρίο Ίανέιρο 8/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	προς Πόρτ Άλφρεντ 29/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Χιούστον 13/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 28/3
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	προς ΗΠΑ 24/3
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΜΑ	64	4986	διαγράφεται
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Φορταλέζα 8/4
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	προς Χαλκίδα 25/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Κων/πολη 3/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 8/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Πειραιά 9/4
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	ε. Πειραιά 7/4
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Ν. Όρλεάνη 12/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	α. Βανκούβερ 9/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Λός Άντζελες 11/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Σιγκαπούρη 3/4
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	προς Χαλκίδα 30/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Άμβέρσα 15/4
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Λέ Χάβρη 1/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α. Ντάρμπαν 31/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Πόρτ Σαϊδ 25/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μπουσάν 21/3
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	στη Νορμπε 31/3
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Σιγκαπούρη 23/3
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Βαλτιμόρη 9/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	δ. Πόρτ Σαϊδ 11/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Χάιφα 11/4
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Σαλβαντόρ 7/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	α. Αντίγκουα 9/4
ΖΕΥΣ	71	87667	ε. Ρότερνταμ 2/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Χιούστον 7/4
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Μπαγκκόκ 22/3
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	προς Σίδνεϋ 29/3
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Χόγκ Κόγκ 11/4
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Κοπερ 13/4
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Μελβούρνη 10/4
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Μπρισμπαϊν 3/4
ΖΙΜ ΜΕΛΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κολόμπο 10/4
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	δ. Σουέζ 3/4
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Ντουάλα 31/3
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Όδησσό 30/3
ΖΙΝΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Φιλαδέλφεια 12/4
ΖΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Γκάνδη 10/4
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Ν. Κορέα 8/3
ΖΗΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 6/4
ΖΗΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΖΗΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Πειραιά 5/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	72	9986	δ. Δαρδανέλλια 6/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	68	44863	ε. Γένοβα 13/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	82	24000	προς Τασιμάντα 27/3
ΖΗΡΕΝΗΣ	84	28100	ε. Κουβέιτ 7/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	76	51546	επωλήθη Έλληνες
ΖΗΡΕΝΗΣ	87	12963	ε. Άμστερνταμ 14/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	71	6631	α. Γκουαγιακούλ 9/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	75	19752	ε. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	75	39995	προς Μεθούλ 19/3
ΖΗΡΕΝΗΣ	68	14569	προς Ίνδία 8/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	72	9964	α. Άνγκονα 11/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	83	20960	ε. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	67	14569	προς Ροστόκ 27/3
ΖΗΡΕΝΗΣ	68	16227	δ. Κων/πολη 10/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	85	34400	προς Νταλιάν 16/3
ΖΗΡΕΝΗΣ	69	1110	α. Πειραιά 3/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 3/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	82	35626	ε. Σακιάιτε 11/4
ΖΗΡΕΝΗΣ	82	30041	μετ. «Άρκαδια» (ε.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Σάντος 6/4
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Πόρτοφ Σπαιν 4/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	δ. Κων/πολη 11/4
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Τερνέστη 6/4
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Άμστερνταμ 24/3
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	α. Ντάρντεχουμ 31/3
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Κοπερ 11/4
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Βαλτιμόρη 9/4
ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	στο Ουλάσν 3/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χόγκ Κόγκ 11/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Παναμά 8/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 254
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	81	15819	προς Πακιστάν 13/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρ. Ουλάσν 17/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	προς Ρας Τανούρα 18/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	ε. Άλγερ 3/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	74	33914	α. Ρίο Ίανέιρο 11/4
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	72	14212	α. Χιούστον 4/4
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	67	12702	α. Κοπερ 9/4
ΚΑΡΠΑΣ	68	12701	ε. Μπουένος Άιρες 11/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Βορκεώνη 12/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	πρ. «Caro Ovest»
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	ε. Άλγερ 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532	α. Δουκέρκη 13/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Βρέμη 6/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Σουέζ 10/4
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 10/4
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	α. Σαντάντερ 12/4

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Τζουμά Τέρμιναλ 105/12
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Τζέμπελ Αλ 10/4
ΚΟΜΕΤ	78	14374	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρόξ. Μόχα 28/3
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρόξ. Λός Αντζελες 29/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρόξ. Σιγαντίγκ 27/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Γιούρπορτ 12/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Μομπίλ 6/4
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	ε. Ρόττερταμ 16/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Μπαχράιν 9/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Άμσούργο 12/4
ΚΟΥΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	υψώσε κυπριακή
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	δ. Ντόβερ 10/4
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	α. Μαπούτο 18/11/88
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	μετ. «Κραταίος» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Πόρτ Σάϊδ 7/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Χάλιφα 12/4
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζέντα 4/3
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 24/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Χόγκ Κόγκ 13/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Κεύχον 8/4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	ε. Μάλμα 20/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 10/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Λός Πάλας 13/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Βενετία 7/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 1/3
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Φλάσσικ 27/5
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24000	δ. Ντόβερ 12/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Βαρκελώνη 11/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	πρ. Μπ. Αίρες 29/3
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρόξ. Κωνσταντίνος 31/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Πόρτ Βίλα 4/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Κων/πολη 11/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ'Υ (δ.)	73	61054	δ. Κων/πολη 8/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Άλγκεθίρας 7/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪ'ΝΤ	82	11500	α. Χόγκ Κόγκ 10/4
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Κήλαγκ 9/4
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Γκίζον 6/4
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪ'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Ασσόντι 10/4
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Καζαμπλάνκα 1/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	υψώσε σημ. Μπαχάμας
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandoot»
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Μάλτα 9/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/4
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρόξ. Τοκουγιόμα 18/3

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	πρ. «Gold Stream»
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 26/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Πειραιά 4/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Θέουτα 17/3
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρόξ. Κορέα 21/3
ΛΑΡΑ	53	1924	διαγράφεται
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Ρίο Τανέιρο 5/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Τής 15/4
ΛΑΤΩ	68	18737	α. Μομπίλ 20/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	α. Ρίο Τανέιρο 5/4
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	πρόξ. Άγκόλα 6/2
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Χιούστον 10/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	ε. Μίλφροντ Χάβερ 13/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Νάπολη 10/4
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Κασσιούγκ 30/53
ΛΗΤΩ	77	11264	ε. Κοτονού 11/3
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρόξ. Κόλο ΝΗΑ 26/3
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Πρινς Ρούπερτ 1/4
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕΪ'ΝΤ	83	20200	ε. Χοσσόμα 27/2
ΛΙΣΜΠΟΛ	71	2557	ε. Πειραιά 13/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασόρα
ΛΟΪ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 10/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Καράτσι 18/3
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρόξ. Εύρωπη 30/3
ΛΥΔΙ	70	14878	πρόξ. Μοσταγκανέμ 18/2
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	ε. Γένοβα 12/4

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρόξ. Β. Κορέα 17/3
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Σ. Λουί ντί Ρόν 6/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Γκόντεμπορκ 8/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Παναμά 7/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Γδύνια 11/4
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρόξ. Κίνα 13/3
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Βανκούβερ 1/4
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	ε. Πόρτ Κέλαγκ 9/4
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Πόρτ Κέλαγκ 14/4
ΜΑΪ'ΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Ριγίεκα 12/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Μπουένος Αίρες 4/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	διαγράφεται
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	ε. Πειραιά 15/3
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρόξ. Τρίπολη 31/3
ΜΑΝΕΖΙ	70	11256	α. Πειραιά 10/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρόξ. Άλγερία 24/3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Σαβόνα 28/3
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Πειραιά 10/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Σάρροχ 10/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	υψώσε κυπριακή
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Πειραιά 5/4
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	μετ. «Καίιο» (κ.)
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρόξ. Μομπάσα 26/3
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρόξ. Όδησσό 31/3
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Βαλτιμόρη 11/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Γουαγιόμα 2/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	επισκευές Πειραιά 15/3
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Φόρτ ντέ Φράντς 35/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Γένοβα 13/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.)	81	41390	πρόξ. Ουλσάν 6/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 5/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Μόντρεαλ 9/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Σάντος 4/4
ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	μετ. «Μπαού Στόουν» (ε.)
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ρίο Τανέιρο 10/4
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	πρόξ. Άρούπα 23/3
ΜΑΡΙΝΟΣ II	80	14398	πρ. «Τροπικόνα»

ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Χιούστον 22/2
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	α. Μοσαλία 6/4
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Μπωμόν 1/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Άλγκεθίρας 4/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρόξ. Ν. Όρλεάν 31/3
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Φλάσσικ 1/4
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	ε. Σιμόνοσκι 13/4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Μπ. Αίρες 5/4

ΜΕΪ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρόξ. Ασμπούν 28/3
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Ν. Όρλεάν 6/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρόξ. Νοβοροσκό 14/3
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 10/4
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Σεβόνα 13/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 2/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Πειραιά 3/4
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Μάλμα 9/4

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Βουβόνη 15/3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΝΕΡ	71	15998	α. Πόρτ Έσκουβελ 6/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Σάντο Ντομίνγκο 30/3
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'Τ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Βαλτιμόρη 10/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Πουέρτο Κορτές 13/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Ν. Όρλεάν 13/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 14/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Άκνιούτλα 28/3
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Χιούστον 13/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Όρλεάν 6/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σεβόνα 12/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Ντεμερόρα 9/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Νουκαστότ 14/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Μπελίζ 9/4
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Ν. Όρλεάν 7/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ν. Όρλεάν 13/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Πόρτ όφ Σπιλν 9/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ντεμερόρα 9/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Μομπίλ 9/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Μομπίλ 1/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Πόρτ Άρθουρ 10/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Κόρπου, Κρίσι 8/4
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Ν. Όρλεάν 19/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρόξ. Βραζιλία 22/3
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρόξ. Δ. Αφρική 10/3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Βαλτιμόρη 6/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρόξ. Κίνα 20/2
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Άλεξάνδρεια 23/3
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Λειψόβ 8/4
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρ. «Μυκόν Γουαίβ»
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρ. Ν. Αφρική 23/3
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Σάντο, 12/4
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	πρόξ. Θεσσαλονίκη 31/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Ρό. Γκρίμπ 31/3
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Πειραιά 9/3
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'Υ	71	4077	πρ. «Αζονσταλ»
ΜΠΟΕΜ	72	17728	δ. Δαρδενέλλια 9/4
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Σάλλομ Βόε 1/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	πρόξ. Πόρτ Κέλαγκ 1/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τζουμπιάλ 26/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρόξ. Καζαμπλάνκα 21/3
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Σάν Νικόλας 10/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρόξ. Τζέντα 22/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Ρό. Τανέιρο 5/4

ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	ε. Ίκονιο 9/4
ΝΑΕΟΣ	70	9865	ε. Μοκίο 21/3
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	α. Ζήμπρουγκ 1/4
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862	πρόξ. Κούβα 8/4
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Λούι Τέρμιναλ 9/4
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	ε. Πειραιά 9/4
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Σουέζ 13/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Λός Αντζελες 9/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Χιούστον 11/4
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Βενετία 11/4
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 9/4
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρόξ. ΗΠΑ 29/3
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Χού Πόιντ 13/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέττα (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Φός 13/4
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Βάστο 8/4
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Π. Σάϊ 11/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Πόρτ Άρθουρ 12/4
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	πρόξ. Έκ Σιντέρ 30/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	επωλήθη άλλοδοπούς
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Σάρροχ 8/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Τεργεστή 8/4
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρόξ. Τυνησία 18/3
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	διαγράφεται
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	δ. Γιβραλτάρ 7/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	77	11159	ε. Κασσιούγκ 1/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	επωλήθη Έλληνες
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Ν. Όρλεάν 7/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	α. Πειραιά 11/4
ΝΙΚΥ	73	14667	πρόξ. Πειραιά 8/3
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρόξ. Κορέα 14/3
ΝΙΝΗ	75	16629	α. Ντάρμπον 27/3
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ	72	13920	υψώσε παναμαϊκή
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	επισκευές Τσουεντόν 14/4
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	πρ. «Interbulk Valiant»
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Τενερίφ 11/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Φιλαδέλφεια 11/4

NTA-Y MONT MOYN.	70	4800	α. Θέουτα 3/3	ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	πρός 'Αμβούργο 31/3
NTA-Y MONT ΣΑΝ.	70	4797	α. Σάν 'Αντόνιο 7/4	ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Ταϊτιάβετσια 9/4
NTBON	81	10076	δ. Σουέζ 9/4	ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	α. Ταϊτιάβετσια 9/4
NTEZEP ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Γέλο 4/4	ΠΡΑΤ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Τσούεζ (άποθήκη)
NTΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	δ. Παναμά 13/4	ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρός Χόγκ Κόγκ 5/3
NTIΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός Μασσαλία 5/3	ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632	ε. Πόρτ Χέντλαντ 13/4
NTIANTZENΣ Π.	71	9049	α. Ιόραγκρουν 14/4	ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Νόρμπορτ 11/4
NTONER	81	13598	δ. Σουέζ 14/4	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	63	7075	πρός Σιγκαπούρη 27/3
NTONA ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Χιούστον 8/4	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	διάλυση
NTONA ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/4	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Κόρπους Κριστι 2053
NTORA (δ.)	62	2201	ε. Πειραιά 8/4	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.			πρός 'Αλγερία 31/3
NTΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. 'Αλγκεθίρας 9/4 *	(δ.)	87	27333	α. Πόρτ Εβεργκλέιτς 6/4
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	δ. Κων/πολη 7/4 *	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	πρός Σιγκαπούρη 27/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ				ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Ταϊτιάβετσια 6/4
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600	α. 'Ικόνιο 7/4	ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Σουρακούσες 23/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	δ. Ντόβερ 9/4	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. 'Ικόνιο 2/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	α. 'Ιντσόν 4/4	ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ' (δ.)	77	18325	α. Σίνες 29/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	πρός Κασίμα 10/4	ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 6/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Σακόνιτε 5/4	ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	α. Τενερίφ 9/4
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές	ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	ε. 'Αμπιτζάν 12/3
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	ε. 'Αμβέρσα 16/4	ΡΕΑ ΣΑΝ	69	2995	ε. Ντουάλα 3/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Φιλαδέλφεια 7/4	ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	ε. Πειραιά 14/3
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Πειραιά 27/1	ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Βομβάη 24/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417	δ. Κων/πολη 10/4	ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Σαουθάμπτον 12/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	πρός Ταλλίν 10/3	ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Φόρτερντα 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	πρός Κούβα 24/3	ΡΗΛΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Ρόττερταμ 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	ε. Λειψές 6/4	ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Ακαμπα 3053
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/4	ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100	α. 'Αμβούργο 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	πρός Σαγκάι 5/3	ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	πρός 'Αλγέρι 28/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Αβουμαουθ 10/4	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Παντάγκ 25/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. 'Αμβέρσα 10/4	ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Παράναγους 5/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Ζαντάρ 29/3	ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	ε. 'Αμβέρσα 8/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	ε. Σάν Φραντζίσκο 28/3	ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Anitra»	ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 4/4 *
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	δ. Κων/πολη 7/4				
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μπουένος Αίρες 11/4	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	πρός Βερακρούζ 31/3 *
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	ε. Μπεκνγκούρ 30/3	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	α. Κόρπους Κριστι 7/4
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	ε. Παναμά 13/4	ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Νοβοροσίσκ 18/3
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας	ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρός 'Οζόκα 3/3
				ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Βραζιλία 2/3
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Γιοκχάμ 7/4	ΣΑΝΝΥ	77	3482	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Πόρτ Σαίθ 12/4	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Μόγκλα 8/4
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Κουντικοβαλ 6/4	ΣΑΡΝΙΚΟΣ	74	8915	ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 9/4
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Γένοβα 11/4	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Νιγηρία 3053
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	δ. Κων/πολη 6/3	ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	πρός 'Αβάνο 16/2
ΠΑΜΙΟΣ	77	16237	α. Κόρπους Κριστι 29/3	ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Τερνούζεν 5/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ρεϊνιόν 11/4	ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	πρός 'Αβάνο 13/3
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	δ. Ρεϊνιόν 11/4	ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	α. Σουέζ 5/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	δ. Ρεϊνιόν 11/4	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Ν. 'Αμερική 30/3
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Κολομπία Ρίβερ 6/4	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 1/4
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. 'Αμβέρσα 15/4	ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Κόρπους Κριστι 3/4	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Σιγκαπούρη 9/4
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Γιοκχάμ 4/4	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	δ. Παναμά 16/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	α. Άννα Μπαϊζ 3/4	ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥΤ	72	3018	πρός 'Αλγερία 22/3
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	δ. Παναμά 9/4	ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	α. Σιγκαπούρη 13/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	ε. Χιούστον 11/4	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	15003	α. Βενετία 4/4
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Χέυ Πόιντ 11/4	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/3 *
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Ναγκόγια 6/4				
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Χάιφα 6/4				
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	πρός Κελντάουν 11/3	ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	δ. Παναμά 12/4 *
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Κεϋχάν 28/3	ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Σιγκαπούρη 5/4
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 29/3	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Γκουαγιακούιλ 4/4
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	πρός Πειραιά 14/12	ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	πρός Πειραιά 31/3
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Ναμίμπε 12/1	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Λεμεσό 23/3
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Λισαβόνα 12/4	ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	δ. Ντόβερ 8/4
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Σιγκαπούρη 11/3	ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	α. Καρταγόνα 8/4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	πρός Κουανγκγκάγκ 26/3	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 12/4
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Κουανγκγκάγκ 26/3	ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	πρός Τέμα 22/3
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	υψώσε πανοραμική	ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	α. Ουέμα 5/4
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρός 'Ηράκλειον 29/3	ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	πρός 'Αμπιτζάν 10512
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Λέγκχορν 10/4	ΣΚΑΠΕ'Ι'Κ	53	3899	διάλυση 'Ελλάδα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	πρός Βαλπαράϊζο 6/4	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	δ. Παναμά 10/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Περαικό 25/3	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/4
			πρός Βομβάη 29/3	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	δ. Δορδανέλλια 1054
			δ. Κων/πολη 11/4	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Μπρισμπαϊν 24/3
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Κων/πολη 11/4	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Μεθών 19/3
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Βικτώρια 26/3	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Μπούρνι 12/4
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Βαλπαράϊζο 11/4	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Μπούρνι 12/4
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	ε. Ριγιάκα 9/4	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Χιούστον 28/3
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Γκντνσνσκ 1/4
ΠΕΛΦΑΛ'Ι'ΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 854	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Βρέστη 10/4
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Ραβέννα 7/4	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	δ. Πόρτ Σαίθ 14/4
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Ν. 'Αφρική 25/3	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	πρός 'Αγκόλα 26/3
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. 'Αλεξάνδρεια 2/4	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 10/4
ΠΕΤΡΑ	76	23149	δ. Παναμά 6/4	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Νικόσια 12/4
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	ε. Χόγκ Κόγκ 3/4	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Καλκούτα 8/4
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρός Κασσιούγκ 21/3	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Σιγκαπούρη 19/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Σουέζ 5/4	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	δ. Σουέζ 5/4	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	δ. Σουέζ 5/4	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Βραζιλία 17/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σουέζ 5/4	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Χουέβα 11/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	δ. Σουέζ 5/4	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	δ. Σουέζ 5/4	ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229	πρός Βόλο 23/3
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	δ. Σουέζ 5/4	ΤΖΟ'Υ	76	10801	α. Βίγκο 2/4
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	δ. Σουέζ 5/4	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρτ Αρθουρ 6/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	δ. Σουέζ 5/4	ΤΖΟΥΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Πειραιά 1/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	δ. Σουέζ 5/4	ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Σάν Πέντρο 21/3
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	δ. Σουέζ 5/4	ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	δ. Ντόβερ 12/4
ΠΙ'Υ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Λός Αντζελες 1054	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Λούπ Τέρμιναλ 8/4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Φιλαδέλφεια 7/4	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	α. Σιγκαπούρη 13/4
			α. Λομέ 31/3	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Φουτζέιρο 12/4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Λομέ 31/3	ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 16/3
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Λομέ 31/3	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρός Κων/πολη 13/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	α. Λομέ 31/3	ΤΟΠΑΣ	85	28000	δ. Παναμά 30/3
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Λομέ 31/3	ΤΟΥΣΚΑΝΑ	76	36204	δ. Κων/πολη 5/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Λομέ 31/3	ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	ε. Σαϊντ Τζών 30/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Λομέ 31/3	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Κόμπε 12/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Λομέ 31/3	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Ναούρου 28/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Λομέ 31/3	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ	68	2760	α. Πειραιά 11/4
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Λομέ 31/3	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	πρός Βενεζουέλα 8/2
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Λομέ 31/3	ΤΡΕΥΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Σουόδο 30/3
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Λομέ 31/3	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Πόρτ Σουόδν 9/3
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ	61	963	α. Λομέ 31/3	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός 'Ισπανία 22/3 *
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Λομέ 31/3				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							
ΠΟΣΕΙΔΩΝ							

ΤΥΧΗ.....	70	10886	πρός Τζακάρα 18/3 *
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	α. Πειραιά 10/4
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503	πρός Σουέζ 31/1
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.....	73	15162	α. Χιούστον 4/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	α. Ν. Υόρκη 13/4
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255	πρός Σιγκαπούρη 11/1
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	πρός Ν. Κορέα 18/3
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	πρός Σιγκαπούρη 28/3
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	πρός Ίνδονησία 28/2
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	πρός Άρσούμα 28/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.....	83	17217	α. Βανκούβερ 30/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049	πρός Καλκούτα 25/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049	α. Γκλάντστοουν 1/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.....	84	19049	πρός Όνσάν 27/2
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201	πρός Ελλάδα 23/3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	α. Φάλεϋ 3/4
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. Μπόταν Μπαϊ 9/4
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	πρός Τέξας Σίτυ 8/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	α. Φόξ 2/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	α. Κεμπέκ 9/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974	α. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	α. Ρόττερταμ 6/4
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	α. Ρουέν 13/4
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ.....	70	14786	α. Πειραιά 7/4

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513	δ. Ντόβερ 3/4
ΦΛΩΡΑ.....	81	8831	α. Άγκόνα 6/4
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	α. Πειραιά 30/3

ΦΟΙΝΙΕ.....	77	64971	πρός Ναγκασάκι 3/4
ΦΟΡΟΥΜ Α' Γ' ΛΑΝΤ.....	76	18933	α. Πόρτ Κέλαγκ 6/4
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	α. Χάταινοχ 14/4
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΑΟΥΡΥ.....	72	40568	πρός Π. Νουάρ 22/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΓ Α. (δ.).....	75	118216	πρός Ιαπωνία 26/3
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	α. Τζέντα 20/3
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	πρός Περισκό 24/3
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	α. Πόρτ Έλζαμπεθ 1/4
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418	α. Πειραιά 22/3
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	α. Κισαράζου 10/4
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	α. Ίντσόν 5/4
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584	πρός Νοβοροσίσκ 3053
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	δ. Κων/πολη 6/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	πρός Τοπολομπάμο 24/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	πρός Φόλμουθ 30/3
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	δ. Ντόβερ 28/2
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	69	8064	δ. Ντόβερ 9/3
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.....	73	6680	α. Ζήμπρουγκε 23/3
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064	α. Βαλμπραϊζο 1/4
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	α. Τζουμπάιλ 22/3
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΧΑΘΗ.....	82	36202	δ. Σουέζ 2/4
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103	α. Σιγκαπούρη 6/4
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	α. Μόντρεαλ 8/4
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403	πρ. «Εστορίλ»
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ.....	73	6900	α. Πόρτ Κανάβεραλ 5/4
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν.....	69	12840	μεταφορές Περισκό
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	πρ. «Εστορίλ»
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	α. Πόρτ Κανάβεραλ 5/4
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500	μεταφορές Περισκό
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850	πρ. «Εστορίλ»



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρες
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

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

δ = Ελλάδα
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνοσηφόλο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (Π.).....	71	9132	δ. Π. Σαϊδ 24/1
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ 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. Όρλεάνη 2/2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.).....	78	15825	α. Ματάνζας 1/12
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (Π.).....	72	14777	α. Καζομπλάνκο 25/1
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.).....	57	1147	α. Λεμεσό 20/1
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.).....	71	18922	α. Αντεν 9/1
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355	α. Ρίο Τανέιρο 20/1
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.).....	73	15478	δ. Σουέζ 27/1
ΑΔΑΜΑΣ.....	83	45300	δ. Γιβραλτάρ 24/1
ΑΔΑΜΑΣΤΙΟΣ (κ.).....	75	16191	α. Μονφαλκόνε 30/1
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 ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325	πρ. «Bright Star»
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373	α. Π. Σαϊδ 30/1
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (Π.).....	67	4507	α. Αύγουστα 30/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....	81	18495	δ. Σουέζ 18/1
ΑΘΗΝΙΑΝ.....			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500	α. Πειραιά 22/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509	δ. Σουέζ 30/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500	α. Νάπολη 31/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495	α. Χαλδία 25/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509	α. Ν. Υόρκη 20/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350	δ. Π. Σαϊδ 31/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485	α. Κολόμπο 23/1
ΑΘΛΟΣ IV(κ.).....	66	1716	α. Τύνιδα 31/1
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.).....	77	1400	α. Καρταγένα 11/1
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.).....	75	15491	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936	μεταφορές Περισκό
Α Ι ΒΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747	α. Μαντράς Ρόουτς 27/11
Α Ι ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.).....	82	1051	α. Άλεξάνδρεια 30/1
Α Ι ΛΣΑ.....	72	16235	πρός Μαρακάμπο 23/12
Α Ι ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376	α. Καραϊσσί 26/1
Α Ι ΝΤΑ (κ.).....	72	31935	δ. Γιβραλτάρ 21/1
Α Ι ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (Π.).....	63	22161	α. Βενετία 26/1
Α Ι ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Π.).....	72	43479	δ. Ντόβερ 31/1
Α Ι ΡΗΝΣ ΝΤΑ Ι ΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720	α. Λεϊδς 28/1
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930	α. Φιλαδέλφεια 15/1
Α Ι ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	74	33061	α. Κούς Μπαϊ 20/1
ΑΚΑΚΙΑ Ι (Μπχ.).....	69	59644	μετ. «Ατλαντίς Τού» (κ.)
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.).....	69	5694	υπόστειλε παναμερική
ΑΚΟΝ.....	74	68596	δ. Ντόβερ 13/1
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943	πρός Μπουότο 29/12
ΑΚΟΥΡ II (κ.).....	73	8824	α. Χιούστον 16/12
ΑΚΡΟΝ.....	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	73	14765	α. Άνναπολη 31/1
ΑΚΤΗ.....	77	14998	α. Πενάγκ 1/2
ΑΚΤΗ (κ.).....	74	15756	α. Μπιλμπάο 19/1
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.).....	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.).....	72	18724	α. Κολομπία ρίβερ 13/1
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.).....	75	93108	α. Τζουμπάιλ 1/2
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134	δ. Π. Σαϊδ 31/1
ΑΛΕΓΚΡΕ (Π.).....	75	8896	δ. Παναμά 27/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.).....	69	1434	α. Πειραιά 12/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784	πρός Μαλάμπο 31/12

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.).....	75	40633	α. Λίβερπουλ 3/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.....			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	77	126621	α. Τζέντα 10/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964	πρ. «Αλεξ Π»
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (Π.).....	77	16356	δ. Παναμά 25/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ (Π.).....	80	11961	α. Χάμπτον 22/1
ΑΛΕΞΗΣ (κ.).....	74	15205	α. Πειραιά 22/1
ΑΛΘΕΑ (κ.).....	71	20045	α. Ρόττερταμ 27/1
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875	α. Μπουλόν 14/1
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.).....	65	29196	α. Σάο Σεμπασιάνο 25/1
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375	α. Τρινκομάλη 20/1
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.).....	62	2389	πρ. «Castle Dignity»
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (Π.).....	76	30277	δ. Σκώ 22/1
ΑΛΟΗ (κ.).....	70	1599	α. Μανφρεντόνια 14/1
ΑΛΠΙΝ (Π.).....	65	5060	α. Μοντεβιδέο 19/1
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287	α. Πόρτ Γουάσκοτ 29/1
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598	α. Σάν Χουάν 17/1
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640	στο Γκνάνσκ 1/2
ΑΛΦΙΟΣ.....	81	30747	α. Ντάρμπαν 8/1
ΑΛΦΙΟΣ.....	84	35209	δ. Παναμά 2/2
ΑΜΑΖΟΝ.....	71	31584	α. Τζουμπάιλ 23/12
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.).....	69	2521	α. Πειραιά 2/2
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.).....	72	43253	α. Πειραιά 20/1
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ. Π.).....	63	25649	α. Τζέμπελ Αλί 8/1
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.).....	75	20879	α. Ρουέν 13/1
ΑΝΑΣ (δ.κ.).....	72	122936	α. Λούι Τέρμιναλ 26/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (Π.).....	77	4713	α. Κίγκστον 30/1
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I (κ.).....	69	14446	πρός Μιζουράτα 22/12
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.).....	77	17001	α. Βομβόνη 3/2
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.).....	77	6898	πρός Ουλσάν 10/1
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (Π.).....	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135	πρός Σιγκαπούρη 20/12
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	α. Φόξ 29/1
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.).....	77	6597	α. Τακοράντι 7/1
ΑΝΕΜΗ (Π.).....	69	9.952	α. 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
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111	α. Γκάλβεστον 27/1
ΑΝΝΑ Χ. (μ.).....	71	1594	α. Λέ Τρεπόρτ 24/1
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.).....	60	5911	δ. Κων/πολη 21/1
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402	μετ. «Renoir» (κ.)
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.).....	81	9095	δ. Π. Σαϊδ 22/1
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.).....	74	14671	πρός Μπαντόρ Άμπας 19/11
ΑΝΤΕΛ (Μ.).....	71	17975	δ. Κων/πολη 31/1
ΑΝΤΕΛ II (Π.).....	74	14324	δ. Κων/πολη 20/1
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.).....	74	15412	πρός Κολόμπο 19/10
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.).....	70	3201	α. Βασιλικό Μπαϊ 11/1
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.).....	75	10036	α. Ν. Όρλεάνη 2/2
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν. (κ.).....	86	22273	α. Π. Μωχ. Κασίμ 5/12
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.).....	72	6680	α. Μπρέμν 20/1
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.).....	76	23715	α. Βανκούβερ 30/1
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).....	70	16258	α. Κασοισούγκ 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. Σουεζ 23/1
ΑΠΙΑ (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 ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός 'Αλγέρι 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. Ντάρμπαν 2/2
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Σάρροχ 30/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ρότερνταμ 3/2
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	δ. Π. Σαΐδ 27/1
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. Σουεζ 1/2
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	α. Ρουέν 27/1
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Ματράνι 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 ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	79	11223	α. 'Αμβέρσα 5/2
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Πειραιά 31/1
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	ε. Σάο Σεμπαστιάν 29/1
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Βενετία 2/2
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Γιβραλτάρ 3/2
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	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. Κουνταλάρ 23/12
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349	α. Ντουμπάι 14/1
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περαϊκού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρός 'Οδησσό 15/11
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρός Τζέντα 26/12
ΑΤΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	α. Λέικ Τσάρλς 16/12
ΑΤΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783	α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/1
ΑΤΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	α. Ματάντι 2/1
ΑΤΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	α. Παρανάγκουα 15/1
ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	δ. Παναμά 17/1
ΑΤΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/1
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΤΥ (κ.)	78	10336	α. Γκουαγιακουίλ 25/1
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/8
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΪΝΤ	78	38467	δ. Κων/πολη 1/1
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Τσασσάνα 19/1
ΑΤΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	πρ. «Ακακία I»
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	πρ. «Αδελφά»
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Πειραιά 1/2
ΑΤΡΑΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Λίβερπουλ 30/12
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	πρός Μπαγκκόκ 23/12
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Χιούστον 1/2
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	δ. Σουεζ 27/1
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	αργεί Πειραιά
ΑΧΑΪΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Γιβραλτάρ 30/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844	ε. Μπαγκκόκ 8/1 *
ΒΑΓ'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 2/2 *
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	α. Φίρεθ όφ Κλάουδ 4/2
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	δ. Σουεζ 18/1
ΒΑΣΣΑΙΚΗ II (κ.)	70	14671	δ. Κων/πολη 16/11
ΒΑΣΣΑΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Φιλσεδέλφεια 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. Φιλσεδέλφεια 19/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Κόρυκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λόγος 16/1
ΒΕΡΟΝΙΚΑ ('Ον.)	73	6254	πρ. «Τάμ II»
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	α. 'Αμβέρσα 24/1
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Νάπολη 13/1
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	76	11321	πρός Χάμπτον 31/1
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Ντάρμπαν 2/2
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Μαντρί, 1/2
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767	πρ. «Jubilee»
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Κων/πολη 9/1
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Μπιζέρτα 27/1
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Λόγος, 22/12
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. 'Αμβούργο 24/1
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Καζαμπλάνκα 28/1
Γ. ΡΟΥΣΟΣ II (κ.)	76	1599	ε. Πειραιά 31/1
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	μετ. «Captain Akis» (π.)
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Ν. 'Υόρκη 23/1
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 1/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	δ. Ντόβερ 10/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Γιβόττα 3/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. 'Αμβούργο 2/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Λεμεσσό 17/1
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Πόρτ Σαΐδ 1/2
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	δ. Ντόβερ 1/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Γιβόττα 3/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Θέουτα 25/1
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Τέυν 19/1
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Κολόμπο 14/1
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Σειτουμπά 29/1
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Κόνιλα 20/1
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	ε. Πειραιά 2/2
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ρό. Σουκχέιρ 26/1
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	πρός Μπενόα, 30/1
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Βομβάη 31/1
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Βομβάη 27/1
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	ε. 'Αλεξάνδρεια 30/1
ΓΚΑΛΛΑ (κ.)	70	15302	ε. Μπρέξ 2/2
ΓΚΑΛΑΝΤ I NT	65	1222	μεσογειάκ., μεταφορές

ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	πρ. «Nántra»
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Φουτζέιρα 31/1
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Σάν Λορέντζο 30/1
ΓΚΟΛΑΝΤ (Βρ.)	65	4482	ε. Λέγκχορν 30/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Γκάλβεστον 27/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	77	2293	πρ. «Eishin Maru 28»
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Χιούστον 17/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Χιούστον 1/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	δ. Κων/πολη 22/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	στη Σιγκαπούρη 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Μπωμόν 10/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Κέιπ Πάσοερο 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Αμστερνταμ 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Τάμπο 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	δ. Σουεζ 16/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Σαβάννα 31/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Βρέμη 30/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	δ. Παναμά 23/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Χιούστον 27/12
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Λίβερπουλ 2/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (π.)	70	5470	πρ. «Τρανσέιπ»
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρ. «Grieg Fighter»
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	ε. Ακαγιούλα 21/1
ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ	84	34253	ε. Βενκούβερ 3/1
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	στη Βομβάη 30/1
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. 'Αμβέρσα 27/1
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Χόγκ Κόγκ 24/1
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	α. Μπανγκόκ 10/1
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	δ. Δαρδανέλλια 21/1
ΓΟΥΪΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	δ. Σουεζ 15/1
ΓΟΥΪΤΛΕ'Υ ΜΠΑΪ'Υ (κ.)	70	9907	α. Σιγκαπούρη 18/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Ντάρμπαν 30/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Τζουμπάι 30/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρη 31/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/1
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Πόντα Ντό Ουμπο 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. Ρόκ Γανούρα 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/12
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Φός 2/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	δ. Κων/πολη 6/1
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	δ. Π. Σαΐδ 31/1
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Κοξίν 28/1
ΔΑΜΟΝ	74	20712	α. Ματσουσίμα 19/1
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	πρός Τουρκία 19/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Τσολιάν 31/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειάκ., μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Τόρρε 'Ανουζιάτα 17/1
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Σάο Σεμπαστιάν 24/1
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	α. Τζέντα 18/1 *
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	έγκυαταλείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (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
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	πρός Βέντοπιλς 24/12
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Ντάρμπαν 9/1
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 30/12
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	δ. Καϊμάν Μπράκ 22/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Καλκούτα 26/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	στη Βομβάη 20/1
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Καλκούτ 23/12
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	πρ. «Raïmo I.»
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Βομβάη 11/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ρόκ Τανούρα 15/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	στη Σιγκαπούρη 3/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	πρ. «Nicola Prosperity»
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	δ. Π. Σαΐδ 22/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441	πρ. 'Ελένη
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. 'Υόρκη 25/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Κασσιούκ 26/1
ΕΛΛΗΝ (μ.)	69	22915	α. Εϊλάτ 2/1
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Κασσιούκ 24/1
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ'Υ (π.)	71	15119	δ. Π. Σαΐδ 27/3
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	α. Κολόμπο 12/1
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (όποθηκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Λουάντα 3/8
ΕΜΠΟΥΝ I. (δ.π.)	68	15252	α. Σάν Φραντσέσκο 30/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ I (π.)	74	13687	στο Ουλάσάν 11/1
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. 'Ηστ Λόντον 30/1
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. 'Ηστ Λόντον 3/2
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Σταβόγκερ 12/1
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	πρός Καράτσι 20/12
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.)	86	15952	α. Ντάρμπαν 28/1
ΕΡΧΟΙΑΝΗ (π.)	68	19044	ε. 'Ανκόνα 28/1
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/2
ΕΣΚΟΥΑ I Ρ. (κ.)	68	11434	α. Ν. Χάβεν 1/2
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. 'Αλεξάνδρεια 26/1
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)	72	9440	μετ. «Huron» (κ.)
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Πειραιά 29/1
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	ε. Πειραιά 1/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Μπείρα 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. Κακιν

ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρ. «Mountain Azalea»
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρὸς Αἰθιοπ Κόσσι 30/12
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Γκόλβεστον 20/1
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Χιούστον 29/1
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	α. Αρατού 28/1
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Ντάρμπαν 2/2
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	α. Σέβεν Αϊλάντς 1/2
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΖΕΒΡΑ (κ.)	76	15446	ε. Ρότερνταμ 29/1
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	ε. Ρότερνταμ 1/2
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Μελίλι 2/2
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Ν. Όρλεάνη 30/1
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Κάδιξ 30/1
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Ν. Υόρκη 2/2
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	α. Ν. Όρλεάνη 25/1
ΗΒΗ	79	16379	ε. Κομώ Μπαϊ 25/11
ΗΡΑ	79	16390	α. Ρόκυ Πόιντ 20/1
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρὸς Πόρτ Σουδάν 13/1
ΗΡΩ	76	17129	πρὸς Ταϊβάν 13/12
ΗΣΤ ΓΚΑΟΥ	68	10397	μετ. «Eastern Trust» (λ.)
ΗΣΤ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	72	6721	α. Ταϊσούγκ 19/1
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Λίβερπουλ 4/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σάντος 23/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στή Βασώρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Μπαχραϊν 26/1
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	ε. Ακαμπα 11/1
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	δ. Κων/πολη 29/1
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	δ. Π. Σαϊδ 10/1
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Παρανόνγκου 18/1
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Αμβέρσα 25/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	α. Πειραιά 16/1
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	ε. Ακαμπα 2/11
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	ε. Κουϊγκντόν 5/1
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	α. Λός Πάλας 1/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Μονρόβια 29/1
ΘΗΤΑ ΔΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	ε. Αλγούστα 30/1
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	71	995	α. Λάρνακα 15/1
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κεϋ.)	77	997	ε. Μελίλι 31/1
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Ανκόνο 26/1
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	α. Πενόγκ 22/1
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	πρὸς Βραζιλία 19/12
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Ρίο Τανούρα 23/1
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	77	140277	α. Ρός Τανούρα 7/1
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Ρίο Τανούρα 19/1
ΙΟΛΑΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Μόγκλα 22/1
ΙΟΛΑΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	δ. Κων/πολη 26/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	πρὸς Αλγέρι 18/12
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Πειραιά 24/1
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	δ. Κων/πολη 26/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Ρότερνταμ 24/1
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Καλκούτα 26/1
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	δ. Πεναμ 19/12
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Ρουέν 1/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	ε. Λάγος 26/12

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	δ. Σουέζ 28/1
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Μπαχραϊν 31/1
ΚΑΛΙΣΤΗ (κ.)	72	9284	πρ. «Ανδρομέδα»
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Μπαχραϊν 13/12
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	δ. Παναμά 25/1
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	ε. Μπαχραϊν 27/12
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρ. «Wawel»
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Φόυνες 1/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Γκνάντοκ 25/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Γκνάντοκ 2/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	α. Τέρντα 11/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Γκόλβεστον 24/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	α. Ν. Όρλεάνη 10/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	ε. Αμμούργιο 1/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Πόρτ Σουδάν 17/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	α. Χιούστον 30/1
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Γιοκοχάμα 30/1
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	α. Σιγκαπούρη 8/1
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Πειραιά 19/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Υμουίντεν 2/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	α. Λός Αντζελες 8/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 25/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	α. Σιγκαπούρη 12/1
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Μελίλι 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	α. Σιγκαπούρη 27/1

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρὸς Όδησσό 15/1
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. Φιλαδέλφεια 1/2
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	πρὸς Πόρτ Σουδάν 31/1
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.)	65	1219	α. Σ. Λουίς ντι Ρόν 22/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Σχίζοι 1/2
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	δ. Ντόβερ 13/1
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Μορμουγκάο 28/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Βοστώνη 19/1
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί α. Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	δ. Σουέζ 19/1
ΚΕΪ Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Αλεξάνδρεια 26/1
ΚΕΪ Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	επώληθη Γιουγκοσλαβίας
ΚΕΪ Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Καρντέγιεβο 26/1
ΚΕΪ Π ΜΟΝΤΕΡΕ Υ. (κ.)	71	9826	α. Τζέντα 20/1
ΚΕΪ Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρὸς Βραζιλία 1/12
ΚΕΪ Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Ν. Όρλεάνη 24/1
ΚΕΪ Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Φλάσιγκ 16/1
ΚΕΪ Τ. (μ.)	64	999	ε. Πειραιά 25/12
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Βομβάη 21/1
ΚΕΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	81	9909	ε. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΚΕΝ ΣΚΑ Υ. (π.)	73	22126	δ. Π. Σαϊδ 30/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	δ. Παναμά 1/2
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Πειραιά 2/2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	δ. Κων/πολη 29/1
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	δ. Κων/πολη 25/1

ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995-	δ. Σουέζ 10/1
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΙΟΝ (δ. Μπχ.)	69	79969	στο Τέιμπλ Μπαϊ 11/1
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Σάο Σεμπαστιάο 27/1
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	πρὸς Βομβάη 1/12
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Μπλιμπό 31/1
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Ναγκόγια 31/1
ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	α. Ντουμπάϊ 30/1
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Κων/πολη 25/1
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Πόρτ Κέλαγκ 25/1
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ Π (δ.κ.)	74	112825	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Κασσιούγκ 19/1
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Παναμά 23/1
ΚΟΤΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Γιβραλτάρ 1/2
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σουδαν 31/1
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. Πλύμουθ 29/1
ΚΡΑΟΥΝ (δ. Μπχ.)	76	88886	α. Φός 2/2
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βε.)	79	7599	α. Βαλπαράϊσο 29/1
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	δ. Μπρουναμπουτέλ 15/1
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβέν.)	68	15809	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρὸς Ματάνζας 30/12
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	α. Ν. Ρός 15/1
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	δ. Πόρτ Σαϊδ 19/1
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	πρὸς Φορκάντος 7/12
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	75	17875	πρὸς Παλάου Σαμπού 27/12
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443	ε. Χόγκ Κόγκ 18/1
ΚΥΡΑ (κ.)	74	8558	ε. Πειραιά 20/12
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Σιγκαπούρη 13/1
ΚΥΡΙΑΚΗ ΙΙ (Βρ.)	65	1509	α. Πειραιά 18/1
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	α. Ντάρμπαν 5/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολη 13/1
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	στην Ακαμπα 12/1
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	ε. Γιούροπορτ 31/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	α. Μαπούτο 7/11
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ Υ' (κ.)	72	83714	α. Φουκουγιόμα 2/1
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	δ. Παναμά 27/1
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	α. Λός Αντζελες 14/1
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	δ. Παναμά 1/2
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	α. Αμβέρσα 21/1
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	μετ. «A.J.I.»
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	α. Κολόμπο 26/1
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Χιούστον 21/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	α. Ήστ Λόντον 2/2
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	α. Ραβέννα 26/1
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	α. Λεμεσό 18/1
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	στο Ουλάν 18/1
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	δ. Παναμά 31/1
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	ε. Λάγος 6/1
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	ε. Μπείρα 4/1
ΛΑΟΥΡΑ Ι. (π.)	75	12416	α. Ν. Υόρκη 26/1
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Ρουέν 20/1
ΛΑΡΓΚΒΑΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ε. Σάο Σεμπαστιάο 23/1
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	δ. Κων/πολη 1/2
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	ε. Λά Γκουέρα 24/12
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Ζίρκου Αϊλάντ 1/1
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
ΛΕΓΚ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	ε. Βίλα Κονστιτιουσίου 28/1
ΛΕΝΙ (δ. Μπχ.)	75	79249	δ. Σουέζ 1/2
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	ε. Νταλιάν 23/1
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Νικόσια 27/1
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Σαβόνα 1/2
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ Ι ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Καράτσι 31/1
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	δ. Γιβραλτάρ 19/1
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	δ. Σουέζ 27/1
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Θεούτα 20/12
ΛΕΥΚΑΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (Όνδ.)	67	1205	α. Βενετία 25/1
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Μπελαγουάν 9/1
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βε.)	79	7598	ε. Σακί 1/2
ΛΗΝΤΕΡ Α. (Όνδ.)	70	10399	δ. Σουέζ 26/12
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρὸς Κόντινεντ 31/12
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	α. Ρός Τανούρα 17/1
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	ε. Λέγκχορν 27/1
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	ε. Μπείρα 8/1
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	α. Κπέμ 27/1
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953	δ. Κων/πολη 27/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Ροσίφ 23/1
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Σουίνουσκ 31/1
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ. Βρ.)	82	36865	α. Ν. Υόρκη 23/1
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ. Βρ.)	82	36865	α. Αμβέρσα 27/1
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	πρὸς Σιγκαπούρη 13/12
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ Ι Κ	75	34745	α. Κασσιούγκ 16/1
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	α. Αλεξάνδρεια 24/1
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Ν. Όρλεάνη 27/1
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	δ. Κων/πολη 22/1
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	μετ. «George» (Λιβ.)
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	α. Λά Σπέζια 23/1
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	α. Γιούροπορτ 26/1
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Λάγος 17/1
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Σάντος 26/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρὸς Λουάντα 15/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπαστιάο 16/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	δ. Γιβραλτάρ 25/1
ΜΑΡΓΚΚΟΤ (κ.)	71	11242	α. Μασσάγουα 1/2
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	δ. Κων/πολη 12/1
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕ Ι Σ ΙΙ (μ.)	64	3447	ε. Τζέντα 24/12
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	δ. Παναμά 28/1
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 6/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	δ. Γιβραλτάρ 3/1
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Χάρπτον 2/2
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Πειραιά 18/1
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Λός Πάλας 12/1
ΜΑΡΚ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Βαλέντια 2/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	α. Ντοβάο 11/1
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	στη Ριγιάκα 1/2
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Ν. Όρλεάνη 1/2
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	α. Αμβέρσα 1/2
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	α. Ν. Χάβεν 3/1
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	δ. Κων/πολη 21/1
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	δ. Π. Σαϊδ 1/2
ΜΕΕ (Όνδ.)	64	1096	πρὸς Μανφρεντόνια 11/1/88
ΜΕΕΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Ρός Τανούρα 14/1
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Σιγκαπούρη 7/1
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	πρ. «Μέριτ»

MERIT (π.)	69	35284	ε. Νταμάρ 14/1	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	δ. Κων/πολη 26/1
MERKIOYR (π.)	70	10490	ε. Παλέρμο 1/2	ΟΡΑΝΤΟ	76	37784	ε. Κων/πολη 30/1
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	α. Σιγκαπούρη 28/1	ΟΣΕΑΝ ΒΟΪ'Σ (κ.)	60	11434	πρός Λάος 11/11
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	ε. Ν. Ύόρκη 2/2	ΟΣΕΑΝ ΛΕΊ'Κ (κ.)	76	12443	ε. Χιούστον 1/2
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Ν. Όρλεάνη 28/1	ΟΣΕΑΝ ΜΕΊ'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Ακαμπα (ἀποθήκη)
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Βαλλέτα 28/1	ΟΣΕΑΝ ΝΑΊ'Τ (κ.)	72	9709	α. Ίντσόν 10/1
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Βαλναρόζο 24/1	ΟΥΑΊ'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Σβίρι (ἀποθήκη)
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Γένοβα 24/1	ΟΥΑΊ'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. Εβερτ 27/1
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Λός Αντζέλεις 28/1	ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκ
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Γκιζέν 2/1	ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	ε. Γιοκοχάμα 12/1
MINI LILY (π. δ.)	70	1781	ὀργει Ν. Όρλεάνη	ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	α. Τεργέσσι 30/1
MINI LINT (π.)	71	1557	ὀργει Ν. Όρλεάνη	ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	πρός Βιαρέτζιο 7/11
MINTΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	δ. Π. Σαϊδ 9/1	ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. 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. Πείραια 1/2
				ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΥΡ (κ.)	69	9982	ε. Λαττάκια 31/12
				ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Άγκολα 23/11
				ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ἐπωλήθη
				ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Σουέξ 2/2
				ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Σιγκαπούρη 9/1
				ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	ε. Σάν Λορέντζο 25/1
				ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	α. Παρανάγουα 26/1
				ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	δ. Πανδάμ 23/1
				ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	ε. Άλεξάνδρεια 24/1
				ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Σεβίλλη 30/1
				ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	α. Ντόρμπαν 26/1
				ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Λός Αντζέλεις 25/1
				ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Σάντος 13/1
				ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκού
				ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Γένοβα 21/1
				ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	πρός Φιλανδέλφεια 31/2
				ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Τάραντα 27/1
				ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	ἐπωλήθη άλλοδοποις
				ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρ. «Gunduli»
				ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	πρός Χουνιάν 1/11
				ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	δ. Παναμά 2/2
				ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Λός Αντζέλεις 29/1
				ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	δ. Κων/πολη 5/1
				ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ. κ.)	71	104253	α. Ρας Τανούρα 28/1
				ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ. κ.)	66	41521	πρός Κουβέιτ 22/12
				ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.) *	77	9941	ε. Ν. Μαγκαλόρ 18/1
				ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Ρουέν 24/1
				ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Βανκούβερ 20/1
				ΠΕΡΙΘΕΟΣ (κ.)	68	44842	α. Άμστερνταμ 26/1
				ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	α. Μαρίνα ντί Καράρα 31/1
				ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839	α. Σιγκαπούρη 27/1
				ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεμπαστιάν 23/1
				ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Ρας Τανούρα 15/12
				ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Λός Πάλαμα 2/2
				ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	α. Λάγος 17/1
				ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρός Λουάντα 20/12
				ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Ρας Τανούρα 22/1
				ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	α. Ντόρμπαν 29/1
				ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	δ. Ντινβέρ 19/1
				ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	77	105553	δ. Σουέξ 11/1
				ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Σιγκαπούρη 7/1
				ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λός Πάλαμα 16/1
				ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Ν. Όρλεάνη 21/1
				ΠΟΊ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Δουνκέρκη 11/1
				ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	α. Μπαρλέτια 19/1
				ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893	δ. Π-ορτ Σαϊδ 18/1
				ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	μεταφορές Περισκού
				ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	δ. Σουέξ 27/1
				ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Γένοβα 30/1
				ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.) *	76	60937	πρός Δ. "Αφρική 25/12
				ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Βομβάη 26/12
				ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Γκέραλντον 31/1
				ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Σάντος 20/1
				ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ντόρμπαν 21/1
				ΠΟΡΤΑ ΊΤΣΙΑ (μ.)	77	8767	πρ. «Duteous»
				ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιγκαπούρη 28/1
				ΠΡΑΊ Μ (κ.)	70	10469	ε. Βομβάη 30/1
				ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) *	45	5848	ὀργει Πείραια
				ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ὀψωος κυπριακή
				ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 28/12
				ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	α. Καζαμπλάνκα 29/1
				ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ν. Όρλεάνη 24/1
				ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Κολομβία 22/1
				ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Ν. Χάβεν 15/1
				ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Ιμνιγκχαμ 31/1
				ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Κόπερ 8/1
				ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	δ. Γιβραλτάρ 11/1
				ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 14/1
				ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Λονδίνο 31/1
				ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	δ. Σκώ 30/1
				ΠΡΩΤΑΣ (κ.)	79	11243	α. Χάμπτον 15/1
				ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Όρλεάνη 31/1
				ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Κολόμπο 29/1
				ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρός Βενεζουέλα 24/12
				ΠΡΩΤΟΚΛΑΙΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	α. Κολόμπο 29/1
				ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	ε. Μπάρ 31/1
				ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	δ. Σουέξ 1/2
				ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Σάν Λορέντζο 25/1
				ΡΕΊ'Τ ΦΡΟΣΤ (π.) *	60	4820	στη Λός Πάλαμα 25/1
				ΡΗ'ΝΤΖΕΡΤ (κ.)	75	6016	α. Μονρόβια 29/1
				ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Ρόττερταμ 1/2
				ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Φόυνες 2/2
				ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Ν. Όρλεάνη 8/1
				ΡΙΒΕΡ ΤΑ Ύ'Ν (κ.)	71	9646	α. Βομβάη 15/1
				ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. Ιμνιγκχαμ 23/1
				ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Άμβέρσα 26/1
				ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	α. Χαλδία 16/1
				ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Παρανάγουα 14/1
				ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	ε. Σιγκαπούρη 8/1
				ΡΟΥΖΜΠΛΑΝΤ (κ.)	72	16704	ε. Μπελαγουάν 1/2
				ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σουέξ 30/1
				ΡΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.) *	64	4824	α. Λός Πάλαμα 22/1
				ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	πρός Ταϊβάν 21/12 *

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.).	68	13546	α. Ν. Όρλεάνη 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. Παράναγους 18/1
ΣΑΪΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).	71	128929	στο Σίρρι (ἀποθήκη)
ΣΑΪΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.).	72	8987	ε. Άμβέρσα 3/2
ΣΑΪΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.).	77	16736	α. Ν. Όρλεάνη 17/1
ΣΑΪΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Κίνα 28/11
ΣΑΪΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765	α. Τσιβιταβέκια 23/1
ΣΑΪΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Λά Παλις 2/2
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.).	74	25765	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΣΑΪΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.).	76	21619	ε. Άμβούργο 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	στον Πειραιά 24/1
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.).	71	9084	α. Σιγκαπούρη 30/1
ΣΑΝΡΑΪΖ (κ.).	71	13575	ε. Ντάρμπαν 19/1
ΣΑΝΣΕΤ (κ.).	70	13907	ε. Σάρσα 26/1
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	1600	πρός Άλγερς 9/12
ΣΑΝΤΕΪ ΚΑΙΗΠ (Μπχ.).	69	8064	ε. Λάρνακα 1/2
ΣΑΝΤΕΪ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.).	70	8064	α. Λά Παλις 28/1
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.).	78	6053	ε. Κονονού 25/1
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.).	76	10221	α. Βαλέντσια 21/1
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137	ε. Λαττία 29/11
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.).	85	26959	α. Μομπά 17/1
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.).	74	12498	ε. Σιγκαπούρη 23/1
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.).	71	43867	ε. Ν. Υόρκη 30/1
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10301	ε. Παράναγους 20/1
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).	74	164758	ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/11
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.).	71	8349	α. Ρότερνταμ 1/2
ΣΕΒΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).	86	15933	α. Γκάδσετον 17/1
ΣΕΪΛΑΝ (κ.).	80	17798	α. Άμβέρσα 28/1
ΣΕΪΛΟΡ (κ.).	70	9951	ε. Λέγκχορν 25/1
ΣΕΪΛΟΡ I (κ.).	70	12578	α. Λεμεσό 17/1
ΣΕΪΛΟΡ II (κ.).	70	12578	α. Ραβέννα 9/1
ΣΕΪΡΗΝΑ (π.).	77	16267	α. Πόρτ Κέλαγκ 3/2
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.).	75	7033	ε. Σαβόνα 29/1
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).	73	8917	πρός Άβόνα 31/12
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.).	76	19016	επιβλήθη Νορβηγούς
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.).	75	51898	στη Σιγκαπούρη 31/12
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	ε. Κολούμπια Ρίβερ 30/1
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ.	69	43456	α. Χάμπτον Ρόουντς 15/1
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494	α. Μπρίντζπορτ 1/2
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.).	86	66113	α. Σιγκαπούρη 11/1
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).	76	18174	α. Βαλτιμόρη 11/1
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.).	71	4713	ε. Ραβέννα 31/1
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277	α. Μπιζέρτα 25/1
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142	α. Ρουέν 28/1
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).	79	15688	α. Μπρέμεν 26/1
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685	α. Αύγουστα 27/1
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ (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
ΣΗΓΚΡΕΪΣ (δ.μ.).	77	40553	δ. Κων/πολη 26/1
ΣΗΓΟΥΪΝΤ 2 (δ.μ.).	78	28025	δ. Κων/πολη 1/2
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (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 Άβόνα 22/12
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188	α. Βενετία 20/1
ΣΗΜΑΝ (κ.).	71	5861	επιβλήθη
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.).	78	19211	δ. Σουέζ 28/1
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173	ε. Ν. Όρλεάνη 28/1
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073	δ. Κων/πολη 31/1
ΣΗΜΠΗ (κ.).	74	29827	δ. Κων/πολη 15/1
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971	δ. Κων/πολη 31/1
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328	α. Μπιλμπάο 2/2
ΣΗΜΠΡΕΪ ΒΡΥ (δ.μ.).	73	17795	α. Πόρτ ντε Μπούκ 27/1
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005	δ. Παναμά 27/1
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.).	82	18709	πρός Μπαντάρ Άμπας 23/12
ΣΗΠΕΪΣ (μ.).	77	15225	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.).	74	18631	α. Ντακάρ 17/1
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.).	76	16432	δ. Π. Σαϊό 29/1
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.).	77	30370	ε. Λός Αντζελες 30/1
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310	δ. Κων/πολη 23/1
ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.).	79	19061	α. Λέ Χόβρη 1/2
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.).	75	42619	α. Τέξας Σίτυ 20/1
ΣΗΣΟΓΚ (κ.).	70	17571	α. Κπέμε 28/1
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173	δ. Π. Σαϊό 31/1
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.).	72	15285	δ. Έλσινόρη 29/1
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	16095	ε. Πόρτ Σαϊό 17/1
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.).	75	18794	ε. Γδύνια 30/1
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.).	62	11277	στη Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.).	74	31228	ε. Κοιμή Μπαϊ 7/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Λισσαβώνα 25/1
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353	πρός Βέντσαπλις 23/12
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	75	17129	ε. Λά Γκουλέτ 30/1

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Κελιτάουν 8/12
ΣΙΔΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	76	12440	α. Λέ Χάβρη 28/1
ΣΙΔΕΡ ΑΗΝΤΕΡ (κ.).	75	32688	υπερταίει σημ. Μπαχάμας
ΣΙΔΕΡ ΜΕΡΙΤ (κ.).	76	30743	επιβλήθη Εύρωπη
ΣΙΔΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.).	76	20654	ε. Λός Αντζελες 25/1
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).	85	13911	α. Ντάρμπαν 31/1
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣΣ (Μπχ.).	75	20797	α. Μόνγκλα 20/1 *
ΣΙΔΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).	76	12440	ε. Κόμπε 29/1
ΣΙΔΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.).	75	13835	α. Χάμπτον 1/2
ΣΙΛΙΜΝΑ *	78	32508	ε. Χάτσιονχ 1/2
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.).	72	55878	πρός Πόρτ Κέλαγκ 31/12
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.).	75	16849	στο Ρότερνταμ 30/1
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.).	80	14825	α. Φάλμουθ 2/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.).	69	15688	α. Σιγκαπούρη 19/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ.).	69	15688	α. Σιγκαπούρη 23/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.).	71	24102	μετ. «Meridien» (Όνδ.)
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.).	70	24102	ε. Βρέστη 29/1
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).	73	9645	δ. Παναμά 28/1
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10617	στο Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑΪΪΛΑΪΝ (δ.Μ.).	73	17466	πρός Χώρ Φοκάν 15/1
ΣΚΑΪΪΜΑΝ (κ.).	77	11679	α. Σαλβαντόρ 24/1

ΣΚΑΪΪ ΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ.).	76	10804	πρός Καλλάο 26/12
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).	77	19993	α. Σιγκαπούρη 2751
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).	74	75049	πρός Μπόνου 25/12
ΣΜΥΡΝΑ (κ.).	74	20712	πρός Κούβα 30/12
ΣΜΥΡΝΗ (κ.).	77	8989	ε. Άμβέρσα 28/1
ΣΟΝΙΑ (κ.).	74	30340	α. Σαφάινγκ 1/1
ΣΟΥΑΝ (κ.).	77	19284	πρ. «Γιάννης Νικολός»
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Σαφάινγκ 31/1
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).	67	13540	α. Αύγουστα 12/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.).	70	103508	στη Βομβάη (ἀποθήκη)
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.).	72	4827	ε. Σχέζον 9/1
ΣΠΑΡΤΑ (π.).	69	1595	ε. Δακάρ 1/1
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.).	69	34054	α. Γάνδη 23/1
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Λονδίνο 1/2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).	63	31290	ε. Τζέντα 18/1
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.).	71	17878	ε. 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. Όρλεάνη 22/1
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.).	84	20494	α. Παράναγους 22/1
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.).	77	22893	α. Μανίλα 19/1
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).	78	18321	ε. Αβονμαουθ 31/1

ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

(Βρ.).	66	22617	ε. Καζαμπλάνκα 23/1
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.).	74	6925	ε. Λειζές 30/1
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όνδ.).	62	1133	α. Γκρήνορ 30/12
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.).	78	3405	α. Ν. Όρλεάνη 29/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.).	70	1586	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.).	71	2940	δ. Πόρτ Σαϊό 2/2
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.).	69	6183	πρός Ίζαμπέλ 31/12
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.).	72	4835	α. Τόμα 19/1
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.).	75	17894	δ. Κων/πολη 27/1
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.).	83	35208	ε. Κουίνχουσκντό 23/12
ΣΤΟΡΚ (κ.).	70	15265	δ. Κων/πολη 30/1
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ *	76	31725	α. Φός 11/1
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).	75	111171	α. Τσίμπα 1/2
ΣΦΙΝΞ (κ.).	69	9822	ε. Πόρτ Σουδάν 14/1
ΣΦΚΡΑΤΗΣ (κ.).	72	9076	α. Γιοκαίτοι 14/1
ΣΤΕΪΡΑΣ (π.).	73	16317	ε. Κασσιούνγκ 19/1
ΤΑΞΕΧΟΡΝ	70	18736	ε. Ούλσάν 4/2
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	ε. Βρέμη 19/1
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.).	68	10964	πρ. «Supra»
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.).	78	11562	ε. Γένοβα 16/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.).	73	19420	πρ. Ν. Κορέα 22/12
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.).	78	10372	α. Σ. Κίτς 23/1
ΤΕΡΝ (κ.).	73	19735	α. Ρότερνταμ 3/2
ΤΕΤΙ (κ.).	70	10328	α. Σιγκαπούρη 15/1
ΤΖΑΠΕΡ (κ.).	72	24615	α. Μπουσάν 14/1
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.).	61	1252	πρ. «Olympic»
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.).	78	16329	α. Ν. Όρλεάνη 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	πρ. Άλγερς 16/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).	70	9954	α. Σιγκαπούρη 17/1
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.).	73	9044	ε. Μόκχα 19/1
ΤΖΟΥΤ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.).	77	21926	ε. Μανίλα 29/1
ΤΖΩΝ Α. (κ.).	76	16023	α. Μπρισμαίην 2/2
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.).	76	9833	μετ. «Vinta» (Μπχ.).
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.).	78	15660	α. Φέλιξτου 30/1
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.).	75	12376	πρ. Μαπούτο 29/2
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Μπάχια Μπλάνκα 30/1
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.).	69	5406	α. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΤΗΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ (κ.).	73	12376	α. Γκέιμς 2/2
ΤΙΤΑΝ (κ.).	76	15356	ε. Σαγκάη 17/1
ΤΟΞΑ (κ.).	71	9082	ε. Τομπό 9/1
ΤΟΞΟΝ II (κ.).	75	16822	πρ. «Ελπίδοφόρος»
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.).	68	9627	πρ. Άλγερς 5/12
ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.).	69	9777	ε. Τακοράντι 20/1
ΤΡΑΜΟΥΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ν. Όρλεάνη 28/1
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.).	71	4881	επιβλήθη Κινέζους
ΤΡΑΣΤ (κ.).	76	13550	δ. Γιβραλτάρ 30/1
ΤΡΕΑΝΑ (κ.).	77	17339	πρ. Κίνα 22/2
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ *	76	18953	ε. Μπουσάν 8/1
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤΣ (π.).	74	8915	α. Σιγκαπούρη 19/1
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	α. Βαλτιμόρη 16/1

ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ

(δ.κ.).	71	109197	δ. Σουέζ 27/1
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	76	30746	α. Ν. Όρλεάνη 26/1
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.).	73	43867	α. Λά Σπέζια 20/1
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.).	75	13567	α. Τσίμπα 26/1
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.).	76	13547	α. Σηάτλ 20/1
ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ *	76	18953	ε. Ντάρμπαν 15/1
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.).	74	43867	στο Άλγκεθίρας 1/2
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.).	72	79317	α. Φιουμπαίνιο 21/1
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.).	74	25394	α. Ν. Υόρκη 13/1
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Κόρπους Κρίστι 24/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ρότερνταμ 16/1
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.).	72	12463	α. Σαλέρνο 2/2
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).	74	11644	δ. Παναμά 22/1
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.).	74	8826	α. Μομπάσα 14/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.).	80	14397	α. Ήοι Λόντον 15/12
ΤΡΟΪ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).	74	11644	δ. Σουέζ 16/1
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Τάραντα 2/2
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).	75	47133	ε. Σιγκαπούρη 30/1
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	10059	ε. Χόγκ Κόγκ 26/1
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.).	82	15953	ε. Νταλιάν 3/1
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.).	72	15948	α. Ν. Όρλεάνη 25/1

ΦΑΙΡΜΑΪΪ (π.).

ΦΑΝΕΛΙ (κ.).....	75	5595	α. Πας Παπας 15/1 *
ΦΑΝΗΣ (π.).....	77	15901	α. Μπέρι 5/1
ΦΑΝΗΣ (κ.).....	77	20608	στην Άβανα 4/2
ΦΑΣΣΑ (δ.).....	74	67.202	α. Μόγκλα 8/1
			ε. Φιλολάφι 27/1

ΦΕ'ΙΘ	70	15216
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΝΙΣ (π.)	78	45330
ΦΟΙΝΙΣ (δ.π.7)	72	2895
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΜΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΔΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699

δ. Κων/πολη 30/1	
ε. Βομβόη 31/1	
ε. Σάν Φραντσκο 22/1	
α. Χάλιφαξ 11/1	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Παρί Γκουιντάγκ 17/9	
α. Κοτούμπνια 22/1	
α. Πειραιά 29/1	
α. Οριστόνο 21/1	
α. Νάπολη 25/1	
ε. Ρουέν 28/1	
α. Σηάτλ 17/1	
α. Άλμερία 14/1	
α. Κακινάδα 11/1	
α. Γάνδη 23/1	
α. Βαλέντσια 25/1	
α. Σιγκαπούρη 20/1	
προς Βάρνα 15/1	
επισκευές Πειραιά 1/7	
δ. Παναμά 27/1	
α. Χάμπτον 24/1	
προς Βεγγάζη 16/12	
α. Γκάλβεστον 24/1	
ε. Μανίλα 29/1	
α. Ν. Όρλεάνη 4/1	
α. Κολόμπο 24/1	
δ. Κων/πολη 19/1	
α. Χονολουλού 24/1	
ε. Ρεϊνιόν 30/1	
επισκευές Ρίο 'Ιανέιρο 24/11	
α. Ντάρμπαν 10/1	
δ. Γιβραλτάρ 21/1	
α. Λός Πάλας 27/1	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/1	
δ. Κων/πολη 24/1	
α. Λός Πάλας 19/1	
δ. Παναμά 31/1	
α. Λός Πάλας 30/1	
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 28/1	
α. Πειραιά 30/1	
α. Σαουθάμπτον 1/2	
α. Λάγος 11/1	
ναυπηγ. 'Ακίτσου	
δ. Κων/πολη 31/1	

ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΖΙΦΙΚ (π.)	68	1261
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΡΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	75	4563
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

ε. Λός Πάλας 25/1	
α. Πόρτ Χάρκουρτ 6/1	
δ. Κων/πολη 31/1	
προς Τζέντα 1/2	
ναυπηγ. 'Ισπανία	
α. Λός Πάλας 3/1	
α. Σαλβαντόρ 25/1	
α. Λός Πάλας 9/1	
α. Ντόβερ 2/2	
α. Λός Πάλας 28/1	
στη Λουάντα 19/1	
ε. Λάγος 14/1	
α. Σιγκαπούρη 28/1	
α. Σιγκαπούρη 8/1	
α. Σιγκαπούρη 27/1	
στη Σιγκαπούρη 11/1	
ε. Λάγος 4/1	
ε. Λεμεσό 1/2	
ε. Παράνογους 25/1	
α. Κολούμπια 3/1	
δ. Γιβραλτάρ 4/1	
ε. Τζέντα 9/1	
δ. Παναμά 31/1	
ε. Σιγκαπούρη 2/2	
α. Ροβέννα 30/1	
επισκευές 8/1	
ε. Μίλφροντ Χάβεν 2/2	
α. Όμισόλ 22/1	
α. Μπωμόν 21/1	
ε. Ρόττερταμ 5/2	
α. 'Αλικάντε 27/1	
δ. Π. Σάϊδ 3/2	
ε. Λειζόες 27/1	
ε. Τόρανο 1/2	
μετ. «Pacific Crystal» (π.)	
ε. Ν. Όρλεάνη 2/2	
α. Άμβέσα 1/2	
α. Χοντίντα 26/1	
α. Φουτζέιρο 21/12	
ε. Φός 3/2	
α. Σάντος 29/1	
α. Ν. Όρλεάνη 24/1	
α. Ντάρμπαν 15/1	

COULOUTHROS LTD.

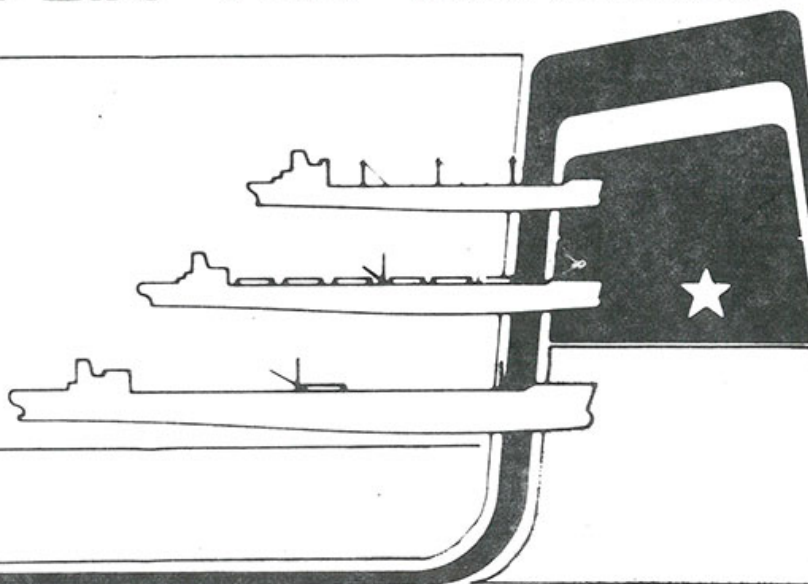
Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-9307561

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO


CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

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

TROODOS



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