

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1989

Αρ. Φύλλου 1296/1054

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

Π. ΦΥΛΛΟΥ 1296/1054
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 250



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

SALVAGE SUCCESS & TOUGH TUGS

SALVAGE SUCCESS TIME AFTER TIME

Our worldwide reputation for successful ship salvage, wreck and hazardous cargo removal has been earned because we know that in any salvage operation, success is the only thing that counts.

TOUGH TUGS FOR TOUGH JOBS OFFSHORE

From anchor handling to the biggest offshore tow-outs in the world, we provide both the tugs and the people with know-how to get the tough jobs done. Whether you need the 120 ton bollard pull of our Tempest/Typhoon class of anchor handling tug, or the expertise of a seasoned towmaster and crew for a special ocean towage assignment, calling Wijsmuller is always a wise move.



WIJSMULLER

SALVAGE B.V.

HOLLAND: P.O. BOX 510, 1970 AM IJMUUDEN
TEL. 2550 - 62666, TLX 41110, FAX 2550 - 18695



A WISE MOVE

GREECE:
SHIPCARE TECHNICAL SERVICE INC.
65, AKTI MIAOULI 18536 PYRAEUS
TEL. 418 2321
TLX. 213 051 OR 211822



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

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

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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

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

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

ΣΑΣ ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΥΜΕ ΟΤΙ:

1. Η ΝΕΑ ΜΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΙΝΑΙ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 81, 185 38 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

2. ΤΑ ΝΕΑ ΜΑΣ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΕΙΝΑΙ:

4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277

Α.Ο.Η 9835152 - 7653930 - 9842737

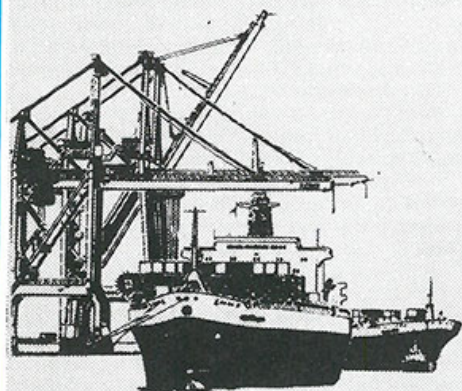
3. ΤΑ ΝΕΑ ΜΑΣ TELEX ΕΙΝΑΙ: 213073 PICA GR, 24005 COBA GR



ΑΠΟ ΤΟ 1971 ΕΚΤΕΛΟΥΜΕ ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ.
ΤΩΡΑ ΚΑΘΑΡΙΖΟΥΜΕ - ΕΠΙΣΚΕΥΑΖΟΥΜΕ - ΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕ ΤΑ ΥΦΑΛΑ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ (Ν.Δ ΑΚΡΟ) **ΚΑΙ** ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ ΜΕ ΜΟΝΙΜΟ ΣΤΑΘΜΟ.

Παρακαλούμε σημειώστε τα **ΝΕΑ** μας τηλέφωνα στο τηλεφωνικό σας ευρετήριο

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1296/1054

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)
'Εσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
'Απω 'Ανατολή
& 'Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1296/1054, June 1st, 1989

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15** 200 δίσς δολάρια θά απαιτήσει ή ανανέωση του Παγκόσμιου στόλου.
Τά πορίσματα Ναυτιλιακού Σεμιναρίου πού πραγματοποιήθηκε στό Λονδίνο από τό Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας, 'Εμπορίου καί Χρηματοδοτήσεως.

- 17** Μέριμνα γιά τόν Ναυτικό.
'Αρθρο του 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. 'Αντώνη Ντεντιδάκη.

- 19** 'Εκλεκτές 'Υποψηφιότητες.
Τά «Ναυτικά Χρονικά» προβάλλουν τά πορτραίτα έξι ύποψηφίων Βουλευτών πού προέρχονται από τόν Ναυτιλιακό χώρο.

- 23** 'Η 'Ελληνική Ναυτιλία έν όψει του 1992.
'Αρθρο του κ. Γ. Μαρκογιάννη, γεν. διευθυντή 'Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών καί Έρευνας.

- 33** Λιμάνια του Κόσμου.
Τό λιμάνι της Βομβάης.

- 7** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
13 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
42 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
45 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
47 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
48 ENGLISH SUPPLEMENT
51 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

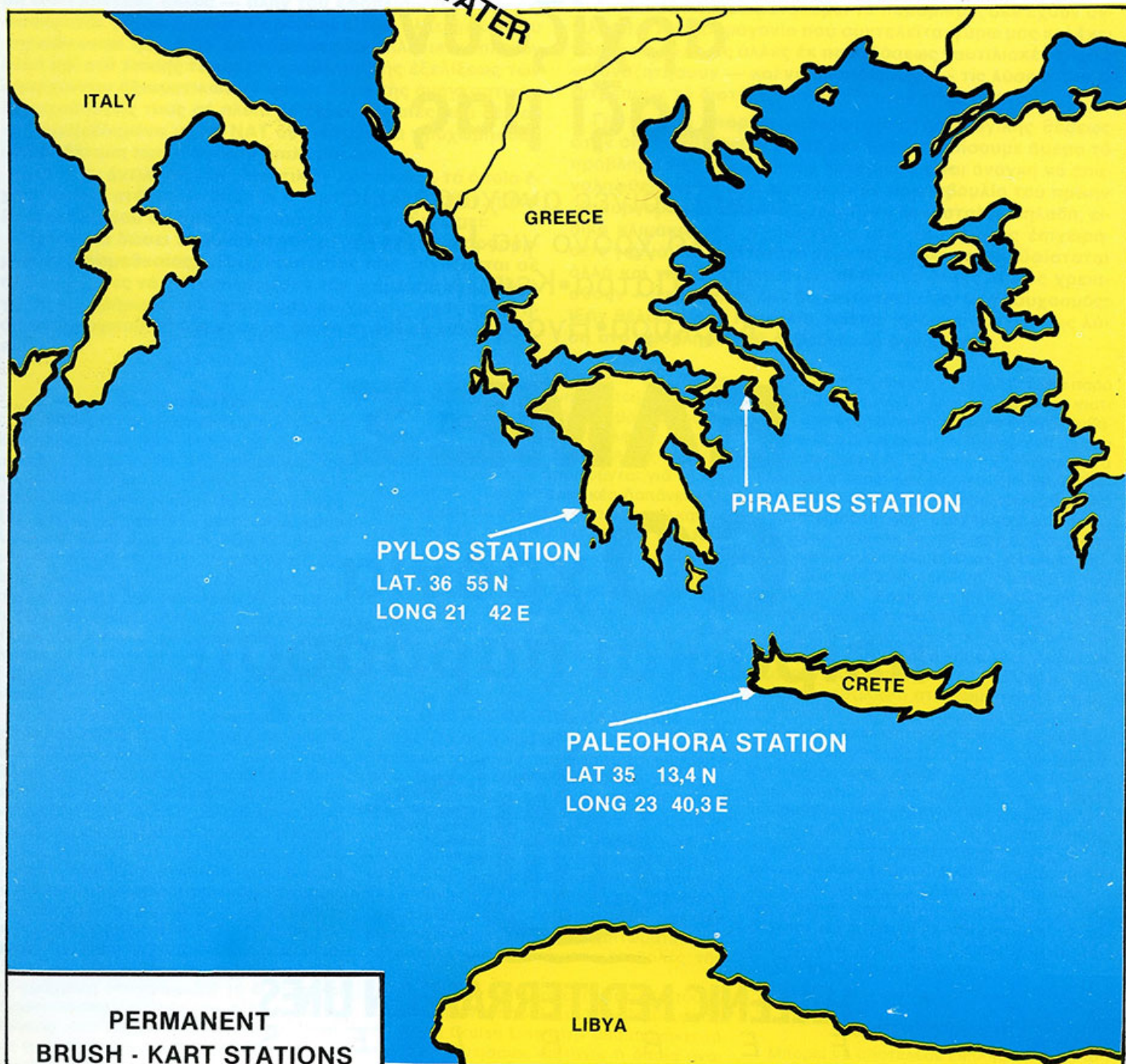
QUALITY WORK

UNDERWATER

NOTE **NEW** PHONE NRS: 4514208
4180343 - 4518528

A.O.H.: 9835152 - 7653930 - 9842737
TLX: 213073 PICA GR - 241005 COBA GR
AKTI MIAOULI 81 - PIRAEUS 18538

24 HRS EMERGENCY SERVICE



PERMANENT
BRUSH - KART STATIONS

SERVICES:

CRETE - (PALEOHORA)
PYLOS
PIRAEUS

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

Τό ανθρώπινο δυναμικό

Τό πρώτιστο μέλημα της Κυβερνήσεως ή όποία θά προέλθει από τίς έκλογές της 18ης Ιουνίου πρέπει νά είναι ή άμηση αντιμετώπιση του προβλήματος του ανθρώπινου δυναμικού, διότι, όπως έχουν επισημάνει επανειλημμένα τά «Ναυτικά Χρονικά» αλλά και όπως υπογραμμίζουν οι καθημερινές επισημάνσεις εκείνων που αγωνιούν, όχι για τό μακρινό, αλλά για τό άμεσο μέλλον, χωρίς «Έλληνες ναυτικούς ή Ναυτιλία των Έλλήνων δέν μπορεί νά διατηρηθεί.

Τό καθήκον αυτό ανήκει αποκλειστικά στη νέα Κυβέρνηση διότι κανένας άλλος — πλύν του έφοπλισμού — δέν ενδιαφέρεται για τό τεράστιο πρόβλημα των έλλείψεων που σημειώνονται ήδη στην επάνδρωση των ελληνικών πλοίων αλλά και στο επίσης τεράστιο πρόβλημα της εξελίξεως των υπάρχοντων αξιωματικών, οι όποιοι λόγω της αναγκαστικής απασχολήσεώς τους σε πλοία μέ ξένες σημαίες που δέν είναι συμβεβλημένα μέ τό NAT άδυνατούν νά προχωρήσουν στη απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων.

Κατά την αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών», τά όποία έχουν μόνιμο στόχο την ύπαρξη ελληνόκτητων πλοίων, ή νέα Κυβέρνηση που θά προέλθει από τίς έκλογές πρέπει:

Πρώτο, νά δώσει τη δυνατότητα, μέ την ανάλογη προσαρμογή της νομοθεσίας, στους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία μέ ξένες νά συνυπολογίζουν την ύπηρεσία τους αυτή για τη συμπλήρωση του απαιτούμενου χρόνου προς απόκτηση προαγωγικού διπλώματος μέ φοίτηση στο οικείο ΚΕΣΕΝ, και,

Δεύτερο, νά εξισώσει τίς προς τό NAT εισφορές τους μέ τίς εισφορές που καταβάλλονται για τους συναδέλφους τους που ύπηρετούν σε πλοία μέ Έλληνική σημαία — δέν μπορούμε νά τιμωρούμε τους ναυτικούς μας επειδή δέν κατορθώσαμε νά συγκρατήσουμε τά ελληνικά πλοία στο έθνικό νηολόγιο, κι άν από τη ναυτεργατική πλευρά ευθύνονται κάποιοι για τη φυγή των πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο και για την άποφυγή του από τά νέα αγοράζόμενα δέν είναι οι ναυτικοί μας αλλά οι καρεκλοκένταυροι εκπρόσωποί τους οι όποιοι δέν έχουν καταλάβει τό παραμικρό, δέν έχουν αντιληφθεί την κοσμογονία που συντελείται γύρω μας και έχει οδηγήσει όλες τίς άλλες εκ παραδόσεως ναυτιλιακές χώρες νά αναζητήσουν — και νά υλοποιήσουν — τίς λύσεις που επιτρέπουν τη διατήρηση των εθνικών τους στόλων.

Για νά μήν υπάρξει άμφισβήτηση της τραγικής θέσεως στην όποία θά βρεθούμε άν δέν αντιμετωπίσουμε άμεσα τό πρόβλημα του ανθρώπινου δυναμικού είναι ανάγκη νά επαναληφθεί εκείνο που είχε γίνει μέ πρωτοβουλία του πρώην Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή, μέ ξανασταλεί, δηλαδή, ειδικό κλιμάκιο του Υπουργείου στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις για νά δει από πρώτο χέρι τό πρόβλημα που υφίσταται αλλά και για νά επισημάνει και όποιες άλλες λύσεις χρειασθούν — εκείνο που δέν θά έπιτραπεί είναι ό έφησυχασμός: Έάν θέλουμε την Ναυτιλία, πρέπει νά δώσουμε άμέσως λύση στο πρόβλημα του ανθρώπινου δυναμικού.

ΣΤΟ ΚΟΜΜΙΤΗ

Η όμόθυμη επανεκλογή των κ.κ. Γιάννη Χατζηπατέρα, Μιχάλη Περαιτικού και Έπαμεινώνδα Έμπερικού στο προεδρείο του Κομμιτή αποτελεί την πανηγυρική αναγνώριση των έντονων προσπαθειών που κατέβαλαν, μαζί μέ τά υπόλοιπα μέλη του Συμβουλίου, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και των επιτυχών χειρισμών τους για τη ματαίωση της μεταβολής του φορολογικού καθεστώτος στη Μεγάλη Βρετανία που έθιγε και τά συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Έκτός από τά άνωτέρω, δύο ακόμη επισημάνσεις:

Η πρώτη άφορα την έγκαιρη άποστολή του άπολογισμού της άπερχομένης διοικήσεως στα μέλη ώστε νά έχουν χρόνο νά τη μελετήσουν και νά υποβάλουν κατά τη διάρκεια της γενικής συνελεύσεως τίς τυχόν παρατηρήσεις τους. Αυτή ή πολύ όρθή τακτική τηρήθηκε μέ ευλάβεια και έφέτος. Η δεύτερη, μία όρθότατη παρατήρηση του κ. Γιάννη Χατζηπατέρα: Στην έγκύκλιο προς τά μέλη μέ την όποία κοινοποιήθηκε ό άπολογισμός της άπερχομένης διοικήσεως, άφου ανέφερε ότι όταν ανακοινώθηκε ή ματαίωση της μεταβολής του φορολογικού καθεστώτος, όλοι — μέ τηλεφωνήματα, τηλεγραφήματα και γράμματα υπογράμμιζαν τη δύναμη και την αποτελεσματικότητα των συλλογικών ενεργειών του Κομμιτή αλλά και της μεγάλης προσφοράς του στην ύπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας.

«Είναι κρίμα, υπογράμμιζε ό κ. Γιάννης Χατζηπατέρα, είναι λυπηρό που τό Κομμιτή, μέ τέτοια προσφορά, δέν βρίσκει πάντα πρόθυμους μερικούς συναδέλφους μας, νά ανταποκριθούν στις προσκλήσεις των μικρών εισφορών που απαιτούνται για τη λειτουργία του. Για τίς τακτικές δαπάνες του (που τηρούνται στο ελάχιστο δυνατό) και για τίς εκτακτες, που καλούνται μέσω του Joint Contingency Fund».

Και πρόσθετε:

«Λησμονούν οι καλοί αυτοί φίλοι και συνάδελφοι, ότι τό έργο και ή προσπάθεια γίνεται για όλους και όλοι μαζί — για νά είναι και τό βάρος ελάχιστο θά πρέπει νά τίς αντιμετωπίζουμε».

Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Δέν γέμισε προχθές μόνο τό λιμάνι του Πειραιώς μέ τό νέο πανέμορφο και έπιβλητικό ελληνικό κρουαζιερόπλοιο «Κράουν Όντισσ», ένα άπο τά πιο μεγάλα και τά πιο σύγχρονα κρουαζιερόπλοια στο κόσμο, που κατέπλεε για πρώτη φορά στην Έλλάδα. Γέμισαν, φούσκωσαν οι καρδιές μας υπερηφάνεια γι' αυτό τό επίτευγμα της ελληνικής ναυτοσύνης και της επίδοσης των Έλλήνων στα θαλάσσια έργα, προτερήματα που δέν είναι καθόλου τυχαία και συμπτωματικά αλλά αποτελούν προαιώνιες καταβολές της φυλής.

Γι' αυτό δέν έκπλησσει ή επιτυχία του κ. Περικλή Παναγόπουλου, του δημιουργού της Royal Cruise Line στην όποία ανήκει τό «Κράουν Όντισσ», επιτυχία ή όποία αναγνωρίζεται διεθνώς.

Τό έχομε σημειώσει και άλλοτε αλλά παρά τό γεγονός αυτό τό επαναλαμβάνομε γιατί είναι από εκείνα που πρέπει νά επαναλαμβάνονται όσο είναι δυνατόν συχνότερα μήπως και ξεπνήσουν ή Έλληνική Πολιτεία και ό ελληνικός λαός: Δέν είμαστε απλά ένας θαλασσινός λαός, είμαστε ζυμωμένοι μέ τη θάλασσα, είμαστε ό κατ' έξοχην ναυτικός λαός, οι πρώτοι κάτοικοι του πλανήτη που άρχισαν έμπορική ναυσιπλοία εδώ και χιλιάδες χρόνια όπως άποδεικνύουν τά ευρήματα του σπηλαίου της Έρμιόνης. Μέ δύο λόγια έχομε στο αίμα μας τη θάλασσα και τό θαλάσσιο έμπόριο, γι' αυτό άλλωστε κάνομε αυτή τη δουλειά καλύτερα από κάθε άλλον και έτσι έξηγουόταν τά πρωτεία των Έλλήνων στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα και ή κυριαρχία τους στο διεθνές θαλάσσιο έμπόριο.

Είναι άναμφισβήτητο ότι από την κυριαρχία αυτή έπωφελείται ό τόπος. Όχι βέβαια όσο θά έπρεπε, άλλοι — ξένοι — έπωφελούνται στο έπακρο αυτό ναυτιλιακό δραστηριότητα των Έλλήνων και φυσικά γι' αυτό δέν ευθύνονται οι φορείς της Έλληνικής Ναυτιλίας. Αυτοί προσπαθούν συνεχώς νά συνεισφέρουν στον τόπο όσο είναι δυνατόν περισσότερο χωρίς μάλιστα νά ζητούν τό παραμικρό, χρειάζεται όμως νά μπορεί νά δέχεται και ό τόπος τη συνεισφορά και νά μήν την κλωτσάει, όπως ή άγριεμένη αγελάδα την καρδάρα μέ τό γάλα...

ΑΡΙΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

Μπορεί νά αποτέλεσε έκπληξη αλλά ή τοποθέτηση κ. Παύλου Σαρλή στο ψηφοδέλτιο



**FURNESS
HOULDER**
(INSURANCE) LTD.
AND AT LLOYD'S OF LONDON

Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

98B Filonoe Str. 185 36 Piraeus-Greece Tel./Fax: 418 1815 Telex: 21-1934 FUHO GR

Member of the
CHINA MERCHANT
HOLDINGS GROUP
London • Hong Kong
New York

της Νέας Δημοκρατίας για τό Εύρωπαϊκό Κοινοβούλιο και μάλιστα στην τρίτη θέση υπήρξε αριστη επιλογή, ή όποια άλλωστε, όπως τονίζει ό κ. Κων. Μητσολάκης, έγινε λόγω της πείρας του στα ναυτιλιακά θέματα τά όποια κατά την άμέσως επόμενη περίοδο θά άποκτήσουν ιδιαίτερη βαρύτητα. Αλλωστε, για τά συμφέροντα της Έλληνικής Ναυτιλίας και των Έλλήνων ναυτικών, ό κ. Παύλος Σαρλής έχει άγωνισθεί μία όλόκληρη ζωή, προσθέτομε έμείς).

ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ

Δέν είναι στίς προθέσεις των «Ναυτικών Χρονικών» νά άποκαλύπτουν έμπιστευτικές φύσεως πληροφορίες, ιδίως όταν ή έχεμύθεια άποτελεί έπιθυμία των ενδιαφερομένων. Όπως δέποτε, όμως καθώς, λίγο πριν τό παρόν τέυχος όδηγηθεί στό πιεστήριο, διαπιστώνουμε ότι διεθνείς πηγές πληροφοριών ήδη κυκλοφορούν τή σχετική είδηση, χάριν της ένημερώσεως των άναγνωστών μας, άναφέρουμε τή συμφωνία του Όμιλου Βαρδινογιάννη με Όλλανδούς πλοιοκτήτες για τή πώληση en bloc δεκατριών φορτηγών πλοίων του όμιλου εναντί συνολικής τιμής πού πλησιάζει τά 130 έκατ. δολάρια.

Δέν υπάρχει άμφιβολία ότι πρόκειται για μία ιδιαίτερα έπιτυχημένη πράξη πού άφορά τή πώληση στή σωστή στιγμή έννέα φορτηγών των 16.400 τόν. d.w. ναυπηγημένων τή περίοδο 1977-84 και τεσσάρων multipurpose των 20.400 τόν. d.w. ναυπηγημένων τή περίοδο 1986-87, πού έκολουθεί σέ σύντομο χρονικό διάστημα τήν άνάλογη και ιδιαίτερη έπίσης έπιτυχημένη κίνηση του Καπετάν Λέοντα Λεμού, για τήν όποια ήδη έχουν γράψει τέ «Ναυτικά Χρονικά».

Η ΕΝΕΡΓΟΣ ΖΩΗ ΤΩΝ ΜΠΑΛΚΕΡΣ

Έάν οι Ναυλωτές παράσχουν ικανοποιητική άπασχόληση στα μπαλκ κάρριερς πού σήμερα θεωρούνται overaged, τότε θά υπάρξουν τά άναγκαία κεφάλαια για τήν καλή συντήρηση των πλοίων αυτών, πού ή ηλικία τους ξεπερνά τά 20 χρόνια, και με τήν σειρά τους οι Άσφαλιστές δέν θά πρέπει νά έχουν άντιρρήσεις για τήν επέκταση της ένεργούς ζωής των καλοδιατηρημένων μπαλκερς.

Οί παραπάνω έπισημάνσεις άνήκουν στον διεθυντή της Έταιρίας PROBULK κ. Κόλμ Νόλαν και έγιναν σέ πρόσφατο σεμινάριο πού διοργάνωσε ή έταιρία αυτή στο Λονδίνο, με τήν εύκαιρία της ναυτιλιακής έκθεσης EXPOSHIP '89.

Θά συμφωνήσουμε άπόλυτα με τίς έπισημάνσεις του κ. Νόλαν άν τίς συνοδεύσουμε με τήν άναγκαία συμπλήρωση ότι ή ένεργός

ζωή των ύπαρχόντων μπαλκερς θά έπιμκυνθεί μόνον έφόσον δέν ύπάρξει στροφή των πλοιοκτητών σέ νέες ναυπηγήσεις, πού εύτυχώς άκόμη με τους κρατούντες ναύλους θεωρείται άσύμφορη.

ΤΙ ΚΑΝΟΥΝ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ;

Οί έκπρόσωποι ένός έργοδοτικού σωματείου, του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Άττικής - Πειραιώς, ζήτησαν εύθαρσώς τήν άπομάκρυνση του προέδρου του ΤΑΝΠΥ τόν όποιο κατηγορούν ότι έχει όδηγήσει ούσιαστικά τό Ταμείο σέ χρεωκοπία.

Αυτά βεβαίως συμβαίνουν στο ΤΑΝΠΥ. Για τό ΝΑΤ, στο όποιο τά πράγματα πηγαίνουν άπό τό κακό στο χειρότερο, κανένας άπό εκείνους πού έκπροσωπούν τους ναυτικούς δέν αισθάνθηκε τήν άνάγκη νά πει τό παραμικρό, άκόμη και όταν ύπήρξαν έκδηλώσεις σαφέστατα άντιναυτεργατικές.

Η σιωπή των έκπροσώπων των ναυτικών είναι εύεξηγήτη: Όλοι είναι βολεμένοι: Όλοι προσδοκούν, μαζί με τή σύνταξη του έργασιοπάτερα, και τήν αύξημένη κατά 20% σύνταξη πού λαμβάνουν λόγω της συνδικαλιστικής τους ιδιότητας άπό τό ΝΑΤ.

Όρισμένοι όμως φαίνεται ότι έχουν και κάποια άλλα ώφελήματα για τά όποια ποιοούν τήν νήσαν (κοινώς τήν πάπια), όπως τήν νήσαν ποιοούν και οι ύπόλοιποι άλλα κανένας δέν μιλάει, ίσως γιατί όλοι σκέπτονται ότι κάποτε μπορούν νά ύπάρξουν και γι' αυτούς παρόμοια ώφελήματα....

ΔΥΣΑΡΕΣΤΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ "Η «ΝΕΑ ΗΘΗ»

Νέο κρούσμα τόν τελευταίο μήνα των «νέων ήθών» πού έμφανίζονται στον εύρύτερο παραναυτιλιακό χώρο.

Αυτή τήν φορά θύμα νεαρός και δραστήριος διεθυντής και κύριος μέτοχος έταιρίας άντιπροσωπειών και παροχής ύπηρεσιών, του όποίου ό στενός συνεργάτης, παλαιός φίλος και συμμέτοχος, άφού προηγουμένως έστισε νέα γραφεία έγκατέλειψε τήν έταιρία παίρνοντας μαζί δύο βασικά στελέχη, τους φακέλλους των κυριότερων έργασιών, έσβησε άπό τή βασική μνήμη του ήλεκτρονικού ύπολογιστή όσα είχαν καταχωρηθεί, και τέλος... σήκωσε όσα άπό τά μετρητά της έταιρίας βρίσκονταν σέ Τράπεζα του Πειραιά, δεδομένου ότι του είχε δοθεί και δικαίωμα ύπογραφής!

Άλλά ή στα πλαίσια των «νέων ήθών» δραστηριότητά του δέν σταμάτησε εδώ...

Άπό τά νέα του πλέον γραφεία έστειλε έπιστολές και τέλεξε στους ξένους κατασκευαστικούς και έμπορικούς οίκους στα ό-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Συνεχίζουν ό κ. Υφυπουργός της Ναυτιλίας τήν μεγάλην του προσπάθειαν διά τήν ρύθμιν των έμποροναυτικών μας προβλημάτων, άναχωρεί τό προσεχές Σάββατον διά Λονδίνο.

— Έκ των ναυπηγείων Doxford, του Σάντερλαντ, καθελκύεται σήμερα τήν 'Ιουνίου, όλίγον μετά μεσημβρίαν, μέ άνάδοχον τήν δίδα Λεωνίδα Άρβανιτιδή τό πρώτον δηζελοκίνητον Έλληνικόν φορτηγόν «Κάσος» χωρητικότητος 9.500 τόνων d.w. άνήκον εις τήν έταιρίαν «Κάσος Α.Ε.» της Σύρου. Αί πρωτοστήρι μοιχαναί του πλοίου είναι κατασκευής των ναυπηγών.

— Διά Β.Δ. άπενημήθη τό χρυσούν ναυτικόν μετάλλιον εις τόν πλοίαρχον λιμενικόν κ. Κωνστ. Κατοσμήν διά τήν έξαιρετικήν αυτού συμβολήν εις τό έργον της Κυβερνήσεως προς άναδιοργάνωσιν του έπιβατηγού στόλου.

— Τό α/π «Στάμος» κατευθυνόμενον εκ Ρίου 'Ιαννείρου εις Γδύναν μέ φορτίον 7.000 τόνων μεταλλευμάτων προσήρξαεν όλίγον μετά τό μεσονύκτιον της 22 Μαΐου επί βραχώδους ύφάλου εις πλάτος 54-34 Β και μήκος 11-34 Α. Τό σκάφος ύποστάν ζημίας εις τά ύφαλα έξήτησεν άμεσον βοήθειαν ναυαγοσωστικών διότι έσημειούντο είσοδοί ύδάτων άπό διάφορα σημεία.

— Τό α/π «Αξιός» έναυλώθη διά γεννήματα εκ Σάν Λορέντζο δι' ώρισμένους λιμένες Άγγλίας 25/-, εάν Βόρειον 'Ισπανίαν 26/3, όψιον 'Ισπανικούς λιμένες Μεσογείου 29/3 α.φ.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 203/1.6.1939)

ποία άναφέρει ότι ή παλαιά έταιρία πρόκειται νά κλείσει και για αυτό νά άναγνωρίσουν πλέον αυτόν ως μόνον άντιπρόσωπό τους για τήν Έλλάδα.

Πρόκειται για μία άπόλυτα άθή συμπεριφορά, πού άν όχι τίποτε άλλο, παρέχει στους ξένους πού συνεργάζονται με Έλληνες τό δικαίωμα νά ύποστηρίζουν ότι είναι πολύ δύσκολο νά έμπιστευθείς έναν «Νέο Έλληνα».

ΑΒΕΒΑΙΟ ΜΕΛΛΟΝ

Παρά τή μέχρι στιγμής επικράτηση των σκληροπυρηνικών παραγόντων της Κινεζικής κυβέρνησης, οι άσυνεχείς διακυμάνσεις στο Χρηματιστήριο του Χόγκ Κόγκ άντικατοπτρίζει τήν άνυσιμία των άνθρώπων της άποικίας μέ τόν δείκτη Hang Seng νά παρουσιάζει αύξομειώσεις της τάξεως των 260 μονάδων τήν ήμέρα.

Η διαμάχη μεταξύ συντηρητικών και προοδευτικών δυνάμεων στην Κίνα θά έχει σοβαρές συνέπειες και στην ναυτιλία πού άπασχολείται στην είσαγωγή καταναλωτικών αγαθών και στίς έξαγωγές πρώτων ύλών. Μόνο ή Έθνική Ναυτιλιακή Έταιρία της Κίνας (COSCO) διακινεί 60.000 TEU, ένώ σχεδόν ή μισή μεταφορική δυναμικότητα του Χόγκ Κόγκ είναι στραμμένη προς τήν Κίνα.

SHIPPING LAWYER

Required by major Piraeus Shipping Company

Age 30-35 years

Bilingual (Greek and English)

Salary very satisfactory. Please submit detailed C.V. to:

ROUSSOS & HATZIDIMITRIOU

Law Offices, 5-7 Filellinon Street, 185 36 Piraeus - Greece

ΤΑ «ΜΙΚΤΑ ΠΛΟΙΑ»

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του γνωστού οίκου Drewry, τα «μικτά» πλοία σημείωσαν πρόσφατα μία έντυπωσιακή επάνοδο στην παγκόσμια αγορά της τράμπ ναυτιλίας.

Σήμερα υπάρχουν δύο ειδών μικτά πλοία. Τα ΟΒΟ (πετρέλαιο, χύμα φορτία, μετάλλευμα) και Ο/Ο (πετρέλαιο, μετάλλευμα). Τα ΟΒΟ αποτελούν την εξέλιξη των μπάλκ κάρριερς, ενώ τα Ο/Ο προέρχονται από τα ειδικευμένα μεταλλευματοφόρα. Μία ειδική κατηγορία των ΟΒΟ αποτελούν τα λεγόμενα «PROBO», δηλαδή «Products/OBO», τα οποία εκτός του πετρελαίου μπορούν να μεταφέρουν και όρισμένα υγρά προϊόντα.

Όπως είναι γνωστό, τό ενδιαφέρον και τό πλεονέκτημα των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών, έγκειται στη δυνατότητά τους να περνούν από τα υγρά στά ξηρά φορτία και αντίστροφως. Πράγμα που επιτρέπει αφενός μόν μία πλεονεκτική παρουσία στην αγορά και αφετέρου τη δυνατότητα να επωφελούνται όλων των ευνόικων συνθηκών. Αυτό τό είδος πάντως της άπασχολήσεως προσδιορίζεται κυρίως από τις μεσοπρόθεσμες τάσεις της αγοράς και δέν παρέχει τις εύκαιρίες της κατά περίπτωση ναυλώσεως.

Από τό 1970 που τό πετρέλαιο αποτελού-

σε τό 70% των φορτίων των μικτών πλοίων, τά ΟΒΟ και Ο/Ο γνώρισαν διάφορα στάδια συμμετοχής στα υγρά ή ξηρά φορτία και διάφορα στάδια άκμης και παρακμής. Σήμερα όμως ή βελτίωση της ναυλαγοράς έφθασε σέ επίπεδα που δέν είχαν γνωρίσει από δεκαετίας. Τό 1987 τά μικτά πλοία επανέρχονται στα ξηρά φορτία επωφελοόμενα από τη βελτίωση των ναύλων των μεταλλευμάτων και του γαιάνθρακος. Ακόμα καλύτερη εμφανίζεται ή κατάσταση του 1988, κατά την οποία οί ναύλοι που εισέπραξαν τούς απέφερε σημαντικά κέρδη στην σποτ αγορά. Μία πρόσφατη μελέτη απέδειξε ότι τά πλοία των συνδυασμένων μεταφορών που εργάστηκαν με ναυλώσεις μικρών περιόδων εναλλακτικά στα υγρά και ξηρά φορτία, είχαν πολύ καλύτερα αποτελέσματα τόσο από τά καθαρώς πετρελαιοφόρα όσο και από τά καθαρώς μεταλλευματοφόρα.

ΙΣΤΙΟΦΩΡΩΝ ΠΑΡΕΛΑΣΗ

Από τις 9 ως τις 16 Ιουλίου του 1989 ένα μεγάλο διεθνές γεγονός θα συγκεντρώσει τά περισσότερα από τά πιά έντυπωσιακά ιστιοφόρα πλοία της εποχής μας. Την έβδομη δέκαδα εκείνη γιορτάζεται στην Ρουέν της

Γαλλίας ή 200στή επέτειος της Γαλλικής Έπαναστάσεως. Καί εκτός των άλλων έκδηλώσεων που έχουν προγραμματισθεί μέσα και γύρω από τό ιστορικό λιμάνι και την πόλη της Ρουένης, ή συμμετοχή 40 μεγάλων ιστιοφόρων από όλο τον κόσμο θεωρείται ότι θα συμβάλει άποτελεσματικά στην επιτυχία των εορτών.

Η «θαλάσσια Όλυμπιάδα» θα άποτελέσει τό μεγαλύτερο άθλητικό γεγονός μεταξύ των πληρωμάτων των μεγάλων ιστιοφόρων και των τοπικών ναυταθλητικών συλλόγων, ενώ στις 10 Ιουλίου θα γίνει άγών άγνώστων πλωτών αντικειμένων κατά τον τύπο των περίφημων ιπτάμενων δίσκων UFO, στο οποίο διάφορες έντυπωσιακές τεχνικές επινοήσεις θα κάνουν την εμφάνισή τους.

Πάντως τό άποκορύφωμα των επταήμερων γιορταστικών έκδηλώσεων θεωρείται βέβαιο ότι θα άποτελέσει ή πανηγυρική έξοδος των «Sails of Liberty», στον οποίο όλα τά μετέχοντα επιβλητικά τριίστια και τετραίστια των διαφόρων χωρών θα βγούν από τό λιμάνι της Ρουέν σέ μία θαλάσσια παρέλαση που έλπίζεται ότι θ' αφήσει εποχή και την οποία έτοιμάζεται να παρακολουθήσει ένα τεράστιο πλήθος που άγωνίζεται από τώρα να έξασφαλίσει τις κατάλληλες θέσεις.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

Η ΣΤΑΘΜΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Κατά την εκθεση του εισηγητού της 'Επιτροπής Περιβάλλοντος της ΕΟΚ τρία είναι τα κύρια ατμοσφαιρικά προβλήματα της εποχής μας: α) οι οξίνες βροχές β) η μείωση του ατμοσφαιρικού οζοντος και γ) η υπερθέρμανση του κλίματος λόγω του «συνδρόμου του θερμοκηπίου», δηλαδή της λεγόμενης όπης οζοντος ως μέσου διελεύσεως της υπεριώδους ακτινοβολίας.

Μιά από τις αναπόφευκτες συνέπειες του τελευταίου αυτού φαινομένου είναι η γενικευόμενη ανύψωση της στάθμης της θαλάσσης ή όποια απειλεί τις παράκτιες ζώνες. 'Υπάρχει πράγματι φόβος να δημιουργηθεί σοβαρός κίνδυνος αύξησεως των πλημμυρών, διαβρώσεως των άκτων, καθαλάτωσης των υπογείων και ποταμίων υδάτων, καταστροφής των λιμενικών υποδομών και των παραλίων εγκαταστάσεων, διαταραχής των συστημάτων ποσίου ύδατος κ.λ.π.

Μιά πρώτη βάση για τη συστηματοποίηση της αντιδράσεως που επιβάλλεται είναι ο περιορισμός έκπομπης διοξειδίου του ανθρακός και άλλων αερίων φθοράς του οζοντος. Στά πλαίσια αυτά, μεταξύ των μέτρων που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν είναι η μείωση καταναλώσεως όρυκτων καυσίμων, η προσφυγή σε λιγότερα ρυπαντικά καύσιμα, η χρησιμοποίηση έναλλακτικών πηγών ενέργειας, η άνακοπή αποψιλώσεως των δασών καθώς και η αλλαγή πολλών άλλων συνηθειών μας.

'Εγκρίνοντας την ανωτέρω εκθεση η 'Επιτροπή Περιβάλλοντος της ΕΟΚ, προτείνει σε ευρωπαϊκό επίπεδο την έγγραφη του προβλήματος στην ήμερησία διάταξη με αμεσο στόχο την άναπροσαρμογή της ενεργειακής, δασικής και περιβατολογικής πολιτικής των χωρών - μελών της Κοινότητας.

ΕΚΤΑΚΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Με άφορμή — υποθέτομε — τό γνωστό περιστατικό της Ζακύνθου προσετέθη η διάταξη (στό Π.Δ. 684/76 για τις άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες) που προβλέπει την έκτέλεση έκτακτων δρομολογίων σε περιπτώσεις άπαγορεύσεως των πλοίων λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. 'Η έν λόγω διάταξη θεσπίζεται με τό 283 Π.Δ. που δημοσιεύθηκε ήδη στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και όρίζει συγκεκριμένα τά έξης, τά όποια πρέπει να έχουν ύπ' όψει τους όι πλοίαρχοι των επιβατηγών - όχηματαγωγών και των επιβατηγών πλοίων:

«Σε δρομολογιακές γραμμές που είναι δρομολογημένα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία άνοικτού τύπου, Ε/Γ - Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου ή Ε/Γ πλοία, όταν άπαγορεύεται ή έκτέλεση δρομολογίων όρισμένων κατηγοριών πλοίων έξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών, για

τήν έξυπνρήτηση των συγκοινωνιακών άναγκών της γραμμής ή άρμόδια για τή δρομολόγηση 'Αρχή δύναται να επιβάλει την έκτέλεση προσθέτων έκτάκτων δρομολογίων σε δρομολογημένα στη γραμμή αυτή πλοία, για τά όποια δέν ισχύει ή άπαγόρευση».

ΒΥΘΟΚΟΡΗΜΑΤΑ

'Από τις 22 Νοεμβρίου μέχρι την 1 Δεκεμβρίου του 1989 θά συνέλθει στη Νάντη της Γαλλίας με πρωτοβουλία της Γαλλικής κυβερνήσεως ('Υπουργείο Θαλάσσης και Γραμματεία Περιβάλλοντος) διεθνές σεμινάριο για τις επιπτώσεις που προκαλούν επί του θαλάσσιου περιβάλλοντος όι βυθοκόροι και όι βορβοροφάγοι τόσο κατά τις έκκαφικές έξργασίες όσο και κατά την άπόρριψη και γενικώτερα τον χειρισμό των βυθοκορημάτων.

ΤΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Δέν έξασφαλίζει άσφαλώς την επιβίωση των σπουδαστών των ΚΕΣΕΝ ή αύξηση του χορηγούμενου επιδόματος σε 1.000 δραχμές μηνιαίως για τούς άγαμους (άπό 700 μέχρι τούδε) και σε 1.200 για τούς έγγαμους (άπό 750) που άνακοίνωσε ό 'Υπουργός κ. 'Αντώνης Ντεντιδάκης. 'Αποτελεί όμως μία καλή άρχή για την περαιτέρω αύξηση του ώστε να καλύπτει, έστω και έν μέρος, τις βιοτικές άνάγκες των ναυτικών μας που φοιτούν στα ΚΕΣΕΝ. Πρέπει να προστεθεί ότι με την ίδια ύπουργική άπόφαση, ή όποια πρόκειται να δημοσιευθεί στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, προβλέπεται ότι τουλάχιστον 50 κρεβάτια του Οίκου Ναύτου θά διατίθενται σε μόνιμη βάση στους σπουδαστές των ΚΕΣΕΝ πλοίαρχων, μηχανικών και άσυρματιστών.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

'Η σοβαρή διολίσθηση της δραχμής τούς τελευταίους μήνες, ή όποία όδήγησε στη ραγδαία αύξηση του κόστους προμηθείας χάρτου και λοιπών φωτο-αναπαραγωγικών υλικών, μάς άναγκάζει να άναπροσαρμόσουμε τό ύψος των συνδρομών μας άπό τό Β' έξάμηνο του 1989. 'Από 1ης 'Ιουλίου ή έτήσια σύνδρομή έσωτερικού για 24 τεύχη, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών έκδόσεων, θά φθάσει τις δρχ. 10.000, με μικρότερες αύξήσεις στις ειδικές τιμές που άπολαμβάνουν όι Έλληνες ναυτικοί.

'Ελπίζουμε στη κατανόηση των άναγνωστών μας και με την εύκαιρία τούς εύχαριστούμε για την άφοσίωση τους που διατηρεί σταθερά τά «Ναυτικά Χρονικά» στην κορυφή.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Μετά την πρόσφατη προσάραξη στην 'Αλάσκα του 'Αμερικανικού πετρελαιοφόρου Exxon Valdez, 214.861 τον. d.w., είναι ή πρώτη φορά που όι 'Ηνωμ. Πολιτείες άντιμετωπίζουν στά ύδατά τους μία σοβαρή πετρελαιορύπανση μεγάλης άκτίνας. Διερράγησαν όι όκτώ άπό τις 12 δεξαμενές του σκάφους, τό όποιο μετέφερε 1,2 εκατ. βαρελίων άκαθάρτου πετρελαίου και ή πετρελαιοκηλίδα έκτείνεται σε πλάτος 80 τετρ. χιλιομέτρων. Τά συνθήκη μέσα διασποράς δέν απέδωσαν άξιόλογα άποτελέσματα και ύπολογίζεται ότι με τις εύνοϊκότερες μετεωρολογικές συνθήκες θά χρειαστεί τουλάχιστον μία βδομάδα για την έκκένωση των δεξαμενών του πλοίου.

'Η καταστροφή θά έχει άμεσες επιπτώσεις επί της χλωρίδος και της πανίδος μιας έξαιρετικά πλούσιας περιοχής. Όι άλιείς ύπολογίζουν ήδη τις ζημιές τους σε 100 εκατ. δολλ. μή συνυπολογιζόμενης της οικολογικής βλάβης επί μη άλιεύσιμων ειδών. Σημειώτεον ότι τις τελευταίες αυτές βλάβες είχε άρνηθεί έπίμονα να λάβει ύπόψη ή 'Αμερικανική δικαιοσύνη στην ύπόθεση του Amoco Cadiz δεχόμενι μόνο τις οικονομικές ζημιές.

'Η άμερικανική κοινή γνώμη είναι ιδιαίτερα εύαίσθητη στις οικολογικές και ι-χθυϊκές καταστροφές, όπως απέδειξε ή πρό μηνών οργανωθείσα θεαματική μεσολάβηση για τή διάσωση δύο - τριών φαλαινών που είχαν άποκλεισθεί στους πάγους. 'Αναμένεται λοιπόν ν' άντιδράσει έντονα, ή δέ ύπόθεση αυτή ένισχύεται άπό την έσπευσμένη δήλωση της Exxon ό-τι «άναλαμβάνει πλήρη την οικονομική ευθύνη για την καταστροφή», ή όποία δέν άποκλείεται να όφείλεται στο φόβο ένδεχόμενου μπουκοτάζ έκ μέρους των 'Αμερικανών άυτοκινητιστών. Καί εάν ή 'Αμερικανική δικαιοσύνη άναγνωρίσει τις οικολογικές ζημιές δέν άποκλείεται να έ-πανέλθει και ή Γαλλία στη διεκδίκηση των δικαιωμάτων της για τις οικολογικές καταστροφές που ύπείστη άπό τό Amoco Cadiz.

Συμπέρασμα: Στά οικολογικά θέματα χρειάζεται μεγάλη εύαισθησία και προσοχή. Γιατί κάθε χώρα μπορεί να έχει τό δικό της Amoco Cadiz.

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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό γεγονός του μήνα που πέρασε υπήρξε ή ξαφνική και έν μέρει άδικαιολόγητη ανοδος του δολλαρίου, τήν όποία κανείς δέν μπόρεσε νά προβλέψει.

Η ραγδαία ανοδος του άμερικανικού νομίσματος παρά τίς παρεμβάσεις τών Κεντρικών Τραπεζών που άγόρασαν πλέον τών 8 δισεκ. δολλ., άπέδειξε γιά μία άκόμη φορά ότι οι παρεμβάσεις αυτές δέν μπορούν νά σταματήσουν τίς τάσεις τής άγοράς και τήν πίεση τών άγοραστών που φαίνεται, νά προέρχεται άπό πραγματικούς επενδυτές άπό τήν Ιαπωνία και τήν Εύρώπη και όχι άπό σπεκουλαδόρους.

Κατά τίς προβλέψεις του ΟΟΣΑ, ό πληθωρισμός τό 1989 θά κινηθεί μεταξύ 4.5 και 4.7% εναντι 4% τό 1988, λόγω τής άνόδου τών τιμών του πετρελαίου και άλλων βασικών ύλων.

Η ανοδος του δολλαρίου έπέδρασε άρνητικά και στίς τιμές του χρυσού, που επεσαν κάτω άπό τά 363 δολλ. τήν ούγγία (είχε ξεπεράσει τό 800 δολλ. πέντε χρόνια πρίν) που άποτελεί τήν χαμηλότερη τιμή άπο τόν Αυγουστο του 1986.

Τέλος ή Ε.Ε.Ε.Ε. (Εύρωπαϊκή Ένωση Έλευθέρου Έμπορίου) ή ΕΕΤΑ που περιλαμβάνει τήν Νορβηγία, Σουηδία, Φινλανδία, Αυστρία και Έλβετία) ξεκίνησε μέ τήν ΕΟΚ μιά σοβαρή έργασία μέ έπιτροπή άπό τά δύο συγκροτήματα, γιά μιά έλεύθερη διακίνηση έγαθών, ύπηρεσιών και κεφαλαίων.

Δολλάριο ΗΠΑ

Γιά μία άκόμη φορά τό δολλάριο διέψευσε όλους τούς ειδικούς καθηγητάς και προφήτες. Άρχίζοντας τό χρόνο στά 1.7685 μάρκα και τόν Μάιο στά 1.8905, ένώ άργότερα γιά πρώτη φορά ύστερα άπό τρία χρόνια ξεπέρασε τά 2 μάρκα.

Ετσι ό Μάιος άρχισε στό επίπεδο τών 1.8905, μάρκων και 134.03 γιέν, γιά νά ξεπεράσει μέ διάφορες αιτιολογίες (προβλήματα στόν Παναμά, στήν Κίνα, στή Μέση Άνατολή) τά 1.90 μάρκα και τά 135 γιέν στίς 8 και 12 Μαΐου αντίστοιχα.

Τό φράγμα τών 2 μάρκων ξεπεράστηκε στίς 17 και 22 Μαΐου, μετά άπό άρκετά σκαμπανεβάσματα και ισχυρές, συχνές παρεμβάσεις τών Κεντρικών Τραπεζών τών πέντε και τής Fed.

Τό άνώτατο επίπεδο έπιτεύχθηκε στίς 22 Μαΐου όταν τό δολλάριο ξεπέρασε τά 2.0125

μάρκα, ένώ στίς 24 Μαΐου ξεπέρασε τά 142.75 γιέν, έπίπεδο ρεκόρ τής τελευταίας τριετίας.

Σ' αυτό συνέτεινε ή άγγελία στίς 17 Μαΐου του έξαιρετικά χαμηλού έλλείμματος στο Έμποριο του Μαρτίου, 8.86 δισ. δολλ. (έναντι του άναμενόμενου 10.2 δισεκ.). Η βελτίωση αυτή όφείλεται στήν αύξηση τών έξαγωγών κατά 7.1% και τών εισαγωγών κατά 3%.

Σύμφωνα μέ τίς προβλέψεις τό έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού προβλέπεται (ΟΟΣΑ) νά φθάσει τά 149 δισεκ. δολλ., μόλις 6 δισεκ. δολλ. κάτω άπό τά 155 δισεκ. δολ. του περασμένου χρόνου, ένώ τό έλλειμμα του Έμπορικού Ίσοζυγίου προβλέπεται (Ο.Ο.Σ.Α.) νά πέσει στα 100-105 δισεκ. δολλ. (120 δισεκ. τό 1988, 160 δισεκ. τό 1987). Βέβαια ή πρόβλεψη αυτή έγινε όταν τό δολάριο είχε 1.80 μάρκα και όχι 2.00 μάρκα.

Η ανοδος τών τιμών καταναλωτού κατά 0.4% τόν Άπρίλιο ώθησε τόν δείκτη τιμών χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης στίς 2.502 μονάδες που άποτελεί ρεκόρ άπό τό Κράχ του Οκτωβρίου 1987.

Στήν ανοδο τών τιμών του Χρηματιστηρίου συνέτεινε και ή αύξηση παραγγελιών διαρκών άγαθών κατά 2.9%.

Αξία μνείας πάντως, είναι ή δήλωση του ύπουργού οικονομικών τής Γερμανίας Τέο Βάϊγκελ, όταν τό δολλάριο, ξεπέρασε στίς 9 Μαΐου τά 1.9170 μάρκα, ότι δέν ύπάρχει άνάγκη παρέμβασης, άφού τό δολλάριο κινείται σέ έπίπεδα που καλύπτονται άπό προηγούμενες διεθνείς συμφωνίες!!!

Τό Γερμανικό Μάρκο

Η άναγγελία του Έπουργού Οικονομικών Τέο Βάϊγκελ γιά τήν κατάργηση του φόρου παρακράτησης 10% στα κέρδη άπό επενδύσεις στίς 27 Άπριλίου, βοήθησε στήν άνάκαμψη τών τιμών του μάρκου, αλλά γιά λίγες ήμέρες.

Όταν στίς 23 Μαΐου τό μάρκο έπεσε στα 2.0070, ή άγορά περίμενε μιά νέα ανοδο τών έπιτοκίων (+ 0.5 πρό μηνός) αλλά ό κ. Βάϊγκελ διστάζει, γιά νά μή διαταράξει τίς ισοτιμίες στα νομίσματα τής ΕΟΚ.

Έν τώ μεταξύ ό δείκτης χρηματιστηριακών άξιών τής Φραγκφούρτης, DAX έφθασε στίς 7 Μαΐου τίς 1380 μονάδες, που άποτελεί νέο ρεκόρ άπό τό Κράχ του Οκτωβρίου του 1987. Τά δημοσιεύμενα έταιρικά άποτελέ-

σματα γιά τό 1988, δείχνουν μιά άξιοζήλευτη ανοδο του όγκου τών έργασιών καθώς και τών κερδών.

Όσον άφορά τήν οικονομία, αξιο μνείας είναι ότι ό τιμάρημος έφθασε τά 1.2% τό 1988 και προβλέπεται νά πλησιάσει τά 3% τό 1989 (έναντι 0.3% τό 1987 και 0.2% τό 1986).

Η Βρεταννική Λίρα

Η ανοδος του δολλαρίου έφερε τή λίρα στο κάτωτερο έπίπεδο τών τελευταίων 1.8 μηνών. Η πτώση τής έναντι του δολλαρίου όσο και του μάρκου άπό τό έπίπεδο τών 1.8660 δολλλάρια και 3.21 μάρκα στίς άρχές Δεκεμβρίου 1988 στο έπίπεδο τών 1.5630 δολλ. και 3.1420 μάρκων στίς 23 Μαΐου, άνέρχεται σέ 16.4% και 2.2% αντίστοιχα. Έτσι στίς 24 Μαΐου ή Τράπεζα τής Άγγλίας άνακοίνωσε νέα ανοδο τών έπιτοκίων, άπό 13% σέ 14%. Τό μέτρο αυτό έφερε μιά περιορισμένη άνάκαμψη στήν λίρα, αλλά προκάλεσε μιά σοβαρή πτώση στίς χρηματιστηριακές τιμές και ό δείκτης Financial Times έχασε σέ 4 ήμέρες 72 μονάδες.

Στή πτώση συνέτεινε και ή έπιδείνωση του έλλείμματος Τρεχουσών Συναλλαγών που έφθασε τόν Άπρίλιο στίς 1.66 δισεκ. λίρες. Καθώς φαίνεται τό πλεόνασμα που παρουσιάζει ό κρατικός προϋπολογισμός τόσο τό 1988 όσο και τό 1989 δέν φαίνεται νά έπηρεάζουν δεόντως τήν τιμή τής λίρας. Τό ίδιο και ή ανοδος του ΑΕΠ (4.1% τό 1988 αλλά 2.3% τό 1989).

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Τό σκάνδαλο Recruit και ή παραίτηση του πρωθυπουργού Τακεσίτα έπηρεάσαν δυσμενώς τήν τιμή του γιέν, που στίς 24 Μαΐου είχε πέσει στίς 142.77 έναντι 134 γιέν στήν άρχή του μηνός και 124 γιέν στήν άρχή του έτους. Ετσι εχομε μιά ύποτίμηση 13.3% άπό τήν άρχή του έτους και 6.3% άπό τίς άρχές του Μαΐου.

Αντίθετα άπό τήν τιμή του γιέν, τό χρηματιστήριο του Τόκιο, παρουσίασε έξαιρετικές έπιδόσεις και ό δείκτης Nikkei ξεπερνώντας στίς 8 Μαΐου τίς 34135 μονάδες που άποτελεί ρεκόρ όλων τών εποχών συνέχισε όλο τόν μήνα νά βρίσκεται γύρω στίς 34000.

Όσον άφορά τό έξωτερικό έμπόριο, τό πλεόνασμα συνεχίζει νά πονοκεφαλιάζει τίς άρχές. Ετσι τόν Άπρίλιο εχομε έξαγωγές 23.19 δισεκ. δολλ. και 1.589 δισεκ. δολλ. εισαγωγές κι ένα έλλειμμα 7.30 δισ. δολλ. έναντι έλλείμματος 6.78 δισεκ. δολλ. τόν Ά-



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE
MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,
LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

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

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

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

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

πρίλιο του 1988 (ανοδος 7.7%).

Παρά την ανοδο του δολλαρίου, οι Ιαπωνικές επιχειρήσεις συνεχίζουν να επενδύουν στην αμερικανική αγορά, αγοράζοντας μετοχές, όμολογα, ασφαλιστικές εταιρίες, οικόπεδα, ξενοδοχεία μιά και στην ουσία τό γιέν παραμένει ισχυρό. Μήν ξεχνάμε ότι από 300 γιέν τό δολλ. βρισκόμαστε στά 140, κι έτσι αντί οι Αμερικανοί να επενδύουν στην Ιαπωνία, αντίστράφηκαν οι όροι: Μόνο δυσμενείς σημείο είναι ότι γιά πρώτη φορά ό τιμάριθος προβλέπεται να ξεπεράσει τά 2.3% τό 1989 εναντι 0.7% και 0.1% τό 1988 και 1987 αντίστοιχα.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η πολιτική της σοσιαλιστικής κυβερνήσεως της Γαλλίας είναι κάθε άλλο από σοσιαλιστική.

Ο τιμάριθος συνεχίζει να είναι από τούς χαμηλότερους της Εύρώπης μέ 3% τό 1988 και προβλέψεις γιά παρόμοιες συνθήκες τό 1989.

Όσον αφορά τόν δείκτη του κόστους εργασίας παραμένει κι αυτός από τούς χαμηλότερους της Εύρώπης 1.3% (2.0 γιά τό 1989) ενώ παράλληλα ό ρυθμός ανόδου του ΑΕΠ παραμένει σταθερά πάνω από 3%, παρά τό γεγονός ότι τόσο τό ισοζύγιο Έξωτερικών Συναλλαγών, όσο και τό έμπορικó παρουσιάζουν σοβαρά έλλείμματα μέ 20 δισεκ. και 33 δισεκ. φράγκα αντίστοιχα.

Στά πλαίσια αυτά τό Γαλλικό φράγκο κινήθηκε πτωτικό εναντι του δολλαρίου αλλά σταθερά εναντι των νομισμάτων της ΕΟΚ.

Τέλος ό δείκτης χρηματιστηριακών αξιών, κινήθηκε άνοδικά ξεπερνώντας στίς 25 Μαΐου τίς 469 μονάδες, πού αποτελεί ρεκόρ όλων των εποχών.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Η άνοδος των έπιτοκίων σέ επίπεδα ρεκόρ γιά τήν Έλβετία 8% γιά 1,3 και 6 μήνες (στίς 24.4.89) είναι όρόσημο γιά τά Έλβετικά δεδομένα, άλλ' αυτό δέν έμπόδισε τό φράγκο νά πέσει από 1.6875 φρ. τό δολλάριο στίς άρχές του μήνα στά 1.7850 φράγκα στίς 24 Μαΐου.

Η άνοδος των έπιτοκίων επέδρασε άρνητικώς στίς χρηματιστηριακές αξίες, παρά τίς καλές αποδώσεις των τίτλων πού παρουσιάζουν άνοδικές τάσεις.

Η άνεργία συνεχίζει νά είναι άνύπαρκτη (0.7%) ενώ οι έξωτερικοί λογαριασμοί παρουσιάζουν έλλειμμα στό Έμπορικó Ισοζύγιο (8.3 δισεκ. φρ. τό 1988, 9.2 δισεκ. γιά τό 1989) και πλεόνασμα στους τρέχοντας λογαριασμούς (9.1 δισεκ. φρ. τό 1988, 7.0 δισεκ. γιά τό 1989).

Η Δραχμή

Η άνοδος του δολλαρίου στό διάστημα 30.4.89 — 24.5.89 (Πίναξ 1) μέ μέσο όρο 6.5% δημιούργησε τό όξύμωρο της ανόδου της δραχμής (πίναξ 3), εναντίον όλων των άλλων νομισμάτων (πλήν της Ιταλ. Λιρέττας). Η μεγαλύτερη άνοδος της δραχμής σημειώθηκε εναντι του Έλβετ. φρ. 1.3%, του Ιαπωνικού γιέν 0.9% και της Άγγλικής λίρας 0.6%.

Βέβαια, αυτή ή άνοδος της δραχμής και ιδιαίτερα εναντι του ECU κατά 0.2% δέν δικαιολογείται από τά έλληνικά δεδομένα.

Τέλος, αξία προσοχής είναι ή άνοδος των έπιτοκίων καταθέσεων των Εύρωνομισμάτων σέ επίπεδα πού αποτελούν ρεκόρ των τελευταίων 6-7 έτών και ειδικώτερα του Έλβετ. φρ. και τό Γερμ. μάρκου πού ξεπέρασαν αντίστοιχα τό 8% και 7%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου — Νέας Υόρκης

	30.4.89	24.5.89	Διαφ. %
Μάρκ. Γερμ.	1.8905	2.0125	+ 6.5
Λίρ. Άγγλ.	1.6795	1.5625	+ 5.8
Φρ. Έλβετ.	1.6875	1.7850	+ 7.1
Φρ. Γαλλ.	6.3865	6.8175	+ 6.7
Λίρ. Ιταλ.	1.3810	1457.0	+ 5.5
Γιέν Ιαπ.	134.03	142.77	+ 6.5

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Έπιτόκια Καταθέσεων

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	9 11/16	9 5/8	9 9/16
Μάρκ. Γερμ.	6 13/16	7 1/4	7 7/16
Λίρ. Άγγλ.	13 7/8	13 15/16	13 7/8
Φρ. Έλβ.	8 1/16	8 1/16	8
Φρ. Γαλλ.	8 13/16	9	9 1/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμές — Τιμές Fixing (Τράπεζα Έλλάδος)

	30.4.89	25.5.89	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	159.680	170.275	- 6.2
Μαρ. Γερμ.	85.242	85.078	+ 0.2
Φρ. Έλβετ.	96.480	95.250	+ 1.3
Λίρ. Άγγλ.	270.100	268.500	+ 0.6
Φρ. Γαλλ.	25.199	25.112	+ 0.3
Λίρ. Ιταλ.	(100)	11.750	- 0.9
Γιέν Ιαπ.	(100)	120.792	+ 0.9
ECU	177.200	176.900	+ 0.2

Royal
Cruise
Line



Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΒΑΡΥ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΟ

Κύριε Διευθυντά,

Δέν θά παραξενευθώ αν μέχρι νά πάρετε αυτό τό σημείωμα έχει υπογραφεί καί ή ΣΣΕ ποντοπόρων. Είναι κι αυτό ένα γνώρισμα του έτεροχρονισμού τής αλληλογραφίας των ναυτικών. Γράφεις σέ κάποιον καί αυτός έχει γίνει μακαρίτης. Καί σ' αυτήν τήν περίπτωση όμως δέν θά ήταν άσκοπο νά πώς μερικές σκέψεις μου πού προβληματίζουν έμάς τούς ποντοπόρους.

Λόγω τής μακρόχρονης έμπειρίας μου σχετικά μέ τόν χρόνο υπογραφής των ΣΣΕ των πληρωμάτων, δέν μέ παραξενεύει τό ότι φθάσαμε στόν Μάιο καί δέν έχει ακόμα υπογραφεί ή των ποντοπόρων ένώ μόλις πρό ήμερων υπεγράφησαν των Άκτοπλών καί Κρουαζιεροπλοίων καί των Ρυμουλκών. Τό συνηθίσαμε πιά καί θά μέ παραξένευε εάν υπογραφόταν δύο τρείς μήνες μετά τήν καταγγελία των προηγούμενων ΣΣΕ.

Πιό είναι τό παράξενο;

Τό ότι οί Πλοιοκτήτες των τουριστικών καί άκτοπλοϊκών σκαφών άναγνώρισαν πιό γρήγορα καί πιό εύκολα τό έπάγγελμα των πληρωμάτων τους σάν βαρύ, άνθυγιεινό καί επικίνδυνο καί οί Πλοιοκτήτες των ποντοπό-

ρων σκαφών, πού τά πληρώματά τους ζούν μέσα σέ συνθήκες κοινωνικής απομόνωσης, κινδύνων από θαλασσοταραχές των ώκεανών, πυρκαϊές των δεξαμενοπλοίων, ναρκών, ληστειών στά γνωστά λιμάνια τής Νιγηρίας καί Βραζιλίας καί στά στενά τής Σιγκαπούρης, μέσα σέ κλιματολογικές συνθήκες πού έξουθενώνουν καί τόν πιό άνθεκτικό όργανισμό μεταπηδώντας μέσα σέ τέσσερις μόλις ημέρες από πολικό ψύχος σέ τροπική ζέση, δέν τό άναγνωρίζουν.

Βεβαίως θά άντιπαραθέσουν τό γεγονός ότι τά πληρώματα των άκτοπλοϊκών έχουν άλλο συνταξιοδοτικό συντελεστή καί βγαίνουν άργότερα στήν σύνταξη αλλά άς μήν ξεχνούμε ότι δέν γράφουν στά ίδια χρονικά διαστήματα τήν ίδια θαλάσσια ύπηρεσία οί άκτοπλόοι καί οί ποντοπόροι ναυτικοί, ούτε ή περιώνυμη ανακύκλωση τούς έθιξε. Έτσι στά τέσσερα ήμερολογιακά χρόνια ό μέν άκτοπλόος θά κάνει τέσσερα ίσως χρόνια θαλάσσια ύπηρεσία, ό δέ ποντοπόρος ό Θεός ξέρει πόσα, πάντως όχι πάνω από δύο. Άλλά λογικά είναι αδύνατον νά βρεθεί μέτρο σύγκρισης των δύο συγκρινομένων, όσο καί αν τό σκαλίσεις τό όλο θέμα.

Φυσικά αυτό δέν θά πρέπει νά έρμηνευθεί ότι κακώς άναγνωρίστηκε τό έπάγγελμά

τους πού είναι καί έπάγγελμά μας, ως βαρύ κλπ. Τό έπάγγελμα του ναυτικού ήταν, είναι καί θά είναι βαρύ καί άνθυγιεινό καί επικίνδυνο. "Ό,τι δουλειά κι αν κάνει, όπουδήποτε κι αν ταξιδεύει ό ναυτικός. Καί όχι μόνο αυτό. Είναι άνθυγιεινό καί γιά τά μέλη τής οικογένειας πού αφήνει πίσω του. Τό ξανατονίσαμε αυτό. Οί καλύτεροι πελάτες των νευρολόγων καί ψυχιάτρων είναι οί γυναίκες των ναυτικών καί τά παιδιά τους.

"Ένα άλλο έρώτημα πού γεννάται: Μήπως οί Πλοιοκτήτες των κρουαζιεροπλοίων καί άκτοπλοϊκών έχουν περισσότερα κέρδη από εκείνους των ποντοπόρων καί έδειξαν μεγαλύτερη διαλλακτικότητα ή έλαστικότητα στίς διεκδικήσεις τής ΠΝΟ;

Καί έδώ ή άπάντηση γιά όσους άσχολούνται μέ τήν Ναυτιλία είναι γνωστή. Τουλάχιστον γιά τήν παρούσα έποχή, ή ναυλαγορά γιά τά ποντοπόρα είναι αρκετά ίκανοποιητική, όπως καί οί ίδιοι οί Πλοιοκτήτες παραδέχονται.

Πού είναι λοιπόν τό πρόβλημά τους;

"Εμείς τό ξέρομε, όπως ξέρομε καί τήν άπάντηση. "Ας μάς πουν καί οί ίδιοι εύθέως καί άς σταματήσουν τόν κρυφτούλι.

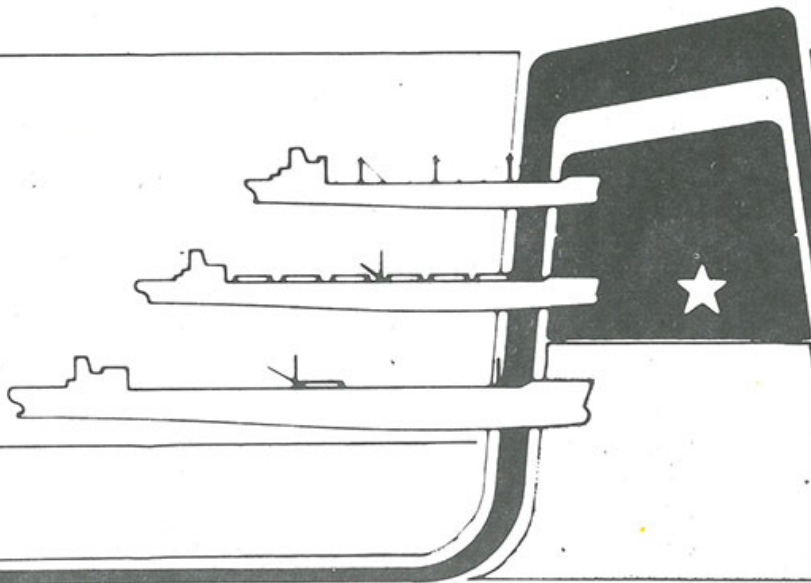
Νισούρισμα στά κεραμίδια δέν μπορεί νά προέρχεται από τίποτα άλλο εκτός από γάτα...

"Οχι καί όλα δικά μας!!!

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΚΑ'ΙΜΑΚΗΣ
Άσυρματιστής

Φιλαδέλφεια, 7 Μαΐου 1989

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



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

TECHNICAL MANAGER: MR. JOHN MARKOZANIS

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 YOUNG

SASITA SHIP. & TRANSPORT SDN BHD

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

TAICHEW SHIPPING CO. LTD.

SUITE 612 PANAVONGS BLDG 6th FL. 104 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

200 δισ. δολάρια θά απαιτήσει ή ανανέωση του Παγκόσμιου Στόλου

Κεφάλαια ύψους τουλάχιστον 200 δισ. δολλαρίων θά χρειαστούν την επόμενη δεκαετία για την ανανέωση του παρήλικου σημερινού παγκόσμιου στόλου. Αυτή ήταν ή εκτίμηση του διεθυντή της Τράπεζας Royal Bank of Scotland κ. **Rex Harrington** στο ναυτιλιακό σεμινάριο που διοργάνωσε στο Λονδίνο, τό City University's International Centre for Shipping, Trade and Finance, στο σεμινάριο που παρακολούθησαν 300 αντιπρόσωποι διαφόρων τομέων της ναυτιλιακής κοινότητας, μεταξύ των οποίων Πλοιοκτήτες, Τραπεζίτες καί Ασφαλιστές. Ο κ. Harrington ανέφερε ότι για να διατεθούν τά σημαντικά αυτά ποσά που είναι αναγκαία για τή σταδιακή ανανέωση του παγκόσμιου στόλου ή ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να κατορθώσει να πείσει τούς σοβαρούς επενδυτές ότι τά όφελή τέτοιων επενδύσεων δέν θά εξατμισθούν όπως στο παρελθόν. Θά πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ πλοιοκτητών καί ναυλωτών για να επιτευχθεί τό κατάλληλο κλίμα για την επένδυση των απαιτούμενων τεραστίων κεφαλαίων.

Ο διεθυντής της Τράπεζας Merrill Lynch κ. **James Fairbairn** ανέφερε ότι οι επενδυτές θά προτιμήσουν να επενδύσουν σε ήδη καθιερωμένες εταιρίες που θά διαθέτουν στόλο που θά περιλαμβάνει ποικιλία σκαφών διαφορετικού τύπου μέ αποδεκτό μέσο όρο ήλικίας. Η οργάνωση αυτή θά επιτρέπει κάποια σταθερότητα στα κέρδη όλου του στόλου ανεξάρτητα από τίς αυξομειώσεις ενός τομέα. Μόνο τά τελευταία δύο χρόνια οι μεγάλοι επενδυτικοί οργανισμοί έχουν αρχίσει να προσελκύονται από την ναυτιλία καί τό ποσό που έχει



πενδυθεί μέχρι τώρα είναι σχετικά μικρό καθώς δέν ξεπερνά τά 500 εκατ. δολάρια. Ο κ. Fairbairn τόνισε ότι οι πλοιοκτήτες θά βρουν ένα πρόθυμο ακροατήριο αν προσπαθήσουν να ενημερώσουν τούς επενδυτές για τίς ευκαιρίες που παρουσιάζει ή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ο ναυτιλιακός διεθυντής της Shell International κ. **Huan Kelly** ενημέρωσε τό ακροατήριο ότι δημιουργείται ένα σύνδρομο πίεσης σύμφωνα μέ τό όποιο οι τιμές των νέων ναυπηγήσεων αυξάνονται μέ ρυθμό ταχύτερο από την άργη αύξηση των ναύλων. Αυτό εμποδίζει την παραγγελία νέων σκαφών καί θά μπορούσε να οδηγήσει σε έλλειψη επαρκούς τοννάζ καί σε μία δραματική

αύξηση στις τιμές των ναύλων. Οι παράγοντες της ναυτιλίας πρέπει να δείξουν αυτοσυγκράτηση στη ναυπήγηση νέων πλοίων που θά αντικαταστήσουν τά παλαιότερα σε αριθμούς καί μεγέθη που θά διατηρούν μία ισορροπία μεταξύ προσφοράς καί ζήτησης.

Ο κ. **Βασίλης Παπαχρηστίδης**, πρόεδρος της 'Ιντερτάνκο, ανέφερε ότι σημαντικός θά είναι ό ρόλος των μεγάλων εταιριών έμπορίας πετρελαίου, σάν επενδυτών στον τομέα των δεξαμενοπλοίων καί κάλεσε τίς εταιρίες πετρελαίου να αντισταθούν στις πιέσεις για αύξηση των προγραμμάτων νέων ναυπηγήσεων σε αντίδραση υποτιθέμενων ελλείψεων επαρκούς χωρητικότητας. Καθοριστικός παράγοντας για την έ-



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



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

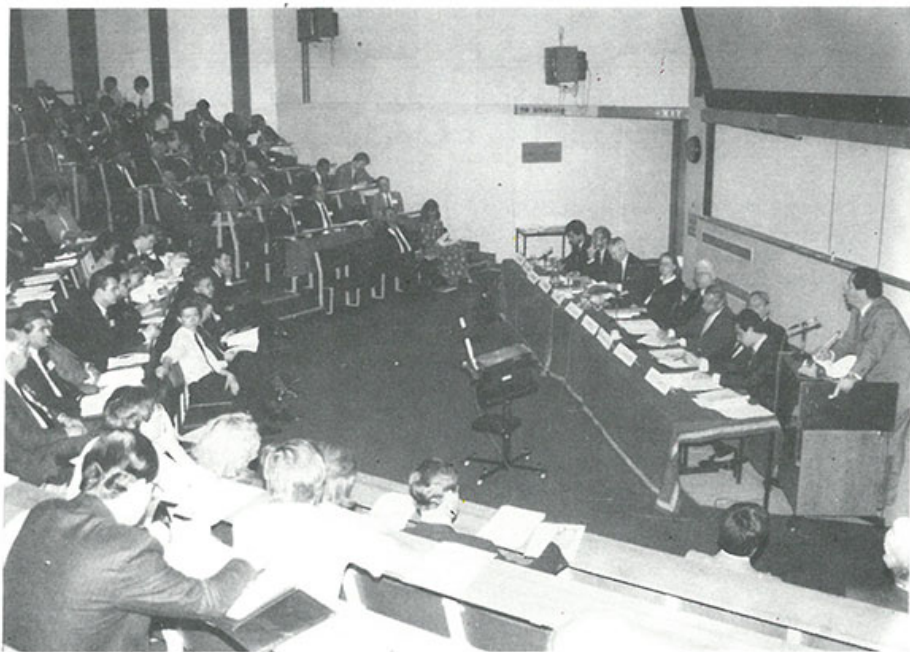
HERMES SHIP CHANDLERS

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



πένδυση κεφαλαίων για νέες ναυπηγήσεις, ανέφερε ο κ. Παπαχρηστίδης. Θα πρέπει να είναι η άνοδική πορεία της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων και τόνισε ότι καλύτερο θα είναι οι επενδύσεις αυτές να πραγματοποιηθούν από τους πλοιοκτήτες.

Ο πλοιοκτήτης κ. Νικόλαος Τσάκος ανέφερε ότι η ανανέωση του παγκόσμιου στόλου απαιτεί ναυπηγήσεις της τάξεως των 20 εκατ. τον. d.w. ετησίως, με κόστος 15 δισεκ. δολλαρίων με σημερινές τιμές. Υποστήριξε ακόμη ότι για μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα πρέπει να υπάρξει στενότερη συνεργασία μεταξύ των πλοιοκτητών και των επεν-

δυτών, που δεν προέρχονται από το ναυτιλιακό χώρο.

Ο πρόεδρος των ναυπηγείων «Harland and Wolff», του Μπέλφαστ, κ. John Parker πρόβλεψε τον διπλασιασμό της ζήτησης για νέα σκάφη μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990, με αύξηση των τιμών ναυπήγησης και παράλληλη αύξηση των ναύλων σε ύψος που θα κάνει δυνατή την προσφυγή σε νέες παραγωγικές.

Ο κ. Στέλιος Χατζηγιάννου της Troodos Shipping, ζήτησε από τους ναυλωτές να παράσχουν περισσότερη σταθερή απασχόληση στα δεξαμενόπλοια ώστε να γίνει δυνατή η επένδυση κεφα-

λαίων σε νέα πλοία μεγάλου μεγέθους. Ο πλοιοκτήτης κ. Leif Hoegh έδωσε στο σεμινάριο την Νορβηγική άποψη, αναφέροντας ότι η χώρα του χρειάζεται αύξηση των επενδύσεων στη ναυτιλία κατά 10 δισεκ. δολάρια για την επίτευξη των ναυτιλιακών της στόχων την επόμενη δεκαετία.

Ο καθηγητής Κώστας Θ. Γραμμένος, διευθυντής του Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδοτήσεων του City University, ανέφερε στο άκροατήριο ότι για να προσελκυσθούν νέοι επενδυτές οι άνθρωποι της ναυτιλίας πρέπει να υιοθετήσουν μεθόδους κοινωνικών επιχειρήσεων και να προσπαθήσουν να επιτύχουν σταθερότητα στους ναύλους και στους τόκους των δανείων. Είναι επίσης σημαντική για τη ναυτιλιακή κοινότητα η επιταχυνόμενη τάση προς την διεθνοποίηση στους τομείς της παραγωγής αγαθών και της παροχής υπηρεσιών, που έχει σοβαρό αντίκτυπο στην γεωγραφική κατανομή των θέσεων παραγωγής και τη ροή των πρώτων ύλων καθώς και τη γενική διακίνηση των εμπορευμάτων και την εθνική εμπορική πολιτική των κρατών.

Τέλος, η κ. Anne Oian, του ναυτιλιακού τμήματος της Bergen Bank είπε ότι η μεγαλύτερη πρόκληση δεν θα είναι η παροχή αρκετών κεφαλαίων για την ανανέωση του στόλου, αλλά η ύπαρξη των κατάλληλων ανθρώπων που θα τύχουν της εμπιστοσύνης των επενδυτών και θα παρουσιάσουν τα κατάλληλα σχέδια για σοβαρές επενδύσεις στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο.



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

Μέριμνα για τόν ναυτικό

Του Υπουργού κ. Αντώνη Ντεντιδάκη

Από την ημέρα που ανέλαβα, ως Υπουργός τη διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι την ημέρα των εκλογών της 18 Ιούνη 1989 μεσολαβεί ένα όπωσδήποτε σύντομο χρονικό διάστημα, μέσα στο οποίο από τα πράγματα δεν μπορούν να γίνουν πολλά και έντυπια βήματα στον τομέα της Ναυτιλίας. Τα σχέδιά μου για δομικές αλλαγές και βελτιώσεις στον ναυτιλιακό χώρο και η αντιμετώπιση πάγιων και μακροχρόνιων προβλημάτων όπως η ναυτική εκπαίδευση, η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, τα μέτρα κοινωνικής πρόνοιας για τόν Έλληνα ναυτεργάτη, η ρύθμιση ναυτεργασιακών θεμάτων, η λήψη μέτρων στην άκτοπλοία, η χάραξη σταθερής γραμμής στη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική και αρκετά ακόμα καυτά προβλήματα δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν βιαστικά.

Για τή σωστή επίλυσή τους χρειάζονται χρόνος, προσεκτική μελέτη, σχεδίαση προτάσεων, συζητήσεις με τούς φορείς, εύρεση κοινού σημείου συμφωνίας μεταξύ των φορέων και της Πολιτείας και στη συνέχεια προώθηση των διοικητικών πράξεων για έπισημοποίηση. Η άτυχία είναι ότι δεν είχα στη διάθεσή μου τόσο χρόνο, πού να ξεπεράσω τις διαδικαστικές δυσκολίες και να προχωρήσω σε πλατείες και αναγκαίες ρυθμίσεις σοβαρών ναυτιλιακών θεμάτων.

Ως άνθρωπος, πού γεννήθηκα και μεγάλωσα στο πρώτο λιμάνι της χώρας, γνωρίζω σε βάθος τόν Έλληνα ναυτικό και ξέρω τό μόχθο, τήν αυτοθυσία και τούς κινδύνους πού διατρέχει εκτελώντας τό καθήκον του. Από μικρός στάθηκα πάνω από τόν εργατικό μόχθο της θάλασσας και έζησα τά προβλήματα των ανθρώπων του κύματος. Στη συνέχεια ή επίλυση των προβλημάτων αυτών έγινε σκοπός της ζωής μου και είμαι ικανοποιημένος πού επαγγελματικά κατάφερα να ασχοληθώ με τήν επίλυση ναυτεργασιακών θεμάτων και να βοηθήσω τόν Έλληνα ναυτικό να βρεί τό δικίο του, να νιώσει ότι δεν είναι μόνος



στη διάκριση της αθαιρεσίας του εργοδότη και να τόν δικαιώσω στους αγώνες του.

Μέ αυτές τις στενές σχέσεις μου με τόν Έλληνα ναυτεργάτη, με τή γνώση των καυτών προβλημάτων του και εκτιμώντας ότι ό χρόνος, πού είχα στη διάθεσή μου δεν έπαρκοῦσε για αντιμετώπιση χρονοβόρων προβλημάτων της Ναυτιλίας, επικέντρωσα τό ενδιαφέρον μου ολόκληρο στην επίλυση μικρών, αλλά κείριων προβλημάτων των ναυτικών, με στόχο να άνακουφίσω τόν κόπο τους και να κάνω τή ζωή τους στά πλοία πιο ανθρώπινη και πιο δίκαιη.

Συγκέντρωσα, λοιπόν, όλα τά αίτήματα των ναυτικών, μελέτησα με τούς συνεργάτες μου τις δυνατότητες πλατύτερης βελτίωσης του ναυτικού επαγγέλματος και έτσι κατέταξα τά αίτήματα αυτά σε ένότητες όμοειδείς και άρχισα άμέσως τήν επίλυσή τους. Τά θέματα αυτά, αίτήματα των ναυτικών και άτομικές μου πρωτοβουλίες για εύεργετικές λύσεις πέρα από τά αίτήματα, κατατάχθηκαν σε δύο βασικές ένότητες:

Στην πρώτη περιέλαβα όλα τά αίτήματα των ναυτικών κατά κλάδους και στη δεύτερη θέματα πού δεν ζήτησαν οι ναυτικοί, αλλά, από τήν έμπειρία μου, έ-

πρεπε να προωθηθούν, για να δουν οι ναυτεργάτες καλύτερες μέρες.

Στην δεύτερη ένότητα προσπάθησα να περιλάβω μέτρα γενικά για τήν προστασία των ναυτεργατών και των πλοίων και κινήθηκαν δραστήρια, ώστε μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα οι πρωτοβουλίες μου αυτές έφτασαν στη Βουλή των Ελλήνων. Για λόγους άσχετους με τή θέλησή μου δεν έγιναν ακόμα νόμοι της Πολιτείας. Θα γίνουν άμέσως μετά τις εκλογές, γιατί ή φύση των θεμάτων ήταν τέτοια πού έγιναν καθολικά αποδεκτά από όλα τά πολιτικά κόμματα. Πρόκειται για τήν πάταξη της τρομοκρατίας στα πλοία, στα λιμάνια και στους χώρους δουλειάς των ναυτεργατών, τομέα στον όποιο τό Υπουργείο Ναυτιλίας κινήθηκε πρωτοποριακά, εξασφαλίζοντας μέσα και προβλέποντας έπαρκές και κατάλληλο προσωπικό. Με τό μέτρο αυτό προστατεύτηκε ό Έλληνας ναυτικός, έγινε ανταγωνιστικότερο τό ελληνικό πλοίο και άνέβηκε τό κύρος της Έλληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας διεθνώς. Τό σχετικό σχέδιο Νόμου κυρώθηκε από τήν Κοινοβουλευτική Έπιτροπή και κατατέθηκε στη Βουλή προς συζήτηση. Έπίσης ή νομοθετική κατοχύρωση του ναυτικού επαγγέλματος ως «βαρέος και άνθυγεινού» προχώρησε σοβαρά και έγινε συνείδηση στην εργοδοσία ότι τό έπάγγελμα αυτό είναι άναγκαίο να φέρει και έπίσημα αυτόν τόν χαρακτηρισμό. Και αυτό δεν πέρασε από τή Βουλή λόγω λήξης των εργασιών της. Η άκτοπλοία ένισχύθηκε με νέες μονάδες, άνοίχτηκαν νέες γραμμές και καταβάλλεται συνεχώς προσπάθεια για τήν κάθε μέρα πιο άνετη διακίνηση των έπιβατών.

Στά πλαίσια των επιδιώξεων για τή νομοθετική ρύθμιση πάγιων θεμάτων προωθήθηκε και ψηφίστηκε από τή Βουλή ό νόμος 1844/25.4.1989, με τόν όποιο κυρώθηκε σύμβαση για τή ναυτική έρευνα και διάσωση στη θάλασσα, κύρωση άναγκαία και έθνικής σημασίας για τό χώρο του Αιγαίου.

Η πρώτη όμως ένότητα περιέλαβε πλήθος θεμάτων, τά όποια βρίσκονταν

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

επί χρόνια σε έκκρεμότητα και βρήκαν τώρα τη λύση τους και ικανοποίησαν την τάξη των ναυτικών.

Ειδικότερα σε ομάδες τα θέματα αυτά είναι:

Με απόφασή μου προβλέπεται η λειτουργία από την προσεχή εκπαιδευτική περίοδο στο Κέντρο Έκπαίδευσης Στελεχών Έμπορικου Ναυτικού, Τμήματος ειδικής εκπαίδευσης στον προσομοιωτή μηχανοστασίου και στα ηλεκτρικά - πνευματικά συστήματα ελέγχου. Η λειτουργία του τμήματος αυτού έχει σαν στόχο την αναβάθμιση του επιπέδου γνώσεων των εκπαιδευομένων. Η διάρκεια εκπαίδευσης κάθε ομάδας σπουδαστών είναι 12 εργασιών ημερών και δύνανται να εγγραφούν όσοι έχουν δίπλωμα α' και β' μηχανικού.

Με άλλη απόφασή μου αυξάνονται κατά τό τρέχον εκπαιδευτικό έτος τα όρια των μεταφερομένων στις επόμενες εξεταστικές περιόδους μαθημάτων από τους δευτεροετείς σπουδαστές των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικου Ναυτικού, από 4 σε 5 και των άπουσιων σε 20% επί του συνόλου των πραγματοποιηθεισών ωρών.

Για τη συμπλήρωση του όριου των πέντε μαθημάτων λαμβάνονται υπόψη και τυχόν οφειλόμενα μαθήματα προηγούμενου έτους. Τυχόν απορρίψεις σπουδαστών που έχουν γίνει κατ' έφαρμογή των μέχρι σήμερα ισχυόντων ορίων άπουσιων θεωρούνται ως μη γενόμενες. Επίσης ορίζεται ότι άπουσίες που πραγματοποιήθηκαν από τους σπουδαστές κατά τό χρονικό διάστημα από την ημερομηνία της άπορρίψης τους μέχρι σήμερα δέν προσμετρώνται για τη συμπλήρωση του νέου όριου 20%.

Υπέγραψα και προωθείται για έγκριση σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με τό όποιο ιδρύεται Σχολή Ραδιοηλεκτρονικών Έμπορικου Ναυτικού, που θά λειτουργεί στις έγκαταστάσεις των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικου Ναυτικού Άσπροπύργου. Οί άποφοίτοι της Σχολής θά άποκτούν έκείνες τίς τεχνικές γνώσεις που είναι απαραίτητες από τίς διεθνείς συμβάσεις με την έφαρμογή του παγκόσμιου ναυτικού συστήματος κινδύνου και ασφάλειας,

όσο και των τεχνικών αναγκών του σύγχρονου πλοίου στον τομέα ραδιοηλεκτρονικών έφαρμογών.

Πρώτιστα στό Συμβούλιο της Έπικρατείας για την κατά νόμο έπεξεργασία τους τά σχέδια Προεδρικών Διαταγμάτων με τά όποια καθορίζονται:

α. Τά ειδικά προσόντα ύποψηφίων για άπόκτηση διπλωμάτων πρακτικού πλοιάρχου, πρακτικού μηχανικού και πλοιάρχου Γ' τάξης Έμπορικου Ναυτικού.

β. Οί προϋποθέσεις άπόκτησης άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας Έμπορικου Ναυτικού από ύποψηφίους μη προερχομένους από τίς Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού.

Ένόψη των έκλογών της 18ης Ιουνίου υπέγραψα άπόφαση με την όποια παρέχεται έκπτωση 25% στα είσιτήρια όσων θά διακινηθούν με έπιβατηγά πλοία κατά τό από 15-21 Ιουνίου χρονικό διάστημα ψηφοφόρων, άνεξάρτητα από την ημερομηνία έκδοσης των είσιτηρίων. Η έκπτωση θά χορηγείται με την επίδειξη του έκλογικού βιβλιαρίου ή άλλου έπίσημου στοιχείου από τό όποιο θά άποδεικνύεται ότι η μετάβαση γίνεται για άσκηση του έκλογικού δικαιώματος. Έξάλλου έκπτωση 30% παρέχεται στα είσιτήρια των δικαστικών αντιπροσώπων που θά διακινηθούν με έπιβατηγά πλοία στις προσεχείς βουλευτικές έκλογές.

Με άπόφασή μου χορηγείται έκπτωση 60% στους συνταξιούχους του NAT και στο σύνολό τους μέλος της οικογένειας του συνταξιούχου για τίς μετακινήσεις τους με τά έπιβατηγά άκτοπλοϊκά πλοία. Η ίδια έκπτωση 60% χορηγείται και στις συζύγους των συνταξιούχων του NAT ενώ έγκρίθηκε η δωρεάν μετακίνηση με τά έπιβατηγά άκτοπλοϊκά πλοία των συζύγων των ναυτικών που έχασαν τη ζωή τους σε ναυτικό ή ναυτεργατικό άτύχημα. Οί έκπτώσεις και άπαλλαγές αυτές θά χορηγούνται με την επίδειξη συνταξιοδοτικού έντύπου, με τά όποια θά άποδεικνύεται ότι ο κάτοχός του έχει τό σχετικό δικαίωμα για τίς σχετικές έκπτώσεις και άπαλλαγές.

Ύστερα από καταγγελίες που περιήλθαν στο Υπουργείο ότι από όρισμέ-

νους Ναυτικούς Πράκτορες δέν έφαρμόζονται οί άποφάσεις που άφορούν έκπτώσεις ή άπαλλαγές στους συνταξιούχους ναυτικούς και στους κατόχους κάρτας νέων, με έπείγουσα διαταγή μου προς τίς λιμενικές άρχές της χώρας ζήτησα την άπαρέκλιτη έφαρμογή των άποφάσεων του YEN που άφορούν έκπτώσεις ή άπαλλαγές στους συνταξιούχους ναυτικούς και στους κατόχους κάρτας νέων.

Με άποφάσεις μου αυξήθηκαν τά έπίδομα που χορηγεί ο Οίκος Ναύτη σε όρισμένες κατηγορίες ασφαλίσμενων ναυτικών και στις οικογένειές τους. Συγκεκριμένα:

α. Αυξήθηκε από 1.1.89 τό μηνιαίο έπίδομα που λαμβάνουν οί τετραπληγικοί - παραπληγικοί από 44.836 σε 47.320 δρχ.

β. Αυξήθηκε από 1.1.89 τό μηνιαίο έπίδομα που λαμβάνουν οί φυματικοί Γ' κατηγορίας μετανοσηλευτικής προστασίας από 6.000 σε 8.000 δρχ.

γ. Αυξήθηκε από 1.1.89 τό έπίδομα του φυσιολογικού τοκετού από 50.000 σε 60.000 δρχ. και του τοκετού με καισαρική τομή από 80.000 σε 100.000 δρχ.

δ. Αυξήθηκε από 1.4.89 τό μηνιαίο έπίδομα «οίκου περιθαλψής» στους χρονίως πάσχοντες από 5.000 σε 6.000 δρχ.

Με άπόφασή μου παρέχεται τό δικαίωμα της δωρεάν διακίνησης των προβληματικών παιδιών των ναυτικών σε όλα τά άκτοπλοϊκά έπιβατηγά πλοία πλην των Ύδροπτερύγων.

Καθιέρωσα οικογενειακό έπίδομα και για τον σύζυγο ή την σύζυγο του έν ένεργεία ναυτικού, τό όποιο θά χορηγείται από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Έπιδομάτων Ναυτικών. Τό οικογενειακό έπίδομα δικαιούνται οί ναυτικοί που είναι έφοδιασμένοι με ναυτικό φυλλάδιο, ασφαλισμένοι στο NAT και έχουν σύζυγο που τό προσωπικό μηνιαίο καθαρό εισόδημα από έργασία ή άλλη πηγή δέν υπερβαίνει τίς 50.000 δρχ. Τό ποσό του οικογενειακού έπιδοματος καθορίζεται ότι δέν μπορεί να είναι ύψηλότερο του ποσού που χορηγείται, για ένα παιδί για κάθε ήμερα έργασίας του ναυτικού, κατά τον προηγούμενο χρόνο.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΝΤΕΝΤΙΔΑΚΗΣ

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

ΕΚΛΕΚΤΕΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΕΣ

Οι εκλογές της 18 Ιουνίου πλησιάζουν και όλοι καλούμεθα να εκλέξουμε τους πιο ικανούς ανάμεσα σε πολλούς αξιόλογους υποψηφίους.

Όπως είναι γνωστό, τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν ασχολούνται με την πολιτική, χωρίς αυτό βεβαίως να μας εμποδίζει εν όψει των εκλογών να παρουσιάσουμε από τις στήλες που ακολουθούν τους υποψηφίους που έχουν άμεση σχέση,

προέλευση και στενούς δεσμούς με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Έτσι, στο τεύχος αυτό παρουσιάζουμε συνοπτικά τέσσερα πορτραίτα έξι υποψηφίων, ή παρουσία των οποίων στην Νέα Βουλή θα υποβοηθήσει πιστεύουμε στην όρθη αντιμετώπιση των θεμάτων που απασχολούν τη Ναυτιλία και το κέντρο της, τον Πειραιά.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ



Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1938 και ολοκλήρωσε τις γυμνασιακές του σπουδές στο Κολλέγιο Αθηνών.

Πτυχιούχος της ΑΣΟΕΕ με μετακπαίδευση στην Αγγλία ο Γιώργος Δαλακούρας είναι «γέννημα - θρέμμα» της Β' Περιφέρειας Αθηνών, όπου πρωτοβγήκε βουλευτής το 1974 σε ηλικία 36 ετών. Δεκαπέντε χρόνια μετά εξακολουθεί να ανήκει στην γενιά που δεν βλέπει την πολιτική ως επάγγελμα ούτε ως φιλοδοξία εξουσίας, αλλά ως λειτουργήματα και προσφορά στο κοινωνικό σύνολο.

Δραστήριος και επιτυχημένος επιχειρηματίας, ζει μέσα στον κόσμο των επαγγελματιών, συμμερίζεται τις προσδοκίες τους και γνωρίζει σε βάθος τα προβλήματά τους. Παράλληλα, έντονη είναι και η κοινωνική του δράση. Διετέλεσε αντιπρόεδρος της ΑΕΚ, γενικός γραμματέας και γενικός αρχηγός της, παραμένοντας ενεργό μέλος του αθλητικού σωματείου. Είναι επίσης μέλος του Συλλόγου Αποφοίτων του Κολλεγίου Αθηνών, μέλος του Δ.Σ. της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς καθώς και πολλών Πολιτιστικών Συλλόγων και Ναυτικών Ομίλων, με έντονη πάντοτε παρουσία.

Η ηγεσία της Ν.Δ. αναγνωρίζοντάς τις οργανωτικές ικανότητες του Γιώργου Δαλακούρα του ανέθεσε την ευθύνη του Γραφείου Αποδήμου Έλληνισμού που εποπτεύει και συντονίζει 250 κομματικές οργανώσεις σε όλο τον κόσμο. Υπό την προεδρία του, στο πλαίσιο της δραστηριοποίησης των κομματικών οργανώσεων του Έξωτερικού έχουν μέχρι σήμερα πραγματοποιηθεί συνδιασκέψεις στη Σκανδιναβία (Σουηδία, Δανία, Νορβηγία), στον Καναδά, στο Βέλγιο, στην Ολλανδία και στο Λουξεμβούργο, στη Δυτ. Γερμανία και στις ΗΠΑ.

Η παρουσία του Γιώργου Δαλακούρα στη Νέα Βουλή που θα προκύψει από τις προσεχείς εκλογές θα βοηθήσει στη διευθέτηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η μεγάλη Έλληνική ναυτιλιακή και παραναυτιλιακή οικογένεια, καθώς είναι ένας επαγγελματίας που γνωρίζει τα θέματα από πρώτο χέρι και είναι ικανός να προτείνει τις σωστές λύσεις.

Ο κ. Δαλακούρας είναι υποψήφιος της Νέας Δημοκρατίας στη Β. Περιφέρεια Αθηνών.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ



Γεννημένος στο Ηράκλειο Κρήτης από παλιά οικογένεια βιοτεχνών, ο Μιλτιάδης Μαρινάκης κατοικεί μόνιμα στον Πειραιά και είναι στενά δεμένος με τον πειραικό χώρο, τα προβλήματα και τους κατοίκους του. Ταξίδεψε πολλά χρόνια σαν μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού και είναι σήμερα ένας πετυχημένος επιχειρηματίας που συνεχίζει να αγωνίζεται για τον Πειραιά και τα νησιά του. Δύο μήνες πριν όρκιστεί βουλευτής, τον Ιανουάριο του 1987, παραιτήθηκε από τη διεύθυνση των επιχειρήσεων του (ναυτιλιακά, μηχανουργείο επισκευών πλοίων και έμπορία χάλυβα) για να άφοσιωθεί στα βουλευτικά του καθήκοντα, με ιδιαίτερη φροντίδα για τα προβλήματα των μικρομεσαίων επαγγελματιών, των Ναυτικών και των παραγωγικών τάξεων. Είναι μέλος του Έλληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και μέτοχος του ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ. Οι Πειραιώτες τον ανέδειξαν πρώτο δημοτικό σύμβουλο την τετραετία 1982-86. Είναι παντρεμένος με την Ειρήνη Καρακατσάνη και έχουν ένα γιό, 22 χρονών, που σπουδάζει Οικονομικές Επιστήμες.

Η παρουσία του Μιλτιάδη Μαρινάκη στη Νέα Βουλή θα ενισχύσει τις προσπάθειες για την ανάδειξη του Πειραιά ως πρότυπου διεθνούς ναυτιλιακού και οικονομικού κέντρου.

Ο κ. Μαρινάκης είναι υποψήφιος της Νέας Δημοκρατίας στην Α' Πειραιώς και Νήσων.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ

Γεννήθηκε τό 1938 στη Νεάπολη Λακωνίας, μέλος πολυμελούς οικογενείας καί από έφηβος μπήκε στη μάχη τής ζωής στόν Πειραιά δουλεύοντας μαζί μέ τά άδελφία του σέ έκτελωνιστικές έργασίες.

Σπούδασε άργότερα Νομικά στην Άθήνα καί συνέχισε μεταπτυχιακές σπουδές στό Λονδίνο εξειδικευθείς σέ οικονομικά θέματα καί στό ναυτικό δίκαιο.

Άσκησε γιά 20 όλόκληρα χρόνια μάχιμη δικηγορία καί δημιούργησε στόν Πειραιά ένα από τά πιό δυναμικά δικηγορικά γραφεία, ασχολούμενος ιδιαίτερα μέ θέματα τής ναυτίας καί του ναυτεργατικού κόσμου.

Άπό τό 1974 ύπηρετεί τό ΠΑΣΟΚ, σέ μιά σειρά από κρίσιμες θέσεις καί συμμετείχε σέ επιτροπές γιά τήν σύνταξη του Κυβερνητικού Προγράμματος.

Άνέλαβε Γεν. Γραμματέας του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτίας τό 1982, εφαρμόζοντας μεθοδικά τό πρόγραμμα του ΠΑΣΟΚ γιά τή Ναυτιλία. Δημιούργημά του ό νόμος 1376/83 γιά τήν αντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσης καί τήν άπορρόφηση τής άνεργίας των ναυτικών μας (άνακύκλωση). Μέ τόν ίδιο νόμο δημιουργείται ό Ειδικός Λογαριασμός Έφεδρείας Ναυτικού (ΕΛΕΝ), γιά τήν επίδότηση τής άνεργίας των Έλλήνων ναυτικών.

Έξελέγη Βουλευτής Πειραιά καί Νήσων τό 1985 καί ύφυπουργός Έθνικής Άμυνας στην πρώτη κυβέρνηση μετά τίς εκλογές του 1985.

Διετέλεσε Υπουργός Έμπορίου τή περίοδο 1986-87 καί Άναπληρωτής ύπουργός Μεταφορών καί Έπικοινωνιών τή περίοδο 1987-88, ένώ άργότερα τό 1988 έπιστρέφει στόν Πειραιά όπου άναλαμβάνει τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτίας.

Πρωώθησε πολυνομοσχέδιο πού επίλυσε χρονίζοντα προβλήματα τής ναυτίας καί του προσωπικού του ΥΕΝ καί των έποπτευομένων Όργανισμών καί άναδιένειμε 5,4 δίσ δρχ. σέ 35.000 οικογένειες ναυτικών, από τά ύπόλοιπα του Ειδικού Λογαριασμού.

Ό κ. Σαραντίτης πρωώθησε επίσης Προεδρικό Διάταγμα γιά τή δημιουργία Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Άξιων, στον Πειραιά.

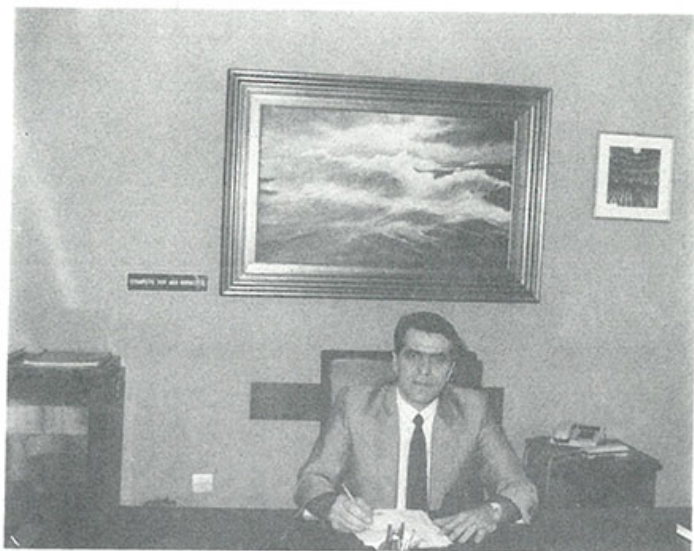
Ό κ. Βασίλης Σαραντίτης είναι ένας σύγχρονος πολιτικός, δοκιμασμένος στά καθημερινά προβλήματα τής ζωής καί όραματιστής τής άναπτύξεως του Πειραιά σέ διεθνές ναυτιλιακό καί οικονομικό Κέντρο. Συνδυάζει τή σύγχρονη σκέψη μέ ένα πλούτο γνώσεων καί ή συμμετοχή του στη Νέα Βουλή θά επιδράσει θετικά σέ όλους όσους δραστηριοποιούνται στόν Πειραιά.

Ό κ. Σαραντίτης είναι ύποψήφιος του ΠΑΣΟΚ στην Α' Περιφέρεια Πειραιώς καί Νήσων.

ΑΘΑΝ. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ό Πρόεδρος τής Ένώσεως Ναυτών κ. Άθανάσιος Σταματοπούλος, είναι ύποψήφιος του Συνασπισμού στην Β' Περιφέρεια Πειραιώς.

Ό κ. Σταματοπούλος είναι παλαιός συνδικαλιστής στόν ναυτιλιακό χώρο καί μέλος του Κομμουνιστικού Κόμματος Έλλάδος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ

Γεννήθηκε στη Χίο τό 1943 όπου τελείωσε τίς Γυμνασιακές καί Ναυτιλιακές του σπουδές. Είναι διπλωματούχος Πλοίαρχος Α' τάξεως καί πλοίαρχευσε γιά πρώτη τό 1974.

Τή περίοδο 1970-71 παρακολούθησε ναυπηγήσεις πλοίων «φρήντομ» καί άργότερα τό 1978-79 ανέλαβε γενικός διευθυντή σέ μεγάλη ναυπηγο-επισκευαστική μονάδα, Έλληνι-

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)

HONKARAKENNE LOG HOUSES



ΚΑΠΟΥ ΣΤΗ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΑΣ LOG HOUSE

Ο πρώτος άνθρωπος, στην Ελλάδα, που απέκτησε ένα HONKARAKENNE LOG HOUSE, είναι εκείνος που τα εισάγει.

Ο δεύτερος, σίγουρα, θα είστε εσείς που ονειρεύεστε ένα σπίτι μοναδικό. Ενα σαλέ που δεν θα βρίσκεται στην Ελβετία, αλλά στην Ελλάδα, στο δικό σας χώρο.

Ενα HONKARAKENNE χρειάζεται περίπου 100 χρόνια για να «μεγαλώσει» στα απέραντα πευκοδάση της Φινλανδίας.

Αρκούν όμως 40 ημέρες για να συναρμολογηθεί στο οικόπεδό σας.

Η HONKARAKENNE, η μεγαλύτερη στον κόσμο εταιρία κατασκευής LOG HOUSES, με πείρα πολλών ετών στην αποξήρανση και επεξεργασία των πεύκων, εγγυάται την ποιότητα, λειτουργικότητα και άνεση των προϊόντων της.

Η κοπή και αποφλοίωση των κορμών γίνεται με προηγμένα συστήματα Computers και ακτίνες Laser, έτσι που το τελικό προϊόν να έχει άψογο φινιρίσμα και να εφαρμόζει τέλεια.

Τα HONKARAKENNE LOG HOUSES είναι μοναδικά. Για ανθρώπους μοναδικούς.

**HONKA
RAKENNE**



ΕΛΑΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.

Κολοκοτρώνη 118, 185 35 Πειραιάς
Τηλ: 41.83.701 (Εσωτ. 331/2), Fax: 41.83.440

κων συμφερόντων, στη Νότιο Αμερική, ενώ αργότερα εργάσθηκε σαν αρχιπλοίαρχος σε ναυτιλιακά γραφεία στην Ν. Υόρκη, Λονδίνο, Βραζιλία και Πειραιά.

Οι συνεχείς προσπάθειες του Θανάση Βαρίνου για την ανάπτυξη του υπό ελληνική σημαία στόλου και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας τον καταξίωσαν στον χώρο των αξιωματικών Ε.Ν. οι οποίοι τό 1984 τον εξέλεξαν Γεν. Γραμματέα της ΠΕΠΕΝ.

Στά τέλη του 1985, σε συνεργασία με νέους συνδικαλιστές του ευρύτερου φιλελεύθερου χώρου, πρωτοστάτησε στον Πειραιά στην Αθήνα και στη Χίο για την ίδρυση της Δ.Α.Κ.Ε., της οποίας υπήρξε ιδρυτικό μέλος.

Από τό 1985 μέχρι σήμερα, είναι τακτικός συνεργάτης της ομάδας κοινοβουλευτικού έργου (Ο.Κ.Ε.) Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας.

Επανεξελέγη στη θέση του Γενικού Γραμματέα της Πανελληνίου Ένώσεως Πλοίαρχων Ε.Ν. Πάσης Τάξεως στα τέλη του 1987 συγκεντρώνοντας πάνω από 65% των σταυρών προτίμησης. Επίσης έχει εκλεγεί και αντιπρόσωπος στην Πανελλήνιο Ναυτική Όμοσπονδία, τό Έργατικό Κέντρο Πειραιώς και αντιπρόσωπος της Γ.Σ.Ε.Ε. Στο 25ο συνέδριο ήταν πρώτος σε αριθμό ψήφων στο Γενικό Συμβούλιο της Γ.Σ.Ε.Ε.

Ο κ. Βαρίνος έχει θητεύσει τρία χρόνια στο Ανώτατο Συμβούλιο Εμπορικής Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ν.). Είναι μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίκου Ναύτου και του Συμβουλίου Έκπαίδευση Σ.Δ.Σ.Ε.Ν.

Είναι επίσης συνεργάτης του Β.Β.Κ. στην Ελλάδα για Ναυτικά και Ναυτεργατικά θέματα και πρωτεργάτης των επιμορφωτικών σεμιναρίων για τους Έλληνες πλοίαρχους που ανέλαβαν πλοιαρχία σε Κοινοτικά Πλοία. Τέλος, τον Ιανουάριο 1989, εξελέγη στο Δ.Σ. του νεο-ιδρυθέντος Έλληνικού Συμβουλίου για τους πρόσφυγες, τό οποίο τελεί κάτω από την άμεση βοήθεια του Ο.Η.Ε. στη Γενεύη.

Ο κ. Βαρίνος μιλάει τρεις γλώσσες, είναι παντρεμένος και έχει δύο αγόρια και κατά την άποψή μας ή συμμετοχή του στη Νέα Βουλή που θά προκύψει από τις προσεχείς εκλογές θά προσφέρει μία στεντόρια φωνή, ικανή νά προστατεύσει τις θέσεις της ελληνικής ναυτιλίας και των στελεχών της.

Ο κ. Βαρίνος είναι υποψήφιος της Νέας Δημοκρατίας στο Νομό Χίου.

ΦΩΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ



Γεννήθηκε στη Μόσχα από Έλληνες γονείς τούς οποίους και έχασε στα πρώτα παιδικά του χρόνια.

Τελείωσε τό Δημοτικό Σχολείο του ορφανοτροφείου της Φλώρινας. Τό Νυκτερινό Γυμνάσιο του Πειραικού Συνδέ-

σμου και τη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου της Αθήνας εργαζόμενος συνεχώς σε διάφορα επαγγέλματα (άγροτικο εργάτης, σερβιτόρος, οικοδόμος, ιδιωτικού υπαλλήλου). Δικηγόρησε και δικηγορεί στην Αθήνα και τόν Πειραιά.

Ο Φώτης Χρηματοπούλος είναι ιδρυτικό στέλεχος της Ν.Δ. και πολιτεύθηκε για πρώτη φορά τό 1974. Διετέλεσε Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (1975-1977) και Βουλευτής στην τετραετία 1977-1981.

Μετά την κατάληψη της εξουσίας από τό ΠΑΣΟΚ με έπιλογή της ήγεσίας της Ν.Δ. πέρασε στην υπηρεσία της Κεντρικής Διοίκησης του κόμματος.

Έκλεγμένο μέλος της Κεντρικής Επιτροπής της Ν.Δ. είναι μέλος της Γραμματείας Ενημέρωσης, μέλος της Κεντρικής Επιτροπής Τοπικής Αυτοδιοίκησης, μέλος της ΟΚΕ Ναυτιλίας. και μαζί με όλα αυτά υποψήφιος Δήμαρχος και ήδη επικεφαλής της μείζονος μειοψηφίας του Δημοτικού Συμβουλίου της ιδιαίτερας του πατρίδας της Νίκαιας.

Παραδειγματική και γόνιμη υπήρξε ή θητεία του Φώτη Χρηματοπούλου ως Γεν. Γραμματέα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τη περίοδο 1975-77 και ή επανεκλογή του στο Κοινοβούλιο θά προσθέσει μία ακόμη φωνή που γνωρίζει τά θέματα της Ναυτιλίας μας και του Πειραιά. Ο κ. Χρηματοπούλος είναι υποψήφιος της Νέας Δημοκρατίας στη Β' Περιφέρεια Πειραιώς.

ΔΗ ΑΝΑ



ο σύγχρονος τίμιος δρόμος..

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ

ΑΝΑΝΕΩΣΗ



ΓΕΩΡΓ. ΧΑΡ. ΓΕΡΙΜΟΓΛΟΥ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.
ΥΠΟΨΗΦΙΟΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Χατζηκυριακού 15 - 17

185 37 Πειραιά

Τηλ. 4180584 - 5 - 6

‘Η σύγχρονη ‘Ελληνική Ναυτιλία έν ὄψει τοῦ 1992

Τοῦ κ. Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Γεν. Διευθυντῆ INMEP

Γιὰ τὸν μελετητὴ τῆς σημερινῆς ἀνάκαμψης τῆς ‘Ελληνικῆς ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ ὅλο «φαινόμενο» τῆς ἐξόδου «ἀβρόχοις ποσίν» ἀπὸ μία παγκόσμια οἰκονομικὴ κρίση εἶναι ἀξιοπεραιτέρω μελέτης. ‘Η μελέτη δὲν θὰ πρέπει νὰ περιορισθεῖ στὴν ὀξυδερκεία καὶ ἰκανότητα τῶν ‘Ελλήνων πλοιοκτητῶν πού ξεπέρασαν μία ἐπταετὴ κρίση, ἀλλὰ στὶς προοπτικές πού ἀνοίγονται στὴν ἐνωμένη Εὐρώπη ἐνὸς τοῦ 1992.

Μετά τὸ τέλος τοῦ 1981 ἡ ‘Ελληνικὴ σημαία ἀρχίζει τὴν συρρίκνωσή της ἀκολουθώντας τὴν παγκόσμια κάμψη τῆς Ναυλαγορᾶς καὶ τὸν ὀξύ ἀνταγωνισμό ἀπὸ ναυτιλίες ἀναπτυσσόμενων χωρῶν καὶ σημαίων εὐκαιρίας.

‘Ετσι ἀπὸ 40.035 ἐκατ. κ.ο.χ. τὴν 31.12.81 ἐφθασε στὰ 21.978 ἐκατ. κ.ο.χ. τὴν 31.12.88, δηλαδὴ μία μείωση τῆς τάξης τοῦ 47,6%.

‘Αξίζει νὰ σημειωθεῖ ὅτι ἄλλες παροδοσιακές Ναυτιλιακές χώρες ὑπέστησαν μειώσεις τῶν Νηολογίων τους πολὺ μεγαλύτερες ἀπὸ τὸ ‘Ελληνικὸ καὶ κυριολεκτικὰ ἀποδεκατίστηκαν ὅπως φαίνεται στοὺς πίνακες I + II στὸ ἴδιο χρονικὸ διάστημα ἢ μείωση τῆς Μ. Βρεταννίας ἐφθασε στὸ 67,5%, Νορβηγίας 56,8% καὶ Γαλλίας 60,6% σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ Lloyds Register of Shipping.

‘Ο ἀγώνας γιὰ ἐπιβίωση δὲν ἄφηνε περιθώρια συναισθηματικῶν ἀποφάσεων ἦταν πλέον καθαρὰ θέμα ἀριθμῶν μὲ ἀποτέλεσμα πολλὰ πλοῖα νὰ ὑποστείλουν τὴν ‘Ελληνικὴ σημαία καὶ νὰ ὑψώσουν σημαίες εὐκαιρίας δηλ. σημαίες χαμηλοῦ κόστους, (ὅπως τῆς Κύπρου, Μάλτας, Παναμᾶ), ἢ νὰ ὀδεύσουν πρὸς τὰ διαλυτήρια τῆς ‘Απώ ‘Ανατολῆς.

Κάτω ἀπὸ τὴν πίεση τῆς ναυλαγορᾶς καὶ δεδομένων τῶν ἰδιαιτεροτήτων τῆς ‘Ελληνικῆς ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀπασχόληση τῶν πλοίων της καὶ τῆς χρηματοδότησής της ἀπὸ ξένους φορεῖς, ἡ μετανάστευση ἀπὸ τὴν ‘Ελληνικὴ σημαία στὴν διάρκειά της μεγάλης ὑφεσης τῆς Ναυλαγορᾶς, σὲ φθηνότερα Νηολόγια θὰ πρέπει νὰ θεωρηθεῖ ἀπὸ ὅλους τοὺς φορεῖς ὅχι σὰν πολυτέλεια ἀλλὰ σὰν ἡ μόνη λύση ἀνάγκης.

Βέβαια δὲν ἦσαν μόνο οἱ ‘Ελληνες Πλοιοκτῆτες πού προέβησαν σ’ αὐτὴ τὴν ἐπιτακτικὴ λύση «ΑΝΑΓΚΗΣ» ἀλλὰ καὶ πολλοὶ Εὐρωπαῖοι Πλοιοκτῆτες ἔκαναν «Flagging out» μετακομίζοντας ἀκόμη καὶ τίς ἑδρες τῶν ἐταιρειῶν τους. ‘Ανατρέχοντας στὸ παρελθὸν βλέπουμε ὅτι ἐδῶ καὶ 25 χρόνια περὶπου σημειώνεται μία βαθμιαία μετατόπιση τῆς Ναυτιλίας τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης πρὸς τίς ἀναπτυσσόμενες χώρες καὶ κυρίως στὶς Σημαίες εὐκαιρίας. ‘Η μετατόπιση αὐτὴ ἔχει λάβει μεγαλύτερο ρυθμὸ κατὰ τὰ τελευταῖα χρόνια καὶ αὐτὸ μπορεῖ νὰ ἀποδοθεῖ:

1. Στὰ χαμηλὰ λειτουργικὰ ἐξοδα τοῦ πλοίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ I

Μείωση στόλων παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν
κατὰ τὸ χρονικὸ διάστημα 1981-1988

Χώρα	1981	1988	Διαφορά	Ποσοστὸ μείωσης
‘Ελλάδα	42.005	21.979	20.026	47.6
Μ. Βρεταννία	25.419	8.260	17.159	67.5
Νορβηγία	21.675	9.350	12.325	56.8
Γαλλία	11.455	4.506	6.949	60.6

Παρατηρήσεις

1. Οἱ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται σὲ στοιχεῖα τοῦ Lloyd's Register of Shipping Νοέμβριος 1988.

2. ‘Η χωρητικότητα τῶν στόλων ἀναφέρεται σὲ χιλιάδες κ.ο.χ.

ΠΙΝΑΚΑΣ II

‘Ελληνικὴ σημαία

Δεκ. 1982 3.501 πλοῖα	40.035.204 κοχ.
Δεκ. 1988 1.922 πλοῖα	21.979.350 κοχ.

Μείωση σὲ χωρητικότητα
45%

Διαλύσεις

865 πλοῖα	14.248.000 κοχ.
-----------	-----------------

‘Αλλες σημαίες

(ποσοστιαία μείωση χωρητικότητας στὴν ἴδια περίοδο)
σὲ ἐκατ. κοχ.)

	1982 κοχ.	1988	Μείωση σὲ χωρη- τικότητα
Νορβηγία	(2.409) 21.862	9.350	57.5%
‘Αγγλία	(2.826) 22.505	8.260	63.3%
Γαλλία	(1.171) 10.770	4.506	58.0%
Δ. Γερμανία	(1.782) 7.706	3.917	49.2%
‘Ισπανία	(2.635) 8.131	4.415	45.4%
‘Ιταλία	(1.663) 10.375	7.794	24.4%
Δανία	(1.152) 5.214	4.501	13.6%



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

2. Στά Έθνηκα φορτία πού διαθέτουν πολλές από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

3. Στην βαθμιαία απόκτηση του KNOW HOW από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

4. Στά διάφορα μέτρα προστατευτισμού πού έχουν ληφθεί από τις Κυβερνήσεις των υπό ανάπτυξη κρατών.

Στό παρελθόν ή πάγια θέση των Έλλήνων Έφοπλιστών ήταν υπέρ της ύπαρξης των Άνοικτων Νηολογίων, ή δέ θέση των Δυτικο-Ευρωπαίων ήταν πάντοτε αντίθετη και μέ αυστηρές μάλιστα κριτικές έναντι των Έλλήνων Πλοιοκτητών.

Σήμερα, αρχές Ιανουαρίου 1989 ή ναυλαγορά βρίσκεται σε επίπεδα ίκανοποιητικά σύμφωνα μέ τόν Νορβηγικό Ναυλομεσιτικό οίκο Fearnleys, αναμένεται δέ επιπλέον βελτίωση ιδιαίτερα στον τομέα των χύδην φορτίων πού θά επιτρέψει τήν αύξηση των κερδών των Έλλήνων Πλοιοκτητών, πράγμα πού επιτρέπει τήν εκ νέου παλιννόστηση στό Έλληνικό Νηολόγιο άρκει αυτή τήν φορά νά ληφθούν μέτρα ορθολογιστικά και κίνητρα πού νά επιτρέπουν μεγαλύτερη εύλυγισία από πλευράς Πολιτείας και νά αποφευχθούν τυχόν λάθη ώστε και πάλι ή Έλληνική Σημαία νά αποκτήσει τήν παλιά της δύναμη ιδιαίτερα μέσα στη Νέα Κοινοτική αγορά του 1992. Ός προς τό σκοπό αυτόν, εάν γινότανε ένας νέος σχεδιασμός Marketing εκ μέρους της Πολιτείας και Πλοιοκτησίας θά μπορούσε νά προσελκύσει άρκετές Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα γεγονός τό όποιο θά σήμαινε πάρα πολλά για τήν περαιτέρω ανάπτυξη και ένδυνάμωση της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας.

Ό Έλληνόκτητος στόλος παραμένει στην Α' θέση

Όπως ήδη αναφέρθηκε στην διάρκεια της περιόδου 1981-1988 ένα μεγάλο ποσοστό πλοίων έφυγαν από τήν Έλληνική σημαία και πήγαν σε χαμηλού κόστους Νηολόγια ένν ένας σημαντικός αριθμός πλοίων μέ Έλληνική σημαία οδηγήθηκαν στα Διαλυτήρια.

Από τήν άλλη πλευρά οι περισσότερες νέες αγορές της περιόδου 1981-1988 λόγω της επικρατούσης Ναυλαγοράς ύψωσαν σημαίες άνοικτων Νηολογίων μέ αποτέλεσμα νά αυξάνουν οι στόλοι της Κύπρου, Μάλτας, Παναμά κ.α. μέ πλοία Έλληνικών συμφερόντων.

Σύμφωνα μέ τά έτήσια στατιστικά στοιχεία των Lloyds Register of Shipping (Πίνακας III), ό Έλληνόκτητος στόλος τέλη '88 ανήρχετο σε 86.2 έκατ. τόννους d.w. ή 48.1 έκατ. κ.ο.χ. μέ συνολικό αριθμό πλοίων 2.534 άνω των 1.000 κ.ο.χ., στα στατιστικά στοιχεία αν υπολογίζουμε και τά σκάφη 100 - 1.000 κ.ο.χ. των έπιβατηγών και άλλων κατηγοριών άσχετως χωρητικότητας, ό Έλληνόκτητος στόλος διατηρεί παγκοσμίως τήν πρώτη θέση, άκολουθούμενος από τήν Ιαπωνία μέ 78.5 έκατ. τόννους d.w. ή 50.4 έκατ. κ.ο.χ. Κατά τήν διάρκεια του 1988 ό Έλληνόκτητος στόλος στό σύνολό του σταθεροποιή-

σε τήν θέση του όσον άφορά τόν αριθμό πλοίων, πλην όμω αύξήθηκε ή χωρητικότητα κατά 1.6 έκατ. κ.ο.χ. περίπου λόγω των αγορών μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων και των μειωμένων πωλήσεων προς διάλυση σε σύγκριση μέ τόν προηγούμενο χρόνο.

Σύμφωνα μέ στατιστικά στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών» 15.189 τό 39.51% του Έλληνόκτητου Στόλου φέρει τήν Έλληνική σημαία, στό υπόλοιπο ποσοστό 53,7% συμμετέχουν πλοία μέ διάφορες σημαίες όπως: Λιβερία 15,67%, Παναμά 8,6%, Κυπριακή 26,51%, Μάλτα 1,92%, Μπαχάμες 2,19%, Λιβάνου 0,41%, Φιλιππίνων 0,45% και τό υπόλοιπο σε διάφορες άλλες σημαίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ III

ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

		1955 — 1989			
Τέλος έτους	1955...	1.035	πλοία	6.905.706	τον. γκρό
"	1956...	1.081	"	8.533.360	"
"	1957...	1.368	"	10.542.998	"
"	1958...	1.496	"	11.899.383	"
"	1959...	1.552	"	12.456.150	"
"	1960...	1.520	"	12.200.764	"
"	1961...	1.850	"	13.212.844	"
"	1962...	1.940	"	13.299.617	"
"	1963...	2.105	"	15.025.153	"
"	1964...	2.272	"	16.498.393	"
"	1965...	2.515	"	18.575.153	"
"	1966...	2.724	"	19.724.681	"
"	1967...	2.864	"	21.821.052	"
"	1968...	2.920	"	23.897.178	"
"	1969...	3.057	"	26.932.061	"
"	1970...	3.320	"	30.899.174	"
"	1971...	3.578	"	34.101.909	"
"	1972...	3.887	"	39.068.225	"
"	1973...	4.126	"	42.624.963	"
"	1974...	4.185	"	45.368.043	"
"	1975...	4.330	"	48.298.436	"
"	1976...	4.616	"	50.584.588	"
"	1977...	4.936	"	52.863.827	"
"	1978...	4.887	"	52.497.681	"
"	1979...	4.812	"	52.950.095	"
"	1980...	4.788	"	53.625.884	"
"	1981...	4.749	"	54.317.773	"
"	1982...	4.587	"	53.454.982	"
"	1983...	4.616	"	56.138.758	"
"	1984...	4.389	"	53.601.462	"
"	1985...	2.800*	"	43.908.875	"
"	1986...	2.546*	"	45.104.350	"
"	1987...	2.534*	"	47.536.688	"
"	1988...	2.534*	"	48.046.188	"

* Από τό 1985 υπολογίζονται μόνο τά πλοία ξηρού και ύγρου φορτίου (φορηγά, μπάλκερς και δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας άνω των 1.000 τον. γκρό και παραλείπονται τά πλοία των ιδίων κατηγοριών 100 - 1.000 τον. γκρό, τά έπιβατηγά και τά λοιπά άνεξαρτήτως χωρητικότητας.

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: 394.5812, 394.3992
394.3991, 394.3548

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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

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



Call us

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

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

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

LONDON OFFICE

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

NEW YORK OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39 14 33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE

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

Όπως φαίνεται από τον (πίνακα IV) ή δύναμη του υπό Έλληνική σημαία στόλου στο τέλος του 1988 έφθανε στους 21.978.820 έκατ. κ.ο.χ. ποσοστό περίπου 35,3% του στόλου Κοινής Άγοράς και περισσότερο από το 50% σε πλοία που μετέφεραν χύδην φορτία.

ΠΙΝΑΚΑΣ IV
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΣ
(πλοία άνω των 1.000 κοχ.)

ΣΗΜΑΙΑ	Άριθμός Πλοίων	Τον. Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	935	19.759.053
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ.....	183	7.835.258
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ.....	396	4.302.940
ΚΥΠΡΙΑΚΗ.....	829	13.259.381
ΜΑΛΤΑΣ.....	86	961.206
ΑΓΓΛΙΚΗ.....	14	194.278
ΜΠΑΧΑΜΑΣ.....	35	1.097.578
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ.....	9	225.075
ΟΝΔΟΥΡΑΣ.....	21	120.518
ΚΕΪΪΛΑΝΗ.....	6	28.295
ΛΙΒΑΝΟΣ.....	14	205.992
ΜΑΛΤΙΒΕΣ.....	1	1.354
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ.....	2	32.440
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ.....	3	22.820
ΣΥΝΟΛΟ.....	2.534	48.046.188

Σήμερα συμβαίνει τό αντίστροφο, οί Εύρωπαίοι Έφοπλιστές νά κάνουν «Flagging out» πρós τίς Σημαίες Εύκαιρίας (Flags of convenience) ή πρós τά παράλληλα καί οίκονομικά συμφέροντα Νηολόγια (offshore Registries), αὐτά πού οί Έλληνες έφοπλιστές τούς έδίδασκαν πρίν μερικές δεκαετίες!!!

Έχουμε παραδείγματα από Γερμανούς Έφοπλιστές πού μετέφεραν τήν έδρα τους στήν Κύπρο, ύψώνοντας Κυπριακή σημαία ή άλλες σημαίες εύκαιρίας καί παράλληλα διατηρούσαν τό ύψηλό Management στήν χώρα μας.

Έπίσης βλέπουμε νά αὐξάνονται τά πλοία στά Νηολόγια τοῦ Hong Kong, Κύπρου, Μπαχάμες, Isle of Man, Νορβηγίας (NIS) καί πολλών άλλων κρατῶν καί νά σημειώσουν μία τρομακτική ανάπτυξη, δεδομένου ότι προσφέρουν όχι μόνο σέ χαμηλό κόστος πληρώματα αλλά καί μία έκπληκτική ύποδομή έπικοινωνιών συνοδευόμενη μέ χαμηλό κόστος τοπικοῦ προσωπικοῦ καί μέ αξιόλογα φορολογικά καί δημοσιονομικά κίνητρα.

Τό παράδειγμα τῆς Κύπρου θά πρέπει νά προβληματίσει τούς αρμόδιους φορεῖς καί νά δοθεῖ ανάλογη προτεραιότητα στήν ύποδομή τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κέντρου Πειραιᾶ, ἔτσι ὥστε νά προσελκύσουμε ὅσο τό δυνατόν περισσότερες Ναυτιλιακές εταιρίες.

Στήν προσπάθεια αὐτή θά πρέπει νά μή υπάρξει άλλη καθυστέρηση στόν Τομέα Τηλεπικοινωνίας ὅπου ὑστερεῖ τρομακτικά ὁ Πειραιᾶς καί νά δοθοῦν πρόσθετες διευκολύνσεις στίς Ν. Έταιρίες τοῦ Νόμου 89/67.

Παρά τό γεγονός ότι όχι μόνο ὁ υπό Έλληνική σημαία στόλος αλλά καί ὁ Έλληνόκτητος στόλος εἶναι στόλος κατ' ἑξοχήν μεταφορᾶς χύδην φορτίου καί ὁ φθηνότερος στήν Εύρωπαϊκή κοινότητα, ὁ ρόλος του δέν ἔχει αξιοποιηθεῖ ανάλογα

ΠΙΝΑΚΑΣ V

	1983	1984	1985	1986	1987	1988
ἀρ.πλ.	κ.ο.χ.	ἀρ.πλ.	κ.ο.χ.	ἀρ.πλ.	κ.ο.χ.	ἀρ.πλ.
Ἀγγλία	2.570	19.121.457	15.874.062	11.567.117	8.504.605	8.260.431
Βέλγιο	322	2.273.503	2.406.714	2.419.661	2.268.383	2.118.422
Γαλλία	1.173	9.868.075	8.945.046	5.936.268	5.371.273	4.506.227
Δ. Γερμανία	1.769	6.896.961	6.242.467	5.565.214	4.317.616	3.917.257
Δανία	1.112	5.115.097	5.211.262	4.651.224	4.873.465	4.501.727
Ελλάδα	3.169	37.477.642	35.058.593	28.390.800	23.559.852	21.979
Ἰρλανδία	162	222.831	221.375	149.308	153.637	172.768
Ισπανία	2.589	7.504.690	7.004.852	5.422.002	4.949.387	4.415.122
Ιταλία	1.609	10.015.211	9.157.867	7.896.569	7.817.353	7.794.247
Ολλανδία	1.287	4.939.806	4.585.991	4.324.135	3.908.231	3.726.464
Πορτογαλία	357	1.357.681	1.571.007	1.114.444	1.048.197	988.844

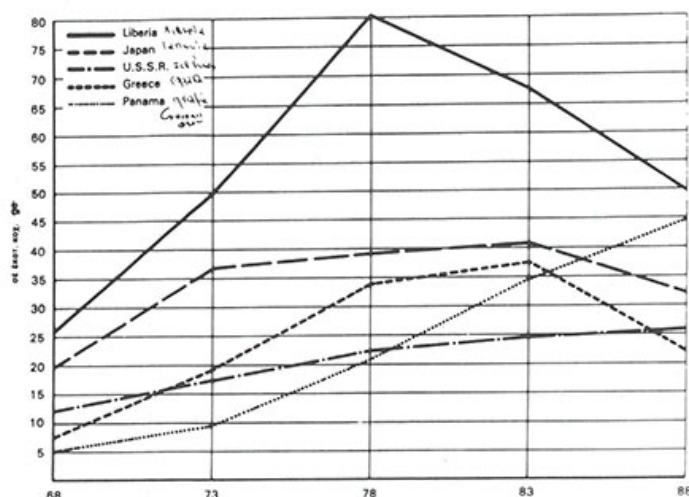


LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

ΠΙΝΑΚΑΣ VI
ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ 1968-88



μέ το μέγεθός του.

Τό 1992 πλησιάζει και οι προσπάθειες εκ μέρους της Έλληνικής πλευράς έχουν περιοριστεί περισσότερο στο να βρίσκονται παρατηρητές των αποφάσεων των υπόλοιπων μας εταίρων παρά στη διαμόρφωση κυρίως της Ναυτιλιακής πολιτικής στο τομέα μεταφοράς των χύδην φορτίων.

Προσπάθεια δύο ή τριών προσωπικοτήτων δεν φθάνει, χρειάζεται συλλογική προσπάθεια από όλους τους φορείς και πάνω από όλα τα κατάλληλα και εξειδικευμένα πρόσωπα που θα μπορέσουν να προωθήσουν τις Έλληνικές θέσεις στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Δέν είναι δυνατόν οι Ευρωπαίοι Έταίροι μας να επικαλούνται τα συγκριτικά πλεονεκτήματά του στην βαριά Βιομηχανία, υψηλή τεχνολογία και άλλους τομείς στους οποίους δέν μπορεί να αντέξει ή Ελλάδα και να επιδιώκουν όχι μόνο την μείωση της αλλά και την εξαφάνιση των Έλληνικών μονάδων και έμεις να βρισκόμαστε ούραγοί μιας Ναυτιλιακής Πολιτικής στην οποία θα έπρεπε να είμαστε οι βασικοί σχεδιαστές της και να απαιτήσουμε τουλάχιστον τον τομέα των χύδην μεταφορών να τον αναλάβουν οι Έλληνες Πλοιοκτήτες, οι οποίοι αποδεδειγμένα διαθέτουν συγκριτικά πλεονεκτήματα από τους Ευρωπαίους Έταίρους μας.

Πρός την κατεύθυνση αυτή χρειάζεται σκληρή δουλειά, εξειδικευμένα άτομα και πάνω απ' όλα πρωτοβουλίες κυρίως από την πλευρά της Πολιτείας αλλά και των Έφοπλιστών που θα πρέπει να αναθέσουν σε μία επιτροπή από Ακαδημαϊκούς και ανθρώπους της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας να συντάξουν μία «Μελέτη — Οδηγό» που θα αποτελεί το εύρύτερο πλαίσιο ενεργειών στην Κοινή Αγορά.

Κάτι τέτοιο είχε γίνει τό 1970 στην Αγγλία και κυκλοφόρησε μελέτη με τίτλο: «Committee of Inquiry into Shipping» γνωστή ως Rochdale Report.

Άλλωστε ή Έλληνική πλευρά πρέπει να κατανοήσει ότι έναντι των Κοινοτικών μας εταίρων ή δύναμη και ή ευελιξία βρίσκονται στά Έλληνικά χέρια. Αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι στην όμιλία του στην Ναυτιλιακή Λέσχη ό Γ. Αναστασόπουλος Πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών της ΕΟΚ «υπογράμμισε την ανάγκη συνεργασίας με τους υπόλοιπους εταίρους μας και την ανάγκη αναλήψεως πρωτοβουλιών από άτομα Διεθνούς κύρους στο Ναυτιλιακό χώρο που θα προω-

θήσουν την θέση μας στην Εύρωπη, χρησιμοποιώντας άκριβώς τά ίδια όπλα που χρησιμοποιούν οι Ευρωπαίοι όταν υπεραμύνονται των θέσεών τους για τή βαριά Βιομηχανία και ύψηλή Τεχνολογία».

«Hands off Greek Shipping», τό Σλόγκαν πολλών έφοπλιστών και για πολλά χρόνια, τώρα θά πρέπει νά αντικατασταθεί από την ανάληψη πρωτοβουλιών όσον άφορά τόν σχεδιασμό της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής, πού θά προωθει τίς θέσεις του Έλληνα Πλοιοκτήτη και Ναυτεργάτη.

Δέν θά πρέπει νά διαφεύγει της προσοχής κανενός ότι: «Ο Έλληνικός στόλος άποτελεί τό ένα τρίτο του στόλου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και θά πρέπει νά άποκτήσει και τό άνάλογο ειδικό βάρος σε όποιαδήποτε μελλοντική άπόφαση ή χάραξη Ναυτιλιακής Πολιτικής».

Γιά νά έπιτευχθούν όμως αúτοί οι στόχοι είναι άπαραίτητο νά ένδυναμωθεί και νά ισχυροποιηθεί τό δυναμικότερο στοιχείο και διαπραγματευτικό μας μέσο έναντι των Κοινοτικών μας Έταίρων, ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, τό έθνικό μας Νηολόγιο. Γιά νά μιλάμε από θέση ισχύος αúτό πού μετά είναι τά πολλά και νέα πλοία στην Έλληνική Σημαία. Η Ναυτιλία είναι τό σημαντικότερο κεφάλαιο της Έθνικής μας Οικονομίας, τό δέ ναυτιλιακό συνάλλαγμα ό στυλοβάτης της. Ός εκ τούτου πρέπει νά ληφθούν από τό κράτος μέτρα ισχυρά πού θά κεντρίσουν τό ένδιαφέρον των Έλλήνων έφοπλιστών ώστε ή έπιστροφή ή ό έρχομός τους στην έλληνική σημαία νά γίνει ραγδαίος.

Ούτε άνοιχτά ούτε θυγατρικά παράλληλα Νηολόγια χρειαζόμαστε όταν τό κοινό συμφέρον όλων των παραγόντων της Ναυτιλίας, Κράτους / Έφοπλιστών / Ναυτεργατών είναι τό Έλληνικό Νηολόγιο και μόνον.

Από την πλευρά της Πολιτείας υπάρχουν σοβαρές ένδείξεις ότι αúτό θά είναι τό όραμα και ό στόχος της έπόμενης πενταετίας.

Ένδείξεις πού προέρχονται από τό νέο πενταετές πρόγραμμα της Κυβέρνησης (1988-1992) όπου αναφέρεται μεταξύ άλλων και τό ακόλουθο:

«Η παροχή φορολογικών και άλλων δημοσιονομικών ελαφρύνσεων καθώς και διευκολύνσεων για την επάνδρωση των πλοίων με άλλοδαπά κατώτερα πληρώματα κ.λ.π.».

Στήν διάθεση όλων μας βρίσκεται πάντοτε τό κοινό όραμα και ό στόχος. Όταν όμως έπέρχεται ή ώρα της ύλοποίησης αúτό πού απαιτείται δέν είναι νά παραμείνου «όραματικές καταστάσεις» ούτε οι κινήσεις μας νά είναι μόνο οι προγραμματισμοί και τά εύχολόγια. Αντίθετα απαιτούνται δυναμικά μέτρα και σημαντικές τομές με ισχυρή βούληση και σταθερές αποφάσεις χωρίς τό όποιοδήποτε πολιτικό κόστος νά άποτελεί άνασταλτικό παράγοντα στά γρανάζια της πρόδου.

Απαιτείται κατανόηση και συνεργασία όλων πέρα από τό άτομικό ή πολιτικό συμφέρον και μόνο με τους κάποιους άπαραίτητους συμβιβασμούς από όλες τίς πλευρές, την κατανόηση της ουσίας και θυσιών πού σίγουρα θά απαιτηθούν. Η άδιατάραχη λειτουργία των θεσμών και ή ένιαία τριμερής συνεργασία των φορέων της Ναυτιλίας, ένισχυμένη από την άνακούφιση πού παρουσιάζει ή σημερινή ανάκαμψη της αγοράς θά έκσυγχρονίσουν, θά έξελίξουν και θά ισχυροποιήσουν την Έλληνική Ναυτιλία ώστε τό 1992 πού βρίσκεται άρκετά κοντά νά μάς βρει πανέτοιμους και ισχυρούς για την Εύρωπη του μέλλοντος και την Εύρωπαϊκή Ναυτιλία του 2000.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307581



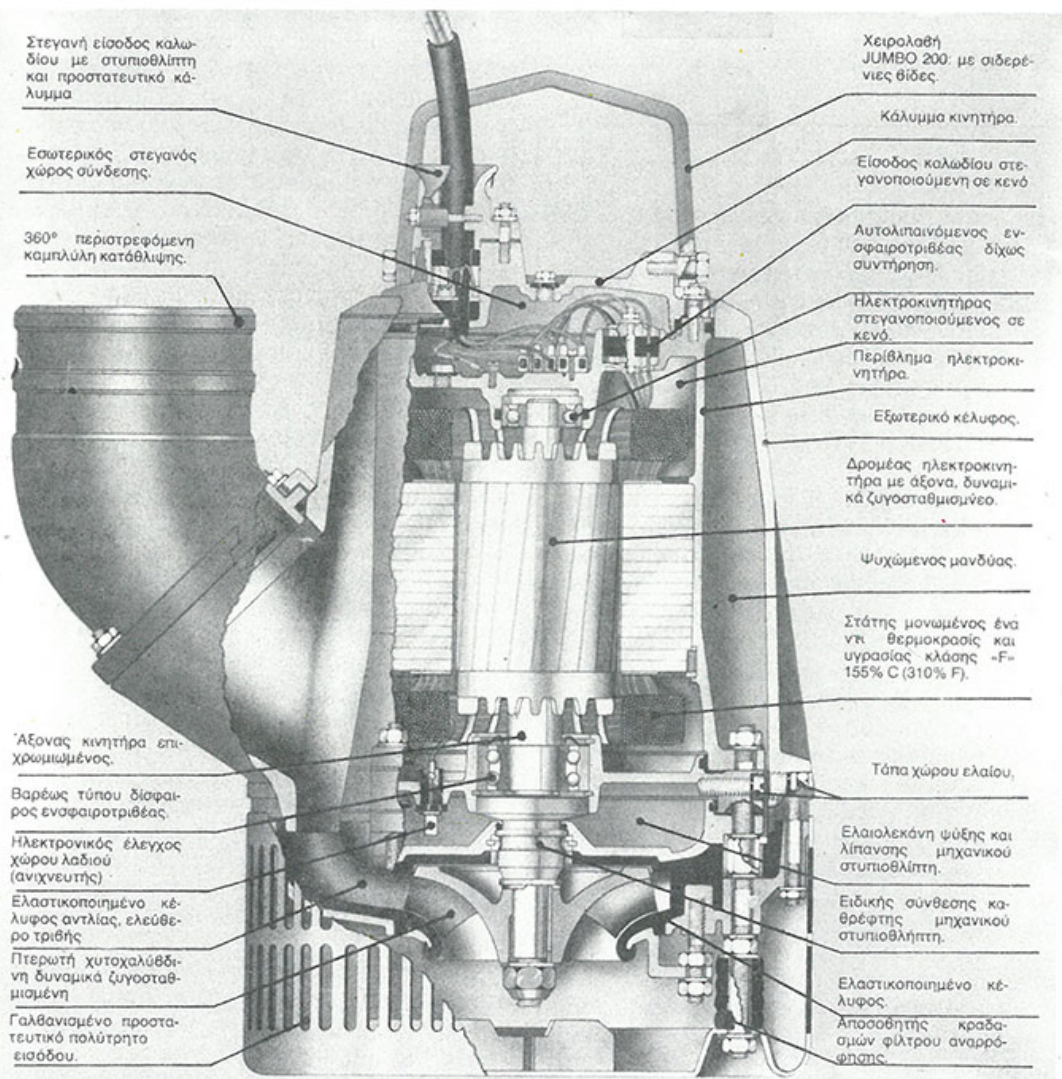
Αντλήτικη Ελλάδας
Antlitiki Hellas



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

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

ΥΠΟΒΡΥΧΙΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ*
SUMBERSIBLE PUMPS*



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

- *— Για οποιαδήποτε βολτάζ
- Ήλεκτροκινητήρες καί άντι-εκρηκτικού τύπου.
- Παραδίδονται σ' όλο τόν κόσμο
- Πιστοποιητικά όλων τών νηογνμώ-νων.

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

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

ADDRESS

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

ΤΗΛ. - ΤΕΛ.

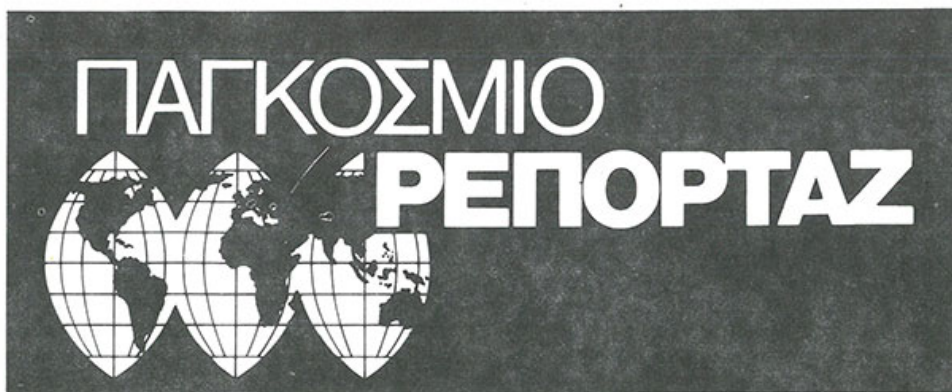
9569.822
9568.156
9587.430

TELEX

22.2772 ABSH GR.

BANKERS

ERGOBANK - PIRAEUS BRANCH



ΓΑΛΛΙΑ

Έξαγωγές νερού

Μέσα στά πλαίσια του συγκροτήματος «Έξαγωγές υδάτων Μασσαλίας», τρεις γαλλικοί οργανισμοί, η Έταιρία Διώρυγος Προβάνς, ο αυτόνομος λιμνών Μασσαλίας και η Έταιρία Υδάτων Μασσαλίας, έχουν αναλάβει τη συστηματική προμήθεια γλυκού νερού προς Μεσογειακές αλλά και άλλες χώρες από τά αποθέματα της Προβάνς τά όποια θεωρούνται ουσιαστικά ανεξάντλητα.

Ηδη η Έταιρία της Διώρυγος έχει κατ'επανάληψη τροφοδοτήσει την Ισπανία μέ νερό βιομηχανικής χρήσεως. Τό νερό αυτό μεταφέρθηκε μέ δεξαμενόπλοια από τόν λιμένα της Λαβέρα.

Εξάλλου η Έταιρία Υδάτων της Μασσαλίας έχει αναλάβει τώρα την προμήθεια 600 τόννων ποσίου υδάτος προς ένα Ιταλικό συγκρότημα. Ηδη τό εβδομο πλοίο της αποστολής αυτής φόρτωσε 6.000 τόννους μέ λιμένα προορισμού τή Σαρδηνία. Ο ρυθμός της φορτώσεως έχει συστηματοποιηθεί και βελτιωθεί σημαντικά, φθάνοντας τούς 1.000 τόννους ωριαίως.

ΔΑΝΙΑ

Τό νηολόγιο DIS

Τό Διεθνές Νηολόγιο (DIS) είχε συγκεντρώσει στίς αρχές Απριλίου 353 πλοία τά όποια αντιπροσωπεύουν τοννάξ 4,1 εκατ. τον. γκρόν. καλύπτει δηλαδή 90% περίπου του έμπορικού στόλου τής χώρας. Η σημαντικότερη όμαδική είσορή στό νέο νηολόγιο σημειώθηκε στίς αρχές τής εφαρμογής του, τόν περασμένο Αύγουστο. Έκτοτε ό ρυθμός των έγγραφων επιβραδύνθηκε και τόν Μάρτιο προστέθηκαν μόνον έξι μικρά πλοία. Πρέπει νά σημειωθεί ότι μεταξύ των πλοίων πού έχουν έγγραφεί στό DIS μόνον όκτώ ήταν νηολογημένα υπό ξένες σημαίες τές όποιες και έγκατέλειψαν γιά νά ύψώσουν την έθνική τους σημαία. Έξάλλου άλλα όκτώ πλοία έγκατέλειψαν ξένες θυγατρικές εταιρίες Δανών πλοιοκτητών γιά νά επανέλθουν στη χώρα τής καταγωγής τους.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό δεύτερο νηολόγιο

Οί άπαλλαγές και εύκολίες πού παρέχει τό δεύτερο γερμανικό νηολόγιο δέν άρκοϋν νά περιορίσουν σημαντικά τό κόστος εκμεταλλεύσεως του υπό γερμανική σημαία πλοίου και δέν συγκρίνονται μέ τές προσφερόμενες από την μεταφορά του πλοίου υπό

ξένη σημαία εύκαιρίας.

Τήν άποψη αυτή εξέφρασε σέ συνέντευξη τύπου ό Διευθυντής τής Ένώσεως των Γερμανών έφοπλιστών, ό όποιος προσέθεσε ότι οι περιστάσεις σήμερα επιβάλλουν τή λήψη ενός συνόλου θετικών μέτρων, μεταξύ των όποιων προέρχουσα θέση ή ελάφρυνση των οικονομικών βαρών και ή γενικότερη άναθεώρηση του προγράμματος βοήθειας από την Όμοσπονδιακή Κυβέρνηση μέ στόχο τή βελτίωση τής συναγωνιστικής θέσεως του γερμανικού πλοίου. Γι' αυτό και είναι πολύ άμφίβολο άν οι Γερμανοί έφοπλιστά πού έγκατέλειψαν τό έθνικο νηολόγιο, θά επανέλθουν τώρα στό δεύτερο νηολόγιο. Άλλωστε και οι λίγοι έφοπλιστά πού έξεδήλωσαν τέτοια πρόθεση δέν έχουν αναλάβει καμμία ρητή ύποχρέωση.

Είναι βέβαιο πάντως ότι τό δεύτερο νηολόγιο άποτελεί ένα μέτρο πού επιτρέπει στό γερμανικό πλοίο νά διατηρήσει την έθνική του σημαία και συνιστά κατά κάποιο τρόπο τή μόνη όδό παρεμπόδισης τής μεταφοράς υπό ξένη σημαία, έφόσον θά μεταβάλει τό σημερινό καθεστώς πού επιβάλλει την επάνδρωση του έθνικού πλοίου έξ όλοκληρου μέ γερμανούς ναυτικούς, οι όποιοι είναι από τούς πλέον ύψηλόμισθους.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τά κρουαζιερόπλοια τής Κιούναρντ

Η εταιρία World Ocean and Cruise Liner Society, ή όποια είναι μία εταιρία άπάρτιζόμενη από 5.000 μέλη — όπαδούς τής κρουαζιέρας, κατά την όγδοη έτήσια σύνοδό της επέλεξε ως «πλοίο του έτους» τό κρουαζιερόπλοιο «Sagafjord» τής Κιούναρντ. Γιά νά κάνει την έκλογή της, μελέτησε τές περιπτώσεις 99 πλοίων όλου του κόσμου βάσει όρισμένων προκαθορισμένων κριτηρίων. Έξάλλου τό έν λόγω πλοίο, μαζί μέ τό δίδυμό του «Vistafjord», καθώς και τό πασίγνωστο

«Queen Elizabeth -2», περιλαμβάνονται στη μικρή όμάδα των πλοίων πού έχουν λάβει τή διάκριση των «ύπερπολυτελών» (Ultra de Luxe).

Όπως άνακοίνωσε ή Κιούναρντ, ό Όδηγός κρουαζιερών Berlitz 1989, κατέταξε πέντε πλοία της (τά Sagafjord, Vistafjord, Q.E.-2, Sea Goddess- 1 και 2) μεταξύ των όκτώ καλύτερων του κόσμου. Η κατάταξη αυτή λαμβάνει ως κριτήρια τά δρομολόγια των πλοίων, τούς λιμένες προορισμού, την άνεση των επιβατών, την ποιότητα των παρεχομένων ύπηρεσιών και δώδεκα άλλες σχετικές παραμέτρους. Υπογραμμίζεται ότι κάθε πλοίο τής Κιούναρντ έχει σχεδιασθεί γιά νά προσφέρει στην πελατεία του τά δικά του ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Έτσι τό Queen Elizabeth άποτελεί μία «θαλάσσια πόλη» και είναι τό μόνο πού προγραμματίζει έπακρίβως τά ύπερατλαντικά του ταξίδια. Τά δύο «Sea Goddess» προσφέρουν κρουαζιέρες του τύπου των θαλαμηγών, ένώ τά δύο «Fjord» άπευθύνονται κυρίως προς τούς κλασσικούς πελάτες των κρουαζιερών. Τέλος τά άλλα δύο πλοία τής Κιούναρντ, τό «Princess» και τό «Countess» προσφέρονται άποκλειστικά γιά κρουαζιέρες στά τροπικά ύδατα και άπευθύνονται περισσότερο προς μία νεώτερη και ζωηρότερη πελατεία.

Περιπολικά διώξεως ναρκωτικών

Στίς 25 Φεβρουαρίου, στό Πόρτσμουθ τής νότιας Άγγλίας καθελκύστηκε ένα ταχύπλοο περιπολικό σκάφος δίωξης ναρκωτικών, πού είναι τό δεύτερο από τρία σκάφη τύπου Protector πού χρησιμοποιούνται γιά παράκτια επιτήρηση και επιτήρηση άνοιχτής θάλασσας. Τά σκάφη ναυπηγήθηκαν στά πλαίσια ενός προγράμματος ύψους 7 έκατομ. λιρών πού στόχο του έχει νά βελτιώσει τές δυνατότητες των Βρετανικών τελωνειακών αρχών στην καταπολέμηση του διεθνούς λαθρεμπορίου ναρκωτικών στον θαλάσσιο χώρο.

Μιλώντας κατά την τελετή καθέλκυσης, ό κ. Πήτερ Λίλλυ, οικονομικός Γραμματέας του Βρετανικού Υπουργείου Οικονομικών, είπε ότι οι διεθνείς έμποροι ναρκωτικών έχουν θέσει σάν στόχο τους τό Ήνωμένο Βασίλειο και άλλες χώρες τής Εύρώπης σάν δυνητικά κερδοφόρες αγορές και ό κίνδυνος των ναρκωτικών — ιδιαίτερα γιά τούς νέους — μεγαλώνει συνεχώς.

Τό πρώτο από τά τρία νέα σκάφη, πού είναι εξοπλισμένα μέ τελευταίου τύπου ραντάρ και ύλικό τηλεπικοινωνιών, καθελκύστηκε τόν περασμένο Δεκέμβριο ένώ τό τρίτο θά καθελκυστεί τόν Άπρίλιο. Τά σκάφη έχουν μηχανές πετρελαίου 1118,5 κιλοβάτ πού δίνουν κίνηση σέ δύο έλικες ώστε ή με-

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

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

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

γίστη ταχύτητά τους να ξεπερνάει τα 46 χιλιομέτρα την ώρα.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό νηολόγιο NIS

"Όπως ανακοινώθηκε από εκπρόσωπο του Κοινοβουλίου, θα επέλθουν όρισμένες τροποποιήσεις οι οποίες θα διευρύνουν τις προϋποθέσεις έγγραφης στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο, τό γνωστό NIS. Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούν τα ξένα ποντοπόρα πλοία που προσεγγίζουν σε δύο Νορβηγικούς λιμένες και τα πλοία ερευνητών που απασχολούνται στις υποθαλάσσιες εξορμήσεις στη Βόρειο Θάλασσα και τις άλλες περιοχές της Ευρωπαϊκής ύφαλοκρηπίδος.

Η ίδια ανακοίνωση προσθέτει ότι η απαγόρευση των Νορβηγικών ναυτικών έχει βελτιωθεί σημαντικά από της συστάσεως του NIS (Ιούλιος 1987) και της βελτιώσεως της ναυλαγοράς.

Με κάποια έκκληση παρατηρείται ότι τον τελευταίο καιρό πολλά μικρά σκάφη έδειξαν προτίμηση προς το NIS και ήδη ενεγράφηκαν σε αυτό. Ο αριθμός τους καλύπτει περίπου το 20% του συνόλου των εγγεγραμμένων σκαφών. Σημειώνεται ότι στον εθνικό στόλο της χώρας, που αποτελείται από 1.235 πλοία, περιλαμβάνονται 692 σκάφη της κατηγορίας των κάτω των 3.000 τόνων, από τα οποία 486 κάτω των 500 τόνων. Τα περισσότερα φυσικά εξακολουθούν να παραμένουν στο κανονικό νορβηγικό νηολόγιο. Από την κατηγορία των μικρών αυτών σκαφών που πραγματοποιούν διεθνείς πλόες, τα 163 είναι γραμμένα στο κανονικό νηολόγιο, τα 57 στο NIS και τα 60 σε ξένα νηολόγια.

Στις 19 Απριλίου εγγράφηκε στο NIS το πεντακοιστό πλοίο, το υγραεριοφόρο «Berge Sisa», 80.000 κ.μ. που ανήκει στην εταιρία Bergesen. Το πιο χαρακτηριστικό πάντως φαινόμενο της δημιουργίας του NIS είναι ότι η έμπορική ναυτιλία της χώρας έφθασε και πάλι το ρεκόρ του τονιάζου 1974.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Η ναυτιλιακή πολιτική

Σκληραίνει τη στάση της η κυβέρνηση της Ν. Αφρικής προς τις σημαίες «ευκαιρίας» καθώς και προς τα πλοία που θα είναι υπεύ-

θυνα για περιπτώσεις ρύπανσης των ακτών της. Ο υπουργός Μεταφορών κ. Meyer ανέφερε σε Ναυτιλιακό Συνέδριο που διεξήχθη στο Κέιπταουν στις 12 Μαΐου ότι κύριος υπεύθυνος για την θαλάσσια ρύπανση είναι ο έλλιπης έλεγχος στις προδιαγραφές των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγια χωρών του Τρίτου Κόσμου καθώς και αυτών των «σημαιών ευκαιρίας». Μεταξύ των νέων μετρών που θα πάρει η κυβέρνηση θα είναι η δημιουργία συστήματος έλεγχου με την χρησιμοποίηση κεντρικού υπολογιστή καθώς και η αύξηση του προστίμου για την ρύπανση, στο ύψος αυτού που επιβάλλεται από τις ναυτιλιακές αρχές των υπολοίπων χωρών. Συγχρόνως εξετάζεται η πιθανότητα να ενοποιηθούν οι υπηρεσίες που έχουν στόχο την πρόληψη της ρύπανσης με αυτές που την κατεπολεμούν, υπό την διεύθυνση μιας κυβερνητικής αρχής.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Σύσκεψη με τους Ιάπωνες

Στά μέσα Μαρτίου συναντήθηκαν στη Σεούλ ανώτατα στελέχη της Ιαπωνικής και Νοτιοκορεατικής ναυπηγικής βιομηχανίας για να εξετάσουν όλα τα δυνατά μέσα για την ανασύνδεση των σχέσεών τους. Η συνάντηση αυτή, η οποία κρατήθηκε έξω από τις συνηθισμένες επαφές των δύο βιομηχανιών, είχε ζητηθεί από τους Ιάπωνες, οι οποίοι και εκπροσωπήθηκαν από τον Αντιπρόεδρο της Ένωσης των Ιαπώνων Ναυπηγών.

Σύμφωνα με πηγές προσκείμενες στους επαγγελματικούς ναυπηγικούς κύκλους, η ανωτέρω συνάντηση δεν είχε άλλο σκοπό από του να ενισχύσει ακόμα περισσότερο τις φιλικές σχέσεις που υπάρχουν μεταξύ των δύο πλευρών. Όστόσο είναι βέβαιο ότι οι Κορεάτες εξέφρασαν παράπονα για την τακτική της Ιαπωνικής ναυπηγοβιομηχανίας, η οποία εξακολουθεί να διατηρεί τις χαμηλές τιμές της. Ως παράδειγμα αναφέρεται η περίπτωση των 9 διςεκ. γιέν (71 εκατ. δολλ.) που ζήτησε η Hitachi Zosen για τη κατασκευή ενός VLCC. Είναι επίσης βέβαιο ότι η Κορέα ζήτησε τη συνεργασία της Ιαπωνίας για να ύψωθούν οι τιμές. Οι Ιάπωνες εκπρόσωποι αναγνώρισαν την ανάγκη ανύψωσης των τιμών για τις νέες κατασκευές αλλά εξέφρασαν τις επιφυλάξεις και το φόβο τους για υπέρμετρες τιμολογιακές αναπροσαρμογές στις ήδη άνελημένες υποχρεώσεις.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ναυπηγικό κονσόρτσιουμ

Τό Ολλανδικό ναυπηγείο Van der Gie sen de Noord προσχώρησε στο συγκρότημα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων που περιλαμβάνει ήδη δύο γερμανικά ναυπηγεία (Hawaldswerke και Bremen Vulkan) και τα Γαλλικά ναυπηγεία του Ατλαντικού. Η προσχώρηση του Ολλανδικού ναυπηγείου έγινε εν όψει της αναθεωρήσεως των όρων που αφορούν τα μεγάλα συμβόλαια ναυπηγής, ως πλοίων κοντέινερ της Nedlloyd και της Compagnie Generale Maritime (C.G.M.).

Τό εν λόγω κονσόρτσιουμ σχηματίστηκε για να αντιμετωπίσει από κοινού το dumping της Νότιας Κορέας. Τό τέσσερ ναυπηγείο αποφάσισαν να προσφέρουν στη Nedlloyd και την C.G.M. την υψηλή ευρωπαϊκή τεχνολογία ναυτικών κατασκευών και πλησίασαν προς τούτο τις Κυβερνήσεις τους για να πετύχουν τις αναγκαίες επιχορηγήσεις. Στόχος της προσπάθειας αυτή είναι να κερδίσουν τό 20% που απομένει περίπου στην Ευρώπη από την παγκόσμια ναυπηγική αγορά.

Η Nedlloyd προβλέπεται να κατασκευάσει 15 πλοία - κοντέινερ της τάξεως τω 3.000 - 4.600 EVP με προθεσμία παραδόσεως μεταξύ 1991 και 1994. Μιά πρώτη παραγγελία 5 πλοίων κοντέινερ παραδοτέα τό 1991 αναμένεται εντός του Ιουλίου 1989. Εξάλλου η C.G.M. σχεδιάζει την παραγγελία πολλών πλοίων - κοντέινερ της τάξεως τω 2.000 - 4.000 EVP χωρίς να έχει ανακοινώσει ακόμη περισσότερες λεπτομέρειες.

Ευοίωνες προοπτικές για την Wijnsmuller

Καθώς τό μέλλον της αγοράς βαρέων μεταφορών διαγράφεται αισιόδοξο, η ολλανδική ναυτιλιακή εταιρία Wijnsmuller βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με τους πιστωτές της για την επιστροφή του στόλου της υπό την διαχείρησή της. Αντιμετωπίζοντας δυσβάστακτα οικονομικά προβλήματα, η εταιρία είχε αναγκαστεί στο παρελθόν να πωλήσει επτά από τα όκτω ημιβυθιζόμενα πλοία βαρέων μεταφορών που διαθέτει, μεταξύ των οποίων τα διάσημα «Super Servant» και «Mighty Servant», στα οποία όμως διατήρησε τη διαχείριση. Στους άλλους τομείς των δραστηριοτήτων της η εταιρία προβλέπει να επαναλάβει την καλή δραστηριότητα του 1988 και να παρουσιάσει κέρδη.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

351-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

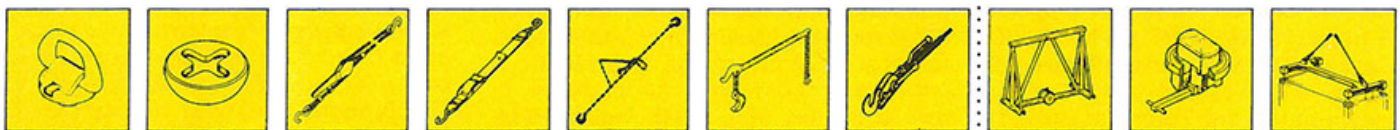
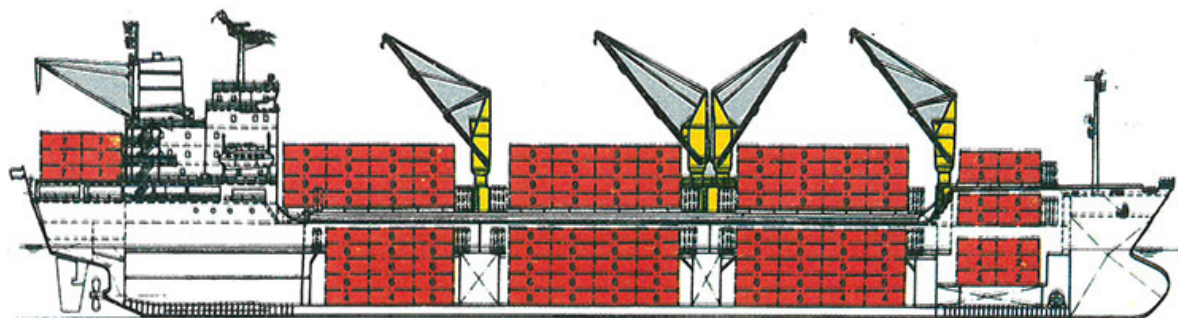
WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

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

Εξυγίανση του χαρτοφυλακίου της ἐπιδιώκει ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα

Ἡ ἐκθεση τοῦ Διοικητῆ τῆς κ. ΣΤΕΛΙΟΥ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

Σε σημαντικά γιὰ τὴν Ἐθνικὴ Τράπεζα καὶ τὴν Ἐθνικὴ Οἰκονομία θέματα ἀναφέρθηκε ὁ Διοικητὴς τῆς Τράπεζας κ. Στέλιος Παναγόπουλος κατὰ τὴν ὁμιλία του στὴ Γενικὴ Συνέλευση τῶν Μετόχων. Εἶπε συγκεκριμένα, μεταξύ ἄλλων ὁ κ. Παναγόπουλος:

Ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, μὲ δική της πρωτοβουλία καὶ μὲ στόχο τὴν ἐξυγίανση τῶν ἀποτελεσμάτων της, σταμάτησε σταδιακά, ἀπὸ τὸ 1983, νὰ λογίζει τόκους στὰ δάνεια καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων (ἐκτός ἀπὸ τίς ρυθμίσεις τῶν δανείων τῶν ἐπιχειρήσεων πού εἶχαν ὑπαχθεῖ στὸ νόμο 1386/83), οἱ ὁποῖες εἶναι βέβαιο ὅτι δὲν μποροῦν, οὔτε τώρα οὔτε στὸ ὁρατὸ μέλλον, νὰ ἐξυπηρετήσουν τίς δανειακὲς τοὺς ὑποχρεώσεις. Οἱ συνολικὲς ὀφειλὲς τῶν ἐπιχειρήσεων αὐτῶν (μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ οἱ τεχνικὲς ἐταιρίες) προσεγγίζουν σήμερα ποσὸ τῆς τάξης τῶν 150 (ἐκατὸν πενήντα) δισεκατομμυρίων δραχμῶν. Ἔτσι, ἡ συνολικὴ ἀπώλεια ἀπὸ τὸ μὴ λογισμὸ τόκων στὶς ὀφειλὲς τόσο τῶν ἐπιχειρήσεων πού εἶχαν ὑπαχθεῖ στὸ Ν. 1386/83, ὅσο καὶ τῶν ἄλλων ἐπιχειρήσεων (γιὰ τίς ὁποῖες ὁ μὴ λογισμὸς τόκων γίνεται μὲ πρωτοβουλία τῆς Τράπεζας) προσεγγίζει σήμερα, σὲ ἐτήσια, βάση τὰ 45 δις. δραχμῆς.

— Ἡ Τράπεζα, κατὰ τὴ διάρκεια τῆς περιόδου ἐξυγίανσης τοῦ χαρτοφυλακίου της, ἀκολούθησε συστηματικὴ πολιτικὴ ὑποκατάστασης τῆς ἀπώλειας ἐσόδων ἀπὸ τὸ μὴ λογισμὸ τόκων. Ἡ πο-

λιτικὴ αὐτὴ περιλάμβανε: δυναμικὴ ἀνάπτυξη τῶν ἄλλων (ἐκτός τόκων) πηγῶν ἐσόδων, συγκράτηση, κατὰ τὸ δυνατὸ, τοῦ ρυθμοῦ αὔξης τῶν δαπανῶν, πίεση γιὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴ τῶν ἐπιτοκίων τῶν ὑποχρεωτικῶν ἐπενδύσεων τῆς σὲ ἐντοκα γραμμάτια σὲ ἐπίπεδα πού νὰ καλύπτουν τὸ κόστος τῶν διαθεσίμων τῆς καὶ εὐέλκτικη πολιτικὴ ἐπιτοκίων, ἀπὸ τὴν ἐποχὴ πού δόθηκε ἡ δυνατότητα καθορισμοῦ ἀπὸ τὴν ἴδια τῶν ἐπιτοκίων σὲ ὁρισμένες κατηγορίες τοποθετήσεων καὶ ὑποχρεώσεων. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς πολιτικῆς αὐτῆς κρίνονται σήμερα ἀπόλυτα ἱκανοποιητικά, ἂν ληφθεῖ ὑπόψη ὅτι τὸ σύνολο τῶν ἀπωλειῶν, ἀπὸ τὴν κατάργηση τῆς τοκοφορίας στὰ δάνεια τῶν παραπάνω ἐπιχειρήσεων, καλύφθηκε ἀπὸ τὰ αὐξημένα ἐσοδα πού πραγματοποιήθηκαν μὲ τὴν ἐφαρμογὴ τῆς ἐν λόγω πολιτικῆς.

— Εἶναι φανερό ὅτι, καθόλη τὴν περίοδο τῆς προοδευτικῆς ἐξυγίανσης τοῦ χαρτοφυλακίου τῆς Τράπεζας καὶ πολὺ περισσότερο σήμερα, πού ἡ ὁλοκλήρωση τῆς ἐξυγίανσης αὐτῆς συνεπάγεται ἀπώλεια ἐσόδων ἀπὸ τόκους, ἡ ὁποία σὲ ἐτήσια βάση προσεγγίζει, ὅπως εἰπώθηκε ἤδη, τὰ 45 δις. δραχμῆς, δὲν ὑπῆρχαν καὶ δὲν ὑπάρχουν περιθώρια γιὰ τὴν ἀφαίρεση πρόσθετων ἐσόδων ἀπὸ τὴν Τράπεζα. Παρὰ ταῦτα, μὲ ἀποφάσεις τῶν νομισματικῶν ἀρχῶν, οἱ ὁποῖες λήφθηκαν τὸ φθινόπωρο τοῦ 1987, ἕνα σημαντικό τμήμα τῶν ὑποχρεωτικῶν καταθέσεων τῶν ἐμπορικῶν

τραπεζῶν στὴν Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἐγίνε τελείως ἄτοκο, ἐνῶ, γιὰ τὸ ὑπόλοιπο τμήμα τῶν ὑποχρεωτικῶν αὐτῶν καταθέσεων, μειώθηκε τὸ ἐπιτόκιο κατὰ 1,5 ποσοστιαία μονάδα. Οἱ ἐπιπτώσεις στὰ ἀποτελέσματα τῆς Ἐθνικῆς, ἀπὸ τίς πρὶν πάνω μεταβολές, ἦταν μικρὲς σχετικὰ στὸ 1987 (ἐπειδὴ ἀρχισαν ἀπὸ τὸ μῆνα Σεπτέμβριο), ἐγίναν δυσβάσταχτες στὸ 1988 καὶ, ἐφόσον οἱ σχετικὲς μεταβολὲς διατηρηθοῦν, θὰ ἔχουν ἀνάλογες ἐπιπτώσεις καὶ στὸ 1989.

— Ἡ κατάσταση ἐπιδεινώθηκε περισσότερο ὅταν, ἀπὸ 1.1.88, μειώθηκε τὸ ἐπιτόκιο τοῦ ἐντοκοῦ μέρους τῶν ὑποχρεωτικῶν καταθέσεων κατὰ μιάμιση (1,5) ἀκόμη ποσοστιαία μονάδα. Ἔτσι σήμερα, ἀπὸ τὴν ὑποχρεωτικὴ δέσμευση ἐπὶ τῶν καταθέσεων τῶν τραπεζῶν, οἱ 3,5 ποσοστιαῖες μονάδες εἶναι ἐντελῶς ἄτοκες, ἐνῶ οἱ ὑπόλοιπες 4,5 ποσοστιαῖες μονάδες τῆς κράτησης ἔχουν ἐπιτόκιο 12,5%, δηλαδὴ χαμηλότερο κατὰ 2 ποσοστιαῖες μονάδες ἀπὸ τὸ ἐπιτόκιο καταθέσεων ταμειευτηρίου. Παράλληλα ἀπὸ 1.1.88, μειώθηκε κατὰ 2,5 ποσοστιαῖες μονάδες καὶ τὸ ἐπιτόκιο γιὰ τὰ ἀδιάθετα ὑπόλοιπα τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν, πού προορίζονται γιὰ τὴ χρηματοδότηση τῆς βιοτεχνίας. Ἀπὸ τίς ρυθμίσεις αὐτές, μόνον στὸ 1988, ἀφαιρέθηκαν ἀπὸ τὴν Τράπεζα ἐσοδα πού φθάνουν τὰ 18 δισεκατομμύρια δραχμῆς.

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



BC Marine Tape (BCM TAPE) is composed of heavy polyethylene backing and a rubberized mastic reinforced by woven polyester.

These combine to produce a tape capable

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

ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Γιὰ περισσότερες πληροφορίες παρακαλοῦμε ἐπικοινωνήσατε μὲ:

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

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

B O M B A H

‘Η «δυτική» πόλη της ‘Ινδίας και μιά από τις μεγαλύτερες του κόσμου. 19 εκατ. κάτοικοι το 2001. Τό λιμάνι της και οι προοπτικές του. Έργα αναπτύξεως κόστους 410 εκατ. ρουπ. Τό νέο λιμάνι της Nhava Sheva. ‘Η διαμόρφωση 2.500 εκταρίων γής. Οι μεγάλοι στόχοι του: Τά μεγάλα πλοία κοντύνειρ και μπάλκερς. Έξοπλισμός και αποθήκες. ‘Η χρηματοδότησή του.

‘Αναμφίβολα ή Βομβάη αποτελεί την πιο «δυτική» πόλη της ‘Ινδίας και τό προπύργιο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Τά τελευταία χρόνια γνώρισε μιά ταχεία και έντυπωσιακή ανάπτυξη. Εί- ναι τό ευνουμένο κέντρο των ξένων έ- πενδυτών και ή θέση της ως έμπορικης, βιομηχανικής και ναυτιλιακής πρωτεύ- ουσας παραμένει αδιαφιλονίκητη.

Μέ πληθυσμό άνω των 8 εκατομμυ- ρίων κατοίκων, είναι μιά από τις μεγα- λύτερες πόλεις του κόσμου και δέχεται μέ υπερεμφάνεια νά την άποκαλούν «πυ- λώνα της ‘Ινδίας». Φέρει έμφανή τά ι- χνη των διαδοχικών πολιτισμών πού γνώρισε, από τούς αυτόχθονες νησιώ- τες Κόλις μέχρι τούς Βρεταννούς και Πορτογάλους θαλασσοπόρους και τούς πλούσιους επιχειρηματίες Πάρσις. ‘Η είσοδή των έμπορων, των τυχοδιωκτών και των άστών από κάθε γωνιά της ‘Ιν- δίας επέτεινε αυτό τό μωσαϊκό του πα- λιοῦ μέ τό σύγχρονο και οι άναδυόμενοι καθημερινώς ούρανοξύστες, ιδιαίτερα στό Νάρμαν Πόιντ, αλλάζουν συνεχώς την όψη και τή φυσιογνωμία της πόλης. Γι’ αυτό και είναι φυσική ή κατάπληξη των ξένων έπισκεπτών μπροστά στίς αντίθέσεις του πολυτάραχου αυτού οί- κιστικού μεγαθύριου, μέ τή μεγαλοπρέ- πεια και τή χλιδή από τή μιά μεριά και τή φτώχεια και άθλιότητα από τήν άλλη.

‘Η θέση της Βομβάης είναι ιδανική και ή όδική, σιδηροδρομική και άεροπο- ρική σύνδεσή της άρτια και αποτελε-

σματική. Τό εκατοντάχρονο λιμάνι της έξυπηρετεί πάνω από 30% του θαλάσ- σιου έμπορίου της χώρας, τό δέ άερο- δρόμιο της έξυπηρετεί τό 58% της διε- θνούς άεροπορικής κινήσεως της χώ- ρας. ‘Ο πληθυσμός της αυξάνεται έτη- σίως κατά 350 χιλιάδες, κυρίως από τις άλλες πολιτείες της ‘Ινδίας. Τό 1951 εί- χε 2,9 εκατ. πληθυσμό και σήμερα έχει φτάσει τά 8,2 εκατ. μέ προοπτική νά ύ- περβεί τά 19 εκατ. τό 2001.

‘Ο συνολικός όγκος των έμπορευμά- των πού διακινείται στό λιμάνι της Βομ- βάης υπερέβη τό 1987 τά 27 εκατ. τον. έ- ναντι 24,5 του 1986. ‘Ο αριθμός των πλοίων έφθασε από τά 4.238 του 1986 τά 4.559 τό 1987. ‘Ο αριθμός των έμπο- ροκιβωτίων αύξήθηκε από 215.000 σέ 244.000 μέσα σέ ένα χρόνο. ‘Από τό σύ- νολο των 27 εκατ. τον. οι εισαγωγές κα- λύπτουν 13 εκατ. τον. και οι εξαγωγές τά 14 εκατ. τον. Πρέπει νά ύπογραμμι- σθεί έξάλλου μιά αισθητή βελτίωση στην έν γένει λειτουργία του λιμένος. ‘Ο αριθμός των χαμένων ήμερών λόγω μη διαθέσεως άγκυροβολίων μειώθηκε κατά τά δύο τρίτα καθώς και ό μέσος ό- ρος των ήμερών άναμονής, ένώ σ’ όλη τή διάρκεια του έτους δέν σημειώθηκε αξιόλογη συμφόρηση χάρη στό διάφο- ρα πρόσφορα μέσα πού πάρθηκαν έγ- καίρως.

‘Ο ισολογισμός του λιμένος γιά τό 1987-88 άναμένεται νά κλείσει μέ πλεό- νασμα 300 εκατ. ρουπίων, βασιζόμενος

σέ συνολική κίνηση της τάξεως των 26 έκα. τόνων. Γιά τό 1988-89 προβλέπε- ται μείωση του πλεονάσματος στό 172 έκατ. τόνων, γιατί γιά τό έτος αυτό έ- χουν προβλεφθεί διάφορα έργα γιά τή βελτίωση της άποδόσεως του λιμένος, μεταξύ των όποίων τά κυριώτερα είναι ή κατασκευή αποθηκευτικών χώρων, ή κατασκευή διαμερισμάτων γιά αξιωμα- τικούς και πληρώματα, ή αντικατάστα- ση και συμπλήρωση των ρυμουλκών ντόκων και λιμένων, ή βελτίωση του τη- λεπικοινωνιακού συστήματος, ή βελτίω- σις των μέσων χειρισμού φορτίων πε- τρελαίου και χημικών και έμποροκιβω- τίων, ό έκσυγχρονισμός των προβλή- των, ή λήψη μέτρων προλήψεως της ρυ- πάνσεως και ή προμήθεια άναρροφητι- κής βυθοκόρου. Τό ύψος των σχετικών πιστώσεων θά ύπερβεί τά 410 εκατ. ρουπίων.

‘Εκείνο όμως τό έργο τό όποιο θά δώ- σει νέα πνοή και δύναμη στό λιμενικό συγκρότημα της Βομβάης είναι ή δη- μιουργία του νέου μηχανοποιημένου λι- μένος στη Nhava Sheva, άπέναντι άκρι- βώς από τό κύριο λιμάνι της Βομβάης, 6 μίλια άνατολικά από τήν είσοδό του και πίσω από τή νήσο των ‘Ελεφάντων. ‘Ε- κεί ξένοι ειδικοί λιμενολόγοι συγκεν- τρώνουν έκσκαφείς, γερανούς, γεωτρύ- πανα και έκρηκτικές ύλες γιά νά μετα- μορφώσουν τήν άμμόδη άκτή της She- va σέ ένα υπερούχχρονο λιμάνι πού θά καλύπτει έκταση 3.500 εκταρίων. ‘Η γή

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.445 • 4510.318 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

πού θα χρησιμοποιηθεί για τό σκοπό αυτό φθάνει τά 2.500 έκτάρια έκ τών όποιών τά 325 είναι λοφώδη, τά 800 γεωργική γή καί τά 400 άλυκές καί βάλτοι.

Γιά τήν ταχεία μεταφορά τών φορτίων πρós τήν ένδοχώρα τό νέο λιμάνι συνδέεται μέ τήν έθνική όδό καί μέ παρακαμπτήριες γραμμές τού σιδηροδρομικού δικτύου. Ή κατασκευή τού νέου λιμένος στοχεύει: α) στήν προσφορά ειδικών εύκολιών σέ μεγάλα πλοία μέ μεγάλο βύθισμα, κοντέϊνερ καί μπάλκερς, β) στήν προσφορά αυτόματου, μοντέρνου καί ύψηλης απόδόσεως μηχανικού έξοπλισμού ώστε νά μειωθεί ό χρόνος άναμονής καί νά βελτιωθεί ή έξυπηρέτηση τών μεγάλων πλοίων, γ) στήν εξασφάλιση ικανής θαλάσσιας καί χερσαίας επιφάνειας γιά τήν αντιμετώπιση τής μελλοντικής αύξήσεως τής κινήσεως τού λιμένος καί δ) στήν εξάλειψη τής συμφορήσεως πού παρατηρείται στή Βομβάη. Έχει ύπολογισθεί ότι οι στόχοι αυτοί θά επιτευχθούν χάρη στή μείωση τού χρόνου άναμονής, τήν έλάττωση τού κόστους φορτοεκφορτώσεως, τή συμπίεση τών καθυστερήσεων παραδόσεως φορτίων, τή μείωση τών άπωλειών φορτίων καί τέλος τήν προσέλκυση μεγάλων πλοίων.

Ό νέος λιμάν τής Nhava Sheva σχεδιάζεται ειδικώς γιά τήν αντιμετώπιση

τής αύξουσας κινήσεως τόσο τών έμποροκιβωτίων όσο καί τών χύμα φορτίων. Όταν άρχίσει ή λειτουργία τού ύπολογίζεται νά προσελκύσει όλόκληρη τήν κίνηση τών έμποροκιβωτίων καί χύμα φορτίων τής περιοχής, ώστε ό κύριος λιμάν τής Βομβάης νά περιορισθεί στά γενικά φορτία καί στά έμπορεύματα πού καταναλίσκονται στήν ίδια τήν πόλη. Τό νέο λιμάνι θά διαθέτει 3 άγκυροβόλια γιά πλοία κοντέϊνερ καί 2 άγκυροβόλια γιά μπάλκερς μέ ικανότητα χειρισμού 3 έκατ. τον. έμποροκιβωτίων καί 2,9 έκατ. τον. χύμα φορτίων. Θά μπορεί νά χειρίζεται 15 έμποροκιβώτια τήν ώρα, ενώ κάθε γερανός θά χειρίζεται 12.000 τον. τήν ώρα. Χάρη στά μηχανικά μέσα ή απαιτούμενη ανθρώπινη εργασία θά μειωθεί σημαντικά. Σήμερα στή Βομβάη γιά τόν χειρισμό 15 έμποροκιβωτίων χρειάζονται 22 άνδρες κατά όμάδα εργασίας. Παράλληλη θά είναι καί ή γενικώτερη όργάνωση τού λιμένος ώστε νά μήν ύπάρχουν κενά σέ κανένα σημείο, από τήν εκφόρτωση τού πλοίου μέχρι τήν τελική φόρτωση τού φορτίου στά σιδηροδρομικά όχήματα γιά τήν περαιτέρω μεταφορά. Ένα καινούργιο τέρμιναλ γιά κοντέϊνερ θά ίδρυθεί 5 χμ. από τό σημείο εκφορτώσεως ικανό νά έξυπηρετήσει 1.000 κιβώτια τήν ήμέρα μέ μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους.

Τό τέρμιναλ αυτό θά συνδέεται μέ τή σιδηροδρομική γραμμή Diva - Pahlvel σέ κόμβο απέχοντα 8 χμ. ούτως ώστε ή διαδικασία τής μεταφορτώσεως νά μή χρειάζεται νά περνά μέσα από τήν πόλη τής Βομβάης.

Άλλά καί γιά τά χύδην φορτία προβλέπονται αποθηκευτικοί χώροι καί ύπόστεγα μέ μέση ικανότητα 337.000 τόννους. Γιά τήν κατασκευή τών έργων αυτών έχει ύπογραφεί συμβόλαιο μέ κονσόρτσιουμ 3 μεγάλων εταιριών. Έξ αυτών ή Σουηδική φίρμα Buchler, έχει αναλάβει τήν προμήθεια τών συστημάτων γερανογεφυρών εκφορτώσεως μέ μηχανικούς φορτωτάς δυναμικότητας 650 κ.μ. ώραίως, προοριζομένων γιά τήν εκφόρτωση μεγάλης ποικιλίας έμπορευμάτων από χλωριοϋχο ποτάσα καί άκατέργαστα φωσφάτα μέχρι τρόφιμα καί δημητριακά.

Ό νέος λιμάν προβλέπεται ν' άρχίσει νά λειτουργεί έντός τών μηνών. Τό κόστος του, πού άρχικά είχε προβλεφθεί γύρω στά 5 δισεκ. ρουπιών έφθασε ήδη τά 8 δισεκ. καί ύπολογίζεται ότι μέχρι τέλους θά ξεπεράσει τά 10 δισεκ. Χρηματοδοτείται από 2 μεγάλες Τράπεζες, από Κρατικές πιστώσεις καί κατά ένα μέρος από τήν Όλλανδία καί τή Σαουδαράβια.

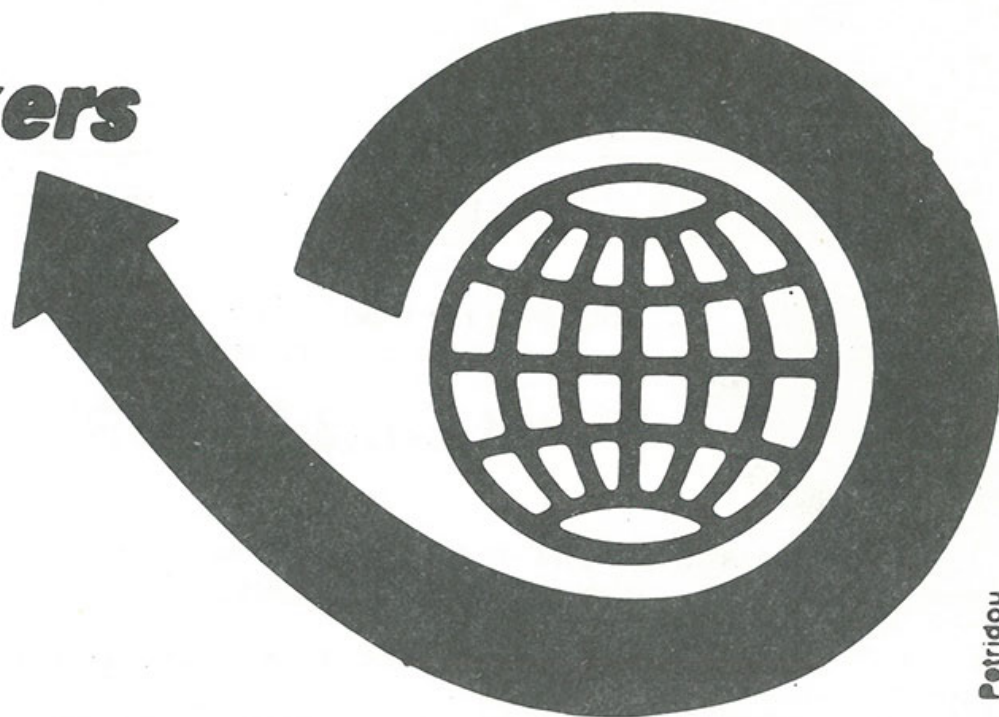
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Τό Νέο Συμβούλιο του Κομμίτη

Τό Νέο Συμβούλιο του Greek Shipping Co-operation Committee ('Ελληνική 'Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας), πού έξελέγη κατά τίς άρχαιρεσίες της 25ης Μαΐου 1989, γιά τήν διετία Μάιος 1989 — Μάιος 1991, άποτελείται από τούς κ.κ.:

Ίωάν. 'Αδ. Χατζηπατέρα πρόεδρο, Μιχ. Κ. Περατικό αντιπρόεδρο, 'Ε. Γ. 'Εμπειρικό αντιπρόεδρο καί μέλη (άλφαβητικώς) τούς κ.κ.: Ν.Δ. 'Ιγγλέση, 'Ηλ. Κ. Καραμάλλη, 'Ισ. Κ. Καρούση, Ν.Γ. Καίρη, Στ. Ι. Κουλουκουνητή, Ζήνων Μούσκα, Γ.Α. Λαϊμό, Ι. Μ. Λύρα, Α.Τ. Λώ, Στ. Ι. Νιώτη, Γρ. Γ. Παρίση, Διαμ. Κ. Πατέρα, Σπ. Μ. Πολέμη, Α.Α. Τσαβλίρη, 'Ι.Δ. Φαφαλιό, Μαρ. Ε. Φράγκο, Κ.Μ. Φραντζή, Ι.Δ. Χανδρή, Ν.Ι. Χατζηπατέρα, Γ.Ι. Χαγιαλίδη καί Δημ. Ψαρρό.

Κύρωση συμβάσεων

Μέ άποφάσεις του 'Υπουργού κυρώθηκαν οί νέες συλλογικές συμβάσεις:

- Τών πλοιάρχων Μεσογειακών καί τουριστικών έπιβατηγών Πλοίων (ΦΕΚ 359 Β' / 15.5.89).
- Τών πληρωμάτων 'Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων Μ/Σ, Π/Κ καί Ι/Φ μέχρι 500 κοχ. (ΦΕΚ 354 Β' / 15.5.89).
- Τών πληρωμάτων πορθμείων έσωτερικού, πού έκτελούν πλόες μέχρι 30 ναυτικών μιλίων καί ισχύει από τήν 1 Φεβρουαρίου 1989 μέχρι τίς 31 'Ιανουαρίου 1990.

'Επίσκεψη του 'Ισπανού ύφυπουργού Ναυτιλίας στον Πρόεδρο του ΝΕΕ

Ο ύφυπουργός Ναυτιλίας της 'Ισπανίας κ. Ραφαέλ Λόμπο, έπισκέφθηκε στις 15 Μαΐου τή γραφεία του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος καί είχε μία διεξοδική καί γόνιμη συνομιλία μέ τόν Πρόεδρο του ΝΕΕ κ. Γιώργο Λαναρά, γιά τή ναυτιλιακά θέματα πού άπασχολούν τίς δύο χώρες.

Κατά τή συνάντηση ο κ. Λαναράς είχε τήν εύκαιρία νά έκθέσει στον 'Ισπανό αξιωματούχο τίς πάγιες έλληνικές θέσεις στά πλαίσια της Κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, οί όποιες σύμφωνα μέ πληροφορίες των «Ν.Χ.» είναι σχεδόν ταυτοσημες μέ τίς θέσεις πού θά προβάλλουν καί οί 'Ισπανοί κατά τή διάρκεια της προεδρίας τους στην Κοινότητα.

'Αντιπροσωπεία της CAACE στην 'Ενωση 'Εφοπλιστών

Στίς 17 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στά γραφεία της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών στον Πειραιά συνάντηση του προέδρου της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών των 'Ευρωπαϊκών Οικονομικών Κοινοτήτων (CAACE) Κ.Μ. Lacalamita καί του κ. ΑΙ Bott (έκπροσώ-

που της 'Ενώσεως Αγγλων 'Εφοπλιστών στην CAACE) μέ αντιπροσωπεία της ΕΕΕ μέ σκοπό τήν ανταλλαγή άπόψεων επί θεμάτων τή όποία άφορούν τήν ναυτιλία των 'Ευρωπαϊκών Οικονομικών Κοινοτήτων.

'Από πλευράς ΕΕΕ πέραν του προέδρου κ. Στ. Γουρδομιχάλη παρέστησαν οί κ.κ. Ι. Γουλανδρής, Γ.Μ. Δρακόπουλος, Κ. Κομνηνός, Α. Δημητριάδης, κα. Α. Μερκαντωνάκη, Ε. Ξυνός, Ι. Τζώννος, Ν. Παπαγιωτόπουλος, Α. Μπρεδήμα - Σαββοπούλου καί ή κα. Ζ. Λάππα.

'Επιστροφή Φ.Π.Α. λογαριασμών τηλεφώνου

'Ως γνωστόν σύμφωνα μέ τίς σχετικές ρυθμίσεις, τή ναυτιλιακά γραφεία υποβάλλουν καταστάσεις Φ.Π.Α. καί ζητούν τήν έπιστροφή των ποσών τή όποία έχουν καταβάλει δεδουλευμένο ότι αυτά υπάγονται εις τίς διατάξεις του άρθρου 23 του ν. 1642/86.

'Η διαδικασία αύτή έχει λειτουργήσει ίκανοποιητικά, πλην όμως όπως μάς πληροφορούν από τήν 'Εφορία Πλοίων, στίς περιπτώσεις πού υποβάλλονται λογαριασμοί τηλεφώνου, όπου τό όνομα του συνδρομητού είναι αλλο από αυτό του γραφείου, οί λογαριασμοί δέν γίνονται δεκτοί καί δέν έγκρίνονται οί σχετικές έπιστροφές.

'Εν όψει των άνωτέρω, ή 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών γνωστοποιεί στά μέλη της ότι γιά νά είναι δυνατή ή έπιστροφή των τηλεφωνικών αυτών λογαριασμών, θά πρέπει νά φροντίσουν νά μεταβιβασθούν οί σχετικές τηλεφωνικές συνδέσεις στό όνομα της εταιρίας ή όποία είναι έγκτεστημένη μέ τίς διατάξεις του Ν. 814/78.

Παραιτήθηκε ο κ. Γ. Πρασιανάκης

Ο πρόεδρος του Ο.Λ.Π. κ. Γεώργιος Πρασιανάκης υπέβαλε τήν παραιτήσή του προκειμένου νά πολιτευθεί.

Στή σύντομη όμιλία του στό Δ.Σ. εύχαρίστησε τή μέλη του Συμβουλίου καί όλους τούς παράγοντες της ζωής του λιμανιού γιά τή γόνιμη συνεργασία τους κατά τήν όκταετή παραμονή του στον 'Οργανισμό.

'Η έκπτωση στους δικαστικούς άντιπροσώπους

Δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 335 Β - 9/5/89) ή άπόφαση

του 'Υπουργού Ναυτιλίας μέ τήν όποία έγκρίνεται ή χορήγηση έκπτωσης 30% στους ναύλους έπιβατών πού ισχύουν στά έπιβατηγά άκτοπλοϊκά πλοία όλης της χώρας γιά τούς δικαστικούς άντιπροσώπους πού θά διακινηθούν στίς βουλευτικές έκλογές της 18 'Ιουνίου.

'Υπό τήν κυανόλευκο

Κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαΐου έζητήθη ή έγγραφή στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των έξης τριών πλοίων:

— «'Εριμάνθια», μπάλκερ, πρώην «Βυσάνθη», υπό κυπριακή σημαία, 12.557 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού ανήκει στην έταιρία «Tonic Marine S.A.» (κ. Βασ. Ν. Καβογιάννης).

— «'Ατλάντικ Σέηβιορ», μπάλκερ, πρώην «Silver Victory», υπό σημαία Φιλιππίνων, 37.452 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, πού ανήκει στην έταιρία «Atlantic Master Shipping Co. Ltd.» (Σ. Λιβανός - 'Ελλάς).

— «Πελτσέησερ», φορτηγό, πρώην «Lady Lienke» υπό κυπριακή σημαία, 1.563 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, πού ανήκει στην έταιρία «ΠΕΛΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Ίων Δημόπουλος).

'Αγοραπωλησίες

— 'Ελληνες του Λονδίνου είναι οί άγοραστές του μπάλκ κάρριερ «High Challenge» 34.607 τον. d.w., 20.276 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής περί των 15,8 έκατ. δολλαρίων.

— Γάλλοι είναι οί άγοραστές του έλληνικού πρόντακτ κάρριερ «'Αξιος», 38.549 τον. d.w., 19.463 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί των 15 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Κωστής» 37.681 τον. d.w., 20.823 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— 'Επίσης σέ Νορβηγούς φέρεται πωληθέν τό υπό έλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Φλόγκ Μαρίνα» 33.034 τον. d.w., 20.513 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στην 'Οσάκα τό 1974, έναντι τιμής περί των 6 έκατ. δολλαρίων.

— Πλοιοκτήτες πού δραστηριοποιούνται υπό παναμαϊκή σημαία, άγόρασαν τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Πέρινθος» 80.800 τον. d.w., 44.842 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 7,8 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Θησέας» 90.658 τον. d.w., 51.546 τον. γκρός, ιταλικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 9,5 έκατ. δολλαρίων.

— 'Ελληνες άγόρασαν τό Μεξικανικό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Don Humberto» 155.211 τον. d.w. σουηδικής ναυπηγήσεως 1978, τό όποιο πρωτοεξίδευσε τό 1980, έναντι τιμής περί των 19,3 έκατ. δολλαρίων.

— 'Ελληνες είναι οί άγοραστές του παναμαϊκού δηζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Eilen» 118.159 τον. d.w., 54.925 τον. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

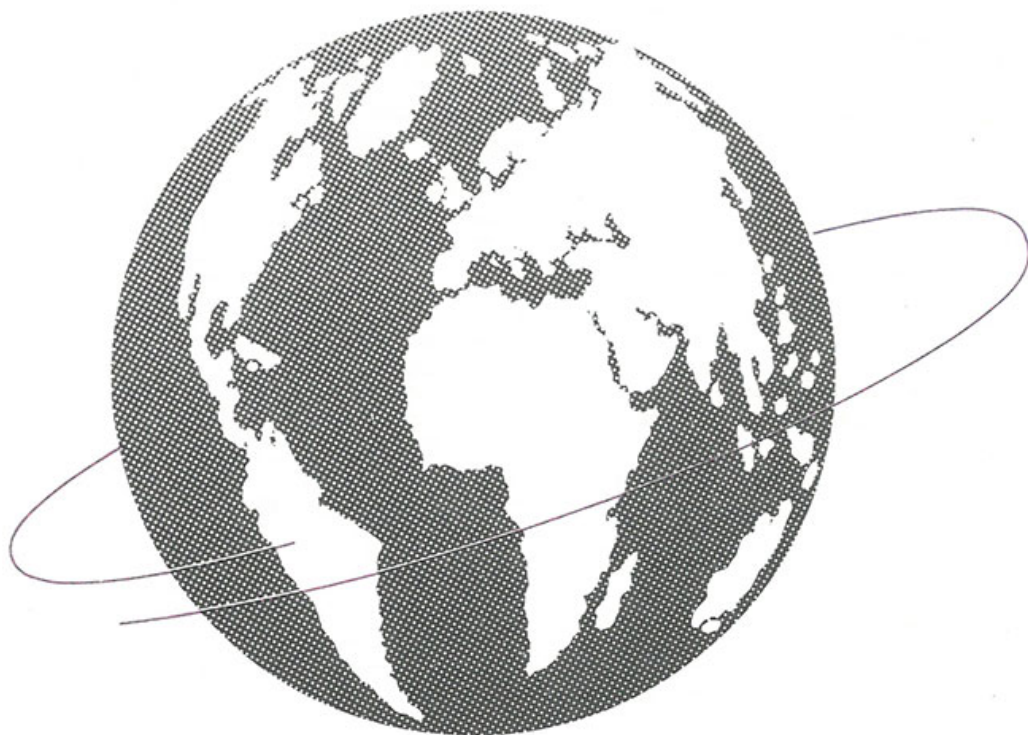
ΜΟΝΟΚΑΤΟΙΚΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΑΡΙΑΣ
ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΥ 19 ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΟΣ (ΓΩΝΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟΝ 126 ΤΕΤΡ. ΜΕΤΡΑ.
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΟΛΗ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ ΤΗΛ.: 4180281



ESTD 1936

WORLDWIDE SERVICE

THE STRONGEST NAME IN MOORING ROPES
AND WIRE ROPES



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

περί των 11,7 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό έλ-
ληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Λένα Π.»
66.500 τόν. d.w., 36.330 τόν. γκρός, ναυπηγή-
σεως 1973, έναντι τιμής περί των 8,8 δολλα-
ρίων.

Σεμινάρια της HELMEPA μέ τήν συνεργασία της U.S. COAST GUARD

Εληξαν μέ επιτυχία τά δύο διήμερα Σεμι-
νάρια (15, 16, 17 καί 18 Μαΐου 1989) πού όρ-
γάνωσε ή HELMEPA στό πλαίσιο της συνεχι-
ζόμενης συνεργασίας της μέ τήν USCG στόν
Έκθεσιακό χώρο της Ένωσης στόν Πειραιά.
Συμμετείχαν αξιωματικοί Ε.Ν. καί στελέχη
ναυτιλιακών εταιριών μελών της HELMEPA,
καθώς καί αξιωματικοί του Α.Σ. καί στελέχη
της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών.

Τήν έναρξη του Σεμιναρίου κήρυξε, από
μέρους του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτι-
λίας, ό Άντιπλοίαρχος Α.Σ. Γιάννης Ζουμ-
πούλης.

Τά θέματα πού παρουσιάστηκαν από τόν
Πλοίαρχο της USCG, κ. Tom Robinson, Έπι-
κεφαλής Ασφάλειας των Άμερικανικών Λι-
μένων, ήσαν τά ακόλουθα:

— Άπαιτήσεις της Άμερ. Άκτοφυλακής
γιά τήν υποχρεωτική συμπλήρωση από τούς
Πλοίαρχους ειδικών έντύπων,

— Συγκριτικά στατιστικά στοιχεία παρα-
βάσεων μεταξύ πλοίων μελών της HELME-
PA καί μη μελών,

— Παράρτημα V της MARPOL 73/78 (Ά-
πορρίμματα από πλοία) — Εύκολιες Υποδο-
χής Λιμένων,

— Έπιθεωρήσεις Πλοίων.

Ιδιαίτερη άναφορά έγινε από τόν Πλοίαρ-
χο Robinson στην πρωτοβουλία της HELME-
PA, όπως άντιμετωπίζεται από τήν προοπτι-
κή της Άμερ. Άκτοφυλακής καί μέσα στό
πλαίσιο των κοινών στόχων γιά τήν προστα-
σία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις
λειτουργίες των πλοίων.

Τά Σεμινάρια Έπαγγελματικής Κατάρτισεως του ΝΕΕ

Άρχισε τή Πέμπτη 25 Μαΐου στό Ίδρυμα
Ευγενίδου μέ τή συμμετοχή περί των 25 ά-
τόμων ή πρώτη περίοδος των Σεμιναρίων «έ-
παγγελματικής κατάρτισεως» πού διοργα-
νώνονται σέ συνεργασία του Ναυτικού Έπι-
μελητηρίου της Έλλάδος μέ τό Κέντρο Διοί-
κησης Έπιχειρήσεων του «Ευρωπαϊκού Ίν-
στιτούτου Τεχνολογίας», άπευθύνονται σέ
Στελέχη των Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων
καί κάθε συμμετοχή κοστίζει 200 χιλιάδες
δραχμές.

Η διάρκεια θα είναι 30 μέρες καί έχει διαι-
ρεθεί γιά διευκόλυνση των σπουδαστών σέ



κατέπλευσε προχθες γιά πρώτη φορά στόν Πειραιά, έναν χρόνο μετά τή παράδοσή του
από τά ναυπηγεία Meyer Werft, τό κρουαζιερόπλοιο «Κράουν Όντισσιν», ή ναυαρχή του
έλληνικού έπιβατηγού στόλου, χωρητικότητας 34.350 τόν. καί μεταφορικής ικανότητας
1.200 έπιβατών.

Μέ τήν εύκαιρία του πρώτου κατάπλου του ό κ. Περικλής Παναγόπουλος καί τό Διοικητι-
κό Συμβούλιο της «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάιν» παρέθεσαν τό μεσημέρι της 31 Μαΐου δεξίωση έ-
πί του πλοίου.

2 περιόδους μέ συνολική διδασκαλία 300 ώ-
ρων περίπου.

• Η πρώτη περίοδος άρχισε τή Πέμπτη 25
Μαΐου 1989 καί ολοκληρώνεται τό Σάββατο
10 Ιουνίου 1989 (τά Σάββατα θα είναι ήμέρες
διδασκαλίας), ενώ ή δεύτερη περίοδος άρχί-
ζει τή Δευτέρα 9 Οκτωβρίου καί ολοκληρώ-
νεται τή Τετάρτη 25 Οκτωβρίου 1989.

Έπανεξελέγη ό κ. Νίκος Τσαβλίρης

Ό κ. Νίκος Α. Τσαβλίρης έπανεξελέγη
παμψηφεί στις 10 Μαΐου, γιά δεύτερη συνε-
χή θητεία, πρόεδρος της Ένώσεως των Έλ-
λήνων Πλοιοκτητών Ρυμουλκών καί Ναυα-
γοσωστικών οκαφών.

Η εκπαίδευση σέ προσομοιωτή

Έστάλη γιά δημοσίευση στην Έφημερίδα
Κυβερνήσεως ή άπόφαση του Υπουργού κ.
Ντεντιδάκη μέ τήν όποία προβλέπεται ή λει-
τουργία στο ΚΕΣΕΝ Μηχανικών από τήν
προσεχή εκπαιδευτική περίοδο τμήματος εί-
δικής εκπαίδευσης στόν προσομοιωτή μηχαν-
νοστασίου καί στα ηλεκτρονικά - πνευματικά
συστήματα έλέγχου πού άποβλέπει στην ά-
ναβάθμιση του έπιπέδου των εκπαιδευόμε-
νων.

Η διάρκεια εκπαίδευσης κάθε ομάδας
σπουδαστών είναι 12 εργασίμων ήμερών καί
δύνανται νά έγγραφούν όσοι έχουν δίπλωμα
Α' καί Β' μηχανικού.

Όλοκληρώνονται στην Έλευσίνα τά άρματαγωγά του Π.Ν.

Στίς 23 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στα
Ναυπηγεία Έλευσίνας ή τελετή ύπογραφής
της Σύμβαςης Ε' Σταδίου γιά τήν ολοκλήρω-
ση της κατασκευής των πέντε άρματαγωγών
του Πολεμικού Ναυτικού.

Στήν τελετή παρέστησαν ό άναπλ. ύπουρ-
γός Βιομηχανίας κ. Κ. Παπαναγιώτου, ό άρ-
χηγός ΓΕΝ. κ. Λεων. Βασιλακόπουλος καί
γιά τή σημασία του έργου μίλησε ό διευθ.
σύμβουλος καί γεν. διευθυντής των ναυπη-
γείων κ. Γ. Ζαφειρόπουλος.

Προαγωγές καί τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ Προεδρικά Διατάγματα πού δημοσιεύ-
θηκαν στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως
προήχθησαν:

• Στο βαθμό του ύπονυσάρχου οί άντι-
πλοίαρχοι Κων. Παπαναστασίου, Γ. Βουρ-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

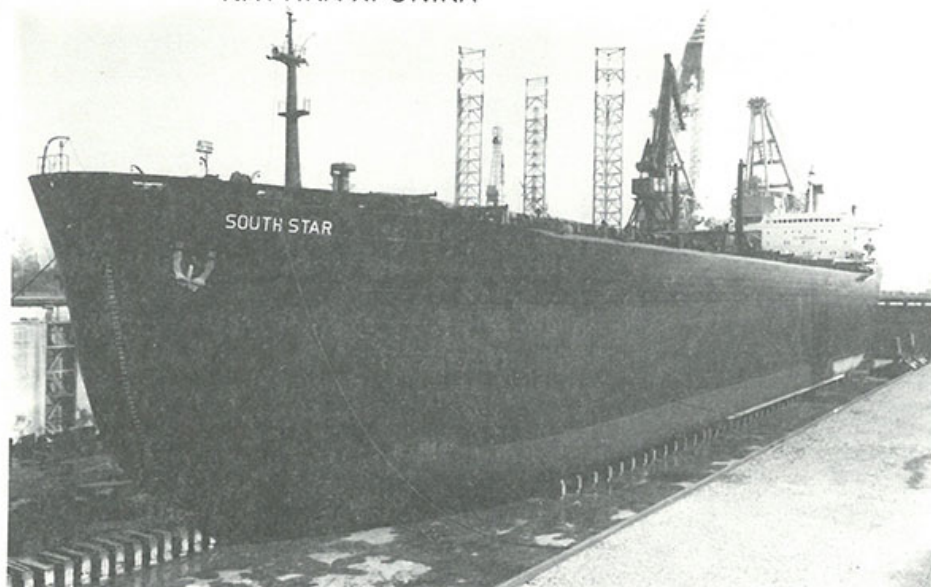
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR



Το μικτό πλοίο «Σαουθ Σταρ» 80.000 τόν. d.w., που διαχειρίζεται η γνωστή εταιρία Euro-
pean Navigation των αδελφών Καρνέση, στη δεξαμενή των Όλλανδικών ναυπηγείων Ver-
tolme Botlek, όπου υπέστη πρόσφατα έκτεταμένες επισκευές.
Τά ναυπηγεία Βερόλμε εκπροσωπούνται αποκλειστικά στην Ελλάδα από την εταιρία του
κ. Τ. Γιαβρίδη.

λίδες και Γ. Γρηγοράκος οι οποίοι αποστρα-
τεύονται.

- Στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου οι πλοίαρ-
χοι Νικ. Χασιώτης, Νικ. Τζελέπης, Μαρκ.
Πλακιώτης και Χρ. Πασιόπουλος.

- Στο βαθμό του πλοίαρχου οι αντιπλοίαρχοι
'Αλεξ. Δασκαρόλης, Παν. Φούσκας, Γ. Λεμο-
νάκης, 'Αλεξ. Κορομάντζος και Γεώργιος
Κανάκης.

- Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρ-
χες Θεοδ. Παπακωνσταντίνου, 'Εμμ. Κυρια-
κάκης, Σωτ. Καρακίτσος, Ραφ. Πολυδώρου-
Κυπριώτης, Δημ. Φωτούχος.

Στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρ-
χοι: Κων. Κοντογεώργος, Εύαγγ. Μανδελέ-
νης, Στυλ. Δράκος, Κων. 'Αντωνίου και Σωτ.
Δεμάγγος.

Στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυπο-
πλοίαρχοι: Δημ. Παναγάκος, 'Απ. Μικρομά-
στορας, Γ. Χονδροζουμάκης, Γρ. Κανελλό-
πουλος και Βασ. Λυκούσας.

Στο βαθμό του ανθυποπλοίαρχου οι σημαιο-
φόροι: Β. Σιέττος, Π. Πετρόπουλος, Γ.
Μπουμπόπουλος, Ι. Μπατσολάκης, Ι. Σέρ-
γης, Γ. Σούρας, Ν. Παρινός, Α. Λελάκης, Π.
Δαβουρλής, Ε. Τσάντζαλος, Κ. Τσαγκάρης,
Β. Τσιρόπουλος, Γ. 'Αποστόλης, Ν. Σπανά-
κος, Γ. Σαρηγιάννης, Γ. Συβίτος, Ν. Νικολά-
τος, Χ. Καρβούνης, Σ. Ράπτης, Ν. Λενιόζος,
Α. Δουδουντζάκης, Ε. Κυβέλος, Φ. Κοντός,
Α. Κελαϊδόπουλος, Στ. Μπαρώ, Κ. Μπουγάς,

Α. Ζαρταλούδης, Ε. Βαφειδής, Γ. Κατσογιάν-
νος, Δ. Μασσιός, Ε. Κουτρολίκος και Ν. Γε-
ωργέλος.

Στό μεταξύ από τό ΥΕΝ ανακοινώθηκαν οι
κωτέρω τοποθετήσεις:

'Απόστ. Πουλιάκας στο λιμεναρχείο Πει-
ραιώς και 'Ηλίας Σιωνίδης στη Διεύθυνση
Ναυτικής 'Εργασίας.

— 'Αντιπλοίαρχοι Παν. Δαβάκης στη Διεύ-
θυνση 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικών Πλοίων,
Δημ. Εύθυμιού στην κεντρική υπηρεσία του
ΥΕΝ (από τό προξενικό λιμεναρχείο Νέας
'Ορλεάνης), Δημ. Κόντης στο προξενικό λι-
μεναρχείο Νέας 'Ορλεάνης, Βασ. Παπουτσί-
δης στη Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών
Εργων σέν τμηματάρχης Πλοηγείσεως και
Κυρ. Μουτσάτσος στο ΚΕΣΕΝ Ραδιοηλε-
γραφικών.

— Πλωτάρχες 'Απόστ. Λιβάνιος στη Διεύ-
θυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών, Γεώργ.
Καβαδίας στο λιμεναρχείο Αιγίνης και
Κων. Πολίτης στο προξενικό λιμεναρχείο
Νέας 'Ορλεάνης.

— 'Υποπλοίαρχοι Κων. 'Αντωνίου στη
Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Εργων,
'Απόστ. Πουλιάκας στο λιμεναρχείο Πει-
ραιώς και 'Ηλίας Σιωνίδης στη Διεύθυνση
Ναυτικής 'Εργασίας.

— 'Ανθυποπλοίαρχος Στ. 'Αθηναίος στο
ιατρείο λιμεναρχείου Πειραιώς.

Η Σχολή Σωστικών

'Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστι-
κών Μέσων 'Ασπροπύργου αποφοίτησαν
τόν 'Απρίλιο 471 ναυτικοί, ενώ υποβλήθη-
καν, τόν ίδιο μήνα, 165 αιτήσεις υποψηφίων
γιά φοίτηση στη Σχολή.

Μέτρα υπέρ των σπουδαστών

Μέ απόφαση του 'Υπουργού κ. 'Αντών.
Ντεντιδάκη, τά όρια των μεταφερομένων
στις επόμενες εξεταστικές περιόδους μαθη-
μάτων από τούς δευτεροετείς σπουδαστές
των 'Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών 'Εμπορι-
κού Ναυτικού αυξάνονται κατά τό τρέχον έκ-
παιδευτικό έτος από 4 σε 5 καί των άπου-
σιών σε 20% επί του συνόλου των πραγμα-
τοποιηθεισών ώρών.

Στή σχετική απόφαση, ή όποια έστάλη γιά
δημοσίευση στην 'Εφημερίδα της Κυβερνή-
σεως όρίζεται επίσης ότι:

- Γιά τή συμπλήρωση του όριου των πέντε
μαθημάτων λαμβάνονται υπ' όψη καί τυχόν
όφειλόμενα μαθήματα προηγούμενου έτους.
- Τυχόν άπορριψείς πού έχουν γίνει κατ' έ-
φαρμογήν των μέχρι σήμερα ισχυόντων ά-
πουσιών θεωρούνται ως μή γενόμενες.
- 'Απουσίες πού πραγματοποιήθηκαν από
τούς σπουδαστές κατά τό χρονικό διάστημα
από τήν ήμερομηνία της άπορριψής τους μέ-
χρι σήμερα δέν προσμετρώνται γιά τή συμ-
πλήρωση του νέου όριου του 20%.

Περισυλλογή προσφύγων

Τό ελληνικής πλοιοκτησίας μπάλκερ
'Ντόρικ 'Αρμουρ», μέ σημαία Μπαχάμας, πε-
ρισυνέλεξε στη Θάλασσα της Μαλαισίας έν-
νέα Βιετναμέζους πρόσφυγες πού ήταν επά-
νω σε άλιευτική λέμβο καί ζητούσαν άπε-
γνωσμένα βοήθεια καί επρόκειτο νά τούς ά-
ποβιβάσει στη Σιγκαπούρη όπου κατευθυνό-
ταν.

Λαθρεπιβάτες

Γίνονται ενέργειες γιά τόν έπαναπατρι-
σμό των όκτώ 'Αφρικανών λαθρεπιβατών
πού βρέθηκαν στο ελληνικό φορτηγό «'Α-
φρικαν Γκλόρι» μετά τόν κατάπλου του στο
λιμάνι της 'Ελευσίνας μέ φορτίο ξυλείας καί
κορμών δένδρων.

Στην 'Ομοσπονδία Συνταξιούχων NAT

'Η νέα διοίκηση της 'Ομοσπονδίας Συντα-
ξιούχων NAT Κέντρου καί 'Επαρχιών συγ-
κροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Π. Παππας γεν.
γραμματέας, Παύλος Παπαποστόλου Α' ά-
ναπληρωτής γεν. γραμματέας Γ. Μπιτζαρά-
κης ταμίας, Ε. Γιαπιτζόγλου, Σ. Μακρυδά-
κης, Α. Κανάκης, Ν. Στάης καί Γερ. 'Αλεξαν-
δράτος μέλη 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011 TELEX: (21) 2236

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

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157

TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

Πρόστιμα

Τό λιμεναρχείο Έλευσινάς επέβαλε στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Bos Asphal» με σημαία Μπαχάμας πρόστιμο 400.000 δρχ. για πρόκληση ρύπανσης της θάλασσας στις εγκαταστάσεις των Έλληνικών Διυλιστηρίων Ασπροπύργου.

Επίσης τό λιμεναρχείο Βόλου επέβαλε στον πλοίαρχο του φορτηγού «Havtroll» με λιβεριανή σημαία πρόστιμο 150.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, στις εγκαταστάσεις τσιμέντων ΑΓΕΤ Άγριδας.

Διευκολύνσεις στα προβληματικά παιδιά

Μέ απόφαση του Υπουργού κ. Αντώνη Ντεντιδάκη, παρέχεται τό δικαίωμα της δωρεάν διακίνησης των προβληματικών παιδιών των ναυτικών σε όλα τά άκτοπλοϊκά έπιβατηγά πλοία πλην των ύδροπτερύγων.

Νέα μηχανή Sulzer για πλοία

Η εταιρία Pesquera Loa Norte SA του Σαντιάγκο της Χιλής, θά είναι ή πρώτη πού θά χρησιμοποιήσει τον νέο τύπο μηχανής της Σούλζερ S20 για τον έξοπλισμό έπτά έλιευτικών σκαφών μήκους 36,6 μέτρων. Κάθε έλιευτικό σκάφος θά έφοδιαστεί μέ σύστημα προώθησης πού θά περιλαμβάνει μία έξακύλινδρη μηχανή ντήζελ S20, κιβώτια ταχυτήτων Reintjes, έλικα σταθερού βήματος, μειωτήρα στροφών, όργανα έλέγχου καθώς και όλο τον άπαραίτητο βοηθητικό έξοπλισμό. Η μηχανή S20 παράγει ισχύ 870KW (1185 BHP) στις 1000 στροφές/λεπτό. Αútές θά είναι οι πρώτες μηχανές του νέου τύπου της Σούλζερ πού παραγγέλλονται μετά την παρουσίασή τους στην εκθεση του Άμβούργου τον Σεπτέμβριο του 1988. Στην εκθεση αútή παρουσιάσθηκε ένα πλήρες σύστημα προώσεως τύπου 6S20 μαζί μέ ένα ήλεκτροπαραγωγό ζευγος τύπου 6S20. Ηδη ή εταιρία έχει παραγγείλει για άνω των είκοσι παρόμοιων ήλεκτροπαραγωγών ζευγών έπó τά όποια άρκετά πρόκειται σύντομα νά τεθούν σε λειτουργία. Οι μηχανές του τύπου S20 έχουν διάμετρο κυλίνδρου 200/300 χιλ. και προσφέρονται σε εκδόσεις μέ έξι, όκτώ και έννέα κυλίνδρους πού παρέχουν ισχύ έπó 570-1305 KW στις 720-1000 στροφές/λεπτό.

Έπεκτείνεται ή ΠΡΟΝΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ

Σημαντική επέκταση της βιομηχανικής μονάδας, του έργοστασίου της έκανε ή εταιρία έπιγγελμιατικών έπιπλων, κατάλληλων για πλοία και ξενοδοχειακές μονάδες ΠΡΟΝΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ στη Βιομηχανική Περιοχή Κιλκίς.

Στις 4.500 τ.μ. πού κατελάμβανε μέχρι τότε ή μονάδα, προστέθηκαν έκόμα 3.500 τ.μ. Τό κόστος της νέας επένδυσης είναι 450.000.000 δρχ.

Εύσημα στον Έλληνα Καθηγητή Κώστα Γραμμένο



Μέ κύριο όμιλητή τον Βρεταννό ύπουργό Έξωτερικών σέρ Τζέφρεϋ Χάου γιορτάστηκαν στις 16 Μαΐου στό Μπώλντικ Έκστέιντς τά πέντε χρόνια από την ίδρυση του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης, του Πανεπιστημίου Σίτυ του Λονδίνου πού διευθύνεται από τον Έλληνα καθηγητή Κώστα Γραμμένο. Τό θέμα στό όποιο αναφέρθηκε ή όμιλία του Βρεταννού ύπουργού των Έξωτερικών ήταν «Η φωνή της οικονομίας της Βρεταννίας: τό Σίτυ του Λονδίνου».

Ο σέρ Τζέφρεϋ Χάου, άφóυ ύπογράμμισε τά έπιτεύγματα του κέντρου, τόνισε χαρακτηριστικά ότι ή έπιτυχία του όφείλεται ιδιαίτερα στην άφοσίωση και την ικανότητα του διευθυντή του κέντρου καθηγητή κ. Γραμμένου και της όμάδας του.

Αξίζει νά σημειωθεί ότι στην εκδήλωση του Μπώλντικ παραβρέθηκαν περίπου 450 προσωπικότητες της οικονομικής ζωής της Βρεταννίας, μεταξύ των όποιων Πρέσβεις, Διοικητές Τραπεζών, Πλοιοκτήτες και Άσφαλιστές. Στη φωτογραφία ό Βρεταννός ύπουργός Έξωτερικών Σέρ Τζέφρεϋ Χάου μέ τον τιμώμενο Έλληνα καθηγητή κ. Κώστα Γραμμένο.

Βελτίωση παρουσιάζουν τά Έλληνικά πλοία στις έπιθεωρήσεις της U.S. Coast Guard

Τά έλληνικής σημαίας πλοία πού προσεγγίζουν στα λιμάνια των ΗΠΑ έχουν έπιδείξει μία άξιοσημείωτη βελτίωση στην συμμόρφωσή τους προς τους Κανονισμούς της U.S. Coast Guard, οι όποιοι άφορούν ναυτικούς χάρτες και εκδόσεις, όπως δηλώθηκε από τον κ. Captain Thomas H. Robinson, Chief, Port Safety and Security Division στα γραφεία της Άμερικανικής Άκτοφυλακής στην Washington.

Ο Captain Robinson μίλησε σε σεμινάριο πού όργανώθηκε από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών τη Τρίτη 23 Μαΐου στα γραφεία της μέ σκοπό νά ύποβοηθήσει τους ύπευθύνους των Έλληνικών ναυτιλιακών εταιριών στην άρτιώτερη κατανόηση των Κανονισμών της U.S. Coast Guard. Τό σεμινάριο όργάνωσε ή Ε.Ε.Ε. μέ τη συνεργασία της U.S. Coast Guard.

Ο Capt. Robinson ό όποιος τον Ιούλιο του 1989 θά αναλάβει Διοικητής στό λιμάνι του Σαίν Φραντζίσκο τόνισε ότι ή καλύτερη συμμόρφωση προς τους Κανονισμούς έπιτυγχάνεται από δύο κυρίως λόγους: Πρώ-

τον, γιατί τώρα είναι γνωστό στα έλληνικά πλοία ποίους ναυτιλιακούς χάρτες και εκδόσεις πρέπει νά έχουν προμηθευθεί πριν από την προσέγγισή τους σε λιμάνια των ΗΠΑ και δεύτερον έπειδή ή Άμερικανική Άκτοφυλακή έχει άντιληφθεί πλέον και γνωρίζει τά έμπορικά πρότυπα των έλληνικών πλοίων.

Έάν οι πλοίαρχοι των πλοίων έχουν καταβάλει είλικρινείς προσπάθειες ώστε νά προμηθευθούν ναυτικούς χάρτες πριν από την εισοδό τους στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ τότε και ή Άμερικανική Άκτοφυλακή δέν χαρακτηρίζει ως «παραβάσεις» τό γεγονός ότι οι πλοίαρχοι ένημερώνουν τους χάρτες αútους όταν βρίσκονται στα λιμάνια μας τόνισε ό κ. Robinson. Έάν όμως διαπιστωθεί ότι πλοία τά όποια σε κανονικά διαστήματα προσεγγίζουν στα λιμάνια μας όχι μόνο δέν έχουν προμηθευθεί τους κατάλληλους ναυτικούς χάρτες αλλά ούτε καν έχουν προσπαθήσει γι' αútó, τότε βεβαίως τό χαρακτηρίζουμε «παραβίαση των Κανονισμών» και πιθανόν νά έπιβάλλομε και πρόστιμο.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

«Ο Πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στ. Γουρδομιχάλης ο οποίος προλόγισε τον Capt. Robinson τόνισε ότι «συμμόρφωση προς τους εθνικούς και διεθνείς ναυτιλιακούς Κανονισμούς σημαίνει καλή ναυτοσύνη και ασφαλή ναυσιπλοία.

«Επίσης σημαίνει και καλή επιχειρησιακή εργασία διότι εάν κατά την φορτοεκφόρτωση στα λιμάνια τηρούνται οι Κανονισμοί που ισχύουν κάθε φορά τότε όλα τελειώνουν γρήγορα και το πλοίο αποπλέει σύμφωνα με το πρόγραμμά του για το επόμενο λιμάνι και έτσι αποφεύγονται πρόστιμα και καθυστερήσεις.

Όταν ο Capt. Robinson και ο συνεργάτης του Capt. Jim Card πραγματοποιήσαν στα γραφεία της ΕΕΕ το 1987 το πρώτο ανάλογο σεμινάριο μās έδωσαν όρισμένα στατιστικά στοιχεία τα οποία μās άνησυχσαν, καθώς το έτος 1986 περισσότερα από το ήμισυ των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν επί των ελληνικής σημαίας πλοίων προσεγγίζουν σε

λιμάνια των ΗΠΑ, άφορουσαν ναυτικούς χάρτες και εκδόσεις.

Όμως έξ αιτίας των συντονισμένων προσπάθειών μας τόσο ο αριθμός όσο και το ποσοστό των παραβάσεων αυτής της κατηγορίας μειώθηκε σημαντικά.

Ενώ είμαι ευχαριστημένος από τις εξελίξεις αυτές, θά ήθελα να εκλείψουν παντελώς οι παραβάσεις αυτού του είδους.

Τό σεμινάριό μας σήμερα στοχεύει να αποτελέσει ένα βήμα προς την κατεύθυνση αυτή.

Ο Capt. Thomas Robinson είναι απόφοιτος της Ακαδημίας της U.S. Coast Guard και έχει να επιδείξει ένα ευρύ πεδίο υπηρεσιών που περιλαμβάνει υπηρεσία στα πλοία της U.S.C.G. που διεξάγουν επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στον Ατλαντικό Ωκεανό.

Έχει επίσης διατελέσει Πρόεδρος του Inter-Agency U.S. Port Security Committee και έχει ενεργό συμμετοχή στις συζητήσεις του I.M.O. που άφορούν ασφάλεια λιμένων.

Παρουσίαση συστημάτων προσδέσεως containers από την 'Εταιρία «Peck & Hale»



Στιγμιότυπο από την τεχνική παρουσίαση της Peck & Hale Inc. U.S.A. για συστήματα προσδέσεως containers, που έγινε την Πέμπτη 18 Μαΐου 1989 στο ξενοδοχείο 'Ιντερκοντινένταλ της Αθήνας. Στη φωτογραφία διακρίνονται από δεξιά: ο 'Αντιπρόεδρος της Peck & Hale Dr. R. Schultz, ο Διευθύνων Σύμβουλος της SEAMARK κ. Γ. Καραβόλος και ο κ. Ι. Μ. Λαβέντζης, Σύμβουλος Δημοσίων Σχέσεων.

Ανώτερα στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, καθώς και άλλοι ενδιαφερόμενοι παρακολούθησαν το απόγευμα της 18 Μαΐου σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας μία πλήρη παρουσίαση τρόπων και συστημάτων που βελτιώνουν την ασφάλεια της μεταφοράς των κοντεϊνερς στα πλοία, ενώ ταυτόχρονα μειώνουν το χρόνο φορτοεκφόρτωσης των κοντεϊνερς αλλά και τα λειτουργικά έξοδα για τους ναυλωτές και το κόστος συντήρησης για τους πλοιοκτήτες.

Η κοντεϊνερποίηση στις διεθνείς μεταφορές βρίσκεται σε συνεχή εξέλιξη και είναι φυσική ή καθημερινή σχεδόν διαρκής εξέλιξη των μεθόδων της πρακτικής και των προδιαγραφών τυποποίησης. Στο πλαίσιο αυτό, οργανώθηκε η παρουσίαση από τον αντιπρόεδρο της Peck & Hale, Dr. Robert Schultz, ο οποίος αναφέρθηκε επίσης στις διεθνείς προδιαγραφές, στην τυποποίηση, τους κανονισμούς των νηογνώμωνων, καθώς και στις παραμέτρους κατά το σχεδιασμό έ-

νός συστήματος αγκύρωσης (πρόσδεσης) των κοντεϊνερς στο πλοίο.

Περιγράψε επίσης τη διαδικασία μετασκευής ενός πλοίου για να μεταφέρει κοντεϊνερς και έδωσε λεπτομέρειες για τους τύπους των υλικών από τους οποίους μπορεί να γίνει επιλογή για τον ανάλογο μόνιμο ή κινητό εξοπλισμό του πλοίου.

Εγινε αναφορά σε διάφορους τύπους πλοίων (container liner, Ro-Ro, Bulk & Container, κτλ.) με ιδιαίτερη έμφαση στα multi-purpose που παρουσιάζουν περισσότερο ενδιαφέρον για τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Η δυνατότητα ενός τέτοιου πλοίου να μεταφέρει κοντεϊνερς, του δίνει σημαντικά καλλίτερες δυνατότητες ναύλωσης και ήδη σε πολλές γραμμές αυτό είναι απαίτηση.

Η Peck & Hale δίνει αυτή τη δυνατότητα με συστήματα που απαιτούν τώρα χαμηλότερη αρχική επένδυση και κάνουν το πλοίο ιδιαίτερα ελκυστικό στη ναύλωση λόγω του ταχύτερου χρόνου φορτοεκφόρτωσης και

του χαμηλότερου λειτουργικού κόστους.

Η Peck & Hale είναι ήδη πολύ γνωστή στην ελληνική αγορά. Οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες, τα τελευταία 10 χρόνια έχουν ενσωματώσει στα πλοία τους σύστη-μα Peck & Hale.

Η εταιρία επιβλήθηκε στα συστήματα προσδέσεως των κοντεϊνερς στις Ηνωμένες Πολιτείες από τη δεκαετία του 1960 και άργότερα στη διεθνή αγορά. Η εταιρία θεωρείται σήμερα ο κυριότερος κατασκευαστής στο είδος της με μονάδες παραγωγής στη Απω Ανατολή, στις Ηνωμένες Πολιτείες και στην Εύρωπη και με δίκτυο αμεσης εξιπηρέτησης και παράδοσης σ' όλοκληρο το κόσμο.

Η Peck & Hale είναι επίσης ο μεγαλύτερος κατασκευαστής προσδέσεων για πολιμικά πλοία, έρροσκάφη και όπλικα συστήματα, αλλά και ο κυριότερος προμηθευτής των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων.

Αντιπρόσωποι της Peck & Hale στην Ελλάδα, είναι η εταιρία «Seamark Ltd.» (τηλ 4176642), η οποία διαθέτει σημαντική τεχνική πείρα στην επίβλεψη της εγκατάστασης και στην υποστήριξη των συστημάτων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΝΟΙΚΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

Ο οικονομολόγος κ. Γιώργος Ν. Γιαννέπουλος, πρόεδρος της Σχολής Αποφοίτων Ευρωπαϊκών και Διεθνών Σπουδών του Πανεπιστημίου του Reading της Βρεταννίας και συγγραφέας πολλών βιβλίων και άρθρων επί της διεθνούς οικονομικής πολιτικής και την οικονομία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, εξέδωσε πρόσφατα το βιβλίο Shipping Policies for an Open World Economy.

Οι έννεα μελέτες που έχουν γραφεί ειδικά για το βιβλίο, εξετάζουν τις πολιτικές στην διεθνή ναυτιλία, στην ΕΟΚ, τις ΗΠΑ, τις Σκανδιναβικές χώρες και τις Ανατολικές χώρες. Εξετάζουν την πολιτική αυτών των χωρών υπό το φως της πρωτοβουλίας της GATT για την απελευθέρωση του παγκοσμίου εμπορίου.

Οι συνεργάτες της έκδοσης εστιάζουν την προσοχή τους στην δημιουργία της κοινής Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής πολιτικής, στην πολιτική των παραδοσιακών και των νέων ναυτιλιακών εθνών και στις επιπτώσεις στην αποτελεσματικότητα της διεθνούς ναυτιλίας. Συγχρόνως εξετάζεται η επίπτωση αυτής της πολιτικής στον ανταγωνισμό των διαφόρων ναυτιλιακών εταιριών και στην δυνατότητα επιβίωσης των εθνικών και περιφερειακών πολιτικών σε μία παγκόσμια ανοικτή ναυτιλιακή οικονομία.

Το βιβλίο είναι μία χρήσιμη συνεισφορά στην συζήτηση για την φιλελευθεροποίηση των υπηρεσιών του παγκόσμιου ναυτιλιακού εμπορίου.

TOVALOP AND CRISTAL A GUIDE TO OIL SPILL COMPENSATION

Το International Tanker Owner's Pollution Federation και το Cristal Ltd., εξέδωσαν ενδεκαμερτικό τευχίδιο με τίτλο: «Tovalop and Cristal — A Guide to Oil Spill Compensation». Το ένδεκα τευχίδιο διτίθεται δωρεάν και οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να το προμηθευτούν από την διεύθυνση:

The International Tanker Owners, Pollution Federation Ltd., Staple Hall Stonehouse Court, 87-90 Houndsditch, London EC3A 7AX Tel: (01) 6211255, Fax: (01) 6211783, Tlx: 887514 Tovalop

Νέα εποχή στην 'Ακτοπλοία με τα πλοία «Μιλένα» και «Νταλιάν» της G.A. Ferries

Μία νέα εποχή αρχίζει για την 'Ακτοπλοία με τη δρομολόγηση των δύο πρώτων επιβατηγών - όχηματγωγών πλοίων της εταιρίας G.A. Ferries, «Μιλένα» και «Νταλιάν» τα οποία θα εγκατασταθούν στις 12 'Ιουνίου και εν συνεχεία θα αρχίσουν να εξυπηρετούν με καθημερινά δρομολόγια τα νησιά των Κυκλάδων καθώς και τη Σάμο και 'Ικαρία. 'Ο στόλος της G.S. Ferries πρόκειται να συμπληρωθεί με δύο ακόμη επιβατηγά - όχηματγωγά, το «Ροδόνη» και το «Δήμητρα» από τα οποία το πρώτο θα παραληφθεί τον προσεχή Σεπτέμβριο και το δεύτερο λίγο αργότερα. Και τα πλοία αυτά θα υποστούν μετά την παραλαβή τους εύριτατες μετασκευές στον Πειραιά και θα δρομολογηθούν από την επόμενη θερινή περίοδο στη γραμμή Πειραιώς - Σαντορίνης - 'Ηρακλείου - Ρόδου.

Όπως διευκρινίστηκε σε συνέντευξη τύπου, η συνολική επένδυση της G.A. Ferries (άνηκει στο Συγκρότημα 'Αγούδημου) στην 'Ακτοπλοία θα ξεπεράσει τα 60 εκατ. δολάρια και αποβλέπει στην περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού και την κατά τον καλύτερο τρόπο εξυπηρέτηση των ελληνικών νησιών. 'Η G.A. Ferries διευθύνεται από τον κ. 'Αλέξανδρο Γερ. 'Αγούδημο, ο οποίος μιλώντας σε συνέντευξη τύπου είπε ότι τα επιβατηγά - όχηματγωγά «Μιλένα» και «Νταλιάν» υπέστησαν εύριτατες μετασκευές στον Πειραιά με συνολική δαπάνη που εφθάσε τα 3,3 δισεκατομμύρια δραχμών.

Τα δύο πλοία, εκ κατασκευής επιβατηγά - όχηματγωγά, είναι διπλέλικά, χωρητικότητας 4.707 τόννων γκρός και φέρουν το καθένα τέσσερις κύριες μηχανές που τους προσδίδουν ταχύτητα 20 μιλίων. 'Επίσης διαθέτουν σύστημα κλιματισμού σε όλους τους χώρους, πολυτελείς καμπίνες και καθίσματα αεροπορικού τύπου, πολυτελή σαλόνια και

εστιατόρια, αίθουσες ψυχαγωγίας, μπάρ, σέλφ σέρβις, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης κλπ. 'Η μεταφορική ικανότητα του «Μιλένα» είναι 2.300 επιβάτες και 350 ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα ή 60 φορτηγά αυτοκίνητα και 120 ΙΧ και του «Νταλιάν» 2.500 επιβάτες και 450 ΙΧ ή 60 φορτηγά και 140 ΙΧ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα δύο πλοία εξασφαλίζουν στους ταξιδιώτες την δυνατότητα να ταξιδεύουν από τον Πειραιά:

— Κάθε μέρα για Σύρο, Τήνο, Μύκονο, Πάρο και αντίστροφα.

— Τρεις φορές την εβδομάδα (Δευτέρα - Τετάρτη και Σάββατο) για 'Ικαρία, Καρλόβασι και Βαθύ.

— Τρεις φορές την εβδομάδα επίσης (Τρίτη - Πέμπτη και Παρασκευή για 'Ιο και Σαντορίνη.

— Δυό φορές την εβδομάδα (Δευτέρα και Πέμπτη) για 'Αμοργό (Αϊγιάλη και Κατάπολα).

'Εκτός των ανωτέρω, τα δύο πλοία δίνουν την δυνατότητα στους ταξιδιώτες αλλά και στους κατοίκους των νησιών να επικοινωνούν κάθε μέρα σχεδόν με όλα τα νησιά που εξυπηρετούν.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η τεράστια μεταφορική ικανότητα των επιβατηγών - όχηματγωγών «Μιλένα» και «Νταλιάν» επιτρέπει τον ανετό εφοδιασμό των νησιών που θα εξυπηρετούν και τη διακίνηση όλων των επιβατών ακόμη και στις περιόδους των μεγαλύτερων αιχμών του θέρους.

'Υπενθυμίζουμε ότι το Συγκρότημα 'Αγούδημου έχει ανακοινώσει ότι στους συνταξιούχους και τα μέλη των οικογενειών τους που θα ταξιδεύουν με τα δύο πλοία θα παρέχεται έκπτωση 75% επί της τιμής των εισιτηρίων και στους έν ενεργεία ναυτικούς έκπτωση 50%.

Τό «Λατώ»

Αρχισε τα δρομολόγια του στη γραμμή Πάτρας - 'Ηγουμενίτσας - Κέρκυρας - 'Αγκώνας το νέο επιβατηγό - όχηματγωγό της ANEK «Λατώ» μεταφορικής ικανότητας 2.000 επιβατών και 850 ιδιωτικών αυτοκινήτων. Το σκάφος, το οποίο εγκαταστάθηκε στον Πειραιά και χαρακτηρίζεται το μεγαλύτερο επιβατηγό - όχηματγωγό της Μεσογείου, διαθέτει πολυτελείς καμπίνες, καζίνα, πισίνες, καταστήματα αφορολογήτων ειδών, εστιατόρια, εκκλησία, σάουνα, ντίσκο μπάρ βίντεο, υδρομασάζ και άλλες ανέσεις και διευκολύνσεις στους επιβάτες.

Τό σκάφος έχει μήκος 188,5 μέτρα, πλάτος 24 μέτρα και όκτώ καταστρώματα. Είναι 15.200 τόννων γκρός και διαθέτει δύο μηχανές 28.000 ίππων που του προσδίδουν ταχύτητα 23 μιλίων.

Τό «Sunny Boat»

'Εξ άλλου αρχισε δρομολόγια στη γραμμή Πειραιώς - 'Ηρακλείου - Ρόδου - Λεμεσού - Λαττάκειας Συρίας το επιβατηγό - όχηματγωγό «Sunny Boat», το οποίο είναι το μόνο Ε/Γ - Ο/Γ που προσεγγίζει στο λιμάνι της Λαττάκειας μετά την διακοπή των δρομολογίων Βόλος - Λαττάκειας που παρουσίαζε έμπορικό και τουριστικό ενδιαφέρον.

Τό σκάφος που αναπτύσσει ταχύτητα 17,5 κόμβων είναι χωρητικότητας 600 επιβατών και 200 αυτοκινήτων, διαθέτει εστιατόριο 100 θέσεων, σέλφ σέρβις 114 θέσεων, μπάρ 200 θέσεων με όρχήστρα, καζίνο και καταστήματα αφορολογήτων ειδών.

Με την ευκαιρία της δρομολόγησης του πλοίου ο ταξιδιωτικός οργανισμός Louis Travel Agency Ltd και η ναυτιλιακή εταιρία Blue Bird Shipping Co. Nicosia εδωσαν δεξίωση επί του σκάφους στο λιμάνι του Πειραιά.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	Έλληνική	5.868	1977	Παροπλισμένο στον Πειραιά, ανέφερε ζημιές στο πηδάλιο, στις 11/5. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενές και έπισκευές.
ΚΟΝΔΩΡ	Έλληνική	966	1957	Άγκυροβολημένο στην Ψυττάλεια, στις 15/5, ύπεστη πυρκαϊά στο φορτίο, που κατασβέσθηκε από πυροσβεστικά σκάφη.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	Έλληνική	1.566	1971	Κατά το ταξίδι Όνδούρα για Γουαδελούπη, έμφορτο ξυλείας, ύπέστη κλίση και βυθίσθηκε άνοικτά της Τζαμάικας στις 17/5. Τό πλήρωμα διασώθηκε άπό παραπλέον πλοίο.
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	Έλληνική	3.018	1972	Ύπέστη ζημία στην άλυσσίδα της άγκυρας στη Λοαγιούν, στις 28/4.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΜΙΛΛΑ	Έλληνική	13.631	1972	Άνέφερε ζημία στην προέλλα και στην μηχανή στην Κυνοσούρα στις 17/5.
ΑΝΤΡΙΟΥ Η.	Κυπριακή	16.258	1970	Άνέφερε ζημία στην πλώρη, στην Έλευσίνα στις 16/5.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Έλληνική	13.600	1985	Κατά τό ταξίδι Κόμπε για Παραμαρίμπο ύπέστη ζημιές σέ κάλυμα δεξαμενής στό Ματάνζας, στις 20/5. Συγκρούστηκε μέ τό όχηματαγωγό «Miss Donna», στις 2/5 άνοικτά του Γκράϋς Χάρμπορ και ύπέστη έλασματουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στην Άστόρια.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	Έλληνική	19.265	1977	Άνέφερε βλάβη στην μηχανή, στον Πειραιά στις 26/5.
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	Άγγλική	24.102	1970	Ύπέστη ζημιές στό μηχανοστάσιο στό Άμβούργο, στις 18/2.
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	Λιβεριανή	35.762	1983	
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΤΙΝΑ	Έλληνική	163.810	1976	Άνέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή στον Σκαρμαγκά, στις 23/5.
ΜΙΚΤΟ:				
ΖΑΡΝΑΤΑ	Λιβεριανή	69.338	1977	Έπιθεωρήθηκε στό Ύμουίντεν συνεπεία βλάβης στη μηχανή που ύπέστη στις 13/5. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	Έλληνική	830	1968	Κατά τόν κατάπλου στην Ραφήνα, στις 29/5, προσέκρουσε στην προβλήτα και ύπέστη έλασματουργικές ζημιές.



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

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

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



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

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

Διευθύνται: ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΛΛΑΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΚΟΛΛΑΡΟΣ

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

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

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τελικά, ό τόσο αισιόδοξος φίλος μας που είχε προβλέψει «ακόμα καλύτερες ημέρες» για τα μέσα του Μαΐου είχε και δίκιο και άδικο! Διότι πράγματι, τη στιγμή που τό προηγούμενο τεύχος μας έβγαине από τό πιεστήριο στην κυκλοφορία, ή αγορά ήταν καλύτερη.

Απομένει, λοιπόν, νά διαπιστώσουμε τί φταίει και ή παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου «λύγισε» κατά τη διάρκεια της β' εβδομάδας του υπό εξέταση δεκαπενθημέρου. Νά είναι απλώς τό γνωστό φαινόμενο του τέλους της άνοιξης για τό οποίο γράφουμε στο προηγούμενο δελτίο μας; Καί αν ναι, πώς παράγεται, αλήθεια τούτο;

Γεγονός είναι ότι από τό δολ. 29 για πάναμαξ Κόλπο ΗΠΑ/Ιαπωνία των μέσων Μαΐου — και τό φημολογούμενα δολ. 31 — φθάσαμε στο δολ. 25 και — ίσως — λιγότερα. Πρόκειται, βεβαίως, για επίπεδα που ούδώς μπορούν νά χαρακτηρίσουμε «χαμηλά» αφού μέχρι πρότινος δέν βρίσκονταν ούτε στα καλύτερα όνειρα της πλοιοκτησίας! Έν τούτοις, σέ μία στιγμή έντυπωσιακής ανόδου, αντίθετα και προς τίς συνήθειες εποχιακές διακυμάνσεις, ή τάση προς τό κάτω έμβάλλει σέ σκέψεις και δημιουργεί φόβους για ένα καλοκαίρι αντίθετο προς τίς προσδοκίες.

Γεγονός είναι ότι κάποιοι Ιάπωνες ναυλωτές «κράτησαν πίσω» μερικά φορτία τους, όπως, επίσης, ότι, συγκυριακά (;) περισσότερα του άναμενομένου *capex size* (100-150.000 TDW) πλοία βρέθηκαν άναύλωτα, πράγμα που είχε επίδραση και επί των μικροτέρων μεγεθών.

Μέχρις ενός βαθμού, ή αγορά συγκρατήθηκε από τη Σοβιετική παρουσία και — στο ψυχολογικό επίπεδο — από τίς ειδήσεις περί επικείμενων νέων άγορών σιτηρών από ΕΣΣΔ και Κίνα. Τό τέλος Μαΐου ίσως σηματοδεύει μία εβδομάδα όπου οι Σοβιετικοί φέρονται «καλυμμένοι»...

Μά γιατί στα λοιπά, πλην σιτηρών, φορτία δείχνει σχετική ζωρότητα αφού, τόσο στο γαιάνθρακα όσο και στα σιδηρομεταλλεύματα σημειώσαμε ικανοποιητικό αριθμό και όγκο πράξεων από όλες τίς συνήθειες περιοχές φορτώσεων.

Τό αυτό παρατηρείται και στα λιπάσματα

που είχαν, μάλιστα και στιγμιαίες εξάρσεις, καθώς και στη ζάχαρη που κλεινόταν στα προηγούμενα επίπεδα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Οι μισθώσεις πάναμαξ στο χώρο του Ατλαντικού άρχισαν στα δολ. 14.500 - 16.000 ανάλογως πλοίου, χρήσεως και συγκυριών, για νά δώσουν τη θέση τους παρερχομένου του χρόνου σέ κατώτερα — πάντοτε, όμως, ικανοποιητικά — επίπεδα. Κάπως κατώτερη ή Απώ Ανατολή έδινε, αντίστοιχα, περί τό δολ. 13.500, ενώ ισχυρή ήταν ή τάση μετατοπίσεως των πλοίων στη Δύση ακόμη και με κάποιες θυσίες της πλοιοκτησίας που, σέ μία περίπτωση, δέχθηκε τίς δολ. 10.000 για πλοίο 70.000 τον. D.W. με παράδοση Απώ Ανατολή και επαναράδοση Κόντινεντ.

Στά δολ. 10.000 ήμερησίως σημειώσαμε μισθώσεις handy (30.000 TDW) στον Ατλαντικό ενώ, στον τομέα χρονοναυλώσεων περιόδου, οι 68.000 TDW κλείνονταν στα δολ. 13.500 για δύο έτη, πράξη που υποδηλώνει πρόβλεψη των ναυλωτών για σχετικά ύψηλή άγορά σέ μεσο-μακροπρόθεσμη βάση.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η εξαιρετική δραστηριότητα των Σαουδαράβων που ναύλωσαν ένα σημαντικό αριθμό U/VLCC, ιδίως για δυτικούς προορισμούς, κράτησε ισορροπία στην άγορά και επέτρεψε βελτίωση των επιπέδων ναύλων μέχρι του βαθμού που (τηρουμένων των σχέσεων της νέας προς την παλαιά κλίμακα)

μπορούν νά χαρακτηρισθούν κερδοφόροι.

Η άγορά στον Περσικό άνοιξε με τό WS 40 για VLCC και WS 35 για ULCC με προορισμό Δύση για νά βελτιωθεί μέχρι και WS 47 και 45, αντίστοιχως, ενώ, ένδιαμέσως, άριθμός ναυλώσεων VLCC για Ιαπωνία και Κορέα κλεινόταν στα WS 43-44, ταχέως επίσης βελτιούμενα. Για βραχεία μεταφορά (Ερυθρά) τό WS 48 έγγνώσθησαν.

Σχετικά ζωρή ή Μεσόγειος με τούς 130.000 τόννους στα WS 92 και τούς 80.000 στα WS 145 ένω-σταθερότητα επικρατούσε στη Δυτική Αφρική με τούς 130.000 τόννους για ΗΠΑ στα WS 80-82.

Δυναμική διαγραφόταν ή ζήτηση και στη Βόρειο Θάλασσα ένω άπροσδόκητη ζωρότητα πρόσθετε στην Καραϊβική ή ζήτηση για μεταφορτώσεις από VLCC σέ handy πλοία. Οι 70.000 τόννοι για ΗΠΑ πλήρωναν τό σχετικά ύψηλό WS 140.

Ένδιαφέρουσες και οι χρονοναυλώσεις για 80.000 τον. d.w. στα δολ. 13.800 για 3 έτη και για 87.000 τον. d.w. στα δολ. 15.500 για δύο έτη.

Στά καθαρά φορτία σχετική ζωρότητα έδωσε ή Ιαπωνική παρουσία — ίσως υπό την επίδραση της άβεβαιότητας που προκαλούν τά γεγονότα στην Κίνα. Σημειώσαμε αριθμό ναυλώσεων από Περσικό για Ιαπωνία (WS 168 για 55.000 τόννους) καθώς και αριθμό φορτώσεων για τον ίδιο προορισμό από Ν.Α. Ασία και Αυστραλία. Πλοίο ύψηλών προδιαγραφών 30.000 τον. d.w. κλεινόταν για 12 μήνες στα δολ. 12.000 ήμερησίως.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ: Άμερ. Κόλπο 21.000 τον. περίπου σιτηρά Ιρλανδία, δολ. 24 φίο, 9 ήμέρες, Μαΐου 22-28.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ: Άμερ. Κόλπο 18.000 τον. λιπάσματα Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 48, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 1-10.

ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Ρίο Γκράντε 28.000 τον. περίπου Μανίλα, δολ. 1.500.000 κατ' άποκοπή φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 29-30.

ΓΑΡΜΠΗΣ: Βραζιλία 70.000 τον. περίπου σιδηρομεταλλεύματα Βέζερπορτ, δολ. 10,90 φίο, 5 ήμέ-

ρες, Ιουνίου 10-20.

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ. ΙΙ: Βανκούβερ 32.500 τον. περίπου σιτηρά χύδην Μπαγκλαντς, δολ. 24,60 φίο, 8.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Ιουνίου.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τον. σιτηρά χύδην Μερσίνα, δολ. 30 φίο, 3 ήμέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-30.

ΒΗΤΑΓΚΡΕ'ΙΝ: Άμερ. Κόλπο 24.500 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 48 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 5-15.

ΩΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ: Χάμπτον Ρόντς 85.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 9, 2,5 ήμέρες αντίστοιχα, Ιουνίου 6-12.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ: Παράναγκουα 25.000 τον. περί-

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

Telephone: 01-4818885 (6 lines)

Telex: 885427 SAMJON G

Telex (A.O.H.): 827498 SAMJON G

Telegrams: JONSAMSUNS LONDON EC3

Telefax: 01-4807502

που γεννήματα Βαλένσια καί Σεβίλλη, δολ. 24.50, 6.000/4.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 22 — 'Ιουνίου 3.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Ταμπικό δολ. 12,75 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 23-29.

ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: 'Αμερ. Κόλπο 27.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 48 φίο, 8.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 18-26.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Βανκούβερ 24.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 23,50, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: Χάμπτον Ρόντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Φός, δολ. 8,25, 3 ημέρες /30.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 5-12.

ΑΔΕΛ: Βορ. Χαττέρας 32.000 τον. σκράπ Νέμ-ρουτ Μπαϊν, δολ. 23,25 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 1-5.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΟΥΡΑΝΙΑ: Ταραγκόνα 47.000 τον. κριθάρι Τζέν-τα, δολ. 23,50 φίο, 6.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 19-25.

ΤΙΓΡΗΣ: Νάρβικ 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3,50, 6 ημέρες, Μαΐου 20-27.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 100.000 τον. γαϊάνθρακες Χόγκ Κόγκ δολ. 10,60, φόρτωσης κλίμακας/20.000 τον. εκφόρτωση, μέσα 'Ιουνίου.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Δυτική Αυστραλία 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Νότιο Κορέα, δολ. 7,22 με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 10 ημέρες, Μαΐου 21-31.

ΓΟΥΕΝΒ ΚΡΕΣΤ: 'Αμβούργο 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 41 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-31.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: Μανφρεντόνια 14.000 τον. σιτηρά χύδην 'Αλγερία, δολ. 13,25 φίο, 2.000/1.600 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-29.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Νάρβικ 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουνκέρκη, δολ. 3,90 φίο, 7 ημέρες, άμεση.

ΜΕΛΕΤΗ: 'Ιαπωνική Μεσόγειο 50.000 τον. κριθάρι 'Ερυθρά Θάλασσα δολ. 20, όψιν 'Αραβικό Κόλπο δολ. 23,50, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 24-29.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: 37.600 τον. d.w. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτις Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ: 16.150 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μουσκάτ Μαΐου 20-30, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 7.300 την ημέρα.

ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 18.780 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σκώ Μαΐου 15-19, ταξίδι μέσω Φινλανδίας καί 'Αλεξάνδρειας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΛΥΔΙΑ II: 16.270 τον. d.w. του 1974, παράδοση Νότιο 'Ιαπωνία τέλη Μαρτίου, ταξίδι μέσω 'Αραβ. Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΕΒΜΑΡ: 29.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Φινλανδία άμεση, ταξίδι μέσω Νοτιοανατολικής 'Αφρικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑΣ: 29.600 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ναγκόγια Μαΐου 19-25, κυκλικό ταξίδι Νέας Καληδονίας, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΚΤΗ: 28.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μανίλα Μαΐο, ταξίδι 70-80 ημερών με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ: 27.800 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φιλιππίνες Μαΐου 20-30, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΑ: 34.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Μαΐου 25-28, ταξίδι μέσω Τουρκίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 11.300 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ: 17.180 τον. d.w. του 1980, παράδοση στον πιλότο Λονδίνου Μαΐου 23-25, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ανατολ. άκτις ΗΠΑ, δολ. 7.525 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β.: 49.900 τον. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Μπαγκλαντές άμεση, ταξίδι μέσω 'Αργεντινής καί Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΙΝ: 37.446 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νάντη τέλη Μαΐου, ταξίδι μέσω Βορ. Χαττέρας με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.: 26.128 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νέμρουτ Μπαϊν άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΝΙΜΡΟΝΤ: 72.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Κό Σιχάνγκ με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΛΝΔΡΟΣ: 64.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία μέσω 'Ιουνίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Πακιστάν, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΣΤΑΔΙΟΝ: 33.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμβέρσα 'Ιουνίου 1-5, ταξίδι μέσω Σιγκαπούρης με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ: 39.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση Διερχόμενο Κολόμπο Μαΐου 26 — 'Ιουνίου 6, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ: 61.636 τον. d.w. του 1981, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 18.500 την ημέρα.

ΜΙΑΝΤΟΣ: 65.860 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Απω 'Ανατολή τέλη Μαΐου, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτις ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.100 τον. d.w. του 1974, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Μαΐου 20-30, ταξίδι μέσω Μορμουγκάο με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 15.800 την ημέρα.

ΑΠΝΟΙΑ: 72.073 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΤΖΕΝΙΦΕΡ ΤΖΕ'Ι'Ν: 26.740 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ρίο Χάνα Μαΐου 10-15, ταξίδι 4 μηνών με επαναπαράδοση Μόντρεαλ / Μπάχια Μπλάνκα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΝΤΡΙΟΥ Χ.: 30.184 τον. d.w. του 1970, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ τέλη Μαΐου, ταξίδι 6 μηνών, δολ. 7.250 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 68.310 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Απω 'Ανατολή άρχές 'Ιουλίου, περίοδος 2 ετών, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: 114.144 τον. d.w. του 1970, παράδοση Μπρουναμπουτέλ 'Ιουνίου 1-12, ταξίδι 2-4 μηνών, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΡΙΑ Κ.: Ράς 'Ισα 100.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 105, Μαΐου 28.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ: 'Αμπου Ντάμπι 28.000 τον. νάφθα Βενετία, Μαΐου 20.

ΑΔΑΜΑΣ: 'Αλγερία 65.000 τον. μρός φορτίου ΗΒ/

«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**

Κόντινεντ, WS 172,5, Μαΐου 17.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Πουέρτο Μιράντα 68.000 τον. Σαϊντ Τζέιμς, WS 112,5, Μαΐου 26.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Ράς Ισα 80.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 145, Μαΐου 18.
ΑΙΑΣ: Κάργκ Αϊλαντ 260.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 40, Μαΐου 25.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Δύση, WS 79,5, Μαΐου 25.
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ: Νιγηρία 115.000 τον. Γαλλία, WS 82,5, Μαΐου 25.
ΜΕΤΕΩΡΑ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 72.000 τον. μέρος φορτίου Αμερ. Κόλπο, WS 127,5, Μαΐου 31.
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Ανατολ. Μεσόγειο 60.000 τον. Μεσόγειο, WS 175, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 170, Μαΐου 23.
ΣΗΓΚΡΕΐΣ: Αλγερία 84.000 τον. Φός WS 135, όψιόν Χουέλαβα WS 142,5, Μαΐου 29.
ΦΕΛΙΣΤΥ Λ.: Κωνσταντζίνα 50.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου Περσία, δολ. 690.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 28.
ΡΑΦΟΝΤΥ: Υεμένη 125.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 85, Ιουνίου 7.
ΑΚΟΗ: Αγκόλα 98.000 τον. Αμερ. Κόλπο, WS 102, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 108, Ιουνίου 8.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Μάρσα έλ Χαρίγκα 80.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 145, Μαΐου 29.
ΜΠΟΝΙΤΟ: Φρεντερίσια 70.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 125, Μαΐου 31.
ΑΔΩΝΙΣ Γ.: Σιγκαπούρη 40.000 τον. Τάουνσβιλ, WS 207, Ιουνίου 18.
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίλντα 25.000 τον. νάφθα Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 185, Ιουνίου 1.
ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 93.000 τον. Σριράχα, WS 122,5, Μάιο.
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, WS 135, Μάιο.
ΤΙΝΑ: Περσικό Κόλπο 345.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 45, Μάιο.
ΔΑΦΝΗ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 135, Μάιο.
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΚΙΓΚ: Λάμπουαν 49.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 165.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 31.
ΒΕΝΟΥΣ Β.: Λά Σαλινά 72.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 132,5, Ιουνίου 2.
ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ: Ράς Σουκχεϊρ 130.000 τον. Γαλλία, WS 85, Μαΐου 30.
ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Λά Σκίρα 75.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο / Κόντινεντ, WS 137,5, Μαΐου 28.
ΑΝΝΑ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 145, Μαΐου 27.
ΛΕΩΝΤΑΣ: Ένδομεσογειακή μεταφορά 80.000 τον. ναύλος έμπιστευτικός, Μάιο.
ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Σαϊντ Κρουά 80.000 τον. μέρος φορτίου Ακτί Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, Μαΐου 30.
ΒΥΤΙΝΑ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Αμερ. Κόλπο, WS 83,5, Μαΐου 25.

Οι άγοραπωλησίες

Δέν πρόκειται νά άπαριθμήσουμε τό πλήθος των πράξεων πού πρόσφατα έγιναν γνωστές, θά αναφερθούμε μόνο στίς πλέον εξαιρετικές περιπτώσεις μέ τό σχετικό σχολιασμό.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων χαρακτηριστική είναι ή πώληση του Μ/Τ ΕΛΟ-UNDA (89.179 TDW/1969) στά δολ. 7.000.000 καί εκείνη του Μ/Τ ΜΟΡΕΛΙΑ (59.020 TDW/1983) αντί δολ. 17.000.000, άμφότερα σέ Έλληνες άγοραστές.

Ας μή νομισθεί όμως ότι οι Έλληνες επικρατούν, στην άγορά. Η Νορβηγική παρουσία ήταν καί πάλι έντυπωσιακή. Καί, φυσικά, δέν έμειναν αδιάφοροι ούτε γιά τά πλοία της ΜΑΡΑΘΟΝ, όλα Ιαπωνικής κατασκευής, πού πληρώθηκαν συνολικά δολ. 63.000.000 ως άκολούθως:

— Μ/Τ ΗΟΥΣΤΟΝ ΤΡΑΔΕΡ (140.778/74) δολ. 18.250.000.

— Μ/Τ ΓΑΡΥΒΙΛΛΕ (138.200/72) δολ. 14.050.000.

— Μ/Τ ΒΡΑΕ ΤΡΑΔΕΡ (89.730/75) δολ. 15.250.000.

— Μ/Τ ΣΕΛΤΙΚ ΤΡΑΔΕΡ (89.479/75) δολ. 15.250.000.

Στήν κατηγορία των VLCC σημειώσαμε τό Τ/Τ ΓΟΥΝ ΝΕΥΣ (240.000/1974) στά δολ. 21.000.000 ένώ εξαιρετικού ενδιαφέροντος είναι καί τά suezmax μέ τό σχεδόν νεότευκτο Μ/Τ ΒΙΛΟΜΙ ΤΑΝΑ (145.900/89) στά 51.500.000, ως λέγεται, σέ Νορβηγούς πού δείχνουν έτσι την εξαιρετική έμπιστοσύνη τους στό μέλλον της άγοράς.

Ας συμπληρώσουμε την εικόνα μέ τό Μ/Τ ΕΛΛΕΝ (118.164/72) στά δολ. 11.700.000 καί, στά μικρότερα μεγέθη, τό Μ/Τ ΘΑΡΑΛΕΟΣ (97.000/65) αντί δολ. 6.800.000.

Αξιόλογη καί ή περίπτωση του Μ/Τ ΒΑΛΤΙ-CO (19.973/1982) στην Ιταλία, μέ 4 διαχωρισμούς αντί του ποσού των δολ. 13.000.000 έντός της Ιταλίας.

Στά μπάλκ κάρριερς, στεκόμαστε έμπρός στην πώληση του παναμαξ ΜV ΜΟΑΝΝΑ

(67.100/1984) αντί δολ. 19.250.000. Στά handy max, θά σημειώσουμε τό ΜV COSTIS (37.680/77) στά δολ. 11.300.000 ένώ χαρακτηριστική είναι επίσης ή πράξη επί του ΜV ΗΑ-GNHILD (27.923/75) στά δολ. 7.200.000. Πιθανολογείται ότι όλα πηγαίνουν σέ Νορβηγούς!

Ας σημειώσουμε επίσης αριθμό πράξεων πού αναφέρονται σέ handy μεγέθη:

— ΜV ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (23.147/80 Άν. Γερμανία) δολ. 9.400.000 (περίπου).

— ΜV ΑΡΕΧ (29.222/73) δολ. 5.000.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου σταχυολογήσαμε τά εξής:

— ΜV ΛΑΚΕ ΜΙΧΙΓΑΝ (17.070/71) περί τά δολ. 3.000.000.

— ΜV ΟΥΝΙΤΥ (Freedom του 1971) δολ. 2.350.000.

— ΜV ΛΥΧΟΡ (12.183/73) δολ. 3.470.000.

Η ύψηλή τιμή ίσως δικαιολογείται από τίς εξαιρετικές προδιαγραφές του πλοίου πού περιλαμβάνουν φορτωτήρες 1/80, 2/30 καί 6/10 τόννων.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Όλη ή άγορά δέν παραλείπει νά αναφέρει τά S/S ΣΒΟΒΟΔΑ (6.030 LDT) καί ΜV ΣΥΝΓΑ-ΡΙ (5.450 LDT) πού έπωλήθησαν στό Μπαγκλαντές αντί δολ. 267 καί δολ. 250, αντίστοιχως. Στήν ίδια χώρα φέρεται νά πηγαίνει τό Μ/Ν ΑΒΔΕΛ ΑΖΙΖ (5.178 LDT) αντί δολ. 266 ένώ Κινέζοι πλήρωσαν δολ. 232 γιά τό ΜV ΝΙ-ΖΗΝΕΥΔΙΝΣΚ (2.400 LDT).

Έν τώ μεταξύ, μέ ένδιαφέρον αναμένεται ή επιστροφή στό προσκήνιο της ΜSΤC (Ινδία) μέ άγνωστους μέχρι στιγμής όρους ένώ έλπίδες εκφράζονται ότι θά μειωθούν οι εισαγωγικοί δασμοί στό Πακιστάν, πράγμα πού περιορισμένη θά έχει άμεση σημασία έν όψει της ύποχρεωτικής άνάπαυλας λόγω των μουσώνων. Κάτι ψιθυρίζεται γιά έπάνοδο της Ν. Κορέας στην άγορά. Θά επανέλθουμε.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΤΑΛΟΥΣΙΑ: 16.540 τον. d.w. του 1968, ταξίδια 12 μηνών πρós δολ. 10 ανά τόννο πλέον δολ. 3.500 γιά ύπερωρίες.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

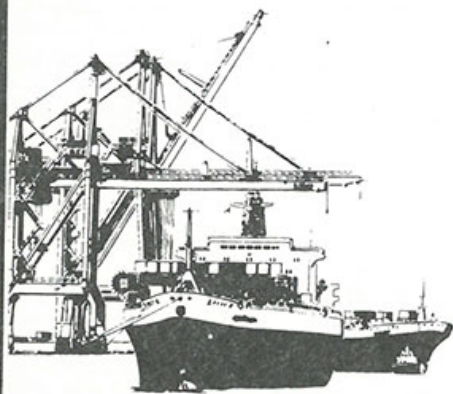
Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

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

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



GREEK RESCUE FOR BRITISH SHIPYARD?

There is information that two Greek Shipping firms have expressed through the Kappa Maritime company of London, also Greek-owned, an interest in building a series of ships of various types for themselves and for other owners at the NELS Shipyards in Britain's north-east which would otherwise have to close down, since the British government has set a deadline of 30th June on their closure if they do not in the meantime obtain orders to keep them busy.

Kappa Maritime, which is controlled by the children of Captain Stephanos Kollakis, has been very active lately and has acquired a large number of ships. The world in Piraeus is that the Captain's children are buying ships like shirts. There have also been persistent rumours in Piraeus that Kappa Maritime representatives have shown an interest in buying a controlling share in a bank in Greece and in setting up other businesses. In view of all this, it would not be surprising if they put in a bid for the NELS Yards.

\$ 200 BILLION NEEDED OVER NEXT DECADE FOR WORLD FLEET REPLACEMENT

As much as \$ 200 billion will be needed over the next decade to replace the world's ageing shipping fleets. Rex Harrington, of the Royal Bank of Scotland, forecasts that capital markets would play a much greater role in funding fleet replacement programmes.

Addressing over 300 delegates at a seminar organised by City University's International Centre for Shipping, Trade and Finance, Mr. Harrington said: «In order to raise the substantial amount of money required, the industry will need to be able to assure serious long-term investors that the returns will be less volatile than in the past. There will need to be a much greater collaboration between owners and charterers to achieve the right climate for the amount of investment required».

Merill Lynch International Executive Director James Fairbairn said that financial investors will take advantage of properly structured opportunities in shipping to diversify their exposure to different industries. He said they would be selective — preferring an established corporate entity owning a fleet diversified as to type, employment and age of vessels. On the portfolio theory, this will help to ensure that overall fleet earnings are less volatile.

Mr Fairbairn added that institutional portfolio investors had begun to be attracted to shipping in the past two or three years, but the total raised from this source to date was tiny in relative terms, amounting to less than \$ 500 million.

Shell International Marine Managing Director Jaun Kelly warned the seminar that a «pressure cooker» effect was in the making, with the price of newbuildings outstripping the slower pace of increase in freight rates. This inhibited major ordering of new vessels and could lead to a tonnage shortage and, in turn, a dramatic rise in freight rates.

Mr. Kelly urged all concerned to exercise «universal self constraint». He said that an appropriate response would involve building new ships to replace operationally unsuitable or unserviceable ones, in numbers and of size which maintain a broad balance between supply and demand.

Basil Papachristidis, Chairman Inter-tanko, said that the oil major's role as investors will have a major bearing on the health of the international tanker market in the years ahead. He called on the oil companies to resist the temptation to implement newbuilding programmes in response to anticipated tonnage shortages.

«If there is a serious belief that the world fleet will need to be replaced and/or expanded, oil companies should allow this process to take place through market mechanisms», said Mr. Papachristidis. «Let the freight market be the determining factor behind investment in ships and let the process of investment in tankers be carried forward by shipowners».

Greek shipowner Nikolas Tsakos told the seminar that world fleet renewal required building at the rate of some 20 million tonnes deadweight annually, costing up to \$ 15 billion per year at today's prices.

John Parker, Chairman and Chief Executive of Belfast shipbuilders Harland and Wolff, forecasts a doubling of demand for new vessels by the mid-1990s. He said: «Newbuilding prices will undoubtedly substantially increase and freight rates must inevitably reach levels which support new shipbuilding prices. A key question is when will the shippers be forced to recognise the inevitability that the revenue balance must be restored for the shipowners and the shipbuilders to satisfactory commercial levels».

Stelios Haji-Ioannou, of Troodos Shipping, also concentrated on this point. He made a plea for the users of shipping services to understand that they have to provide the secured employment in order to induce large-scale investment.

Giving the Norwegian perspective, Leif Hoegh Chairman Westye Hoegh said that net increase in total capital employed of around \$ 10 million would have to be financed if Norway was to achieve its shipping ambitions by the mid-1990s. Mr Hoegh said: «Half of it should be in the form of equity. However, to find sufficient equity, Norwegian shipowners will have to seek equity investment from abroad on a larger scale than seen up to now».

Professor Costas Th. Grammenos, Director of the International Centre for Shipping, Trade and Finance, told the seminar: «In order to attract the risk adverse institutional investor, risk management in shipping will have to play a more prominent role through the increased adoption of maritime joint ventures, shipping pools and currency and interest rate hedging». Professor Grammenos also underlined the importance to the maritime industries of the accelerating trend of transnationalisation in production and services, which has a major bearing on geographical shifts in production sites and changes in the flows of

raw materials, production inputs and finished goods, as well as significant repercussions on national trade balances and economic policies.

Speakers at the seminar also included Mrs Anne Oian, of Bergen Bank's Shipping Department. Mrs Oian said that capital would not prove a limi-

tation in the longer term. «A bigger challenge will be finding the right people, who command the confidence of investors and lenders, and the right projects to invest in. The importance of management quality is becoming increasingly obvious».

rists would boycott its products, And if the American courts make Exxon also pay for the ecological damage, France might come back and demand similar compensation for the damage caused by the «Amoco Cadiz».

THE PROPOSAL FOR A TWO-YEAR AGREEMENT

We would like to believe that there is no truth in the reports that the Minister of Mercantile Marine, Mr. Antonis Dediakakis, is determined to set the terms of the working conditions and wages of Greek seamen employed on ocean-going ships by ministerial decree if the Panhellenic Seamen's Federation (PNO) and the Greek Shipowners' Union cannot come to terms on a new collective agreement. Collective agreements should arise from free negotiation between the interested parties and not be imposed from above.

Meanwhile, at a new meeting between PNO and the owners' union which took place last Friday, the latter proposed a two-year agreement with a 12% increase in the basic wage during the first half of 1989, 13% during the second half and 14% for 1990. They also declared they would accept no discussion on the demand for a hard-lying bonus. They claim, very rightly, that this

matter was settled in last year's collective agreement and accepted by PNO, with the establishment of the special wage scale for seamen, the short term of employment, special holiday pay, etc. Moreover, it has also been recognised by the state with the favourable insurance terms by which seamen get their pensions much earlier than those employed in other trades.

At this point we cannot know what PNO and the maritime unions will decide but we consider the immediate and longterm interests of the seamen, which PNO and the unions purportedly are there to protect and promote, dictate the acceptance of the proposal for a two-year agreement. With such an agreement, the owners will be better able to plan ahead and this is in the interests of the seamen because the further development of shipping enterprises means the acquisition of more ships and ergo more job opportunities for the seamen.

work too well and if the weather holds, it will take at least a week to empty the ship's tanks and prevent further spills.

Fishermen in the area estimated they have suffered at least \$ 100 million in damage, not counting the longterm effects on the ecology of the area. It is to be noted that such longterm damage was not taken into account by the American courts in settling claims for the «Amoco Cadiz» oil spill.

American public opinion is especially sensitive to ecological and fishery damage as was demonstrated recently with the rescue of two grey whales from the Alaskan ice-pack. Exxon hastened to assume full financial responsibility for the damage caused, perhaps out of fear that if it did not, American moto-

COMBINED CARRIERS

According to Drewry, combined carriers have made an impressive return on the tramp market.

Today there are two kinds of such carriers, the OBO's which can carry oil, bulk cargoes and ores and the O/O'S which can carry oil and ore cargoes. The OBO's are an extension of the bulk carrier while the O/O's were developed from specialised ore carriers. PROBO's are a special category of OBO, i.e. Products OBO's which, in addition to oil, can carry certain oil products.

The advantage of such ships is their easy conversion from dry to liquid carriers and vice versa.

From 1970, when oil consisted of 70% of the cargo carried by combined carriers, the OBO's and O/O's have had varied careers and gone through various stages of prosperity and decline. To day, the improvement in the freight market has raised them to heights they have never known in the past ten years.

FIRST SULZER S20 MARINE PROPULSION SYSTEMS

Pesquera Loa Norte SA of Santiago, Chile, has ordered seven Sulzer 6S20 marine propulsion systems for the re-engining of seven 36.6 m - long fishing vessels. Each propulsion system will include a six-cylinder S20 diesel engine, Reinjes gearbox, fixed pitch propeller, PTO gearbox, controls and all other necessary ancillary equipment. The Sulzer 6S20 diesel engines will develop 870kW (1185 bhp) each at 1000rev/min.

These are the first S20 marine propulsion systems to be ordered since the Sulzer S20 diesel engine was launched at the SMM exhibition in Hamburg in September 1988. There a complete 6S20 propulsion system was displayed, together with a 6S20 diesel generating set.

THE CASE OF THE «EXXON VALDEZ»

The case of the tanker «Exxon Valdez» which hit a reef in Alaska and created the largest oil spill the United States have ever had to cope with in their territorial waters is a lesson to all concerned that such accidents can have such far-reaching consequences and can cause so much ecological damage that extra-special care should be taken to prevent them.

The ship is a 214,861 dwt. tanker which was carrying 1.2 million barrels of crude. It ripped open 8 of its 12 tanks on the underwater reef and caused an oil spill stretching over 80 square miles of ocean. Usual clean-up methods did not

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, 3118480
or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683
Telex: 18724 HELLAS AR, 23675 FRACHT AR, 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE

INSURERS URGED TO EXTEND BULKER AGE LIMITS



Insurers should extend the age limit on well-run dry bulk vessels, shipping industry representatives were told recently. Colm Nolan, Chartering Manager of ProBulk (UK) Limited, said that newbuildings continued to be out of the reach of the majority of owners. Addressing a ProBulk seminar at London Expoship, he argued that all interests stood to

gain from a reappraisal of attitudes towards older vessels — which would help to restrain newbuilding programmes.

«The time when a charterer would only consider modern tonnage is over», said Mr. Nolan. «It is in the charterers' interests to put pressure on insurance companies to extend the age limit on a well-run vessel. If the incentive is there for an owner to operate a vessel in well-paying trades up to and beyond 20 years, sufficient capital will be made available and spent on the vessel to ensure that it meets the stringent requirements of classification societies and insurance companies».

A change in attitudes, such as seen in the tanker trades in recent years, would need to be accompanied by discipline, added Mr. Nolan. «There will be a greater responsibility placed on the whole industry to regulate the working of older vessels, on owners to regularly maintain these vessels, and on charterers in only fixing vessels that they know meet stringent standards... and not to take a chance with the unknown when the nomination date is due.

THE SEA LEVEL

According to the EC's environmental committee, the main atmospheric problems of our time are three: acid rain, ozone depletion and the greenhouse effect.

One of the effects of the latter is the raising of the sea level which is threatening coastal zones. There is indeed the fear that this will cause flooding, coastal erosion, destruction of harbour installations and damage to fresh water systems.

One of the first things that have to be done is to reduce the emission of carbon dioxide and other gases that deplete the ozone layer. To achieve this, there has to be a reduction in the use of fossil fuels and replace such use with other means of energy production.

The committee has proposed that its report be placed on the EC agenda with the object of adapting the energy, forestry and environmental policies of member-countries accordingly.

ABS FORMS «RAPID RESPONSE TEAM»

American Bureau of Shipping has implemented a program called the «Rapid Response Team» that provides immediate technical assistance to shipowners and offshore operators to minimize casualty losses. In the planning stage since late 1988, the team concept is designed to expedite emergency services that ABS has offered to the marine industry for more than 125 years. The team's main objective is to assist shipowners and offshore operators with the critical job of assessing damage after a casualty and to provide recommendations for moving the vessels to a safe refuge.

UNITED STATES COAST GUARD APPROVES AMERIOD PRODUCT

Drew Ameroid Marine's Ameroid OWNES degreaser has been approved by

50 YEARS AGO

— Continuing his strenuous effort to solve our commercial and shipping problems, the Undersecretary for Shipping is leaving next Saturday for London.

— The Greek cargo ship «Kasos» 9,500 dwt. owned by Kassos S.A. of Athens, was launched at the Doxford yard in Sunderland on June 1st, a little after midday. She is the first Greek-owned diesel powered ship. The sponsor was Miss Leonida Arvanitidi.

— Captain Constantine Katsami was awarded the Maritime Gold Medal by royal decree for his contribution to the government's efforts in reorganising the passenger fleet.

— The ss «Stamos», sailing from Funchal de Janeiro to Gdynia with a cargo of 7,000 tons of ore ran aground a little after midnight on May 22 on a reef at 34° N. and 11 degrees 34' E. Salvage assistance was sought.

— The ss «Axios» was fixed for grain from San Lorenzo for certain U.K. ports 25/-, if Northern Spain 23/6, option Spanish Mediterranean ports 29/3.

(Naftika Chronika No. 203, 1.6.1990)

the Coast Guard for use as a bilge cleaner, based on technical data supplied and its widespread use by commercial and military vessels.

Per the Coast Guard's criteria, Drew provided detailed analysis and written testimonials that attested to the quality of Ameroid OWNES degreaser and oily/water separator manufacturers with systems similar to those installed on Coast Guard vessels. As the information showed, when diluted as recommended, the product exhibited superior heavy duty cleaning power, without hampering the operation of the oily/water separators.

INMARSAT AWARDS SATELLITE NAVIGATION STUDY CONTRACT

Inmarsat has awarded a contract to INMOS for a study that is expected to lead to the integration of mobile satellite communications and satellite navigation capabilities into a single mobile terminal which would operate anywhere in the world.

Mobile users often need both communications and positioning (navigation or vehicle tracking) capabilities

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'IA TREINTER (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGGELIKH	65	8374
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA ZOΦIA	85	24500
AGIASOZ	82	36000
AGIOZ ANΔPEAZ	77	10815
AGIOZ MAKAPIOZ	68	25003
AGIOZ ΦANOPYPIOZ	69	14029
AETOS	72	3065
AΘENIZ EEPPECZ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
AΘΛOZ (δ.)	69	2671
A'IBAI	70	8898
A'IAION	77	14274
A'IAANT MAPINEP	74	16006
A'IAANT SKA'Y	76	11084
A'IAANT SKIΠEP	84	16800
A'IAANT TZEM	85	16800

α. Φουτζέρι 3/4	
α. Κασίμα 7/4	
ε. Πειραιά 3/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Φλάσιγκ 31/3	
υψωσε παναμοική	
προς Κασσιούγκ 24/3	
προς Κέυ Γουέστ 31/3	
μετ. «Mostween»	
α. Πόρτ Κέλαγκ 14/4	
ε. Μαρακάιμπο 3/3	
α. Νάπολη 5/4	
υψωσε κυπριακή	
δ. Γιβραλτάρ 7/4	
προς Σκίντα 20/3	
α. Λέγκχορν 1/4	
προς Κούβα 23/3	
ε. Ντάρμπαν 3/4	
προς Ρόττερνταμ 29/3	
προς Μπρισμπαίν 27/3	
ε. Νταμμάμ 5/4 *	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΖ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	83	10520
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

α. Καρότσι 1/4	
α. Μόντρεαλ 6/4	
ε. Σαγκάη 29/3	
α. Μπορντό 10/4	
δ. Πόρτ Σαίδ 6/4	
α. Νιούκαστλ 5/4	
δ. Σουέζ 12/4	
δ. Σουέζ 15/4	
ε. Μόνγκλα 27/3	
ε. Σάλαμ Βόε 13/4	
α. Όζακα 5/4	
προς Άλγερια 5/3	
α. Μπανόλι 3/4	
α. Μπαχραϊν 7/4	
ε. Τομπάτα 12/4	
μετ. «Clipper Magic» (κ.)	
προς Κουανγνιούγκ 28/2	
προς Οίτα 4/3	
άρχει Τάραντα	
προς Γιοκοχάμα 29/3	
προς Σιγκαπούρη 9/2	

A'IPHNZ EMEPAAHT	77	9083
A'IPHNZ NTETITNY	71	78021
A'IPHNZ CΑΦA'I'P	77	10153
AITZIAN ΓΟΥ'Ι'NT	83	20960
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	73	8224
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN ZH	73	53964
AITZIAN (δ.)	69	1599
AKM	77	16080
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOIZ (δ.)	78	198764
AKPOΠOIZ	72	13638
AKTAIA	75	23785
ALBOPADA	77	5868
ALEEANAPPA	74	10058
ALEEANAPPEIA	75	22575
ALEEANAPPEIA	81	14641
ALEEANAPPOZ II	77	1598
ALEEANAPPOZ III	77	1584
ALEEANTEP	57	4365
ALEEION XOOYΠ	68	9084
ALBAIA	74	23757
ALIKPATOP	83	15857
ALINE	63	10383
ALINTA	73	23218
ALAKIOZ	77	11213
ALAKIMOZ	85	24700
ALAKMHNH	79	10996
ALAYONIZ	73	13631
ALAYONIZ (δ.)	87	17612
ALMA	80	11584
ALMPETPA	84	17882
ALONHCOZ (δ.)	72	17355
ALZ CTPEHΓKO	86	12963
ALΦA ZH (δ.)	68	35450
ALΦA TZOYΠITEP	85	14400
ALΦA TZAAEHTZ	85	10511
ALΦA ΦE'I'Θ	84	22000
ALΦA ΦA'E'I'M	82	32320

δ. Γιβραλτάρ 11/4 *	
προς 'Ινσούμα 19/3	
δ. Ντόβερ 8/4	
προς Τουρκία 6/3	
α. Άμβούργο 9/4	
ε. Βενετία 1/4	
α. Μοντοίρ 8/4	
α. Σιγκαπούρη 10/4	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Νεμρούτ Μπαίτ 15/3	
α. Κολούμπια ρίβερ 9/4	
προς 'Ιράν 13/2	
α. Γιοκοχάμα 17/3	
α. Ρεσίφ 4/4	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 1/4	
ε. Σιγκαπούρη 5/4	
προς Κλαϊπέδα 29/3	
ε. Πειραιά 26/3	
ε. Πειραιά 9/4	
άρχει Χαλκίδα	
στο Μπαντάρ Άμπας	
προς Απώ Ανατολή 6/4	
α. Τενερίφη 12/4	
προς Θεσσαλονίκη 16/3	
προς Άβνα 20/3	
προς Μπ. Αίρες 25/3	
α. Φρημάντλ 6/4	
α. Κόμπε 7/4	
ε. Παναμά 6/4	
α. Σιγκαπούρη 16/3	
α. Σιγκαπούρη 10/4	
α. Γλασκωβ 3/4	
ε. Σάνκ Άνκοράτζ 12/4	
α. Γιοκοχάμα 11/4	
δ. Κων/πολη 10/4	
α. Ρουέ 13/4	
προς Νακόντια 17/2	
προς 'Ιαπωνία 15/3	
α. Φρημάντλ 2/4 *	

ANEMOZ	76	8376
ANEMΩNH	79	10996
ANΘIΠH A	76	16646
ANΘOZ	79	11000
ANIMAP	72	10527
ANNA A	79	12214
ANNITZA A	83	35808
ANNOYAA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEH	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CΠ'IPIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZELIK XOOYΠ	85	25300
ANTZOYAEITTA	78	24941
ANTIOΠH	78	10996
ANTIPAPOZ (δ.)	86	18000
ANTIOΠOIZ (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AZIOZ (δ.)	79	19463
AOYOPPA ΠEPA	76	6051
APEE	73	16397
APHAIOTHTZ	75	35716
APHNOIA	75	34409
APAKON	73	10713
APAMPΕAΛA	87	13800
APΓΩ EΠΠOCPEP	78	20328
APΓΩ TPET'INTEP	78	20328

δ. Π. Σαίδ 12/4	
δ. Σουέζ 14/4	
ε. Βομβάη 4/4	
υψωσε σμ. Μπαχάμας	
ε. Ριγίκα 13/4	
ε. Κόμπε 13/4	
α. Σάν Λορέντζο 29/3	
δ. Δαρδανέλλια 11/4	
δ. Πόρτ Σαίδ 6/4	
ε. Μπρισμπαίν 12/4	
προς Χιούστον 11/4	
στο Ν. Μαγκαλόρ 24/3	
δ. Κων/πολη 31/3	
α. Χάτινοχ 6/4	
προς Ουλάσν 29/3	
επιπλήθη Χόγκ Κόγκ	
α. Μπιλμπό 10/4	
προς Άρούμπα 25/3	
μετ. «Σταβέντο» (κ.)	
προς Ρίο Τανέιρο 21/3	
προς Άμπιτζάν 4/3	
α. Ν. Όρλεάν 13/3	
προς Ρόττερνταμ 29/3	
α. Γκάλβεστον 6/4	
προς Κέυ Γουέστ 18/3	
α. Τόκιο 11/4	
α. Ν. Όρλεάν 4/4	
α. Κολόμπο 28/3	

AMAZONIA	77	9328
AMAPYAAIZ	83	13600
AMIAA	72	13631
AMOPCOZ	83	34000
AMΦITPITH	78	10995
AMΦIOZ	78	11173
ANAGΓEΛ AΠOAAO	79	10996
ANAGΓEΛ APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEΛ APHIZ	80	10996
ANAGΓEΛ ATAAZ	84	10000
ANAGΓEΛ BENTCOYB	89	36781
ANAGΓEΛ BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEΛ ΓKAOYB	74	13633
ANAGΓEΛ ΓOY'I'INTOM	74	13348
ANAGΓEΛ ENTHBOP	78	13889
ANAGΓEΛ EEPPEZ	82	29487
ANAGΓEΛ HΓKA	83	20432
ANAGΓEΛ INTEAAITZENZ	82	24655
ANAGΓEΛ ANHTEP	85	14400
ANAGΓEΛ AIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEΛ MA'I'T	78	13889
ANAGΓEΛ NTIFKNITY	84	24643
ANAGΓEΛ ONECTY	83	18841
ANAGΓEΛ ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEΛ ΠI'I'Z	74	13631
ANAGΓEΛ ΠPOΓKPEZ	89	36781
ANAGΓEΛ ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEΛ CAAEZ	84	24643
ANAGΓEΛ SKA'Y	79	10993
ANAGΓEΛ CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEΛ TPAT'OMΦ	76	13633

προς Μαπούτο 25/3	
α. Κήλαγκ 1/4	
ε. Χαμίνα 9/4	
α. Φουκουγιόμα 5/4	
επιπλήθη Χόγκ Κόγκ	
δ. Ντόβερ 12/4	
α. Πόρτ Αρβουρ 4/4	
α. Λισαβόνα 6/4	
α. Ν. Όρλεάν 12/4	
ε. Λό Σπέζια 12/4	
α. Γουέιπα 13/4	
α. Μανίλα 2/4	
προς Ροστόκ 20/3	
προς Τσοντζίβ 5/2	
ε. Γέραλντον 11/4	
δ. Παναμά 2/4	
α. Μπένμπουρ 6/4	
προς Ν. Όρκη 1/4	
ε. 'Ιντσόν 6/4	
α. Τομακομί 7/4	
α. Χάμπτον 4/4	
προς Τάραντα 30/3	
α. Κάτα Κινομάλου 25/3	
ε. Άρατου 21/3	
προς Σάντος 31/3	
δ. Παναμά 11/4	
προς 'Ιντσόν 29/3	
προς Κασσιούγκ 25/3	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 13/4	
δ. Παναμά 3/4	
α. Μομπά 2/4	

ARETH	73	13631
AREΘOYCA II	72	20239
ARIAHA	73	23134
ARIELA	70	7571
ARIZOTEAHIZ	85	13600
ARION	73	13633
ARK AIOAOZ	76	10801
ARK MINOZ	76	5999
ARK OΔYCCZEY	76	10494
ARKADI	83	4097
ARKADIA	84	20494
ARKAZ	88	36309
ARMENISTHIZ	81	16300
ARMONIA	73	23144
ARMPEAΛA	75	22575
ARTEMIZ	87	36648
ARTEMIZ	77	66259
ΓAPYΦAλλIΔH(δ.)	84	22172
APXAGΓEAOZ	76	30149
APXHΓETHZ	76	19633
APXIMHΔHIZ	84	25063
APXIMHΔHIZ	85	13600
ASHMINA	66	35001
ASKONA	81	30500
ASZE'Y	70	13363
ASΠIΔOΦOPOZ	82	20537
ASΠIΔOZ (δ.)	85	45065
ASTEPIE	81	34447
ASTHP	74	13633
ASTYΠAλAIA (δ.)	70	17485
ASΦAANT TPET'INTEP (δ.)	62	18033
ATAAHTIKA (μ.)	81	14582

δ. Σουέζ 6/4 *	
α. Τσιταγκόγκ 13/3	
α. Ωμπαν 27/2	
α. Ασνόντ 11/4	
προς Παναμά 31/3	
α. Ρουέν 7/4	
επιπλήθη Νορβηγούς	
α. Άμβέρσα 13/4	
επιπλήθη Νορβηγούς	
άρχει Πειραιά	
προς ΗΠΑ 753	
ε. Παράναγους 28/3	
α. Ντάρμπαν 10/4	
α. Τσουκούμι 4/4	
προς 'Ιαπωνία 16/3	
α. Αύγουστα 5/4	
α. Φόρ 6/4	
α. Μορμουγκό 10/4	
προς Τασμανία 21/3	
προς Κούβα 31/3	
α. Κήλαγκ 6/4	
ναυπηγ. Αιόι	
ε. Φόρ 14/4	
προς Ταϊβάν 6/3	
α. Ν. Όρλεάν 6/3	
πρ. «Charity»	
δ. Κων/πολη 7/4	
επιπλήθη Έλληνες	
ε. Σαγκάη 28/3	
α. Σάρροχ 6/4	
α. Σαβάννα 10/4	
α. Ν. Γουέσμιοντερ 12/4 *	

ATAAHTIK EMΠEPOP (δ.)	74	128399
ATAAHTIK KOYHN	78	10350
ATAAHTIK ΠPINCEZ	78	9636
ATAAHTIK ZAN (δ.)	78	35315
ATAAHTIK ZE'I'AOZ	77	37456
ATAAHTIK CTETHTZMAN	81	35840
ATAAHTIZ (δ.)	75	44601
ATAAZ	77	11804
AYAIIZ	72	16402

ε. Πειραιά 2/4 *	
α. Ντάρμπαν 13/4	
α. Άμβέρσα 1/4	
α. Φιλαδέλφεια 11/4	
δ. Παναμά 10/4	
στο Σάντος 13/4	
α. Τερνέστη 1/4	
α. Βενετία 13/4	
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	α. 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 Άρτζούλ 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. Νταλιόν 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. Χάι Πόιντ 8/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	επιπλήθη Νορβηγούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Βενεζουέλα 8/3
ΓΙΑΓΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Αμστερνταμ 11/4
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. Μόντρεαλ 10/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	επιπλήθη Κινέζους
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Ν. Όρλεάνη 14/4
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	α. Αμπου Ντάμπι 14/3
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	προς Άβόνα 6/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	προς Λουάντο 16/3
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πειραιά 11/4
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιά 25/3
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 11/4
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Πειραιά 11/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	προς Όγουέντο 27/3
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βενετία 8/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρ. «Elizabeth»
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	προς Πουέρτο Καμπέλλο 3053
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	δ. Παναμά 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Μόρρο Ρεντάντο 6/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Κάδιξ 8/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χουάγκου 16/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	προς Βομβά 3053
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Ν. Όρλεάνη 2953
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 28/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Μακαάιμπο 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Παναμά 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Ουάσινγκτον 3/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	προς Φουτζέρας 7/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	στη Βαλτιμόρη 13/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ.	76	14592	α. Λός Πάλμας 11/4
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ε. Πόρτο Τόρρεξ 2/4
ΓΚΥΑΙΝΒ (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. Σιγκαντίγκ 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. Πόρτο Μωχ. μπίν Κασίμ 9/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Γιοκοχάμα 12/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Κηλόγκ 15/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Σαγκάη 27/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Τενερίφη 13/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	86	17199	ε. Λόγος 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	προς Λόγος 15/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (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. Σετομπάλ 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 Βασίλα
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. Θέρωντεϊ αλάν 9/4
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	α. Γιοκοχάμα 12/4
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρ. «El Flamenco»
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Ν. Όρλεάνη 10/4
ΕΛΕΝΗ 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	επιπλήθη αλλοδαπούς

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 II (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 Α.	76	16844	α. Ντάρμπαν 31/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Πόρτ Σάιτ 25/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μπουσάν 21/3
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	στη Ναμίμπ 31/3
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Σιγκαπούρη 23/3
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Βαλτιμόρη 9/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	δ. Πόρτ Σάιτ 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. Άντίγκουα 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 Σίδνεϊ 29/3
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Χόγκ Κόγκ 11/4
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Κοπερ 13/4
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Μελβούρνη 10/4
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Μπρισμπαϊν 3/4
ΖΙΜ ΜΕΑΜΠΟΥΡΝ	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
ΖΗΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Γκάνδη 10/4
ΖΗΑΛΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Ν. Κορέα 8/3
ΖΗΑΛΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 6/4
ΖΗΑΛΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΖΗΑΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Πειραιά 5/4
ΖΗΑΓΕΝΗΣ	72	9986	δ. Δαρδανέλλια 6/4
ΖΗΟΥΝΥΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Γένοβα 13/4
ΖΗΟΥΦΑΝΩ ΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Τασιμάντα 27/3
ΖΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ε. Κουβέιτ 7/4
ΖΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	επιπλήθη Έλληνες
ΖΗΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	ε. Άμβούργο 14/4
ΖΗΟΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Γκουαγιακουίλ 9/4
ΖΗΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΖΗΑΙΣ (δ.)	75	39995	προς Μεθούλ 19/3
ΖΗΑΝΙΑ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	προς Ίνδία 8/4
ΖΗΑΝΙΑ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964	α. Άνγκονα 11/4
ΖΗΑΝΙΑ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ε. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΖΗΑΝΙΑ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Ροστόκ 27/3
ΖΗΑΝΙΑ ΚΙΓΚ	68	16227	δ. Κων/πολη 10/4
ΖΗΑΝΙΑ	85	34400	προς Νταλιόν 16/3
ΖΗΑΝΙΑ Β. (δ.)	89	1110	α. Πειραιά 3/4
ΖΗΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 3/4
ΖΗΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	82	35626	ε. Σακάιντε 11/4
ΖΗΑΝΝΗΣ	82	30041	μετ. «Άρκαδία» (ε.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Σάντος 6/4
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Πόρτοφ Σπαϊν 4/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	δ. Κων/πολη 11/4
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Τερνέστη 6/4
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Άμβούργο 24/3
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	α. Ντόρντεχαμ 31/3
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Κοπερ 11/4
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Βαλτιμόρη 9/4
ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	στο Ουόλσν 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 Σαλάμα 254
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Πακιστάν 13/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρ. Ουόλσν 17/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	προς Ρας Τανούρα 18/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	ε. Άλγερ 3/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ρίο Ίανέιρο 11/4
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Χιούστον 4/4
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Κόπερ 9/4
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Μπουένος Άϊρες 11/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Βαρκελώνη 12/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	πρ. «Capo Onesti»
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	ε. Άλγερ 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532	α. Δουνκέρκη 13/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Βρέμη 6/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Σούσε 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. Τζουέμα Τέρμιναλ 10512
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Τζέμπελ Αλι 10/4
ΚΟΜΕΤ	78	14374	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρόξ Μόκχα 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. Γιούροπορτ 12/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	α. Μομπιλ 6/4
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	ε. Ρότερνταμ 16/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Μπαχραϊν 9/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Άμβούργο 12/4
ΚΟΥΗΝ 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. «Κραταϊός» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Πόρτ Σάιτ 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 ντε Μπούκ 24/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Χόγκ Κόγκ 13/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Κευχάν 8/4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Μάλο 20/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Πόρτ ντε Μπούκ 10/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Λός Πάλλμας 13/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Βενετία 7/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 1/3
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Φλόσσινγκ 27/5
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	δ. Ντόβερ 12/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Βαρκελώνη 11/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	πρ. Μπ. Αίρες 29/3
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρόξ Κωνσταντίνα 31/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. πόρτ Β-Ιλα 4/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Κων/πολη 11/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Κων/πολη 8/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Άλγκεθίρας 7/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Χόγκ Κόγκ 10/4
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Κηλγκ 9/4
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Γκιζόν 6/4
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Ασνόντ 10/4
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Καζαμπλάνκα 1/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	υψώσε σπμ. Μπαχάμας
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandoot»
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Μάλο 9/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/4
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρόξ Τοκουγιάμα 18/3

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	πρ. «Gold Stream»
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 26/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. Πειραιά 4/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θεούτα 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. Μομπιλ 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. Μιλφροντ Χάβεν 13/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (ἀποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Νάπολη 10/4
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Κασσιούγκ 30/3
ΛΗΤΩ	77	11264	ε. Κοτονό 11/3
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 26/3
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Πρίνς Ρούπερτ 1/4
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Χοσσάιμα 27/2
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 13/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 10/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Καρότσι 18/3
ΛΟΥΣΙΟΣ	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 ντε Ρόν 6/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Γκόντεμπορκ 8/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Ποναμά 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
ΜΑ'Ι'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
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Πειραιά 10/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρόξ Άλγερια 24/3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Σαβόννα 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 Μομπόσα 26/3
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρόξ Όδησσό 31/3
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Βαλτιμόρη 11/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Γουκαγιόμα 2/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ἐπισκευές Πειραιά 15/3
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Φόρτ ντε Φράντς 354
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Γένοβα 13/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.)	81	41390	πρόξ Ουλάσν 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. «Μπλού Στόουν» (ε.)
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ρίο Τανέιρο 10/4
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	πρόξ Άρούμπα 23/3
ΜΑΡΙΝΟΣ II.	80	14398	πρ. «Τροπικάνα»

ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Χιούστον 22/2
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	α. Μασσαλία 6/4
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Μπωμόντ 1/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Άλγκεθίρας 4/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρόξ Ν. Όρλεάν 31/3
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Φλόσσινγκ 1/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Σιμονοσέκι 13/4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Μπ. Αίρες 5/4
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρόξ. Αζμπουέν 28/3
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Ν. Όρλεάν 6/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρόξ. Νοβοροσίσκ 14/3
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 10/4
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Σεβέντα 13/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 2/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Πειραιά 3/4
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Μάλο 9/4
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Βιμβόλη 15/3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	εργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Πόρτ Έσκουίβελ 6/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Σάντο Ντομίνγκο 30/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	εργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Βαλτιμόρη 10/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	εργεί 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	εργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Άκονιούτλα 28/3
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	εργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	εργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	εργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557	εργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Χιούστον 13/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Όρλεάν 6/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σεβέντα 12/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Ντεμερόρα 9/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Νουκκιστόν 14/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	εργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Μπελίζ 9/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	α. Ν. Όρλεάν 7/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ν. Όρλεάν 13/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Πόρτ όφ Σπείν 9/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ντεμερόρα 9/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Μομπιλ 9/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Μομπιλ 1/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	εργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Πόρτ Άρθουρ 10/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Κόρπου, Κρίτσι 8/4
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. Όρλεάν 22/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρόξ. Βραζιλία 22/3
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΗ	74	28082	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΜΙΧΑΛΗ (δ.)	76	51977	πρόξ. Δ. Άφρική 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. Λειζόε 8/4
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρ. «Μύκον Γουαϊνχ»
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρόξ. Ν. Άφρική 23/3
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Σάντος 12/4
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	πρόξ. Θεσσαλονίκη 31/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Ρό. Γκρεμπ 31/3
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Πειραιά 9/3
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	πρ. «Αζονσταί»
ΜΠΟΕΜ	72	17728	δ. Δαρδανέλλια 9/4
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Σάλαμ Βόε 1/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	πρόξ. Πόρτ Κέλαγκ 1/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τζουμπιλ 26/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρόξ. Καζαμπλάνκα 21/3
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Σάν Νικόλαο 10/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρόξ. Τζέντα 22/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Ρό. Τανέιρο 5/4

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Ίκόνιο 9/4
ΝΑΕΟΣ	70	9865	ε. Μακείο 21/3
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	α. Ζήμπρουγκε 1/4
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	πρόξ. Κούβε 8/4
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ε. Αζούρ 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	α. Χιούστον 11/4
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Βενετία 11/4
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 9/4
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	πρόξ ΗΠΑ 29/3
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Χάι Πόιντ 13/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέττα (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Φόξ 13/4
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Βάστο 8/4
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Π. Σάιτ 11/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Πόρτ Άρθουρ 12/4
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	πρόξ Έξ Σιντ 30/3
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	71	6737	επωλήθη άλλοδοπούς
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	80	33769	α. Σάρροχ 8/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Τερνέστι 8/4
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρόξ Τυνσία 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. Ντάρμπαν 27/3
ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ	72	13920	υψώσε πανομαϊκή
ΝΙΟΥ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ἐπισκευές Τσουενιόν 14/4
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΝ	87	36543	πρ. «Interbulk Valiant»
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Τενερίφη 11/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Φιλαδέλφεια 11/4

ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800
ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198183
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198183
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙ'ΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826
ΠΟΥΛΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΥΛΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033

α. Θέουτα 3/3	
α. Σάν Αντόνιο 7/4	
δ. Σουέζ 9/4	
ε. Γέλα 4/4	
δ. Παναμά 13/4	
πρόσ Μασσαλία 5/3	
α. Ιλόνγκκρου 14/4	
δ. Σουέζ 14/4	
α. Χιούστον 8/4	
α. Ν. Όρλεάνη 9/4	
ε. Πειραιά 8/4	
α. Άλγκεθίρας 9/4 *	

δ. Κων/πολη 7/4 *	
α. Ίκόνιο 7/4	
δ. Ντόβερ 9/4	
α. Ίντσον 4/4	
πρόσ Κασίμα 10/4	
α. Σακάνιτε 5/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Άμβέρσα 16/4	
α. Φιλαδέλφεια 7/4	
ε. Πειραιά 27/1	
δ. Κων/πολη 10/4	
πρόσ Ταλλίν 10/3	
πρόσ Κούβα 24/3	
ε. Λειζόες 6/4	
α. Ν. Όρλεάνη 4/4	
πρόσ Σαγκάη 5/3	
α. Αβονμαουθ 10/4	
α. Άμβέρσα 10/4	
ε. Ζαντάρ 29/3	
ε. Σάν Φραντζίσκο 28/3	
πρ. «Anitra»	
δ. Κων/πολη 7/4	
α. Μπουένος Άιρες 11/4	
ε. Μπεκανκούρ 30/3	
επιπλήθη	
μεταφορές Βραζιλίας	

α. Γιοκοχάμα 7/4	
α. Πόρτ Σάιτ 12/4	
α. Χούντινβαλ 6/4	
ε. Γένοβα 11/4	
δ. Κων/πολη 6/3	
α. Κόρπους Κρίστι 29/3	
α. Ρεϊνιόν 11/4	
αργεί Πειραιά	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/4	
ε. Άμβέρσα 15/4	
α. Κόρπους Κρίστι 3/4	
α. Γιοκοχάμα 4/4	
α. Άννα Μπαίη 3/4	
δ. Παναμά 9/4	
ε. Χιούστον 11/4	
α. Χέι Πόιντ 11/4	
α. Ναγκόγια 6/4	
α. Χάιφα 6/4	
πρόσ Κεηπτάουν 11/3	
ε. Κεϋχόν 28/3	
α. Τζουέμπα Τέρμιναλ 29/3	
πρόσ Πειραιά 14/12	
πρόσ Ναμίμπια 12/1	
α. Λισσαβώνα 12/4	
στη Σιγκαπούρη 11/3	
πρόσ Κουανγκγκάγκ 26/3	
ψώσε Παναμαϊκή	
πρόσ Ήράκλειον 29/3	
ε. Λέγκχορν 10/4	
πρόσ Βαλπαράϊζο 6/4	
πρόσ Περισκό 25/3	
πρόσ Βομβάη 29/3	
δ. Κων/πολη 11/4	

πρόσ Βικτόρια 26/3	
ε. Βαλπαράϊζο 11/4	
ε. Ριγίεκα 9/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ραβέννα 8/4	
α. Ραβέννα 7/4	
πρόσ Ν. Αφρική 25/3	
ε. Αλεξάνδρεια 2/4	
δ. Παναμά 6/4	
ε. Χόγκ Κόγκ 3/4	
πρόσ Κασσιούγκ 21/3	
δ. Σουέζ 5/4	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 4/4	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 27/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 4/4	
πρόσ Κουβέιτ 14/3	
ε. Σάν Αντόνιο Εστε 11/4	
α. Πόρτ Σάιτ 9/4	
α. Λός Αντζελες 1054	
α. Φιλαδέλφεια 7/4	
α. Λομέ 31/3	

στό Λομπίτο	
ε. Βενετία 12/4	
ψώσε	
α. Τέμα 6/4	
α. Τενερίφη 5/4	
ε. Πειραιά 28/2	
ψώσε κυπριακή	
ε. Αλεξάνδρεια 25/3	
ε. Βαλέντσια 13/4	
ε. Αρατού 7/4	
α. Αδελαΐδα 13/4	
ε. Θεσσαλονίκη 21/3	
αργεί Χαλκίδα	

ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	63	7075
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΑΝ	73	38611
ΡΟΛΑΝ	78	11348
ΡΟΥΑΛ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8915
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465

ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΛΑΖ	85	28000
ΤΟΞΚΑΝΑ	76	36204
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ I	68	2760
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

πρόσ Άμβούργο 31/3	
α. Τσιβιταβέκιο 9/4	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
πρόσ Χόγκ Κόγκ 5/3	
ε. Πόρτ Χέντλαντ 13/4	
α. Νόρμπορτ 11/4	
πρόσ Σιγκαπούρη 27/3	
διάλυση	
α. Κόρπους Κρίστι 2053	
πρόσ Άλγερία 31/3	

α. Πόρτ Εβεργκλεϊτς 6/4	
πρόσ Σιγκαπούρη 27/3	
α. Τσιβιταβέκιο 6/4	
πρόσ Σουαχόορες 23/3	
α. Ίκόνιο 2/4	
α. Σίνες 29/3	
α. Πειραιά 6/4	
α. Τενερίφη 9/4	
ε. Άμπιτζόν 12/3	
ε. Ντουάλα 3/4	
ε. Πειραιά 14/3	
ε. Βομβάη 24/3	
α. Σαουθάμπτον 12/4	
α. Φόρμπορτ 25/2	
α. Ρότερνταμ 11/4	
πρόσ Ακρόπο 3053	
α. Άμβούργο 11/4	</

ΤΥΧΗ.....	70	10886	πρός Τζακάρτα 18/3 *
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	α. Πειραιά 10/4
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503	πρός Σουέζ 31/1
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ANNA.....	73	15162	α. Χιούστον 4/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	α. Ν. Υόρκη 13/4
ΦΑΡΟΣΠ 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
ΦΕΛΛΟΣΠ Α. (δ.).....	74	118215	πρός Ίνδονησία 28/2
ΦΕΝΙΣΙΑ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	πρός Αρούμα 28/3
ΦΕΥΡΟΥΣ I.....	83	17217	α. Βανκούβερ 30/3
ΦΕΥΡΟΥΣ II.....	84	19049	πρός Καλκούτα 25/3
ΦΕΥΡΟΥΣ III.....	84	19049	α. Γκλάντσοου 1/4
ΦΕΥΡΟΥΣ IV.....	84	19049	πρός Όνσάν 27/2
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201	πρός Ελλάδα 23/3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	α. Φώλεϊ 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	ε. Φόξ 2/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	ε. Κερμάρ 9/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ.....	62	19974	α. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	α. Ρότερνταμ 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. Άνκονα 6/4
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	ε. Πειραιά 30/3

ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971	πρός Ναγκασάκι 3/4
ΦΟΡΟΥΜ ΑΓΓΛΑΝΤ.....	76	18933	α. Πόρτ Κέλεγκ 6/4
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	ε. Χάιναοχ 14/4
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ.....	72	40568	πρός Π. Νουάρ 22/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	στον Περσικό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	πρός Ιαπωνία 26/3
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	ε. Τζέντα 20/3
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	πρός Περσικό 24/3
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418	α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 1/4
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	ε. Πειραιά 22/3
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	ε. Κισαράζου 10/4
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584	ε. Ίντσόν 5/4
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	πρός Νοβοροσίτσκι 30/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	δ. Κων/πολη 6/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	πρός Τοπολομπάμπο 24/3
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	πρός Φάλαμουρ 30/3
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ.....	69	8064	δ. Ντόβερ 28/2
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	δ. Ντόβερ 9/3
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064	α. Ζήμπουγκε 23/3
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	72	6671	α. Βαλμπαράιζο 1/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527	α. Τζουμπάι 22/3
ΧΛΟΗ.....	82	36202	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103	δ. Σουέζ 2/4
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	α. Σιγκαπούρη 6/4
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403	α. Μόντρεαλ 8/4
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ.....	73	6900	πρ. «Εστορίλ»
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'ΙΝ.....	69	12840	α. Πόρτ Κανάβεραλ 5/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	μεταφορές Περσικού
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	υπό ναυπήγηση
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500	ε. Πειραιά 9/4
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

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

δ = έλλησε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνευφάμιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132	α. Μπ. Αϊρές 7/4
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685	πρός Μπαγκλαντές 28/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.).....	71	11069	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....	70	17180	α. Νάπολη 7/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.).....	78	15825	πρός Ματάνζας 10/2
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).....	72	14777	δ. Παναμά 13/4
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.).....	57	1147	πρός Τελ Αβίβ 29/3
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.).....	71	18922	ε. Σέντεν 11/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355	α. Αβουμπεθ 13/4
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.).....	73	15478	ε. Χιμπτον 9/4
ΑΔΑΜΑΣ.....	83	45300	δ. Σουέζ 4/4
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191	α. Λισαβόνα 13/4
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.).....	73	30450	πρός Τρόν 6/3
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833	α. Λε Σπέζις 6/4
ΑΕΛΛΟ.....	78	36548	α. Πόρτ Μωχ. Μπν Κασίμ 26/3
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.).....	69	11621	α. Ρουέν 11/4
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325	α. Όρλεάνη 3/4
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373	πρός Αλγέρι 5/3
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507	ε. Σιγκαπούρη 11/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.).....	81	18495	α. Γιορμπουρ 6/4
ΑΘΗΝΙΑΝ.....			α. Μοντρέ, 6/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500	α. Ρότερνταμ 15/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509	α. Αμπου Ντόμπι 10/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500	δ. Σουέζ 12/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495	ε. Στε Σερμπεσιό 4/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509	α. Μπαχράϊν 13/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350	πρός Όρλν 30/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485	πρός Αλγερία 10/3
ΑΘΛΟΣ IV (κ.).....	66	1716	α. Ντεμπερ 26/3
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.).....	77	1400	μεταφορές Περσικού
ΑΘΛΟΦΩΡΟΣ (Μπχ.).....	75	15491	α. Ρότερνταμ 30/3
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936	ε. Φάλαμουρ 6/4
ΑΙ ΒΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747	α. Μόγκλα 16/3
ΑΙ ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.).....	82	1051	πρός Δ. Αφρική 10/3
ΑΙ ΛΣΑ.....	72	16235	μετ. «Global Dream» (κ.)
ΑΙ ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376	ε. Τζιμπ 7/4
ΑΙ ΓΝΤΑ (κ.).....	72	31935	α. Σβεβεν Αϊλντ, 6/4
ΑΙ ΓΝΤΑΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181	α. Σέντεν 8/4
ΑΙ ΓΝΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.).....	72	43479	α. Ν. Όρλεάνη 26/3
ΑΙ ΡΗΝΣ ΝΤΑ I ΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720	ε. Κιού Μπίς 8/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930	α. Λε Πιέ, 11/4
ΑΙ ΦΑΝΟΥΡΙΣ.....	74	33061	ε. Γιορμπουρ 16/4
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.).....	69	5694	ε. Διουκέρκ 11/4
ΑΚΟΗ.....	74	68596	ε. Πειραιά 8/4
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943	α. Ν. Όρλεάνη 9/4
ΑΚΟΥΡ II (κ.).....	73	8824	πρός Αλγερία 3/3
ΑΚΡΟΝ.....	72	62701	δ. Σουέζ 15/4
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	73	14765	πρός Νιγηρίτ 29/3
ΑΚΤΗ.....	77	14998	στο Χερμούξ
ΑΚΤΗ (κ.).....	74	15756	α. Πόρτ Μωχ. Μπν Κασίμ 26/3
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.).....	75	109567	πρός Κιούρε 30/3
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.).....	72	18724	ε. Πειραιά 1/4
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.).....	75	93108	ε. Περμάνο 21/3
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134	πρός Κρότων 28/3
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896	α. Μπακί 7/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.).....	69	1434	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.).....	75	40633	έπισκευές Ρότερνταμ 27/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.....			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	77	126621	πρός Περσικό 10/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964	πρός Κίνα 22/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΑΟΥΕΡ (π.).....	77	16356	α. Ν. Όρλεάνη 9/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (π.).....	80	11961	πρός Τσιβόν 31/3
ΑΛΕΞΗΣ (κ.).....	74	15205	πρός Ρίγα 3/3
ΑΛΘΕΑ (κ.).....	71	20045	ε. Ρουζόρο 8/4
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875	ε. Ρεσίφ 27/2
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.).....	65	29196	πρός Ρίο Τανέιρο 28/3
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375	α. Ντόρμπαν 13/4
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.).....	62	2389	ε. Πωλήθη έλλοδσπούς
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277	α. Κόρπους Κρίσι 1/3
ΑΛΟΗ (κ.).....	70	1599	πρός Βεγγάζη 15/3
ΑΛΠΙΝ (π.).....	65	5060	α. Τζέντα 20/3
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287	πρός Τσιμποράο 19/3
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598	α. Γιοκχόμο 454
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640	δ. Κων/πολη 7/4
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	81	30747	α. Βαλετίνα 10/4
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	84	35209	πρός Τσιβόν 30/3
ΑΜΑΖΩΝ.....	71	31584	ε. Πειραιά 31/3
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.).....	69	2521	ε. Χιούστον 13/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.).....	72	43253	πρός Χάρ Φκάν 5/2
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.).....	63	25649	α. Λέι, Πόλμας 6/4
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.).....	75	20879	πρός Αιν Σούκνα 24/3
ΑΝΑΣ.....	72	122936	δ. Παναμά 5/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713	πρός Αλγερία 24/3
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I (κ.).....	69	14446	α. Πόρτ Μωχ. Μπν Κασίμ 31/3
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.).....	77	17001	α. Πόρτ Κέλεγκ 14/3
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.).....	77	6898	
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.).....	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135	πρός Οίτε 21/3
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	α. Φόξ 10/4
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.).....	77	6597	α. Λειζόρ 13/4
ΑΝΕΜΗ (π.).....	69	9952	μετ. «Colinda» (Βρ.)
ΑΝΘΕΟΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.).....	78	1123	ε. Καζαμπλάνκα 6/4
ΑΝΘΙΑ (κ.).....	73	14364	ε. Γκντένοκ 15/2
ΑΝΙΤΑ I (κ.).....	76	4617	ε. Αμβέρσα 7/4
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111	α. Γκέλβεστον 7/4
ΑΝΝΑ Χ. (μ.).....	71	1594	δ. Κων/πολη 11/4
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.).....	60	5911	δ. Κων/πολη 29/3
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402	α. Ντεντ 10/4
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.).....	81	9095	μετ. «Renoir» (κ.)
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.).....	74	14671	πρός Αλγερία 10/3
ΑΝΤΕΛ (Μ.).....	71	17975	α. Αγνόντ 12/4
ΑΝΤΕΛ II (π.).....	74	14324	ε. Πωλήθη Νορβηγού
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.).....	74	15412	πρός Σιμίζου 9/3
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.).....	70	3201	ε. Ραβέννα 5/4
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.).....	75	10036	πρός Ακκουε 23/3
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν (κ.).....	86	22273	στον Πειραιά 17/4
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.).....	72	6680	πρός Αμβούργη 31/3
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.).....	76	23715	πρός Ιαπωνία 26/3
ΑΝΤΙΟΥΡ Η. (κ.).....	70	16258	α. Λε Πιέ, 14/4

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)...	76	15934	ε. Λιανουγκόγκ 2/4	87	8903	ε. Μπεχράν 4/4
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)...	81	30820	ε. Ακρόα 10/3	81	2.635	ε. Ρα. Γκαρίν 20/3
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)...	73	16997	δ. Σουζέ 12/4	70	15302	πρό. Βηρυττό 26/3
ΑΕΩΝ (δ.)...	72	98905	ε. Τζέμπελ Αλ 1752	65	1222	μεσ. γαϊκά, μεταφ. 6/4
ΑΠΙΑ (Μηχ.)...	74	16006	ε. Πειραιά 11/4	72	20654	πρό. Μπεχράν 11/3
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)...	77	11559	μετ. «Arkios» (κ.)	70	54134	ε. Ομοσλ 9/4
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)...	77	11559	ε. Γιοκοχόμα 12/4	77	10460	ε. Ρόντε 1/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Πειραιά 2/4	65	4482	ε. Τόκιο 10/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)...	75	1599	ε. Πειραιά 3/4	83	24843	ε. Κασοφύκ 5/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΑΛΙΤΥ (μ.)...	77	3827	ε. Ραβέννα 4/4	71	12959	ε. Ν. Υ. Ρακ 26/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΤΤΕΡ (κ.)...	77	1599	πρό. Άλγερ 18/3	84	24850	ε. Ντάρμιν 7/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)...	82	24597	ε. Φιλανδελφεία 12/4	77	2293	στο Κίγκοκιν 23/2
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)...	70	23597	ε. Ρότερνταμ 3/4	76	13027	ε. Ν. Όρλεάν 12/4
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)...	88	22000	ε. Μανζανίλο 28/3	84	21193	ε. Λα. Αντζέλε 11/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.)...	68	15907	ε. Ν. Όρλεάν 26/3	85	21193	μετ. «Golden Trinity» (π.)
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)...	77	75124	ε. Βενετία 3/4	76	13024	ε. Γκοσπιακόβ 10/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Κόμπεντελ 7/4	75	13036	ε. Δερμάρ 7/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ				75	17355	πρό. ΕΣΣΔ 19/3
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)...	81	21164	ε. Χιόστρον 12/4	68	9417	ε. Μονφρεντίνο 8/4
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)...	78	12774	πρό. Ινδία 26/3	77	14531	ε. Μόγκλα 5/4
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)...	70	71080	στο Χορμούζ 17/12			
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	δ. Πανερ 5/4			
ΑΡΓΥΡΟΛΑ (κ.)...	70	10899	ε. Γόνοβ 8/4			
ΑΡΓΟΣ (δ.)...	74	98905	ε. Ιμπίγκερ 10/4			
ΑΡΓΩ (κ.)...	70	11041	ε. Ρότερνταμ 12/4			
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)...	73	13265	ε. Σάντος 11/4			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.						
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)...	76	125465	πρό. Γουόρεπορτ 30/3			
ΑΡΙΩΝ I (π.)...	64	1221	πρ. «Ruby Bay»			
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)...	73	12834	ε. Σιγκαπούρη 1/4			
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)...	71	4992	πρό. Χαλδία 23/3			
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)...	79	11223	ε. Ντάρμιν 3/4			
ΑΡΜΑ (Μ.)...	81	9387	ε. Άμπερσο 9/4			
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)...	66	30647	ε. Σάο Σάο Πάολο 31/3			
ΑΡΟ (κ.)...	68	2571	πρό. Ιταλία 31/3			
ΑΡΟΣΑ (κ.)...	75	17355	δ. Μπρουσνιμπουέλ 3/4			
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)...	77	1598	ε. Πειραιά 10/4			
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)...	72	3908	πρό. Αννερ 31/3			
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)...	71	92026	μετ. «Αρτεμ» (Μηχ.)			
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)...	79	23193	πρό. Κίνα 24/3			
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)...	77	11899	πρό. Λόγυ 30/3			
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)...	69	15874	ε. Ντάρμιν 26/3			
ΑΡΧΩΝ (κ.)...	73	16349	πρό. Σιγκαπούρη 3/3			
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)...	68	14993	μεταφ. Περσικό 9/4			
ΑΣΤΟΡ (κ.)...	77	29871	δ. Κωνσταντίν 9/4			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)...	68	1804	ε. Χόφ 5/4			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)...	77	9786	ε. Βολέντοκ 11/4			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)...	77	9783	μετ. «Carrera» (κ.)			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)...	82	9282	πρό. Σόν Χουάν 30/3			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)...	82	9282	ε. Άρκα 2/4			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)...	77	9.437	ε. Λαϊόρ 4/4			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)...	77	11159	ε. Ν. Όρλεάν 8/3			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)...	78	10336	επωλήθη Αιγυπτία			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)...	70	10618	ε. Κασοφύκ 6/4			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	78	38467	δ. Κωνσταντίν 12/4			
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)...	75	9195	ε. Λονδίνο 30/3			
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)...	81	14644	πρό. Σουρνακό 26/3			
ΑΤΛΑΣ (κ.)...	82	14644	δ. Γιβραλτάρ 11/4			
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)...	82	22587	ε. Ν. Όρλεάν 13/4			
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)...	71	16379	πρό. Κίνα 3/2			
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.)...	61	1354	ε. Σιγκαπούρη 1/4			
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)...	76	16366	ε. Χάλιφ 2/4			
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)...	69	38780	ε. Κόρπου, Κρίστι 9/4			
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (ΚΕ.)...	66	2335	εργ. Πειραιά			
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)...	66	36522	ε. Αύγουστο 8/4			
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (ΑΙΒ.)...	74	9844	ε. Τρίπολι 5/4			
ΒΑΤ'Ν (δ.π.)...	65	13408	ε. Λόρκα 13/4			
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)...	75	65459	πρό. Γκιζών 27/3			
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)...	72	3822	μεταφ. Πάρις			
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)...	85	16623	δ. Π. Σαϊ 7/4			
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)...	70	14671	πρό. Τόμπ 16/3			
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)...	76	65917	πρό. Νιγηρία 22/2			
ΒΕΒΕΥ' (κ.)...	71	9857	μετ. «Al Raqib» (π.)			
ΒΕΛΟΣ I. (κ.)...	75	15981	μετ. «Ασπί»			
ΒΕΝΟΣΥ V (π.δ.)...	81	42048	ε. Φιλανδελφεία 7/4			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Κόρυκ			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)...	72	17890	ε. Λόγυ 1651			
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Ον.)...	73	6254	πρό. Όρν 20/2			
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΝΗ (κ.)...	73	15683	πρό. Πόρτ Ελίζαβέτ 21/3			
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)...	72	16334	ε. Κασοφύκ 7/4			
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)...	76	11321	ε. Λιβεργό 25/3			
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)...	76	17161	πρό. Δουγκλάς 14/4			
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)...	78	10411	ε. Βισκαπενόμ 12/4			
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)...	76	9833	πρ. «Τζάννο Σ»			
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)...	77	9767	ε. Ντάρμιν 11/4			
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΣ (π.)...	69	12360	ε. Ν. Όρλεάν 2/3			
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Λα. Γκαυέτ 8/4			
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)...	75	10136	ε. Τρίπολι 7/4			
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)...	75	15113	πρό. Πόρτ 18/3			
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)...	72	9284	πρ. «Καλιότ»			
ΒΡΥΣΗ (κ.)...	74	8915	ε. Όρν 7/4			
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)...	76	1599	ε. Πούλε 28/3			
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	δ. Μπρίξερ 9/4			
ΓΕΡΟΣ (κ.)...	73	30067	ε. Μάλκεζ 1953			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)...	77	9178	ε. Νόρντενχερ 8/4			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Ντάρμιν 11/4			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)...	71	18170	ε. Γιβραλτάρ 13/4			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)...	70	1599	ε. Τεργκόν 4/4			
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)...	76	11049	πρ. «Λέων»			
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)...	74	9059	πρ. «Rio Deseado»			
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)...	73	11541	ε. Ντάρμιν 11/4			
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)...	81	1064	ε. Πόρτμοουθ 3/4			
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)...	73	58821	ε. Άμπερσο 6/4			
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)...	74	15855	ε. Βαλτιμώρ 6/4			
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Βαλτιμώρ 5/4			
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)...	71	12256	ε. Ρότερνταμ 15/4			
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρ. «Polyarny»			
ΓΙΟΥΡΓΟΣ (Ον.)...	62	3251	πρό. Τσαρκόβ 12/3			
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)...	70	1973	ε. Πόρτ Άλέγκρε 31/3			
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)...	82	8096	ε. Σ. ούζ 14/4			
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)...	80	3040	ε. Γκέμπε 11/4			
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)...	81	3040	ε. Τζέμπελ Αλ 11/4			
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)...	66	7992				
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)...	87	8903				
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)...	81	2.635				
ΓΚΑΛΛ (κ.)...	70	15302				
ΓΚΑΛΑΤ'ΙΝΤ	65	1222				
ΓΚΛΑΤ'ΙΝΤΕΡ (κ.)...	72	20654				
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)...	70	54134				
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)...	77	10460				
ΓΚΟΛΑΝΤ (Βρ.)...	65	4482				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)...	83	24843				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)...	71	12959				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)...	77	2293				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)...	76	13027				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)...	84	21193				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)...	85	21193				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)...	76	13024				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)...	75	13036				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)...	75	17355				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I (κ.)...	68	9417				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)...	77	14531				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)...	79	13005				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)...	72	12959				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)...	83	24843				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)...	77	11733				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)...	77	14531				
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΤ'ΙΖΟΝ (π.)...	75	13036				
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)...	77	21737				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ (π.)...	70	5470				
ΓΚΡΗΚ ΦΑΤ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)...	74	60399				
ΓΟΥΔΕΛΑΟΥΠΗ I (π.)...	81	11503				
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253				
ΓΟΥΕΤ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)...	68	9067				
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)...	79	12214				
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)...	74	22997				
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)...	75	16421				
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)...	70	1982				
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)...	70	3971				
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΛΕΥ ΜΠΑ'ΙΥ (κ.)...	70	9907				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)...	80	40551				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)...	81	40357				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)...	73	2219				
ΓΟΥΡΑΝΤ						
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)...	70	56799				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)...	71	56800				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)...	73	114933				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)...	78	126261				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)...	79	126260				
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)...	66	39042				
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)...	76	23938				
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115				
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)...	69	16229				
ΔΑΜΩΝ	74	20712				
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)...	75	8884				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)...	70	32758				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)...	59	1226				
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)...	77	12590				
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355				
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)...	86	34620				
ΕΒΕΛΥΝ (π.)...	74	9112				
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)...	69	10625				
ΕΒΙΤΑ II (κ.)...	65	1442				
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)...	76	4993				
ΕΚΤΟΡ (κ.)...	74	19166				
ΕΛΕΝΑ V (π.)...	73	20713				
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)...	70	19344				
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)...	75	11441				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)...	76	11804				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)...	69	5989				
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)...	72	17510				
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)...	76	15356				
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)...	72	8936				
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)...	67	47344				
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΤ'ΙΤΣ (δ.)						

ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Κολάμπι 5/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	πρόσ. Κόρκο 28/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρόσ. Κρότωνο 17/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	ε. Μόλις 9/4
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρόσ. Ίλαιοβόκο 20/3
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Παρνασσός 1/4
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	δ. Παναμά 9/4
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Μπρέζι 2/4
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	δ. Παναμά 1/4
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	ε. Σέβεν Αϊλάντ, 10/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	πρόσ. Σεμύγκο (δ.π.θ.κ.)
ΖΕΒΡΑ (κ.)	76	15446	μετ. «Trade Fir» (Α.7)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	ε. Λόρ. Αντζελος 8/4
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	πρόσ. Σεμύγκο (δ.π.θ.κ.)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	δ. Τζιζέλ 17/4
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Ν. Όρλεάντ 1/4
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Παναμά 11/4
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Ν. Υόρκη 13/4
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Κοπέρ 8/4
ΗΒΗ	79	16379	ε. Βαλέντιν 11/4
ΗΡΑ	79	16390	ε. Γιβραλτάρ 9/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Σουέζ 11/4
ΗΡΩ	76	17129	ε. Κιν-όρ. 4/4
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥ	68	10397	μετ. «Eastern Trust» (Α.7)
ΗΣΤ ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Μπρεσνέ 7/4
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Λόρ. Αντζελος 6/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	πρόσ. Ίντσον 30/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	ε. Κόμπι 11/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	πρόσ. Βισσώρι
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρόσ. Τζέντι 28/3
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	ε. Βονκούβερ 12/4
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	δ. Κων/πολ 6/4
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Ν. Όρλεάντ 12/4
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Άμστερν 13/4
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Πειραιά 28/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Αϊκόντε 1/4
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	διαγράφεται
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	μετ. «Gateshead» (μ.7)
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	ε. Λορέ 6/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπ.κ.)	70	55032	ε. Λόρ. Πόρκο 9/4
ΘΗΤΑ ΛΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεφ.)	72	2934	πρόσ. Τεμπρόφκ 30/3
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κεφ.)	71	995	ε. Μελίλι 1/4
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κεφ.)	77	997	ε. Αύγουστο 2/4
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	ε. Λεμεσός 8/4
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	πρόσ. Σίγκορπ 28/3
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	πρόσ. «Prometheus»
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	επισκευή Μπρεσνέ 20/3
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρόσ. Κόλντ 14/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπ.κ.)	77	140277	ε. Μπρεσνέ 7/4
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Λόγκορν 16/3
ΙΟΑΚΩΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Ρίττερντ 9/4
ΙΟΑΚΩΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Ν. Όρλεάντ 8/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	ε. Κόλντ 14/4
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Λόρ. Χόρτ 12/4
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Γόλντ 10/4
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Παρνασσός 31/3
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρόσ. Κόλντ 30/3
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Ν. Όρλεάντ 11/4
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Χόουσι 6/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρόσ. Βικτόρια 13/3*
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρόσ. Κολάμπι 28/3*
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	ε. Μπρεσνέ 8/4
ΚΑΛΙΣΤΗ (κ.)	72	9284	μετ. «Βρόχο» (Ονδ.)
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρόσ. Κόλντ 10/1
ΚΑΛΥΨΟ (Μπ.κ.)	65	3801	πρόσ. «Wave»
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρόσ. Ίμνιγκορν 21/3
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Ν. Όρλεάντ 6/4
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Άμστερν 15/4
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	πρόσ. «Nikaia»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	ε. Σουέζ 6/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρόσ. Φιλαδέλφεια 15/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	πρόσ. Βαλτιμόρ 30/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	ε. Γιβραλτάρ 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπ.κ.)	73	62317	πρόσ. «Acina»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	δ. Παναμά 1/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	ε. Χόμπι 1/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	δ. Πόρτ Σάιτ 14/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Τενερίφ 13/4
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Χόγκ Κόγκ 10/4
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	ε. Βαλβόρ 9/4
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Φιλαδέλφεια 5/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	πρόσ. «Γολάντ»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Ασόντι 10/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Σίγκαπούρ 10/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμεράρο 8/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Μπαγκόνκ 27/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	πρόσ. Γιβραλτάρ 30/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Ντεβόν 6/4
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Σκώ 10/4
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρόσ. Κόστα ντί Κερρά 12/4
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	ε. Μορίνα ντί Κερρά 12/4
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	ε. Θεσσαλονίκη 19/3
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	επισκευή Ουμπέ 7/4
ΚΑΣΤΟΡ (κ.)	72	12182	ε. Γιβραλτάρ 10/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Ν. Όρλεάντ 14/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	δ. Πόρτ Σ. Άρβίς
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	ε. Γιβραλτάρ 7/4
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	ε. Άλγκεθίρας 11/4
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Λόρ. Πόλκ 4/4
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Κολάμπι 4/4
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ' (κ.)	71	9826	ε. Σαίντ Μάλο 14/4
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρόσ. Νικράγγο 28/3
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	δ. Παναμά 13/4
ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Τσιβιτβέτσι 5/4
ΚΕΙ'Τ' (μ.)	64	999	ε. Ασόντι 3/4
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	ε. Ν. Όρλεάντ 1/3
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	πρόσ. «Korean Ruby»
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	ε. Βαλέντιν 31/3
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	στη Φιλαδέλφεια 8/4
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Μπαγκόγκ 12/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρόσ Σίντι Κερρί 21/3
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	δ. Σουέζ 11/4
ΚΙΜΟΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Ροβέννα 6/4
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπ.κ.)	69	79969	στη Σίγκαπούρη 18/3
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	ε. Χόγκ Κόγκ 11/4
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	στο Κριστομπόλ 15/4
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	ε. Σολέντ Άνκοράτζ 12/4
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Σίγκαπούρη 11/4
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	πρόσ Χόγκ Κόγκ 3/2
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	ε. Ρίο Τονέιρο 9/4
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Βαρκελώνη 30/3
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	ε. Ναγκόνια 6/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	πρόσ Ντουμπάι 17/3
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Βανκούβερ 2/4
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Μπρούκλιν 10/4
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρόσ Φόκλαντς 1052
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ε. Ν. Πόρτσμουθ 9/4
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Νέλσον 11/4
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπ.κ.)	76	88886	δ. Σουέζ 13/4
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	ε. Φιλαδέλφεια 11/4
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Ραντέζ 22/3
ΚΡΙΣΤΙΝ Τ. (κ.)	81	12876	πρ. «Silver Pine»
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβόν.)	68	15809	ε. Τζιμπούτι 21/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Ν. Όρλεάντ 27/3
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	ε. Σούσε 10/4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Μονρόβια 5/4
ΚΥΜΩ (π.)*	74	65685	ε. Κόρπους Κρίστι 30/3
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρόσ Ντουμπάι 19/3
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	13443	μετ. «Star I» (π.)
ΚΥΡΑ (κ.)	74	8558	διαγράφεται
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	ε. Ρουέν 11/4
ΚΥΡΙΑΚΗ II (Βρ.)	65	1509	μετ. «Genika» (Α.Β.)
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	ε. Ντάρμπιν 5/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	επισκευή Τόρτοντ 14/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Ασσόμ 7/4
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρόσ Γιβραλτάρ 27/2
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρόσ Νακόλα 28/3
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (μ.)	72	83714	ε. Βανκούβερ 10/4
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	πρόσ Κίνο 10/2
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρόσ Πόρτ Έλζαμπεθ 23/3
ΛΑΚΥ (Μπ.κ.)	68	8135	ε. Λέγκχορν 6/4
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	ε. Μελφία 11/4
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Πειραιά 27/2
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρόσ Άλγερί 9/3
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	ε. Γκουγκουάιλ 11/4
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	ε. Αλβανία 11/4
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	ε. Αλβανία 11/4
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)*	70	63519	ε. Σίγκαπούρη 1/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Φρεντερίτσα 12/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	9980	μετ. «Λάπις» (κ.)
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρόσ Ίνχαμπεν 23/3
ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.)	75	12416	πρόσ Κωνσταντίνος 25/3
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρόσ Άβνα 12/3
ΛΑΡΓΚΑΒΙΤΣΑ (δ.μ.)	61	22046	στο Μοντεβιδέο 16/3
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 4/4
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρόσ Σαγκά 4/2
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	ε. Σίγκαπούρη 6/4
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Κόργκ 1/3
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	ε. Μπλιμπό 10/4
ΛΕΝΙ (δ.Μπ.κ.)	75	79249	δ. Σουέζ 13/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρόσ Μανζονίλο
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Χόλιφορ 4/4
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Αλβανία 11/4
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΣ (κ.)	72	17914	ε. Χάντς 8/4
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	δ. Παναμά 21/3
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	πρόσ Σαλντάνο Μπαϊ 21/3
ΛΕΥΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Κοπέρ 9/4
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	ε. Βενετία 4/4
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Λορέντ 7/4
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	ε. Χόγκ Κόγκ 4/4
ΛΗΝΤΕΡ Α. (Ονδ.)	70	10399	ε. Αλβανία 11/4
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Παναμά 8/4
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Τζέντι 19/3
ΛΗΤΩ II (π)*	72	6106	ε. Μονρόβια 30/3
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	πρόσ Ίνχαμπεν 17/3
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	ε. Λονδίνο 11/4
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	ε. Σαβόνα 5/4
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Σάν Λορέντζο 12/4
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Κων/πολ 5/4
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Χάμπτον Ρόντς 12/4
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Σαίντ Σκίντνα 29/3
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	στη Σίγκαπούρη 26/1
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	ε. Ν. Όρλεάντ 8/4
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	ε. Πειραιά 6/4
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	ε. Πειραιά 25/3
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	πρόσ Κούβα 22/1
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρόσ Άμστερν 4/3
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	ε. Πειραιά 7/4
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	δ. Παναμά 11/4
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρόσ Λουάντα 26/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρόσ Λουάντα 15/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Άνγκρα ντίς Ρέις 3/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Κεμπέκ 6/4
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ε. Κεμπέκ 11/4
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρόσ Πειραιά 18/3
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕ'Ι'Σ II (μ.)	64	3447	πρόσ Ίσπανία 30/3
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. Άμστερν 29/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Γκόλβεστον 7/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	στη Κλαϊνέδα 5/4
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Γκόλβεστον 25/3
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρόσ Δακρ 18/1
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Σαίντ Βίνσεντ 29/3
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	δ. Δαρδανέλλια 10/4
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρόσ Μπιντούλου 17/3
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	ε. Ν. Όρλεάντ 3/4
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	πρόσ Μπρεσλάντς 31/3
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Ντάρμπιν 5/4
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Πόρτ Νουάρ 28/3
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	δ. Κων/πολ 1/4
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	πρόσ Κό Σίντγκ 29/3
ΜΕΞ (Ονδ.)	64	1096	διαγράφεται

ΜΕΛΙΣΣΑ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	δ. Σουεζ 15/4	ΟΝΤΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Ρίο Τανέιρο 5/4
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	μετ. «Pine Wellspirit» (π.7	ΟΡΑΪ'ΟΝ	73	18958	ε. Κάδιξ 1353
ΜΕΡΙΠΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Μονφελόν 8/4	ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Ριγέκο 8/4
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	πρός Τουμπάρδο 29/3	ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	ε. Βενετία 11/4
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	ε. Πιομπίνο 1053	ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ε. Ν. Όρλεάν 23/3
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. ΜπουένοςΑιρέν 21/3	ΟΣΕΑΝ ΒΟΪ'Σ (κ.)	60	11434	πρός Κων/πολη 19/3
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	ε. Μπαχράϊν 12/4	ΟΣΕΑΝ ΛΕΪ'Κ (κ.)	76	12443	δ. Παναμά 13/4
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	ε. Χιούστον 5/4	ΟΣΕΑΝ ΜΕΪ'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Ακαμπα (άποθήκη)
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Βοστώνη 6/4	ΟΣΕΑΝ ΝΑΪ'Τ (κ.)	72	9709	μετ. «Αμπα II» (ε.)
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	πρός Θεσσαλονίκη 22/3	ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χάργκ (άποθήκη)
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Μόντρεαλ 13/4	ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	πρός Μαϊζούρου 29/3
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Κισσάρου 7/4	ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	δ. Παναμά 2/4	ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259	μετ. «Μαντίνεια» (λ.)
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Τερρανούρα 21/3	ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	μετ. «Pery L.» (κ.)
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	έργει Ν. Όρλεάν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	έργει Ν. Όρλεάν	ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	δ. Σουεζ 12/4	ΤΗΣ (κ.)	71	41961	πρός Τουμπάρδο 4/4
				ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Τέλο 28/3
				ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	ε. Βαλτιμόρη 1054
				ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Φουτζέιρο 11/4
				ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Καζομπλάνκο 11/4
				ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Αγκόλα 23/11
				ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Χόγκ Κόγκ 31/3
				ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Μπαγκλόκ 16/3
				ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)	80	30639	δ. Κων/πολη 5/4
				ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	ε. Νέλσον 8/4
				ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	ε. Τσιγκόγκ 13/4
				ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489	πρός Μπουργκόκ 21/3
				ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Άλεξάνδρεια 1/3
				ΠΑΖΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Μελβούρνη 5/4
				ΠΑΖΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	πρός Φερντέλ 21/3
				ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Σιγκαπούρη 7/4
				ΠΑΖΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκό
				ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	ε. Βενετία 8/4
				ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	πρός Άλγερια 16/2
				ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	ε. Γκιζών 9/3
				ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρός Βικτώρια 18/3
				ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	διαγράφεται
				ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	ε. Σητά 11/4
				ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	πρός Κηλαγκ 23/3
				ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	δ. Παναμά 21/3
				ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	ε. Φουτζέιρο 8/2
				ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Πόρτ Σαϊδ 14/4
				ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)*	77	9941	μετ. Κόπτεν Γ. Γιαννέλος (κ.7
				ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Σάντος 6/4
				ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Ακαμπα 25/3
				ΠΕΡΙΠΘΟΣ (κ.)	68	44842	ε. Ν. Όρλεάν 13/4
				ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρός Έσμεράλντας 31/3
				ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839	πρός Πόρτ Κέλαγκ 12/3
				ΠΗΛΕΟΠΗ (κ.)	65	25503	ε. Σάο Σ

Σ. Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Λά Σπέζια 2/4
Σ. Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/4
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	ε. Σαγκάη 23/3
ΣΑΙΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στά Σίρρι (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	στά Καράτσι 2054
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Λίβερπουλ 10/4
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Αθωνομαθ 31/3
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 11/4
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Μίλφροντ Χάβεν 8/4
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	πρ. «Οσσαν Ντάουβ»
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	α. Νάπολη 5/4
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	μετ. «Νισύ Στόρ» ('Ον.)
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Ντάρμπαν 10/4
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρ. Λά Νουβέλ 22/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρ. Βραζιλία 25/2
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Παναμά 7/4
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	πρ. Κούβα 8/3
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	δ. Πόρτ Σάιτ 7/4
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	ε. Πειραιά 6/3
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	α. Κοβίν 4/4
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Ρότερνταμ 15/4
ΣΑΝΤΕ'Ι ΚΑΙΗΠ (Μπ.)	69	8064	ε. Λάρνακα 6/4
ΣΑΝΤΕ'Ι ΜΠΑΙΗ (Μπ.)	70	8064	α. Σουέζ 15/4
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	α. Λά Γκουλέτ 2/4
ΣΑΝ ΗΡΟΣ (κ.)	76	10221	α. Λαττάκια 27/2
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Ρουαί 12/4
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	πρ. Μαντράς 3053
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ I NT (κ.)	74	12498	ε. Ρότερνταμ 12/4
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	πρ. «Perlas»
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772	α. Ντάρμπαν 10/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	α. Λούπ Τέρμιναλ 6/3
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	πρ. Δ. 'Αφρική 26/3
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπ.)	71	8349	α. 'Αροστό 1/4
ΣΕΒΙΑΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Ν. Γουεσμίνοτερ 6/4
ΣΕΙ'Ι ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Μαδέιρα 6/4
ΣΕΙ'Ι ΑΟΡ (κ.)	70	9951	πρ. Κωνσταντίνα 20/3
ΣΕΙ'Ι ΑΟΡ II (κ.)	70	12578	δ. Κων/πολη 11/4
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	πρ. Νητρούι 24/3
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Σιγκαπούρη 13/4
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρ. Κόστα Ρίκα 2/3
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Φιλαδέλφεια 11/4
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Ουνο 12/4
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	ε. Χάμπτον 8/4
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	ε. Τάροντα 4/4
ΣΗ ΛΑΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	πρ. 'Ινδονησία 11/1
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	πρ. Περαιά 29/3
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπ.)	71	4713	ε. Ραβέννα 8/4
ΣΗ ΟΛΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Μπιζέρτα 9/4
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/4
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Ρουέν 7/4
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρ. Μπετζάγια 9/3
ΣΗ ΤΑ'Ι ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	πρ. Δ. 'Αφρική 15/3
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Φόρ 10/4
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Κουβέιτ 28/3
ΣΗΓΚΟΥΕ I Σ (δ.μ.)	77	40553	ε. Φουμπαίνιο 7/4
ΣΗΓΚΟΥΕ I NT 2 (δ.μ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 7/4
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Σοβόνα 12/4
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	α. Μπάλμπο 10/4
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	δ. Κων/πολη 9/4
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	δ. Παναμά 4/4
ΣΗΛΑΚ (Μπ.)	74	18963	πρ. Κούβα 23/2
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Φάλμουθ Μπρί 8/4
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	ε. Πωλβήθη
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρ. Ρότερνταμ 22/3
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Πόιντ Νουάρ 30/3
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Σκώ 12/4
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Σάντος 12/4
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Σκώ 7/4
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Πόρτ Καρτιέρ 7/4
ΣΗΜΠΡΕ I ΒΥΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Πόρτ ντε Μπουκ 1/4
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	ε. Λά Σπέζια 13/3
ΣΗΜΤΡΑ I Β (κ.)	82	18709	ε. Αμστερνταμ 27/3
ΣΗΠΕ I Σ (μ.)	77	15225	α. Παρναύουσα 3/4
ΣΗΠΡΑ I NT II (δ.μ.)	74	18631	α. Αύγουστα 11/4
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/4
ΣΗΡΑ I ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	δ. Παναμά 12/4
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Τενερίφ 9/4
ΣΗΡΕ I ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Κρότσι 21/3
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Βενετία 24/3
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	δ. Σουέζ 1/4
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	ε. Τής 4/4
ΣΗΤΡΕ I ΝΤΕΡ II (δ.μ.)	72	15285	δ. Κων/πολη 8/4
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Βαλέντσια 10/4
ΣΗΦΑ I ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Ντάρμπαν 6/4
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	διαγράφεται
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Γκνάνοκ 28/2
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Βαλέντσια 23/3
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Κράτσι 12/4
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρ. Νεβροπόλ 30/3

ΣΙΔΕΡΙΣ	72	16406	στη Τσιταγκόνκ 14/4
ΣΙΔΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. 'Αμβέρσα 15/4
ΣΙΔΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	75	32688	μετ. «Alisgloria»
ΣΙΔΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ I ΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Τεκόνιο 10/4
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. 'Αμβούργο 6/4
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπ.)	75	20797	πρ. Πόχάγκ 23/3
ΣΙΔΕΡ ΣΑΡΙΣΤ (κ.)	76	12440	πρ. 'Αλεξάνδρεια 31/3
ΣΙΔΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπ.)	75	13835	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΣΙΔΜΝΑ	78	32508	πρ. Τσιβάν 15/3
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. Δ. 'Αφρική 28/3
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	επισκευές Ρότερνταμ 13/4
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρ. Κούα 1/3
ΣΙΤΥ ΣΦΕΛ ΜΙΝΑ (Αιβ.)	69	15688	ε. Σουέζ 14/4
ΣΙΤΥ ΣΦ ΜΠΕ I ΡΟΥΤ (Αιβ.)	69	15688	ε. Σχέζον 14/4
ΣΙΤΥ ΣΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Β.)	70	24102	πρ. 'Αλγερία 18/3
ΣΙΦΟΔΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Κωμά Μπρί 5/4
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Μπεντάρ Χομεινό
ΣΚΑ Υ ΛΑ I Ν (δ.μ.)	73	17466	ε. Ρουί 5/3
ΣΚΑ Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	δ. Γιβραλτάρ 9/4
ΣΚΑ Υ ΡΕ I ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	πρ. 'Αλγέρια 25/3
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν (κ.)	77	19993	πρ. Νέμπο 8/3

ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ε. Τής 15/4
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρ. Ρότερνταμ 31/3
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Λόγος 2/3
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	μετ. «Ναυτίλος Α.Σ.» (κ.)
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	πρ. 'Ιλγκόν 19/3
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	επισκευές Ουλσάν 7/4
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Μονφρεντόνα 5/4
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. Τζέμπελ Αλί 14/3
ΣΟΥΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	μετ. «Golden Glisten» (π.7
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. Ντακάρ 7/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Ραβέννα 7/4
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρ. Κούβα 17/2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Τζέμπελ Αλί 3/4
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Βαλτιμόρη 10/4
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Γιβραλτάρ 9/4
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	πρ. «Αντρία»
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Λεμεσός 17/3
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Πειραιά 25/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Χιούστον 31/3
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Πόιντ Νουάρ 28/3
ΣΤΑΡΛΑ I Τ (κ.)	77	22893	ε. Λγκχον 4/4
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Μόντρεαλ 3/4
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Β.)	66	22617	πρ. ΗΠΑ 28/3
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	α. Νιούχαβεν 6/4
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	πρ. Ουσχαντ 16/2
ΣΤΕ I ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	*3405	α. Χιούστον 3/4
ΣΤΕ I ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Σιγκαπούρη 13/4
ΣΤΕ I ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	ε. Κόμπε 11/4
ΣΤΕ I ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Γκρεσίκ 13/3
ΣΤΕ I ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	ε. Τάμπα 4/4
ΣΤΕ I ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	πρ. «Nova Lisboa»
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	δ. Παναμά 12/4
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	μετ. «Fortune»
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	δ. Σουέζ 12/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρ. Νταλνόν 16/3
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Μίνα δλ Φαχλά 12/3
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρ. Πόρτ Σουδάν 15/3
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Ντάρμπαν 454
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	ε. Μανζανίλο 25/3
ΣΟΛΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρ. Πασκιδόν 26/3
ΣΟΛΙΣΜΑΝ	72	13631	μετ. «Φιλία» (κ.)
ΣΟΛΩΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Βαρκελώνη 5/4
ΣΟΡΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Σιγκαπούρη 15/4
ΣΟΡΟΝ ΣΗΛΕ I Ν (κ.)	73	19420	α. Πόρτ Κελάγκ 12/4
ΣΟΤΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Μπάλμπο 10/4
ΣΟΡΝ (κ.)	73	19735	α. Χόγκ Κόνγκ 7/4
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	θέση 33.49 Β, 122.41 Α 7/4
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Λοντόν 7/4
ΤΖΕΜΙΝ (Κε.)	61	1252	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/4
ΤΖΙΜΙΛΙΑ (κ.)	71	16275	α. Σιγκαπούρη 1/4
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Χάμπτον 11/4
ΤΖΙΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	πρ. «Ολύμπι Ντρήμ»
ΤΖΙΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρ. Μομπάσσα 31/3
ΤΖΙΒΙ (π.)	75	3531	ε. Μομπάσσα 6/3
ΤΖΙΟΥΕΛ	83	35762	πρ. Νταμπέρ 22/2
ΤΖΟΣΦΑ (Μ)	81	3375	πρ. 'Αλγέρια 19/3
ΤΖΟΥ Y ('Ον)	78	5868	πρ. «Ατλάντικ Τζόυ»
ΤΖΟΥΠΙΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Αστερνταμ 10/4
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Πόρτ Σουδάν 14/2
ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	ε. Πωλβήθη
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	πρ. ΕΣΣΔ 30/3
ΤΖΩΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Φέλιξτο 10/4
ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.)	70	10197	πρ. «Μακγουνέβ»
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	ε. Βαλτιμόρη 1/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Γιβραλτάρ 2/4
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Μπουαβεντούρα 29/3
ΤΗΝΟΣ Α I ΑΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/3
ΤΙΛΑΝ (κ.)	76	15356	δ. Πόστ Σάιτ 10/4
ΤΙΣΑ (κ.)	71	9082	α. 'Αρεσίφε 8/4
ΤΙΣΟΝ II (κ.)	75	16822	ε. Βομβάη 11/3
ΤΙΣΟΤΗΣ (Κε.)	68	9627	πρ. 'Αλγερία 3/3
ΤΙΥΑΙΠ (Β.)	69	9777	α. Νόρντενχιμ 23/3
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Παρναύουσα 27/3
ΤΡΑΤΣ (κ.)	76	13550	πρ. 'Αβόνα 10/2
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Μπρέικ 10/4
ΤΡΕ I NT ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Βιζακαπανάμ 21/3
ΤΡΕ I NT ΓΟΥ I ΝΤΣ (π.)	74	8915	δ. Θέρωνταιη Αίλων 8/3
ΤΡΕ I NT ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρ. Κουμάν 23/3
ΤΡΕ I NT ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	δ. Σουέζ 15/4
ΤΡΕ I NT ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Γκλάβστον 6/4
ΤΡΕ I NT ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. Μίλφροντ Χάβεν 6/4
ΤΡΕ I NT ΛΑ'Ι Τ (κ.)	75	13567	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/4
ΤΡΕ I NT ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Χονολουλού 1/4
ΤΡΕ I NT ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	α. Βενκούβερ 1/4
ΤΡΕ I NT ΝΟΜΑΝΤ	74	43867	δ. Σουέζ 9/4
ΤΡΕ I NT ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Γιούροπορτ 4/4
ΤΡΕ I NT ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	δ. Παναμά 12/4
ΤΡΕ I NT ΦΟΡΤΟΥΝΥ	72	113950	α. Σιγκαπούρη 9/4
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Χάμπτον 2/4
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Σούσε 11/4
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Γιοκοχάμα 1/4
ΤΡΟΠΕΣΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	α. Πειραιά 2/4
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	μετ. «Μαρίνος II» (ε.)
ΤΡΟΥ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Σουέζ 7/4
ΤΣΑΠΙΟΝ	70	52765	α. Φουτζέιρα 11/4
ΤΣΑΡΙΕΤ (δ.κ.)	75	47133	α. Ρέκ Τανούρ 27/3
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	δ. Ντόβερ 9/4
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Σάν Φραντσκο 30/3
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4

ΦΑΙΡΜΑ I Y (π.)*	66
ΦΑΙΛΕΛ (κ.)	75
ΦΑΙΝΗΣ (π.)	77
ΦΑΙΝΗΣ (κ.)	77
ΦΑΪΣΑ (δ.)*	74
ΦΕ I Θ	70
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Civδ.)	54
ΦΙΑCΘΕI (Δ κ 7	67

ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	δ. Πόρτ Σαϊδ 105/4	73	5871	δ. Παναμά 1/4
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	α. Ραβέννα 31/3	89	4999	πρός Πόρτ Κελέγκ 29/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Ραβέννα 7/4	73	2987	πρός Τόκιο 19/3
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Καρμπονέρας 5/4	73	3563	ε. Λίγος 15/3
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Μπορντώ 4/4	68	1261	πρός Όγουέντο 24/3
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Πόρτ Σαϊδ 14/4	68	2662	ε. Θέσσο 7/4
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	πρός Βενεζουέλα 27/3	74	8279	α. Ρόττερταμ 10/4
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	δ. Σουέζ 8/4	73	6863	πρός Φώκλαντ 4/3
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρός Κίνα 17/3	80	2484	ε. Πειραιά 7/4
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Χάμπτον 3/4	75	44698	ε. Σάν Φραντσκο 26/3
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρός Ρουαίξ 24/3	75	44699	ε. Χουάγκου 31/3
ΦΛΕ Γ Μ (κ.)	72	16398	ε. Μπ. Αίρες 27/3	74	48928	ε. Φατέχ Τέρμιναλ 31/3
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	ε. Φάλλουθ 8/4	73	109700	ε. Φατέχ Τέρμιναλ 31/3
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	μετ. «Ενάλιος Αιθρα» (ε.)	72	9343	α. Νόρντερχαμ 21/3
ΦΟΙΝΙΣ (π.)	78	45330	δ. Σκώ 14/4	74	18694	ε. Σαϊντ Τζών 11/4
ΦΟΙΝΙΣ (δ.π.7)	72	2895	πρός Ταματάβε 22/3	73	13687	ε. Χιούστον 6/4
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΤ'ΝΤ (κ.)	75	20214	πρός Ρίγα 17/3	76	30000	δ. Σκώ 14/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ Γ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός Μαγιόκουεζ 21/3	72	15498	πρός Σαγκάη 12/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	ε. Παρανάγουα 4/4	72	33267	ε. Σάν Λορέντζο 9/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	α. Χονολουλού 30/3	75	11284	ε. Ρόττερταμ 16/4
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	α. Ρεϊνιόν 11/4	68	12348	ε. Φάλλουθ 5/4
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332	α. Μπελέμ 5/4	78	9918	πρός Κεπτόουν 25/3
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Πωλήθη Νορβηγούς	79	5266	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 13/4
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Τσιτσόγκ 25/3	71	4697	ε. Πειραιά 29/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	α. Μοντεβιδέο 22/3	79	6521	ε. Αύγουστο 11/4
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Λός Πάλμας 4/4	78	6521	ε. Χιούστον 22/3
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Μοντεβιδέο 28/2	75	4563	δ. Παναμά 8/3
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	68	9342	ε. Λός Πάλμας 28/3	75	19116	πρός Μπαγκόγκ 27/3
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρός Γάνδη 24/3	70	12363	δ. Νταμμόμ 3/4
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ (π.)	61	1652	ε. Τερνέστη 5/4	72	19407	ε. Ν. Όρλεάνς 2/3
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Ρόττερταμ 28/2	78	15981	στην Άμβερς 13/4
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρός Άμπιτζάν 18/3	71	6166	πρός Κίνα 14/3
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	πρ. «Rio Jubones»	71	15922	α. Ρουέν 6/4
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Γκρήνορ 12/4	64	15404	πρός Φουτζέιρς 29/3
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΤΟΡ (κ.)	77	9264	α. Ναπίερ 13/4	75	139421	πρ. «Εσπερίο»
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρός Μπουσάν 7/3	72	9440	ε. Βενετία 23/3
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	πρός Μπουσάν 28/3	71	1532	
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	α. Ντουόλα 27/3			
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρός Φώκλαντ 19/3			
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	δ. Παναμά 8/4			
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537				
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644				
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)				73	5871	
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)				89	4999	
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)				73	2987	
ΦΡΙΟ ΟΥΣΑΝΙΚ (π.)				73	3563	
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (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 (π.)				68	12348	
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)				78	9918	
ΧΕΓΚ (δ.π.)				79	5266	
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)				71	4697	
ΧΕΜ ΕΝΕΡΙΤΥ (δ.π.)				79	6521	
ΧΕΜ ΠΑ Γ'ΟΝΗΡ (δ.π.)				78	6521	
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ (δ.π.)				75	4563	
ΧΕΡΚΣ-ΥΛΕΣ (κ.)				75	19116	
ΧΕΡΚΣ-ΥΛΕΣ (Α/Β)				70	12363	
ΧΕΡΟΝ (κ.)				72	19407	
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)				78	15981	
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)				71	6166	
ΧΙΟΜΠΙ (Μ.)				71	15922	
ΧΙΟ-ΥΠ II (π.)				64	15404	
ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)				75	139421	
ΧΙΟΥΡΟΝ (κ.)				72	9440	
ΧΙΟΥΡΟΝ Σ (κ.)				71	1532	
ΧΙΟΥΣ-ΒΑΛΑΝΤΙΟΥ ΓΚΡΕΙΣ						
ΧΙΟΥΣ				79	12598	στο Κερέτι 11/4
ΧΟΚ (κ.)				74	19451	α. Άλγκεκίρας 14/3
ΟΡΟΡΑ (Μ)				72	17674	στο Ουλάσιν 11/4

Προσφορά των «Ναυτικών Χρονικών» πρός τους Έλληνες Ναυτικούς

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

Η ειδική προσφορά, που ισχύει από 1ης Ιουλίου 1989 περιλαμβάνει:

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

— Για 24 τεύχη αποστέλλομενα ταχυδρομικώς σε οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδος δραχμές 7.500 (έναντι δρχ. 10.000 της κανονικής ετήσιας συνδρομής).

Για να γίνετε συνδρομητές των «Ναυτικών Χρονικών» με αυτές τις ειδικές τιμές συμπληρώστε το παρακάτω δελτίο και ταχυδρομείστε το, αποστέλλοντας ταυτόχρονα το χρηματικό ποσό με ταχυδρομική ή τραπεζική έπιταγή εις διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς.

Όνοματεπώνυμο:

Ειδικότητα:

Διεύθυνση αποστολής του τεύχους:

Στοιχεία πληρωμής:

Παρακαλώ ή συνδρομή να αρχίσει από:

Υπογραφή:

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



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

FOTIS G. POULIDES
President



**PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947**

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

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

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Telex:

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

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

«ANCHOR MARINE SUPPLIES» - SINGAPORE



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

IN PIRAEUS:

PLS CALL 4533389 - 4531861 OR TELEX: 24-1970

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

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

TROODOS



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

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

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



PIRAEUS AGENTS
TROODOS
Shipping Co. Ltd.

Loucas Haji-Ioannou House
2nd Merarchias Street No. 12
Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Tel. 4180001-4112611
Tlx: 241830 (TROD GR)
Fax: 4526795

LONDON AGENTS
TROODOS
Shipping and Trading Ltd.

Stock Exchange Tower
Old Broad Street
London EC2N 1HH
Tel: 01-638 4100
Tlx: 889361/4 (TRODOS G)
Fax: 5882899

NEW YORK AGENTS
TROODOS
Shipping Agencies (USA) Inc.

880 Third Avenue
14th Floor
New York, N.Y. 10022
Tel: 212-8881111
Tlx: 640822 (TRODOS NY)
Fax: 8881095