

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1989

Αρ. Φύλλου 1298/1056

NAYTIKA XPONIKA



SHIP REPAIRS

With
English
Supplement



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS, SEVEN SEAS,
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS,
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS AND A
MILLION JOYS OF LIFE;

EPIROTIKI CRUISES

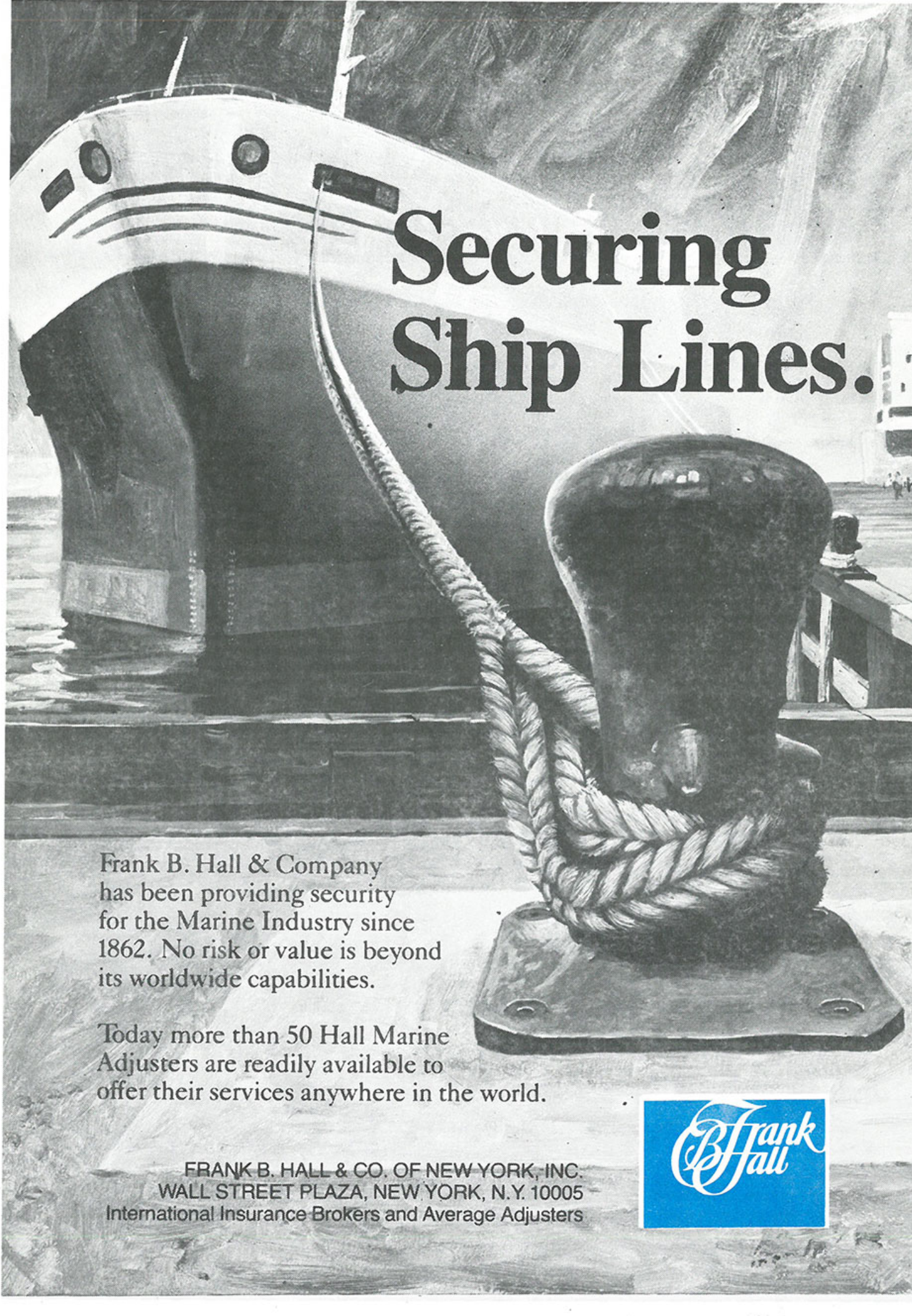
Choice of 1, 3, 4, 7 and 14 days



EPIROTIKI 

A WORLD OF CRUISES • A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES, EPIROTIKI BUILDING 87, AKTI MIAOULI • PIRAEUS • GREECE
TEL. 4526641-9 • TELEX: 212302, 212741 EPIR GR • FAX: 4133814



Securing Ship Lines.

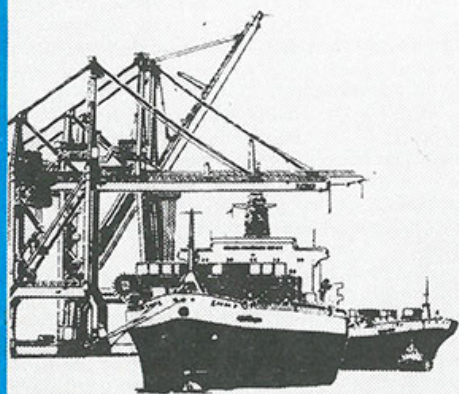
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1297/1055

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1297/1055, June 15th, 1989

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 10 Οί Ναυπηγήσεις πλοίων κατά τό 1988.
- 11 Έπισκευές πλοίων ανά τόν Κόσμο.
Αφιέρωμα στίς διεθνείς επισκευαστικές μονάδες.
- 21 Έλληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία
μέσα στίς Ευρωπαϊκές Κοινότητες.
Άρθρο του κ. Δημ. Μητσάτσου.
- 26 Έ πρόοδος της ναυτιλίας έφερε τό Άγγλικό Δίκαιο
στήν Έλλάδα.
Άρθρο του κ. Θεόδ. Δ. Σιούφα.
- 29 Πυρηνική Ένέργεια στά Πλοία.
Τό πρώτο μέρος μελέτης του κ. Κ. Παπαγιαννούλη.
- 38 Τό Σεμινάριο Έπαγγελματικής Κατάρτισεως του
Ναυτικού Έπιμελητηρίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 34 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ
- 41 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ
- 43 ΤΑ ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΦΕΡΡΥ «ΝΤΑΛΙΑΝΑ»
ΚΑΙ «ΜΙΛΕΝΑ»
- 45 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 47 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 54 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 55 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 57 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 59 ENGLISH SUPPLEMENT
- 63 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



BOLNES B.V.

v/h DE GROOT EN VAN VLIET
REPAIRYARD AND ENGINEWORKS

MEMBER OF THE YVC GROUP



Address: Oostdijk 25 3077 CP Rotterdam
Postbox 9357 3007 AJ Rotterdam
Telephone: 010-4799799
Telefax: 010-4793760
Telex: 20459 VLIET NL

Located near the Rotterdam port area
2 docks up to 25,000 tons dw
2 side slipways
Experienced with all kinds of conversions
and lengthenings
and...
the benefit that the know-how and the
facilities of the newbuilding department
of the YVC group can be called in

Exclusive Representatives
ANDREAS P. LAMBOS MARITIME SERVICES ASSOCIATIONS

72 Syngrou Avenue, Athens 117 42
Tel: 923 2761, 923 1912 — Telex: 21 8263 ANPL GR

Οι συνεταίροι μας καί εμείς

Η καχυποψία των στηλών αυτών για τις άπωτερες προθέσεις των συνεταίρων μας στην ΕΟΚ δυστυχώς επιβεβαιώθηκαν και μάλιστα πολύ πιο σύντομα από όσα υπολογίζαμε και περιμέναμε: Οι προτάσεις της Έπιτροπής της Κοινότητας για τη Ναυτιλία όμιλούν άφεαυτών

Αλλά εμείς, που όλον αυτόν τον καιρό εφησυχάσαμε καβαλικεύοντας τό καλὰ μί της επιτυχίας των τεσσάρων κανονισμών, συνεχίζουμε τις λανθασμένες εκτιμήσεις αλλά και κινήσεις: Πρώτα - πρώτα, στείλαμε στο Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ, όπου ήταν γνωστό ότι επρόκειτο να συζητηθούν οι προτάσεις του Βάν Μίερτ, τον γενικό γραμματέα του Υπουργείου ... Μεταφορών. Καί, δεύτερο, υποστηρίζουμε ότι τα σχετικά μέτρα «είναι κομμένα και ραμμένα στα μέτρα των Βέλγων και των Γερμανών» ενώ είναι κομμένα και ραμμένα στα μέτρα όλων άλλων συνεταίρων μας, όπως άλλωστε απέδειξαν και οι «χλιαρές μέχρι και θετικές» τοποθετήσεις των εκπροσώπων των υπόλοιπων χωρών κατά τη Σύνοδο του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών. Καί αυτό είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο.

ΔΟΥΛΕΙΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΜΟΝΟΝ ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ

Επανελάθε η διοίκηση του σωματείου των άσυρματιστών — τό οποίο ειρήσθω εν παρόδω έχει λάβει τον πομπώδη τίτλο «Πανελλήνιος Ένωση Ραδιοηλεκτρονικών και Ραδιοηλεκτρονικών Άξιωματικών Έμπορικου Ναυτικού» στο θέμα της ανεργίας που πλήττει τον κλάδο. Καί για τήν άπορρόφηση της ανεργίας ζήτησε ουσιαστικά να εφαρμοσθεί εκ νέου η ανακύκλωση για τον κλάδο των άσυρματιστών — τό σωματείο ζητεί συγκεκριμένα να διανύεται ο χρόνος άδειας των άσυρματιστών στην ξηρά ελπιζοντας ότι έτσι θα άποκατασταθεί μία όμαλή ροή στις ναυτολογίες και τις άπολύσεις που θα άπαλύνει τήν ανεργία με τήν έναλλαγή στις θέσεις έργασίας.

Εμείς θεωρούμε ότι τό πρόβλημα της συνεχούς και άποδοτικής άπασχόλησεως των ναυτικών μας δέν επιλύεται με ήμεις μετρα, όπως είναι τό μοίρασμα της ανεργίας αλλά μόνον με τα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία για τα όποια έπρεπε, κατά τη δική μας αντίληψη, να αγωνίζονται ήμέρα και νύκτα οι ίδιοι ναυτικοί μας και οι οργανώσεις τους — στον Πειραιά έχουν γίνει άπειρες διαδηλώσεις ναυτικών με διάφορα αίτήματα αλλά δέν έχουμε δει, δυστυχώς, καμμία διαδήλωση με αίτημα τήν ύπαρξη πολλών πλοίων με Έλληνική σημαία.

Αυτή η αντίληψη άφορά τό σύνολο των ναυτικών μας, εκτός από τούς άσυρματιστές οι όποιοι άκόμη και αν ύπάρξουν τα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία θα μείνουν πάλι εκτός του νυμφώνος λόγω των εξελίξεων που έχουν σημειωθεί στον τομέα των επικοινωνιών. Γι' αυτό η καλύτερη λύση, μπορούμε να πούμε ή έφικτή λύση, είναι ή στρόφη των ύπαρχόντων άσυρματιστών και ιδιαίτερα των νέων σε άλλες ειδικότητες — των άξιωματικών γεφύρας, λόγου χάρι — δεδομένου άλλωστε ότι και ή προσαρμογή θα είναι ιδιαίτερα εύκολη. Καί θεωρούμε ότι προς αυτή τήν κατεύθυνση πρέπει να στραφεί τό ενδιαφέρον και ή προσοχή και της διοικήσεως αλλά και των ίδιων των άσυρματιστών — ή προσαρμογή στις νέες συνθήκες είναι εκείνη που θα εξασφαλίσει τήν άπασχόληση στα πλοία.

Βεβαίως δέν έχει χαθεί τίποτε. Τα μέτρα, που όπως όρθότατα παρατήρησαν οι Εύρωβουλευτές κ.κ. Γ. Άναστασόπουλος και Λ. Λαγάκος, «άποτελούν μία έντεχνη προσπάθεια να άλλοιωθεί τό πνεύμα και τό γράμμα των τεσσάρων κανονισμών της ΕΟΚ για τη Ναυτιλία», θα ύποβληθούν στο Εύρωπαϊκό Κοινοβούλιο για γνωμάτευση. Καί ή μελέτη και ή έπεξεργασία τους θα απαιτήσει χρονικό διάστημα άρκετών μηνών, στή διάρκεια του όποίου μπορούν να γίνουν από τήν πλευρά μας όλα εκείνα που πρέπει για να αντίληφθούν οι συνεταίροι μας ότι δέν μπορούν να μπαίνουν στα πόδια μας, όπως και εμείς δέν μπαίνουμε στα δικά τους, γιατί άπλούστατα άλλη είναι ή δική μας Ναυτιλία και άλλη ή δική τους. Άλλά ταυτόχρονα να γίνουν και όλα όσα πρέπει από όλους μας, από τήν Πολιτεία, από τον έφοπλισμό και από τούς ναυτικούς μας για να ξαναγυρίσουν τα έλληνόκτητα πλοία στο έθνικό νηολόγιο, τό όποιο είναι τό μόνο που μετράει στα πλαίσια της ΕΟΚ, όπου τό «σου δίνω και μου δίνεις» είναι συνάρτηση εκείνου που διαθέτεις.

Η ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΩΝ

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Άντώνης Ντεντιδάκης άποδέχθηκε γνωμοδότηση του νομικού συμβούλου του Υπουργείου, σύμφωνα με τήν όποια «ή διαγραφή από τό έλληνικό νηολόγιο πλοίου που έχει νηολογηθεί κατά τό άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53 βάσει του όρου 24 των έγκριτικών πράξεων, λόγω δηλαδή του ότι ή πλοιοκτηρία έταιρία έπαυσε να καλύπτει κατά πλειοψηφία έλληνικά συμφέροντα, δέν κωλύεται από τήν ύπαρξη στή μερίδα του πλοίου προσωρινών διαταγών που άπαγορεύουν τή μεταβολή της νομικής του κατάστασης ή συντηρητικών κατασχέσεων που έχουν διαταχθεί με δικαστικές αποφάσεις. Καί τούτο γιατί τέτοια — άρνητική — προϋπόθεση δέν προβλέπεται από τις διατάξεις του εν λόγω όρου».

Θέλομε να ελπίζουμε ότι ή άποδοχή της γνωμοδοτήσεως δέν πρόκειται να οδηγήσει σε καταδολιεύσεις που θα θίγουν σε τελευταία ανάλυση τό θεσμικό πλαίσιο. Θέλομε άκόμη να ελπίζουμε ότι θα ληφθεί και κάποιο μέτρο για να σταματήσει αυτό που συμβαίνει άποκλειστικά μόνο σ' έμάς: Να άπαγορεύεται, δηλαδή, ή μεταβολή της νομικής καταστάσεως των πλοίων με προσωρινές διατάξεις που εκδίδονται ιδιαίτερα εύκολα, συνήθως έρήμην των πλοιοκτητριών εταιριών, και χωρίς καμμία συνέπεια για εκείνους που τις ύποκινούν για πολλούς και ποικίλους λόγους και πολλές φορές και για έκβιασμό, άκόμη και όταν τελικά διαπιστωθεί ότι οι αίτήσεις τους για τήν έκδοση των προσωρινών διαταγών δέν εύσταθούν.

Τό θέμα είναι τεράστιο και πρέπει να προσελκύσει τήν προσοχή όλων για να ύπάρξει ή έπιβαλλόμενη αντιμετώπιση.

ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΝΥΠΑΡΚΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ;

Στήν Ελλάδα φαίνεται ότι όλα γίνονται, άκόμη και ή εφαρμογή άνυπόστατων διατάξεων μπορεί να επιτευχθεί. Τό έπίτευγμα άνήκει στο Υπουργείο μας, στο Υπουργείο Ναυτιλίας, τό όποιο σε πρόσφατη ανακοίνωσή του άνέφερε (ή ανακοίνωση παρατίθεται για τούς άπιστους Θωμάδες) τά εξής:

«Από τό Υπουργείο Έμπορικής Ναυτι-

λίας προωθήθηκε στο Συμβούλιο της Έπικρατείας για τήν κατά νόμο έπεξεργασία σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με τό όποιο θεσπίζονται διατάξεις που άφορούν στο δεύτερο κατάστρωμα των πλοίων, στις δεξαμενές θαλασσέματος κ.λ.π.

Ενώ τό σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος θα σταλεί, στή συνέχεια, για ύπογραφή στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, εν τούτοις οι διατάξεις του τίθενται από τώρα σε εφαρμογή έπειδή συμβάλλουν στήν αύξηση της ανταγωνιστικότητας των έλληνικών πλοίων.

Σχετικά ένημερώθηκε και ή Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων, όλικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων».

Κανένας δέν σκέφθηκε όμως τί θα γίνει αν, λόγου χάρι, τό Συμβούλιο Έπικρατείας δέν έγκρίνει τό σχέδιο Π.Δ. ή και άκόμη αν ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κρίνει ότι δέν μπορεί να τό ύπογράψει — ύποθέσεις κάνουμε φυσικά και να μάς συγχωρούν και ο φίλτατος Υπουργός κ. Άντώνης Ντεντιδάκης και οι άρμόδιες ύπηρεσίες του ΥΕΝ, εμείς δέν μπορούμε να καταλάβουμε πώς είναι δυνατόν — άνεξάρτητα από προθέσεις και αιτιολογίες — να εφαρμοσθούν άνυπόστατες διατάξεις και συνιστούμε να σταματήσει ή προσφυγή σε επικίνδυνους άκροβατισμούς.

ΛΙΓΟΤΕΡΑ ΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΙ

Από τήν άπόφαση του Υπουργού κ. Άντώνη Ντεντιδάκη με τήν όποια αύξάνεται τό όριο των χορηγούμενων από τό ΝΑΤ δανείων στους ύπαλλήλους του και στους συνταξιούχους προκύπτει ότι οι δημιουργοί και οι στυλοβάτες του Ταμείου παίρνουν λιγότερα, για να άποδειχθεί για μία άκόμη φορά ότι ή γραφειοκρατία όχι μόνον ζει και βασιλεύει στον τόπο αυτόν αλλά και δίνει επιτυχείς μάχες και φυσικά τις κερδίζει.

Για τούς ύπαλλήλους, προσδιορίζεται στήν άπόφαση, τα δάνεια μπορούν να είναι ύψους ίσου προς έπτά μηνιαίες άποδοχές τους και για τούς συνταξιούχους ίσου προς έξι μηνιαίες συντάξεις.

Η δυσμενής σε βάρος των ναυτικών μας διάκριση δέν άγγίζει τούς εκπροσώπους τους στο Δ.Σ. του ΝΑΤ, ούτε άκόμη και τούς ύπόλοιπους καρεκλοκένταυρους, οι όποιοι άποδεικνύεται ότι δέν μπορούν να άρθρώ-

σουν κουβέντα γιατί φοβούνται μήπως χάσουν τα πλεονεκτήματα και όσα άλλα έχουν εξασφαλίσει όρισμένοι από αυτούς υπέρ συγγενών και άλλων ένδεχομένως τινών.

Με την ευκαιρία σημειώνουμε ότι τα έν λο-
γω δάνεια εξοφλούνται σε 36 μηνιαίες δό-
σεις με τόκο αντίστοιχο εκείνου που εί-
σπραττεί το ΝΑΤ για τις καταθέσεις των ά-
ποθεματικών του σε δραχμές, με δύο λόγια
συμφέρουν και γι' αυτό συνιστούμε σε ό-
λους τούς συνταξιούχους να ζητήσουν —
και να πάρουν — δάνειο από το ΝΑΤ.

Η INTERTANKO

Έκθετοντας τα γεγονότα και τη δράση
του 1988 στην ετήσια επιθεώρηση της 'Ιντερ-
τάνκο, ο Πρόεδρος της φίλτατος κ. Βασίλης
Παπαχρηστίδης, αναφέρεται αρχικά στην
κατάπαυση του πυρός μεταξύ 'Ιράν και 'Ι-
ράκ, με την οποία σταμάτησαν οι επιθέσεις
στον Κόλπο εναντίον εμπορικών πλοίων.
"Ένα από τα καίρια προβλήματα της συρρά-
ξεως αυτής υπήρξε η καταστρατήγηση της
έλευθερίας της ναυσιπλοΐας επί της οποίας
βασίζεται όχι μόνον η διεθνής ναυτιλία αλλά
ολόκληρο το παγκόσμιο εμπόριο. Δυστυχώς
τό τεράστιο έρώτημα της ανεπίτρεπτης προ-
σβολής αθών πλοίων κινουμένων μεταξύ
μη έμπολέμων κρατών, έμεινε αναπάντητο.
"Επί του προκειμένου ο ρόλος της Intertanko
ανεγνωρίσθη έπισημως και εκφράζεται η έλ-
πίδα ότι η έλευθερία αυτή δεν θά άπειληθεί
στο μέλλον.

Ο χρόνος που πέρασε είδε συνεχιζόμενη
τη βελτίωση των συνθηκών στην αγορά των
δεξαμενοπλοίων. "Υστερα από μακρά περίο-
δο κρίσεως κατά την οποία 200 περίπου έκα-
τομ. τόννων πετρελαιοφόρου τονάζ διελύ-
θη με μεγάλες θυσίες των πλοιοκτητών, η
παρούσα περίοδος δεν είναι άσφαλώς πε-
ρίοδος άφθονίας, αλλά πρέπει να θεωρηθεί
άπλως ικανοποιητική αφήνοντας πολλά πε-
ριθώρια περαιτέρω βελτιώσεως.

Καταλήγοντας ο κ. Παπαχρηστίδης τονί-
ζει ότι, όπως οι πλοιοκτήται των τάνκερς δεν
παρέμειναν άπαθείς ενώπιον των γεγονό-
των του κόσμου, έτσι και η Intertanko δεν
πρόκειται να περιστείλει το εύρος της άπο-
στολής που της ένεπιστεύθησαν. Καί η άπο-
στολή αυτή μπορεί να συνοψισθεί στην συ-
νεχή επαγρύπνηση γιά τα συμφέροντα μιάς
βιομηχανίας που προσφέρει τό ζήδωρο αίμα
τόσο προς τις ανεπτυγμένες όσο και τις υπό

ανάπτυξη χώρες του κόσμου.

• Νέος πρόεδρος της 'Ιντερτάνκο εξέλέγη ο
'Ιάπωνας Shigeyuki Suzuki της Μισοϋί.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ

Εύγενη φροντίδι της γνωστής εταιρίας
CANDIA πληροφορηθήκαμε την κατάσταση
πού επικρατεί στα λιμάνια της Κίνας μετά τις
τελευταίες εξελίξεις. Στή Σαγκάη η κατά-
σταση βελτιώθηκε μετά την επέμβαση τμη-
μάτων του στρατού που καθάρισαν μερικά ά-
πό τα όδοφράγματα των φοιτητών. Οι λιμενι-
κές υπηρεσίες λειτουργούν με κανονικό
ρυθμό και στις 11 'Ιουνίου υπήρχαν συνολι-
κά 83 πλοία στο λιμάνι της, ενώ αναμένεται
ότι η κατάσταση θά βελτιωθεί ακόμα περισ-
σότερο μετά τις 19 'Ιουνίου, εκτός βεβαίως
κάποιου άπροόπτου.

Στό Χουάγκκου αναφέρεται ότι η έξυπ-
νή ρύθμιση των πλοίων είναι κανονική, αν και ύ-
πάρχουν καθυστερήσεις. Στις 10 'Ιουνίου ύ-
πήρχαν στο λιμάνι 38 πλοία, ενώ άλλα 19 ά-
νέμεναν στά διάφορα άγκυροβόλια.

ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

Γεγονός του δεκαπενθημέρου που πέρα-
σε στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή υπήρ-
ξε άναμφισβήτητη η en bloc αγορά από τον
"Ομίλο Ceres Shipping του κ. Γ.Π. Λιβανού,
των έξι πόντακτ κάρριερς των 31.000 τόν.
d.w. που κατείχε η Canadian Pacific, έναντι
συνολικής τιμής περί των 100 έκατ. δολλα-
ρίων.

Η συμφωνία αυτή κρίνεται από τούς κύ-
κλους της αγοράς των τάνκερς ως ιδιαίτερα
έπιτυχής, όχι μόνο βάσει της τρέχουσας
ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων και των
πρόντακτ κάρριερς, αλλά και ένόψει των ά-
ναγκών σε χωρητικότητα που θά κληθούν να
καλύψουν τά σχετικώς λίγα υπάρχοντα σκά-
φη του τύπου αυτού τά έπόμενα χρόνια.

Οι "Έλληνες εξακολουθούν να κυριαρ-
χούν στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο και
να προσελκύουν τον διεθνή θαυμασμό και
την αναγνώριση.

ΟΡΘΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Με την ευκαιρία αναλήψεως της προε-
δρίας της BIMCO, ο νέος πρόεδρος της κ.
Γιώργος Π. Λιβανός προέβη σε όρισμένες
όρθες έπισημάνσεις γιά τό μέλλον της Ναυ-

τιλίας.

Μιλώντας στή γενική συνέλευση της BIM
CO, η οποία πραγματοποιήθηκε στό 'Αμ-
βούργο στις 29 Μαΐου, ο κ. Λιβανός συνέστ-
σε μεγάλη σύνεση και προγραμματισμό τώ-
οίωνδήποτε επενδύσεων έν όψει της έπανο-
κτήσεως της έμπιστοσύνης γιά την πορεία
της διεθνούς Ναυτιλίας, έφιστώντας τη
προσοχή στό γεγονός ότι η ναυλαγορά πο-
ραμένει ακόμα άσταθής και δεν δικαιολογεί
αλόγιστες επενδύσεις.

Ο κ. Λιβανός ζήτησε ακόμη από τούς δια-
χειριστές των πλοίων να επιμείνουν στον το-
μέα ασφάλειας των πλοίων και της προστα-
σίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και έ-
κλεισε την όμιλία του εκφράζοντας την εύ-
γνωμοσύνη της BIMCO προς τον προηγού-
μενο πρόεδρο Δρ. Χέλμουτ Σόχμεν γιά το
θετικό έργο που έπitéλεσε κατά τη διάρκεια
της προεδρίας του.

• Η γενική συνέλευση της BIMCO εξέφρασε
την ευάρεσκεια της προς τον πρώην γραμ-
ματέα του IMO κ. Σριβάσταβα, εξέλεξε παμ-
ψηφεί ως πρώτον έπίτιμο πρόεδρό της τον
Δρ. Χ. Σόχμεν και ως έπόμενο πρόεδρό της
τον κ. "Ιαν Ντένχολμ, πρόεδρο της J. De
nholm της Γλασκώβης και μέλος του διοικη-
τικού συμβουλίου του 'Οργανισμού από το
1985.

ΓΙΑΤΙ ΤΟΥΣ ΦΟΡΤΩΝΟΜΕ;

"Από τό 'Υπουργείο ανακοινώθηκε ότι η
Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνομίας συνέστη-
σε στις λιμενικές αρχές της χώρας να προ-
βαίνουν περιοδικά σε έλέγχους των οιασδή-
ποτε μορφής καταστημάτων που λειτουργ-
ούν στην περιφέρεια δικαιοδοσίας τους,
συνεργαζόμενες με τις συναρμόδιες ύπηρε-
σίες, προκειμένου να διαπιστωθεί αν ύπάρ-
χουν οι προβλεπόμενες άδειες λειτουργίας
τους. "Επίσης συνιστάται να έλέγχεται αν οι
καταστηματαρχες συμμορφώνονται προς
τις ισχύουσες ύγειονομικές και άγορανομι-
κές διατάξεις.

Δέν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε από
πού άντλεί η Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνο-
μίας τη δικαιοδόσια να πέμψει παρόμοιες συ-
στάσεις, ούτε άλλωστε έχει αυτό κάποια ί-
διαίτερη σημασία. "Εκείνο που γνωρίζομε εί-
ναι ότι δεν μπορούμε να φορτώνομε στις λι-
μενικές αρχές άρμοδιότητες άλλων ύπηρε-
σιών.

ΤΡΕΜΕΙ ΤΟ ΦΥΛΛΟΚΑΡΔΙ ΤΟΥΣ

Τά "Ναυτικά Χρονικά" δεν άσχολούνται με
την πολιτική. Παρά ταύτα δεν μπορούν να
μην έπισημάνουν την πρεμούρα και την άγω-
νία που έν όψει των έκλογών της Κυριακής έ-
χει καταλάβει όλους τούς άσχετους και ού-
ρανοκατέβατους που μάς προέκυψαν (έν-
νοουμέ στο χώρο της Ναυτιλίας και γύρω ά-
πό αυτήν) με πολλούς και ποικίλους τρόπους
πού βεβαίως είναι γνωστοί στους παροι-
κούντες την 'Ιερουσαλήμ και προκαλούν εί-
ρωνικά μειδιάματα αλλά και σαρκασμό —
πρεμούρα και άγωνία γιά την ασφάλεια των
θέσεων στις όποιες έχουν στρογγυλοκαθί-
σει έρήμην της ναυτικής μας οίκογένειας.

ΟΧΙ ΚΙ ΕΤΣΙ

Κουτσοί, στραβοί, όλοι στον "Άγιο Παντε-
λεήμονα, που στην προκειμένη περίπτωση
είναι η "Ακτοπλοία.

Χθές ανακοινώθηκε από τό Γραφείο Τύ-
που του 'Υπουργείου ότι «μέ άπόφαση του
'Υπουργού κ. 'Αντ. Ντεντιδάκη άπαλλάσσον-

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

«ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ»

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ

(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ ΤΕΛΕΧ: 252171 ΙΛΚΡ

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ
ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ Ε-
ΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ
ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

ται από την καταβολή ναύλου επιβατών και οί ταξιδεύοντες με τα άκτοπλοϊκά πλοία, όλων των γραμμών έσωτερικού υπάλληλοι του ΝΑΤ, του Οίκου Ναυτή και του ΓΕΝΕ. Τουτό θα γίνεται με την επίδειξη της υπηρεσιακής ταυτότητας και του φύλλου άδειας, έφόσον δεν ταξιδεύουν για υπηρεσία.

Ευθές θα πούμε ότι η απόφαση πρέπει να άνακληθεί χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση και ότι δεν θα χρειασθεί να επανέλθουμε.

ΥΠΟΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Η μικτή διακυβερνητική επιτροπή ειδικών του ΙΜΟ-UNCTAD για την έπεξεργασία ενός σχεδίου διεθνούς συμβάσεως περί ναυτικών υποθηκών έχει ήδη καταλήξει σε ένα πρώτο σχέδιο-βάση για περαιτέρω συζήτηση.

Σύμφωνα με το σχέδιο αυτό, οι ναυτικές υποθήκες ή άλλα βάρη όμοιας φύσεως άναγνωρίζονται διεθνώς έφόσον κατά το δίκαιο της χώρας νηολογήσεως είναι καταχωρημένα σε δημόσια βιβλία και παρέχουν τά πλήρη στοιχεία των όφειλετών και δικαιούχων.

Σε περίπτωση συμβατικής αλλαγής της πλοιοκτησίας ή όποια έπιφέρει τη διαγραφή του πλοίου από τά νηολόγια, η διαγραφή δεν θα πραγματοποιείται πριν η διαπιστωθεί ότι οί έπ' αυτού υποθήκες και λοιπά βάρη έχουν έπίσης διαγραφεί ή υπάρχει έγγραφη συγκατάθεση των δικαιούχων. Έξέλλου δεν έπιτρέπεται όπως πλοίο νηολογημένο στά νηολόγια μιάς χώρας, ύψώσει προσωρινώς ξένη σημαία, έφόσον οί έπ' του πλοίου αυτού υποθήκες και άλλα βάρη δεν έχουν διαγραφεί ή δεν υπάρχει έγγραφη συγκατάθεση των δικαιούχων. Προς τό σκοπό αυτό άπαγορεύεται η ύψωση της σημαίας μιάς χώρας έπί πλοίου νηολογημένου σε άλλη χώρα άν δεν προσκομίσει προηγουμένως άδεια της χώρας νηολογήσεως.

Ός ναυτικά προνόμια (maritime liens) τό σχέδιο άναγνωρίζει: α) τούς μισθούς και άλλες άπαιτήσεις του πλοιαρχού και του πληρώματος πηγάζουσες από την έργασία τους έπί του πλοίου (συμπεριλαμβανομένων και των κοινωνικών εισφορών που καταβάλλονται για λογαριασμό τους) β) τίς άπαιτήσεις λόγω θανάτου ή τραυματισμού τελούντος σε άμεση σχέση με την έκμετάλλευση του πλοίου, άσχετως άν έλαβε χώρα στην ξηρά ή τη θάλασσα και γ) τίς άπαιτήσεις λόγω έπιβαλάσσης άρωγής.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Σε σχέση με την ΕΟΚ οί διεθνείς θαλάσ-

σιες μεταφορές διακρίνονται σε έξωκοινοτικές και έσωκοινοτικές. Οί έσωκοινοτικές έξάλλου περιλαμβάνουν άφενός μέν τίς έθνικές άκτοπλοϊκές μεταφορές και άφετέρου τίς ένδοκοινοτικές εύρωπαϊκές άκτοπλοϊκές μεταφορές. Οί δεύτερες αυτές, γνωστές συνήθως μέν τόν γενικό όρο «εύρωπαϊκή φορτηγός άκτοπλοία» άφορούν τίς μεταφορές μεταξύ δύο ή περισσοτέρων χωρών της Εύρωπαϊκής Κοινότητας. Τό ύψος τους δεν είναι έπαρκώς γνωστό δεδομένου ότι δεν ύπάρχουν στίς διάφορες χώρες άκριβή στατιστικά στοιχεία. Υπολογίζεται πάντως ότι φθάνουν τά 900 έκατ. τόννων, σε σύγκριση με τό 1,5 δισεκ. τόννων που άντιπροσωπεύουν οί έξωκοινοτικές μεταφορές.

Τό συνολικό έργο των έθνικών άκτοπλοίων έκτιμάται γύρω στά 220 έκατ. τόννων, έξ ών η Νότια Εύρώπη, περιλαμβανομένης και της Γαλλίας, καλύπτει 130 έκατ., η Μ. Βρετανία 65 έκατ. και η Βόρ. Εύρώπη 25 έκατ. Χαρακτηριστικό της είναι ότι άσκήται κυρίως από μικρές σχετικώς έπιχειρήσεις, ιδίως στη Βόρ. Εύρώπη, οί όποιες έκμεταλλεύονται πλέον των 1.000 πλοίων.

Μιά πρόσθετη δυσχέρεια έκτιμήσεως άποτελεί ο διάφορος κατά χώρα όρισμός της άκτοπλοίας, δεδομένου ότι άλλες μέν χρησιμοποιούν τό κριτήριο της χωρητικότητας και άλλες τό κριτήριο των γεωγραφικών όρίων. Γι' αυτό και τά στατιστικά στοιχεία διαφέρουν από χώρα σε χώρα. Κατά τό Ίνστιτούτο Μεταφορών της Βρέμης, τά κυρίως άκτοπλοϊκά σκάφη άνω των 300 τόν. γκρός και κάτω των 1.500 τόν. φορτίου, ύπολογίζονται για τόν Οκτώβριο του 1988 σε 2.855, έξ ών 2185 ξηρού φορτίου και 670 ύγρου φορτίου. Έξάλλου συνεχώς περισσότερα μεγάλα πλοία των 20-50.000 τόννων φορτίου άσκούν την εύρωπαϊκή άκτοπλοία κυρίως σε μεταφορές δημητριακών και πετρελαίου.

ΤΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Τά περισσότερα Σοβιετικά έμπορικά λιμάνια που είναι άνοικτά στην ξένη ναυτιλία, ύπάγονται υπό την έποπτεία του Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας. Κατ' έξαιρεση τά έξειδικευμένα λιμάνια, όπως π.χ. τά άλιευτικά ή τά άσχολούμενα στη διακίνηση της ξυλείας, ύπάγονται σε άλλες άρμόδιες Υπηρεσίες ή Υπουργεία. Τά έμπορικά λιμάνια έχουν οικονομική άυτόνομια και ιδιότητα νομικού προσώπου. Οί υπηρεσίες που παρέχουν άναφέρονται στίς έργασίες φορτώσεως, έκφορτώσεως, έκτελωνισμού και άποθηκέυσεως. Για τούς σκοπούς αυτούς έπιτρέπεται η έλευτέρα προσέγγιση ξένων πλοίων είτε στη ράδα είτε στον κύριο λιμένα. Προ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Τό τελευταίο πληροφοριακό δελτίο του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τό γνωστό INFO-MEMO, είναι έξ ολοκλήρου άφιερωμένο στίς προσεχείς εύρωεκλογές της 18 Ίουνίου.

Στήν άρχή ένας συνοπτικός πίναξ μάς θυμίζει τούς συνολικούς αριθμούς των εύρωβουλευτών κατά χώρα και κατά πολιτικά συγκροτήματα. Σύνολο βουλευτών 518. Η Γερμανία, Γαλλία, Ίταλία και Μεγ. Βρετανία ανά 81, η Ίσπανία 60, η Ολλανδία 25, η Έλλάς, Βέλγιο και Πορτογαλία ανά 24, η Δανία 16, η Ίρλανδία 15 και τό Λουξεμβούργο 6.

Στό ύπάρχον Κοινοβούλιο προηγείται τό συγκρότημα των σοσιαλιστών με 166 βουλευτές. Για να άναγνωρισθεί ένα πολιτικό συγκρότημα πρέπει να διαθέτει 23 τουλάχιστον βουλευτές άν άνήκουν σε ένα μόνο κόμμα ή 18 άν σε δύο κόμματα ή 12 άν σε τρία ή περισσότερα. Τό σύνολο των γυναικών εύρωβουλευτών άνέρχεται σήμερα σε 85 (ποσοστό 16%). Τίς περισσότερες (17) διαθέτει η Γαλλία ακολουθούμενη από τη Γερμανία (16) και τη Μ. Βρετανία (12). Αυτά σε άπόλυτους αριθμούς. Σε σχέση όμως με τόν συνολικό αριθμό των βουλευτών κάθε κράτους πρώτη έρχεται η Δανία με ποσοστό 44%, ακολουθούμενη από τό Λουξεμβούργο (33%) και την Ολλανδία (28%). Τελευταίες η Έλλάς και Πορτογαλία με δύο βουλευτίνες ή κάθε μία και ποσοστό 8%.

Στή συνέχεια δημοσιεύονται οί πλήρεις όνομαστικοί πίνακες των ύποψηφίων βουλευτών κατά χώρα και κόμμα. Η Έλλάς άπουσιάζει από τούς πίνακες αυτούς. Προφανώς γιατί κατά τη δημοσίευση του Δελτίου δεν είχε λήξει η προθεσμία ύποβολής ύποψηφιοτήτων για τίς εύρωεκλογές που σε μάς συμπίπτουν με τίς έθνικές βουλευτικές εκλογές. Τό σύνολο των ύποψηφίων των 11 χωρών άνέρχεται σε 2800, τακτικών και άναπληρωματικών. Πρώτη η Ίταλία με 670 ύποψηφίους και τελευταίο τό Λουξεμβούργο με 35. Από άποψη συμμετεχόντων κομμάτων προηγείται η Ίσπανία με 32 κόμματα και ακολουθούν η Πορτογαλία με 12 και η Ίταλία με 11. Των λοιπών χωρών τά κόμματα κυμαίνονται από 6-9.

Ναυτικοί, Επαναπατριζόμενοι, Ανάπηροι, Πολύτεκνοι



CARS IMPORT TAX FREE CARS

**Ελάτε στο πιο πρωτότυπο κέντρο πώλησης
αδασμολόγητων αυτοκινήτων:**

**υπεύθυνα
και σίγουρα**

- Καινούργια και μεταχειρισμένα αυτοκίνητα
- Χαμηλές τιμές και κόστος μεταφοράς
- Δωρεάν εκτελωνισμό - άσφογη εξυπηρέτηση
- Εξόφληση με την παράδοση

• ΚΕΝΤΡ. ΓΡΑΦΕΙΑ: Βασ. Γεωργίου & Πραξιτέλους 131-133
185 32 Πειραιάς - Τηλ.: 4126319 - 4119833
TLX: 223193 EUGE GR - FAX: 4119833
• Κολοκοτρώνη 74-76, 185 35 Πειραιάς - Τηλ.: 4114903



TH. KASSELAKIS S.A.

Marine paints & heavy-duty coatings as **KANSAI'S** associate

"sciencing tomorrow"

creating a better future with people and technology

The New
Anti - Fouling **TRIO**

Nu - Wave A/F
A true selfpolishing copolymer

Nu Life A/F
Tin Free A/F

Biox ST
Non - pollution A/F

ONE - COAT Nu CEP
Chelate Epoxy Penetration Makes surface preparations Easy

For details on our world wide service please contact our head office:
Imco Hellas - Th. Kasselakis S.A.

12, Akti Posidonos - Piraeus 185 31 - phone: 4173829(535), 4118788, Fax: 4176028 - tlx: 211807

κειμένου όμως για πλοία αλιευτικά, πολεμικά και έρευνητικά, ή είσοδος στα σοβιετικά χωρικά ύδατα απαιτεί ειδική άδεια, εκτός αν άλλως ορίζεται από διεθνείς συμφωνίες υπογεγραμμένες από την ΕΣΣΔ.

Τά ελεύθερα στα ξένα πλοία σοβιετικά λιμάνια ανέρχονται περίπου σε 50 σε όλη την έκταση στη Βαλτική, στη Μαύρη θάλασσα και την 'Αζοφική. 'Επ' αυτών εφαρμόζονται οι ίδιοι κανονισμοί που αφορούν τα σοβιετικά πλοία με όρισμένες, μάλλον ασημαντες, εξαιρέσεις. 'Ο πλοίαρχος του ξένου πλοίου οφείλει να στείλει μία πρώτη προειδοποίηση προς τις 'Αρχές του λιμένος 96 ώρες πρό του κατάπλου (για τα πετρελαιοφόρα 73 ώρες) και μία δεύτερη 12 ώρες πρό του κατάπλου. Στην ειδοποίηση ορίζεται ο προβλεπόμενος χρόνος προσεγγίσεως, τα πλήρη στοιχεία του πλοίου, του λιμένος προελεύσεως, του είδους και της ποσότητας του φορτίου και οι λιμενικές υπηρεσίες των οποίων έχει ανάγκη. 'Η έλλειψη των ειδοποιήσεων αυτών δεν συνεπάγεται κυρώσεις αλλά καθιστά υπεύθυνο το πλοίο για κάθε καθυστέρηση που θα παρουσιασθεί. Ειδικώς για τα πετρελαιοφόρα η προειδοποίηση πρέπει να περιέχει και την ένδειξη ότι το πλοίο καλύπτεται για την αστική ευθύνη σε περίπτωση ρυπάνσεως. 'Εντός 6 ωρών από του κατάπλου, το πλοίο οφείλει να εκπληρώσει τις διατυπώ-

σεις του ύγειονομικού και τελωνειακού έλέγχου και να προσκομίσει στον πράκτορα της Inflat το έγγραφο εθνικότητας, το ναυτολόγιο, τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις.

ΔΕΚΑ ΝΑΥΤΑΠΑΤΕΣ ΤΟΝ ΜΗΝΑ

'Εχει διαπιστωθεί ότι διάφοροι άπατεωνες πωλούν κάθε μήνα δέκα τουλάχιστον άνυπαρκτα φορτία πετρελαίου της Νιγηρίας προς αγοραστές της Εύρώπης και των ΗΠΑ. Μολονότι υπήρχαν παρόμοιες υποθέσεις και στο παρελθόν, η πρόσφατη διόγκωσή τους έχει καταστεί κυριολεκτικά επικίνδυνη. Τό Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (BMI) το οποίο είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός ίδρυθείς τό 1981 από τό Διεθνές 'Εμπορικό 'Επιμελητήριο για την καταπολέμηση της ναυταπάτης, υπολογίζει ότι πραγματοποιούνται ή τίθενται σε ενέργεια τέσσερις τουλάχιστον ναυταπάτες την εβδομάδα. Σε όλες αυτές, τα πλαστά έγγραφα και οι χρησιμοποιούμενες μέθοδοι είναι σχεδόν ταυτόσημες.

Μία τυπική περίπτωση την οποία διερευνά τώρα τό BMI αναφέρεται σε ένα πραγματικό φορτίο άκαθάρτου πετρελαίου που επρόκειτο να μεταφερθεί από τη Νιγηρία στο Χιού-

στον - Τέξας. 'Ενα σοβαροφανές ζεύγος πλησιάζει υποψήφιους 'Αμερικανούς αγοραστές και τους δίνει τό όνομα του πλοίου επί του οποίου θά φορτωθεί τό πετρέλαιο καθώς και τό όνομα του πλοίαρχου. Τούς δίνει επιπλέον πλαστά έγγραφα που «άποδεικνύουν» ότι είναι ιδιοκτήτες του πετρελαίου και προσδιορίζουν την ακριβή ήμερομηνία φορτώσεώς του. Συγχρόνως άπαιτεί από τόν άγοραστή μία τραπεζική έγγυση με την όποια αναλαμβάνει να πληρώσει για «λιμενικά έξοδα» 300 χιλιάδες δολάρια, περίπου δηλαδή τό 2% της αξίας του φορτίου. 'Η πληρωμή θά γινόταν σε άνοικτό λογαριασμό σε 'Ελβετική τράπεζα μετά τη λήψη έπίσημης έπιβεβαίωσης της φορτώσεως και μιάς πλαστής βεβαίωσης προερχόμενης δήθεν από την 'Εθνική 'Εταιρία Πετρελαίου της Νιγηρίας.

'Αν τό BMI δέν σταματούσε την υπόθεση σ' αυτό τό στάδιο, οι δράστες θά είχαν πετύχει από την Τράπεζα των άγοραστών τη μεταφορά 300 χιλιάδων δολλ. σε κάποιο μυστικό λογαριασμό και θά είχαν εξαφανισθεί.

Τό BMI υπογραμμίζει ότι ή 'Εθνική 'Εταιρία Πετρελαίου της Νιγηρίας πωλεί ή ίδια όλο τό πετρέλαιο που διαθέτει στα νιγηριανά διίλιστήρια. Κάθε άλλος έμφανιζόμενος ως πωλητής πρέπει να αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερη προσοχή.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



'Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1988

Κατά τη διάρκεια του 1988 ναυπηγήθηκαν σε όλο τον κόσμο 1.575 πλοία, 10,9 εκατ. τον. γκρός. Από άποψη αριθμού πλοίων αυτή η παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή παρουσιάζει αύξηση κατά 47 μονάδες έναντι του 1987, αλλά από άποψη τοννάζ παρουσιάζει μείωση κατά 1.350.000 τόννους.

Σημειώνεται επίσης ότι, κατά τη διάρκεια του περασμένου έτους τοποθετήθηκαν στα άνα τον κόσμο ναυπηγεία παραγγελίες νέων πλοίων συνολικού τοννάζ 12,3 εκατ. τον. γκρός, δηλαδή οι παραγγελίες ξεπέρασαν τις παραδόσεις νεοτευκτων κατά 1,4 εκατ. τον. γκρός περίπου.

Σύμφωνα με τα έτησια αναλυτικά στοιχεία, που έδωσε πρόσφατα στην δημοσιότητα το Αλλούδς Ρέτζιστερ, από το σύνολο των 1.575 πλοίων η 'Ιαπωνία ναυπήγησε 598, 4,04 εκατ. τον. γκρός, καλύπτοντας το 38% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής και διατήρησε έτσι τα πρωτεία.

'Αξίζει εδώ να αναφερθεί ότι από τα 598 πλοία της Ιαπωνικής παραγωγής, μόνον έννέα ήταν μεγαλύτερα των 100.000 τον. d.w., στα όποια συμπεριλαμβάνεται το υπερδεξαμενόπλοιο «Niseki Maru» 258.094 τον. d.w. που κατασκεύασαν τα ναυπηγεία της Μιτσούμπίσι και το μεταλλευματοφόρο «Kasuzo Maru» χωρητικότητας 227.183 τον. d.w. που ναυπήγησε η Μιτσούι.

Στη δεύτερη θέση, με σημαντική αύξηση της ετήσιας παραγωγής (+ 1.083.528 τον. γκρός) η Νότιος Κορέα που ναυπήγησε 117 πλοία, 3,17 εκατ. τον. γκρός.

17 από αυτά είχαν χωρητικότητα άνω των 100.000 τον. d.w. και τα 14 παραδόθηκαν σε ξένους πλοιοκτήτες.

Σημειώνεται εδώ ότι η Ν. Κορέα ναυπήγησε το 52% του πετρελαιοφόρου τοννάζ που κατασκευάστηκε σε όλον τον κόσμο, δεδομένου ότι τα 33 πετρελαιοφόρα που κατασκεύασε αντιπροσωπεύουν τοννάζ 2,13 εκατ. τόννων, έναντι του τοννάζ των 1,3 εκατ. τόννων που αντιπροσωπεύουν τα 93 πετρελαιο-

φόρα που ναυπήγησε η 'Ιαπωνία.

Στη Κορέα κατασκευάστηκαν το 1988 και έξι μεγάλα κοντεϊνερόπλοια, συνολικού τοννάζ 195.646 τον. γκρός, ενώ άξίζει να μνημονευθεί ότι το 78% της ναυπηγικής της παραγωγής, (2.484.763 τον. γκρός) παραδόθηκαν σε ξένους πλοιοκτήτες και νηολογήθηκαν υπό 18 διαφορετικές σημαίες.

Η Δυτ. Γερμανία, στην τρίτη θέση, ναυπήγησε 55 πλοία 521.156 τον. γκρός. Μεταξύ των πλοίων αυτών περιλαμβάνονται πλοία-κοντέινερς 363.654 τον. γκρός, πέντε από τα όποια παραδόθηκαν σε 'Αμερικανούς.

Η αύξηση της ναυπηγικής παραγωγής της Δυτ. Γερμανίας κατά το 1988 οφείλεται και στη κατασκευή δύο μεγάλων επιβατηγών πλοίων, του ελληνικού κρουαζιεροπλοίου «Κράουν Όντισσιν» 34.242 τον. γκρός και του σουηδικής πλοιοκτησίας επιβατηγού - φέρρου «Nils Dacke» 24.725 τον. γκρός.

Ακολουθεί στη τέταρτη θέση η Φορμόζα, με συνολική παραγωγή 452.896 τον. γκρός. Μεγάλο μέρος καλύπτουν τα ναυπηγηθέντα κοντεϊνερόπλοια συνολικού τοννάζ 220.545 τον. γκρός, στα όποια περιλαμβάνονται τρία νέα πλοία της Evergreen, μεταφορικής ικανότητας 3.428 TEU.

Πέμπτη στη παγκόσμια σειρά η Δανία, που ναυπήγησε 38 πλοία, 376.856 τον. γκρός, μεταξύ των όποίων άξίζει να μνημονευθούν τα τρία πολύ μεγάλα κοντεϊνερόπλοια (4.000 TEU) για Δανούς πλοιοκτήτες, ενώ σημαντικό τμήμα της παραγωγής της (46%) κάλυψαν τα δεξαμενόπλοια με συνολικό τοννάζ 172.936 τον. γκρός.

Την έκτη θέση στη παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή διατήρησε η 'Ανατολ. Γερμανία με 292.221 τον. γκρός. Το τοννάζ αυτό καλύπτει κυρίως 14 φορτηγά γενικού φορτίου 197.740 τον. γκρός από το όποιο το 43% νηολογήθηκε στη Σοβιετική Ένωση.

Από πλευράς μεγέθους άξίζει να επισημανθεί ότι κατά το 1988 κατασκευάστηκαν μόνο 25 πλοία μεγέθους άνω

των 75.000 τον. γκρός, από τα όποια η Νοτ. Κορέα ναυπήγησε τα 16. 'Ακόμη σημειώνεται ότι το μεγαλύτερο πλοίο του 1988 είναι το μικτό σκάφος μεταφοράς άνθρακος /πετρελαίου «Alster Ore» 171.924 τον. γκρός, το όποιο κατασκευάστηκε στην Ταϊβάν.

Κατά κατηγορίες πλοίων, αύξηση σημειώθηκε στο τοννάζ των νέων δεξαμενοπλοίων και των κοντεϊνερπλοίων, ενώ αντίθετα σημαντική μείωση τοννάζ σημειώθηκε στα παραδοθέντα μπάλκ κάρριερς και τα φορτηγά μεταφοράς ξηρού φορτίου. Χαρακτηριστικά, αναφέρουμε ότι κατά το 1988 ναυπηγήθηκαν δεξαμενόπλοια συνολικού τοννάζ 4.131.301 τον. γκρός, που καλύπτουν το 37,9% της παγκόσμιας παραγωγής σημειώνοντας αύξηση κατά 1.07 εκατ. τον. γκρός της παραγωγής πετρελαιοφόρων του 1987.

Αντίθετα η συνολική παραγωγή νέων μπάλκ κάρριερς τον προηγούμενο χρόνο έφθασε τους 2.295.099 τον. γκρός, σημειώνοντας κάθετη πτώση κατά 2.050.415 τον. γκρός έναντι της παραγωγής του 1987 και κάλυψε μόλις το 21% της ετήσιας παραγωγής έναντι του 35,4% του 1987.

Τέλος, μείωση παρατηρήθηκε και στις ναυπηγήσεις πλοίων γενικού φορτίου με συνολικό τοννάζ 1.897.967 τον. γκρός, που κάλυψε το 17,4% του συνόλου, εμφανίζοντας μείωση κατά 320.829 τον. γκρός έναντι του 1987.

Στόν πίνακα που ακολουθεί έμφανίζεται η παραγωγή των έξι πρώτων ναυπηγικών χωρών σε τόννους γκρός κατά το 1988, ενώ σε παρένθεση η σύγκριση έναντι της παραγωγής τους κατά το 1987:

'Ιαπωνία	4.040.199 (-1.667.699)
Νοτ. Κορέα	3.174.494 (+ 1.083.528)
Δ. Γερμανία	521.156 (+ 179.837)
Ταϊβάν	452.896 (+ 111.023)
Δανία	376.856 (+ 133.638)
'Αν. Γερμανία	292.221

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

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Η σημαντική άνοδος των αξιών των πλοίων τους τελευταίους 12 μήνες, σε συνδυασμό με τη κατακόρυφη άνοδο του ναυπηγικού κόστους σε όλες τις παραδοσιακές ναυπηγικές χώρες, οδηγεί άβιαστα στο συμπέρασμα ότι επιμηκύνεται πλέον ουσιαστικά η ενεργός ζωή των υπάρχοντων πλοίων και τα μέχρι τώρα παραδεκτά χρονικά όρια εκμεταλλεύσεως τους έχουν ήδη αναθεωρηθεί.

Βασική συνέπεια των παραπάνω είναι η στρόφη της προσοχής των διαχειριστικών εταιριών στην καλύτερη δυνατή συντήρηση των μονάδων και στην επιλογή των προσφορότερων επισκευαστικών κέντρων, τα οποία πρέπει να συνδυάζουν τη ταχύτητα με την υπευθυνότητα και τη ποιότητα των επισκευών, διατηρώντας το κόστος σε ανταγωνιστικά πλαίσια.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» αποτελούν στίς σελίδες που ακολουθούν, μία συνοπτική παρουσίαση αρκετών από τις ανά τον κόσμο επισκευαστικές μονάδες που προσφέρουν ένα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και οι οποίες περιλαμβάνουν στους καταλόγους τους μία μακρά σειρά από ελληνόκτητα πλοία στα οποία έχουν προσφέρει υπηρεσίες συντηρήσεως και επισκευής. Στο αφιέρωμα αυτό, πέρα από τα μεγάλα επισκευαστικά συγκροτήματα παρουσιάζονται και μονάδες επισκευών afloat και μηχανουργικών εργασιών, όπως επίσης παρουσιάζεται και η Ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στα πλαίσια της ΕΟΚ.

ASTICAN — LAS PALMAS

Η ναυπηγική εταιρία Astilleros Canarios S.A. (ASTICAN) αγοράστηκε πρόσφατα από την ελληνική εταιρία Laskaridis Shipping, η οποία πέρα από μία επιτυχημένη επιχειρηματική κίνηση εξασφάλισε την επισκευή και συντήρηση του σημαντικού σε αριθμό και μέγεθος αλιευτικού της στόλου.

Η μονάδα της ASTICAN καταλαμβάνει έκταση 166.750 τετρ. μέτρων στο Λας Πάλμας των Καναρίων Νήσων και είναι το μεγαλύτερο επισκευαστικό κέντρο στην ακτή της Δυτικής Αφρικής.



Διαθέτει μήκος κρηπιδωμάτων 560 μέτρων για επισκευαστικές εργασίες, ενώ για τον δεξαμενισμό των πλοίων χρησι-

μοποιείται το σύστημα Syncro Lift, με το οποίο μπορεί να δεξαμενιστεί ταυτόχρονα 12 πλοία, χωρητικότητας έως 35.000 τόν. d.w. ή μεγίστου μήκους 175 μέτρων.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: T.J. Giavridis Marine Services Τηλ.: 4516195 — Τέλεξ: 21 3207

ASRY — BAHREIN

Με τη μεγάλη μόνιμη δεξαμενή των 500.000 τόννων και τη πλεονεκτική γεωγραφική τους θέση, τα ναυπηγεία ASRY του Μπαχρέιν έχουν προσελκύσει τα τελευταία χρόνια ένα σεβαστό αριθμό μεγάλων δεξαμενοπλοίων που είχαν προορισμό τη φόρτωση πετρελαίου από τον Άραβικό Κόλπο. Πολλά από τα γνωστότερα ονόματα Έλλήνων διαχειριστών δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνονται στο καρνέ των μόνιμων πελατών των ναυπηγείων, ενώ πιστεύεται ότι η ανάθεση της διεύθυνσης παραγωγής στον έγνωσμένης ικανότητας καθηγητή κ. Α. Αντωνίου, καθώς και η παρουσία στην διεύθυνση του επισκευαστικού τομέα του κ. Δ. Πουλάκη έχουν δημιουργήσει πολύ ευνοϊκές συνθήκες συνεργασίας «χωρίς εκπλήξεις» των Έλλήνων με τη μονάδα του Μπαχρέιν.



Τα ναυπηγεία ASRY εμφανίζουν το πρώτο τρίμηνο του 1989 πληρότητα 90%, έχοντας εξυπηρετήσει 19 πλοία, έναντι των 52 πλοίων που επισκευάστηκαν καθόλη τη διάρκεια του 1988, με παράλληλη άνοδο του ενδιαφέροντος για επισκευές σε πρόντακτ κάρριερς και μπάλκερς, μετά την εκφόρτωσή της στον Άραβικό Κόλπο.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: N. Bogdanos Marine Bureau Τηλ.: 4520228 — Τέλεξ: 21 2976

BARTHEL & LUDERS — HAMBURG

Η εταιρία Barhels & Luders του Άμβουργου πρωτοιδρύθηκε το 1875 σαν μικρό σιδηρουργείο και από το 1973 λει-



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

τουργεί σαν θυγατρική εταιρία των ναυπηγείων Blohm & Voss, με ειδικευση στον τομέα των μηχανολογικών και σωληνοργικών επισκευών.

Διαθέτει πλήρεις εγκαταστάσεις που καταλαμβάνουν επιφάνεια 30.000 τ.μ. στο κέντρο του λιμανιού του Άμβουργου και κρηπιδώματα μήκους 310 μ., που μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία με βύθισμα έως 9 μέτρα.

Από το 1977 η Barthels & Luders έχει και ένα δεύτερο σωστά οργανωμένο εργοστάσιο επισκευών στο κανάλι του Κιέλου για την εξυπηρέτηση διερχομένων πλοίων.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.

Τηλ.: 4178181 - Τέλεξ: 241015

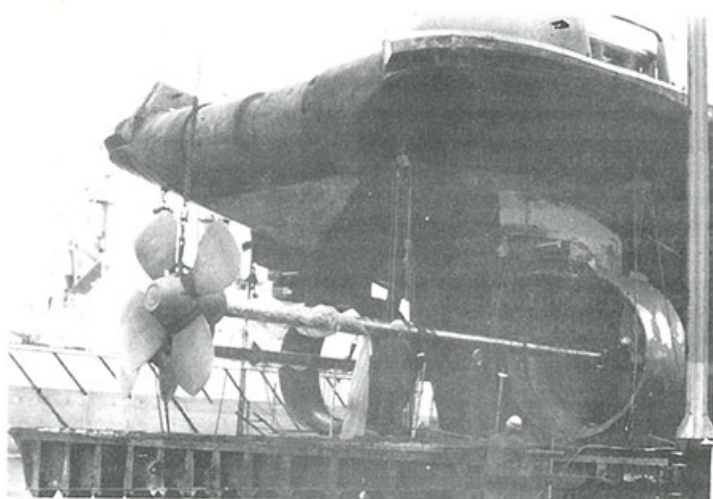
BOLNES B.V. — ROTTERDAM

Η επισκευαστική μονάδα BOLNES B.V. (DE GROOT EN VAN VLIET) μέλος του όμιλου Y.V.C., είναι από τα παλαιότερα ναυπηγεία στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας, με εγκαταστάσεις κατάλληλες για κάθε εργασία σχετική με επισκευές και συντήρησης πλοίων, επισκευές μηχανών, μετασκευές και μετατροπές.

Το έτος 1976 τα ναυπηγεία DE GROOT και VAN VLIET αποφάσισαν να συγχωνευθούν δημιουργώντας το νέο ναυπηγικό όμιλο YSSEL — VLIET — COMBINATIE (YVC). Το 1987 τα ναυπηγεία DE GROOT EN VAN VLIET μετακινήθηκαν σε νέες εγκαταστάσεις και συνέχισαν εργασίες επισκευών υπό το όνομα YVL BOLNES B.V.

Το ναυπηγείο είναι εγκατεστημένο στη νότια όχθη του ποταμού Μάας, στο ανατολικό διαμέρισμα του Ρότερνταμ και καταλαμβάνει έκταση περίπου ενός χιλιομέτρου επί του ποταμού με εύκολη προσπέλαση για όλους τους τύπους πλοίων χωρητικότητας μέχρι 25.000 τόν. d.w.

Το ναυπηγείο διαθέτει δύο δεξαμενές και δύο κλίνες επισκευών (Slipways) για πλοία μέχρι 6.000 τόν. d.w. Η παράδοση της μονάδας για εργασίες υψηλής ποιότητας και τήρηση



Επισκευή ελίκων και τελικών αξόνων του ελληνόκτητου πλοίου ανεφοδιασμού «Τυφώνας» της εταιρίας Laskaridis Shipping, στις εγκαταστάσεις των ναυπηγείων Bolnes στο Ρότερνταμ.

του προγράμματος επισκευών προσελκύει το ενδιαφέρον Ελλήνων και ξένων διαχειριστών και πρόσφατα επισκευάστηκε εκεί το πλοίο ανεφοδιασμού «Τυφώνας» της εταιρίας Laskaridis Shipping.

Τα ναυπηγεία Bolnes έχουν επίσης αναγνωρισμένη εμπειρία σε εργασίες μετασκευών, επιμηκύνσεων και επισκευών ανοξείδωτου χάλυβα και λειτουργούν συνεχώς 7 ημέρες την εβδομάδα επί 24ώρου βάσεως.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Andreas P. Lambos Maritime Services Associations.

Τηλ.: 9232761. Τέλεξ: 21 8263

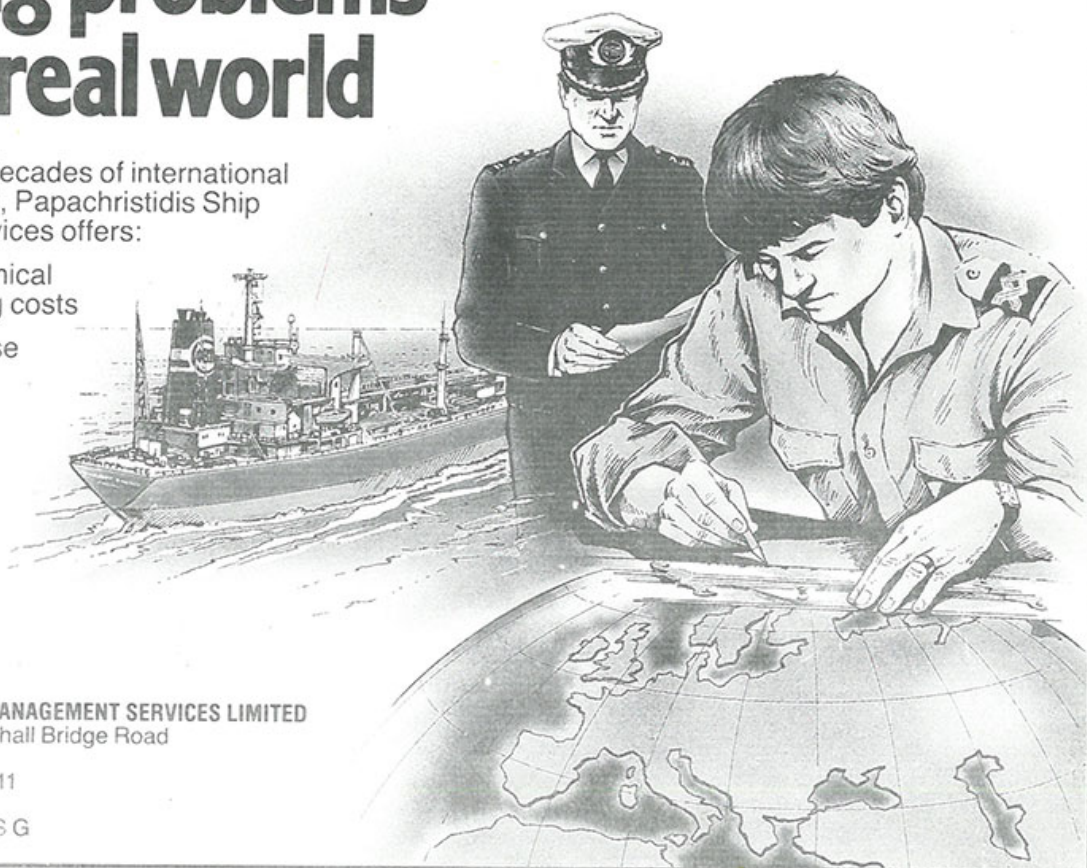
Solving problems in the real world

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

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



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
"Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9911
Fax: (01) 828 9179
Telex: 8956714 FRXOS G



CAPRIMAR — SINGAPORE

Η εταιρία μηχανολογικών και σωληνοργικών επισκευών CAPRIMAR της Σιγκαπούρης έχει ήδη στο ένεργητικό της μία μακρά σειρά από συνεργασίες με μεγάλους ελληνικούς εφοπλιστικούς οίκους.

Με έμπειρο προσωπικό οργανωμένο κατά κατηγορία εργασιών και εξοπλισμένο εργοστάσιο 4.000 τ.μ. η εταιρία αναλαμβάνει κάθε τύπου μηχανολογικές επισκευές ενώ πλώ η στο άγκυροβόλιο της Σιγκαπούρης, καθώς επίσης εργασίες καθαρισμού, αντικαταστάσεις σωληνώσεων και ελασματοουργικές εργασίες.

Πρόσφατα η CAPRIMAR ανέλαβε τη συντήρηση εν πλώ δύο πλοίων της εταιρίας Overseas Shipping του Πειραιώς.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.

Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015

CEBU SHIPYARD — PHILIPPINES

Η ναυπηγική μονάδα CEBU των Φιλιππίνων, είναι θυγατρική εταιρία του συγκροτήματος KEPPEL της Σιγκαπούρης και τη τελευταία τετραετία αύξησε τις δυνατότητές του με τη κατασκευή μίας μόνιμης δεξαμενής χωρητικότητας 20.000 τον. d.w. Μπορεί να εξυπηρετήσει κυρίως φορτηγά γενικού φορτίου μήκους έως 160 μέτρων και διαθέτει ένα καλά εκπαιδευμένο προσωπικό 600 ατόμων.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: T.J. Giavridis Marine Services Τηλ.: 4516195 — Τέλεξ: 213207

CHINA SHIPBUILDING CORP.

Η ανάπτυξη της επισκευαστικής βιομηχανίας πλοίων της Κίνας ακολουθεί τα τελευταία χρόνια άνοδική πορεία, αποτέλεσμα της ανάγκης να εξυπηρετηθεί ο εθνικός στόλος και να υπάρξουν έσοδα σε συνάλλαγμα από την επισκευή ξένων πλοίων που προσεγγίζουν στα λιμάνια της.

Σήμερα ύφιστανται στις τέσσερις κύριες επισκευαστικές μονάδες, οι ακόλουθες δυνατότητες δεξαμενισμού:

— Σαγκάη: 10 μόνιμες δεξαμενές για πλοία μεγέθους έως



Τό πρόντακτ κάρριερ «Αθήνιαν Ξενοφών» 29.940 τον. d.w. στη δεξαμενή των ναυπηγείων ASRY του Μπαχρέιν.

60.000 τον. d.w.

— Γκουαντζού: Έξι δεξαμενές για πλοία μεγέθους έως 25.000 τον. d.w.

— Τσιαντζί: Έπτά δεξαμενές για πλοία μεγέθους έως 60.000 τον. d.w.

— Ντάλιαν: Δύο δεξαμενές για πλοία μεγέθους 10.000 τον. d.w.

Σημειώνεται πάντως ότι οι εγκαταστάσεις της Σαγκάης με εκπαιδευμένο προσωπικό περί των 2.000 ατόμων προτιμούνται κυρίως για τις συνήθεις εργασίες επιθεωρήσεων, αποκαταστάσεις ζημιών εν πλώ και τό δεξαμενισμό μεγαλύτερων μάλκ κάρριερς.

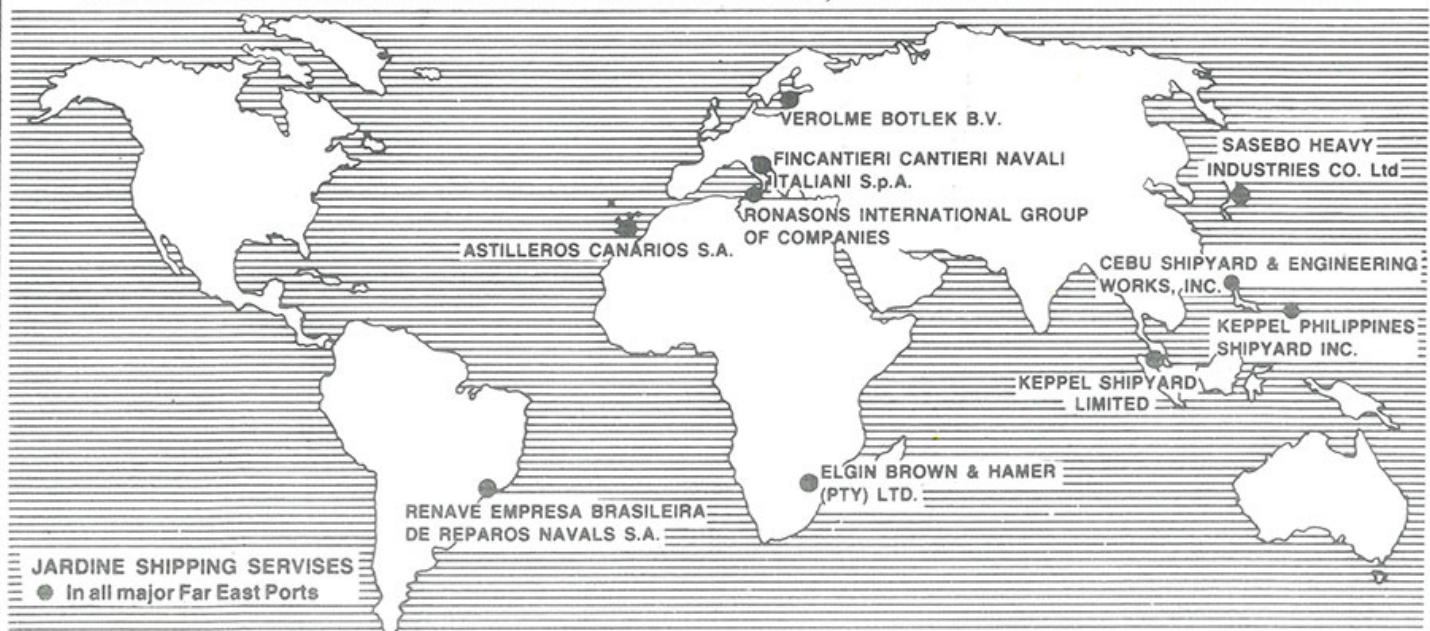
Από τον Αύγουστο του 1984 οι παραπάνω μονάδες επισκευών είναι εξουσιοδοτημένες να συντηρούν και να επισκευάζουν τα μηχανήματα των μεγάλων κατασκευαστικών οίκων.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.

Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 24 1015

T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES Co. Ltd.

WORLDWIDE REPRESENTATIVES FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS AND SHIPAGENTS



14, SKOUZE STR., 185 36 PIRAEUS, TEL.: 4516195 - 4180953 - 4519266 - 4527360, TLX. 241150 - 213207 GMS GR, 213025 SSK GR, TELEFAX: 4182432

COLOMBO DOCKYARDS—SRI LANKA

Έγκατεστημένη σε πλεονεκτική γεωγραφική θέση μεταξύ της Ανατολ. Αφρικής και της Απω Ανατολής, η επισκευαστική βάση του Κολόμπο ανταγωνίζεται σε τιμές και ποιότητα υπηρεσιών τις επισκευαστικές μονάδες της Απω Ανατολής. Διαθέτει τέσσερις δεξαμενές, από τις οποίες οι δύο μπορούν να δεξαμενίσουν πλοία μεγέθους έως 30.000 και 100.000 τον. d.w. αντίστοιχα, και κρηπιδώματα επισκευών μήκους 800 μέτρων εξοπλισμένα με άνυψωτικά μηχανήματα και τόν αναγκαίο εξοπλισμό.



Πρόσφατα η επισκευαστική βάση του Κολόμπο δέχθηκε για δεξαμενισμό το μεγαλύτερο μέχρι σήμερα πλοίο, το ινδικής πλοιοκτησίας μπάλκ κάρριερ «Rani Padmini» 76.384 τον. d.w., στο οποίο έγιναν επισκευές των μηχανών τύπου B & W 6K και των καλυμμάτων κυττών.

Τα Κολόμπο Ντόκγιαρντς είναι επίσης εξουσιοδοτημένα να επισκευάζουν μηχανές Σούλτζερ και MAN, καλύμματα κυττών MacGregor, καθώς και μηχανές και εξοπλισμό των βασικοτέρων Ιαπώνων κατασκευαστών.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.
Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015

DUBAI DRYDOCKS

Η επισκευαστική μονάδα Ντουμπάϊ Ντραϊντόκς μπορεί κάλλιστα να θεωρηθεί από τις μεγαλύτερες του κόσμου, καθώς καταλαμβάνει έκταση 200 εκταρίων σε ειδικά κατασκευασμένο λιμάνι, με κρηπιδώματα εξυπηρέτησης πλοίων μήκους 2.900 μέτρων και τρεις μόνιμες δεξαμενές που μπορούν να δεχθούν πλοία μεγέθους ULCC.

Όλα τα κρηπιδώματα είναι εξοπλισμένα με άνυψωτικά μηχανήματα 15 - 120 τόννων, ενώ υπάρχει ειδικός χώρος για τον καθαρισμό των δεξαμενών και την εκκένωση αδρανών αερίων.

Η μονάδα του Ντουμπάϊ διαθέτει επαρκές και κατάλληλα

εκπαιδευμένο προσωπικό, λειτουργεί επτά ημέρες την εβδομάδα και επί 24ώρου βάσεως και έχει πολλούς Έλληνες φοπλιστές ως μόνιμους πελάτες της.



Χαρακτηριστικά σημειώνουμε ότι το πρώτο πεντάμηνο το 1989 το επισκευαστικό κέντρο του Ντουμπάϊ εξυπηρέτησε 1 ακόλουθα ελληνόκτητα πλοία: «Τρέιντ Όνορ», «Φόρτσιουσιπ Λ.», «Έμεραλντ» «Κάπταιν Τζών Λ.», «Έρατώ», «Σηλιρέλ», «Χούντα», «Ανίτο» «Ράτγουαν» και «Προσπέριτυ».

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.
Τηλ. 4118911 — Τέλεξ 21 2282

DUSTY MILLER — DURBAN

Με ιστορία 30 ετών στις επισκευές πλοίων στο Ντάρμπαν ή Dusty Miller Ltd. διαθέτει σήμερα και υποκατάστημα στο Ρίτσαρντς Μπαϊ για την εξυπηρέτηση των πλοίων και σε δύο Νοτιοαφρικανικά λιμάνια.

Για τον δεξαμενισμό πλοίων η εταιρία χρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις του λιμανιού του Ντάρμπαν, όπου έχει επισκευήσει αρκετά πλοία μεγέθους έως «πάναμαξ».

Η Dusty Miller ειδικεύεται κυρίως σε έλασματουργικές εργασίες πάσης φύσεως, καθαρισμός δεξαμενών, καθαρισμούς και χρωματισμούς των πλοίων σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.
Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015

ELGIN BROWN & HAMER — DURBAN

Η επισκευαστική βάση Elgin Brown & Hamer του Ντάρμπαν βρίσκεται σε πλεονεκτική γεωγραφική θέση και διαθέτει δύο δεξαμενές οι οποίες μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία χωρητικότητας έως 100.000 τον. d.w.

Διαθέτει επίσης κρηπιδώματα μήκους 200 μέτρων στα οποία γίνεται συνήθως η αφαίρεση τελικού άξονα και πηδάλιου με αποτέλεσμα να μειώνεται δραστικά ο χρόνος παραμονής των πλοίων εντός της δεξαμενής.



WORLD SEAS SHIPS AGENCIES

P.O. Box 4613, Dubai - U.A.E.
Tel: 370433 Tlx: 47454 Fax: 377582
377215 47456 375397

Shipping Agents
Ship Chartering
Clearing & Forwarding Agents
Ship Supply Service

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Με πείρα Δεξαμενοπλοίων και καλή γνώση Άγγλικής
ζητούνται από Μεγάλη Ναυτιλιακή εταιρία.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

SUD MARINE

REPARATION NAVALE

Offers you
the largest equipments and production facilities in Marseilles area :

- General repairs and voyage repairs of all types of vessels
- Annual, special and damage surveys
- Conversions
- Industrial work (offshore, nuclear, naval equipment...)
- Large subcontracting availability (cleaning, blasting, painting, insulating, electrical work, electronics...)



Sud Marine Reparation Navale

Aire de Mourepiane
Enceinte Portuaire
13002 Marseille
P.O. Box 350
13009 Marseille Cedex 14
Phone: (33) 91.03.55.00
Fax: (33) 91.03.22.48
Telex: 402664 - 410679

In Greece: CHRIS MARINE S.A. — Teleph: 4178181 — Telex: 241015



CHRIS MARINE SA C. PAPTAEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

Η εταιρία χαιρεί καλής φήμης ιδιαίτερα στον τομέα των μηχανολογικών επισκευών και πολλά ελληνόκτητα πλοία επισκευάζονται εκεί με πολύ συναγωνιστικές τιμές λόγω της υποτιμήσεως του Νοτιοαφρικανικού νομίσματος.

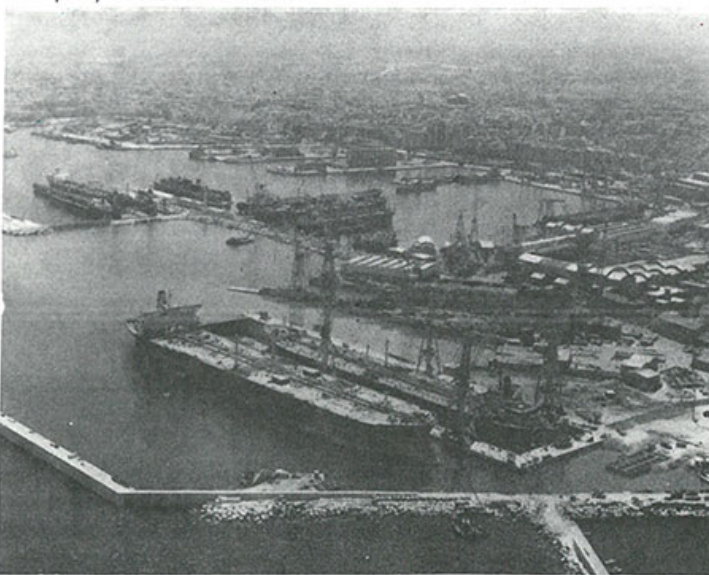
Πρόσφατα η Elgin Brown & Hamer δημιούργησε την θυγατρική εταιρία Port Marine Contractors για επισκευές πλοίων στη ράδα ή εν πλώ.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: T.J. Giavridis Marine Services — Τηλ.: 4516195 — Τέλεξ: 21 3207.

FINCANTIERI — PALERMO

Τά ναυπηγεία Fincantieri, έγκαιροστημένο στη νοτιανατολική πλευρά του λιμένα του Παλέρμου, έχουν παλαιούς δεσμούς με τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Διαθέτουν σήμερα τέσσερις δεξαμενές, χωρητικότητας έως 400.000 τον. d.w. και κατασκευάζουν μία πέμπτη χωρητικότητας 150.000 τον. d.w.



Είναι τό μεγαλύτερο ναυπηγείο της Ιταλίας άπασχολούμενο κυρίως με τις επισκευές και τις μετασκευές πλοίων και διαθέτει άπαρκή κρηπιδώματα και άνυψωτικά μέσα για επισκευές εκτός δεξαμενής.

Τους τελευταίους μήνες τά ναυπηγεία της Φινκαντιέρι του Παλέρμο άπισκεύασαν τά μπάλκ κάρριερς «Πάτμαν», «Μερκούρ», «Μέναλον», και «Φέϋρουζ III», όλα ελληνικών συμφερόντων.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: T.J. Giavridis Marine Services Τηλ. : 4516195 — Τέλεξ: 241150

KEPPEL SHIPYARDS — SINGAPORE

Τό γνωστό ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα KEPPEL της Σιγκαπούρης έχει σημειώσει μία σημαντική άναπτυξιακή πορεία τά τελευταία χρόνια και σήμερα διαθέτει δύο πλήρης ανεξάρτητες μονάδες την Keppel Harbour και την Keppel Tuas and Pioneer Yards.

Συνολικά υπάρχουν όκτώ δεξαμενές ίκανές νά δεχτούν



πλοία μεγέθους έως 400.000 τον. d.w. και κατά τη διάρκεια του 1988 τό συγκρότημα έξυπνήρησε 456 ποντοπόρα πλοία.

Άξίζει νά μνημονευθεί επίσης ή επίδοση της KEPPEL σέ εύρειες μετασκευές πετρελαιοφόρων σέ πλωτές δεξαμενές και σέ πλοία μεταφοράς ζώων.

Τό συγκρότημα διατηρεί στενούς δεσμούς με ένα μεγάλο αριθμό ελληνικών εταιριών πού συντηρούν τά πλοία τους εκεί και διατηρεί service agreements με ένα σεβαστό αριθμό κατασκευαστριών εταιριών μηχανολογικού έξοπλισμού.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: T.J. Giavridis Marine Services Τηλ.: 4516195 — Τέλεξ: 21 3207

MARITIME ENGINEERING AND SHIP REPAIRING CO. — HONG KONG

Η εταιρία Maritime Engineering & Ship Repairing του Χόγκ Κόγκ εξειδικεύεται στις εν πλώ επισκευές πλοίων και διαθέτει δύο εργοστάσια δίπλα στο Victoria Harbour, ενώ χρησιμοποιεί επίσης τις παραπλήσιες εγκαταστάσεις δεξαμενισμού του Tsing Yip Island. Ειδικά για επισκευές στη ράδα ή εν πλώ ή εταιρία διαθέτει μπάρτζες με άνυψωτικά μέσα και προσωπικό πού έχει εκπαιδευθεί στην Ιαπωνία και στις Η.Π.Α.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A. Τηλ.: 4178181 - Τέλεξ: 241015.

NAVITEC MARINE SERVICES — ANTWERP

Μέ έδρα την Άμβέρσα, ή Navitec Marine Services εξειδικεύεται στις επισκευές εν πλώ ή σέ οποιοδήποτε λιμάνι του Βελγίου. Διαθέτει οργανωμένα συνεργεία για την άποκατάσταση ζημιών σέ κύριες μηχανές, ήλεκτρομηχανές, άτμολέβητες καί στίς ήλεκτρολογικές εγκαταστάσεις των πλοίων.

Επίσης άναλαμβάνει επισκευές ψυκτικών εγκαταστάσεων και σωληνώσεων, καθώς και τη τοποθέτηση heating coils.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A. Τηλ. 4178181 — Τέλεξ: 241015

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

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

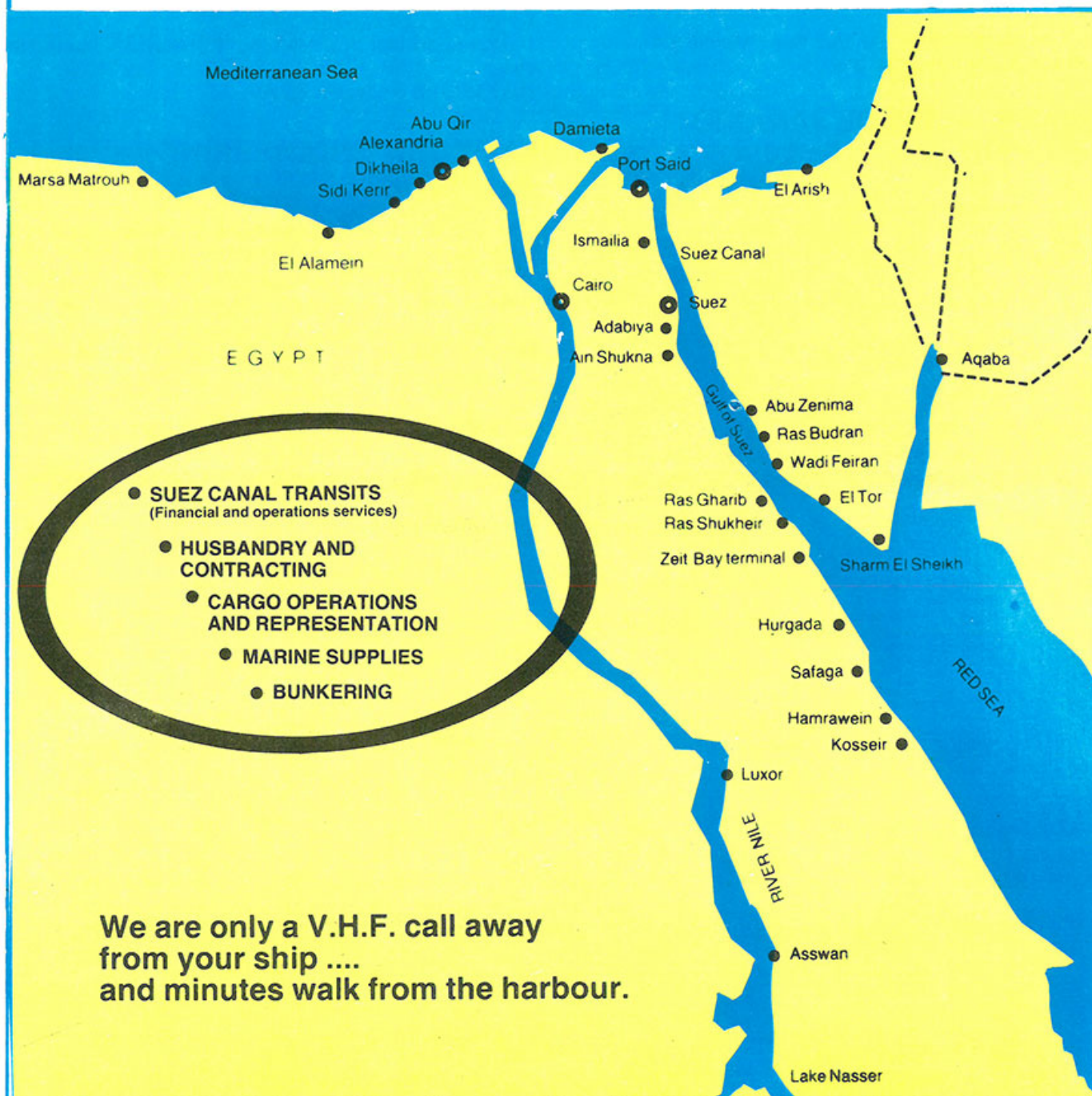
2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

World Marine

Services in Egypt



Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

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

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111 118

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

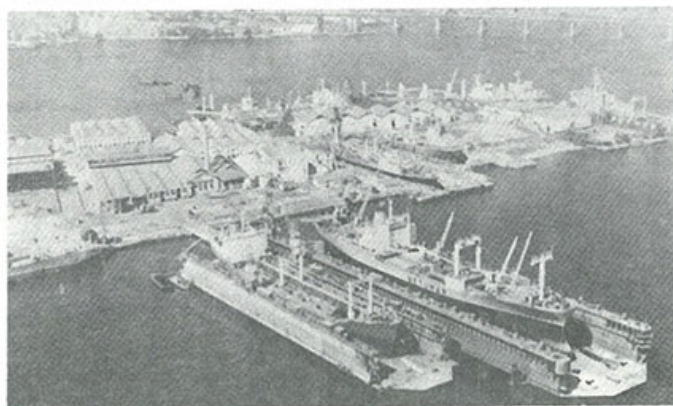
PHILLYSHIP — U.S.A.

Η Έταιρία PHILLYSHIP Marine and Industrial Contractors είναι από μακρού γνωστή στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα για την δραστηριότητά της σε μηχανολογικές επισκευές εν πλώ στα λιμάνια της Ανατολικής ακτής των ΗΠΑ και του Αμερικανικού Κόλπου.

Λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως καθόλη τη διάρκεια του χρόνου με βάση τη Φιλαδέλφεια και κέντρα εξυπηρέτησής στα λιμάνια της Νέας Υόρκης, της Βαλτιμόρης και του Νόρφολκ.

— Αντιπρόσωπος στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.

Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015

RENAVE — RIO DE JANEIRO

Η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα Renave Empressa Brasileira ιδρύθηκε το 1977 με τη τεχνική συνεργασία της ιαπωνικής Ίσικαβατζίμα Χέβυ Ινταστρις και εγκαταστάθηκε στο μικρό νησί Ilha do Viana του Ρίο Ιανέιρο.

Διαθέτει τέσσερις δεξαμενές που μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία χωρητικότητας έως 60.000 τόν. d.w., ενώ οι μηχανολογικές επισκευές των πλοίων αναλαμβάνονται από τα συνεργαζόμενα ναυπηγεία της Μάουα και Ίσμπρας.

Σήμερα η RENAVE απασχολεί περί τους 1.000 εργατοτεχνίτες και είναι το μόνο ναυπηγείο της Βραζιλίας που ασχολείται μόνο με επισκευές πλοίων.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: T.J. Giavridis Marine Services

Τηλ.: 4516195 — Τέλεξ: 213207

SAMSORN ENGINEERING — BANGKOK

Η εταιρία Samsorn Engineering της Μπαγκόκ ασχολείται με επισκευές πλοίων πάσης φύσεως είτε στο λιμάνι της Ίνδονησίας είτε εν πλώ, στην περιοχή αυτή της Νοτιανατολικής Ασίας.

Διαθέτει μόνιμο έμπειρο προσωπικό και εκτός των συνηθών εργασιών συντηρήσεως αναλαμβάνει την επισκευή ψυκτικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων και άτμολεβήτων.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.

Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015

Barthels+Lüders GMBH

Quality and reliability made in Hamburg

Hamburg

Norderelbstr. 15, D-2000 Hamburg 11
P.O.-Box 10 05 26, D-2000 Hamburg 1
Telephone 0 40/31188-0

Telefax 0 40/31188 111 Repair

Telefax 0 40/31188 155 Spares

Telex (Repair Division) 213 833 bal d

Telex (Spare Parts Department) 2173131 bal d

Brunsbüttel

Schleswiger Str. 2, D-2212 Brunsbüttel
P.O.-Box 2570, D-2212 Brunsbüttel
Telephone 0 48 52/870 81-5

Telefax 0 48 52/870 86
Telex 2 8369 balu d

Ship Repair · Diesel Engine Service · Spare Part Supplies



AGENTS FOR GREECE:



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

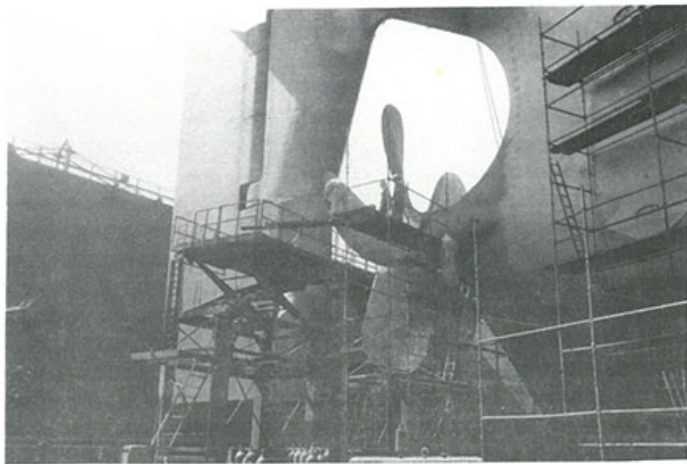
SANYO MARINE — KOBE

Μία ακόμη επισκευαστική εταιρία ή οποία αναλαμβάνει πάσης φύσεως επισκευές πλοίων εν πλώ ή άγκυροβολημένων σε όποιοδήποτε λιμάνι της 'Ιαπωνίας.

Μέ έδρα τό λιμάνι του Κόμπε ή Sanyo Marine διαθέτει όργανωμένα συνεργεία πού έξυπηρετούν πάσης φύσεως επισκευαστικές ανάγκες, καί παράλληλα είναι έξουσιοδοτημένη νά συντηρεί τίς μηχανές Wartsila Diesel καί τόν έξοπλισμό καταστρώματος τών νορβηγικών εταιριών Bergen Diesel, Norwinch καί Pusnes.

Μόλις πρό ήμερών ή Sanyo Marine ανέλαβε τίς εν πλώ επισκευές του έλληνόκτητου φορτηγού πολλαπλής χρήσεως «Είρήνη».

— 'Αντιπρόσωποι στην 'Ελλάδα: Chris Marine S.A.
Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015



SASEBO SHIPYARDS — JAPAN

Η γνωστή στους Έλληνες ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα Sasebo Heavy Industries βρίσκεται στην Νότιο 'Ιαπωνία καί διαθέτει έξι δεξαμενές μέ δυνατότητες επισκευής πλοίων μεγέθους έως 400.000 τόν. d.w.

Στό πρόσφατο παρελθόν επισκέφθηκαν τά ναυπηγεία της Σασέμπο γιά επισκευές τά έλληνόκτητα μπάλκ κάρριερ «Κ.Α. Μαργαρώνης», «Εσπέρια», «Φεύρούζ II», «'Ελπίς», τό δεξαμενόπλοιο «Σαέττα» καί τά φορτηγά πλοία «Ζέμπρα» καί «'Αναγγελ Αήντερ».

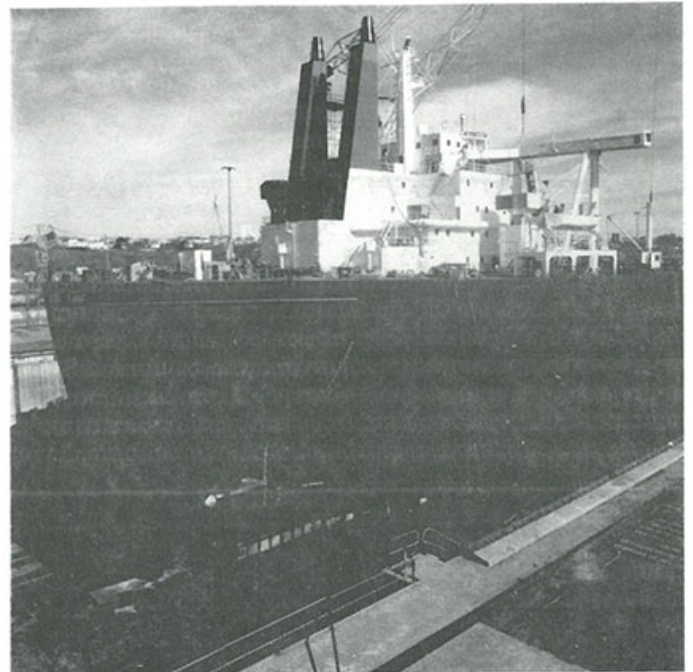
Μέχρι πρίν λίγους μήνες ή Sasebo διατηρούσε δικό της γραφείο στον Πειραιά γιά τήν έξυπηρέτηση της πολυάριθμης έλληνικής πελατείας της, ή οποία σήμερα έξυπηρετείται από τήν εταιρία T.J. Giavridis Marine Services πού εκπροσωπεί πλέον τήν Sasebo στην 'Ελλάδα.

SOBRENA SHIPYARDS — BREST

Τά ναυπηγεία της Societe Bretonne de Reparation Navales (Sobrena) της Βρέστης βρίσκονται σε στρατηγική θέση στην είσοδο της Μάγχης μέ εύκολη προσέγγιση καί καλώς προστατευμένο άγκυροβόλιο.

Διαθέτουν τρείς μόνιμες δεξαμενές, ή μεγαλύτερη μεγέθους 420X80 μ., μέ δυνατότητες έκτελέσεως επισκευών σε πλοία οίασδήποτε χωρητικότητας περιλαμβανομένων καί δεξαμενοπλοίων μεγέθους VLCC. Οί προβλήτες επισκευών καθώς καί οί δύο μεγάλες μόνιμες δεξαμενές έχουν έγκατάσταση άπευθείας παραλαβής έρματος από τά πλοία, πράγμα τό όποιο καθιστά δυνατή τήν παραλαβή SLOPS στίς ειδικές έγκαταστάσεις καθαρισμού. Μέ τόν τρόπο αυτό άποφεύγονται οί μεθορημίσεις πλοίων διά καθαρισμούς δεξαμενών.

Τά ναυπηγεία στην Βρέστη λειτουργούσαν γιά έμπορικούς σκοπούς από τίς αρχές της δεκαετίας του 1970, ενώ τόν 'Απρίλιο 1987 ή SOBRENA ανέλαβε καθ' όλοκλήρου τόν έλεγχό τους καί προέβη σε έκτενή άναδιοργάνωση μέ σκοπό τήν άνάπτυξη της παραγωγικότητας καί μείωση του προσωπικού σε άνταγωνιστικά πλαίσια.



Τό έλληνόκτητο ύπερδεξαμενόπλοιο «'Οσεαν Ράννερ» 268.310 τόν. d.w. στην δεξαμενή τών ναυπηγείων Sobrena της Βρέστης.

Η επισκευαστική μονάδα SOBRENA της Βρέστης έχει σημαντική πελατεία περιλαμβανομένων καί πολλών Έλληνι-



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

κών εταιριών. Τό τελευταίο πλοίο ελληνικών συμφερόντων που επισκευάσθηκε εκεί ήταν τό VLCC «Όσσαν Ράννερ», τής εταιρίας Empire Marine Transport, στο όποιο έγινε έκτενής αντικατάσταση γραμμών φορτίου στο κατάστρωμα καί στίς δεξαμενές καί επισκευές μηχανοστασίου περιλαμβανομένων τών ατμοστροβίλων.

Τά ναυπηγεία τής SOBRENA είναι ανταγωνιστικά σέ σύγκριση μέ μονάδες τής Βόρειας Εύρώπης, τής Λισσαβώνας καί τής Ισπανίας.

— Άντιπρόσωποι στήν Έλλάδα: Andreas P. Lambos Maritime Services Associations. Τηλ.: 9232761. Τέλεξ: 21 8263

SUD MARINE — MARSEILLE

Ή εταιρία μηχανολογικών επισκευών Sud Marine είναι εγκατεστημένη 40 μίλια δυτικά από τό λιμάνι τής Μασσαλίας, διαθέτει ένα άρτια εξοπλισμένο μηχανουργείο γιά επισκευές δηζελομηχανών παντός τύπου καί κρηπιδώματα 300 μέτρων. Πρόσφατα ολοκλήρωσε μία σημαντική εργασία επίσκευής μηχανής Pielstick τού ελληνόκτητου δεξαμενοπλοίου «Όδύσσεια» τής Polembros Shipping Co.

Ή Sud Marine διαθέτει έμπειρες ομάδες εργατοτεχνιτών οί όποίες αναλαμβάνουν μηχανολογικές επισκευές είτε έν πλώ, είτε σέ άλλα λιμάνια πέραν τής Μασσαλίας.

— Άντιπρόσωποι στήν Έλλάδα: Chris Marine
Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 24 1015

VEROLME BOTLEK — ROTTERDAM

Πιστεύουμε ότι περιτεύουν τά πολλά λόγια γιά μία αναγνωρισμένη μονάδα που παραμένει επί χρόνια στο προσκήνιο τής επισκευαστικής δραστηριότητας στή Βορειοδυτική Εύρώπη. Οί εγκαταστάσεις τής Βερόλμε βρίσκονται στή πλέον προνομιακή θέση τού Ρόττερνταμ, 11 ναυτικά μίλια από τήν είσοδο τού διαύλου, χωρίς νά παρεμβάλλονται γέφυρες.

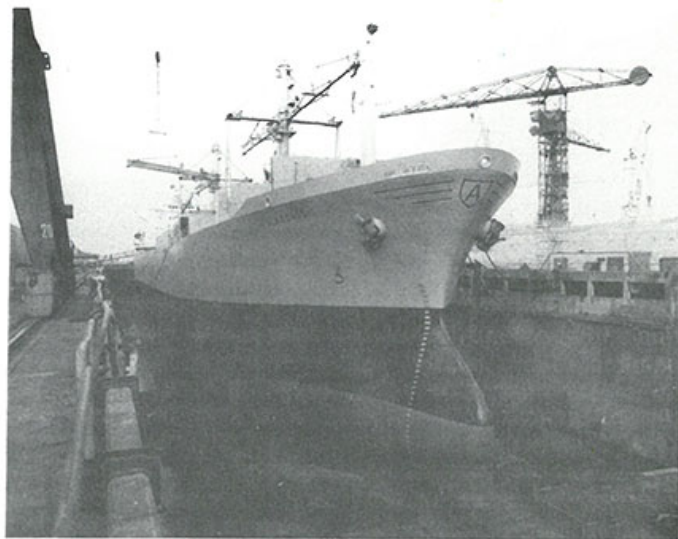
Διαθέτουν τρεις μόνιμες δεξαμενές οί όποίες μπορούν νά έξυπηρετήσουν πλοία έως καί 500.000 τόννων καί κρηπιδώματα μήκους 2.000 μέτρων, τά όποία έξυπηρετούνται μέ γερανούς άνυψωτικής ικανότητας 80 τόννων.



Μέ κύριο στόχο τή παροχή ύψηλης ποιότητας υπηρεσιών σέ όποιασδήποτε φύσεως επίσκευή, ή Βερόλμε φροντίζει συνεχώς γιά τήν εκπαίδευση τού πολυάριθμου προσωπικού τής.

Τούς τελευταίους μήνες στά ναυπηγεία τής Βερόλμε επισκευάσθηκαν τά ελληνόκτητα πλοία «Πλάνετ», «Μαρίνος 2», «Άλκυονίδς», «Μανώλης» καί τό μεγάλο μπάλκ κάρριερ «Σάουθ Στάρ».

— Άντιπρόσωποι στήν Έλλάδα: T.J. Giavridis Marine Services Τηλ.: 4516195 — Τέλεξ: 21 3207



Τό μπάλκ κάρριερ «Άλκυονίδς» τής Glafki Maritime, τό όποίο εκτέλεσε έκτενείς εργασίες συντηρήσεως κατά τή πρόσφατη 12ήμερη παραμονή του στά ναυπηγεία τής Βερόλμε στο Ρόττερνταμ.

WETERING PORT REPAIR — ROTTERDAM

Μέ έδρα τό Ρόττερνταμ καί Ιστορία 100 χρόνων στόν επισκευαστικό τομέα, ή εταιρία D. Van de Wetering B.V. προσφέρει αξιόπιστες επισκευαστικές εργασίες έν πλώ ή στο άγκυροβόλιο διαθέτοντας μόνιμο προσωπικό 100 ατόμων καί τρία πλωτά αυτόκινούμενα σνεργεία.

Μέ βάση τό Ρόττερνταμ ή Wetering Port Repair καλύπτει όδικά ή διά θαλάσσης καί τά λιμάνια τού Άμστερνταμ καί τής Άμβέρσας καί διαθέτει ένα εύρύ στόκ άνταλλακτικών μηχανημάτων τών κυριότερων ξένων κατασκευαστών.

Ή εταιρία εργάζεται επί συνεχούς βάσεως καί αναλαμβάνει εργασίες έν πλώ σέ όποιοδήποτε εύρωπαϊκό λιμάνι.

— Άντιπρόσωποι στήν Έλλάδα: Chris Marine S.A.
Τηλ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015

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

‘Η ‘Ελληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία μέσα στις Εύρωπαϊκές Κοινότητες

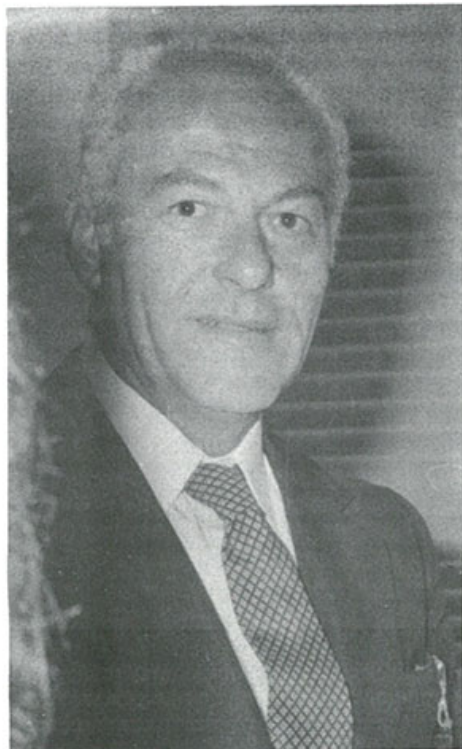
ΤΟΥ Κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΗΤΣΑΤΣΟΥ

‘Η έναρξη της δεκαετίας του 1980 βρήκε την ‘Ελλάδα να κάνει τα πρώτα της βήματα μέσα στην Εύρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα. ‘Η ‘Ελληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία από απόψεως δυναμικού, αποτελείτο ουσιαστικά από τα Ναυπηγεία Σκαμαραγκά, Ναυπηγεία ‘Ελευσίνος, Νεώριο Σύρου, Ναυπηγεία Χαλκίδος και ΝΑΥΣΙ. Από τις μονάδες αυτές τα Ναυπηγεία Σκαμαραγκά και ‘Ελευσίνος είχαν και έχουν τη δυνατότητα ανάληψης νέων κατασκευών. Κοινό χαρακτηριστικό όλων των μονάδων είναι η εύρυθμη επεξεργαστική τους δυνατότητα.

Με την είσοδο της ‘Ελλάδας στις Ε.Κ. ή ‘Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία αντιμετώπισε νέες συνθήκες παραγωγής, οργάνωσης, πωλήσεων και χρηματοδότησης, που καθορίζονταν από τις Κοινοτικές οδηγίες της Εύρωπαϊκής ‘Επιτροπής. ‘Η Ναυπηγική πολιτική των χωρών μελών της Κοινότητας ενιαίου και δεσμευτικού χαρακτήρα καθόριζε πλέον τις βασικές αρχές της Ναυπηγικής Βιομηχανίας.

Δυστυχώς λόγω της Διεθνούς Ναυτιλιακής κρίσης, που στό μεταξύ μεγάλωνε, η Κοινοτική Ναυπηγική Βιομηχανία έφθασε γρήγορα στην αρχή της δεκαετίας στην αναζήτηση τρόπων που θα της εξασφάλιζαν την επιβίωσή της κάτω από το βάρος ενός δυσμενούς διεθνούς ναυπηγικού ανταγωνισμού. Οι προσπάθειες της Εύρωπαϊκής ‘Επιτροπής είχαν σά στόχο την εξομάλυνση του ανταγωνισμού και ιδιαίτερα εκείνου των Ναυπηγείων της ‘Απω ‘Ανατολής, δηλαδή ‘Ιαπωνίας και Ν. Κορέας. Οι τιμές πώλησης νέων κατασκευών των Ναυπηγείων αυτών των χωρών, αποτελεσμα της γενικά ευνοϊκής χρηματοδότησής τους, δημιούργησε αδιέξοδο στη διατήρηση και εξέλιξη της Κοινοτικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας.

Η Εύρωπαϊκή ‘Επιτροπή θεώρησε ότι οι μέθοδοι λειτουργίας και γενικά η πα-



‘Ο Κ. Δημήτρης Μητσάτσος (Διπλ. Μηχ/γος-Ηλ/γος ΕΜΠ), Γενικός Διευθυντής της HELMERA από το 1983, διετέλεσε μέλος του Δ.Σ. των Ναυπηγείων ‘Ελευσίνος κατά το χρονικό διάστημα 1977-1981, έχοντας συμβάλει στη δημιουργία της ‘Ενωσης ‘Ελληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών (ΕΕΝΒ). Από το 1980 εκπροσωπεί στην ΕΕΝΒ την ΑΕ Ναυπηγεία ‘Ελευσίνος. Είναι ειδικός σε θέματα ναυπηγικής πολιτικής και ιδιαίτερα σε σχέση με την Εύρωπαϊκή Κοινότητα. Με την ιδιότητά του αυτή και λόγω της εμπειρίας του, τα ‘Ναυτικά Χρονικά’ του ζήτησαν να ετοιμάσει το παρακάτω άρθρο, εν όψει μάλιστα του πολυσυζητημένου 1992.

ραγωγικότητα των Ναυπηγείων της Κοινότητας θα έπρεπε να περάσουν από ένα στάδιο αποτελεσματικής αναδιάρθρωσης για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν αυτόν τον ανταγωνισμό. Παράλληλα, έγιναν σκέψεις και προτά-

σεις για τη δημιουργία ενός χρηματοδοτικού προγράμματος, που μέσα από πιστωτικά κοινοτικά ιδρύματα που έπρεπε να ιδρυθούν σύμφωνα με συγκεκριμένη στρατηγική, τα Κοινοτικά Ναυπηγεία θα αναλάμβαναν νέες κατασκευές Κοινοτικών Πλοιοκτητών. Με τον τρόπο αυτό η Εύρωπαϊκή ‘Επιτροπή έστόχευε στη συγκράτηση παραγγελιών Εύρωπαίων έφοπλιστών στα Κοινοτικά Ναυπηγεία, αφού οι εντός της Κοινότητας ναυπηγήσεις θα έπαιαν να θεωρούνται εξαγωγές με κατάλληλες ρυθμίσεις στον ‘Οργανισμό Οικονομικής συνεργασίας και ‘Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ).

‘Η ‘Επιτροπή των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων μέσα στα πλαίσια του ΟΟΣΑ και με την υποστήριξη της ‘Ενωσης Ναυπηγείων Δυτ. Εύρώπης (AWES), προσπαθούσε με διμερείς συνομιλίες να συμφωνήσει με την ‘Ιαπωνία στην εξομάλυνση του ανταγωνισμού. ‘Η σκέψη ήταν πως αν η ‘Ιαπωνική Ναυπηγική Βιομηχανία περιορίζε το παραγωγικό δυναμικό της και αύξανε τις τιμές πώλησης θα μπορούσε στη συνέχεια να οδηγηθεί σε ανάλογες κινήσεις και η Ναυπηγική Βιομηχανία της Ν. Κορέας, που στο μεταξύ αναπτύσσονταν με ταχύτατους ρυθμούς.

‘Ολες αυτές οι Εύρωπαϊκές προσπάθειες συνοδεύτηκαν και από σταδιακή μείωση των επιδοτήσεων που διέθεταν οι κυβερνήσεις των Κοινοτικών χωρών στη Ναυπηγική τους Βιομηχανία.

‘Ετσι, οι Ναυπηγικές μονάδες στην ‘Ελλάδα βρέθηκαν αντιμέτωπες με το διεθνή ανταγωνισμό και συγχρόνως με εκείνο των Κοινοτικών Ναυπηγείων, δεδομένου ότι η Ναυπηγική Βιομηχανία στη χώρα μας δεν απολάμβανε ειδικών αναλόγων επιδοτήσεων. Πιο συγκεκριμένα το καθεστώς χρηματοδότησης των νέων κατασκευών στην ‘Ελλάδα ήταν, και εξακολουθεί γενικά να είναι εκείνο που προβλέπεται από τις συμφω-

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)

νίες του ΟΟΣΑ. Οι άλλες κοινοτικές χώρες που διατηρούν Ναυπηγική δραστηριότητα είχαν τη δυνατότητα μέσα από εθνικούς μηχανισμούς να βοηθούν την ανάληψη νέων κατασκευών από τα Ναυπηγεία τους. Ήταν ευτύχημα ότι ο τομέας των έπισκευων δεν ελεγχόταν από τη σχετική Κοινοτική 'Οδηγία, πράγμα που εξακολουθεί να συμβαίνει και σήμερα. 'Ο τομέας των έπισκευων, παρά την έντονη ναυτιλιακή κρίση, βοήθησε τα ναυπηγεία της 'Ελλάδος να επιβιώσουν, με πολλές όμως θυσίες όλα αυτά τα χρόνια.

Τό αποτέλεσμα όλων των προσπαθειών των Ευρωπαϊκής Κοινότητας, όπως φαίνεται τώρα, ήταν να μειωθεί τό δυναμικό της Κοινοτικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας από 340.000 εργαζόμενους σε 127.000 μεταξύ 1975 και 1988. Ειδικότερα, τό προσωπικό που άπασχολεί στίς νέες κατασκευές μειώθηκε στό ίδιο διάστημα από 254.000 σε 74.000.

Στό μεταξύ άν και οί τιμές πώλησης αύξηθηκαν, έντούτοις γιά πολλούς τύπους πλοίων εξακολουθούν να είναι χαμηλότερες από εκείνες του 1980. "Ετσι οί τιμές αυτές δέν μπορούν τελικά να καλύψουν γενικά τό κόστος κατασκευής.

'Η Κοινοτική 'Οδηγία που ισχύει σήμερα γιά τή Ναυπηγική Βιομηχανία στίς Κοινότητες, έχοντας στόχο τόν περιορισμό των έπιδοτήσεων και τήν αντιμετώπιση του ανταγωνισμού, συνόψισε όλες τίς οικονομικές διευκολύνσεις σε ποσοστό 26% τής διαφοράς τιμής πώλησης πλοίου Ναυπηγείου τής "Απώ 'Ανατολής και κόστους ίδιου πλοίου Κοινοτι-

κού Ναυπηγείου. Τό ποσοστό αυτό των έπιδοτήσεων χορηγείται από εθνικά κεφάλαια σε παραγγέλεις νέων κατασκευών. Λεπτομέρειες σχετικά με τόν άκριβή ύπολογισμό και όρους δίνονται από τήν 6η Κοινοτική 'Οδηγία αλλά και τήν εθνική νομοθεσία που κυρώνει τήν 'Οδηγία αυτή στήν κάθε χώρα.

Δυστυχώς στήν 'Ελλάδα τό σχετικό Σχέδιο Νόμου γιά τήν κύρωση τής 'Οδηγίας, κατατέθηκε πολύ πρόσφατα στή Βουλή, που όμως δέν ψηφίστηκε λόγω τής διάλυσής της, με αποτέλεσμα ή έπιδότηση του 26% να μην έχει χρησιμοποιηθεί ακόμη.

"Αν και ό διεθνής ανταγωνισμός δέν έχει ακόμη εξομαλυνθεί σε τέτοιο βαθμό που να μή θεωρείται πρόβλημα, ή 'Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κινείται πρός τήν κατεύθυνση τής πλήρους κατάργησης κάθε μορφής έπιδοτήσης πρός τή Ναυπηγική Βιομηχανία. Σχετικό είναι και τό δημοσίευμα του Lloyds List τής 5ης 'Ιουνίου 1989.

'Η αναδιάρθρωση των Κοινοτικών Ναυπηγείων με συνέχεια τή δραματική μείωση του εργατικού τους δυναμικού προφανώς έχει μειώσει και τό ναυπηγικό τους δυναμικό. Είναι δέ γεγονός ότι οί αντίστοιχες μειώσεις τής Ναυπηγικής Βιομηχανίας τής 'Ιαπωνίας δέν ήταν παρά ένα μικρό ποσοστό εκείνων τής Εύρώπης. Στό μεταξύ τρίτες χώρες έχουν αναπτύξει σημαντικά ναυπηγικές δραστηριότητες, όπως ή Κίνα, ή Πολωνία, ή Βραζιλία και ή Γιουγκοσλαβία.

Οί ναυτιλιακές μεταφορές μετά τήν τελευταία έντονη κρίση και ιδιαίτερα

μεταξύ των έτών 1978 και 1983, παρουσιάζουν και πάλι άνοδική πορεία. "Αν και διαφέρουν οί προγνώσεις μεταξύ Εύρωπαϊκής Ναυπηγικής Βιομηχανίας και 'Ιαπωνικής, γενικά άναμένεται ότι γιά τήν περίοδο μεταξύ 1990 και 1995 ή παγκόσμια συνολική παραγωγή πλοίων θά αύξηθεί σε 12,5 έκατομ., CGT, ένω πιστεύεται ότι θά φθάσει τά 16,0 έκατ. CGT μέχρι τό 2000. Σήμερα τό ποσό αυτό κυμαίνεται στό 9 έκατομ. CGT και θεωρείται χαμηλό.

Οί στόχοι τής Κοινοτικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας δέν μπορούσαν παρά να περιλαμβάνουν σε πρώτη προτεραιότητα τήν αύξηση τής παραγωγικότητας, ώστε να μειωθεί τό κόστος παραγωγής. Είναι γνωστό ότι Ναυπηγεία τής Ν. Κορέας ακόμη και σήμερα προσφέρουν τιμές πώλησης νέων κατασκευών που είναι αδύνατο να καλύψουν τό κόστος τους με αποτέλεσμα αύξηση των ζημιών. Γιά να πετύχει ή βελτίωση τής παραγωγικότητας στήν Εύρώπη, αναπτύχθηκαν ύψηλης τεχνολογίας μέθοδοι στίς ναυπηγήσεις, ένω δόθηκε προτεραιότητα σε προγράμματα παραγωγής πλοίων ύψηλών άπαιτήσεων και τεχνολογίας.

"Αν ή Εύρωπαϊκή Κοινότητα εξακολουθεί να θεωρεί ότι ή οικονομική άνάπτυξη τής κοινότητας έχει άνάγκη ύγιους και ανταγωνιστικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας, τούτο είναι ακόμη πιό σημαντικό γιά τήν περίπτωση τής 'Ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας. 'Η ύπαρξη τής μεγάλης 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ή γεωγραφική θέση και διάταξη τής ελληνικής επικράτειας, αλλά

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.

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 οικοπέδo 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.



ΕΛΑΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.

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

καί ή ανάγκη ίκανής καί ευέλικτης άμυνας στή θάλασσα, καθιστά τήν Έλληνική Ναυπηγική Βιομηχανία ζωτικό κομμάτι τής έθνικης μας οίκονομίας.

Η ναυπηγική στρατηγική τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας μπορεί νά έχει στόχο τή μείωση τών επιδοτήσεων, άφου ή Εύρωπαϊκή Έπιτροπή στήν αντίπαράθεσή της μέ τρίτες χώρες θεωρεί, καί λογικά, τή Κοινοτική Ναυπηγική Βιομηχανία σάν ένα ένιατο σύνολο. Οί κυβερνήσεις όμως τών χωρών μελών τής Κοινότητας άν καί υλοποιούν τίς από κοινού θεσπιζόμενες Κοινοτικές Όδηγίες, βρίσκουν τρόπους καί μηχανισμούς ύποστήριξης τής ναυπηγικής τους βιομηχανίας.

Τά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά καί Έλευσίνος στίς κατασκευές άλλα άκόμα καί στίς έπισκευές, μαζί μέ τό Νεώριο καί τή ΝΑΥΣΙ, έκτός τών δυνατοτήτων πού προσφέρουν στή χώρα σύμφωνα μέ τά παραπάνω, συμβάλλουν στήν ένίσχυση τής έθνικης οίκονομίας μέ τό συνάλλαγμα πού εισπράττουν.

Μέ τήν προοπτική του πολυσυζητημένου 1992 καί τών συνθηκών πού θά επικρατήσουν, όπως τουλάχιστον προ-

διαγράφονται από τήν Εύρωπαϊκή Έπιτροπή, άπαιτείται ανάλογος έθνικός σχεδιασμός γιά τό μέλλον τής Έλληνικής Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας. Ένας τέτοιος σχεδιασμός άπαιτεί καί ένα ευέλικτο καί πρακτικό θεσμικό πλαίσιο, πού θά βοηθήσει στή δυναμική εξέλιξη καί παρουσία αήτης τής βιομηχανίας μας στον Κοινοτικό καί ευρύτερο διεθνή ανταγωνιστικό στίβο.

Ανεξάρτητα από τή διακύμανση τών συνθηκών του διεθνούς οικονομικού συστήματος παραγωγής, μεταφοράς καί διάθεσης αγαθών, είναι αδύνατον νά πιστέψει κανείς ότι ή Έλλάδα δέν θά διαθέτει κάποτε Έμπορική Ναυτιλία. Καί είναι γνωστές οι ταχύτητες καί οι τρόποι λειτουργίας τών Έλληνικών Ναυτιλιακών γραφείων, τά όποια είναι καί πρέπει νά μείνουν σάν τό μεγάλο μέρος τής πελατείας τής Έλληνικής Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας. Μέ τό δεδομένο αυτό, χρονοβόροι μηχανισμοί καί διαδικασίες, όπως προκύπτουν από τήν ισχύουσα νομοθεσία, δέν διευκολύνουν ανάλογη μέ τή Ναυτιλία λειτουργία τής Ναυπηγικής Βιομηχανίας. Καί δέν είναι φυσικά δυνατόν τά Ναυ-

πηγεία νά εξακολουθούν νά άντιμερίζονται σύμφωνα μέ τή γενική νομοσία πού διέπει τή βιομηχανική δραστηριότητα στή χώρα.

Οί εγκαταστάσεις τών Ναυπηγείων παιτούν συνεχή τεχνολογική βελτίωση καί υιοθέτηση μεθόδων πού άπαιτούν ξίσου τήν έφαρμογή προηγμένης τεχνολογίας. Συνεπώς είναι αναγκαίο ή Έλληνική ναυπηγική πολιτική γιά τά άσα προσεχή χρόνια νά συμπεριλάβει παραμέτρους πού άφορούν επένδυσι δραστηριότητα.

Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία ναι στενά συνδεδεμένη μέ τήν Έλληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία καί πρέπει νά έχουν τήν άπαραίτητη υποστήριξη τής Πολιτείας. Καί ή ύποστήριξη αήτης δέν μπορεί νά περιορίζεται στή πλαίσια τής επιβίωσης, άλλα συμβάλλει στό σχεδιασμό τής μελλοντικής δυναμικής ανάπτυξης τους, προς συμφέρον τής Έθνικης Οίκονομίας καί τών χιλιάδων άπασχολουμένων στό χώρο τής Έλληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας.

ΔΗΜ. ΜΗΤΣΑΤΣ



SANYO MARINE INDUSTRY CO., LTD.

REPAIRS • PARTS • TECHNICAL SUPERVISIONS

KOBE PORT P.O. BOX 108

5-25, KIRITO-CHO, HYOGO-KU, KOBE, MAIL NO 652

Telephone: (078) 681-3491~4,

Telex: J7 8877 (SANYOMRN), 05623-976 (SANYO J), Fax: (078) 681-0780

We work on every type of vessel:

- General cargo ships
- Bulk carriers
- Container ships
- Tankers
- Reefer ships
- Car carriers
- Drilling Rigs
- Passenger ships etc.

We work on every part of the vessel:

- Hull works
- Engine works
- Deck machineries, Hyd. Electric, steam
- Boiler works
- Electrical/Electronics
- Piping works
- Aux. machineries
- Carpentry
- Rigging
- Pin-Lathing
- Radio & communication
- Underwater works

We not only repair but also design machinery/parts most appropriate for your needs:

- Design machinery/parts
- Produce machinery/parts
- Install machinery/parts
- Repair vessels
- Vessel maintenance

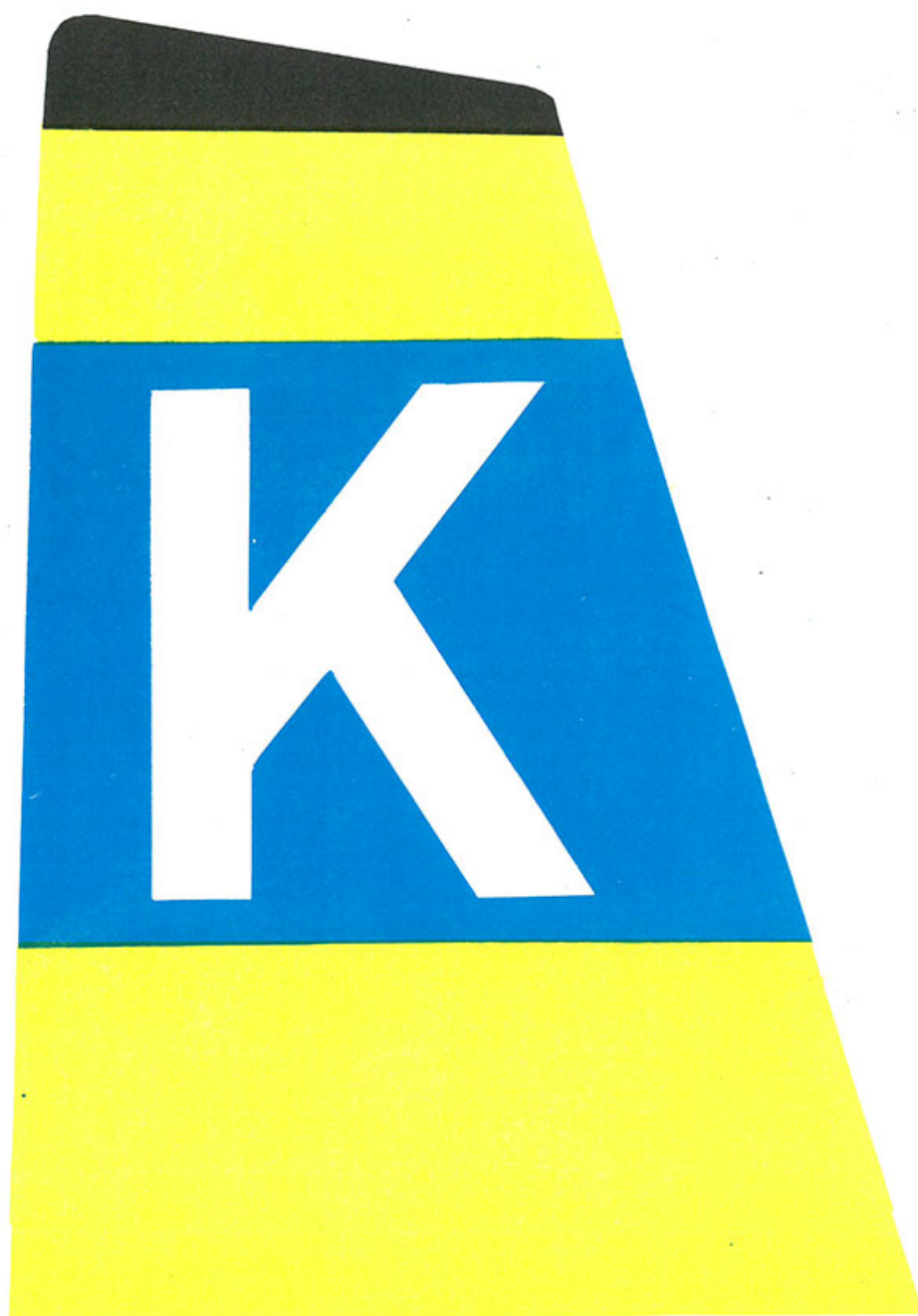
AGENTS FOR GREECE:



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

‘Η πρόοδος τής ναυτιλίας έφερε τό ‘Αγγλικό Δίκαιο στήν ‘Ελλάδα

Του Δικηγόρου κ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ Β. ΣΙΟΥΦΑ

‘Η πρωτοφανής ανάπτυξη τών διακρατικών καί διεθνών οικονομικών καί λοιπών σχέσεων καθώς καί ή επικοινωνία τών λαών ιδιαίτερα στήν περίοδο του δευτέρου ήμισους του 20ου αιώνας σέ συνδυασμό μέ τήν παγκόσμια επικράτηση τής Pax Americana έφερε σέ έντονώτερη έπαφή τά ρωμαιογενή δίκαια τών χωρών τής δυτικής ήπειρωτικής Εύρώπης μέ τό αγγλοσαξωνικό⁽¹⁾ δικαϊκό σύστημα.

Θεσμοί του αγγλοσαξωνικού δικαίου άγνωστοί στά Εύρωπαϊκά ρωμαιογενή συστήματα δικαίου γίνονται γνωστοί καί, άκόμη περισσότερο, έντάσσονται σιγά-σιγά σ’ αυτά. “Ετσι, π.χ. ό θεσμός του mortgage που διαφέρει ουσιωδώς από τή γνωστή μας ύποθήκη του άστικού μας δικαίου, υιοθετήθηκε από τήν Χώρα μας (πού όπως είναι γνωστό διέπεται από ρωμαιογενές σύστημα δικαίου) στά πλαίσια τής προσπάθειας γιά τήν ανάπτυξη τής Ναυτιλίας μας ήδη από τό 1954 μέ τήν ‘Εγκριτική Πράξη Νηολογήσεως Πλοίου σύμφωνα μέ το Ν.Δ. 2687/1953, όπως τροποποιήθηκε καί διευρύνθηκε μέ τό Ν.Δ. 2928/1954. Πρόκειται γιά τήν Προτιμωμένη ‘Υποθήκη (Preferred Mortgage) γνωστή ως «του Άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53», που έχει μεγάλες όμοιότητες μέ τό Preferred Mortgage τών ‘Ηνωμένων Πολιτειών καί σέ κάπως μικρότερο βαθμό μέ τόν θεσμό του αγγλικού mortgage. Λίγα χρόνια άργότερα ό θεσμός αυτός τής Προτιμωμένης ‘Υποθήκης ένσωματώθηκε στο σύστημα του Ναυτικού μας δικαίου μέ τό Ν.Δ. 3899/59 «Περί τής Προτιμωμένης ‘Υποθήκης επί Πλοίου», ως ξεχωριστή καί πρόσθετη ασφάλεια γιά τούς δανειστές όποιουδήποτε πλοίου όλικής χωρητικότητας πάνω από 500 κόρους. Πιο πρόσφατα ή Χώρα μας εισήγαγε θεσμούς σπουδαιότητας, που ά-

ναπτύχθηκαν στά πλαίσια του αγγλοσαξωνικού δικαίου όπως, ή χρηματοδοτική μίσθωση ή γνωστή ως leasing, (πού εισήχθη μέ τό Ν. 1665/1986), καί ή έπιμεριστική μίσθωση γνωστή ως time-sharing.

Τό παρόν άρθρο δημοσιεύθηκε στήν έφημερίδα «Κέρδος» στίς 26 Μαΐου, αλλά άναδημοσιεύεται σήμερα διότι παρουσιάζει ένδιαφέρον γιά τούς άναγνώστες τών «Ν.Χ.».

‘Η περιοχή όπου έκδηλώνεται έντονώτερα ή ροπή προς υιοθέτηση θεσμών του αγγλικού δικαίου είναι φυσικά αυτή τής οικονομίας καί του οικονομικού, έμπορικού καί ναυτικού δικαίου. Μέ βραδύτερο αλλά όσημέραι έντονώτερο ρυθμό έπηρεάζονται καί άλλοι θεσμοί του συναλλακτικού δικαίου. ‘Η συνύπαρξη μάλιστα στά πλαίσια τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας, χωρών μέ ουσιωδώς διαφορετικά δικαϊκά συστήματα⁽²⁾, οδηγεί σέ συνεχώς μεγαλύτερη έπαφή καί κατ’ έπέκτασιν άνάμειξη τών ρωμαιογενών καί αγγλοσαξωνικών δικαϊκών συστημάτων, εις τρόπον ώστε νά μπορεί νά προβέψει κανείς τήν προσεχή ένοποίησή τους παρά τό γεγονός ότι ή αντίσταση στη ροπή άναμειξεως θά είναι σθεναρή. ‘Ο συνεχώς διευρυνόμενος ρόλος του πρωτογενούς καί δευτερογενούς Εύρωπαϊκού δικαίου (δηλ. του δικαίου τής ΕΟΚ) στήν καθημερινή ζωή του Εύρωπαίου Πολίτου μέ τήν παράλληλη εξέλιξη του θεσμού του Δικαστηρίου τών Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων (στό όποιο μετέχουν ήπειρωτικοί καί άλλοι δικαστές) θά επιβάλλει τελικά αυτήν τήν άνάμειξη καί ένοποίηση⁽³⁾.

‘Η προοπτική αυτή είναι, κατά τή γνώμη μου, καλοδεχούμενη. Τοίτο δέ γιατί πράγματι, τό αγγλικό δίκαιο, που εύλο-

γα δέχεται τήν επίδραση του άμερικανικού δικαίου (πού βέβαια στή βασική του δομή είναι αγγλικό δίκαιο) έχει άναπτύξει καί συνεπώς δημιουργεί καί άνανεώνει θεσμούς που όπως είπαμε είναι χρησιμότεροι γιά τήν σύγχρονη οικονομική ανάπτυξη καί τίς συναφείς σχέσεις καί συναλλαγές.

Αυτή ή πραγματικότητα καί χρησιμότητα του αγγλικού δικαίου τό καθιστούν, γιά όσους τό προσεγγίζουν, νομικούς καί μή, έξαιρετικά έλκυστικό. Τοίτο, όμως, γίνεται σαφέστερο καί καθαρότερο, όταν δεί κανείς τό αγγλικό δίκαιο καί από μία άλλη, πολύ σημαντική γωνία προοπτικής.

‘Ο πρωταρχικός θεσμός του αγγλικού δικαϊκού συστήματος, όπως παρατηρεί ό Γερμανός καθηγητής H.W. Goldschmidt (στό βιβλίο του «English Law from a Foreign Stand point», 1939), είναι ό δικαστής⁽⁴⁾. Αυτός διαμόρφωσε τό ‘Αγγλικό δίκαιο, αυτός τό άνήγαγε σέ ένα από τά δυο κυρίαρχα δικαϊκά συστήματα του άνεπτυγμένου κόσμου, αυτός άκριβώς άποτελεί τήν είδοποιό διαφορά μέ τά ρωμαιογενή εύρωπαϊκά συστήματα.

Αυτή ή σημαντική ύπεροχή του δικαστού στο αγγλοσαξωνικό σύστημα δικαίου σέ συνδυασμό μέ τήν άσύγκριτη ποιότητά του, κατέστησε τό Λονδίνο ως Forum καί συνεπεία τούτου καί τό αγγλικό δίκαιο πολύ έλκυστικό γιά πολλούς συναλλασσόμενους στά πλαίσια τών διεθνών συναλλαγών. “Οπως, ιδιαίτερος, στόν τομέα του ναυτικού καί του ναυτασφαλιστικού δικαίου άποτελεί πιά παράδοση ή ύπαγωγή τών σχετικών συμβατικών ρυθμίσεων (λ.χ. ναυλοσύμφωνα, ναυτασφαλιστήρια, συμβάσεις διασώσεως κ.ά.) στο αγγλικό δίκαιο καί τών τυχόν άναφουμένων διαφορών στά

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

αγγλικά δικαστήρια. Ένδεικτικό της σπουδαιότητας της αγγλικής δικαιοδοτικής παραδόσεως είναι ότι αντιστοιχώς προς τα δικαστήρια, ανεπύχθη και απέκτησε αξιοσημείωτο κύρος παγκοσμίως ή αγγλική **δαιτησία**, ή οποία έλειτούργησε και λειτουργεί ανάλογα προς αυτά. Υπέρ της δαιτησίας είναι ή ταχύτητα με την οποία οι διαφορές οδηγούνται σε επίλυση, ενώ τα δικαστήρια (όπως συνήθως συμβαίνει παντού, άλλωστε) είναι βραδύτερα. Δέν υπάρχει σχεδόν σύμβαση αγοραπωλησίας πλοίου (Memorandum of Agreement) ή ναυλοσύμφωνο που να μή περιέχει ρήτρα περί υπαγωγής πάσης διαφοράς σε δαιτησία στο Λονδίνο.

Έτσι οι ένδιαφερόμενοι συναλλασσόμενοι, ενώ επιλέγουν τό αγγλικό δίκαιο, ως δίκαιο της συμβάσεως των, στον χώρο ιδιαίτερα του ναυτικού δικαίου, ταυτόχρονα (ή και μεταγενέστερα) συμφωνούν για τις διαφορές τους είτε αποκλειστική δικαιοδοσίαν των αγγλικών δικαστηρίων είτε δαιτησίαν εν Λονδίνο.

Αυτή ακριβώς ή αποδεδειγμένη ικανότητα των θεσμών του αγγλικού δικαίου στην αντιμετώπιση προβλημάτων της συγχρόνου οικονομικής ζωής εν συνδυασμώ και με την αναμφισβήτητη υπεροχή του αγγλικού δικαστού, κατέστησε τό αγγλικό δίκαιο έλκυστικό και για την κάλυψη των νομικών αναγκών των χρηματοδοτήσεων και άλλων πιστωδοτήσεων διά πόρων άντλούμενων από τις διεθνείς χρηματαγορές κρατών και κρατικών οργανισμών καθώς και της ναυτιλίας. Έτσι ή μεγίστη πλειοψηφία των συμβάσεων χρηματοδοτήσεως της παγκοσμίου ναυτιλίας διέπονται από τό αγγλικό δίκαιο και παραπέμπουν για τις διαφορές στα αγγλικά δικαστήρια. Πρόσθετο λόγο για την επιλογή του αγγλικού δικαίου ως διέποντος την σχέση που δημιουργείται από τό σχετικό πλέγμα συμβάσεων είναι ακόμα οι εξασφαλιστικοί των δικαιωμάτων του δανειστού θεσμοί που αναπτύχθηκαν στο αγγλικό δίκαιο, όπως του mortgage, του pledge, του charge, του leasing, κ.λπ. που παρέχουν έκτεταμένη και έπαρκή διασφάλιση στον δανειστή, ενώ αντίστοιχοι θεσμοί της υποθήκης, του ένεχύρου της επικαρπίας και της μακροχρονίου μισθώσεως των ρωμαιογενών δικαίων δέν παρέχουν την αυτή δια-

σφάλιση. Αυτός είναι ο λόγος που κατέστησε, όπως προαναφέραμε, την εισαγωγή του θεσμού της προτιμωμένης υποθήκης (preferred mortgage) απολύτως αναγκαία προϋπόθεση για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Και πράγματι. Καρπός αυτής της μεταβολής, που έγινε τό 1954, υπήρξε ή μεγαλειώδης ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας που στή δεκαετία του 1970 έφτασε να καταλάβει την πρώτη θέση στον Κόσμο. Αυτή ή εξέλιξη της Ναυτιλίας μας έδωσε σπουδαία ώθηση στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας, δημιουργησε εύλογη υπερηφάνεια σ' όλους τους Έλληνες και δικαιωσε όλους εκείνους που πίστεψαν στην εξαιρετική σημασία της για την εθνική μας οικονομία και την Πατρίδα. Άνάμεσα σ' αυτούς, πρέπει να τό υπογράμμω, ανήκει ο εξαίρετος παλαιός πολιτικός κ. Λεωνίδας Α. Μπουρνιάς, ο οποίος διέγινωσέ από πολύ ένωρίς αυτήν την έντελώς ιδιαίτερη σημασία της Ναυτιλίας για τή Έλλάδα και τό υπογράμμισε στο βιβλίο του «Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία» που κυκλοφόρησε τό 1950 με Πρόλογο του Γεωργίου Παπανδρέου.

Η προαναφερθείσα τεραστία ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας χαρακτηριστικό έπίτευγμα του ελληνικού επιχειρηματικού δαιμονίου, όδηγησε σε άνευ προηγουμένου άκμή και κατέστησε σημαντικό διεθνές ναυτιλιακό κέντρο τόν Πειραιά. Μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων και διεθνών Τραπεζών έγκαταστάθηκε στον Πειραιά. Η νέα αυτή πραγματικότητα συνδέθηκε φυσικά με την όσημέραι και έντονότερη παρουσία του αγγλικού δικαίου στη Χώρα μας. Πολλοί δικηγόροι άσχολούμενοι με την Ναυτιλία σπούδασαν σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τό αγγλικό δίκαιο και μετέφεραν, όπως οι μέλισσες τή γύρη των άνθέων, την αγγλική νομική μέθοδο και σκέψη καθώς και στοιχεία του αγγλικού δικαίου σε μās, συμμετέχοντες έτσι στην διαδικασία της βαθμιαίας συγκλίσεως του δικού μας συστήματος δικαίου προς τό αγγλικό.

Έκείνο που δέν έγινε ακόμα έξ αιτίας μιάς κοντοφθάλου αντίληψεως, είναι ή δημιουργία ειδικού Δικαστηρίου για τις ναυτιλιακές υποθέσεις στον Πειραιά για όλόκληρη την Χώρα. Η προσπάθεια που καταβλήθηκε από τόν έκλεκτό Πειραιώτη δικηγόρο κ. Β. Σαραντίτη, το-

πιλλίσθηκε από όρισμένους με τό επιχείρημα ότι τάχα κάτι τέτοιο θά δημιουργούσε elite δικαστών.

Συνεπώς τό Λονδίνο εξακολουθεϊ να παραμένει και θά παραμένει για πολύ άκόμα, ο χώρος αναφοράς για δικαστική ή δαιτητική επίλυση των εις την Ναυτιλίαν αναφεομένων διαφορών και τό αγγλικό δίκαιο τό κατ' επιλογήν εφαρμοστέο δίκαιο γι' αυτές.

Με τις εξέλιξεις αυτές των τελευταίων 40 χρόνων, τό αγγλικό δίκαιο γίνεται όλο και πιό προσιτό στους Έλληνες νομικούς, άφου μπήκε, πιά γερά στον χώρο της συναλλακτικής μας ζωής. Τό γεγονός αυτό καθιστά αναγκαία τή δημιουργία στίς Νομικές μας Σχολές έδρας συγκριτικής παραβολής των ρωμαιογενών δικαίων προς τό αγγλοσαξωνικό δίκαιο. Η χρησιμότητά της μου φαίνεται προφανής.

ΘΕΟΔ. ΣΙΟΥΦΑΣ

(1) Οι χώρες με ρωμαιογενές σύστημα δικαίου λέγονται άλλίως χώρε με κωδικοποιημένο δίκαιο ή ηπειρωτικό δίκαιο, ενώ οι αγγλοσαξωνικές χώρες λέγονται χώρες του Common Law.

(2) Τό 'Ηνωμένο Βασίλειο από τή μιά μεριά και οι άλλες 11 χώρες της ΕΟΚ από την άλλη. Είναι αξιοσημείωτο πάντως ότι τό 'Ηνωμένο Βασίλειο χωρίζεται από πλευράς συστήματος δικαίου στην Σκωτία, που έχει ρωμαιογενές σύστημα, και την Άγγλία, Ουαλία και Β. Ίρλανδία που έχει αγγλοσαξωνικό σύστημα δικαίου. Η διαφοροποίηση αυτή στα πλαίσια της ίδιας χώρας μειώνεται με τόν καιρό κυρίως έξ αιτίας του ότι τό άνώτατο Δικαστήριο του 'Ην. Βασιλείου, δηλ. τό House of Lords, είναι ενιαίο για όλη τή χώρα.

(3) Αυτό, άλλωστε, γίνεται όπως αναφέρεται παραπάνω στο 'Ηνωμένο Βασίλειο και στίς ΗΠΑ όπου ώρισμένες Πολιτείες, όπως ή Λουϊζιάνα, έχουν κωδικοποιημένο δίκαιο και δέν έχουν τό common Law. Η επίδραση όμως των άνωτάτων Δικαστηρίων του 'Ηνωμένου Βασιλείου (δη. του House of Lords) και των ΗΠΑ (δηλ. του Άνωτάτου Όμοσπονδιακού Δικαστηρίου) είναι αποφασιστική για την προϊούσα ένοποίηση. Ένοποίηση πάντως δέν σημαίνει πλήρη ταύτιση και άπουσία διαφορών. Αυτό είναι παντελώς άδύνατο.

(4) Έδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι ο δικαστής των αγγλοσαξωνικών χωρών δέν είναι δημόσιος υπάλληλος καριέρας που ξεκινά από τά κατώτερα για να φτάσει στα άνώτερα έπίπεδα της σχετικής ιεραρχίας πράγμα που συμβαίνει στίς ηπειρωτικές εύρωπαϊκές χώρες και παρ' ήμιν. Ο δικαστής επιλέγεται από τούς πιό πετυχημένους δικηγόρους και ή ανάδειξη σε δικαστή θεωρείται ως ή ύψιστη επιτυχία στην καριέρα ενός νομικού.

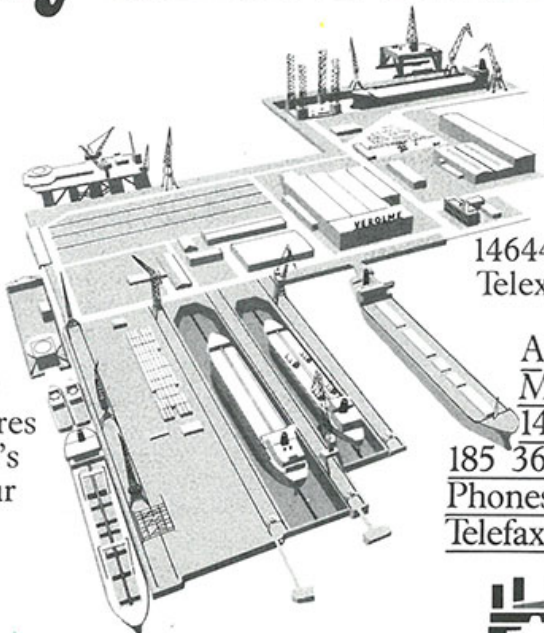
ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Verolme Botlek Rotterdam. Quality and Flexibility.

We take care of all your repairs, from routine maintenance, damage and inport repairs to the most complex projects. We can drydock any size of vessel and offshore unit. With our reorganized company structure, operating independently and cost reducing measures we are ready for the 1990's and 24 hours a day at your service.



Verolme Botlek,
Prof. Gerbrandyweg 25,
3197 KK Rotterdam
Botlek, The Netherlands.
Telephone (+31) 1819 -
14644. Telefax (+31) 1819 - 18082.
Telex 29710 vebo nl.

Agent in Greece: T.J. Giavridis
Marine Service Co. Ltd.,
14, Skouze Street, 7th Floor,
185 36 Piraeus.
Phones 4516195, 4182432, 4180916.
Telefax 4180340. Telex 213207.

Verolme Botlek
drydocking, repair, conversion in rotterdam



7855

IN THAILAND

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

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

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

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

SHIPPING AGENTS

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



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

Πυρηνική ενέργεια στά πλοία

Τού κ. ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ, ειδικού συμβούλου ΝΕΕ.

Εισαγωγή

Τό πρόσφατο άτύχημα τού σοβιετικού πυρηνικού ύποβρυχίου έφερε καί πάλι στην έπικαιρότητα ένα πολύ μεγάλο θέμα γιά τήν ναυτιλία, δηλαδή τήν κίνηση τών πλοίων μέ πυρηνική ενέργεια.

Ως γνωστόν σήμερα πολλά κράτη, ιδιαίτερα τά οικονομικά πιά εύρωστα, χρησιμοποιούν τήν πυρηνική ενέργεια σέ μονάδες επί τής ξηράς όρισμένα μάλιστα τήν έντεινουν. Αυτό πιθανότητα γίνεται καί γιά στρατιωτικούς λόγους περισσότερο όμως γιά οικονομικούς δεδομένου ότι γιά νά άνέλθει τό βιοτικό επίπεδο κάποιας χώρας θά χρειάζεται πάντοτε καί περισσότερη ηλεκτρική ενέργεια, πράγμα πού σημαίνει ότι μέ τήν εγκατάσταση πυρηνικών αντιδραστήρων άνεξαρτοποιείται από τήν αγορά τού πετρελαίου. Έτσι λοιπόν ή πυρηνική ενέργεια θεωρείται καί μία μελλοντική έναλλακτική πηγή ενέργειας. Φυσικά παραμένει άνοιχτό άκόμη τό μεγάλο θέμα τής ασφάλειας (safety) τών πυρηνικών αντιδραστήρων πρós τόν ίδιο τόν άνθρωπο άμεσα αλλά καί πρós τό περιβάλλον του, ειδικότερα άν λάβει κανείς υπόψη του ότι οι συνέπειες κάποιου άτυχήματος (π.χ. τού Τσερνομπίλ) έμφανίζονται πολλά χρόνια μετά άπ' αυτό.

Έτσι σέ γενικές γραμμές μπορεί νά είπωθεί ότι άν καί ή ασφάλεια πού υπάρχει στίς μονάδες αυτές είναι ύψιστου επιπέδου (έξαρτάται φυσικά καί από τό κόστος κατασκευής, έτσι γιά παράδειγμα στό Τσερνομπίλ δέν είχε κατασκευασθεί πάνω από τούς αντιδραστήρες ειδικό τσιμεντένιο περίβλημα — containment —), παρ' όλα αυτά όμως θά πρέπει νά άναφερθεί ή ρήση μεγάλου πυρηνικού φυσικού, ότι σύμφωνα μέ τόν νόμο τών πιθανοτήτων, «ότι είναι νά συμβεί, θά συμβεί».

Στό παρακάτω άρθρο θά άναφερθούν κατ' άρχήν όρισμένες βασικές γνώσεις επί τού ιστορικού τής πυρηνικής φυσικής, κατόπιν θά παρουσιαστούν οι διάφοροι γνωστοί τύποι αντιδραστήρων, πού χρησιμοποιούνται σέ μονάδες τής ξηράς, έπειτα οι προσπάθειες πού έχουν γίνει ως τώρα γιά τήν εγκατάσταση πυρηνικής μονάδας στά πλοία καί τά διάφορα προβλήματα πού παρουσιάζει αυτό, καθώς καί μία οικονομοτεχνική σύγκριση όμοίων πλοίων πού κινούνται μέ πυρηνική ενέργεια καί άτμοστροβίλους καί τέλους θά θιχτεί τό τεράστιο καί σπουδαιότερο θέμα πού υπάρχει τό τής ασφάλειας.

Ιστορικό

Η λειτουργία ενός πυρηνικού αντιδραστήρα βασίζεται στην αντίδραση σχάσης, όπως όνομάζεται, καί ειδικότερα

στην έκλυόμενη ενέργειά της. Στην αντίδραση σχάσης ένα σωματίδιο μέ τήν κατάλληλη ενέργεια — τό νετρόνιο — έπιδρά επί τού πυρήνα ενός ραδιενεργού ύλικού, ό όποιος διασπάται σέ άλλους πυρήνες έκλυόταν καί δύο - τρία νέα νετρόνια καί ένα ποσό ενέργειας.

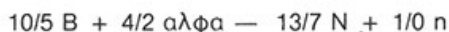
Τά νετρόνια αυτά προκαλούν νέες αντιδράσεις μέ πολύ μεγάλη ταχύτητα, έτσι ώστε άν δέν επιβραδυνθούν θά έχουμε πυρηνική έκρηξη.

Ιστορικά ό πρώτος πού κατόρθωσε νά έπιδράσει επί τού Άζώτου σωματίδια αλφα ενός φυσικού ραδιενεργού ύλικού ήταν τό 1919 ό Rutherford. Κατ' αυτόν τό τρόπο άπελευθερώθηκαν γιά πρώτη φορά πυρήνες τού άζώτου (N) από τήν έπίδραση τών σωματιδίων μέ ταυτόχρονη έκπομπή τού πρωτονίου στό Όξυγόνο. Είχαμε δηλαδή τήν αντίδραση:



Ακολούθως τό 1934 το ζευγάρι τών έρευνητών Joliot -Curie παρατήρησαν ότι κατά τήν έπίδραση άκτίνων — αλφα επί στοιχείων, όπως Βόριο (B) ή Μαγνήσιο είχαμε τήν διάσπαση τού πυρήνα καί τήν έκλυση τού νετρονίου (h).

Γιά πρώτη φορά δηλαδή παρατηρήθηκε ή δημιουργία τεχνητά ραδιενεργούς αντίδρασης μέ έξωτερική έπίδραση.



Στους πυρηνικούς αντιδραστήρες χρησιμοποιείται συνήθως ως σχάσιμο ύλικό τό ισότοπο τού ούρανίου (^{235}U) ή αντίδραση στή περίπτωση αυτή είναι ή εξής:



Γενικά περί πυρηνικών αντιδραστήρων

Όπως ήδη άναφέρθηκε ή αντίδραση σχάσης πρέπει νά είναι έλεγγόμενη, έτσι ώστε νά μπορεί νά χρησιμοποιηθεί πρακτικά. Κατ' αυτόν τό τρόπο σημαντικό ρόλο έκτός από τό σχάσιμο ύλικό ή καύσιμο έχει καί ό επιβραδυντής καί το ψυκτικό μέσο.

Έδώ θά πρέπει νά άναφερθεί ότι ή πυρηνική ενέργεια χρησιμοποιείται γιά παραγωγή θερμότητας, δηλαδή άτμού, πού κινεί ένα άτμοστροβίλο.

Ό κάθε πυρηνικός αντιδραστήρας αποτελείται από: (Σχημα 1).

- Ράβδοι έλέγχου.
- Δοχείο συμπίεσης.

I n J a p a n

A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER

NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS

AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN

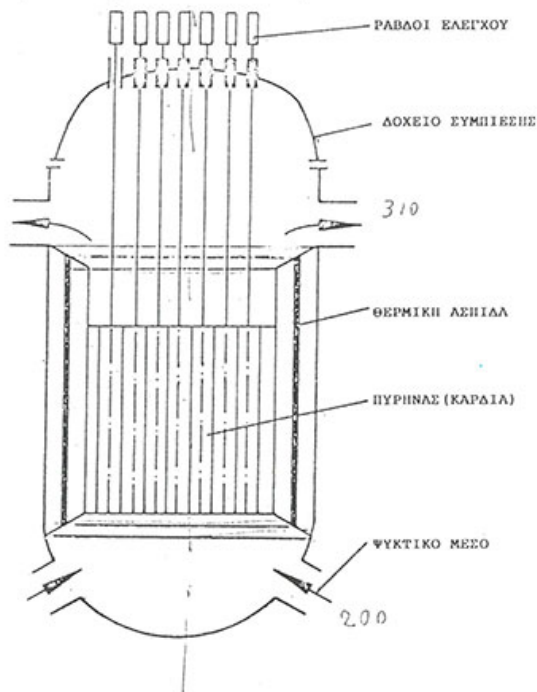
PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045) 775-0011 A.O.H.: (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

24-16, 1 CHOME, MORIYAKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

- Πυρήνας (Καρδιά)
- Ψυκτικό Μέσο
- Θερμική Άσπίδα

Στόν Πίνακα Α πού ακολουθεί δίνεται μία συνοπτική εικόνα διαχωρισμού των διαφόρων τύπων πυρηνικών αντιδραστήρων πού διακρίνονται ανάλογα με τό πυρηνικό καύσιμο, τό είδος του επιβραδυτή καί τό είδος του ψυκτικού μέσου καί τόν αριθμό των ψυκτικών κυκλωμάτων.



Σ Χ Η Μ Α 1

ΠΙΝΑΚΑΣ Α

Τύπος	Επιβρα- δυντής	Ψυκτικό Μέσο	Καύσιμο
1. 'Αντιδραστήρας Πεπιεσμέ- νου 'Υδατος (Pressurized Water Reactor -PWR)	H ₂ O (έλαφρύ ύδωρ	H ₂ O	UO ₂ (έμπλου- τισμένο 'Οξειδίο ούρανίου)
2. 'Αντιδραστήρας Ζέον- τος 'Υδατος (Boiling Water Reactor — BWR)	H ₂ O	H ₂ O	UO ₂ έμπλουτ.
3. Consolidated Nuclear Steam Generator (CNSG)	H ₂ O	H ₂ O	UO ₂ άεμπλουτ.
4. 'Αντιδραστήρας Βαρέ- ος 'Υδατος (Heavy Water Reactor — HWR)	D ₂ O (Δευτέριο Βαρύ ύ- δωρ	D ₂ O Reactor — HWR)	φυσικό β h Οούρανιο

5. 'Αντιδραστήρας Βαρέ-
ος 'Υδατος —
Ζέοντος 'Υδατος

6. 'Αντιδραστήρας Γραφί-
του — 'Αερίου

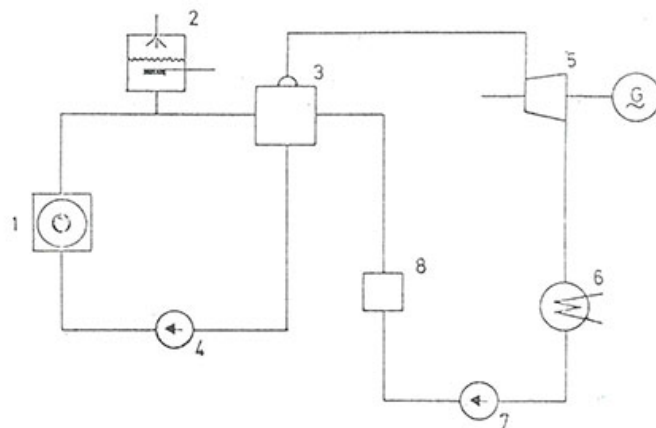
	D ₂ O	H ₂ O	UO ₂ έμπλουτ
α) Γραφί- της		α) CO ₂ διοξειδίο άνθρακος	α) φυσικ Οούρανι
β) »	β) »	β) CO ₂	β) ΘΟ ₂ έμπλουτ
γ) »	γ) »	γ) He (Ηλίο)	γ) UO ₂ έμπλουτ

Άπό τόν πίνακα αυτό παρατηρείται ότι υπάρχουν τρείς βασικές κατηγορίες αντιδραστήρων:

- Έλαφρού 'Υδατος
- Βαρέος 'Υδατος
- Γραφίτου.

Μεγάλη εφαρμογή έχουν οί αντιδραστήρες έλαφρού ύδωτος δεδομένου ότι έχουν μικρό όγκο καί γι' αυτό άκριβώς χρησιμοποιούνται στά πλοία (έμπορικά, πολεμικά καί υπεβρύχια). Οί διαφορές τους είναι στόν αριθμό των ψυκτικών κυκλωμάτων. Έτσι ό μέν αντιδραστήρας πεπιεσμένου ύδωτος (PWR) — Σχήμα 2) έχει δύο κυκλώματα ψύξης, τό πρώτον ψύχει τόν πυρήνα υπό ύψηλή πίεση (160 atu) καί θερμοκρασία 290° C καί στό δευτερεύον γίνεται ή άτμοποίηση στόύς 280° C καί 50 atu.

Ό αντιδραστήρας Ζέοντος 'Υδατος (Σχήμα 3) έχει αντίθετα ένα κύκλωμα ψύξης (πίεση 70 atu, θερμοκρασία 285° C). Τέλος ό αντιδραστήρας πεπιεσμένου ύδατος μέ ένσωματα μένη παραγωγή άτμου καί άντλία άνακυκλοφορίας στόν ίδιον αντιδραστήρα (Σχήμα 4) έχει στόν μέν πρωτεύον κύκλωμα πίεση 100 atu καί 290° C, στό δέ δευτερεύον 50 atu καί 285° atu καί 290° C.



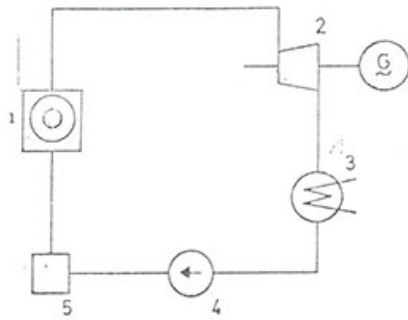
1. ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡΑΣ
2. ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΠΙΕΣΗΣ
3. ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΤΜΟΥ
4. ΑΝΤΑΛΙΑ ΑΝΑΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
5. ΕΤΡΟΒΙΑΣ
6. ΣΥΜΠΥΚΝΩΤΗΣ
7. ΑΝΤΑΛΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗΣ
8. ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΑΣ

Σ Χ Η Μ Α 2

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

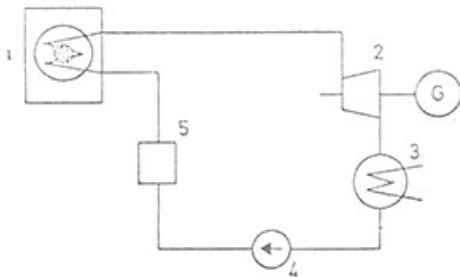
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «ΔΙΟΣΚΥΡΟΙ» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ



1. ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡΑΣ
2. ΕΤΡΟΒΙΛΟΣ
3. ΣΥΜΠΥΚΝΩΤΗΣ
4. ΑΝΤΛΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗΣ
5. ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΑΣ

Σ Χ Η Μ Λ 3



1. ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡΑΣ ΜΕ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΤΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΛΙΑ ΑΝΑΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
2. ΕΤΡΟΒΙΛΟΣ
3. ΣΥΜΠΥΚΝΩΤΗΣ
4. ΑΝΤΛΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗΣ
5. ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΑΣ

Σ Χ Η Μ Λ 4

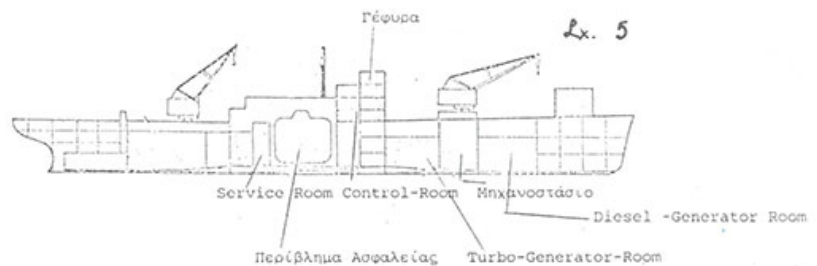
Εφαρμογή της πυρηνικής ενέργειας στα πλοία

Η εφαρμογή της πρόωσης των πλοίων με πυρηνική ενέργεια λειτουργεί με τις ίδιες αρχές όπως στις μονάδες παραγωγής ηλεκτρισμού στη ξηρά, δηλαδή η εκλυόμενη ενέργεια από την αντίδραση σχάσης με το ισότοπο του Ουρανίου U 235 μετατρέπεται σε θερμότητα και η οποία κινεί εγκατάσταση στροβίλων.

Παρ' όλα αυτά όμως εκτός από τα γενικά οικονομοτεχνικά στοιχεία, από τα οποία εξαρτάται η εγκατάσταση μίας τέτοιας μονάδας σε σχέση με κοινούς στροβίλους, η νέα αυτή τεχνολογία φέρει και έντελως νέα τεχνικώς (μηχανολογικά και ναυπηγικά) προβλήματα, όπως επίσης και κοινωνικά, π.χ. ειδικά υλικά, ειδικές κατασκευές και μέτρα προστασίας.

Ο πρώτος πυρηνικός αντιδραστήρας που λειτούργησε επί πλοίου ως πηγή ενέργειας ήταν τον Ιούνιο του 1952, στο υποβρύχιο Nautilus, και το οποίο κατελκύσθη τον Σεπτέμβριο του 1953. Ο τύπος του πυρηνικού αντιδραστήρα ήταν Πεπιεσμένου Υδάτος (PWR). Το Nautilus είχε εκτόπισμα 3500 t, μήκος 99 μ., πλάτος 8,5 μ., ταχύτητα 20 κόμβους και υπό την θάλασσα 25 κόμβους.

Το πρώτο εμπορικό πλοίο με πυρηνικό αντιδραστήρα ήταν το σοβιετικό παγοθραυστικό Lenin, που κατελκύσθη το 1959, ακολούθησε το αμερικανικό φορτηγό Savannah το 1962, το δυτικογερμανικό φορτηγό (μπάλκ κάρριερ) Otto Hahn το 1970, το ιαπωνικό Mutsu το 1973 και τέλος το αμερικανό MH 1A και το οποίο λειτουργεί ως πλωτό πυρηνικό εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας το 1965. (Σχήμα 5).



Ο παρακάτω Πίνακας Β αναφέρεται στα τεχνικά χαρακτηριστικά των πέντε πλοίων, καθώς επίσης και τα χαρακτηριστικά των πυρηνικών αντιδραστήρων των:

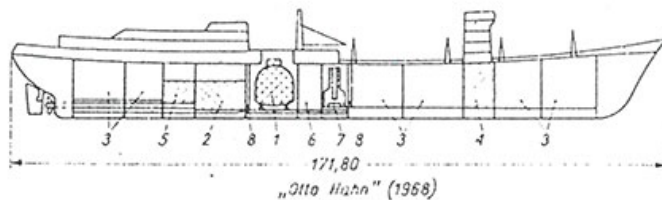
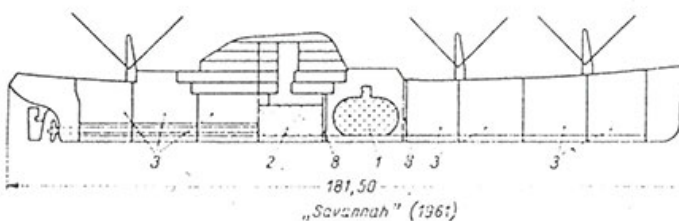
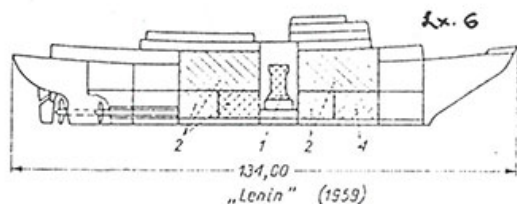
ΠΙΝΑΚΑΣ Β

1. Πλοίο	Lenin	Savannah	Otto Hahn	Mutsu	MH 1A
Καθέλκυσις	12/1957	21/7/1959	13/6/1964	—	—
Μήκος /Πλάτος (m)	134/27,6	182/23,8	172/23,4	—	—
Βύθισμα/Ύψος (m)	9,2/16,1	9,0/15,2	9,2/14,5	—	—
Εκτόπισμα/dwt (t.)	16000/-	22190/9550	26000/1-5000	—	—
Ίσχύς Πρόωσης (WPS)	44000	22000	11000	10000	10000 KW
Ταχύτης(Κn)	18	21	15,8	—	—
Αριθμός Έλικων	3	1	1	—	—
Αντιδραστήρας					
Τύπος, Αριθμός	PWR, 3	PWR,1	PWR (CNSG),1	PWR	PWR
Θερμική Ίσχύς (MW)	90X3	80	38	36	45
Ποσότης Καυσίμου (t)	1,93	7,72	2,6	—	—
Διάρκεια Ζωής Πυρήνα (Έιμέρες)	360	1300	600	—	—
Βάρος (Μρ)	1054	735	530	—	—
Όλικό Βάρος Μηχανολογικής Έγκαταστάσεως (Μρ)	5770	3955	3100	—	—

Θά πρέπει νά σημειωθεί ότι στο Lenin έγινε μετασκευή από τό 1966 έως τό 1969 καί οί τρεῖς ἀντιδραστήρες ἀντικαταστάθηκαν μέ δύο νέους γιά καθαρά οἰκονομικούς λόγους.

Τό Savannah στήν ἀρχή χρησιμοποιήθηκε ὡς πλοῖο ἐπιδείξεως σέ ἀμερικανικά καί ἀλλοδαπά λιμάνια γιά τήν εἰρηνική χρησιμοποίηση τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας. Ἀπό τό 1965 ἕως τό 1968 λειτούργησε ὡς φορτηγό καί μετὰ ἀπό 330.000 ναυτικά μίλια ἀνανεώθηκε μερικῶς ὁ πρῶτος πυρήνας τόν Αὐγούστο τοῦ 1968. Τό 1970 ἐτέθη ἱκανός ὑπηρεσίας, ἀφοῦ ἐπλευσε γιά ἄλλα 120.000 ν.μ., καί ἀποτελεῖ τώρα μέρος τοῦ Eisenhower - Memorial στή Savannah τῆς Γεωργίας (Georgia).

Στό γερμανικό Otto Hahn ἀντικαταστάθηκε ὁ πρῶτος πυρήνας μετὰ ἀπό 250.000 ν.μ. Ὁ τύπος τοῦ ἀντιδραστήρα ὅπως φαίνεται καί ἀπό τόν Πίνακα Β, εἶναι εἰδικός τύπος Πεπιεσμένου Ὑδατος, ἡ ὅπως ὀνομάζεται CNSG (Πίνακας Α Νο. 3— Σχῆμα 4). Σύμφωνα μέ πληροφορίες πρὶν ἀπό ὀρισμένα χρόνια ἐτέθη καί αὐτό ἐκτός ὑπηρεσίας.



1. Ἀντιδραστήρας
2. Μηχανοστάσιο
3. Κύπη
4. Χώρος βοηθητικῶν Μηχανῶν

Τέλος ὅσον ἀφορᾷ τό πλωτό ἐργοστάσιο ΜΗ 1Α ἐπισημαίνεται ὅτι εἶναι μετασκευασμένο Liberty, τό ὁποῖο ἐπιμηκύνθηκε στό μέσον του, ἀνήκει στό ἀμερικανικό Ναυτικό καί τῆς Turbo - Generator του μέ ἰσχύ 10.000 KW μπορεῖ νά ἐνωθεῖ μέ ὑπάρχοντα δίκτυα τῆς ξηρᾶς.

Ὁ κ. Παπαγιαννοῦλης εἶναι πτυχιούχος ναυπηγός - μηχανολόγος καί οἶκον/λόγος - μηχανικός, μέ ἐκπαίδευση στή Πυρηνική Τεχνολογία ἐπὶ τῶν πλοίων.



SOCIÉTÉ BRETONNE DE REPARATIONS NAVALES

A Renowned And Financially Secure Group

By using our services, you will benefit from the guarantee offered by our belonging to an important group. The family origins bear witness to its dynamism together with the competence of our management team.

Our technological, financial and human resources which we have within the framework of our holding group add to our credibility.

They justify the confidence shown in us by important national and international companies. Meunier group has 1200 employees.

SOBRENA

Port de Commerce. BP 340. 29273 BREST. FRANCE.
Téléphone (33) 98.43.43.43. Télécopieur (33) 98.44.47.22
Télex 940617 F

Exclusive Representatives

ANDREAS P. LAMBOS MARITIME SERVICES ASSOCIATIONS

72 Syngrou Avenue, Athens 117 42

Tel: 923 2761, 923 1912 — Telex: 21 8263 ANPL GR

EXPERIENCE COUNTS...



ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

ASRY has built up an impressive record of experience in the Arabian Gulf since docking its first vessel in 1977.

ASRY's experience now includes work on jobs valued up to \$5 million, on major overhauls, Special Surveys, COW & IGS retro-fits, internal tank coatings, steel renewals, and initial applications of self polishing copolymers.

ASRY's satisfied customer list is a long one and the range of vessels repaired runs from

ULCC/VLCCs and medium sized tankers through bulk carriers, passenger liners, container vessels, LPG carriers, offshore rigs, general cargo vessels and dredgers.

ASRY can now claim to offer unrivalled expertise and experience in the Arabian Gulf—an increasingly important repair centre. For quotations or further information please contact your ASRY agent or ASRY/ASRYMAR at the address below:

ASRY

Arab Shipbuilding and Repair Yard Company
PO Box 50110, HIDD, Bahrain, Arabian Gulf
Telephone 6711111 Cable: ASRY Telex 8455 ASRY BN

ASRYMAR

Arab Shipbuilding and Repair Yard Marketing Services Limited
39 Pall Mall, London SW1Y 5JG
Telephone 01-839 2944 (5 lines) Telex 918482 ASRYMR G

Australia:—Inula Pty. Ltd. Brazil:—Sonave S.A.—Comercio e Industria. France:—CJP Naval. Germany:—Wilhelm Schmidt, Ingenieur-Dock-Werftbüro Greece:—N. Bogdanos Marine Bureau.
Hong Kong:—Wallen Shipping(H.K.) Ltd. India:—Interlinks Marine PVT Ltd. Italy/Monte Carlo Switzerland:—Banchemo - Costa & Co.s.p.a. Japan:—Todeco Norway:—Ebbe C. Astrup A.S.
Pakistan:—Marine Services Ltd. Portugal:—M.F. Torres. Qatar:—Qatar Transport & MARINE Services Co. Ltd. Singapore:—Saien Agencies Singapore Pte Ltd. Spain:—International Brokers S.A. (Interbrok).
Sweden/Finland/Denmark:—A.B. August Leffler & Son. Turkey:—Cerrahgil A.S. UK/Benelux:—ASRYMAR. USA:—Marindustry Worldwide Inc. USA(Offshore Market):—James L. Taylor Ltd.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ**Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**

Τά στατιστικά στοιχεία του BMI. 'Η πειρατεία της Δυτικής 'Αφρικής. 'Η συμφόρηση των λιμένων. Οί επιθέσεις από τό 1981 ως τό 1987. Νιγηρία καί Σιέρα Λεόνε. 'Η τυπική πειρατική μέθοδος. 'Η αδιαφορία των 'Αρχών. Τό παράδειγμα ενός πλοίου. 'Η πειρατεία της Σιγκαπούρης. Διαφορετική τακτική. Τά μέτρα της Κυβερνήσεως. 'Η πάλη κατά της πειρατείας. Τό Δ.Ν.Ε. καί τό βιβλίο «Piracy at Sea».

Τό Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (Bureau Maritime International), τό όποιο ιδρύθηκε τό 1981 από τό Διεθνές Ναυτιλιακό 'Επιμελητήριο (ΔΝΕ) ειδικά γιά τόν άγώνα κατά της πειρατείας καί γενικότερα γιά τήν αντιμετώπιση, έκ μέρους της διεθνούς ναυτιλίας, της αίσχροκέρδειας, της απάτης καί της βίας, έχει καταγράψει γιά τήν περίοδο 1981-1987 περισσότερες από 700 περιπτώσεις πειρατείας στην άνοικτη θάλασσα έναντίον έμπορικων πλοίων. Σ' αυτή τήν παράνομη δραστηριότητα, δύο γεωγραφικές ζώνες φαίνεται νά είναι οί πιό επιδεκτικές: Οί άκτές της Νιγηρίας καί τά στενά της Σιγκαπούρης.

Τό Δ.Ν.Ε. δημοσίευσε πρόσφατα μέ τόν τίτλο «Πειρατεία στη θάλασσα» ένα έργο 330 σελίδων, άφιερωμένο στό θέμα αυτό. Είναι τό δεύτερο βιβλίο μιάς τριλογίας ή όποία άρχισε μέ τό βιβλίο «'Η βία στη θάλασσα» καί θά συμπληρωθεί μέ τό έργο «Τά λιμάνια σέ κίνδυνο» πού θά κυκλοφορήσει τό 1990.

'Αν ή πειρατεία κάνει τόν πολύ κόσμο νά φαντάζεται στίς θάλασσες του Νότου, τήν περιπέτεια καί τούς άγώνες κατά του κατεστημένου, ή πραγματικότητα είναι έντελώς διάφορη. Οί επιθέσεις μερικων Ταυλανδέζων ψαράδων κατά των σκαφών διαφυγής, των λεγομένων

«boat people» καί κυρίως των πλοίων περιουλλογής αυτών των ναυαγών, πρέπει νά δημιουργήσει στό ευρύ κοινό μιά πολύ διαφορετική εικόνα. 'Εκείνο όμως πού ενδιαφέρει ειδικότερα εδώ είναι οί πειρατικές επιθέσεις έναντίον των έμπορικων πλοίων. Είναι μάλιστα παράξενο ότι ακόμα καί αυτός καθ' έαυτός ό όρος «πειρατεία» εξακολουθεί νά παραμένει άμφίβολος καί έχει άφορμή μεγάλων διαφωνιών μεταξύ των νομομαθών του κόσμου. Πάντως ως σύγχρονη πειρατεία θεωρείται ή ληστεία στη θάλασσα από τρίτον γιά ιδιοτελή σκοπό.

Μιά λεπτομερέστερη άνάλυση της πειρατείας της Δυτικής 'Αφρικής δείχνει ότι πρέπει νά κάνουμε διάκριση μεταξύ δύο χρονικών περιόδων. Πρώτον των έτών 1981-1985 καί δεύτερον της μετά τό 1985 περιόδου. Διαρκούσης της δεκαετίας του 1970 ή Αφρικανική πειρατεία γνώρισε ιδιαίτερη έξαρση λόγω των μεγάλων εισαγωγών καί της κατ' άκολουθία φοβερής συμφορήσεως των λιμένων.

Τά πλοία έπρεπε νά περιμένουν άτέλειωτες έβδομάδες γιά νά πάρουν σειρά νά ξεφορτώσουν καί στό διάστημα αυτό ύφίσταντο τίς επιθέσεις των σύγχρονων πειρατών τόσο στη ράδα όσο

καί μέσα στό ίδιο τό λιμάνι. Τό 1981 σημειώθηκαν 90 κρούσματα πειρατείας, τό 1982 έπεσαν στό 50, τό 1983 στό 40, τό 1984 στό 22 καί τό 1985 ανέβηκαν πάλι στό 46. Στίς άρχές της δεκαετίας του 1980 πάνω άπο τίς μισές πειρατικές επιθέσεις έγιναν στό ύδατα ή τά λιμάνια της Νιγηρίας. 'Ακολουθεί ή Σιέρα Λεόνε καί έπονται όλες οί άλλες Δυτικοαφρικανικές παράκτιες χώρες, όπως ή Δαχομή, τό Τόγκο κ.λ.π. Μετά τό 1982 ό αριθμός των πειρατειών στό ύδατα της Νιγηρίας έπεσε από τίς 77 του 1981 στίς 38 καί στη συνέχεια στίς 10 σ' όλη τήν περίοδο 1985-87. Αυτό βασικά όφείλεται στό γεγονός ότι ή κυβέρνηση της Νιγηρίας συνειδητοποίησε τή δυσφήμισή της στους διεθνείς κύκλους καί έλαβε ουσιαστικά μέτρα οργανώνοντας ένα σώμα άκτοφυλακής μέ ταχύτητα σκάφη άμέσου έπεμβάσεως. 'Αλλά τήν οικονομική επιβάρυνση των μέτρων αυτών δέν τήν ανέλαβαν όλες οί χώρες ούτε καί είναι πάντα μέτρα μεγάλης διαρκείας.

'Η τυπική μέθοδος επιθέσεως έναντίον πλοίου έπ' άγκύρα γίνεται κατά κανόνα τή νύχτα από συμμορίες 15 περίπου ατόμων πού επιβαίνουν σέ μικρά σκάφη κινούμενα μέ έξωλέμβιες μηχανές, οί όποίες συνήθως καλύπτονται μέ δίχτυα, ώστε οί λιμενικές άρχές νά τά συγχέουν μέ τά άλιευτικά πλοία. Συχνά τά λάφουρα μεταφέρονται σέ ένα μεγαλύτερο πλοίο σέ άρκετή άπόσταση. Οί επιθέσεις μέσα στό λιμάνι γίνονται συνήθως από μεγάλες συμμορίες των 100 ατόμων πού ή έκφορτώνουν τό έμπορεύμα στην προκυμάλια ή τό μεταφέρουν σέ «άλιευτικά σκάφη» πλευρισμένα σέ έμπορικά πλοία.

Οί πειραταί μένουν άρκετές ώρες (ή καί μέρες ακόμα) στό ληστευόμενο πλοίο γιά νά άδειάσουν τά έμποροκιβώτια πού είναι φορτωμένα στό κατάστρωμα. Τά μπάλκ κάρριερς ύφίστανται λιγότερες επιθέσεις γιατί τά καλύμματα των κυτών είναι πολύ περισσότερο άσφαλισμένα. 'Από τίς καταγεγραμμένες περιπτώσεις, σέ ένα 20% περίπου οί πειραταί ήσαν όπλισμένοι είτε μέ πυροβόλα όπλα είτε μέ μαχαίρια ή τόξα. Μολονότι συνήθως τά πληρώματα δέχονται άπειλές, οί τραυματισμοί ύπήρξαν έλάχιστοι. Στην περίοδο 1981-87 μόνο τέσσερις νεκροί αναφέρθηκαν καί κυρίως μεταξύ των πειρατών.

Οί δράστες των πειρατικών έγκλημάτων ήταν συνήθως καλά πληροφορημένοι γιά τό περιεχόμενο καί τή θέση των έμποροκιβωτίων στό πλοίο, χάρις στίς

MARINE SERVICES IN BRASIL

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

Authorised service facilities for:

Anschütz · Fuji Electric · Graviner Smoke Mist Detectors · Mackay
Marine · ITT VAF Viscothem · Mak · Marconi Marine · Pielstick ·
Racal Decca Service · Raytheon · Reintjes Reduction Gears ·
Sulzer

Agents for Marine Services

Cyprus John Gibbon & Sons Ltd. Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013
Fax: (51) 20760
England A. & P. Appledore Ltd. Tel: 01-408 1948 Tlx: 21275
Fax: 01-930 7807
Germany C.E.I. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466
Greece S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133 902 Tlx: 212282
India Interlinks Marine PVT Ltd. Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 011 6428
Hong Kong Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 71608
USA Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654-1700 Tlx: 283050



Metalock

Metalock do Brasil Ltda.
Rua Visconde do Rio Branco 22, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034LOCK Fax: (132) 354474
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Telex: 2121297LOCK



λιμενικές διατυπώσεις και στις ραδιοηλεκτρονικές ομιλίες μεταξύ πλοίου και ξηράς. Είναι προφανές ότι πολύ λίγες 'Αφρικανικές Λιμενικές Αρχές κρατούν ακριβή στοιχεία για όλες τις πειρατικές πράξεις που συμβαίνουν στη δικαιοδοσία τους. Γι' αυτό και η Γερμανική κυβέρνηση σε στενή συνεργασία με τους γερμανούς έφοπλιστές διεξήγαγε κανονικές ανακρίσεις για να καταμετρηθεί την έκταση του προβλήματος και να λάβει κάποια μέτρα προστασίας. Πράγμα που έξηγγε τον αριθμό των 80 πειρατικών περιπτώσεων κατά Δυτικογερμανικών εμπορικών πλοίων που έχει καταγράψει το BMI στο διάστημα 1981-85.

Αλλά ούδέν κακόν άμιγές καλού. Με τον περιορισμό της κινήσεως, οι 'Αφρικανικές χώρες είδαν τη σχεδόν χρόνια συμφόρηση των λιμένων τους να μειώνεται προοδευτικά μέχρις εξαφανίσεως, γεγονός που επέφερε και τη σημαντική ελάττωση των πειρατικών επιθέσεων. Σ' αυτό βέβαια συνέβαλαν και οι προσπάθειες της Νιγηριανής κυβερνήσεως. 'Ακόμα και η φύση της πειρατείας άλλαξε μορφή, δεδομένου ότι επιχειρούνται πιά από μικρές ομάδες των 5-6 ατόμων που περιορίζονται σε ότι μπορούν εύκολα να αρπάξουν, όπως είναι οι κάβοι, τα είδη εξοπλισμού του πλοίου και τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος. "Ενα κλασικό παράδειγμα τέτοιων κλοπών αναφέρεται στο πλοίο «Nedlloyd Steenkerk και είναι το ακόλουθο:

Τό πλοίο αυτό στις 17 Αύγουστου 1982 έπλεε προς την Αραρά. Πέντε μίλια από την ακτή μιά πειρατική συμμορία πυροβόλησε και τραυμάτισε δύο ναυτικούς του πληρώματος του. "Ώστερα ανέβηκε στο πλοίο και λεηλάτησε αρκετά εμπορεύματα. Παρά τις επανειλημμένες κλήσεις του VHF καμιά βοήθεια δέν παρασχέθηκε στο πλοίο, τό όποιο προσήγγισε στην ακτή και ζήτησε άμεση ιατρική βοήθεια. Συνεχίζοντας τό ταξίδι του, τό πλοίο έφθασε στο

λιμάνι Cotonou της Δαχομέης όπου ο πλοίαρχος φρόντισε να τοποθετήσει φρουρούς, χωρίς ωστόσο ν' αποφύγει όρισμένες κλοπές. 'Η ίδια σκηνή επανελήφθη και στο λιμάνι Λομέ του Τόγκο. Περιμένοντας τον πλοηγό έξω από τό Ντακάρ υπέστη νέα επίθεση με αποτέλεσμα να του κλέψουν τρεις κάβους καθώς και μέρος του φορτίου, ενώ μάταια περίμενε την επέμβαση της αστυνομίας. 'Ανοικτά της Μονρόβιας ο πλοίαρχος ειδοποιήθηκε να σταματήσει 20 μίλια από τό λιμάνι για ν' αποφύγει και άλλη επίθεση. Λίγο άργότερα προσήγγισε στο λιμάνι όπου διαπίστωσε ότι στο μεταξύ του είχαν κλέψει πολλά και σημαντικά είδη.

Τά στενά της Σιγκαπούρης αποτελούν ένα στενό πέραςμα που ένώνει τό στενό της Μαλάγας με τό νότιο τμήμα της θάλασσας της Κίνας. Τήν κυριαρχία των στενών άσκούν τά τρία παράκτια κράτη της Σιγκαπούρης, Μαλαισίας και 'Ινδονησίας. Στην ναυτική αυτή περιοχή παρουσιάζεται μιά από τις μεγαλύτερες κινήσεις εμπορικών πλοίων του κόσμου. Οι στατιστικές που υπάρχουν για τό έτος 1984 μιλούν για 5.335 διελεύσεις πλοίων. Οι στατιστικές όμως των πειρατειών είναι πολύ ελπιέστερες λόγω της άναμιξεως των άρμοδίων αρχών των τριών παρακτίων χωρών. "Ετσι μεταξύ των έτών 1981-84 οι 'Αρχές της Σιγκαπούρης κατέγραψαν 179 περιπτώσεις, 35 στα χωριά τους ύδατα 108 εκτός χωρικών υδάτων και 36 σε σημεία προσδιοριζόμενα. Κατά τις στατιστικές του BMI, ο μέσος όρος των επιθέσεων ποικίλει από 15 μέχρι 30.

'Η πειρατική τακτική στην περιοχή εκείνη είναι παλαιότατη, αναγόμενη στα μέσα του 16ου αιώνα. 'Ενδιαφέρονται κυρίως για χρηματικά ποσά και για άτομικά είδη του πληρώματος, ενώ τά φορτία ελάχιστα θίγονται. Τά πυροβόλα που φέρουν μερικοί από τους επιτιθέμενους ούδέποτε έχουν χρησιμοποιηθεί.

Οι επιθέσεις γίνονται από ομάδες 3-4 ατόμων έφοδιασμένων με όπλα που χρησιμοποιούν ταχύτητα μικρά σκάφη. Οι πειραταί, επιτιθέμενοι πάντα τη νύχτα, όταν τό πλοίο περνά τά στενά, σκαρφαλώνουν με γάντζους και κατά κανόνα άποφεύγουν να έλθουν σε έπαφή με τό πλήρωμα.

Οι 'Αρχές της Σιγκαπούρης σε συνεργασία με τους ναυτιλιακούς κύκλους, στην πάλη τους έναντίον της μάστιγος αυτής έχουν εφαρμόσει όρισμένα μέτρα, όπως ή διάθεση ενός διαύλου VHF ειδικού για την άμεση επέμβαση, ή καθιέρωση νυκτερινών περιπολιών, ή πληροφόρηση των πληρωμάτων και ή προτροπή για συνεχή επαγρύπνηση. 'Εξάλλου τό προαναφερθέν βιβλίο του Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου «Πειρατεία στη θάλασσα» προσδιορίζει τά δυνατό μέτρα του άγώνος κατά της πειρατείας σε τρία επίπεδα: Πλοίο, Κράτος και Διεθνής Κοινωνία.

'Ως προς τό πλοίο, οι ένδιαφερόμενοι οργανισμοί (Marad, Bimco, BMI) συνιστούν όρισμένα μέτρα που στοχεύουν να άποθαρρύνουν τις επιθέσεις των πειρατών. "Ετσι τό πλοίο, εάν χρειασθεί, θά πρέπει να παραμένει τουλάχιστον 20 μίλια μακριά από την ακτή και να διατηρεί συνεχή ραδιοεπικοινωνία με τά γειτονικά πλοία και με την ξηρά. Συνιστάται ακόμα ή καθιέρωση σημάτων κινδύνου μεταξύ των πλοίων άμέσου και ατόματης μεταδόσεως, καθώς και ή χρησιμοποίηση των πυροσβεστικών μέσων του πλοίου για την άπόκρουση επιθέσεων. 'Ο τρόπος αυτός γίνεται ακόμα άποτελεσματικότερος αν τό εκτοξευόμενο νερό περιέχει όρισμένες χημικές έρεθιστικές ουσίες, όπως πρότεινε ή Γερμανική Κυβέρνηση.

Σε κρατικό επίπεδο πρέπει να μάσχουν τόσο τά κράτη του λιμένος όσο και τά κράτη της σημαίας του πλοίου. 'Ως προς τά κράτη του λιμένος είναι άπαραίτητο να μελετήσουν και να έπωφεληθούν από τά μέτρα που ήδη έχουν εφαρμόσει οι κυρίως ύποφέροντες χώρες της Νιγηρίας και Σιγκαπούρης, εξετάζοντας τον βαθμό της άποτελεσματικότητας και της άποδόσεως του κάθε μέτρου. 'Εξάλλου τά κράτη της σημαίας δέν πρέπει να μένουν άπλοί θεαταί και θύματα αλλά πρέπει να μελετήσουν και να ένημερώσουν τους έφοπλιστές τους για τά μέτρα που είναι δυνατό να λάβουν τά πλοία τους για την άυτοπροστασία τους.

Τέλος στο επίπεδο της Διεθνούς Κοινωνίας, τό βιβλίο του Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου διαθέτει πολλές σελίδες στις όποιες εξέτάζει τά μέσα και τις δυνατότητες της διεθνούς πάλης κατά της μάστιγος της πειρατείας.

Ε.Σ.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ — ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ — ΑΝΑΗΡΟΥΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ

STOURAITIS TAX FREE CARS

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

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
Νοταρά 50, 2ος όρος
Τηλέφ.: 4117838



(A Member of GMMOS Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

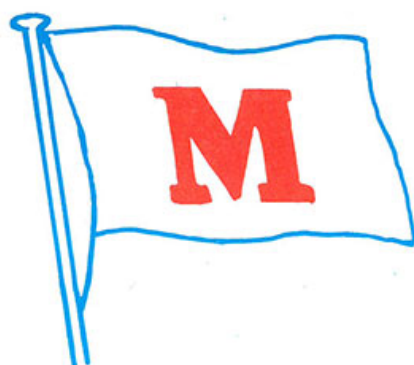
ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:

GMMOSTECH INC.

P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.

Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397

Tel.: 3704333 (24 HOURS SERVICE)



LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY

OUR FLEET:

OCEAN GOING TUG:	SMIT MATSAS 2	15.000 HP
OCEAN GOING TUG:	SMIT MATSAS 3	15.000 HP
OCEAN GOING TUG:	MATSAS SALVOR	4.500 HP
OCEAN GOING TUG:	ASTERI	3.500 HP
COASTAL TUG:	AMAZON	2.150 HP
COASTAL TUG:	PEGASUS	2.150 HP
COASTAL TUG:	ASTARTI	2.000 HP
COASTAL TUG:	ATLANTIS	2.000 HP
COASTAL TUG:	STARLET	1.800 HP
HARBOUR TUG:	COSTAS	1.000 HP
HARBOUR TUG:	ALKYON	1.000 HP

24-HOUR SERVICES:

MARINE SALVAGE	FIREFIGHTING - ANTI POLLUTION
OFFSHORE SERVICES	OCEAN - COASTAL - HARBOUR TOWAGE
STS TRANSFER OPERATIONS	SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION
	UNDERWATER INSTALLATIONS - SERVICES

RADIO INTERNATIONAL CAL SIGN SXFL - V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9, 12, 16

GREECE:

LOUCAS G. MATSAS BUILDING
16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TELEPHONES: (24 HOURS)
4520132 - 4520084
4520128 - 4525262
TELEX: 212250 LGM GR
CABLES: LIMINSHIP PIRAEUS

UNITED KINGDOM:

LONDON BRANCH OFFICE
LUCAS MATSAS (LONDON)
ST. ALBANS HOUSE
57-60 HAYMARKET
LONDON SW1Y 4QX
TELEPHONE: 9301493
TELEX: 897954 MATSAS G. FAX: 4522025
CABLES: LUMATSHIP

Τό Σεμινάριο 'Επαγγελματικής Κατάρτισεως του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος

Μέ την ευκαιρία της συμπλήρωσης στις 10 'Ιουνίου, του πρώτου κύκλου των Σεμιναρίων 'Επαγγελματικής Κατάρτισεως που οργανώνει στο Εύγενο-δείο 'Ιδρυμα τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο 'Ελλάδος, ή διοικούσα 'Επιτροπή του 'Επιμελητηρίου προσκάλεσε στις 8 'Ιουνίου τους εκπροσώπους του Τύπου στο χώρο διδασκαλίας, σέ μία προσπάθεια ενημερώσεως του ναυτικού κόσμου γιά τά πλεονεκτήματα που προσφέρουν τά Σεμινάρια αυτά πρός τά στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Μιλώντας πρός τους δημοσιογράφους και τους 25 συμμετέχοντες στό Σεμινάριο, ο πρόεδρος του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου κ. Γ. Λαναράς τόνισε τά εξής:

«Τό ΝΕΕ έχει από καιρό δώσει τή μεγαλύτερη προτεραιότητα στην προσπάθεια γιά τήν επίλυση του εκπαιδευτικού προβλήματος που αντιμετωπίζει εδώ και αρκετό καιρό ή ναυτιλία. Τό ΝΕΕ θεωρεί ότι ή επίλυση του προβλήματος αυτού είναι ό αναγκαίος όρος γιά τήν παραπέρα ανάπτυξη τής 'Ελληνικής

Ναυτιλιακής Οικονομίας στό σύνολό της. Σας είναι ήδη γνωστό τό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι σχολές έμπορικου ναυτικού και οι θέσεις και προτάσεις του ΝΕΕ. Πέρα όμως από τά προβλήματα των σχολών αυτών και τά ζητήματα που συνδέονται μέ τίς μεθόδους γιά τή βασική επαγγελματική εκπαίδευση των ναυτικών τό ΝΕΕ θεωρεί πώς χρειάζεται ένα εκπαιδευτικό σύστημα που θά εξασφαλίζει, τή συνεχή ενημέρωση και επιμόρφωση όχι μόνο του προσωπικού των πλοίων, αλλά και των στελεχών που στηρίζουν τή δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στή στεριά. 'Από αρκετό χρόνο έχουμε υποβάλει αρμοδίως πρόταση γιά τή δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και ένιαίου συστήματος ίκανού νά καλύψει τή ζήτηση ειδικευμένου προσωπικού ύψηλης στάθμης που παρατηρείται στον ευρύτερο χώρο τής ναυτιλιακής οικονομίας.

Θεωρήσαμε όμως ότι δέν θά είχαμε εκπληρώσει τό καθήκον μας αν είχαμε περιορισθεί στή διατύπωση ιδεών και

προτάσεων. Πιστέψαμε ότι έπρεπε νά προχωρήσουμε οι ίδιοι στό σχεδιασμό και τήν υλοποίηση ενός μηχανισμού επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης γιά τους αξιωματικούς του έμπορικου ναυτικού και τά στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Αυτό που θά παρακολουθήσετε άμέσως μετά είναι ένα δείγμα τής δουλειάς που γίνεται μέ βάση ένα πρόγραμμα «πιλότο» που κατάρτίστηκε σέ συνεργασία ΝΕΕ και Εύρωπαικού 'Ινστιτούτου Τεχνολογίας. 'Η επιτυχία του Σεμιναρίου όπως διαπιστώνετε μάς ένθαρρύνει γιά τήν έδραση του θεσμού. Τό ΝΕΕ σέ μία προσπάθεια νά συμβάλει ενεργά στην επίλυση των προβλημάτων που επισημάνθηκαν πάρα πάνω κατάρτισε αυτό τό πρόγραμμα «πιλότο» που προβλέπει τήν επιμόρφωση και μετεκπαίδευση 20 περίπου στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στά όποια έχουν προστεθεί υπάλληλοι του ΝΕΕ και δύο λιμενικοί αξιωματικοί. Τό πρώτο αυτό σεμινάριο έχει οργανωθεί σέ δύο περιόδους ή πρώτη από τίς όποιες λήγει τό Σάββατο ή δεύτερη έχει προγραμματισθεί γιά τίς άρχές 'Οκτωβρίου αυτού του χρόνου. 'Η συνολική διάρκεια του σεμιναρίου είναι 30 ήμέρες. Σ' αυτό κλήθηκαν νά διδάξουν άκαδημαϊκοί δάσκαλοι, ειδικοί επιστήμονες και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων μέ ειδικές γνώσεις και πείρα.

Στόχος μας είναι από τή μία μεριά νά προσφέρουμε ύψηλού επιπέδου ενημέρωση γιά τίς τρέχουσες εξελίξεις στον τομέα τής ναυτιλιακής τεχνολογίας, τής ναυτιλιακής οικονομίας, του ναυτικού δικαίου, των ναυτικών έθίμων και τής ναυτιλιακής πρακτικής γενικότερα και από τήν άλλη μεριά νά δημιουργήσουμε τό αναγκαίο θεωρητικό υπόβαθρο σέ ανθρώπους που ήδη διαθέτουν σχετική έμπειρία σ' αυτά τά θέματα.

'Επιθυμώ νά σας ενημερώσω ότι στην τελευταία συνεδρίαση της ή Διοικούσα 'Επιτροπή του ΝΕΕ αποφάσισε συγκρότηση Μόνιμης 'Επιτροπής γιά τήν παρακολούθηση του συνολικού προγράμματος αυτών των σεμιναρίων.

Μέ τήν ευκαιρία αυτή τέλος θέλω νά εκφράσω τίς πιό θερμές μου εύχαριστίες σ' όσους πρόθυμα συνέβαλαν γιά τήν επιτυχία τής πρώτης περιόδου του Α. σεμιναρίου μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης του ΝΕΕ.

Σημειώνεται ότι κατά τή πρώτη περίοδο του σεμιναρίου τό όποιο 30 είχε διάρκεια ήμέρες και 300 ώρες διδασκαλίας, έγινε κυρίως αναλυτική αναφορά στις μακρο-οικονομικές συνθήκες τής σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης και

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

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

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

στή χρησιμοποίηση της ηλεκτρονικής έπι-
πιστήμης στή διαχείριση πλοίων καί έ-
πιχειρήσεων.

Κατά τή περίοδο αὐτή δίδαξαν οί κ.κ.:
Ν. 'Αδαμαντιάδης, 'Ασφαλιστής, τ.
μέλος τοῦ συνδέσμου ἀσφαλιστῶν
Αλλοῦδς.

'Αντ. 'Αντάπας, 'Επίκουρος καθη-
γητής 'Εμπορικοῦ καί Ναυτικοῦ Δικαίου
Πανεπιστημίου 'Αθηνῶν - Δικηγόρος.

Α. Γουλιέλμος, Οἰκονομολόγος - Στέ-
λεχος τῆς ναυτιλιακῆς ἐταιρείας «Θεμα-
νάρις».

Γ. Καραθανάσης, 'Αναπληρωτής κα-
θηγητής ΑΣΟΕΕ.

Βασ. Κούτσης, Οἰκονομολόγος, Α'
'Αντιπρόεδρος Ν.Ε.Ε.

Γ. Λαδόπουλος, Καθηγητής ΑΣΟΕΕ.

Σ. Μπάρκας Σ. Μάστερ τοῦ Ι.Ι.Τ., βοη-
θός ΑΣΟΕΕ.

Μ. Σακέλης, 'Αναπληρωτής καθηγη-
τής Παντείου, 'Ορκωτός Λογιστής.

Κ. Σαπουνάκης, Δικηγόρος, Νομικός
Σύμβουλος Ν.Ε.Ε.

Γιαν. Τζωάνος, Καθηγητής ΑΣΟΕΕ.

Ι. Τσάκος, διευθυντικό στέλεχος ναυ-
τιλιακῆς ἐταιρείας «Σέρρες».

Γιαν. Τσενεμπής, πλοίαρχος Ε.Ν., Κα-
θηγητής Ναυτικῶν Σχολῶν.

Σημειώνεται τέλος ὅτι στή πλαίσια
τῶν ἐργασιῶν τοῦ σεμιναρίου, τή Πέμ-

πτη 8 'Ιουνίου ὁ κ. Νίλς Μπάγκ προσκε-
κλημένος τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου
ἔδωσε μιά σύντομη διάλεξη ἐπὶ τοῦ θέ-
ματος freight futures καί τό Διεθνές
Χρηματιστήριο Ναύλων τοῦ Λονδίνου,
γνωστό ὡς BIFFEX.

'Ο κ. Μπάγκ γνωστός στὸν ναυτιλια-
κό κόσμο γιά τίς δραστηριότητές του
ὡς χρονοναυλωτής ἐπέστρεψε στήν
'Ελλάδα γιά νά παρουσιάσει ἄλλη μιά
φορά καινούργιες καί πρωτοποριακές ἰ-
δέες γιά τήν αὐξηση τῶν κερδῶν καί
τήν διαχείριση κινδύνων εἰς τήν 'Ελλη-
νικήν Ναυτιλίαν.

Μέσω τῆς χρήσεως τοῦ Freight
futures στό χρηματιστήριο τοῦ Λονδί-
νου ὁ κ. Μπάγκ ἐπεσήμανε τίς μεγάλες
δυνατότητες γιά αὐτοῦ τοῦ εἴδους τίς ἐ-
πενδύσεις χωρίς νά παραλείψει νά ἐπι-
σημάνει λεπτομερῶς τούς κινδύνους
ποῦ ὑπάρχουν σέ αὐτόν τόν τύπο τῆς ἀ-
γορᾶς.

Κλείνοντας τήν παρουσίαση τῶν τό-
σο χρήσιμων σεμιναρίων, που ἀξίζει νά
βροῦν ἀπήχηση καί νά βοηθηθοῦν πε-
ρισσότερο ἀπό τήν 'Ελληνική Πολιτεία
καί τή ναυτιλιακή κοινότητα παρουσιά-
ζουμε τίς βασικές ἐνότητες τῆς διδα-
κτέας ὕλης, ὅπως διαμορφώθηκε ἀπό
τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο 'Ελλάδος:

— Στοιχεῖα Γενικῆς Λογιστικῆς.

- Στοιχεῖα Στατιστικῆς
- 'Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο
- Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο
- 'Εφαρμογές τῆς Πληροφορικῆς,
τοῦ Η/Υ καί Μικρο-Υπολογιστῶν στίς
Ναυτιλιακές 'Επιχειρήσεις
- 'Η Τεχνική 'Ασφάλιση Ναυτικῶν
Κινδύνων
- Περί Νηογνῶμων
- 'Οργάνωση καί Διοίκηση τῶν Ναυ-
τιλιακῶν 'Επιχειρήσεων.
- Χρηματο-Οικονομική Διοίκηση τῶν
ναυτιλιακῶν 'Επιχειρήσεων
- Πετρελαίευση
- Τό Καθεστῶς Λειτουργίας τοῦ
Πλοίου σέ σχέση μέ τήν Σημαία.
- 'Η Ναυαγιαίρεση
- Περί 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργα-
νισμῶν Πλοιοκτητῶν
- Διεθνεῖς 'Οργανισμοί καί ὁ Ρόλος
τους
- Συνήθη Προβλήματα στίς Ναυλώ-
σεις
- 'Αγοραπωλησίες Πλοίων
- Χρηματοδότηση Πλοίων
- Περί Ναυτικῶν Πρακτόρων.
- Περί 'Επανδρώσεως Πλοίων καί
Νέων Τεχνικῶν Μέσων στή Πλοία
- Γενικές 'Υποχρεώσεις 'Αξιωματι-
κῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου
- Νέες Μορφές Μεταφορῶν

DUSTY MILLER (Pty) Ltd

10, Brown's Road, Point
Durban 4001
South Africa
Tel: 031 / 371526

Tx: 620763 SA

Fax: 31376953

Ohmzone Road, Alton
Richards Bay 3900
South Africa
Tel: 0351 / 51417

For more than 30 years

DRYDOCKING SERVICES UP TO 70.000 DWT in DURBAN

SHIP & TANK CLEANING, GRIT & SAND BLASTING, BOILER CLEANING, CHIPPING & PAINTING
Suppliers of: DUNNAGE TIMBERS, PALLETS & PLYBOARDS, etc.

AGENTS FOR GREECE:



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

PORT OF DURBAN

Elgin Brown & Hamer (Pty) Ltd



SHIP REPAIRERS, MARINE & REFRIGERATION ENGINEERS



Agents and Engineers for: MAN/Burmeister Wain, Napier Turbo Blowers, Sulzer Engines, Gotaverken Engines, Doxford Engines, Crepelle Engines

Ship Repairers • Marine Engineers • Engine and Hull Repairs
• Boiler Repairs and Overhauling • Shipwright Joinery
• Cargo Securing • Heat Exchangers



**PORT
SCAFF**

G. LAWRENCE

• SHIP PAINTING • GRIT SAND BLASTING • TANK HOLD BILGE CLEANING • BOILER CLEANING • CHEMICAL CLEANING •

South Africa 24 hr service on-ship repair

P.O. Box 29079, Maydon Wharf 4057
3 Clydebank Road, Bayhead, Durban
Republic of South Africa

RICHARDS BAY
Flying Squad
Phone Durban (031) 256391
Telex 6-24462 SA
Telex 6-22116 SA

DURBAN
A.C. Bennett, J.T. Thorpe, H. Dean
T. Dawe, R. Imbrioscia, P. van der Waal
Telephones (031) 256391/4/7/8
Telex 6-24462 SA
Telegrams & Cables "Boiler"
Telefax 251785

CAPE TOWN
Flying Squad
Phone Durban (031) 256391
Telex 6-24462 SA
Telex 6-22116 SA

PORT ELIZABETH
D. Baxter
Mangolds Engineering (Pty) Limited
Telephone (041) 28711
Teletex 245168
Telefax (041) 23813



P PROVINCIAL

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

‘Η «Έστία ‘Αθηνών», δωρεά του ζεύγους Βασίλη και ‘Ελίζας Γουλανδρή

Οι άνθρωποι της τρίτης ηλικίας θα βρίσκουν ζεστασιά, αγάπη και στοργή στους φιλόξενους χώρους της «Έστίας ‘Αθηνών», της νέας πτέρυγας του Γηροκομείου ‘Αθηνών, που δώρησε πρόσφατα το ζεύγος Βασίλη και ‘Ελίζα Γουλανδρή.

‘Η νέα πολυτελέστατη πτέρυγα εγκαινιάστηκε στις 31 Μαΐου και προστέθηκε στις υπάρχουσες εγκαταστάσεις του Γηροκομείου ‘Αθηνών, στη μνήμη του Πέτρου και Ευανθίας Καραδόντη.

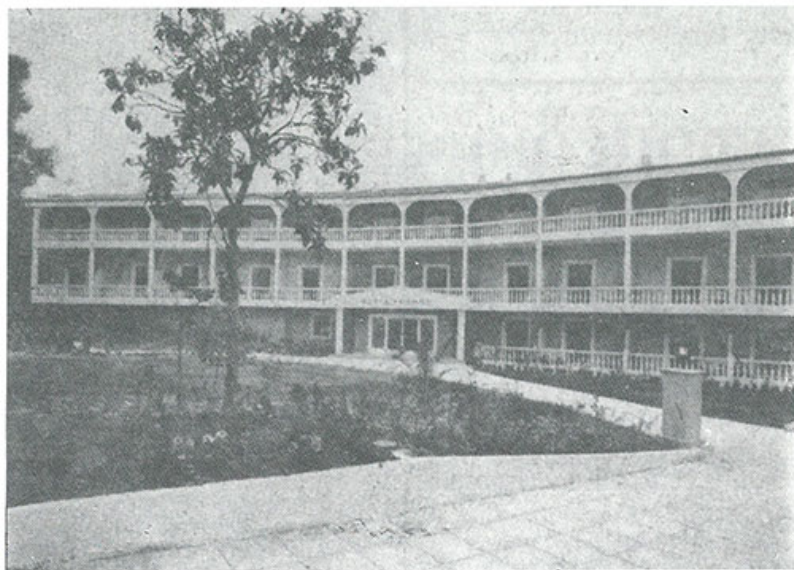
Τό νέο τριώροφο κτίριο, με τη λιτή, παραδοσιακή γραμμή, συνδέεται αρμονικά με τα παλιά πέτρινα οικήματα και είναι υπόδειγμα της σύγχρονης αντίληψης για το πώς πρέπει να παρέχεται η κοινωνική μέριμνα.

Σε άπαλές αποχρώσεις του ρόδινου και του μπέζ, η νέα Στέγη για τους ανθρώπους της τρίτης ηλικίας προσφέρει μία μοναδική άνεση και ζεστασιά, εξοπλισμένη με όλα τα σύγχρονα κομφορτ. Τηλεοράσεις, βίντεο μεγάλα και εύχρηστα καθιστικά που βλέπουν στον καταπράσινο κήπο, κομωτήριο, φυσιοθεραπευτήριο και ύδρομασάζ, γυμναστήριο, γωνιές για φιλική κουβέντα, τζάκι και βιβλιοθήκη.

Στην «Έστία ‘Αθηνών» θα φιλοξενοούνται άτομα που έχουν την ανάλογη οικονομική άνεση και τα αυξημένα έσοδα θα ενισχύσουν τους σκοπούς του Γηροκομείου, που θα έχει μία μεγαλύτερη ευχέρεια να καλύπτει τις ανάγκες του.

Τό ζεύγος Βασίλη και ‘Ελίζα Γουλανδρή έχει πραγματοποιήσει στην ‘Ελλάδα πλήθος σημαντικών δωρεών, μεταξύ των οποίων διακρίνονται τό Μουσείο Τέχνης στην ‘Ανδρο και τό ‘Ιδρυμα Κωνσταντίνου Καραμανλή στην ‘Αθήνα.

Στις φωτογραφίες εικονίζονται η νέα «Έστία ‘Αθηνών» και τό ζεύγος Γουλανδρή.



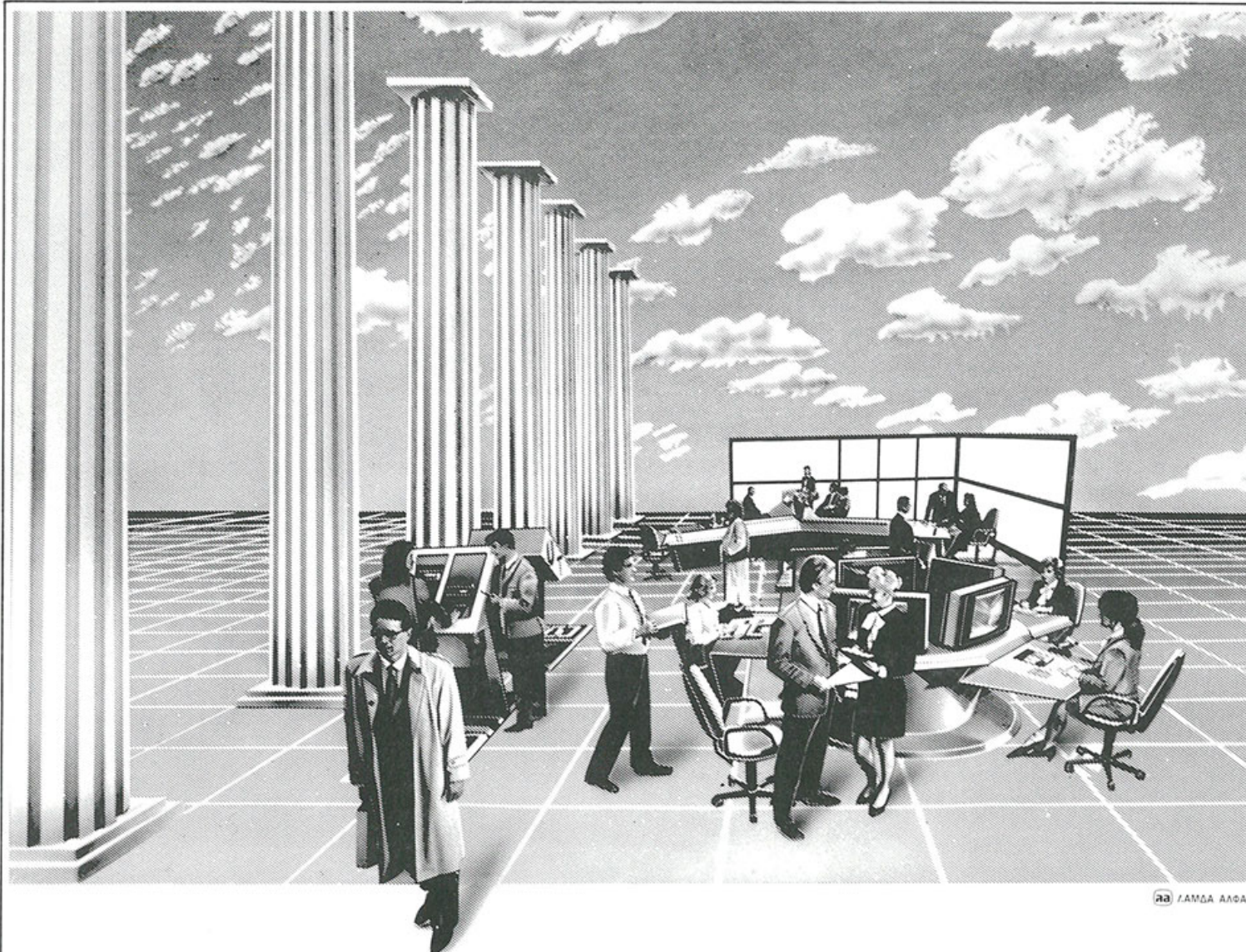
TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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



Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ

Ελάτε στον κόσμο της **μεγαλύτερης Ελληνικής Τράπεζας**. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις **100 μεγαλύτερες τράπεζες** του κόσμου. Εδώ και 147 χρόνια, πρωτοπορεί σε κάθε μορφή τραπεζικής δραστηριότητας. Δημιουργεί τον κόσμο του αύριο.

Με την κοινωνική προσφορά της στο Έθνος, το κύρος της, το ανθρώπινο δυναμικό της, τη σιγουριά που προσφέρει, την προσπάθειά της να παραμείνει ανθρώπινη παρά το μέγεθός της, κέρδισε την εμπιστοσύνη **6.000.000 Ελλήνων** που συναλλάσσονται μαζί της.

Τα 500 καταστήματα στην Ελλάδα, τα 55 στο εξωτερικό και η συνεργασία με χιλιάδες ξένες τράπεζες στις 5 ηπείρους, της επιτρέπουν να καλύπτει δυναμικά τον εθνικό και διεθνή χώρο. Είναι η **ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ**.

Σήμερα, στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα, πανέτοιμη να αξιοποιήσει κάθε εξέλιξη της σύγχρονης τεχνολογίας στις τραπεζικές εργασίες και να **στηρίξει, όπως πάντα, την οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας**, η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ δεν είναι μόνο ένας ισχυρός Τραπεζικός Οργανισμός. Είναι η **ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ**.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις 100 μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου.

Μιά νέα εποχή στην 'Ακτοπλοΐα μέ τά πλοΐα «Μιλένα» καί «Νταλιάνα»

Όσοι παρέστησαν την περασμένη Δευτέρα στα εγκαίνια των νέων επιβατηγών - όχηματαγωγών «Μιλένα» καί «Νταλιάνα» της G.A. Ferries (Συγκρότημα 'Αγούδημου) αλλά κυρίως εκείνοι που ταξιδεύουν ήδη μέ τά δύο πλοΐα διαπίστωσαν καί διαπιστώνουν μέ τά ίδια τους τά μάτια ότι βρισκόμαστε πλέον σέ μιá εποχή της 'Ακτοπλοΐας πού δέν μπορεί όχι μόνο έχει άπλως νά φοβηθεί τό παραμικρό άκόμη καί σέ περίπτωση καταργήσεως του καμποτάζ αλλά άποκτά τίς δυνατότητες νά άπασχοληθεί άποδοτικά καί στίς χώρες εκείνων πού επιδιώκουν συστηματικά την κατάργηση του καμποτάζ ελπίζοντας ότι μέ τόν τρόπο αυτόν θά μπορέσουν νά μπουν στή δική μας άγορά.

Τήν αντίληψη αυτή ύπογράμμισε καί στην προσφώνηση του κατά την τελετή των εγκαίνιων ό κ. Γερ. 'Αγούδημος ό όποιος ανέφερε τά εξής:

Σας καλωσορίζουμε στα δύο νέα μας πλοΐα πού ύψώνουν σήμερα την 'Ελληνική σημαία καί σας εύχαριστούμε γιά την τιμή πού μάς κάνετε νά παρευρεθήτε μαζί μας στό νέο μας ξεκίνημα στίς 'Ελληνικές θάλασσες.

Εύρισκόμεθα εδώ σήμερα, κυρίες καί κύριοι, γιά τρεις λόγους:

Ό πρώτος γιά νά εκπληρώσουμε μιá επιθυμία του άείμνηστου πατέρα μου ό όποιος όλη του την ζωή έζησε σ' αυτόν τόν χώρο της επιβατηγού Ναυτιλίας ως ναυτικός καί που τόσο αγάπησε.

'Εμείς οι ιδιόρρυθμοι Κεφαλώνίτες ναυτικοί όπως πιστεύουμε ότι κάθε πλοίο έχει ψυχή καί τό κάθε ποδόσταμο την τύχη του, έτσι πιστεύουμε ότι καί οι ψυχές εκείνων πού φεύγουν είναι πάντοτε κοντά μας, μάς παρακολουθούν καί μάς δίνουν τίς εύχές τους. Αυτή την στιγμή ό πατέρας μου είναι κοντά μας καί χαίρεται κι αυτός την σημερινή έορτή μέ την όποία είσερχόμαστε επίσημα πιά στόν χώρο της επιβατηγού Ναυτιλίας.

Κατά δεύτερο λόγο οφείλουμε την παρουσία μας στην ναυτοσύνη των παλαιών συναδέλφων μου, των ναυτικών. Αυτά τά δύο ώραΐα πλοΐα σήμερα ήσαν δύο πλοΐα τά όποια είχαν άκίνητοποιηθεί λόγω των Tunnel πού φτιάχνουν σήμερα στην 'Ιαπωνία. Σέ χρόνο ρεκόρ οι ναυτικοί μας τά παρέλαβαν καί τά ταξίδεψαν καί εδώ πρέπει νά προσθέσω ότι οι 'Ιδιοι οι 'Ιάπωνες, αυτοί πού ναυπηγούν μεγαθήρια σέ έξι μήνες, έτριβαν τά μάτια τους βλέποντας πώς εργάζονται οι ναυτικοί μας. Αυτούς τούς ναυτικούς πρέπει νά τούς βλέπουμε καί νά τούς μεταχειριζόμεθα σάν τούς έαυτούς μας ικανοποιώντας όλα τά δίκαια αιτήματά τους άμέσως, διότι από αυτούς γίναμε αυτοί πού είμαστε σήμερα. Χωρίς αυτούς δέν θά έχουμε αύριο.

Καί ό τρίτος λόγος είναι τά ελληνικά χέρια. Μόλις έφθασαν στόν Πειραιά τά πλοΐα ξηλώθηκαν όλα καί έμειναν μόνο τά βρεχούμενα τά όποια ήσαν άνακατασκευής του 1981, όπως καί οι μηχανές του 1981 πού καί αυτές ε έγιναν βίδες από την άρχή.

'Ελπίζουμε καί εύχόμεθα ή κυβέρνηση νά συνεχίσει την πολιτική της τελευταίας διετίας στόν χώρο της 'Ακτοπλοΐας δίνοντας σέ οίονδήποτε 'Ελληνα επενδυτή άδεια δρομολόγησης πλοίων στην 'Ακτοπλοΐα εις τρόπον ώστε το 1992 νά βρεθούμε μέ καλά πλοΐα καί έτσι νά μήν φοβόμαστε τίποτε, άκόμη καί άν άπελευθερωθεί ή 'Ακτοπλοΐα λόγω ΕΟΚ, διότι έμεις θά είμεθα εκείνοι πού θά πάμε στα δικά τους νερά καί όχι αυτοί στα δικά μας. Μέ καλά πλοΐα καί μέ 'Ελληνικά πληρώματα δέν έχομε νά φοβηθούμε άπολύτως τίποτε καί κανέναν. Καί επιπλέον θά βοηθήσουμε την τουριστική αξιοποίηση των Νησιών. Καί θά δώσουμε καί την εύκαιρία νά προστεθούν εκατοντάδες νέες θέσεις εργασίες γιά τούς ναυτικούς μας.

Κυρίες καί Κύριοι, προτού εύχηθούμε στους κυρίους



Ό 'Υπουργός κ. 'Αντώνης Ντεντιδάκης μιλάει στην τελετή των εγκαινίων των δύο νέων επιβατηγών - όχηματαγωγών στίς 12 'Ιουνίου. 'Αριστερά ό κ. Γερ. 'Αγούδημος.



Τά νέα επιβατηγά - όχηματαγωγά «Μιλένα» καί «Νταλιάνα» τά όποια δημιουργούν νέα εποχή στην 'Ακτοπλοΐα κατά την τελετή των εγκαίνιων στην 'Ακτή Κονδύλη.

πλοιάρχους, άξιωματικούς καί πληρώματα γαλήνιες θάλασσες καί οι άνάδοχοι των πλοίων ύψώσουν την 'Ελληνική σημαία, εις τίς όποιες μέ την εύκαιρία εύχομαι πάντοτε στην ζωή τους νά ύψώνουν μόνον την 'Ελληνική σημαία καί νά περιτριγυρίζονται μόνον από 'Ελληνικά πληρώματα, θά παρακαλούσα τόν παιδικό μου φίλο πού ξεκινήσαμε μαζί την ζωή μας από τόν 'Αγιο Βασίλειο του Πειραιά εκείνα τά χρόνια καί σημερινό 'Υπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Αντώνη Ντεντιδάκη νά μάς πει δύο λόγια.

Σας εύχαριστώ καί σας καλωσορίζω καί πάλι.

Ό κ. Ντεντιδάκης

Ό 'Υπουργός κ. 'Αντώνης Ντεντιδάκης, μιλώντας στα εγκαίνια ύπογράμμισε μεταξύ άλλων:

Μέχρι τώρα κατά τη διάρκεια της θητείας μου σάν 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας παραβρέθηκα άρκετές φορές σέ εγκαίνια 'Ελληνικών πλοίων, όμως σέ εγκαίνια ταυτόχρονα δύο πλοίων βρίσκομαι πρώτη φορά καί φυσικά είναι διπλή

καί η χαρά μου γιατί με τα δύο αυτά σύγχρονα πλοία καθώς και με τα άλλα που πρόσφατα δρομολογήθηκαν υλοποιείται ο στόχος της Κυβέρνησης για την αναβάθμιση της ακτοπλοίας και βλέπουμε να ευοδώνονται οι προσπάθειές μας για άνετοτερη και ασφαλέστερη διακίνηση και γενικά ταχύτερη και καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού.

Η ένταξη των δύο αυτών πλοίων στο δυναμικό της ακτοπλοίας μας θα έχει μία σειρά αλυσιδωτών ωφελειών για τη χώρα μας. Πρώτα απ' όλα θα εξυπηρετούνται καλύτερα οι κάτοικοι των νησιών μας και γενικά επιτυγχάνονται οι στόχοι που προανέφερα. Αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Η προσθήκη δύο ακόμα σύγχρονων πλοίων σ' αυτά που διασχίζουν τις ελληνικές θάλασσες εξυπηρετεί αφάνταστα το τουριστικό ρεύμα και σαν μέσο προώθησής του στους τόπους διακοπών αλλά και σαν παροχή προς αυτό υψηλής στάθμης υπηρεσιών που θα αφήσει στον ξένο μία ακόμα ευχάριστη ανάμνηση από την Πατρίδα.

Επίσης εκατοντάδες ελληνικές ναυτικές οικογένειες θα ζήσουν από αυτά τα πλοία. Είναι οι οικογένειες των ναυτικών μας που θα δουλεύουν σ' αυτά αλλά και οι οικογένειες αυτών που θα έχουν έμμεση σχέση με την λειτουργία, συντήρηση και οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου.

Στό σημείο αυτό δεν θα πρέπει να παραβλέψουμε το γεγονός ότι η άθροισμα ένταξη σύγχρονων και μεγάλων πλοίων από τους Έλληνες πλοιοκτήτες στην Ακτοπλοία μας δημιουργεί μία άμιλλα μεταξύ τους που μοναδικό αποτέλεσμα έχει τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του Έλληνικού ακτοπλοϊκού στόλου.

Τελειώνοντας θέλω να ευχαριστήσω τον πλοιοκτήτη κ. Γεράσιμο Αγουδήμο που και στο παρελθόν έχει πρωτοστατήσει και άμεσα ανταποκριθεί στην προσπάθεια που κάνουμε να φέρουμε πίσω στην Ελληνική σημαία όλα τα ελληνόκτητα πλοία και να ευχηθώ στα πλοία καλοτάξια και ασφαλή και στους ναυτικούς τους καλά ταξίδια.

Η ταυτότητα των πλοίων

Τα εγκαίνιασθέντα πλοία «Μιλένα» και «Νταλιάν», εκ κα-

τασκευής επιβατηγά - όχηματαγωγά, είναι χωρητικότητας 4.707 τον. γκρόν και φέρουν τό καθένα τέσσερις κύριες μηχανές προώσεως που τούς προσδίδουν ταχύτητα 20 μιλίων.

Τά δύο πλοία μετασκευάσθηκαν στον Πειραιά με συνολική δαπάνη που ξεπέρασε τά τρία δισεκατομμύρια δραχμών. Διαθέτουν σύστημα κλιματισμού σέ όλους τούς χώρους, πολυτελείς καμπίνες και καθίσματα αεροπορικού τύπου, πολυτελή σαλόνια και ευρύχωρες τραπεζαρίες για όλους τούς επιβάτες, αίθουσες ψυχαγωγίας, μπάρ, σέλφ σέρβις, κλειστό κύκλωμα τηλεοράσεως κλπ.

Σέ όλους τούς χώρους επικρατεί ή πολυτέλεια, ή άνετη λειτουργία και ή διακριτική διακόσμηση μέ μοντέρνα, σύγχρονα υλικά δουλεμένα μέ πολύ τέχνη. Τό κάθε τι επιλέχθηκε και σχεδιάσθηκε προσεκτικά για τήν συγκεκριμένη χρήση και όλοι οι χώροι — σαλόνια, τραπεζίες, καμπίνες, θέσεις τουριστικής — βρίσκονται σέ άμεση σχέση, χωροταξικά, μεταξύ τους, ενώ οι καμπίνες των επιβατών, χωρισμένες σέ διάφορες κατηγορίες διακρίνονται για τήν εύρυχωρία τους, τήν μοντέρνα γραμμή τής σχεδίασης και τόν πλούτο τού εξοπλισμού τους — κάθε καμπίνα διαθέτει άτομικό λουτρό, μεγάλη ντουλάπα, πολυθρόνα, άτομικά φωτιστικά, τηλέφωνο, επιλογή μουσικών προγραμμάτων και τηλεόραση.

Τά επιβατηγά - όχηματαγωγά «Μιλένα» και «Νταλιάν» μετασκευάσθηκαν μέ σχέδια και υπό τήν επίβλεψη των ναυπηγών κ.κ. Νικ. Βαρβατέ και Ίωάν. Λουλούδη ενώ ή αρχιτεκτονική διαρρύθμιση των χώρων και ή διακόσμηση έγινε μέ σχέδια και τήν ευθύνη και επιμέλειά τού, αρχιτεκτονικού γραφείου μελετών και διακόσμησης των κ.κ. Παράσχου Καραβατάκη και Τάκη Δρακάτου, ενώ τίς μοκέτες που έχουν τοποθετηθεί από άκρου σέ άκρο και στά δύο πλοία προμήθευσε ή ΕΠΕ Π. Χαιρικάκης.

Τά κύρια χαρακτηριστικά των πλοίων είναι: Μήκος 130 μέτρα, πλάτος 21 μέτρα, ταχύτης 20 κόμβοι, επιβάτες 2.300 τό «Μιλένα» και 2.500 τό «Νταλιάν» και μεταφορική ικανότητα 350 ΙΧ ή 60 φορτηγά και 120 ΙΧ τό «ΜΙΛΕΝΑ» και 450 ΙΧ ή 60 φορτηγά και 140 ΙΧ τό «ΝΤΑΛΙΑΝΑ».

Στά δύο πλοία θα εργάζονται 150 Έλληνες ναυτικοί και άλλοι σαράντα στά γραφεία.



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

24 HOUR WORLDWIDE REPAIR SERVICE

AGENTS FOR GREECE:

ASIA

Sanyo Marine Industry
Shanghai Shiprepairing Centre
Guangzhou Shiprepairing Centre
Tianjin Shiprepairing Centre
Dalian Shiprepairing Centre
Samsorn Engineering Ltd. Part.
Maritime Engineering & Shiprepairing Co.
Caprimar (PTE) Ltd.
Colombo Dockyard (PTE) Ltd.

AUSTRALASIA

Cockatoo Dockyard Pty. Ltd.

AFRICA

Dusty Miller (Pty) Ltd.

AMERICA

Phillyship of Philadelphia
Phillyship of New York
Phillyship of Baltimore
Phillyship of Norfolk
Phillyship of Charleston

EUROPE

Barthels & Luders
D.v.D. Wattering B.V.
Navitec Marine Services Ltd.
Sud Marine

Japan

China
China
China
China
Thailand
Hong Kong
Singapore
Sri Lanka
Australia
South Africa
America
America
America
America
America
Germany
Holland
Belgium
France

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Τό καθεστώς των λιμενεργατών

Τό καθεστώς των φορτοεφορτωτών λιμένων της Γαλλίας διέπεται από ένα Νόμο του 1947 του οποίου οι βασικές διατάξεις είναι ανάλογες με τις ισχύουσες στη Μ. Βρετανία.

Η μονιμότης της απασχόλησης των λιμενεργατών εξασφαλίζεται με τη δημιουργία μιάς έφεδρείας επαγγελματικών εργατών λιμένων, εφοδιασμένων με ειδικό επαγγελματικό δελτίο χορηγούμενο από τον Διευθυντή του κάθε λιμένος. Τό δελτίο αυτό δίνει στους κατόχους του δικαίωμα προτεραιότητας έναντι των περιστασιακών εργατών.

Οι επαγγελματίες λιμενεργάτες είναι υποχρεωμένοι να παρουσιάζονται στην υπηρεσία και να αναλαμβάνουν τις προσφερόμενες εργασίες. Σε αντίσταθμισμα όλες οι εργασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως των πλοίων επιφυλάσσονται υπέρ των λιμενεργατών των εφοδιασμένων με επαγγελματικό δελτίο. Πρόκειται δηλαδή περί μονοπωλίου της εργασίας λιμένων υπέρ των επαγγελματιών λιμενεργατών εφόσον αυτή συνδέεται άμεσα με τον χειρισμό των πλοίων.

Σε κάθε λιμάνι της χώρας έδρεύει ένα κεντρικό γραφείο εργασίας, προεδρευόμενο από τον Διευθυντή του λιμένος και επιφορτισμένο με την στρατολόγηση των εργατών, την κατάταξη τους κατά κατηγορίες καθώς και την κατανομή της εργασίας μεταξύ αυτών.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ξανάρχιαν οι παραγγελίες

Ύστερα από μία περίοδο άπραξίας, ο έμπορος της χώρας επανέλαβε τις παραγγελίες νέων πλοίων κατά προτίμηση στα εθνικά ναυπηγεία.

Μέσα στο πρώτο τετράμηνο του έτους οι

παραγγελίες αυτές ανήλθαν σε 22 πλοία 530.000 τον. γκρός και 647.000 τον. d.w. Οι αριθμοί αυτοί αντιπροσωπεύουν περισσότερο τοννάκι από όσο είχε παραγγελθεί μέσα στα δύο τελευταία χρόνια. Σύμφωνα δε με την Ένωση Έφοπλιστών οι παραγγελίες ανέρχονται σε 44 πλοία 913.000 τον. γκρός ή 1.031.000 τον. d.w. Είναι η πρώτη φορά από έξαιτίας που ξεπερνιέται τό φράγμα του 1 εκατ. τόννων. Σημειωτέον ότι στους αριθμούς αυτούς δεν περιλαμβάνονται άκτοπλοϊκά και άλιευτικά σκάφη.

Κατά κατηγορίες πλοίων, τό σύνολο των ως άνω 44 παραγγελιών περιλαμβάνει κυρίως πλοία-κοντέινερ τά οποία συμποσούνται σε 28 μονάδες 728.000 τον. γκρός ή 894.000 τον. d.w. Περιλαμβάνει εξάλλου 7 πλοία ψυγεία 44.000 τον. γκρός, 3 πλοία ρόρ, 3 μπάλκ κάρριερς, 1 πλοίο χημικών προϊόντων και 1 ύγραεριοφόρο.

Κατά την Ένωση Έφοπλιστών ο μεγάλος αριθμός των παραγγελιών όφειλεται στην αντικατάσταση παλαιών πλοίων. Η άνοδος των τιμών και οι βραχείες προθεσμίες παραδόσεως ένεθάρρυναν στην απόφασή τους τους έφοπιστάς, ενώ παράλληλα δημιούργησαν άνεμο αίσιοδοξίας στα ναυπηγεία.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η σύνθεση του στόλου

Τήν 1 Δεκεμβρίου του 1988 ο έμπορικός στόλος των Η.Π.Α. περιελάμβανε 677 ποντοπόρα πλοία 25.593.000 τον. d.w. εκ των οποίων 426 ανήκουν σε ιδιωτικά συμφέροντα. Κατά τά στοιχεία του Υπουργείου Μεταφορών, ο κρατικός έμπορικός στόλος της χώρας άνερχόταν τήν 1 Δεκεμβρίου 1988 σε 251 πλοία 3.166.000 τον. γκρός ή 3.975.000 τον. d.w. Έξάλλου ο στόλος των Μεγάλων Λιμνών άνερχόταν σε 81 πλοία. Έντός ενός έτους ο στόλος ιδιωτικών συμφερόντων μειώθηκε κατά 29 μονάδες αλλά ή μεταφορική ικανότης του αύξήθηκε κατά 652.000 τον. d.w. Τέλος τήν 1 Δεκεμβρίου του 1988

δέν υπήρχε κανένα μεγάλο πλοίο υπό παραγγελία ή υπό κατασκευή στα εθνικά ναυπηγεία.

Κατά κατηγορίες πλοίων ο στόλος των 677 πλοίων άπαρτίζεται από 397 πλοία έν ενεργεία και 280 παροπλισμένα. Από τά έν ενεργεία πλοία τά 390 ανήκουν σε ιδιώτες και τά 7 στο Δημόσιο. Μεταξύ των ιδιωτικών πλοίων περιλαμβάνονται 200 πετρελαιοφόρα, 128 μεταφορικά, 38 φορτηγά, 23 μπάλκερς και 8 έπιβατηγά. Αντιθέτως από τά παροπλισμένα πλοία τά 244 ανήκουν στο Κράτος και τά 36 σε ιδιώτες. Μεταξύ των κρατικών παροπλισμένων πλοίων περιλαμβάνονται 202 φορτηγά, 11 έπιβατηγά και 31 τάνκερς. Μεταξύ δέ των ιδιωτικών παροπλισμένων περιλαμβάνονται 18 φορτηγά, 2 έπιβατηγά και 16 τάνκερς.

Κοινά Άμερικανοσοβιετικά διαλυτήρια

Κοινή Άμερικανοσοβιετική έπιχείρηση διάλυσης παλαιών πλοίων έχει ίδρυθεί με τήν συμμετοχή του Σοβιετικού Υπουργείου Άλιευμάτων και της εταιρίας American General Resources ή οποία έχει σημαντική πείρα στις διαλύσεις πλοίων. Συνολικά θά ίδρυθούν τέσσερα νέα διαλυτήρια, στο Μουρμάνσκ, τήν Νακόντχα, στο Καλίνινγκραντ και στην Όδησσό, με όλική επένδυση άνω των 50 εκατ. δολλαρίων. Στόχος της νέας κοινής έπιχείρησης είναι τά μικρά άλιευτικά σκάφη, τά πλωτά εργοστάσια άλιευμάτων, τά ποταμόπλοια και τά μικρά πολεμικά σκάφη, τά οποία είναι άσύμφορα να ρυμουλκηθούν σε διαλυτήρια εκτός της Σοβιετικής Ένωσης, χωρίς βέβαια να αποκλείεται και ή άγορά πλοίων από τήν διεθνή άγορά. Η εταιρία θά είναι γνωστή ως Inter-Scrap και θά έχει τήν έδρα της στην Μόσχα.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η κίνηση του Λονδίνου

Κατά τά στοιχεία των άρμοδίων λιμενικών αρχών του Λονδίνου, ο κύκλος εργασιών του λιμένος ανήλθε τό 1988 σε 82,4 εκατ. λιρών, έμφανίσας αύξηση κατά 2,7 εκατ. λιρών έναντι του προηγούμενου έτους.

Οι δαπάνες έκμεταλλεύσεως έφθασαν τά 69,3 εκατ. λιρών, τά δέ κέρδη έφθασαν τά 28,5 εκατ. περιλαμβανομένης όμως και της πωλήσεως ενός μεγάλου άκινήτου. Έκτός των εκτάκτων έξόδων και των αποζημιώσεων συνταξιοδοτήσεως των λιμενεργατών, τά καθαρά κέρδη ύπολογίζονται σε 13,9 εκατ. λιρών έναντι 11 εκατ. του 1987.

Η κίνηση του λιμένος ήταν ή μεγαλύτερη από τό 1980 με 48,9 εκατ. τόννους. Η αύξη-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

or 3121843, 3120735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23675 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

ση της κινήσεως κατανεμήθηκε ισοπόσως μεταξύ του πετρελαίου, των γαιανθράκων και των γενικών φορτίων. Ο χειρισμός των φορτίων στις προβλήτες έφθασε το ύψος των 42,7 εκατ. τόννων εξών 6,2 εκατ. τόν. στο Τίλμπουρ.

Η κίνηση στον Τάμεση υπήρξε ιδιαίτερως πυκνή με 28.000 διαβάσεις πλοίων, ήτοι 2.500 περισσότερες από το 1987. Από της 1^{ης} Οκτωβρίου 1988 ο λιμήν του Λονδίνου ανέλαβε την πλοήγηση των σκαφών με τη χρησιμοποίηση 167 υπαλλήλων.

Καλύμματα MacGregor - Navire σε Ρωσικά πλοία

Ειδικά αναδιπλούμενα καλύμματα κυτῶν της MacGregor - Navire θα τοποθετηθούν στα 12 φορτηγά - κοντέινερπλοία που ναυπηγούνται για λογαριασμό της Σοβιετικής εταιρίας AKP Sovcomflot, στα Τουρκικά ναυπηγεία Sedef. Τα καλύμματα θα είναι των 4 στοιχείων για κάθε κύτος και ειδικά σχεδιασμένα να δέχονται την στοιβασιά διαφορετικών φορτίων και συνδυασμών κοντέινερς των 20 ή των 40 ποδών.

Η παράδοση των πλοίων θα γίνει κατ'εξέχρη από τον Μάρτιο του 1990.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέες ρεβέρσες για την Ευρωπαϊκή Άγορά

Πληροφορίες για τις νέες ρεβέρσες Velvet Drive που βρίσκονται υπό ανάπτυξη για την ευρωπαϊκή ναυτική αγορά ανακοινώθηκαν στο Ναυτικό Σαλόνι του Λονδίνου από το τμήμα των Ναυτικών και Βιομηχανικών Συστημάτων της εταιρίας Borg Warner Automotive.

Κατά την όμιλία του σε διάσκεψη στην οποία συμμετείχαν όλοι οι ηγετικοί διανομείς της εταιρίας στην Ευρώπη, ο κ. David Brooks, Διευθυντής Ευρωπαϊκών Πωλήσεων, απέκλυσε ότι τα σχέδια εισαγωγής δύο σημαντικών νέων προϊόντων στην Ευρωπαϊκή αγορά ήταν ήδη αρκετά προχωρημένα. Ο δέ Έλληνας αντιπρόσωπος, Πέτρος Πετρόπουλος ΑΕ, είναι βέβαιος ότι οι νέες εξελίξεις θα προωθήσουν ακόμη πε-

ρισσότερο το όνομα Velvet Drive και θα ανταποκριθούν άκριβως στις συγκεκριμένες απαιτήσεις της αγοράς στον τομέα των ναυτικών εφαρμογών.

Το νέο προϊόν έχει σχεδιασθεί για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των Ναυτικών της Ευρώπης και αρχικά θα προσφέρεται με έκεντρο τελικό άξονα και σχετικές μειώσεις. Η νέα ρεβέρσα βρίσκεται στο τελικό στάδιο δοκιμών και τα πρωτότυπα θα χρησιμοποιηθούν για την μεγιστοποίηση της αξιοπιστίας του κιβωτίου.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Η προστασία των θαλασσών

Η Σοβιετική Ένωση και η Νορβηγία θα συνδυάσουν τις προσπάθειές τους με στόχο την ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού συστήματος ελέγχου της ρυπάνσεως των βορείων άκτων τους.

Πρός το σκοπό αυτό συνεστήθη μικτή επιτροπή η οποία συγκρότησε 5 ομάδες ειδικών οι οποίες θα είναι υπεύθυνες: α) για την εκτίμηση πιθανών ατυχημάτων σε πυρηνικά κέντρα και των συνεπειών τους, β) για τον έλεγχο της ρυπάνσεως στον αέρα και στα ύδατα, γ) για τη συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών στο έργο της προστασίας από ατυχήματα της πετρελαιοβιομηχανίας και δ) για την παρακολούθηση των θαλασσίων πτηνών στις περιοχές αυτές. Η Επιτροπή απέφασε επίσης και από τις δύο πλευρές των συνόρων να χρησιμοποιούνται τα αυτά όργανα και εφαρμόζονται οι ίδιες μέθοδοι ως προς τη μόλυνση του αέρος.

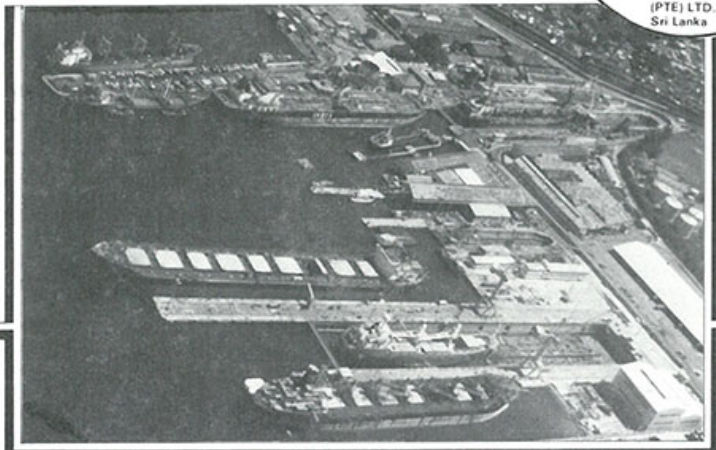
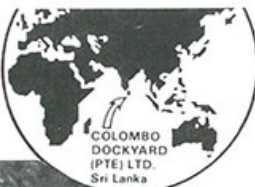
Η χερσόνησος της Κόλα η οποία ανήκει στην υπό έλεγχο περιοχή έχει καταστεί πηγή σοβαρής ρυπάνσεως κατά τα τελευταία χρόνια. Τα εργοστάσια των δύο παραμεθόριων σοβιετικών πόλεων εκπέμπουν ετησίως 300.000 τόννους βλαβερών υλών με αποτέλεσμα να έχει σχεδόν εξαφανισθεί η βλάστηση στην περιοχή εκείνη. Στη Νορβηγική πλευρά των συνόρων, τα δέντρα και η πανίδα των λιμνών διατρέχουν άμεσο κίνδυνο αν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα. Ως προς την προστασία κατά των πετρελαϊκών καταστροφών στη θάλασσα του Μπάρεντς η συνεργασία των δύο χωρών περιορίζεται προς το παρόν σε ανταλλαγή πληροφοριών.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Η Unitor εκπαιδεύει ναυτικούς

Κέντρο εκπαίδευσης ναυτικών για έργασίες επίσκεψης εν πλώ εγκαίνιασε πρόσφατα στην Μανίλα η Νορβηγική εταιρία Unitor Ships Service. Αρχικά το κέντρο θα καλύπτει έλασματοεργασίες εργασίες και άργότερα θα επεκταθεί και σε άλλες εργασίες συντήρησης. Στόχος του εκπαιδευτικού προγράμματος είναι να μειωθεί η εξάρτηση των επισκευών από τις εγκαταστάσεις της ξηράς και να αυξηθεί η συμμετοχή του πληρώματος στις περιπτώσεις τακτικής συντήρησης αλλά και στις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Στην προσπάθεια βελτίωσης του επιπέδου των Φιλιππινέζων ναυτικών συμμετέχει η ναυτιλιακή εταιρία Magsaysay Lines καθώς και το Νορβηγικό Υπουργείο Ανάπτυξης και Συνεργασίας που παρέχει την άναγκαία χρηματοδότηση για τα δύο χρόνια λειτουργίας της σχολής.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS

Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine

Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd

Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company

Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen

Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants

Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency

Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.

Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies

Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.

Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH

Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ο Καναδός κ. Όνιλ, νέος γεν. γραμματέας του IMO

Νέος γεν. γραμματέας του IMO εξελέγη πρόσφατα ο Καναδός Κ. W. Όνιλ. Σέ συγχαρητήριο τηλεγράφημά του, ο πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης ανέφερε τά εξής:

Μέ ιδιαίτερη ευχαρίστηση πληροφορηθήκαμε την εκλογή σας στην θέση του Γενικού Γραμματέως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού (IMO) και προσβλέπουμε σε μία στενή συνεργασία προς όφελος της Διεθνούς Ναυτιλίας.

Θά ήταν χαρά μας νά σās συναντήσωμε τόσο έσας προσωπικά καθώς και τούς ίκανούς συνεργάτες σας, στην Έλλάδα, στο εύγυς μέλλον.

Ο Νέος πρέσβης της Βρεταννίας στην Ε.Ε.Ε.

Ο νέος πρέσβης της Μεγάλης Βρεταννίας στην Έλλάδα, σέρ Ντέιβιντ Μαίρς έπισκέφθηκε έθιμοτυπικά στις 13 Ιουνίου την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και είχε ένημερωτική συζήτηση επί ναυτιλιακών και γενικώτερων οικονομικών θεμάτων μέ τόν Πρόεδρο της ΕΕΕ κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, τόν Αντιπρόεδρο κ. Ιωάννη Γκούμα και τόν Πρόεδρο της Επιτροπής Έξωτερικών Υποθέσεων κ. Ιωάννη Β. Γουλανδρή. Κατά τή διάρκεια της έπισκέψεως συζητήθηκαν θέματα διμερών ναυτιλιακών σχέσεων καθώς και θέματα πού άφορούν τήν Ναυτιλία της ΕΟΚ.

Ο πρέσβης της Μεγ. Βρεταννίας έξεδήλωσε τήν έπιθυμία συνεχίσεως τών έπαφών για καλύτερη και εύρύτερη συνεργασία.

Η έτήσια είσφορά κατά κινδύνων πολέμου

Η έταιρία «Έλληνικά Ναυτιλιακά Άσφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου» μέ έπιστολή της προς τίς ναυτιλιακές έταιρίες γνωστοποιεί ότι η έτήσια είσφορά προς τήν έταιρία για τό 1989 καθορίσθηκε σε 180 δολάρια κατά πλοίο.

Η μικρή αύξηση της είσφοράς, άνα-

φέρεται στην έπιστολή, κατέστη άναγκαία μετά τίς κατ' έτος σημειούμενες άνατιμήσεις όλων τών συντελεστών πού διαμορφώνουν τίς λειτουργικές δαπάνες τής έταιρίας. Για τά έλληνικά πλοία πού παρέμειναν παροπλισμένα για ένα έξάμηνο κατά τό παρελθόν έτος δέν θά ύπολογισθεί είσφορά για τό 1989 ενώ για τά πλοία πού ύψώνουν τήν έλληνική σημαία στη διάρκεια του δευτέρου έξαμήνου του έτους, θά καταβάλλεται τό ήμισυ τής καθορισμένης έτήσιας είσφοράς.

Η άσφάλιση κατά κινδύνων πολέμου

Σύσκεψη τής ομάδας έργασίας για τήν άσφάλιση τών πλοίων κατά κινδύνων πολέμου θά πραγματοποιηθεί στην Κοπεγχάγη από 20 έως 22 Ιουνίου. Στη σύσκεψη από τήν πλευρά του YEN θά μετάσχει ο άντιπλοίαρχος Βασ. Άντύπας.

Υπό τήν κυανόλευκο

Κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου έζητήθη η έγγραφη στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, τών έξης δύο πλοίων:

— «Νόκονγουντ», φορτηγό, πρώην «Vai-gach» υπό Σοβιετική σημαία, 4.507 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1965, πού άνήκει στην έταιρία «Key Largo Trading Co.» (κ. Νικόλ. Θεοδωρίδης).

— «Μάνα» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Γιούνικορν» υπό κυπριακή σημαία, 28.231 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, πού άνήκει στην έταιρία «Mana Maritime Inc.» (κ. Παν. Τσεβδός).

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες άγόρασαν τά ακόλουθα έξι πόντακτ κάρριερς: «R.A. Emerson» 31.096 τόν. d.w., 18.744 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1973, «Fort Steele» 31.275 τόν. d.w. 18.744 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, «Fort Assini-boine» 31.766 τόν. d.w. 19.982 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1980, «Fort Toronto» 31.746 τόν. d.w. 19.989 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1981, «Fort Garry» 31.671 τόν. d.w. 19.982 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1980, και «Fort

Rouge» 31.728 τόν. d.w. 19.982 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1980, έναντι συνολικής τιμής περί τών 100 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες έπίσης φέρεται πωληθέν τό δεξαμενόπλοιο «Edinburg Talla» 150.215 τόν. d.w., 80.824 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 20,9 έκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οί άγορα-στές του στροβιλοκινήτου ύπερδεξαμενό-πλοίου «Taisho Maru» 232.397 τόν. d.w. 117.143 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 22 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Hansa Explorer» 32.490 τόν. d.w. 20.819 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977 έξοπλισμένο μέ 4 X 16 τόν. κρένια, έναντι τιμής 10.250.000 δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Γιούνικορν» 53.521 τόν. d.w., 31.263 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 10,7 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένους πλοιοκτήτες, σε μή γνωσθεί-σα τιμή, φέρεται πωληθέν τό μικτό πλοίο «Βάκης Τσακίρογλου» 117.893 τόν. d.w., 65.459 τόν. γκρό, ισπανικής ναυπηγήσεως 1975.

— Έλληνες άγόρασαν τό φορτηγό πλοίο «Laura 1» 20.950 τόν. d.w., 12.322 τόν. γκρό, ισπανικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 4,5 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ινδούς έφοπιστάς περιήλθε τό υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Φαρό» 36.763 τόν. d.w. 20.520 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 11 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Αντώνης Σ. Λεμός» 61.636 τόν. d.w., 30.748 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής 18,5 έκατ. δολλαρίων, συμπεριλ. χρονονάυλωσης του πλοίου μέχρι τόν Άπρίλιο 1990 προς δολ. 13.750 τήν ήμέρα.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό τή διάλυση στό Μπαγκλαντές έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Νομικός Δ.» 41.933 τόν. γκρό, 13.742 τόν. βάρους του 1967, αντί δολ. 270 άνά τόννο βάρους.

Μετονομασίες

— Σέ «Σαέττα» μετονομάσθηκε τό δεξαμενόπλοιο «Arzew» 22.610 τόν. d.w., 14.925 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1971 και ύψωσε σημαία Μάλτας.

— Σέ «Νάϊτ Λάϊτ» μετονομάσθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Arrow Peak» 72.374 τόν. d.w., 34.841 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1977 και ύψωσε σημαία Μπαχάμας.

Τά πλοία ύποδοχής λυμάτων

Μέ άπόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κα-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

θορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται ως πλωτές εύκολιες υποδοχής λυμάτων.

Πειρατική επίθεση

Τό ελληνικής ιδιοκτησίας φορτηγό «Δημήτριος» με σημαία Μάλτας δέχθηκε στις 10 Ιουνίου πειρατική επίθεση ενώ διέπλεε τό στενό δυτικά της Σιγκαπούρης.

Όπως ανέφερε σε τηλεγράφημά του πρὸς τό ΥΕΝ ὁ πλοίαρχος του «Δημήτριος», οἱ πειρατές οἱ ὁποῖοι ἐπέβαιναν σέ ταχύπλοο σκάφος προσπαθοῦσαν ἐπὶ μία ὥρα νά ἐπιβιβαθοῦν στήν πρῶμη ἀλλά τελικά ἀποκρούσθηκαν ἀπό τό πλήρωμα καί ἀπομακρύνθηκαν ἐνῶ καμιά βοήθεια δέν προσφέρθηκε ἀπό τίς παράκτιες ἀρχές, παρά τίς ἀλεπάλληλες κλήσεις τοῦ πλοιάρχου.

Τό ΥΕΝ, ὅπως ἀνακοινώθηκε, ζήτησε ἀπό τό ὑπουργεῖο Ἐξωτερικῶν νά διαμαρτυρηθεῖ, μέσω τῶν διπλωματικῶν μας ὑπηρεσιῶν, πρὸς τίς ἀρμόδιες ἀρχές τῆς Σιγκαπούρης, τῆς Μαλαισίας καί τῆς Ἰνδονησίας γιά τό συμβάν καί νά ζητήσει τή λήψη τῶν ἐνδεξιγμένων μέτρων, ὥστε νά ἀντιμετωπισθεῖ ἀποτελεσματικά τό φαινόμενο τῶν πειρατειῶν σέ βάρος τῶν διερχομένων πλοίων.

Ἡ διαδικασία ἐλέγχου ἐπικινδύνων ἀερίων

Δημοσιεύθηκε στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 400Β/26.5.89) κοινή ἀπόφαση, τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν, Ἐργασίας καί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, σχετική μέ τή συγκρότηση ἐννεαμελοῦς ἐπιτροπῆς στή ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη τοῦ Πειραιᾶ — Δραπετσῶνας — Κερασινοῦ — Περάματος — Σαλαμίνας καί τή διαδικασία ἐλέγχου ἐπικινδύνων ἀερίων στά πλοία καί τά πλωτά ναυπηγήματα.

Ἐκπαιδευτικό σεμινάριο γιά θέματα ρύπανσης

Ἐκπαιδευτικό σεμινάριο μέ ἀντικείμενο «ἀποδείξεις ἐνώπιον δικαστηρίου» σέ περιπτώσεις ρύπανσης τῆς θάλασσας ἀπό πετρελαιοειδή πραγματοποιεῖται ἀπό 19-22 Ἰουνίου στή Δανία.

Τό σεμινάριο ὁργανώνεται ἀπό τή δανική ἐταιρία Oil Chem καί τά ἐξοδα ταξιδίου, παρμονίας καί παρακολούθησης τῶν ἐργασιῶν γιά δύο ἐκπροσώπους ἀπό κάθε χώρα μέλους τῆς ΕΟΚ θά καλυφθοῦν ἀπό τήν Ἐπιτροπή τῆς κοινότητος.

Ἀπό ἐλληνικῆς πλευρᾶς τό σεμινάριο θά παρακολουθήσουν ὁ πλωτάρχης Λ.Σ. Ν. Κυπριαδάκης καί ὁ ἀνθυποπλοίαρχος Δημ. Μπάντιας.

Ναυτιλιακές πληροφορίες τῆς BIMCO μέσω δορυφόρων

Νέες πληροφορίες παρέχει ἡ BIMCO γιά τά λιμάνια τοῦ Κόσμου πού εἶναι προσιτές σέ 8.000 πλοία ἐφοδιασμένα μέ τερματικά τύπου STANDARD -Α τοῦ δορυφορικοῦ συστήματος INMAPSAT. Μέσω τῆς βάσης πληροφοριῶν οἱ ναυτικοί μποροῦν νά λάβουν πληροφορίες γιά τίς ἐγκαταστάσεις χειρισμοῦ φορτίων, τήν διάταξη τῶν λιμανιῶν, τοῦς ὑγειονομικοῦς κανονισμούς πού ἰσχύουν καί τά πιστοποιητικά πού χρειάζονται γιά τόν κατάπλου. Ἡ πρώτη ἐπίδειξη τοῦ νέου συστήματος ναυτιλιακῶν πληροφοριῶν ἐγινε στήν συνάντηση τῆς BIMCO στό Ἀμβούργο στίς 28 Μαΐου — 1 Ἰουνίου. Καθώς τά περισσότερα πλοία πού διαθέτουν δορυφορικό τερματικό χρησιμοποιοῦν παράλληλα καί μικροῦπολογιστή, ἡ συμμετοχή στήν νέα βάση πληροφοριῶν εἶναι δυνατή ἀπλῶς μέ τήν ἀγορά τοῦ κατάλληλου προγράμματος καί τήν πληρωμή τῆς ἀνάλογης συνδρομῆς. Μέχρι στιγμῆς ἡ βάση πληροφοριῶν περιέχει πληροφορίες γιά 470 τερματικά πετρελαίου καί 850 λιμάνια σέ 28 χώρες τῆς Εὐρώπης ἀλλά σύντομα θά περιέχει εἰδικευμένες πληροφορίες γιά τά τέλη καί τοῦς κανονισμούς γιά ἐμπορεύματα ἀνά γεωγραφική περιοχή, ἕνα διεθνές ἡμερολόγιο ἀργιῶν καί ὥρων ἐργασίας, πληροφορίες γιά τήν τοπική φορολογία καί πληροφορίες ἐξόφλησης τῶν τιμολογίων πετρελαιοεῖσης.

Τά ὅρια δικαιοδοσίας λιμεναρχείων

Μέ σχέδιο Προεδρικοῦ Διατάγματος ἰδρύεται Δ' Λιμενικό Τμήμα στήν περιφέρεια δικαιοδοσίας τοῦ λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης πού θά ἔχει ἔδρα τό Νέο Μαρμαρά.

Μέ ἄλλα σχέδια Π.Δ. τροποποιεῖται τό ὅ-

ρια δικαιοδοσίας τοῦ λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης καί τῶν λιμεναρχείων Κορίνθου καί Ἰερισσοῦ καί τοῦ Ὑπολιμεναρχείου Ἀντίκυρας καί προάγεται σέ ὑπολιμεναρχεῖο ὁ λιμενικός σταθμός Καστελλίου Κισιάμου.

Οἱ ἐξετάσεις οἰκονομικοῦ Β'

Διευκρινίσθηκε ἀπό τό Ὑπουργεῖο ὅτι οἱ νέες ἐξετάσεις γιά τήν ἀπόκτηση διπλώματος οἰκονομικοῦ Β' τάξης θά γίνουν στίς 20 Νοεμβρίου. Ἐτσι ἡ ἡμερομηνία ὑποβολῆς δικαιολογητικῶν λήγει στίς 20 Ὀκτωβρίου καί ἡ προθεσμία ὑγειονομικῆς ἐξέτασης στίς 6 Νοεμβρίου.

Οἱ συντάξεις τοῦ ΤΕΑΠΙΕΝ

Ὁ Ὑπουργός κ. Ἀντώνης Ντεντιδάκης ζήτησε τή σύμφωνη γνώμη τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας προκειμένου νά ἐκδόσῃ ἀπόφαση γιά αὐξηση τοῦ ποσοστοῦ τῆς παρεχόμενης ἐπικουρικῆς σύνταξης τοῦ Ταμείου Ἐπικουρικῆς Ἀσφάλισης Προσωπικοῦ Ἰδρυμάτων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΤΕΑΠΙΕΝ) ἀπό 29,5% σέ 35% ἀπό 1ης Ἰουλίου 1989.

Ἡ χορήγηση συντάξεως σέ παιδιά ναυτικῶν

Ἐγκρίθηκε ἀπό τόν Ὑπουργό κ. Ἀντώνη Ντεντιδάκη ἡ ἀπόφαση γιά τήν αὐξηση τοῦ μηνιαίου ὀρίου προσωπικοῦ καθαροῦ εἰσοδήματος τῶν τέκνων, γονέων καί ἀδελφῶν τῶν ἀσφαλισμένων τοῦ ΝΑΤ πρὸς ἀπόκτηση συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος ἀπό 35.000 δραχμές σέ 45.000 δρχ.

Ἐλεγχος στά μπάρ καί κυλικεῖα πλοίων

Ἐλεγχος θά γίνονται σ' ὅλα τά ἐπιβατηγά καί ἐπιβατηγά-ὀχηματαγωγά πλοία γραμμῶν γιά νά διαπιστωθεῖ ἂν ὑπάρχουν καί εἶναι ἀναρτημένοι τιμοκατάλογοι στά μπάρ-κυλικεῖα καί στά ἐστιατόρια.

Ἡ σχολή Σωστικῶν

Ἀπό τή Σχολή Σωστικῶν καί Πυροσβεστικῶν Μέσων Ἀσπροπύργου ἀποφοίτησαν τόν Μάϊο 446 ναυτικοί, ἐνῶ τόν ἴδιο μήνα ὑποβλήθηκαν 157 αἰτήσεις ὑποψηφίων γιά φοίτηση στή Σχολή.



華懋機器廠有限公司 MARITIME ENGINEERING & SHIP REPAIRING CO., LTD.

47, MAN YIU BUILDING, G/F., FERRY POINT, KOWLOON, HONG KONG

TELEX: 54043 PEPHK HX TEL: (852) 3-7807000

General Hull and Deck repairs overhaul of Main Engines, Generators, Boilers
Electrical and Refrigeration Repairs
Reconditioning of cylinder heads and pistons
Reconditioning of exhaust valves.

AGENTS FOR GREECE:



CHRIS MARINE SA

C. PAPTAEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

780.000 ναυτικά μίλια τό 1989

Τά προγραμματισμένα για τό φετεινό ετος δρομολόγια του στόλου των 22 Υδροπτερυγών της εταιρίας «Σέρρες» θά καλύψουν 780.000 ναυτικά μίλια, καλύπτοντας τά εξής δρομολόγια:

— Από καί πρὸς Πειραιά, πρὸς καί ἀπὸ Αἰγίνα 6.500 ἀναχωρήσεις.

— Ἀπὸ καί πρὸς Ζέα, πρὸς καί ἀπὸ νησιά του ὑπολοίπου Ἀργοσαρωνικοῦ 8.200 ταξίδια.

— Στὶς ἀνατολικές ἀκτές τῆς Πελοποννήσου καί Κύθηρα 400 ταξίδια.

— Στό βορεινὸ Τμήμα τῆς Ἑλλάδος ἀπὸ πρὸς Σποράδες — Ἀγ. Κωνσταντῖνος Λοκρίδας 750 ταξίδια, Βόλο πρὸς τὶς ἰδιες κατευθύνσεις 1.700 ταξίδια καί τέλος ἀπὸ Θεσσαλονίκη — Χαλκιδική πρὸς Σποράδες καί ἀντίθετα 350 ταξίδια.

Ἡ σύμβαση τῶν πρακτορειακῶν ὑπαλλήλων

Δημοσιεύθηκε στὴν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 413Β/29.5.89) ἀπόφαση τοῦ ὑφυπουργοῦ Ἑργασίας μετὴν ὁποία κυρώνεται ἡ ἐθνικὴ ἐπαγγελματικὴ συλλογικὴ σύμβαση ἐργασίας πού καθορίζει τοὺς ὅρους ἀμοιβῆς καί ἐργασίας τοῦ ὑπαλλήλου καί ὑπηρετικῶν προσωπικοῦ τῶν ἀτμοπλοικῶν καί πρακτορειακῶν ἐπιχειρήσεων.

Τό νέο Δ.Σ. τοῦ Οἴκου Ναύτου

Μετὰ ἀπόφαση τῆς 23 Μαΐου τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Α. Ντεντιδάκη, συγκροτήθηκε τό νέο διοικητικὸ συμβούλιο τοῦ Οἴκου ναύτου.

Ἡ χρονικὴ του διάρκεια εἶναι μονοετὴς καί ἔχει τά παρακάτω τακτικά καί ἀναπληρωματικά μέλη:

— κ. Γιάννης Καραδημήτρη, δικηγόρο Πειραιῶς, ὡς Πρόεδρο, μετὰ ἀναπληρωτὴ του τὸν κ. Γ. Δημόπουλο Γεώργιο, ἐπίσης Δικηγόρο.

— κ. Χρήστο Λαδᾶ, Ἀντ/ρχο (Ι) τοῦ Π.Ν. (Ν.Α.Α.), ὡς μέλος μετὰ ἀναπληρωτὴ του κ. Νεονάκη Ε. πλωτάρχη (Ι) τοῦ Π.Ν. (Ν.Α.Α.).

— κ. Ἐμμ. Τσέλικα ἐκπρόσωπο τοῦ Ὑπ. Ὑγείας Προνοίας καί Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων, ὡς μέλος μετὰ ἀναπληρωτὴ του τὸν κ. Γεώργιο Μανέ, ἐπίσης ὑπάλληλο τοῦ ἰδίου Ὑπουργείου.

— κ. Ἀντώνη Κυρτάτα, ἐκπρόσωπο τῶν Ἐφοπλιστῶν, ὡς μέλος, μετὰ ἀναπληρωτὴ του τὸν κ. Ἀντὼν Πιπέρα.

— κ. Χαράλ. Τσάκο, ἐκπρόσωπο τῶν Ἐφοπλιστῶν, ὡς μέλος, μετὰ ἀναπληρωτὴ του τὸν κ. Γεώργιο Κολτσιδόπουλο.

— κ. Εὐστ. Λούρμπα ἐκπρόσωπο τῆς Πανελληνικῆς Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας, ὡς μέλος, μετὰ ἀναπληρωτὴ του τὸν κ. Γ. Λυμπέρη.

— κ. Σπυρ. Μακρυδάκη, ἐκπρόσωπο τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν, ὡς μέλος, μετὰ ἀναπληρωτὴ του τὸν κ. Ι. Νικολάου.

Ἐξάλλου Ὑπουργικὸς Ἐπίτροπος τοῦ ΔΣ/ΟΝ ὁρίσθηκε ὁ Πλοίαρχος Λ.Σ. κ. Γιάννης Φατούρος, μετὰ ἀναπληρωτὴ του τὸν κ. Νικ. Φορτούνα, ἐπίσης πλοίαρχο Λ.Σ.

Ἐξαφάνιση ἠλεκτρολόγου

Στὶς 30 Μαΐου ἐξαφανίσθηκε ἀπὸ τό φορτηγὸ «Λάζαρος» ὁ ἠλεκτρολόγος τοῦ σκάφους Γερ. Παντελίδης, 37 ἐτῶν, ἀπὸ τό Ἀργοστόλι. Ἡ εξαφάνισή του ἐγένε ἀντιληπτὴ ὅταν τό σκάφος διέπλεε τό στενὸ τῆς Μεσσηνίας καί παρὰ τὶς ἐρευνες πού ἐγίναν ἀπὸ τό πλήρωμα δέν κατέστη δυνατό νά ἐντοπισθεῖ.

Τό Ἰδρυμα Ἰωάννη Δ. Πατέρα



Στὶς 16 Μαΐου, στὸ Δημοτικὸ Θεατρὸ Πειραιῶς, πραγματοποιήθηκε ἡ τελετὴ ἀπονομῆς γαμηλίων δώρων σὲ 127 θυγατέρες Ἑλληνῶν ναυτικῶν, οἱ ὁποῖες συνολικά εἰσέπραξαν δρχ. 22.860.000.

Τὰ γαμήλια βοηθήματα προσέφερε ὁ πρό-

εδρος τοῦ ἰδρυματός κ. Νικόλαος Δ. Πατέρας καί στὴ τελετὴ παρέστη ὁ Ἐπίσκοπος Ἀχελώου κ. Εὐθύμιος ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ Ἀρχιεπισκόπου Ἀθηνῶν, ὁ κ. Διαμαντὴς Στ. Πατέρας καί οἱ πρῶν ὑπουργοὶ Λεωνίδας Μπουρνίδης καί Ἰσ. Μαυριδῶγλου.



ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

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

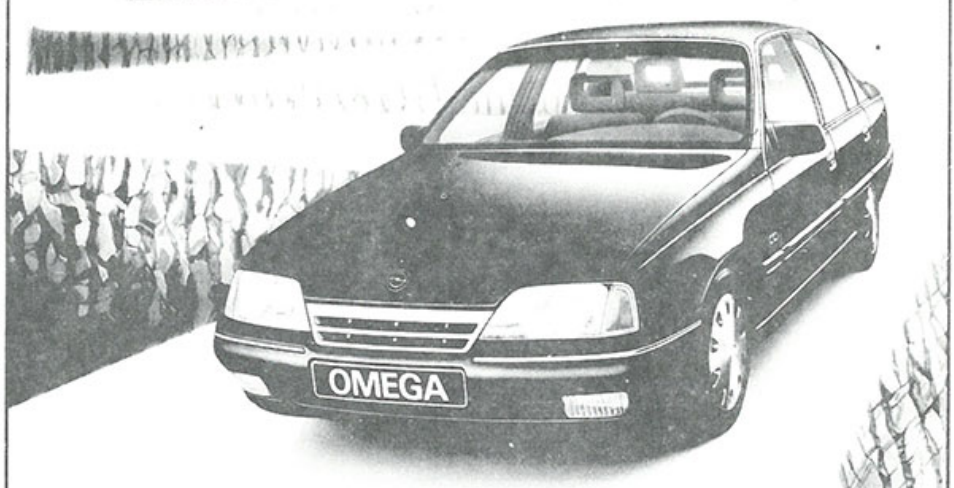
Κι ακόμα, να διαλέξετε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού:

Κινητήρας: 1.8s (90 PS/DIN) ή 1.8i (115 PS/DIN)

Εξοπλισμός: LS, GL ή GLS

Αμάξωμα: 4θιρο SEDAN ή 5θιρο CARAVAN

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



Με την εγγύηση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors

DYNAMOTORS Α.Ε. ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΣΤΟΜΟΥ 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ ΤΗΛ. 684 6512-3 ΤΕΛΕΞ. 22 3180 DYNA GR

Στήν Τράπεζα NATWEST

Ο κ. Γιάννης Άναστασόπουλος ανέλαβε πρόσφατα καθήκοντα αναπληρωτή γενικού διευθυντή για την Ελλάδα και γενικού διευθυντή του καταστήματος Αθηνών της National Westminster Bank. Ο κ. Άναστασόπουλος ξεκίνησε την επαγγελματική δραστηριότητά του από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος το 1965, όπου διατέλεσε στέλεχος χρηματοδοτήσεων και συνεχίστηκε στην Bank of America ως ανώτερο στέλεχος σε έπιτελικές θέσεις. Από το 1974 εργάζεται στην Natwest, όπου διατέλεσε διευθυντής δανείων και Marketing και από το 1986 γενικός διευθυντής του καταστήματος Πειραιώς.

Περισυλλογή ναυαγών

Έξι ναυαγούς, που επέβαιναν σε σωστική λέμβο, περισυνέλεξε το ελληνικό πλήρωμα του υπό βρετανική σημαία φορτηγού «North King» κοντά στις ακτές του Μεξικού. Οι ναυαγοί ήταν μέλη πληρώματος του ήμιβυθισμένου φορτηγού «Caribbean Export» με σημαία των νησιών Cayman.

**Εισαγωγή μαθητών
στά ναυτικά λύκεια**

Σύμφωνα με την προκήρυξη του ΥΕΝ για την εισαγωγή μαθητών στα δημόσια και ιδιωτικά λύκεια Εμπορικού Ναυτικού κατά το εκπαιδευτικό έτος 1989-1990, στην α' τάξη των Δημοσίων Λυκείων Πλοιάρχων και Μηχανικών Πειραιώς θα εγγραφούν μέχρι 30 μαθητές σε κάθε λύκειο.

Ο αριθμός των μαθητών και μαθητριών που θα εγγραφούν στην α' τάξη των ιδιωτι-

κών Λυκείων καθορίζεται ανάλογα με τις δυνατότητες υποδοχής κάθε Λυκείου, η δέ κατανομή τους στα Λύκεια θα γίνει με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας.

Οι υποψήφιοι πρέπει να υποβάλουν, το αργότερο μέχρι την 1η Σεπτεμβρίου, στο πρώτο Λύκειο που δήλωσαν κατά σειρά προτίμησης τα απαραίτητα δικαιολογητικά.

**Η νέα διοίκηση της Ένώσεως
Πλοηγών**

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας Ένώσεως Πλοηγών που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες για την εκλογή νέας διοίκησης συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Χ. Λιάκος, αντιπρόεδρος Μ. Τσιριγιώτης, γεν. γραμματέας Η. Φραγκούλης, ταμίας Σ. Σάββας, μέλος Α. Νικίου αναπληρωματικά μέλη εξελέγησαν οι κ. Α. Παράλκας, Λ. Παπαδόπουλος και Π. Γαγάκης.

Γαλάζιες Σημαίες της Εύρωπης

Πραγματοποιήθηκε μεταξύ 24 και 26 Μαΐου 1989 στις Βρυξέλλες η τελική κρίση σε ευρωπαϊκό επίπεδο των υποψηφίων οργανωμένων ακτών και μαρινών για το 1989. Με παράκληση της HELMEPA σάν Έθνικου Συντονιστή της ευρωπαϊκής αυτής έκστρατείας στην Ελλάδα και στο πνεύμα της στενής της συνεργασίας με την Πολιτεία, το ΥΠΕΧΩΔΕ συγκρότησε ελληνική επιτροπή κρίσεων. Η επιτροπή αποτελείται από εκπροσώπους του ΥΠΕΧΩΔΕ, του Υπ. Έσωτερικών, του Υπ. Υγείας, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του ΕΟΤ και της HEL-

MEPA. Έξετάστηκαν 50 αιτήσεις ακτών και μαρινών και επελέγησαν για υποβολή στις Βρυξέλλες 27. Η επιτροπή θεώρησε ότι αυτές πληρούσαν τα Κοινοτικά κριτήρια διαχείρισης της ακτής, και γιατί ανήκουν σε περιοχές που οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς θεωρούν ότι δεν παρουσιάζουν ρύπανση των νερών κολύμβησης. Τελικά η ευρωπαϊκή επιτροπή κρίσεων ενέκρινε τις εξής 6 ακτές, που μαζί με τις 8 μαρίνες από τα προηγούμενα χρόνια, αποτελούν συνολικά τις 14 Γαλάζιες Σημαίες στην Ελλάδα για το 1989:

Ακτές:

(Η Σημαία ισχύει για ένα χρόνο — 1989 — με βάση τα στοιχεία των μετρήσεων του 1988).

Νομαρχία Δωδ/σου — Δήμος Ρόδου για την Ακτή Ρένη

Νομαρχία Δωδ/σου — Δήμος Ρόδου για την Έλλη/Ένυδρεϊο.

Νομαρχία Δωδ/σου — Δήμος Ρόδου για την Ακτή Καβουράκια.

Νομαρχία Θεσσαλονίκης — Κοιν. Άγ. Τριάδας για την Ακτή Θεμαϊκού ΕΟΤ

— Νομαρχία Θεσσαλονίκης — Κοιν. Άσπροβάλας για την Ακτή Άσπροβάλα

— Νομαρχία Πειραιά — Δήμος Βάρης για την Ακτή Βάρκιζα ΕΟΤ.

Μαρίνες

(Η Σημαία ισχύει για τρία χρόνια — 1987/89)

Νομαρχία Αίτωλ/νανίας — Μαρίνα Ναυπάκτου

Νομαρχία Κυκλάδων — Μαρίνα Ναυτικού Όμιλου Άνδρου.

Νομαρχία Λακωνίας — Μαρίνα Γυθείου.

Νομαρχία Λασιθίου — Μαρίνα Άγ.Νικόλαου.

Νομαρχία Πειραιά — Μαρίνα Άλμιου.

Νομαρχία Πειραιά — Μαρίνα Βουλιαγμένης.

Νομαρχία Πειραιά — Μαρίνα Ζέας

Νομαρχία Χαλκιδικής — Μαρίνα Πόρτο Καρρά

Νέα γραφεία της Lufthansa

Σε νέα γραφεία εγκαταστάθηκε από τις 24 Απριλίου η γερμανική αεροπορική εταιρία Lufthansa.

Η νέα διεύθυνση της εταιρίας είναι: Βασ. Σοφίας, 11 (4ος ορόφος) και το τηλεφωνικό κέντρο 3692111. Έξέλλου κυκλοφόρησε ο νέος οδηγός δρομολογίων της εταιρίας, που ισχύει για το διάστημα από 26 Μαρτίου έως 30 Ιουνίου 1989.

Γενική Συνέλευση ΕΚΟ

Πραγματοποιήθηκε στις 11 Μαΐου η τέταρτη Τακτική Γενική Συνέλευση της ΕΚΟ — ΕΛΠΕΧ Α.Ε. της μητρικής εταιρίας του Όμιλου Έταιριών ΕΚΟ.

Η Γενική Συνέλευση ενέκρινε τον ισολογισμό του 1988, την εκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου, την εκθεση των ελεγκτών της Έταιρίας και ανανέωσε τη θητεία των μελών του Δ.Σ.

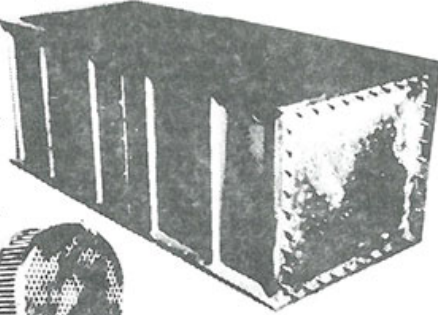
Το νέο Δ.Σ. συνήλθε άμέσως στη πρώτη του συνεδρίαση και εξέλεξε τον κ. Χαρ. Ντόλκα ως πρόεδρο και τον κ. Α. Άγγελόπουλο ως αντιπρόεδρο. Στην όμιλία του ο κ. Ντόλκας, αναφέρθηκε στις συνολικές δραστηριότητες και των τριών εταιριών της ΕΚΟ και τόνισε την συνεχή ανοδική πορεία του Όμιλου σε όλες του τις επιχειρηματικές δραστηριότητες.

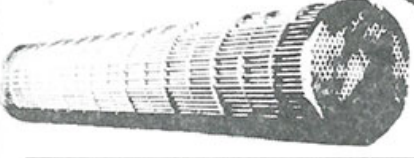


APEX HEAT EXCHANGERS

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

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





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

For immediate personal attention contact the specialists:

APEX HEAT EXCHANGERS

Sales Office:

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

Workshops
(Hartlepool)

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

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

Ειδικότερα ανέφερε ότι τα κέρδη πρό φόρων του Όμιλου ανήλθαν σε 3,5 δισ. το 1988 έναντι 30 δισ. του 1987, ενώ παράλληλα η ύγιής χρηματοοικονομική κατάσταση του Όμιλου επέτρεψε την κάλυψη των συνολικών αναγκών σε κεφάλαια κατά 50% με αυτό-χρηματοδότηση.

Κύριοι στόχοι του προγράμματος που επιτεύχθηκαν το 1988 ήταν ο εκσυγχρονισμός καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος.

Τό αναπτυξιακό επενδυτικό πρόγραμμα της περιόδου 1989 - 1994 ανέρχεται σε 65 δισ. δραχμές περίπου, βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη και έχει κύριο στόχο τη περαιτέρω ενίσχυση της θέσης της ΕΚΟ ως πρωτοποριακής εταιρίας του κλάδου των πετρελαιοειδών και πετροχημικών προϊόντων στην Ελλάδα.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

SCANDIA HANDBOOK 1989

Η γνωστή εταιρία πρακτορεύσεως και εξυπηρέτησεως πλοίων στα λιμάνια του Ατλαντικού Καναδά SCANDIA SHIPPING, έχει εκδόσει έναν πολύ ενημερωτικό οδηγό με όλες τις πληροφορίες που αφορούν την προσέγγιση στα λιμάνια των Μεγ. Λιμνών, Σαιντ Λόρενς, Τσώρτσιλ και Βανκούβερ.

Στόν ίδιο οδηγό συμπεριλαμβάνονται επίσης κεφάλαια που αφορούν:

- Rules for Eastern Canada Region.
- Trading Great Lakes, instructions to Masters and Owners.
- Grain: Rules for Loading.
- Seaway Transit Costs.
- Marpol 73/78.

Ο χρησιμότερος αυτός ενημερωτικός οδηγός της SCANDIA διατίθεται δωρεάν από τους αντιπροσώπους της εταιρίας στην Ελλάδα: Taloma Shipping Ltd. (Αφοί Ζαμπέλα) Ακτή Μιαούλη 7-9, τηλέφ.: 4110511.

TO OIL

Ποικιλία άρθρων περιλαμβάνει το τελευταίο τεύχος της τριμηνιαίας έκδοσης OIL της Μότορ Όιλ (Ελλάς) Α.Ε. Στο τεύχος 'Ια-

νουαρίου — Φεβρουαρίου — Μαρτίου 1989 περιλαμβάνονται άρθρα για τα υπερδεξαμενόπλοια, την συμμετοχή των Πατρικών Αγωνιστών στην Επανάσταση του 1821, ένα νέο άμυντικό σύστημα υποβρυχίων, την εξέλιξη της αρχιτεκτονικής, τους αθλητικούς αγώνες προς τιμή του Π.Ι. Βαρδινολιάννη και το παγκόσμιο περικόπιο της πετρελαϊκής αγοράς.

ΚΩΣΤΑΣ Μ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ «ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜ. Ν. ΔΙΚΑΙΟΥ» «ΜΕΓΑΛΕΣ ΦΟΥΡΤΟΥΝΕΣ»

Δύο καινούργια έργα που προέρχονται από τη γραφίδα του γνωστού συγγραφέα και λογοτέχνη, λιμενικού αξιωματικού, Κώστα Μ. Σταμάτη, είδαν πρόσφατα το φως της δημοσιότητας.

Τό πρώτο είναι η μεταγλώττιση στη δημοτική του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Μιά εργασία ή οποία είναι κυριολεκτικά πολλαπλώς χρήσιμη. Πρώτον, γιατί εκσυγχρονίζει γλωσσικά τό αρχικό κείμενο μεταφέροντάς το σε μία σωστή και προσεγμένη δημοτική χωρίς να ζημιώνει καθόλου τη δομή, την ορολογία και γενικά τη νομική ουσία του κώδικα. Δεύτερον, γιατί ενημερώνει τον κώδικα με όλες τις μέχρι σήμερα αντικαταστάσεις, προσθήκες και τροποποιήσεις, έτσι ώστε εκείνος που τον χρησιμοποιεί έχει μπροστά του χωρίς αμφιβολίες και έρωτηματικά τό κείμενο που ισχύει σήμερα. Καί τρίτον, γιατί έχει περιλάβει σε ύποσημειώσεις τό σύνολο των πράξεων (διαταγμάτων, αποφάσεων κ.λ.π.) που έχουν ως τώρα εκδοθεί σε έκτελεση των διατάξεων του Κώδικα. Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί μία πολύτιμη προσφορά προς τον νομικό και ναυτιλιακό κόσμο που περιορίζει στο ελάχιστο τό πολυεπιπλεγμένο μειονέκτημα της απειρίας των έκτελεστικών διαταγμάτων του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Τό δεύτερο έργο «Οι μεγάλες φουρτούνες» ανήκει στην σφαίρα της λογοτεχνικής επίδοσης του συγγραφέα, που βρίσκει πάντα τον τρόπο να χρωματίζει τον ποιητικό ή πεζό λόγο του με τη γαλάζια μαγεία της ναυ-

τιλίας που αποτελεί τό επάγγελμά του. Είναι μιά σειρά από 13 πιο μικρές ή πιο μεγάλες ναυτικές ιστορίες που δίνονται με τη μορφή της αφήγησης ενός Έλληνα μετανάστη, γεμάτες, πόνο, γεμάτες ξενιτιά, γεμάτες ρωμιοσύνη.

ΠΕΝΘΗ

Η Έλληνική Ναυτιλία έχασε κατά τό διαρρευσαν δεκαπενθήμερο δύο εξέχοντες ανθρώπους της, δύο από τά πλέον καταξιωμένα και αξια στελέχη της, τόν Γιάννη Κ. Καρρά και τόν Αντώνη Ι. Αγγελικούση.

Δύο επιχειρηματίες που διέπρεψαν στόν δύσκολο διεθνή ναυτιλιακό στίβο και παράλληλα αποδείχθηκαν αληθινοί πατριώτες και δραστηριοποιήθηκαν έντονα στην πατρίδα τους.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συλλυπούνται θερμά τούς οικείους τους και άφιερώνουν λίγες γραμμές στη μνήμη τους.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ. ΚΑΡΡΑΣ

Ακολουθεί ο γλαφυρός επικήδειος λόγος που εκφώνησε ο πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης κατά τη κηδεία του εκλιπόντα, στίς 14 Ιουνίου, ο οποίος πιστεύουμε ότι δίνει μία πλήρη εικόνα της επιτυχημένης σταδιοδρομίας αλλά και της ποιότητας της ψυχής του δραματιστή και πατριώτη Γιάννη Κ. Καρρά.

Ο επικήδειος του κ. Γουρδομιχάλη:

Έκ μέρους της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, άπευθύνω τόν τελευταίο χαιρετισμό στό Γιάννη Κωνσταντίνου Καρρά, εκφράζοντας συγχρόνως και τη βαθιά μου λύπη για τήν απώλεια του ανθρώπου, που κατηύθυνε με σοφία και στοργή τά πρώτα επαγγελματικά μου βήματα στό μεγάλο σχολείο του Γραφείου Λούζη - Καρρά.

Συνεδύασε τήν παράδοση μιάς γνήσιας ναυτικής οικογένειας, με τήν επιχειρηματική τόλη και τό βαθύ έντικό αίσθημα με τόν κοσμοπολιτισμό. Γνήσιο τέκνο των Καρδαμύ-

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιο της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, συνήλθε σε έκτακτη συνεδρίαση, με τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του εξέχοντος και διακεκριμένου, πολυαγαπητού και βαθύτατα εκτιμώμενου μέλους της έφοπλιστικής οικογενείας, έκλεκτου πατριώτου

ΙΩΑΝΝΗ Κ. ΚΑΡΡΑ

διατελέσαντος προέδρου του Committee, με εξααιρετικές ύπηρεσίες στην άναγέννηση και ανάπτυξη της μεταπολεμικής ναυτιλίας της Ελλάδας, με μεγάλη επίσης προσφορά στην άνάπτυξη της οικονομίας και του τουρισμού της χώρας, και με λαμπρή παρουσία στόν κοινωνικό χώρο και στην εξυπηρέτηση των κοινών, άποφασίζει:

- 1) Τήν άποστολή συλλυπητηρίων τηλεγραφημάτων στην οικογένεια του μεταστάντος και τούς συνεργάτες του.
- 2) Έκπρόσωποι του Committee νά παρακολουθήσουν τήν κηδεία.
- 3) Νά κατατεθεί βαρύτιμος στέφανος στην σορό του.
- 4) Νά διατεθεί χρηματικό ποσό στην μνήμη του μεταστάντος σε ίδρυμα της γενέτειράς του, Καρδαμύλων - Χίου.

Λονδίνο, 12 Ιουνίου 1989

ΙΩΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

Πρόεδρος Greek Shipping Co-operation Committee

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνελθόν έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου μέλους της έφοπλιστικής οικογενείας και επί πολλά έτη μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής.

ΙΩΑΝΝΗ Κ. ΚΑΡΡΑ

που επήλθε τήν 10η Ιουνίου 1989 και άφού άκουσε τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ο οποίος έξηρε τήν πολύπλευρη δραστηριότητα και δράση του μεταστάντος

Απεφάσισε όμόφωνα

- Νά διαβιβαστούν προς τούς οικείους του άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά παρευρεθούν ο Πρόεδρος και τά Μέλη του ΔΣ/ΕΕΕ στην νεκρώσιμο ακολουθία.
- Νά κατατεθεί στέφανος.
- Νά διατεθεί εις μνήμη του εκλιπόντος και υπέρ αγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των 100.000 δρχ.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στόν Ναυτιλιακό Τύπο.

Έν Πειραιεί τή 12η Ιουνίου 1989

Ο Πρόεδρος

της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

λων, γενναίος "Έλληνας σέ δύσκολες ώρες, όπως αυτές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, και συγχρόνως άκτινοβολούσα προσωπικότητα της διεθνούς κοινωνίας. Αύτός ήταν ο Γιάννης Καρράς. Τίποτα περισσότερο, τίποτα λιγότερο, αλλά άνεπατάλητος.

Ναυτικός κατά συνείδηση, έπιχειρηματίας από ένστικτο και έπιστημονική κατάρτιση και συγχρόνως άνθρωπος της πνευματικής και αισθητικής καλλιέργειας, πού τήν είχε κάνει τρόπο ζωής. Η άρχοντιά σέ όλόκληρη τη μεγαλοπρέπεία της.

Ο Γιάννης Κωνσταντίνου Καρράς άγαπούσε τη μεγάλη διάσταση και τολμούσε τά άλματα γιά τήν πρόοδο, άνεξάρτητα άν ή έπιτυχία περίμενε πάντα νά τόν άνταμείψει. Αυτό τό θεωρούσε δευτερεύον. Από τούς πρώτους άνοιξε τίς πόρτες τών ναυπηγείων μετά τόν πόλεμο, δίνοντας τό σύνθημα στους συναδέλφους του γιά μεγάλη και έκ-συγχρονισμένη ναυτιλία. "Ανάμεσα στους πρώτους έπίσης, ήταν αύτός, πού ποδηγέτησε τό ρεύμα της έπιστροφής τών πλοίων στή σημαία και τών γραφείων στήν πατρίδα, τη δεκαετία του 60. Καί, μεταξύ τών πρώτων ή-ταν, πού όδήγησε τό δυναμισμό του έφοπλισμού στή στήριξη και ανάπτυξη της έθνικής οικονομίας. Καί όχι μέ λόγια, αλλά μέ έργα, εύρεία σύλληψη, τόλμη και ένθουσιασμό και στον τομέα του τουρισμού και στον τομέα της ναυτικής βιομηχανίας, όπου πίστευε ότι οί δυνατότητες είναι άπεριόριστες.

Από τό Γραφείο Λούζη - Καρρά του Λονδίνου, όπου άρχίζει τήν έπιχειρηματική του έ-ξόρμηση γύρω στό 1931, μέχρι τήν άετοφω-λιά της Σιθωνίας, από όπου τά τελευταία χρόνια άγγάντευε μέ ήρεμία τό έπερχόμενο τέλος, ο Γιάννης Κωνσταντίνου Καρράς διέ-

γραψε μία φωτεινή τροχιά, πού θά διδάσκει και τόν έφοπλιστή και τόν "Έλληνα και τόν άνθρωπο. Γιατί άνοιξε δρόμους, πρόσφερε ιδέες, δημιούργησε έργο, στάθηκε μέ φροντίδα κοντά στον συνάνθρωπο και κοντά στή μικρή και μεγάλη πατρίδα του, τά Καρδάμυ-λα και τήν "Ελλάδα. Καμμία άντιξοότητα, και συνάντησε πολλές, καμμία πικρία, και γνώρι-σε έπίσης πολλές, δέν στάθηκαν ικανές νά τόν άπομακρύνουν. Από έδω ξεκίνησε και έ-δω τερμάτισε τήν ανθρώπινη περιπέτειά του. Καί τώρα, ήλθε ή ώρα της άναπαύσεως. Θά τόν θυμόμαστε πάντα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ

Ο "Αντώνης "Αγγελικούσης γεννήθηκε στά Καρδάμυλα της Χίου, τό 1918. Γόνος πα-λιάς ναυτικής οικογενείας, ο συνώνυμος παππούς του είχε ναυπηγήσει στή Σύρο τό πλοίο "Ταξιάρχης" έκ τών μεγαλυτέρων ι-στιοφόρων της έποχής του, 750 τόννων, στράφηκε μετά τήν άποφοίτησή του από τό Γυμνάσιο Καρδαμύλων στον θαλάσσιο στί-βο. Μετά τήν στρατιωτική θητεία και τό τέ-λος του πολέμου 1940-1941, διέφυγε στή Μέ-ση "Ανατολή, από όπου οί Συμμαχικές Δυνά-μεις τόν έστειλαν, μαζί μέ έναν "Έλληνα ά-ξιωματικό στή Κρήτη μέ υποβρύχιο και έφο-διασμένους μέ ένα άσύρματο. μέ ένα άσύρ-ματο. Στην Κρήτη εργάστηκε στήν ύπηρεσία τών Συμμαχικών Δυνάμεων και έλαβε μέρος στήν αίχμαλωση και άπαγωγή του γερμα-νού στρατιωτικού διοικητή Κρήτης στρατη-γού Κράϊπε. Μετά τήν άπελευθέρωση συνέ-χισε νά εργάζεται στά πλοία ως άσυρματι-στής και από τό 1950 στράφηκε στον έφοπλι-σμό.

Ξεκινώντας από τό μηδέν άνέπτυξε μία

καταπληκτική σταδιοδρομία και κατάφερε σέ λίγα χρόνια νά άποκτήσει έναν από τούς μεγαλύτερους στόλους, ενώ άναδείχθηκε άργότερα κορυφαίος "Έλληνας μέ 50 αξιό-λογα πλοία όλα υπό τη κυανόλευκο.

Διορατικός και όξυδερκής προέβλεψε πο-λύ νωρίς τήν ανάγκη άντλήσεως κεφαλαίων από τη διεθνή χρηματαγορά γιά τη πρόσκτη-ση μοντέρνων πλοίων ύψηλών προδιαγρα-φών και ανέλαβε τήν πρωτοποριακή γιά τά δεδομένα του έλληνικού έφοπλισμού πρω-τοβουλία νά συστήσει μέ τήν Τράπεζα Ame-rican Express έταιρεία πλοιοκτησίας και δια-χειρίσεως πλοίων, ή όποία άντλεί κεφάλαια από τά διεθνή χρηματιστηριακά κέντρα και τά έπενδύει σέ έλληνικά πλοία.

"Αξίζει νά μνημονευθεί ότι τό έγχείρημα αύ-τό του "Αντώνη "Αγγελικούση στέφθηκε μέ άπόλυτη έπιτυχία και ή Anangel American Shipholdings κατέχει σήμερα 10 μπάγκ κάρ-ριερς μεγέθους "πάναμαξ", όλα ναυπηγήσε-ως 1981-88.

Ο έκλιπών ύπήρξε πρόεδρος της "Ελληνι-κής "Επιτροπής του Bureau Veritas, μέλος της E.E.E και στά συμβούλια τών Κλάμης Sunderland Steamship και Hellenic Mutual War Risks.

Παντρεμένος από τό 1946 μέ τήν Μαρία Δ. Παπαλιού απέκτησε δυό παιδιά, τόν Γιάννη και τήν "Αννα, σύζυγο Χρ. Κανελλάκη.

Ο "Αντώνης "Αγγελικούσης ύπήρξε έπιτυ-χημένος έπιχειρηματίας και ύποδειγματικός οικογενειάρχης και φίλος. Εύθους και προση-νής έδειξε πάντοτε τη βαθειά του συναίσθη-ση τών ύποχρεώσεών του ως "Έλληνας πολί-της και ή αϊφνίδια άπώλειά του θά άφήσει με-γάλο κενό στήν "Ελληνική ναυτική οικογέ-νεια.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της "Ενώσεως "Ελλήνων "Εφοπλι-στών συνελθόν έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανά-του του διακεκριμένου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας και επί πολλά έτη Μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου αύτης

ΑΝΤΩΝΗ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

πού έπήλθε τήν 12η "Ιουνίου 1989 και άφού άκουσε τόν Πρόε-δρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ο όποιος έξήρε τήν πολύπλευρη δραστηριότητα και δράση του μεταστάντος.

"Απεφάσισε όμόφωνα

- Νά διαβιβασθούν πρós τούς οικείους του άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά παρευρεθούν ο Πρόεδρος και τά Μέλη του ΔΣ/ΕΕΕ στήν κηδεία του μεταστάντος.
- Νά κατατεθεί στέφανος.
- Νά διατεθεί εις μνήμη του έκλιπόντος και ύπέρ άγαθοερ-γών σκοπών τό ποσόν τών 100.000 δρχ.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

"Εν Πειραιεί τη 12η "Ιουνίου 1989

"Ο πρόεδρος

της "Ενώσεως "Ελλήνων "Εφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιο της "Ελληνικής "Επιτροπής Ναυτιλιακής Συ-νεργασίας Λονδίνου συνήλθε σέ έκτακτη συνεδρίαση μέ τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του έξέχοντος και διακεκριμέ-νου μέλους του:

ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

σημαίνοντος ναυτιλιακού παράγοντος του "Ελληνικού και διε-θνούς έφοπλισμού, άποφασίζει:

- 1) Τήν άποστολή συλλυπητηρίων τηλεγραφημάτων στήν οικο-γένεια του μεταστάντος και τούς συνεργάτες του.
- 2) "Εκπρόσωποι του Committee νά παρακολουθήσουν τήν κη-δεία του.
- 3) Νά κατατεθεί στέφανος στή σορό του.
- 4) Νά διατεθεί χρηματικό ποσό, στή μνήμη του μεταστάντος, ύπέρ εύαγούς ιδρύματος της έπιλογής της οικογενείας.

Λονδίνο, 12η "Ιουνίου 1989

ΙΩΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

Πρόεδρος Greek Shipping
Co-operation Committee

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-9307561

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ για πάνω από 100 λύσεις σε συστήματα κλιματισμού.

Σήμερα, όταν λέμε κλιματισμός, εννοούμε ΓΚΡΙΣΙΝ - ΠΑΠΠΑΣ Α.Ε. Γιατί είναι η μοναδική εταιρία που συνδυάζει ιδανικά την ποιότητα με την τιμή και την παγκόσμια τεχνολογική πρωτοπορία των

■ **Panasonic**

■ **Century**

με την αφάνταστη ποικιλία λύσεων σε κλιματιστικά συστήματα κεντρικά και ημι-κεντρικά.

Έτσι η ΓΚΡΙΣΙΝ-ΠΑΠΠΑΣ Α.Ε., καλύπτει κάθε εφαρμογή κλιματισμού: Οικιακού, επαγγελματικού, βιομηχανικού, ξενοδοχειακού και τύπου θαλάσσης.

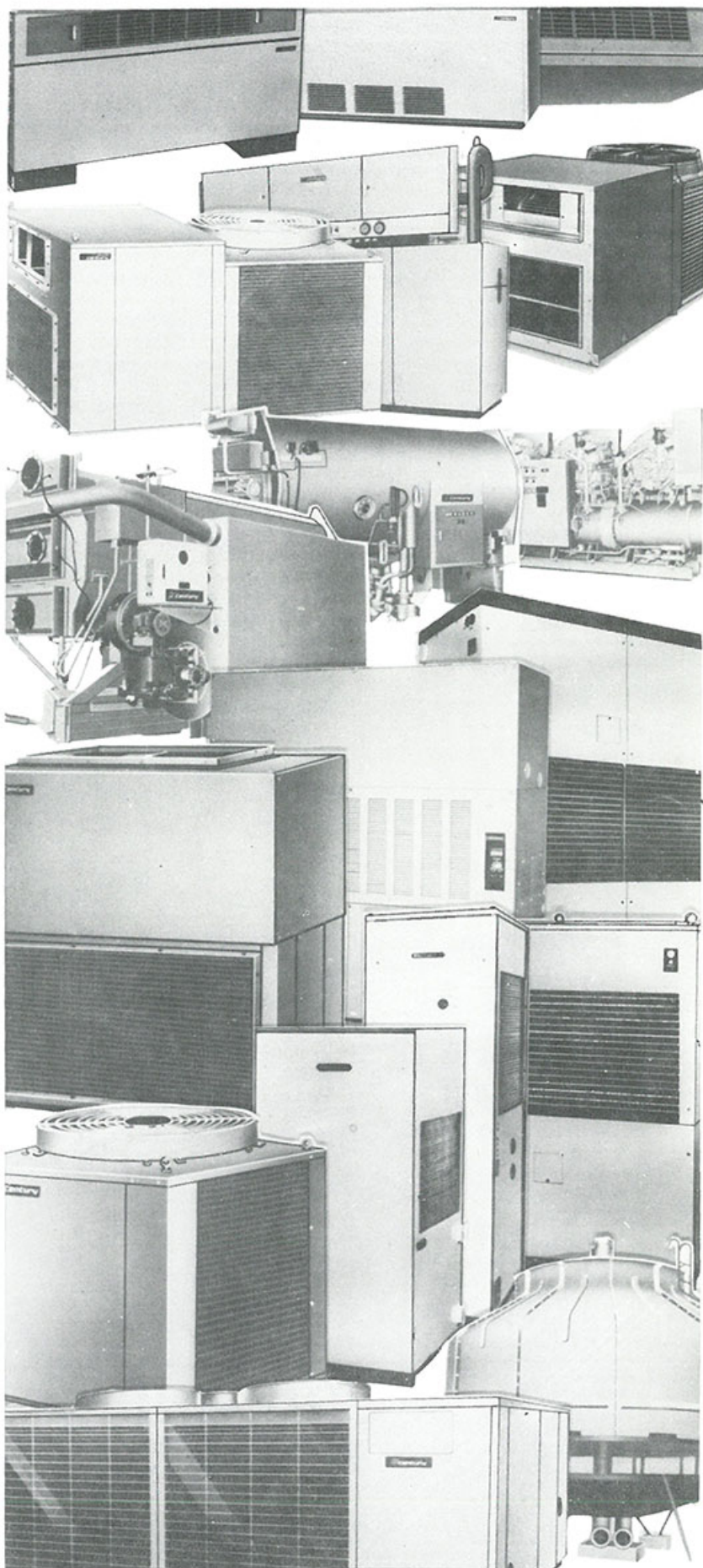
Προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες: Μελέτη, σχεδιασμό, ετοιμοπαράδοτα μηχανήματα και εγκατάσταση «με το κλειδί στο χέρι». Πάνω απ' όλα όμως, η ΓΚΡΙΣΙΝ-ΠΑΠΠΑΣ Α.Ε., διαθέτει και προσφέρει ένα άρτιο και μοναδικό SERVICE, από άριστα εκπαιδευμένους τεχνικούς.

Δηλαδή, η ΓΚΡΙΣΙΝ-ΠΑΠΠΑΣ Α.Ε., είναι η εταιρία που προσφέρει την καλύτερη τεχνική υποστήριξη για πάνω από 100 λύσεις σε συστήματα κλιματισμού.

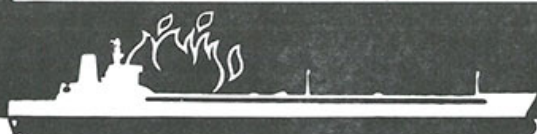


ΓΚΡΙΣΙΝ-ΠΑΠΠΑΣ
κλιματισμος ΑΕΒΕ

Α. Συγγρού 137 - Ν. Σμύρνη 171 21, Αθήνα
Τηλ.: 9323.551-5, 9320.415, 9350.156
Telex: 22-1248 CLIM GR - FAX: (01) 9355.397



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Έλληνική	10.005	1978	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση λόγω κακοκαιρίας στον Στάνλοου, στις 12/5.
ΓΟΥ'ΙΤ'ΛΕ'Υ' ΜΠΑΙ'Υ'	Κυπριακή	9.907	1970	Κατά τό ταξίδι προς Μονρόβια, ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στις 9/6.
ΔΗΛΟΣ	Έλληνική	8.825	1970	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στη Λισάβωνα, στις 12/6.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ.	Παναμαϊκή	5.989	1969	Βυθίσθηκε ανοικτά της Ταραμπούρ, στις 12/6. Τό πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέον πλοίο.
ΕΥΘΥΤΗΣ	Έλληνική	10.006	1973	Συγκρούστηκε στο Σιμίζου, στις 29/5 με τό ταιμεντοφόρο «Sensho Maru».
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ	Κυπριακή	9.264	1977	Κατέπλευσε στο Κέηπταουν στις 21/5 με βλάβη στη κύρια μηχανή.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	Έλληνική	13.633	1974	Προσάραξε στον Τάμεση στις 10/6 και άποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Έλληνική	62.565	1976	Υπέστη έλασματοургικές ζημιές λόγω σύγκρουσης στη Δουνκέρκη στις 7/6.
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ	Κυπριακή	8.976	1977	Επιθεωρήθηκε στο Μαϊάμι στις 10/6 συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη κατά τό ταξίδι Μαντουλούτο για Ν. Όρλεάνη.
ΜΑΝΕΣΙ	Έλληνική	11.256	1970	Συγκρούστηκε με τό πλοίο «Αη Βεο» στη Σαγκάη στις 11/5 και υπέστη έλασματοургικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΙΝΩΣ	Έλληνική	28.082	1975	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και της άλυσσίδας στον Μισισσιπιή στις 10/5.
ΝΕΦΕΛΗ	Έλληνική	39.773	1983	Κατά τον διάπλου των Δαρδανελλίων στις 29/5, υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή.
ΝΙΚΟΣ Ν.	Κυπριακή	10.363	1969	Συγκρούστηκε στη Σιγκαπούρη με φορτηγίδα στις 3/6 και με ρυμουλκό στις 7/6 χωρίς νά ύποστεί σοβαρές ζημιές.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	Έλληνική	35.600	1986	Κατά τό ταξίδι Κολούμπια ρίβερ για Ιαπωνία, υπέστη έλαφρές έλασματοургικές ζημιές λόγω πρόσκρουσης σε άποβάθρα στο Ταϊτσούγκ, στις 5/5.
ΠΟΠΗ	Έλληνική	19.564	1973	Συγκρούστηκε στον Πειραιά στις 7/6, με τό σκάφος «Misr Grain».
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ	Κυπριακή	15.285	1977	Προσάραξε έμφορτο αιδήρου στον Όρινόκο, στις 10/6 και υπέστη είσροη ύδάτων.
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ	Μπαχάμας	13.835	1975	Ανέφερε βλάβη στην κύρια μηχανή στον Πειραιά, στις 14/6.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ	Κυπριακή	18.509	1983	Επιθεωρήθηκε στο Ντουμπάι συνεπεία βλάβης που υπέστη στην κυρία μηχανή στις 17/5.
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:	Έλληνική	48.687	1968	Υπέστη πυρκαϊά, στο μηχανοστάσιο, άνοικτά του Όμάν, στις 1/6.
ΚΑΜΙΡΟΣ	Έλληνική	7.466	1966	Κατά τό ταξίδι Κω για Κάλυμνο υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 13/6.
ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ	Έλληνική	3.118	1967	Κατά τον άπόπλου από τη Χίο, στις 11/6, προσάραξε και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.

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

TEL: 01-9301277
 TELEX: 883157

TELEGRAMS: LANFALL
 LONDON WC2

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πέραν της παραθέσεως των πεπραγμένων κατά τη διάρκεια της υπό θεώρηση περιόδου, ένα Δελτίο Ναυλαγοράς συνήθως επεκτείνεται και σε απόπειρα αναλύσεως των δεδομένων αλλά και προβλέψεως των μελλόντων να συμβούν. Και είναι εκεί ακριβώς που παρεισφύει η υποκειμενική κρίση που κάνει το όλο αποτέλεσμα αμφίβολο.

Έτσι, τα γεγονότα του πρώτου δεκαπενθήμερου του Ιουνίου επιδέχονται πολλαπλές ερμηνείες που από τη διαπίστωση μιας συνήθους εποχιακής κάμψεως εξικονομούνται μέχρι την κάθετη πτώση, προάγγελος κρίσεως.

Κάτω από αυτές τις προϋποθέσεις, η σημαντική πτώση των δεικτών της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου (περί τις 180 μονάδες τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές) δεν πρέπει, κατά την άποψή μας, να ερμηνευθεί σαν ένδειξη δραματικής πτώσεως. Πρέπει, αντιθέτως, να κατανοηθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος των σχετικών όνομαστικών απωλειών οφείλεται σε μία ή δύο εκ των συμβατικών διαδοχικών του σχετικού δείκτη και αναφέρεται σε σχετικά περιορισμένο αριθμό σχετικών πράξεων. Ός εκ τούτου, ουδένια ταραχή ή απώλεια ψυχραιμίας είναι δικαιολογημένη τη στιγμή που οι ναύλοι εξακολουθούν να βρίσκονται σε σχετικά ύψηλα και, κατά τεκμήριο, κερδοφόρα επίπεδα.

Παράλληλα όμως, τα παραπάνω φαινόμενα πρέπει συνεχώς να μας υπενθυμίζουν αυτό που η παρούσα στήλη ούδέποτε έπαψε να επισημαίνει, ότι, δηλαδή, το πρόβλημα της προσφοράς και ζήτησεως, παρά την πρόσφατη ύψηλη αγορά, δεν έχει ακόμα λυθεί και ότι η Ισορροπία είναι πάντοτε εύπαθη, γεγονός που επιφέρει αυξομειώσεις που κατά καιρούς λαμβάνουν το χαρακτήρα της κρίσεως.

Πράγματι, τα δολ. 20-20.50 για πάναμαξ (52.000 τόν.) από Κόλπο για Ιαπωνία σε σχέση με τα πρόσφατα (όσο και έφημερα) δολ. 30 δημιουργούν ένα δύσκολο παραβλεπόμενο χάσμα και, στο μέτρο των σχετικών αναλογιών, το αυτό δύναται να ληχθεί και για τις προς Κόντινεντ φορτώσεις. Η ναύλωση όμως για τέσσερις φορτώσεις, από Αύγουστο μέχρι Δεκέμβριο, στα δολ. 24 σαφώς υποδηλώνει παραδοχή των ναυλωτών της πιθανότητας επιστροφής σε ύψηλα επίπεδα.

Η προφανής τεχνητή απουσία των Σοβιετικών από την αγορά καθώς και η άσκηση πιέσεων από άλλους μεγάλους ναυλωτές μπορεί να είναι οι άμεσες αιτίες της πτώσης, πολλοί σοβαροί παρατηρητές βάσιμα πιστεύουν ότι δεν είναι μακριά η ώρα που το spot tonnage θα έχει εκλείψει και η ζήτηση θα επανέλθει στα πρόσφατα ύψηλα επίπεδα.

Με αυτήν την προοπτική, δεν θα υπεισέλθουμε στην εξέταση ενός εκάστου των φορτίων, τα οποία, άλλωστε, με εξαίρεση τα σιτηρά, δεν παρέσχον δείγματα σαφούς κάμψεως καθ' εαυτά, και θα αναμεινουμε την εξέλιξη των πραγμάτων μέχρι το επόμενο δεκαπενθήμερο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η αξιολόγηση της χρονοναυλώσεως πάναμαξ σε Δύση και Ανατολή απαιτεί κάποια ιδιαίτερη ικανότητα διείσδυσης καθώς τα ίδια σχεδόν επίπεδα μισθωμάτων σημειώνονταν για κυκλικά ταξίδια και στις δύο περιοχές. Σαφής ήταν εν τούτοις η αίσθηση των καλύτερων προσδοκιών για το χώρο του Ατλαντικού γεγονός που εξηγεί τα κατώτερα μισθώματα για μετακίνηση από Ανατολή σε Δύση και τα ανώτερα για την αντίθετη φορά.

Γενικώς δολ. 11-12.500 ήταν το ημερησίον μισθώμα για πάναμαξ, περί τα δολ. 10.000 για τα handmax (32-40.000 TDW) ενώ ποικίλα μισθώματα σημειώνονταν για τα handy και μικρότερα πλοία, αναλόγως της περιοχής παραδόσεως και επαναπαραδόσεως και ευκαιριακών παραγόντων.

Περί τα δολ. 14-15.000 κυμάνθηκαν τα μισθώματα για cape size πλοία.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Υπό τη σκιά αριθμού ανοικτών πλοίων

στην περιοχή, ο Περσικός διετήρησε τα γνωστά περιθωριακά επίπεδα ναύλων με τα VLCC για Δύση και Ανατολή περί τα WS 44-46. Το Suezmax (130-150.000 TDW) πληρωνόταν περί τα WS 75 και ανάλογοι ήσαν οι ναύλοι για μικρότερα φορτία.

Εύρρυθμη η ζήτηση στη Μεσόγειο όπου οι 80.000 τόννοι για ενδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 135-140. Σταθερή η ζήτηση στη Δυτική Αφρική όπου οι 130.000 τόννοι για ΗΠΑ πλήρωναν WS 82,5 με αργότερη βελτίωση μέχρι και WS 85 ενώ τα WS 90 ακούγονταν σε μία περίπτωση. Ένα premium 2 ή 3 μονάδων διετίθετο για όψιόν εκφορτώσεως στο Κόντινεντ ή στη Μεσόγειο.

Τίποτα το ιδιαίτερο στις λοιπές περιοχές με τους 80.000 τόννους στην Καραϊβική στα WS 120 για εκφόρτωση ΗΠΑ (Ατλαντικό).

Σημειώσαμε με ενδιαφέρον αριθμό χρονοναυλώσεων περιόδου με τους 155.000 TDW για 3 όψιόν 2 χρόνια από δολ. 14.500 μέχρι και 19.250 ημερησίως, ενώ οι 80.000 TDW για 1 1/2 περίπου έτος πληρώνονταν δολ. 14.750.

Compliments of ...

phillyship®



MARINE AND INDUSTRIAL REPAIR CONTRACTORS

HEADQUARTERS
850 SOUTH SWANSON STREET
PHILADELPHIA, PA 19147
(215) 271-7400

NEW YORK
65 BROADWAY, 9TH FLOOR
NEW YORK, NY 10006
(21) 422-7420

NEW JERSEY
2500 BROADWAY, BLDG P-6
CAMDEN, NJ 08104
(609) 365-7400

BALTIMORE
1508 OPEN STREET
BALTIMORE, MD 21226
(301) 355-7400

NORFOLK
726 HARBOR DRIVE
PORTSMOUTH, VA 23704
(804) 387-7400

CHARLESTON
1861 REMOUNT ROAD
NORTH CHARLESTON, SC 29410
(803) 554-7400



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA
P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

Στά καθαρά φορτία σημειώθηκαν αύξο-μειώσεις που κάνουν δύσκολη την αξιολόγηση.

ση, όπως ούτως ή άλλως η κίνηση ήταν γενικά ζωηρότερη με ποικιλία ναυλώσεων.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΟΦΙΑ Κ.: 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ 25.000 τον. περίπου καλαμπόκι 'Αλγερία, δολ. 24,50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΥΝΙΚΗ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 14,50, 10.000/7.250 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 10-20.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: Σάν Φραντσίσκο 32.000 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 29 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 17-23.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 22,50 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 12-15.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ 25.500 τον. σκράπ Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 39 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 10-20.

ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 20 φίο χωρίς combination πορτ, 11 ημέρες, 'Ιουνίου 15-20.

ΡΟΣΑΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 17.600 τον. καλαμπόκι Ντάρλεστον και Μπέιρα δολ. 38 λάνερ με 1.500 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 15-25.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. ρύζι Δυτική Μεσόγειο, δολ. 20,50 φίο.

ΣΜΥΡΝΑ: Τσάρλεστον 32.000 τον. περίπου σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 35 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 1-3.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΙΣΤΡΙΑ: Σακάιντε 36.00 τον. γαϊάνθρακες 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 16,50 φίο, 7.500/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΙΜΑΡ: Κπέμε 18.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 39,50 φίο, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 14-22.

ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ: 'Ακαμπα 22.000 τον. λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 23 φίο, 6.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 22-30.

ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ: 'Αλ Τζουμπάιλ 5.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 20,50 φίο, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 10-15.

ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ: Ροστόκ 11.000 τον. περίπου ποτάσσας δύο λιμάνια 'Ινδίας, δολ. 41 φίο, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΕΣ: Μεμβούρνη 7.712 τον. ρύζι σε σάκκους, δολ. 71, 19 ημέρες, άμεση.

ΤΖΩΡΤΖ Δ.: 'Ακαμπα 20.000 τον. περίπου φωσφάτα δύο λιμάνια Δυτικής 'Ινδίας εκτός Καλκούτας, δολ. 23 φίο, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 14-20.

ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ: 'Ακαμπα 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική 'Ακτή 'Ινδίας, δολ. 23 φίο, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 10-20.

ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ.: Σουάιμα 15.000 τον. λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο, 3.000 /1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 26-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΦΗ Ν.: 26.900 τον. d.w. του 1974, παράδοση Μαπούτο 'Ιουνίου 15, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Πάσσερο, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 60.782 τον. d.w. του 1977 παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιούνιο, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιούνιο, ταξίδι μέσω 'Ερυθράς και Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 13.000 την ημέρα πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.772 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 10-20, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ: 18.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βιτόρια / Σάντος 'Ιουνίου 16-20, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 45.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 132.290 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμστερνταμ τέλη 'Ιουνίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ: 29.700 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ντόβερ άμεση, ταξίδι μέσω Δυτικής ΗΒ με επαναπαράδοση Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ: 69.900 τον. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Βορ. Χαττέρας 'Ιουνίου 15-20, επαναπαράδοση Βραζιλία δολ. 9.400 την ημέρα πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.500 τον. d.w. του 1970, παράδοση 'Αμστερνταμ 'Ιουνίου 3, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερι-

κής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 11. την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ: 64.368 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Ακαμπα άμεση, ταξίδι με Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 12.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.313 τον. d.w. του 19 παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΑΝΤ: 32.200 τον. d.w. του 19 παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, ταξίδι Βαλτικής και 'Αλεξάνδρειας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ: 25.854 τον. d.w. του 1981, παράδοση Χάβρη 'Ιουνίου 8-9, επαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια, δολ. 10.450 την ημέρα, πένον δολ. 75.000 πλοίο υπό έρμα.

ΝΕΦΕΛΗ: 72.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση στον πιλότο 'Αμερ. Κόλπο άμεση, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.0 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ.: 13.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ 'Ιουνίου 5-7, επαναπαράδοση Βομβάη/ Καλκούτα, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΡΕΤΗ: 22.628 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.00 την ημέρα.

ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ: 43.112 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ 'Ιούνιο, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα.

Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ 1: 21.000 τον. d.w. του 1976 (San Fe) παράδοση Δουνκέρκη 'Ιουνίου 10-15, επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ: 40.350 τον. d.w. του 1986, παράδοση Σαβόνα τέλη Μαΐου, ταξίδι με 'Αμερ. Κόλπο με επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΝΙΚΟΛΑΣ: 43.353 τον. d.w. του 1986, παράδοση 'Αμστερνταμ 'Ιούνιο, ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 10.800 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τον. d.w. του 1984, παράδοση Πακιστάν, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: 29.640 τον. d.w. του 198 παράδοση 'Ορινόκο 'Ιουνίου 4-7, ταξίδι 6-8 μηνών προς δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Περσικό Κόλπο 27.500 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 245, άμεση.

NAVITEC MARINE SERVICES Ltd

EMDENWEG QUAY 215
B 2030 ANTWERP

Phone: (03) 542.31.31 — Fax: (03) 542.31.30 — Tlx: 72112

AROUND THE CLOCK REPAIRS AT REASONABLE RATES

WORKSHOP FACILITIES

All construction works, welding, piping and fitting.

Engineering and machining — Overhaul of pumps, winches etc.

Hydraulics, Remetalling of bearings, Crankpin rectifying.

Overhaul of turbochargers all makes.

Reconditioning of fuel injection equipment, exhaust valves and seats, starting air valves, cylinder covers, pistons etc.

Electrical repairs and rewinding electrical motors.

Fire fighting and refrigeration.



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

Οι αγοραπωλησίες

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣΣ: Περσικό Κόλπο 28.500 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 210, 'Ιουνίου 20.
 ΠΡΩΤΕΥΣ: Γιαμπού 39.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, WS 155, 'Ιουνίου 22.
 ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Βενεζουέλα 80.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 76, 'Ιουνίου 23.
 ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: 'Αμερ. Κόλπο 38.000 τον. Τζαμάικα WS 190, 'Ιουνίου 27.
 ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Χαλούλ 94.000 τον. Σριράχα, WS 110, 'Ιουνίου 27.
 ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Μπαχάμας 80.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 135, 'Ιουνίου 14.
 ΠΡΟΣΠΕΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Βραζιλία 33.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, διάφορες όψεις WS 157,5, 'Ιουνίου 18.
 ΨΑΡΑ: Περσικό Κόλπο 34.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Δυτική άκτι ΗΠΑ, WS 170, 'Ιουνίου.
 ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Μεσόγειο 27.000 τον. καθαρά διάφορες όψεις, WS 162,5, 'Ιουνίου.
 ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Πούντα Καρντόν 50.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 135, 'Ιουνίου 14.
 ΚΛΕΙΩ: Μπετζιά 73.000 τον. Αύγουστα, WS 137,5, 'Ιουνίου 18.
 ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Ταρτούς 80.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 125, 'Ιουνίου 10.
 ΑΛΟΝΗΣΟΣ: Γαλλική άκτι 'Ατλαντικού 25.000 τον. μέρος φορτίου Μπιμπάδο, WS 275, 'Ιουνίου 12.
 ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 135.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 87,5, 'Ιουνίου 22.
 ΟΡΕΜΠΑΕ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. Αύγουστα, WS 125, 'Ιουνίου 17.
 ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Κέϋχαν 84.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 127,5, 'Ιουνίου 11.
 ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Νιγηρία 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 80, 'Ιουνίου 6.
 ΜΕΤΕΩΡΑ: Κάιο 'Αρκας 75.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 130, 'Ιουνίου 10.
 ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 235.000 τον. μέρος φορτίου Τσιβάν, WS 44,75, 'Ιουνίου.
 ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Μπούργκας 27.500 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 175, 'Ιουνίου 5.
 ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 110.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 87,5, 'Ιουνίου 6.
 ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Κβινάνα, WS 145, 'Ιουνίου 15.
 ΟΡΕΜΠΑΕ: Λά Σκχίρα 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 135, 'Ιουνίου 7.
 ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Μεσόγειο 50.000 τον. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 120, 'Ιουνίου.

Μεγάλος αριθμός των γνωσθεισών πράξεων, υποχρεώνει σε επιλεκτική μνεία των πλέον χαρακτηριστικών. Σά γενική παρατήρηση, οι τιμές διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, έντοτα με τάσεις περαιτέρω ανόδου, ιδίως στα δεξαμενόπλοια όπου υπάρχει η αίσθηση της σπάνισης.

Στά δεξαμενόπλοια θά σημειώσουμε:
 — T/T TAISHO MARU (232.400/75) δολ. 21.500.000 σε 'Ελληνες αγοραστές.
 — T/T HOEN MARU (237.150/73) δολ. 15.000.000 σε 'Ελληνες.
 — M/T EDINBURGH TALLA (155.250/77) δολ. 20.000.000 σε 'Ελληνες.
 — M/T VIOLANDA (134.370/75) δολ. 20.000.000 στις ΗΠΑ.
 — M/T LAVANDARA (128.255/74) δολ. 19.200.000 στις ΗΠΑ.
 — M/T MARVEA (39.865/75) δολ. 10.900.000 σε Νορβηγούς.
 — M/T NEW VANGUARD (29.974/84) δολ. 17.000.000 στις ΗΠΑ.

Τέλος, θά αναφέρουμε τη γνωσθείσα πώληση σε 'Ελληνα αγοραστή των 6 τελευταίων δεξαμενοπλοίων της Canadian Pacific (31.000 TDW/81-80-80-80-74-73) αντί συνολικού τιμήματος της τάξεως των δολ. 100.000.000.

Στά πλοία χύδην φορτίου περιοριζόμαστε να αναφέρουμε:

— M/V PHILIPPINE SAMPAGUITA (65.637/81) δολ. 17.000.000 σε 'Ελληνες.

ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ: Νιγηρία 98.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 100, 'Ιουνίου 25.
 ΦΙΛΟΘΕΗ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. Τσιταγκόγκ, WS 117,5, 'Ιουνίου 7.
 ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Φός 134.000 τον. Τριέστη WS 87,5, 'Ιουνίου 4.
 ΟΜΙΚΟΡΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. Πόρτλαντ, WS 115, 'Ιουνίου 9.

— MV DOCEVEGA (37.945/78) 9.200.000.
 — MV SAPPORO OLYMPICS (29.000/72) δολ. 5.350.000 σε 'Ελληνες.
 — MV FLORA ISLAND (22.531/79) δολ. 7.900.000.
 — M/V MARINA BREEZE/MISTRAL (27.890/68) δολ. 3.100.000 έκαστον.
 Τέλος, στά πλοία γενικού φορτίου:
 — M/V ARKO GLORY (15.120/79) δολ. 8.250.000.
 — MV LLOYD ARGENTINA (14.800/81) δολ. 5.500.000.
 — MV LLOYD TUPIARA (14.235/80) δολ. 4.100.000.
 — MV WHITE LAGOON (18.623/71) δολ. 3.800.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με επίκεντρο του ενδιαφέροντος τό Μπαγκλαντές περιορισμένος αριθμός πράξεων δίνει κάποιο τόνο στην αγορά. Τά δολ. 270 προσφέρονταν για μεγάλα πλοία (10.-13.000 LDT).

Τά δολ. 250 πλήρωνε ή Κίνα για πλοίο 5000 LDT αν και τό τελικό αποτέλεσμα παραμένει άγνωστο.

'Αλλού, ή αγορά περιμένει ακόμη την 'Ινδία και τό Πακιστάν ενώ σε πολύ ένωρίς στάδιο για σχολιασμό βρίσκεται ή κοινή προσπάθεια 'Αμερικανών και Σοβιετικών για 'Ιδρυση διαλυτηρίων στην Ε.Σ.Σ.Δ.

ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Κάιο ντέ 'Αρκας 78.000 τον. Σαλμέτ, WS 117,5, 'Ιουνίου 5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: 87.800 τον. d.w. του 1979, παράδοση άμεση για περίοδο έξι μηνών δολ. 15.000 την ή-μέρα.



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



CAPRIMAR (PTE) LTD.

8 Woodlands Industrial Park E, Singapore-2775.
Tel: 7531188 Fax: 7585252 Tlx: RS 37032 CAPMAR

THE VOYAGE REPAIR & SEAGOING MAINTENANCE SPECIALISTS

- Skilled seagoing tradesmen
- Personnel available at short notice with travel documentation
- Competitive rates.
- Riding squads for maintenance services worldwide.

Machinery overhauling, pipes renewal
General fabrication & welding work, cargo hold cleaning & painting
Motor rewinding, boiler retubing

D. van de Wetering B.V.

PORT REPAIR BASE

**VAN DE WETERING HAS BEEN SYNONYMOUS WITH SHIPREPAIR, TRADE AND SERVICE
AND 24 HOURS PER DAY CUSTOMER SERVICE FOR OVER 100 YEARS**

- OUR PORT REPAIR BASE IS SITUATED IN THE HEART OF ROTTERDAM PORT WITH MOORING SITES AND ALL NECESSARY FACILITIES.
- WORKSHOP WITH MODERN MACHINERY AND EQUIPMENT AVAILABLE.
- THREE SELF PROPELLED WORKING BOATS FULLY EQUIPPED FOR ALONGSIDE REPAIRS.
- EXTENSIVE ON-SHORE COVERED STORAGE FACILITIES.
- AGENT FOR MAJOR MANUFACTURERS OF MARINE EQUIPMENT INCLUDING DIESEL ENGINES.

D. VAN DE WETERING B.V.
Bunschotenweg 134
3089 KC ROTTERDAM
THE NETHERLANDS

Phone: (0) 10-4296255
Telex: 28122 DvdW NI
Telefax: (0) 10-4294035
Harbour no.: 2696

AGENTS FOR GREECE:

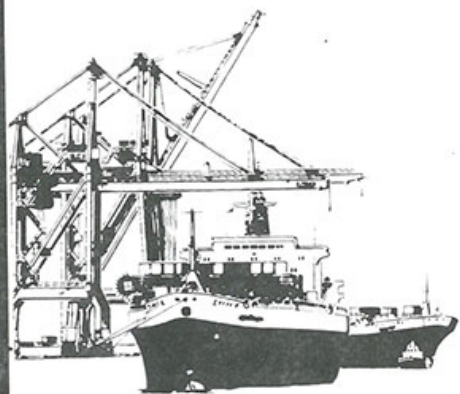


CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

NAFTIKA CHRONIKA



EUROELECTIONS

The latest Info-Memo from the European Parliament deals entirely with the Euroelections of June 18.

It reminds us that Germany, France, Britain and Italy each elect 81 Eurodeputies, Spain 60, the Netherlands 25, Greece, Portugal and Belgium 24 each, Denmark 16, Ireland 15 and Luxembourg 6.

The present parliament is dominated by 166 socialists followed by 113 populists. To gain recognition, a specific group must have at least 23 deputies who belong to the same party or 18 if they belong to two parties or 12 if they belong to three or more parties. Women Eurodeputies are 85 (16%) with most of them from France (17), Germany (16) and Britain (12). In terms of the percentage of women Eurodeputies compared to the total, Denmark comes first with 44% followed by Luxembourg with 33% and the Netherlands with 28%. With two women Eurodeputies each, Greece and Portugal's percentage is 8.

The memo then publishes complete lists of the candidates for the June 18 elections with the exception of the Greek list, presumably because the candidates had not yet been nominated when the memo went to press. There are 2,800 candidates from eleven countries. Italy is in the lead with 670 and Luxembourg trailing with 35. In terms of parties, Spain leads with 32 parties, followed by Portugal with 12 and Italy with 11. The other countries appear with six to nine parties each.

GREEK-OWNED FLEET STILL AT THE TOP

It is a well-known fact that from 1981 to 1988 a large number of Greek-owned ships were transferred from Greek registry to low-cost flags while a substantial number of Greek-flag ships were sold for scrap.

On the other hand, most new purchases during the same period were registered in such places as Cyprus, Malta, Panama, etc. in such a way that the fleets of those countries grew larger with Greek-controlled vessels.

According to the annual returns of Lloyds Register of Shipping, the Greek-owned fleet at the end of 1988 stood at 86.2 million dwt. or 48.1 million grt. with a total of 2,534 ships of more than 1,000 grt. If ships between 100 and 1000 grt. were to be taken into account, together

with passenger ships and ships in other categories, then the Greek-owned fleet is the largest in the world, followed by Japan with 78.5 million dwt. or 50.4 million grt.

During 1988 the Greek-owned fleet remained constant in terms of numbers but increased by 1.6m. grt. In terms of tonnage though purchases of larger vessels and fewer scrappings in relation to the previous year.

According to our own figures, on January 15, 1989, 39.51% of the Greek-owned fleet flew the Greek flag while 53.7% flew other flags such as those of Liberia (15.67%), Panama (8.6%), Cyprus (25.51%), Malta (1.92%), Bahamas (2.10%), Lebanon (0.41%) and Philippines (0.45%).

SHIPS BUILT IN 1988

1,575 ships were built in 1988 throughout the world totalling 10.9 million dwt. This represents a 47 ship increase over the figure for 1987 but also a reduction of 1.35 million gross tons.

Of this total, Japan built 598 ships of 4.04m tons covering 38% of total world construction. Of the 598 only nine were of more than 100,000 dwt. The largest tanker was the «Niseki Maru» of 258,094 dwt. and the largest bulk carrier the «Kazusa Maru» of 227,183 dwt.

South Korea built 117 ships totalling 3.17 m. gross tons 17 were above 100,000 dwt. and 14 of them were built for foreign buyers. It is to be noted that South Korea accounted for 52% of the total number of tankers built throughout the world with 33 vessels totalling 2.13 m. tons compared to the 1.3m. dwt (93 vessels) built by Japan.

West Germany took third place with 55 ships of 521,156 tons. Among them are container ships of 363,654 tons of which 5 were built for U.S. owners.

Taiwan came fourth with 8 ships of 452,896 tons. Among them were 5 container ships of 220,545 tons of which 3 for Evergreen and 2 for Taiwanese owners.

Fifth was Denmark with 38 ships totalling 376,856 tons of which 48% was built for foreign owners.

INTERCARGO HOLDS OPEN MEETING

At the Sjoylist Conference Centre Oslo, Intercargo's open meeting took place yesterday with two interesting presentations on the Association's mission to China and on Manpower, a shipmanagers view.

Detailed news of the Chairman's address on today's press conference will be included in our next issue.

THE COMMITTEE IN LONDON

The election of Messrs. J. Hadjipateras, M. Peraticos and E. Embiricos as President and Vice-Presidents of the Greek Shipping Cooperation Committee in London is a fitting recognition of the great efforts they have made, with other members of the executive committee, to meet the problems of Greek shipping and also of their success in preventing any change to the tax laws in Britain which would have been against the interests of the Greek shipping community in that country.

THE HUMAN ELEMENT

The main concern of the government to be formed after the election of June 18, must be how to deal with the problem of the human element. Because Greek shipping cannot survive without Greek seamen.

The new government must tackle this problem because nobody else, besides the shipowners, cares about it or about the problem of our officers, most of whom are serving on foreign-flag ships and cannot have their sea time recognised for promotion.

What the new government should do, in our opinion, is to recognise sea time performed on foreign-flag ships to enable these officers to qualify for the exam to obtain a second mate's, chief mate's or master's certificate (the same applies to engineers). Also to equalise their contribution to NAT with the contributions made by their fellow-officers on Greek-flag ships.

They should not be punished for serving on foreign-flag ships by being made to pay higher contributions simply because the government has failed miserably to keep ships on the Greek register.

SHIP REPAIRS THROUGHOUT THE WORLD

The substantial rise in ship values in the past 12 months, combined with the steep increase in shipbuilding costs in all the traditionally maritime countries has led to the inevitable conclusion that the active life of ships now in commission will have to be lengthened considerably.

Consequently, ship managers will be paying closer attention to maintenance and the choice of repair centres which must combine speed with efficiency and carry out good quality repairs at reasonable cost.

We list herebelow (with more in the Greek section) a selection of repair centres throughout the world which provide high-quality service and which have carried out maintenance work and repairs on many Greek-owned ships.

ASRY — BAHREIN

ASRY has for many years provided repair facilities to a wide range of Greek owners and managers, both those based in Piraeus and in London.

Following a buoyant 1988 ASRY has got off to a sparkling start in 1989. Repair revenue has jumped and ASRY has docked 19 vessels in the first quarter compared with 52 in the whole of 1988. Dry dock occupancy has been over 90 per cent and income well above budget.

In addition to Greek owners, ASRY has been chosen by major owners in Scandinavia, the U.K., India and Hong Kong in recent months. Owners particularly appreciate ASRY'S improved productivity, the introduction of more specialist technicians and the computerised planning and progress system designed to keep the owners's representative right up to date with every aspect of the job. Dock work has been speeded up with the introduction of new equipment to reduce blasting times thus reducing the time in dry dock.

BOLNES SHIPYARD — ROTTERDAM

The Shiprepairyard YVC BOLNES B.V. is one of the oldest shipbuilding and repair yard of the Netherlands with facilities for all types of works in respect of shiprepairs and maintenance, engineworks, conversions and modifications, engineering and design.

Situated on the south bank of the River Maas in the Eastern Part of the Rotterdam Port District, YVC BOLNES B.V. now occupies about one kilometer of waterfront within easy reach for all types of vessels up to 25.000 tons d.w.

The yard has two floating docks for vessels up to 25.000 TDW and two sidingslipways for vessels up to 6.000 TDW. With high quality of workmanship and reliable delivery dates Bolnes recently carried out repairs on the Greek supplyvessel "Typhoon" of Laskaridis Shipping Co.

In addition the yard has an outstanding name for workmanship in handling stainless steel constructions and repairs on chemical carriers and gas carriers. Repair services can be offered 7 days a week — 24 hours a day by a well experienced labour force and supervisors.

VEROLME BOTLEK — ROTTERDAM

Verolme Botlek, ship repair yard at Rotterdam remains in the forefront of the N.W. European maritime industry, with improved service level and the operation of a modern Service Centre in the port for maintenance, drydocking and repairs of any type or size of vessel, including in port repairs.

During 1988 Verolme Botlek has accommodated a substantial number of Greek vessels either under the Greek flag or foreign flag at its ship repairs facilities. This also continued during the first part of this year. Very recently the following v-

CHINA STATE SHIPBUILDING CORPORATION

Shiprepairing Dept

Tel.: PEKING: 890971, Tlx: 22335 CSSC CN

SHANGHAI
SHIPREPAIRING CENTRE

10 Drydocks up to 60.000 dwt

Shanghai
China

GUANGZHOU
SHIPREPAIRING CENTRE

6 Drydocks up to 25.000 dwt

Guangzhou
Huangpu
China

TIANJIN
SHIPREPAIRING CENTRE

7 Drydocks up to 60.000 dwt

Tianjin
Qinghuangdao
Qingdao
Xingang
China
Dalian
China

DALIAN
SHIPREPAIRING CENTRE

2 drydocks up to 10.000

AGENTS FOR GREECE:



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

essels have been drydocked and repaired, viz: «Planet», «Marinos 2», «Alkyonis», «South Star» and «Manolis».

SOBRENA SHIPYARD — BREST

The SOBRENA Yard at Brest, France, is strategically positioned at the entrance of the English Channel with easy access to ships and very large well protected roads.

The Shipyard has three graving docks and facilities capable to repair any size of vessel's, including large tankers of VLCC type. The repair berths and the two large graving docks are equipped with permanent deballasting facilities which make possible the direct discharge of slops in the special tank-cleaning installation thus extra shifting of vessels for cleaning is completely avoided.

The shipyard in Brest existed since the early years of this century, therefore, is well known to the international shipping market receiving regularly for repairs commercial ships of every origin since early 1970.

In April 1987 SOBRENA has taken over the complete control of the shipyard and an extensive restructuring was carried out in order to render more competitive repair facilities. For this purpose the permanent personnel of the yard was reduced and the additional personnel was arranged on a

short term contract basis, while the yard's workshops were re-organised and a more efficient and concentrated arrangement was provided.

The latest Greek-owned vessel repaired by SOBRENA is the VLCC «Ocean Runner» of Empire Marine Transport, Piraeus. The repairworks included extensive replacement of cargo lines on deck and cargo holds and machinery repairs including overhauling of the steam turbines.

SUD MARINE — MARSEILLE

Established in Marseilles by the acquisition of ACMP Industrial Division, Sud Marine offers an outstanding potential for repairs and maintenance of any type of diesel engines.

With an experienced workforce of 650 technicians the company undertakes also voyage repairs and land based mechanical jobs.

After the recent accession of Ecme - Port de Bouc, Sud Marine offers facilities of a 300 m length repair berth equipped with cranes and general workshop close to Fos and Lavera, about 30 miles west of Marseilles.

Recently, a major repair was carried out by the specialists of Sud Marine to the Pielstick engine, on board the Greek owned tanker «Odyssey» 90.000 tons. d.w.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18090 STAM AR

STAMATIOU

351-6400
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31906

Import-Export & Shipchandlers

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1066 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 586
8000 BAHIA BLANCA

S

SAKSORN ENGINEERING LTD., PART.

552/8 Sadhupradist Road, Chun Street, Yannawa, Bangkok 10120
Tel. 294-0767, 294-2830, 294-2938 Telex: 87036 UNTOR TH

FAX (664) 294 - 0767

ALL KIND OF SHIPREPAIRS

Main engine, Generator, Boiler, Electrical, Refrigerator
Renewal of shell plating, deck plating etc overhaul and repair
of windlass, cargo winch captain and deck cranes.

AGENTS FOR GREECE:



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

INTERTANKO'S ANNUAL REVIEW

In Intertanko's review of the events of 1988, its chairman, Mr. Basil Papachristidis, refers to the ceasefire in the war between Iran and Iraq by which attacks on merchant ships in the Gulf have come to an end. One of the crucial problems of this war was the infringement of the freedom of navigation on which world trade depends. Unfortunately, there has been no answer to the problem of unwarranted attacks on the ships of third parties sailing between non-belligerent countries. On this score, Intertanko's role has been officially recognised and it is to be hoped that the freedom of navigation will not be jeopardised in the future.

There was continued improvement in the tanker market during the past year. After a long period of crisis during which about 200m. dwt. of tanker tonnage was scrapped at great sacrifice by its owners, the present period cannot be described as one of prosperity but there is scope for further improvement.

In conclusion, Mr. Papachristidis noted that just as tanker owners are concerned about world events, Intertanko will not neglect the breadth of its mission which is to watch over the interests of an industry which supplied the life blood to both the developed and under-developed countries of the world.

MORTGAGES AND LIENS

IMO-UNCTAD's mixed intergovernmental to draft an international convention for mortgages on ships has already produced a preliminary draft for further discussion.

According to this draft, ship mortgages or liens of a similar nature will be re-

cognised internationally provided that, in accordance with the law of the country of registry, the mortgage is entered in the public records with the full names and other details concerning the parties involved.

In the event of a conventional change of ownership by which the ship is struck off the register, the striking will not be made before it is ascertained that the mortgage and any other liens have been raised or that the mortgagors have given their written approval for such a change.

Moreover, it is not allowed for a ship registered in one country to raise, temporarily the flag of another country without prior permission from the original country of registry.

As other liens, the draft recognises a) wage claims by the master and crew deriving from work carried out on the ship (including social contributions made on their behalf) b) compensation claims for death or injury in direct relation to the running of the ship, regardless of whether they have occurred on land or at sea and c) salvage claims.

PRUDENCE NEEDED AS SHIPPING RECOVERS

BIMCO's new president, shipowner George P. Livanos, has advised prudence and far-sighted planning as the shipping community regained confidence after years of recession.

Mr. Livanos told the council, at the close of its general meeting in Hamburg, that the industry was "not out of the woods yet".

He urged members to ensure that their operations and vessels were "safe, clean, productive and profitable" and that technological advances were not achieved at the expense of safety or the

50 YEARS AGO

— The shipowner Mr. N. Eustathic has ordered at the Lightgows yards, Glasgow a cargo ship of 10,000 ton d.w. The contract was signed on June at a cost of 130,000 pounds.

— The British salvage ship «Orhir» (ex Dole Star), 459 grt, 07 nett tons, built in 1892 has been bought by Svolakis Pepas for 1000 pounds. The ship was transferred under Panamanian flag and renamed «Sofia».

— The ss «Pagassitikos» was fixed from Rosario 5,200 tons for certain U ports 21/1, option Manchester, Belfast & Swansea 21/3, loading June 20-30.

— According to Naftika Chronika the current strength of the Greek merchant fleet consists of 539 ships of 1,684.65 grt.

— The most important fact of our shipping is undoubtedly the launching from Doxford yards of the first diesel cargo ship under Greek flag. We feel obliged to praise the pioneer initiative of «Kassos Shipping» of Messrs Pneumatikos, Rethymnis and Yannayas.

(Naftika Chronika, No. 204/15.6.89)

environment.

Mr. Livanos paid tribute to outgoing president Helmut Sohmen and asked the council to elect Dr Sohmen as its first honorary president in recognition of his work for BIMCO.

BIMCO also made its first ever appreciation award to Mr. C.P. Srivastava, retiring secretary general of the International Maritime Organisation, for his services to international shipping.

Ian Deholm, chairman of J and J Denholm of Glasgow, was elected president designate. Mr Denholm has a long association with BIMCO and has been board member since 1985.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.446 • 4510.318 • 4528.715 • 4112.400 • 4138.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ κωπής - δ. = δούλο - ε. = έφθεος)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ABIN O'TA TREINTER (δ.)...	68	51073	α. Τζουμπάι 10/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Άμβουργο 22/4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Σιδνεύ 30/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Νιούκαστλ 5/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Βορκελώνη 17/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤΙΖΟΝ	77	15378	δ. Σουέζ 12/4
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	δ. Σουέζ 15/4
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	δ. Σουέζ 16/4	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Μόνγκλα 25/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Κασσιούγκ 24/3	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Σάλλομ Βόε 16/4
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Φιλαδέλφεια 24/4	ΑΝΑΦΗ	85	34400	ε. Μπρισμπαίν 28/4
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	α. Πενάγκ 20/4	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Θέουτα 24/4
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Σαλβαντόρ 2054	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 28/4
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Άμβουργο 27/4	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Μπαχαλίν 7/4
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	α. Ρίο Ιανέιρο 25/4	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	α. Σακάι 17/4
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	προς Σκίνα 20/3	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	83	10520	μετ. «Clipper Magic» (κ.)
ΑΓΓΑΙΟΝ	77	8898	α. Λέγκχορν 1/4	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Νταμπιέρ 20/4
ΑΓΓΑΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	14274	προς Κούβα 23/3	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Ναγκόγια 23/4
ΑΓΓΑΙΟΝ ΣΚΑΨ	76	16006	α. Ντάρμπαν 14/4	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Τάραντα
ΑΓΓΑΙΟΝ ΣΚΙΠΕΡ	84	11084	α. Σιγκαπούρη 19/4	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781	προς Γιοκχάμα 29/3
ΑΓΓΑΙΟΝ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Μπρισμπαίν 27/3	ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Σιγκαπούρη 9/2
ΑΓΓΑΙΟΝ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Ουμ Σαϊδ 10/4	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	έπωλήθη Έλληνες
ΑΓΓΑΙΟΝ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	δ. Γιβραλτάρ 11/4	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Σουέζ 14/4
ΑΓΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	α. Λός Αντζέλες 27/4	ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	ε. Βομβά 4/4
ΑΓΓΑΙΟΝ ΣΑΦΑΓ	77	10153	δ. Ντόβερ 8/4	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Ριγίκα 13/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΓΙΝΤ	83	20960	α. Ριγίκα 22/4	ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	α. Κόμπε 15/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΓΙΟΝ	77	38484	α. Τουμπάρσο 26/4	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	α. Σάν Λορέντζο 29/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	ε. Ντουμπρόβνικ 28/4	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Πειραιά 24/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Ν. Όρλεάνη 26/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	α. Νταμπιέρ 17/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	α. Μπρισμπαίν 17/4
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Γρενάδα 11/4
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Σουέζ 23/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ν. Μαγκαλόρ 14/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Κολούμπια 9/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΟ	84	36353	ε. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	προς Ίβαν 13/2	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	έπισκευές Σασέμπο 19/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Γιοκχάμα 17/3	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Ουλσάν 1/4
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Ρεσίφ 4/4	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	α. Μπιλμπάο 10/4
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Φιλαδέλφεια 13/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	δ. Κων/πολ 21/4	ΑΙΩΙΟΣ (δ.)	79	19463	έπωλήθη Γάλλους
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	έπισκευές Σιγκαπούρη 19/4	ΑΙΩΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Άμβέρσα 4/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	δ. Σκώ 16/4	ΑΠΕΕ	73	16397	προς Κλαϊπέδα 13/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Πειραιά 26/3	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Ρόττερνταμ 22/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	δ. Σουέζ 20/4	ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Γκόλβεστον 6/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεί Χαλκίδα	ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	α. Άμβέρσα 29/4
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	α. Πόρτ Αντζέλες 6/4	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Βανκούβερ 28/4
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Τενερίφη 12/4	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	α. Γιουροπόρτ 25/4
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Ντακόρ 19/4	ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	ε. Πόρτ Μωχάμεντ Μπίν Κασίμ 10/4
ΑΛΙΝΕ	63	10383	προς Άβαντα 20/3	ΑΡΕΘΗ	73	13631	δ. Σουέζ 6/4
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	α. Καμπάνα 24/4	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Τσιταγκόνγκ 13/3
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Σουέζ 25/4	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ολμπαν 21/2
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Γκλόγκ 27/4	ΑΡΙΕΛ	70	7571	ε. Έλσίνκι 26/4
ΑΛΚΜΙΝΗ	79	10996	α. Οχός Ρίο Μπαί 17/4	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	δ. Παναμά 24/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Λός Αντζέλες 19/4	ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Ρουέν 7/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	α. Σιγκαπούρη 10/4	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Ουλού 25/4
ΑΛΜΑ	80	11584	πρ. «Ορεάν Νάιτ»	ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	αργεί Πειραιά
ΑΛΜΠΑ II	72	9709	α. Ντουλούβ 26/4	ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	πρ. «Ιωάννης Κουλουθρός»
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Μανταλουστό 28/4	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	α. Ρόττερνταμ 27/4
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355	α. Σιγκαπούρη 24/4	ΑΡΚΑΣ	88	36309	α. Ντάρμπαν 10/4
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963	δ. Κων/πολ 21/4	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Λός Αντζέλες 24/4
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	προς Χοντίντα 19/4	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Ίσπανία 17/3
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	δ. Παναμά 22/4	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Χάμπτον 24/4
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Μπλόυφ 27/4	ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Φόρ 6/4
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	ε. Φριμάντλ 2/4	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Μορμουγκό 10/4
ΑΛΦΑ ΦΛΕΙΜ	82	23220	α. Ντάρμπαν 24/4	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Πόρτ Λάτσα 16/4
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Κήλαγκ 1/4	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρ. Κούβα 21/3
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	προς Άλεξάνδρεια 22/4	ΑΡΧΙΜΕΤΗΣ	76	19633	α. Πρίνς Ρούπερτ 26/4
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631	α. Χάου Πόιντ 17/4	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Φόρ 17/4
ΑΜΟΡΟΣ	83	34000	α. Σάντος 28/4	ΑΣΚΟΝΙΑ	86	35001	α. Τσιταγκόνγκ 19/4
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Πόρτ Άρθουρ 4/4	ΑΣΚΟΝΙΑ	81	30500	α. Άλουμάρ 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α. Λισαβόνα 6/4	ΑΣΛΕΨ	70	13633	πρ. «Charity»
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	δ. Παναμά 23/4	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	82	20537	προς Μπετζάγια 23/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Λά Σπέζια 24/4	ΑΣΤΕΡΙΕ	85	45065	α. Σιγκαπούρη 2/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	προς Άμβουργο 13/4	ΑΣΤΗΡ	81	34447	α. Σιγκάκη 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	ε. Όκλαντ 21/4	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Σόρροχ 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	στη Λέ Χάβρη 29/4	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Φιλαδέλφεια 28/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΛΟΥΡ	74	13348	α. Σιγκαπούρη 24/4	ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059	πρ. «Great Marine»
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΓΙΣΤΟΜ	74	13348	α. Μπάνμπουρι 16/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Ν. Υόρκη 26/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Παναμά 2/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Πειραιά 2/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Χουέλαβα 6/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	α. Ντάρμπαν 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	α. Φιλαδέλφεια 21/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	έπωλήθη Αιγυπτο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655	ε. Λατόκα 24/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	α. Φιλαδέλφεια 25/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Τομακομάϊ 7/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	πρ. «Silver Victory»
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Τής Μπαί 29/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	δ. Παναμά 10/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889	ε. Τάραντα 18/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	α. Φόρ 23/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Πόρτ Κέλαγκ 25/4	ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Βενετία 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	α. Άρατού 11/4	ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Διλισκελίου 16/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	α. Ρίο Γκράντε 22/4	ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Ντάρμπαν 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΪΣ	74	13631	α. Ν. Όρλεάνη 26/4	ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Πειραιά 8/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Ίντσον 29/3	ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Σαντάν 1754
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Κασσιούγκ 25/3	ΑΥΛΙΣ	79	10993	στην Κελκούτ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	α. Τενερίφη 25/4	ΑΥΛΙΣ	72	16402	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΨ	79	10993	δ. Παναμά 15/4	ΑΥΛΙΣ	79	10993	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Παναμά 3/4	ΑΥΛΙΣ	72	16402	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪΟΜΦ	76	13633	α. Καράτσι 1/4	ΑΥΛΙΣ	79	10993	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	δ. Σουέζ 25/4	ΑΥΛΙΣ	72	16402	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Σαγκάη 8/4	ΑΥΛΙΣ	79	10993	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Σουέζ 21/4	ΑΥΛΙΣ	72	16402	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Σουέζ 21/4	ΑΥΛΙΣ	79	10993	

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	δ. Γιβραλτάρ 25/4
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Τραπεζούντα 21/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	85	1423	α. Πειραιά 19/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Κερταγένα 25/4
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	δ. Σουέζ 18/4
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Λειζόδε 23/4
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Χέουσα 27/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Άμβέρσα 1/5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	α. Θεσσαλονίκη 10/4
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Φιλαδέλφεια 28/4
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	α. Πειραιά 19/2
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Νταλιν 3/4
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	πρόξ Νιγηρία 6/3
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρόξ Ν. Όρλεάνη 30/53

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	επωλήθη 1/4
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρόξ Κωνσταντίνος 8/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Ν. Όρλεάνη 23/3
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Μπιλμπάο 28/4
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	α. Φελίξ του 27/4
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	δ. Παναμά 26/4
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	δ. Πόρτ Σάις 23/4
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	πρόξ Άβανά 6/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	πρόξ Λουάντα 16/3
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πειραιά 26/4
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πειραιά 25/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Σουέζ 24/4
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	α. Πειραιά 25/4

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	πρόξ Όγουέντο 27/3
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Σαβάννα 27/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Λισαβόνα 22/4
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 17/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	δ. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Βαλτιμόρη 22/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Κάδιξ 19/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χουάγκου 16/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	δ. Σουέζ 21/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	α. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	α. Τόμπο 15/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Γκουγιόμας 11/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	δ. Ντόβερ 18/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	πρόξ Φουτζέιρα 7/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	μετ. «Feng Shiang» (π.)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Σάν Νίκολας 26/4
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	α. Γένοβα 24/4
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19284	α. Κουίνγκοντάν 11/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284	α. Άμβούργο 29/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Ντάρμπαν 23/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Σέτε 21/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρόξ Σέκου 23/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19284	πρόξ Άργεντινή 20/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Μπιλμπάο 15/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19284	α. Λας Πάλμας 27/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285	α. Γιοκοχάμα 12/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρόξ Κήλογκ 15/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Βανκούβερ 20/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	α. Τενερίφη 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	δ. Κων/πολη 21/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Λομέ 18/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχαράιν 16/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	α. Λέ Χάβρη 18/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Πειραιά 17/4

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Τσιβιταβέτσια 15/4
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Θρόντεϊ Άϊλαντ 22/4
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	αργεί Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	α. Ρότερνταμ 29/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Άμβούργο 23/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Ρουέν 19/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Βαλτιμόρη 23/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Γιούρπορτ 28/4
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. Ντάρμπαν 12/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	δ. Σουέζ 16/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Πειραιά 26/4
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Ναπιέρ 25/4

ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρόξ Σιγκαπούρη 10/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Ούμπε 8/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Μπαγόγκ 24/4
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Φουκουγιόμα 17/4
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	ναυπηγ. Νουμακούμα
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Λίβερπουλ 26/4
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927	πρόξ Βομβάη 30/3
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 22/4
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	α. Πειραιά 18/4
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Πόρτ Άλέγκρε 22/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Πόρτ Έβεργκλέιντς 26/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Ρίο Ίανέιρο 8/4

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	δ. Γιβραλτάρ 30/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Χιούστον 19/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Μάρτε Πόιντ 25/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρόξ ΗΠΑ 24/3
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	α. Ρεσίφ 18/4
ΕΜΠΡΟΣ	65	8187	πρόξ Χαλκίδα 25/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβέρσα 29/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 26/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 25/4
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	α. Πειραιά 7/4
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Ν. Όρλεάνη 21/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	α. Βανκούβερ 9/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	δ. Παναμά 20/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Σιγκαπούρη 3/4
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	πρ. «Βυσάνθη»
ΕΡΜΗΣ	72	15951	πρόξ Χαλκίδα 30/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Βαλλέττα 24/3
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Σαντάνα 16/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	δ. Γιβραλτάρ 27/4
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 25/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Μανίλα 23/4
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	α. Ντάρμπαν 22/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρόξ Σιγκαπούρη 23/3
ΕΦΔΙΜ ΤΣΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Βαλτιμόρη 9/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342	δ. Π. Σάις 11/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ν. Όρλεάνη 10/3

ΖΑΝΕΤ	66	4503	πρόξ Θεσσαλονίκη 21/4
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Άρατού 18/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	α. Γκουαγιακούιλ 20/4
ΖΕΥΣ	71	87667	α. Ρότερνταμ 2/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Χιούστον 13/4
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Ντάρμπαν 17/4
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	α. Μπρισμπαίν 27/4
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Οζάκα 24/4
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	δ. Σουέζ 25/4
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Μπρισμπαίν 23/4
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Χόγκ Κόγκ 27/4
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Έιλατ 24/4
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Χόγκ Κόγκ 26/4
ΖΙΝΙ	76	11348	ΕΤΑ Χαλκίδα 4/5
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	δ. Κων/πολη 22/4
ΖΙΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	α. Φιλαδέλφεια 14/4
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	δ. Σουέζ 21/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Νιούκαςτλ 21/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 6/4
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Πόρτ Σάις 22/4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	δ. Δαρδανέλλια 12/4
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Φόξ 23/4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Τακόμα 19/4
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Κουβέιτ 13/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	επωλήθη Έλληνες
ΘΟΥΡΓΚΙΑ	87	12963	α. Άμβούργο 18/4
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	δ. Παναμά 17/4
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Πόρτ Κάιζερ 23/4
ΙΛΙΔΣ (δ.)	75	39995	πρόξ Μεθούλ 19/3
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	δ. Σουέζ 26/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΖΥ	72	9964	α. Άνκονα 25/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	α. Ν. Όρλεάνη 14/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	δ. Μπρισμπαίν 13/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	δ. Κων/πολη 10/4
ΙΟΣ	85	34400	πρόξ Νταλιν 16/3
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 22/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 3/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	α. Γουακαμάτσο 19/4

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Ντάρμπαν 21/4
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	α. Πόρτ Κέλαγκ 21/4
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Λας Πάλμας 20/4
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Τερνέστη 23/4
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Άμβούργο 24/3
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	α. Σεπετίμπα 20/4
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	α. Κόπερ 26/4
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Άμβέρσα 28/4
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Βανκούβερ 29/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Γιοκοχάμα 27/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Τής 30/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Σάντος 26/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρόξ Πακιστάν 13/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Λός Άντζελες 25/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	πρόξ Ρας Τανούρα 18/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	επωλήθη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.	82	36341	α. Λά Παλις 26/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Τουμπαράο 13/4
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Τέξας Σίτυ 15/4
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Χάμπτον Ρόουντς 28/4
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Σάο Φρανσίσκο 23/4
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Λεμεσός 30/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Ριγίκα 13/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Τόλ 13/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	πρ. «Caro Onest»
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	α. Ναγκόγια 21/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532	α. Φόλμουθ 18/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 25/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Πειραιά 25/4
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Γέλα 22/4

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Λάρνακα 22/4
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	δ. Δαρδανέλλια 24/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Τζουμά Τέρμιναλ 10/12
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Τζέμπελ Άλι 10/4
ΚΟΜΕΤ	78	14374	α. Μουρίκιο 22/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Μόκχα 4/4
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Λός Άντζελες 22/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρόξ Σιγκαπούρη 27/3

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Γιουροπόρτ 12/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	68	22836	α. Μομπίλ 20/4
KOREAN ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Φιλαδέλφεια 28/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Μπαχαρήν 9/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Άμβούργο 12/4
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Φιλαδέλφεια 27/4
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	ε. Βενετία 22/4
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	6547	πρ. Κρατίλος
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Κων/πολη 23/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Μομπίλ 22/4
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζέντα 8/4
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 24/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Γιοκοχάμα 26/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων/πολη 24/4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Μάλμα 14/4
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Σουώνση 29/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Άμβούργο 23/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Βενετία 15/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Τζέντα 8/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Τ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	δ. Σουέζ 18/4
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Πειραιά 21/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Μπιλμπάο 20/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Ντόρ ες Σαλάμ 16/4
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Κωνσταντίνα 31/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Λάε 21/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τερνέστη 23/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Σάλαμ Βόε 29/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Άλγκεθ(ρας) 7/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Σιγκαπούρη 15/4
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Κήλαγκ 954
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Γκιζάν 6/4
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άοντοντ 21/4
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Σφός 14/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Χόγκ Κόγκ 22/4
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandoot»
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Χάιφα 27/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Κολούμπια 16/4
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	επωλήθη Νορβηγούς

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	ε. Ν. Όρλεάνη 19/4
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουλέτ 23/4
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	επωλήθη
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Μεξικό 17/3
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Ίντσον 20/4
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ν. Όρλεάνη 24/4
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	α. Μπρέικ 24/4
ΛΑΤΩ	68	18737	α. Μομπίλ 18/4
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	επωλήθη Έλληνες
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	πρός Άνγκόλα 6/2
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Χιούστον 10/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	δ. Ντόβερ 27/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Ρότερνταμ 3054
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Μανίλα 18/4
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Χιούστον 24/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Γκάλβεστον 12/4
ΛΙΚΑ	76	16165	α. Φουκουγιμα 22/4
ΛΙΜΠΕΤΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Χοσσόμα 27/2
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 13/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βαούρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 25/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Καράτσι 13/4
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρός Ευρώπη 30/3
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Ρουέν 21/4
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	δ. Σουέζ 25/4

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Β. Κορέα 17/3
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Κορούνα 28/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Φός 19/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Πόιντ Γουέλς 24/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Ντόβερ 14/4
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρός Κίνα 13/3
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Βανκούβερ 1/4
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	ε. Πενάγκ 26/4
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Ριγίεκα 22/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Ρότερνταμ 29/4
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	επωλήθη
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	ε. Κοπέρ 21/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	δ. Σουέζ 19/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Λέγκχορν 26/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Άμβέρσα 3054
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Σάρροχ 14/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Πειραιά 5/4
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	μετ. «Kallio» (κ.7)
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Μομπάσα 8/4
ΜΑΡΙΑ	81	29761	δ. Κων/πολη 16/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	ε. Μομπίλ 27/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Λός Άντζεες 5/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	επισκευές Πειραιά 15/3
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Τουλών 20/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Μίλφροντ Χάβεν 24/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.)	81	41390	στό Ουλάσν 29/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Γιούροπορτ 30/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Μόντρεαλ 20/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Βαλέντια 25/4
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Σάο Φραντσίσκο 22/4
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	α. Σάο Σεμπασιτιό 10/4
ΜΑΡΙΝΟΣ II.	80	14398	πρ. «Τροπικάνα»
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Τρινκομάλη 12/4
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	ε. Λά Νουβέλ 23/4
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	δ. Σκώ 20/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Μπωμόντ 20/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ν. Χάβεν 26/4
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Ρίο Άντρε 17/4
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	α. Σιμονοσέκι 18/4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Μπ. Άϊρες 5/4

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρός Λαμπουάν 28/3
------------------	----	-------	--------------------

ΜΕΛΕΘ	75	35516	α. Ν. Όρλεάνη 14/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Πατέρμο 26/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Λίβερπουλ 28/4
ΜΕΝΤΣΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Βαλτιμόρη 19/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 18/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Πειραιά 3/4
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Τενερίφη 16/4
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Βομβάρ 15/3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Βαλτιμόρη 16/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. Όρλεάνη 24/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Βαλτιμόρη 17/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Πουέρτο Κορτέζ 13/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠΤΕΡΝ	71	1586	βυθίσθηκε Τζαμάικα 17/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Κίγκστον 24/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Χιούστον 17/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Μομπίλ 18/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 12/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Μπελέμ 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Σέτε 27/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Μπελίζ Σίτυ 9/4
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥ	71	1598	α. Χιούστον 20/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Πόρτ όφ Σπαίην 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Γκάλβεστον 13/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Πόρτ όφ Σπαίην 27/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Κόρπους Κρίστι 8/4
ΜΙΝΟΣ	75	28082	ε. Ν. Όρλεάνη 19/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Σάν Φραντσίσκο 16/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Κων/πολη 13/4
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός Δ. Άφρική 10/3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Τσιβιταβέστια 23/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	επισκευές Μουσσορού 26/4
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Ρίο Άντρε 21/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Νουέβα Παλμίρα 26/4
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	α. Πειραιά 20/4
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Πόρτ Σάιθ 1954
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Σάν Άντονιο 24/4
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	πρός Θεσσαλονίκη 31/3
ΜΠΑΤΗΖ	73	78373	α. Ράς Γκαρμτ 31/3
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Πειραιά 953
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	πρ. «Αζονσταί»
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580	πρ. «Μαρίκα»
ΜΠΟΕΜ	72	17728	δ. Δαρδανέλλια 19/4
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Βερμούδα 18/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Παλάου Μπακόμ 25/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Ίντσον 16/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΟΥΝΑ	79	16935	ε. Πόρτ Κανάβεραλ 21/4
ΜΠΡΗΜ	85	25227	ε. Σάν Νικόλας 17/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Τζέντα 22/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Φρημάντλ 27/4 *

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Ίκόνιο 9/4 *
ΝΑΕΟΣ	70	9865	ε. Μακείο 21/3
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	δ. Παναμά 25/4
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9882	α. Γιβραλτάρ 8/4
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Λούπ Τέρμαλν 13/4
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	α. Πειραιά 14/4
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Σουέζ 13/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Λός Άντζεες 13/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ρόκυ Πόιντ 19/4
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Γκιζόν 21/4
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 9/4
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Πόρτ Έβεργκλέιντς 20/4
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Χέυ Πόιντ 16/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέττα (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Τερνέστη 23/4
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	ε. Άμβούργο 30/4
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Σουέζ 24/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Χιούστον 23/4
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Λειζέες 18/4
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Σάρροχ 8/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Σαβόνα 27/4
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Σουέζ 26/4
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	δ. Γιβραλτάρ 7/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	77	11159	α. Τσιτσούγκ 23/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	επωλήθη Έλληνες
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Ν. Όρλεάνη 7/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	ε. Λίβερπουλ 24/4
ΝΙΚΥ	73	14667	επωλήθη
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Γουακαγιάμα 13/4
ΝΙΝΗ	75	16629	α. Ντάρμπαν 27/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	στό Τσουνεϊσί 14/4
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	πρ. «Interbulk Valiant»
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	δ. Γιβραλτάρ 24/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	επισκευές Λέ Χάβρη 2/5
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	π. Καμπέλλο 22/3
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Σάν Άντονιο 7/4
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	δ. Σουέζ 9/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Γιβραλτάρ 17/4
ΝΤΕΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Φιλαδέλφεια 19/4
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	δ. Σουέζ 15/4
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Πόρογκρον 14/4
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	δ. Σουέζ 14/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Χιούστον 8/4
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ν. Όρλεάνη 9/4
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Πειραιά 26/4
ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Τής 30/4

ΘΩΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Άμβούργο 30/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	ε. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	α. Κολούμπια Ρίβερ 24/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Γιοκοχάμα 20/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Κολούμπια Ρίβερ 23/4
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	ε. Άμβέρσα 17/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Βαλπαράϊζο 21/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Πειραιά 27/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417	δ. Κων/πολη 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	ε. Τρομπέτας 25/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	προς Κούβα 24/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Λειζόες 15/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. Σκώ 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Ουλσάν 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Άβονμαουθ 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Άμβέρσα 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Ζαντάρ 19/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	α. Κολούμπια Ρίβερ 19/4
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Ανίτρα»
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	δ. Κων/πολη 15/4
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μπουένος Άϊρες 11/4
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	α. Ν. Όρλεάνη 24/4
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	επωλήθη
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Λός Άντζελες 23/4
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Πόρτ Σάϊτ 12/4
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Πειραιά 26/4
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Πειραιά 19/4
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	δ. Κων/πολη 15/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Σκώ 18/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ρεϊνιόν 11/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Κολούμπια Ρίβερ 21/4
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Σαουθάμπτον 20/4
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Τζώρτζταουν 24/4
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	ε. Χέυ Πόιντ 16/4
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Ν. Υόρκη 26/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	δ. Παναμά 9/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	α. Χιούστον 14/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Χέυ Πόιντ 11/4
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Ναγκόγια 6/4
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	δ. Κων/πολη 18/4
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Νάπολη 27/4
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 25/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τζουέμα 29/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	προς Πειραιά 14/12
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	προς Ναμίμπε 12/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Άλγκεθίρας 14/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Σιγκαπούρη 15/4
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	προς Κουανγνυάγκ 26/3
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Θεσσαλονίκη 9/4
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Λέγκχορν 27/4
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	δ. Παναμά 25/4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Ρας Τανούρα 16/4
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Βομβάη 24/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	δ. Κων/πολη 22/4

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	επωλήθη Έλληνες.
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Καλλάο 23/4
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Τερνέστη 19/4
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 16/4
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρ. «Lady Lienke»
ΠΕΛΦΛΑΪΕΡ	82	2477	ε. Σμύρνη 20/4
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	προς Ν. Αφρική 25/3
ΠΕΠΠΥ	67	1183	α. Άβονμαουθ 28/4
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Ρότερνταμ 20/4
ΠΕΤΡΑ	76	23149	επωλήθη
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Κασσιούκ 21/3
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	δ. Σουέζ 5/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 23/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	ε. Πειραιά 21/4
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	δ. Πόρτ Σάϊτ 20/4
ΠΗΓΑΣΙΟΣ	73	9749	α. Σάν Αντόνιο Έστε 14/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πήγασος 24/4
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	δ. Παναμά 19/4
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Σάν Φραντσκο 26/4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Νικόσια 21/4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 14/4
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 26/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Σάν Νικόλας 22/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Άλεξάνδρεια 25/3
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Βαλέττα 19/4
ΠΟΠΗ	73	19564	ε. Άρατού 7/4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Γεραλντον 18/4
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	ε. Φονεύ 27/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Σάν Λορέντζο 21/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Τσιβταβέτσια 26/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Χόγκ Κόγκ 5/3
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	α. Πόρτ Χέντλαντ 14/4
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Νόρθπορτ 11/4
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Ν. Πλύμυθ 19/4
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Φόρ 24/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Γένοβα 20/4
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Μόντρεαλ 24/4
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	προς Σιγκαπούρη 27/3
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τσιβταβέτσια 21/4

ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Βενετία 26/4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 24/4
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	α. Σίνες 29/3
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 25/4
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 24/4
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Παλέρμα 28/4
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Ντουάλα 10/4
ΡΕΑ ΣΤΗ.	77	1573	α. Πειραιά 26/4
ΡΕΝΣΕΙ	70	11716	ε. Βομβάη 24/3
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Όσκαρσταν 22/4
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Ρίο Άνιέρο 21/4
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Φόυνες 22/4
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	προς Άκωμπα 30/3
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100	δ. Σουέζ 23/4
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Άλγέρι 28/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Όλλανδία 31/3
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Παράναγιο 12/4
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. Άμβέρσα 26/4
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 4/4
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	στό Σάντος 25/4
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Σάο Σεμπατίστο 24/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	δ. Κων/πολη 21/4
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Σιγκαπούρη 20/4
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Νουέβα Παλιόρα 26/4
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Ουμέα 23/4
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρ. «Raamgracht»
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Μόγκλα 2/4
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8915	α. Φάλμουθ Μπαίη 26/4
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 22/4
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	δ. Γιβραλτάρ 26/4
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	προς Άβόνα 13/3
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995	προς Ύεμιντ 2/5
ΣΕΡΠΙΟΣ (δ.)	67	12228	προς ν. ΑΜερική 30/3
ΣΕΡΠΙΟΣ	67	988	ε. Πειραιά 21/4
ΣΗ ΚΑΣΤΛ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Σιγκαπούρη 13/4
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	δ. Παναμά 18/4
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	προς Άλγερία 23/3
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	α. Σιγκαπούρη 13/4
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Βενετία 23/4
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Ν. Όρλεάνη 19/3
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ	76	11866	α. Κίνγκτον 2/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	προς Κόμπε 5/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Καλλάο 21/4
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	επωλήθη Νορβηγούς
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ντουλούθ 18/4
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Τσάρλεστον 27/4
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	α. Σεβίλλη 21/4
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Σαλβαντόρ 23/4
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	85	10511	ε. Τέμα 25/4
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	α. Πειραιά 26/4
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077	προς Άμπιτζάν 10/12
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	α. Λισσαβώνα 26/4
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Λισσαβώνα 26/4
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Σάντος 27/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	προς Μεθούλ 19/3
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Άδελαΐδα 20/5
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	προς Βομβάη 2/5
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Νοβοροσίσκ 18/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Σάντος 25/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς ΗΠΑ 10/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Άμβούργο 28/4
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	προς Άγκόλα 26/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα 23/4
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Νικόσια 12/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Σιγκαπούρη 21/4
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερτάν (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Ν. Όρλεάνη 16/4
ΤΑΪ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Μπάχια Μπλάνκα 22/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Χουέλα 11/4
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	ε. Πειραιά 21/4
ΤΖΟ'Υ	76	10801	προς Βαλπαράϊζο 23/4
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΤΖΩΡΤΣ Λ.	75	14786	ε. Πειραιά 1/4
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	77	11348	α. Πειραιά 25/4
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Σέβεν Άϊλαντ 24/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Λούπ Τέρμιναλ 8/4
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζέιρα 12/4
ΤΟΝΥ	62	6246	μετ. «Μπίγκ Μπέν» (Βρ.)
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Κων/πολη 13/3
ΤΟΠΑΖ	85	28000	προς Μ. Μαγκνόνου 30/3
ΤΟΞΚΑΝΑ	76	36204	δ. Κων/πολη 5/4
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥΪ	88	9100	α. Σαίντ Τζών 18/4
ΤΡΑΪ'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Χόγκ Κόγκ 27/4
ΤΡΑΪ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	δ. Κων/πολη 18/4
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1.	68	2760	ε. Πειραιά 26/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	α. Βαλτιμόρη 20/4
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪ'ΛΑΝΤ	74	13639	α. Γουέινα 23/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Σιγκαπούρη 23/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Γιοκοχάμα 17/4
ΤΥΧΗ	70	10886	προς Τζακάρτα 18/3
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 26/4
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Τερνέστη 25/4
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. Χιούστον 4/4

ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΥ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Γ'ΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713

α. Ν. Ύρκη 27/4		
πρός Σιγκαπούρη 11/1		
πρός Ν. Κορέα 18/3		
δ. Π. Σαΐδ 23/4		
πρός Ίνδονησία 28/2		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Μόντρεαλ 24/4		
ε. Λύττελτον 25/4		
α. Σιγκαπούρη 22/4		
α. Γκλάντσοουν 1/4		
α. Πρίνς Ρούπερτ 28/4		
α. Βενετία 25/4		
α. Φώλεϋ 3/4		
α. Φρημάντλ 19/4		
επισκευές Πειραιά 21/4		
ε. Φόρς 2/4		
α. Βοστώνη 24/4		
α. Ν. Όρλεάνη 13/4		
α. Ρόττερταμ 6/4		
ε. Δουνκέρκη 18/4		
ε. Νάντη 29/4		

ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527
ΧΑΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕΪ'Ν	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

πρός Π. Νουάρ 22/3		
στον Περσικό		
πρός Ίαπωνία 26/3		
ε. Ναγκόγια 18/4		
πρός Περσικό 24/3		
ε. Ρίο Ίανέιρο 12/4		
επωλήθη		
ε. Πειραιά 22/3		
α. Κισαράζου 14/4		
α. Χόγκ Κόγκ 16/4		
δ. Κων/πολη 15/4		
δ. Κων/πολη 20/4		

α. Τάμπα 13/4		
πρός Φάλλουμ 30/3		
δ. Μπρουμπουτέλ 16/4		
α. Μπρουμπουτέλ 20/4		
α. Ζήμπρουγκε 2054		
α. Π. Μόντ 4/4		
δ. Γιβραλτάρ 24/4		
α. Ν. Ύρκη 24/4		
α. Σιγκαπούρη 24/4		
α. Σιγκαπούρη 24/4		
α. Λέ Χάβρη 22/4		
πρ. «Εστορίλ»		
ε. Ταμπίκο 16/4		
μεταφορές Περσικού		
υπό ναυπήγηση		
ε. Πειραιά 9/4		



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμερική
Μ = Μέλιτες
Λβ = Λιβανού

Ονδ = Όνδούρες
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλαντίας
Μπχ = Μπαχάμες

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σε ...
* = άνευφάριστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΛΛΩ	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400
ΑΘΛΟΦΩΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ ΒΟΥΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΙ ΛΑΖ	72	16235
ΑΙ ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ ΝΤΑ (κ.)	72	31935
ΑΙ ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙ ΡΗΝΣ ΝΤΑΓ ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ Π (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛΑΛΙΝΧΟΥΡ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784

α. Μπ. Αίρες 7/4		
πρός Μπενγκαντέ, 28/3		
α. Σιγκαπούρη 7/4		
α. Νάπολη 7/4		
πρός Ματάνζας 10/2		
δ. Πεναμάρ 13/4		
πρός Ίταλίας 29/3		
επωλήθη		
α. Σόντες, 11/4		
α. Αβουμάρουθ 13/4		
ε. Χέμpton 9/4		
δ. Σουέζ 4/4		
α. Λισαβώνας 13/4		
πρός, Ίρβν 6/3		
α. Λέ Σπέζις 6/4		
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/3		
α. Ρουέν 11/4		
α. Όρσγγη 3/4		
πρός, Άλγερία 5/3		
ε. Σιγκαπούρη, 11/4		

α. Γιούρπουρι 6/4		
α. Μοντρέ, 6/4		
ε. Ρόττερταμ 15/4		
α. Αμπου Ντάμπ 10/4		
δ. Σουέζ 12/4		
ε. Σόε Σερμποσίτσο 4/4		
α. Μπαχράιν 13/4		
πρός, Όρν 30/3		
πρός, Άλγερία 10/3		
α. Νουάπορτ 26/3		
μεταφορές Περσικού		
α. Ρόττερταμ 30/3		
α. Φάλασινγκ 6/4		
πρ., Μόγκλα 16/3		
πρός, Δ. Αφρική 10/3		
μετ. «Global Dream» (κ.)		
ε. Τόμπο 7/4		
α. Σέβεν Αϊλάντ, 6/4		
α. Σόντες, 8/4		
α. Ν. Όρλεάνη 26/3		
ε. Κε-θ. Μπρί, 8/3		
α. Λέ Παλ, 11/4		
ε. Γιούρπουρι 16/4		
ε. Δουνκέρκη 11/4		
ε. Πειραιά 8/4		
α. Ν. Όρλεάνη 9/4		
πρός, Άλγερία 3/3		
δ. Σουέζ 15/4		
πρός, Ντιντράι 29/3		
στο Χερμάρ		
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/3		
πρός, Κόρε 30/3		
ε. Πειραιά 1/4		
ε. Περμίνιο 21/3		
πρός, Κρέτωνη 28/3		
α. Μουκίε 7/4		

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ		
(π.)	80	11961
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.)	62	2389
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I (κ.)	69	14446
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9952
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.)	70	3201
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.)	75	10036
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ N (κ.)	86	22273
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΕΛΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	16258

επισκευές Ρόττερταμ 27/2		
πρός Περσικό 10/2		
πρός Κίνα 22/3		
α. Ν. Όρλεάνη 9/4		
πρός Τσιβέν 31/3		
πρός Ρίγα 3/3		
ε. Ροζέριο 8/4		
ε. Ρεσίφ 27/2		
πρός Ρίο Ίανέιρο 28/3		
α. Νιούμπαν 13/4		
επωλήθη αλλοδαπούς		
α. Κόρπους Κρίστι 1/3		
πρός Βεγγάζη 15/3		
α. Τζέντα 20/3		
πρός Τουμπάρσο 19/3		
α. Γιοκχόμα 454		
δ. Κων/πολη 7/4		
α. Βαλλέτις 10/4		
πρός Τσιβέν 30/3		
επωλήθη		
ε. Πειραιά 31/3		
ε. Χιούστον 13/4		
πρός Χώρ Φοκόν 5/2		
α. Λέ, Πάλλες 6/4		
πρός Αιν Σούκνα 24/3		
δ. Πεναμάρ 5/4		
πρός Άλγερία 24/3		
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 31/3		
α. Πόρτ Κέλαγκ 14/3		
μεσογειακές μεταφορές		

πρός, Οίτο 21/3		
α. Φόρς 10/4		
α. Λειξόες 13/4		
μετ. «Colinda» (Βρ.)		
ε. Κόζουμπλένκς 6/4		
ε. Γκντίνσκ 15/2		
ε. Άμβέρρος 5/4		
α. Γκάλβεστον 7/4		
α. Κων/πολη 11/4		
δ. Κων/πολη 29/3		
ε. Ναντάρ 10/4		
μετ. «Renoir» (κ.)		
πρός, Άλγερία 10/3		
α. Αοντντ 12/4		
επωλήθη Νορβηγούς		
πρός Σιμίζου 9/3		
ε. Ρεβέννα 5/4		
πρός, Ακκίπε 23/3		
στον Πειραιά 17/4		
πρός, Άμστέρν 31/3		
πρός, Ίαπωνία 26/3		
α. Λέ Παλ, 14/4		

ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Κολόμπο 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. Μαλίμ 9/4
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρόσ. Ίλτισέβοκ 20/3
ΕΥΤΥΧΙΑ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Περωνόγους 1/4
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	δ. Πενερό 9/4
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Μπρέικ 2/4
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	δ. Πενερό 1/4
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	ε. Σέβεν Αϊλόντ, 10/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ. κ.)	75	176008	οιγ. Σερμόγκ (δ.π.θ.ή.κ.η)
ΖΕΒΡΑ (κ.)	76	15446	μετ. «Trade Fir» (λ. 7
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	ε. Λότ, Αντίζελε, 8/4
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	οιγ. Σερμόγκ (δ.π.θ.ή.κ.η)
ΖΕΦΥΡ (δ. κ.)	68	48058	δ. Τζιζέλ 17/4
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Ν. Όρλεάν 1/4
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Πενερό 11/4
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Ν. Υόρκη 13/4
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Κοπέτ 8/4
ΗΒΗ	79	16379	ε. Βιλέντσια 11/4
ΗΡΑ	79	16390	ε. Γιβραλτάρ 9/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Σουέζ 11/4
ΗΡΩ	76	17129	ε. Κινέο 4/4
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	μετ. «Esteron Trust» (λ. 7
ΗΣΤ ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Μπρόντγουε 7/4
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Λότ, Αντίζελε, 6/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	πρόσ. Ίντιον 30/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	ε. Κόμπι 11/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	οιγ. Βοσώρ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρόσ. Τζέντι 28/3
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	ε. Βονκούβερ 12/4
ΘΕΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	δ. Κωνσταντίνου 6/4
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Ν. Όρλεάν 12/4
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Αμβούργο 13/4
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Πειραιά 28/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Αλικάντε 1/4
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	δ.π.θ.ή.κ.η
ΘΕΟΝΙΚ (κ. 7)	68	16616	μετ. «Gateshead» (μ. 7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	ε. Λορέν 6/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	ε. Λότ, Πόλιν, 9/4
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	πρόσ. Γεωργίου 30/3
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κε.)	71	995	ε. Μελίλη 1/4
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κε.)	77	997	ε. Αργυρού 2/4
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	ε. Λεμεσό 8/4
ΙΚΑΡΙ (δ. π.)	76	4985	πρόσ. Σιγκοπούρη 28/3
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	πρόσ. «Prometheus»
ΙΛΙΝΙΟΙΣ (δ.)	75	137854	επισκευές Μπρέικ 20/3
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	οιγ. Κόλιν 14/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	77	140277	ε. Μπρέικ 17/4
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Λέγκυ 19/3
ΙΩΑΚΙΜΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Ρίττιν 9/4
ΙΩΑΚΙΜΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Ν. Όρλεάν 8/4
ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΥΥΝ (κ.)	77	11488	ε. Κινέο 14/4
ΙΩΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Λέ Χόβερ 12/4
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Γέντ 10/4
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Περωνόγους 31/3
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρόσ. Κούβα 30/3
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Ν. Όρλεάν 11/4
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Χιόσι 6/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρόσ. Βικτόρια 13/3

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρόσ. Κολόμπο 28/3
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ. κ.)	70	17485	ε. Μπρέικ 8/4
ΚΑΛΙΣΤΗ (κ.)	72	9284	μετ. «Βρέικ» (Ονδ.)
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρόσ. Κούβι 10/1
ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.)	65	3801	πρόσ. «Wavel»
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρόσ. Ιμνίκεν 21/3
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Ν. Όρλεάν 6/4
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Αμβούργο 15/4
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	πρόσ. «Nikaia»
ΚΑΠΑΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	ε. Σουέζ 6/4
ΚΑΠΑΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	οιγ. Φιλαδέλφεια 15/4
ΚΑΠΑΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	πρόσ. Βελιγράδι 30/3
ΚΑΠΑΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	ε. Γιβραλτάρ 2/4
ΚΑΠΑΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	πρόσ. «Acina»
ΚΑΠΑΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	δ. Πενερό 1/4
ΚΑΠΑΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	ε. Χόμπι 1/4
ΚΑΠΑΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	δ. Πόρτ Σουέζ 14/4
ΚΑΠΑΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Τενερίφ 13/4
ΚΑΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Χιόσι 10/4
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	ε. Βιλέντσια 9/4
ΚΑΡΡΙΚΟΡ (κ.)	73	11954	ε. Φιλαδέλφεια 5/4
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	πρόσ. «Γαλήνη»
ΚΑΡΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Αοντόν 10/4
ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Σιγκοπούρη 10/4
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμερόρα 8/4
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Μπρέικ 27/3
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ. δ.)	81	1800	πρόσ. Γιβραλτάρ 30/3
ΚΑΡΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Νταβό 6/4

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	74	34103	δ. Σκώ 10/4
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	11954	πρόσ. Κόστα ντί Κορρά 12/4
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ονδ.)	72	10605	ε. Μπρίντ ντί Κορρά 12/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	65	1219	ε. Θεσσαλονίκη 19/3
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	επισκευές Ουμπι 7/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ. κ.)	77	19459	ε. Γιβραλτάρ 10/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Ν. Όρλεάν 14/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	δ.π.θ.ή.κ.η
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	ε. Γιβραλτάρ 7/4
ΚΕΙ' Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Αλγερία 11/4
ΚΕΙ' Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Λότ, Πόλιν, 4/4
ΚΕΙ' Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Κολόμπο 4/4
ΚΕΙ' Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Σαίντ Μαλό 14/4
ΚΕΙ' Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρόσ. Νικαρέγους 28/3
ΚΕΙ' Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	δ. Πενερό 13/4
ΚΕΙ' Π (μ.)	64	999	ε. Τοιβετβέτσια 5/4
ΚΕΛΑΑ (κ.)	69	16229	ε. Αοντόν 3/4
ΚΕΝ ΑΤ' ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Ν. Όρλεάν 1/3
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρόσ. «Korean Ruby»
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	ε. Βιλέντσια 31/3

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 Κερρίρ 21/3
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451	δ. Σουέζ 11/4
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.).	66	6995	ε. Ροβέννα 6/4
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.).	69	79969	στη Σιγκαπούρη 18/3
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	ε. Χόγκ Κόγκ 11/4
ΚΛΕΑΝΘΟΣ (π.).	76	15756	στο Κριστομπίλ 15/4
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).	68	40626	ε. Σολέντ Άνκοράτζ 12/4
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.).	74	8915	ε. Σιγκαπούρη 11/4
ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.).	77	15446	πρόσ Χόγκ Κόγκ 3/2
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.).	77	15043	ε. Ρίο Ίανέιρο 9/4
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Βαρκελώνη 30/3
ΚΟΡΑΛ (κ.).	81	15178	α. Ναγκόγια 6/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕ΄Ι Π (δ.κ.).	74	112825	πρόσ Ντουμπάι 17/3
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Βανκούβερ 2/4
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175	δ. Μπρούκλιν 10/4
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).	74	15994	πρόσ Φώκλιντς 1052
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ε. Ν. Πλύμουθ 9/4
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ε. Νέλσον 11/4
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.).	76	88886	δ. Σουέζ 13/4
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.).	79	7599	ε. Φιλαδέλφεια 11/4
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784	ε. Ροντέζ 22/3
ΚΡΙΣΤΙΝ Τ. (κ.).	81	12876	πρ. «Silver Pine»
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.).	68	15809	ε. Τζιμπουτί 21/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634	ε. Ν. Όρλεάν 27/3
ΚΥΘΗΡΑ (κ.).	68	1599	ε. Σουέζ 10/4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.).	68	10313	ε. Μονρόβια 5/4
ΚΥΜΩ (π.).	74	65685	ε. Κόρπου Κρίστι 30/3
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875	πρόσ Ντουμπάι 19/3
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).	71	13443	μετ. «Star I» (π.).
ΚΥΡΑ (κ.).	74	8558	ε. Ρουέν 11/4
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951	μετ. «Genika» (Α.Β.).
ΚΥΡΙΑΚΗ ΙΙ (Βρ.).	65	1509	ε. Ντάρμπαν 5/12
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.).	72	16018	επισκευές Τόραντ 14/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Ασοόμ 7/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).	70	9981	πρόσ Γιβραλτάρ 27/2
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.).	74	65068	πρόσ Νάκλα 28/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990	ε. Βανκούβερ 10/4
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.).	72	83714	πρόσ Κίνα 10/2
ΛΑΙΔΩ (κ.).	76	12166	πρόσ Πόρτ Ήλζαμπεθ 23/3
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763	ε. Λέγκχορν 6/4
ΛΑΚΥ (Μπχ.).	68	8135	ε. Μολφέτα 11/4
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.).	73	8558	ε. Πειραιά 27/2
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.).	73	8558	πρόσ Άλγερία 9/3
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225	ε. Γκουινιά 11/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.).	78	10698	ε. Αλικάντε 11/4
ΛΑΜΑ (κ.).	77	3727	ε. Αλικάντε 11/4
ΛΑΜΕΡ (κ.).	71	17175	ε. Αλικάντε 11/4
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)*	70	63519	ε. Σιγκαπούρη 1/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.).	77	8976	ε. Φρεντερίτσια 12/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.).	78	8980	μετ. «Λίμπε» (κ.).
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).	65	1600	πρόσ Ίνχαμπεν 23/3
ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.).	75	12416	πρόσ Κωνσταντίνου 25/3
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416	πρόσ Άβόνα 12/3
ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).	61	22046	στο Μοντεβιδέο 16/3
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).	68	22244	ε. Πειραιά 4/4
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648	πρόσ Σαγκάη 4/2
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	ε. Σιγκαπούρη 6/4
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865	στο Κόρκ 1/3
ΛΕΙ'Κ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13446	ε. Μπρίλμπο 10/4
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.).	75	79249	δ. Σουέζ 13/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.).	74	18700	πρόσ Μανζανίλο
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684	ε. Χάιφα 4/4
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.).	73	15498	ε. Αλικάντε 11/4
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.).	72	17914	ε. Σάντος 8/4
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414	δ. Παναμά 21/3
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.).	70	15216	πρόσ Σαλντάνια Μπρί 21/3
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).	71	3864	ε. Κοπέτ 9/4
ΛΕΥΚΑΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (Όνδ.).	67	1205	ε. Βενετία 4/4
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	ε. Λορέν 7/4
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.).	79	7598	ε. Χόγκ Κόγκ 4/4
ΛΗΝΤΕΡ Α. (Όνδ.).	70	10399	ε. Αλικάντε 11/4
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373	δ. Παναμά 8/4
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).	68	53075	ε. Τζέντι 19/3
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.).	72	6106	ε. Μονρόβια 30/3
ΛΙΑΥ Τ. (μ.7).	54	1991	πρόσ Ίνχαμπεν 17/3
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.).	69	17872	ε. Λονδίνο 11/4
ΛΙΝΑ (Όν.).	66	2953	ε. Σαβόνα 5/4
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).	74	8931	ε. Σάν Λορέντσο 12/4
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256	δ. Κωνσταντίνου 5/4
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).	82	36865	ε. Χόμπι 12/4
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).	82	36865	πρόσ Σκίλντ 29/3
ΛΟΡΑ (π.).	75	6617	στη Σιγκαπούρη 26/1
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	ε. Ν. Όρλεάν 8/4
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.).	76	15904	ε. Πειραιά 6/4
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168	ε. Πειραιά 25/3
ΜΑΙΡΥΛΙ (κ.).	76	8731	πρόσ Κούβα 22/1
ΜΑΚΜΠΑΛΑΚ (κ.).	70	11329	πρόσ Αμβούργο 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
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.).	73	18892	ε. Κεμπέ 6/4
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.).	71	11242	ε. Γκντάνσκ 11/4
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.).	77	20502	πρόσ Πειραιά 18/3
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕ'ΙΣ ΙΙ (μ.).	64	3447	πρόσ Ισπανία 30/3
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	ε. Αμβούργο 29/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).	77	18604	ε. Γκάλβεστον 7/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	65	13512	μεταφορές Περιοχού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.).	76	17324	στη Κλαίπεδα 5/4
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341	ε. Γκάλβεστον 25/3
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628	πρόσ Δοκρά 18/1
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.).	73	72336	ε. Σαίντ Βίνσεντ 29/3
ΜΑΡΚ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.).	71	1516	δ. Δαρδανέλλια 10/4
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10708	πρόσ Μπιντούλου 17/3
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.).	69	15520	ε. Ν. Όρλεάν 3/4
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715	πρόσ Μπαγκλαντές 31/3
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498	ε. Ντάρμπαν 5/4
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10991	ε. Πόιντ Νουφ 28/3
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.).	76	21372	δ. Κωνσταντίνου 1/4
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623	πρόσ Κό Σισόγκ 29/3
ΜΕΞ (Όνδ.).	64	1096	ε. Αλικάντε 11/4

ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	δ. Σουέζ 15/4
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	μετ. «Pine Wellspirit» (π.7)
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Μονφελόνε 8/4
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	πρόσ Τουμπέρο 29/3
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	ε. Πιμπίνιο 1053
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Μπουεναβεντούρα 21/3
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	α. Μπαχράιν 12/4
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Χιούστον 5/4
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Βοστώνη 6/4
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	πρόσ Θεσσαλονίκη 22/3
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Μόντρεαλ 13/4
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Κισαράζου 7/4
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	δ. Παναμά 2/4
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Τερραγκόνα 21/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	έργει Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	έργει Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΤΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	δ. Σουέζ 12/4
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	δ. Κων/πολη 6/4
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Νάπολη 8/4
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Γιβραλτάρ 7/4
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α)	74	39050	ε. Λά Σπέζια 7/4
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	πρόσ Κίνο 3/2
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Τέξας Σίτυ 9/3
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπεντάρ Άμπας 17/10
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	α. Κόγκλιερ 12/4
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρόσ Τζέντα 21/3
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	ε. Τζουμπάι 2/4
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουντ 9/4
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ Υ (δ.)	76	19855	στη Σιγκαπούρη 29/3
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	ε. Λόρνκα 13/4
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	δ. Πόρτ Σάϊδ 6/4
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	στη Σιγκαπούρη 22/2
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ Υ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	μετ. «Belita Star» (κ.)
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Αιν Σούκνα 3/4
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Ουμ Σάιντ 4/4
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Σάντος 7/4
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	πρ. Μαρακάιμπο Ρήφερ
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.)	74	126413	στη Σιγκαπούρη 1/2
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	πρόσ Ίνδια 31/3
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρόσ Βραζιλία 31/3
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΥΡΤΣ (Γινδ.)	66	9085	ε. Κάντιλα 22/3
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ Υ (Αιβ.)	73	31861	α. Τεκόμα 9/4
ΜΠΡΑ Ι Ι ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	επωλήθη Νορβηγούς
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	δ. Κων/πολη 18/3
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	δ. Κων/πολη 7/4
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	πρόσ Λόγος 31/3
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506	α. Ν. Όρλεάν 12/4
ΜΥΡΙΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Μπότγουντ 14/4
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	78	13889	μετ. «Hansa Riga» (Α.)
ΝΑΤ'Α (κ.)	70	9069	πρόσ Φουτζέιρο 29/3
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	πρόσ Βομβόη 31/3
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Τάμπα 7/4
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982	πρόσ Κέηπτάουν 31/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Ν. Όρλεάν 20/3
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	μετ. «Houston» (κ.7)
ΝΕΔΙ Ι (δ.κ.)	74	39018	α. Τερνέστη 1/4
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Φλόρσιγκ 'Hot 21/3
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	πρόσ Βραζιλία 21/3
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	πρόσ Κεμαλνάν 1952
ΝΕΦΕΛΗ Ι (κ.)	71	12202	ε. Γκόννα 10/4
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	μετ. «Blue River» (κ.)
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	δ. Σουέζ 2/4
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	α. Γιούροπορτ 12/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Μανίλα 8/4
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	α. Φιλαδέλφεια 2/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	α. Πειραιά 3/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Λός Αντζελες 8/4
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Γκουαγιακούιλ 7/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Χιούστον 9/4
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	πρόσ Κίνο 12/3
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	στών Περσικό 23/2
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	ε. Τζακάρτα 31/3
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	στο Σουέζ 13/4
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	πρ. «Coral Sea»
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	πρόσ Περσικό 7/3
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	στο Καράτσι 11/4
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	πρόσ Καλαμπόρ 16/2
ΝΟΡΔΕΡΝ	77	1973	υπέστειλε παναμαϊκή
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	70	62357	ε. Δουνκέρκη 10/4
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	45752	ε. Τάμπα 3/4
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	1747	α. Μαϊμί 4/4
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	88	1905	ε. Αλεξάνδρεια 3/4
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	72	7266	δ. Σουέζ 2/4
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	69	11148	πρόσ Νιγηρία 26/3
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	73	75049	μετ. «Delfi» (π.)
ΝΟΤΟΣ (δ.)	59	12222	πρόσ Τόρφ Λασφάρ 25/3
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	79	16432	ε. Φουκουγιόμα 11/4
ΝΤΑ Υ ΝΑΜΙΚ (π.)	75	35764	πρόσ Όδησος 23/3
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	76	22297	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	73	113778	δ. Σουέζ 14/4
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	63	10617	α. Σαντάν 7/4
ΝΤΟΝ (Ον.)	70	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 7/4
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	73	17355	ε. Ταϊγκόνγκ 12/4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	68	9003	μεταφορές Περσικού
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	67	1599	ε. Σαβάννα 6/4
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)	78	16893	δ. Σουέζ 30/3
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	72	17399	ε. Πειραιά 9/4
ΟΛΕΜΠΚ (κ.)	69	4229	α. Λούι Τέρμιντλ 13/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	πρόσ Κλαϊνδεκ 27/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	δ. Σουέζ 9/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Τζουέμα Τέρμιντλ 6/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρόσ Ρός Τενοσέρ 10/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Λούι Τέρμιντλ 6/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	έπισκευές Στουμπάι 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	επωλήθη
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	α. Καρμπονέρα 13/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	α. Άλγκεκίρας 11/4
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	πρόσ Περσικό 29/3
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858	

ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Ρίο Τανέιρο 5/4
ΟΡΑΪΤ'ΟΝ	73	18958	ε. Κάδιξ 1353
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Ριγιάκο 8/4
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	ε. Βενετία 11/4
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784	ε. Ν. Όρλεάν 23/3
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434	πρός Κων/πολη 19/3
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	δ. Παναμά 13/4
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Ακρόπη (άποθήκη)
ΟΣΕΑΝ ΝΑΪΤ (κ.)	72	9709	μετ. «Αμπο II» (ε.)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χάργκ (άποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	πρός Μαϊζουρού 29/3
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκο
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259	μετ. «Μαντίνεια» (Α.)
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	α. Μπιλμπάο 7/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	μετ. «Pepy L.» (κ.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	πρός Τουμπέρο 4/4
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Τέλα 28/3
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Βαλτιμόρη 10/4
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	α. Φουτζέιρα 11/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Καζαμπλάνκα 11/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Άγκόλα 23/11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Χόγκ Κόγκ 31/3
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Μπαγκόνγκ 16/3
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	δ. Κων/πολη 5/4
ΠΑΣΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	α. Νέσων 8/4
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	α. Ταϊγκόνγκ 13/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489	πρός Μπουργκάς 21/3
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Αλεξάνδρεια 1/3
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Μελβούρνη 5/4
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	πρός Φερντέιλ 21/3
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Βενετία 8/4
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	πρός Άλγερία 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	α. Σηάτλ 11/4
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	πρός Κήλαγκ 23/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	δ. Παναμά 21/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 8/2
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Πόρτ Σάϊδ 14/4
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)*	77	9941	μετ. Κόπταιν Γ. Γιαννέλος (κ.7)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Σάντος 6/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Ακρόπη 25/3
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	ε. Ν. Όρλεάν 13/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρός Έσμερλάντας 31/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839	πρός Πόρτ Κέλαγκ 12/3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σόο Σαμπούσιό 18/3
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμιντλ 28/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	δ. Δουνκέρκη 1/4
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	μετ. «Μαρινγκόλντ» (π.)
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Παρνάγουι 1/4
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Πόρτ Στανβόκ 5/4
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	ε. Τερραγκόνα 5/4
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	α. Σάντος 15/3
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	δ. Σουέζ 15/4
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Όζόκα 3/4
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Λός Πόλμας 9/4
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	ε. Κιγκστον 7/4
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	πρός Παλούα 11/3
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	α. Άμβέρσα 10/4
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	πρός Άλγερία 25/3
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	στο Χάργκ (άποθήκη)
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	διαγράφεται
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Βικτώρια 1/4
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	α. Πειραιά 10/4
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Μομπάσα 11/3
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	πρός Ευρώπη 28/3
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Ντάρμπαν 4/3
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	πρός Σιγκαπούρη 23/2
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	α. Λονδίνο 16/4
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	έργει Πειραιά
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	υπέστειλε Λιβερνιή
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	ε. Πουέρτο Κομπελάλο 20/2
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	α. Πειραιά 5/4
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Χιούστον 13/4
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	πρός Κοτονού 6/3
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ρίο Τανέιρο 5/4
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Μπεντάρ Άμπας 26/3
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρός Λόγος 31/3
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Άμπιζόν 11/3
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Άμπιζόν 11/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	στών Πειραιά 12/4
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρός Αλεξάνδρεια 28/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	πρός Άλγερία 15/1
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	δ. Παναμά 28/3
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Μοπούτο 27/3
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	πρός Γιβραλτάρ 27/3
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Βικτώρια 10/4
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	δ. Μπρουνόμπελ 10/4
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	α. Φουτζέιρο 14/2
ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	πρός Άβόνα 28/1
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	στο Κονγκρές νήσου 8/4
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Ντουάι 4/4
ΡΕΪΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820	ε. Αλεξάνδρεια 27/3
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Φόνες 8/4
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Πόρτ Σάϊδ 14/4
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Ν. Όρλεάν 12/4
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	πρός Κουσίρο 27/3
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪΝ (κ.)	71	9646	α. Ρουαί 1054
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	ε. Γκιζών 10/4
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	μετ. «Rosaleen M.» (Βρ.)
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	ε. Ζέιτ Μπρί 29/3
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Άμπερνίν 10/4
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	δ. Μπρουνόμπελ 6/4
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)*	64	4824	
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	

Σ Β ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Λό Σπείζια 2/4	ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ε. Τής 15/4
Σ Β ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/4	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρός Ρότερνταμ 31/3
Σ ΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Λόγος 2/3
Σ Γ ΚΑ (κ.)	73	15498	ε. Σαγκάη 23/3	ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	μετ. «Ναυτικός Α.Σ.» (κ.)
ΣΑ Γ ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Σίρρι (άποθήκη)	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	πρός 'Ιλιγκόν 19/3
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	στο Κοράτσι 2054	ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	έπισκευές Ουλσάν 7/4
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Λίβερπουλ 10/4	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Μονφρεντίνο 5/4
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Αθωνοπούς 31/3	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. Τζέμπελ Αλι 14/3
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 11/4	ΣΟΥΡΙΑ Ν. (κ.)	72	4827	μετ. «Golden Glisten» (π.7
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/4	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. Ντακόρ 7/3
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Μίλφροντ Χάβεν 8/4	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Ραβέννα 7/4
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	πρ. «Οσσαν Ντόουβ»	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρός Κούβα 17/2
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	α. Νάπολη 5/4	ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Τζέμπελ Αλι 3/4
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	μετ. «Νιού Στάρ» ('Ον.)	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Βαλτιμόρη 10/4
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Ντάρμπαν 10/4	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Γιβραλτάρ 9/4
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρός Λό Νουβέλ 22/3	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	πρ. «Αντρία»
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Βραζιλία 25/2	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Λεμεσό 17/3
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Παναμά 7/4	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Πειραιά 25/3
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Χιούστον 31/3
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	πρός Κούβα 8/3	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Πόιντ Νουάρ 28/3
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	71	9084	δ. Πόρτ Σάιτ 7/4	ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	ε. Λγκχορν 4/4
ΣΑΝΡΑΤΖ (κ.)	71	13575	ε. Πειραιά 6/3	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Μόντρεαλ 3/4
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	α. Κόβιν 4/4	ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ			
ΣΑΝΣΕΤ (μ.)	67	1600	ε. Ρότερνταμ 15/4	(Βί.)	66	22617	πρός ΗΠΑ 28/3
ΣΑΝΤΕ ΓΚΑΙΗΠ (Μπ.)	69	8064	ε. Λόρνακο 6/4	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	α. Νιούχαβεν 6/4
ΣΑΝΤΕ ΓΚΑΙΗΠ (Μπ.)	70	8064	στο Σουέζ 15/4	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ον.δ.)	62	1133	πρός Ουσχάντ 16/2
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	α. Λό Γκουέτι 2/4	ΣΤΕ Ι ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Χιούστον 3/4
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	οέ θέση 01.27 Ν. 05.38 Α 13/3	ΣΤΕ Ι ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Σιγκαπούρη 13/4
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Αστάρια 27/2	ΣΤΕ Ι ΝΛΕΣ ΚΟΥΝΗ (δ.π.)	71	2940	ε. Κόμπε 11/4
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Ρουαί 12/4	ΣΤΕ Ι ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Γκρεσίκ 13/3
ΣΑΥΟΥ ΓΟΥ Ι ΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Μαντράς 30/3	ΣΤΕ Ι ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	ε. Τόμπο 4/4
ΣΑΥΟΥ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Ρότερνταμ 12/4	ΣΤΕ Ι ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	πρ. «Nova Lisboa»
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772	πρ. «Perlas»	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	α. Ντάρμπαν 10/4	ΣΤΕΛΛΑ ΓΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	δ. Παναμά 12/4
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	α. Λούπ Τέρμιναλ 6/3	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	μετ. «Fortune»
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπ.)	71	8349	πρός Δ. 'Αφρική 26/3	ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265	δ. Σουέζ 12/4
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	α. Άρατού 1/4	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Νταλνίαν 16/3
ΣΕ Γ ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Ν. Γουεσμονότερ 6/4	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Μίνα αλ Φοχάδ 12/3
ΣΕ Γ ΑΟΡ (κ.)	70	9951	α. Μαδέιρα 6/4	ΣΦΙΝΣ (κ.)	69	9822	πρός Πόρτ Σουάν 15/3
ΣΕ Γ ΑΟΡ I (κ.)	70	12578	πρός Κωνσταντίνα 20/3	ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Ντάρμπαν 454
ΣΕ Γ ΑΟΡ II (κ.)	70	12578	δ. Κων/πολη 11/4	ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	ε. Μανζονίλο 25/3
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	πρός Νητρούτι 24/3	ΣΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρός Πασιάτον 26/3
ΣΕΚΙΟΥΡΙΑΣ (κ.)	75	7033	α. Σιγκαπούρη 13/4	ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	μετ. «Φιλία» (κ.)
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρός Κόστα Ρίκα 2/3	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Βαρκελώνη 5/4
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Φιλαδέλφεια 11/4	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Σιγκαπούρη 15/4
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Ουνο 12/4	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙ Ν (κ.)	73	19420	α. Πόρτ Κελάγκ 12/4
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	ε. Χάμπτον 8/4	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Μπλιμπό 10/4
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	ε. Τόρατο 4/4	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Χόγκ Κόγκ 7/4
ΣΗ ΔΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	πρός 'Ινδονησία 11/1	ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	θέση 33.49 Β, 122.41 Α 7/4
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	πρός Περισκό 29/3	ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Ασόντι 7/4
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπ.)	71	4713	ε. Ραβέννα 8/4	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Μπιζέρτα 9/4	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/4
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/4	ΤΖΙΜΙΛΙΑ (κ.)	71	16275	α. Σιγκαπούρη 11/4
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Ρουέν 7/4	ΤΖΙΝΑ Σ (κ.)	74	22294	α. Χάμπτον 11/4
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρός Μπετζόγια 9/3	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	πρ. «Ολύμπικ Ντρήμ»
ΣΗ ΤΑ ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	πρός Δ. 'Αφρική 15/3	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ (π.)	66	18781	πρός Μομπάσσα 31/3
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Φόρ 10/4	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Μομπάσσα 6/3
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Κουβέιτ 28/3	ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	πρός Νταμπέρ 22/2
ΣΗΓΚΡΕ I Σ (δ.μ.)	77	40553	ε. Φιουμτσίνιο 7/4	ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375	πρός 'Αλγέρι 19/3
ΣΗΓΟΥ Γ ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 7/4	ΤΖΟΥ Γ ('Ον.)	78	5868	πρ. «Ατλάντικ Τζού»
ΣΗΕΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Σοβόνα 12/4	ΤΖΟΥΠΠΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Ασόντι 10/4
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	α. Μπλιμπό 10/4	ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Πόρτ Σουάν 14/2
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	δ. Κων/πολη 9/4	ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	έπωλήθη Νορβηγούς
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	δ. Παναμά 4/4	ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	πρός ΕΣΣΔ 30/3
ΣΗΛΙΝΚ (Με.)	74	18963	πρός Κούβα 23/2	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Φέλιξτσο 10/4
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Φόλμουθ Μπρί 8/4	ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	πρ. «Μαγκουεζή»
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	έπωλήθη	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	ε. Βαλτιμόρη 1/4
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ)	78	19211	πρός Ρότερνταμ 22/3	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Γιβραλτάρ 2/4
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ)	84	18173	ε. Πόιντ Νουάρ 30/3	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Μπουεναβεντούρα 29/3
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ)	74	33073	δ. Σκώ 12/4	ΤΗΝΟΣ Α Λ ΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/3
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Σόντος 12/4	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	δ. Πόστ Σάιτ 10/4
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Σκώ 7/4	ΤΙΣΕΑ (κ.)	71	9082	α. Άρεστίφ 8/4
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Πόρτ Κορτιέρ 7/4	ΤΙΣΟΝ II (κ.)	75	16822	ε. Βομβάη 11/3
ΣΗΜΠΡΕ I ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	α. Πόρτ ντε Μπούκ 1/4	ΤΙΣΟΤΗΣ (Κε.)	68	9627	πρός 'Αλγέρι 3/3
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	ε. Λό Σπείζιο 13/3	ΤΙΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	α. Νόρντενχουμ 23/3
ΣΗΝΤΡΑ I Β (κ.)	82	18709	ε. Αμστερνταμ 27/3	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Παρανάγους 27/3
ΣΗΠΕ I Σ (μ.)	77	15225	α. Παρανάγους 3/4	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	πρός 'Αβόνα 10/2
ΣΗΠΡΑ I ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Αύγουστα 11/4	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Μπρέικ 10/4
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Βιζκαπαπέντι 21/3
ΣΗΡΑ ΓΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	δ. Παναμά 12/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΓΟΥ ΓΙΝΤΣ (π.)	74	8915	δ. Θερνόντι Αίλιαν 8/3
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Τενερίφη 9/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Κουμέν 23/3
ΣΗΡΕ I ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	α. Κοράτσι 21/3	ΤΡΕ I ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ			
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Βενετία 24/3	(δ.κ.)	71	109197	δ. Σουέζ 15/4
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	δ. Σουέζ 1/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Γκόλβεστον 6/4
ΣΗΤΑΡ II	83	18173	ε. Τής 4/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. Μίλφροντ Χάβεν 6/4
ΣΗΤΡΕ I ΝΤΕΡ II (δ.μ.)	72	15285	δ. Κων/πολη 8/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/4
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Βαλέντσια 10/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Χονολουλού 1/4
ΣΗΦΑ I ΤΕΡ (Μ)	75	18794	α. Ντάρμπαν 6/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ*	76	18953	α. Βανκούβερ 1/4
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ)	62	11277	διανομέται	ΤΡΕ I ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	δ. Σουέζ 9/4
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Γκνάνοκ 28/2	ΤΡΕ I ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Γιούροπορτ 4/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Βαλέντσια 23/3	ΤΡΕ I ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	δ. Παναμά 12/4
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Κοράτσι 12/4	ΤΡΕ I ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Σιγκαπούρη 9/4
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Νεβερσώσκ 30/3	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Χάμπτον 2/4
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	στη Τσιτσγκόγκ 14/4	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Σούσε 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. 'Αμβέρσα 15/4	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Γιοκχόμα 1/4
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ (κ.)	75	32688	μετ. «Aisgloria»	ΤΡΟΠΕΣΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρ. Πειραιά 2/4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ I ΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Τόκομο 10/4	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	μετ. «Μορίνος II» (ε.
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. 'Αμβούργο 6/4	ΤΡΟ Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Σουέζ 7/4
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπ.)	75	20797	πρός Πόγκοκ 23/3	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Φουτζέρι 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΤΖΑΡΙΣΤ (κ.)	76	12440	πρός 'Αλεξάνδρεια 31/3	ΤΣΑΡΙΣΤ (δ.κ.)	75	47133	α. Ρός Τανούρ 27/3
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΟ (Μπ.)	75	13835	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/4	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	δ. Ντόβερ 9/4
ΣΙΑΜΜΑ	78	32508	πρ. Τσιβόν 15/3	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Σάν Φραντσκο 30/3
ΣΙΑΜΠΕΛΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. Δ. 'Αφρική 28/3	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΣΙΑΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	έπισκευές Ρότερνταμ 13/4	ΦΑΙΡΜΑΙ Υ (π.)	66	4572	μετ. «Mahe Reefer» (π.)
ΣΙΑΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρ. Κούβ 1/3	ΦΑΙΛΕΙ (π.)	75	5595	α. Σαίν Μαλ 8/4
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. Σουέζ 14/4	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	πρ. Σαγκάη 17/3
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΜΠΕ I ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. Σχέζον 14/4	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Β.)	70	24102	πρ. 'Αλγέρι 18/3	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Κουά Μπρί 5/4	ΦΕΙ Θ	70	15216	πρ. Κίνα 24/2
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΣΤΑΡ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χουμπί	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Μίνα Σάκρ 16/3
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	17466	ε. Ρουίξ 5/3	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Μόντρεαλ 11/4
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11679	δ. Γιβραλτάρ 9/4	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Παναμά 5/4
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΣΤΑΡ (κ.)	76	10804	πρ. 'Αλγέρι 25/3	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΑΥ ΦΕΛ ΣΤΑΡ (κ.)	77	19993	πρ. Νάμπο 8/3	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	67	54322	α. Τζέμπελ Ντόννα 11/4

ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	δ. Πόρτ Σαϊδ 1054	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	δ. Παναμά 1/4
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	α. Ραβέννα 31/3	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρόσ. Πόρτ Κελάγκ 29/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Ραβέννα 7/4	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	πρόσ. Τόκιο 19/3
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Καρμπόνερας 5/4	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Λάγος 15/3
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Μπορντώ 4/4	ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	1261	πρόσ. Όγκουέντο 24/3
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Πόρτ Σαϊδ 14/4	ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	α. Θέουτα 7/4
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	πρόσ. Βενεζουέλα 27/3	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Ρόττερταμ 10/4
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	δ. Σουέζ 8/4	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρόσ. Φώκλαντς 4/3
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρόσ. Κίνα 17/3	ΦΡΙΟ ΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	ε. Πειραιά 7/4
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Χάμπτον 3/4	ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Σάν Φραντσκο 26/3
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρόσ. Ρουαίξ 24/3	ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.π.)	75	44699	ε. Χουάγκου 31/3
ΦΛΕ Γ Μ (κ.)	72	16398	ε. Μπ. Αίρες 27/3	ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Φατέχ Τέρμιναλ 31/3
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	επωλήθη	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	επισκευές Σιγκαπούρη
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπ.χ.)	74	65244	διαγράφεται	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	α. Νόρντεσχαμ 21/3
ΦΛΟΡΙΣ (π.)	78	45330	ε. Φόλμουθ 8/4	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Σαϊντ Τζών 11/4
ΦΟΙΝΙΣ (δ.π.7)	72	2895	μετ. «Ενάλιος Αιθρα» (ε.)	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Χιούστον 6/4
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΤΙΝΤ (κ.)	75	20214	δ. Σκώ 14/4	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	δ. Σκώ 14/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΓΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρόσ. Ταματόβε 22/3	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	πρόσ. Σαγκάη 12/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρόσ. Ρίνα 17/3	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	ε. Σάν Λορέντζο 9/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΙΤ (π.)	63	10736	πρόσ. Μαγιακούεζ 21/3	ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	επωλήθη Τουρκία
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπ.χ.)	73	17918	ε. Παρανάγουα 4/4	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	ε. Ρόττερταμ 16/4
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332	α. Χονολουλού 30/3	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	ε. Φόλμουθ 5/4
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ρεϊνιόν 11/4	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρόσ. Κεηπίτσον 25/3
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	α. Μπελέμ 5/4	ΧΕΜ ΓΙΣΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	α. Πόρτ ντε Μπούκ 13/4
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	επωλήθη Νορβηγούς	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	ε. Πειραιά 29/3
ΦΡΗΝΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Τσιτσούγκ 25/3	ΧΕΜ ΠΑΓΙΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	ε. Αύγουστα 11/4
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Μοντεβιδέο 22/3	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ (δ.π.)	75	4563	α. Χιούστον 22/3
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	α. Λός Πάλμας 4/4	ΧΕΜ ΠΑΝΑΜΑ (κ.)	75	19116	δ. Παναμά 8/3
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Μοντεβιδέο 28/2	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (Αιβ.)	70	12363	πρόσ. Μπαγκόνγκ 27/3
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ (π.)	61	1652	ε. Λός Πάλμας 28/3	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	δ. Νταμμέμ 3/4
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρόσ. Γάνδη 24/3	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Ν. Όρλεάνς 2/3
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Τερνέστη 5/4	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	στην Άμβερς 13/4
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	α. Ρόττερταμ 28/2	ΧΙΟΜΠΙ (Μ.)	71	15922	πρόσ. Κίνα 14/3
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρόσ. Άμπιτζόν 18/3	ΧΙΟ-ΣΥΠ II (π.)	64	15404	α. Ρουέν 6/4
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	πρ. «Rio Jubones»	ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	πρόσ. Φουτζέιρα 29/3
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	α. Γκρήνορ 12/4	ΧΙΟΥΡΟΝ (κ.)	72	9440	πρ. «Εσπερος»
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	πρόσ. Μπουσάν 7/3	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	α. Βενετία 23/3
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	α. Ναπιέρ 13/4	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΙΣ	79	12598	στο Καρότσι 11/4
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρόσ. Μπουσάν 28/3	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Άλγκεκίρας 14/3
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Ντουάλα 27/3	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	στο Ουλάσν 11/4
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	πρόσ. Φώκλαντς 19/3				
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	δ. Παναμά 8/4				

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

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τών συνεχών προσπάθειών τους γιά την πληρέστερη ενημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω από τὰ θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλά καί γιά τὰ γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, πού ἰσχύει ἀπό 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

- Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖο τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 6.000.
- Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 7.500 (ἐναντί δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Υπογραφή:

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



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

FOTIS G. POULIDES
President



**PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947**

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

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

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

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

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

«ANCHOR MARINE SUPPLIES» - SINGAPORE



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

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

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

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

SULZER HELLAS

Sulzer Hellas S.A.
Akti Miaouli 47-49
18536 Piraeus
Greece

Telephone 451 42 44, 451 45 28
Telefax 451 86 24
Telex 240 050 shs gr

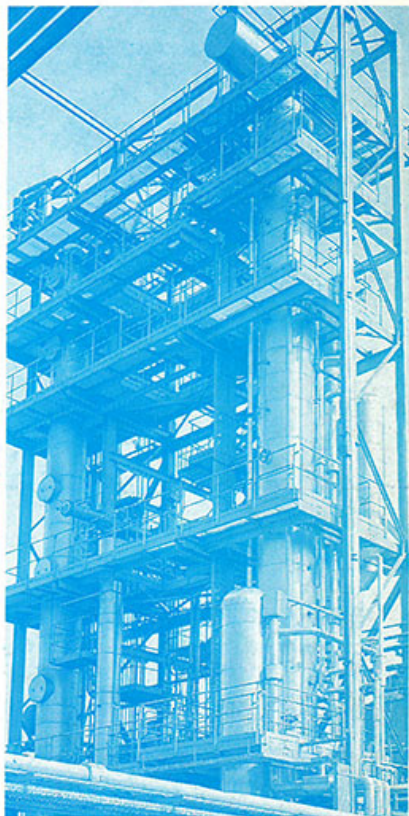
Headed by Dimitris Theodorakis
President General Manager

**has been founded to meet
the call for closer contact with
the market as well as existing
and potential customer
in Greece.**

Containership powered by
Sulzer 6RTA62 diesel engine.



Two-column continuous rectifying
plant built by Sulzer in Switzerland.



Mechanical and process engineering,
plants, components
and services embodying all the
qualities of Swiss high-technology

for: **Energy Sector**

Marine Sector

Water Technology

Oil and Gas Industry

Pulp and Paper Industry

Chemical Industry

Biotechnology

Food Industry