

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Δεκεμβρίου 1989

Αρ. Φύλλου 1309/1067

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

Ρ. ΦΥΛΛΟΥ 1309/1067
15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 300



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

Royal Cruise Line



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx. 212904 Tel. (1) 451 9553



eI Greco
**SHIPPING ENTERPRISES
MANILA**

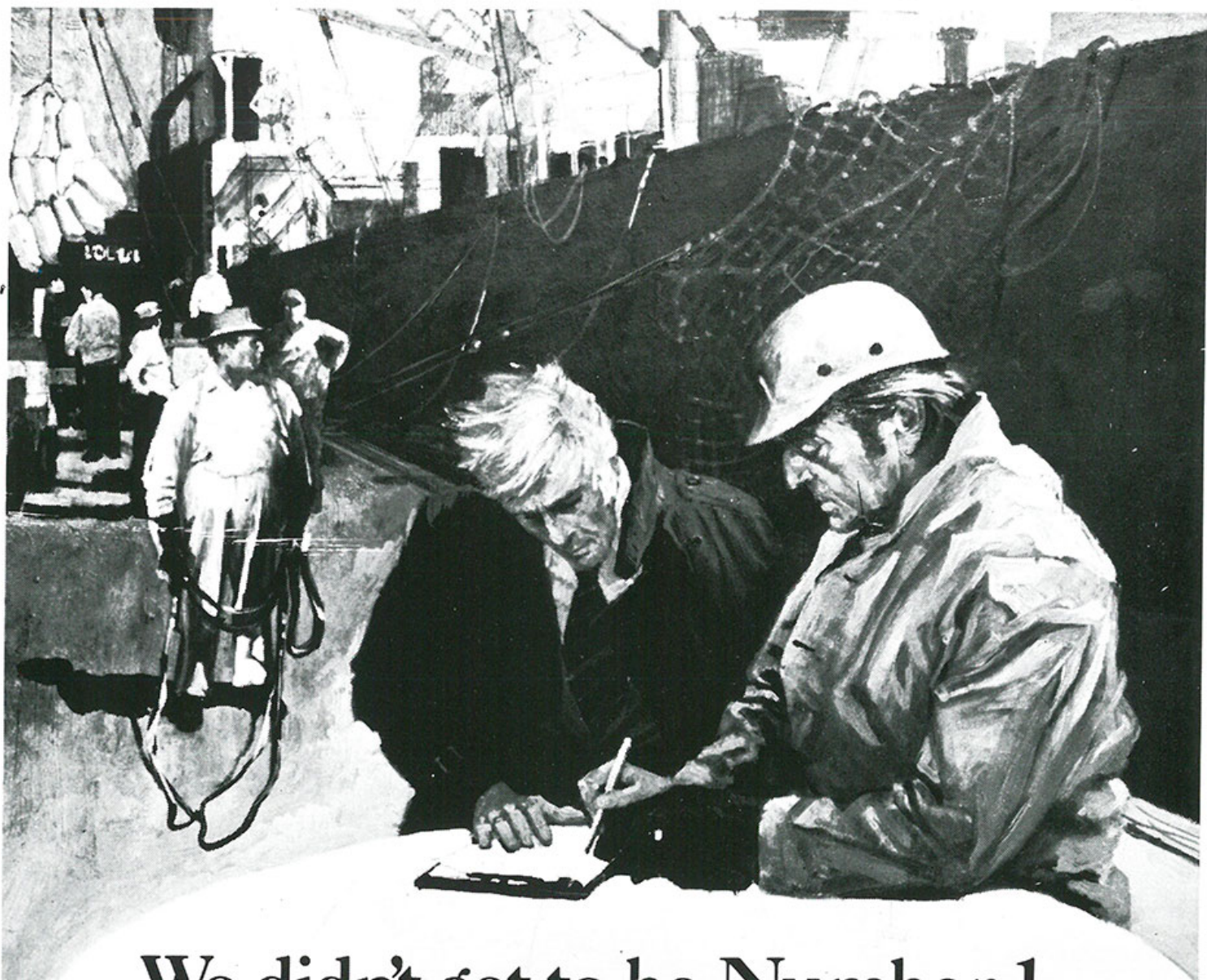
ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

**LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE**

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

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



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

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

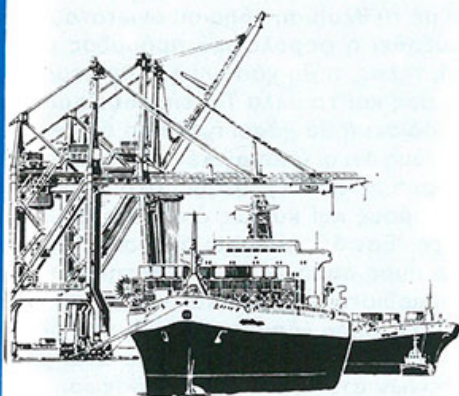
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 58ο

15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1309/1067

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Άντωνιάδης
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. 1309/1067 December 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

13 Τό Συμφωνητικό για τη Σύμβαση
των ποντοπόρων πλοίων του έτους 1990.

15 Έναρμόνιση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
μέ τον IMO για τα πλοία που μεταφέρουν
έπικίνδυνες ουσίες.

18 Ναυτιλία — Οικολογία.
Μιά ενδιαφέρουσα μελέτη του κ. Ν. Δενιόζου

25 'Η 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή.

26 Νορβηγικός Νηογνώμων: 125 χρόνια
έπιτυχημένης πορείας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 4 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 23 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 27 Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1989
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 40 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τά ξύλινα τείχη μπορούν νά σώσουν πάλι τόν τόπο

Μέ τόν 'Υπουργό κ. Νίκο Παππά είχαμε μέχρι τώρα μία πολύ σύντομη συνάντηση και συνομιλία από την οποία αντιληφθήκαμε την έντονη — και εύλογη φυσικά — επιθυμία του να εξευρεθεί ή λύση που θα οδηγήσει στον επαναπατισμό όλων των ελληνόκτητων πλοίων. Από τη συνομιλία με τόν 'Υπουργό αντιληφθήκαμε ακόμη ότι αυτή ή έναγώνια, μπορεί νά πει κανείς, αναζήτηση της λύσεως που θα επιφέρει τό προσδοκώμενο αποτέλεσμα με τις σωρευτικές ευνοϊκές επιπτώσεις τόσο στην απασχόληση του ναυτεργατικού μας δυναμικού και στα οικονομικά του NAT και των άλλων Ταμείων και Λογαριασμών των ναυτικών όσο και κυρίως στην 'Εθνική Οικονομία, κάπου προσκρούει.

Πού; Φαίνεται σέ πολλά.

Πιθανολογούμε, λόγου χάρη, ότι οι ύπουργικές προθέσεις και αναζητήσεις προσκρούουν σέ θεωρητικά εμπόδια: Για νά φέρουν τά πλοία τους στό έθνικό νηολόγιο, λένε ή θα πουν οι όρθωνοντες τά θεωρητικά εμπόδια, θα ζητήσουν όπωσδήποτε ριζική αναμόρφωση της συνθέσεως και έκλογικευση της φορολογίας που θα οδηγήσει σέ χάσιμο θέσεων εργασίας και σέ μείωση της φορολογικής προσόδου.

Κανείς όμως δεν κοιτάει τό έθνικό νηολόγιο που είχε περιορισθεί την 1η 'Οκτωβρίου σέ 766 ποντοπόρα πλοία άνω των 3.000 τόννων γκρός (589 ξηρού φορτίου και 177 ύγρου) ή σέ 881 πλοία άνω των 1.000 τόννων γκρός (676 φορτηγά και 215 δεξαμενόπλοια). Ούτε και βλέπει τά 1.700 περίπου ελληνόκτητα πλοία που τελούν έκτός του έθνικού νηολογίου και από τά όποια 1.200 περίπου είναι καταχωρημένα στα «Ναυτικά Χρονικά». 'Αλλά ούτε και κάνει τις απαιτούμενες μετρήσεις για νά δει — μέ συγκεκριμένα νούμερα και όχι μέ κουβέντες — αν θα χάσουμε ή θα κερδίσουμε. Για νά δει, δηλαδή, λαμβάνοντας υπ' όψη όλα τά υπάρχοντα στοιχεία και δεδομένα, πόσους 'Ελληνες ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένων και των συνταξιούχων που θα θέλουν νά εργασθουν για νά συμπληρώσουν τή γλίσχρο σύνταξη του NAT θα μπορούμε νά χρησιμοποιήσουμε σέ κάθε πλοίο αν αυτή τή στιγμή είχαμε στα χέρια μας τό μαγικό ραβδάκι της

Κίρκης και φέρναμε στό έθνικό νηολόγιο όλα τά ελληνόκτητα πλοία. Για νά δει ακόμη αν μέ μία λελογισμένη κλιμάκωση της φορολογίας και μέ τή θέσπιση κάποιου ανωτάτου όριου θα μειωθεί ή θα αύξηθεί ή φορολογικό πρόσοδο από τή Ναυτιλία. Για νά δει, τέλος, τί θα χάσουν ή τί θα κερδίσουν τό NAT, οι ναυτικοί μας και τά άλλα Ταμεία τους και Λογαριασμοί και τί θα κερδίσει ή θα χάσει ή έθνική οικονομία.

Πιθανολογούμε ακόμη ότι οι ύπουργικές προθέσεις και αναζητήσεις προσκρούουν σέ τεχνητούς σκοπέλους που προβάλλονται από φόβους και κυρίως από τό φόβο μήπως χαθούν άρμοδιότητες. 'Εάν δέν υπάρχει τό τόσο διαδεδομένο «επιτρέπεται» που μάς παρέχει τή δυνατότητα άπειρων παρεμβάσεων και άρμοδιοτήτων άλλα και ισχύος και θεσπισθουν μόνον τρία — τέσσερα «άπαγορεύεται» που δέν επιδέχονται καμμία παρερμηνεία ή και έρμηνεία μαζί μέ τήν υιοθέτηση όλων εκείνων στα όποια έχουν προχωρήσει — γιατί δέν είναι στατικοί όπως έμεις και γιατί δέν θρονιάζονται έσσει στα «επιτεύγματα» του παρελθόντος — όλοι οι άλλοι που άλλοτε μάς παρακολουθούσαν μέ έδος και προσπαθούσαν νά μάς αντιγράψουν, τί θα κάνουμε έμεις;

Φυσικά, τό πρόβλημα δέν είναι τί θα κάνουν αυτοί, όποιοι και αν είναι. Ούτε άλλωστε ενδιαφέρει τόν ελληνικό λαό που βλέπει μέ άνησυχία τά σύννεφα νά συσσωρεύονται άπειλητικά πάνω από τό γαλανό ούρανό της ταλαίπωρης αυτής χώρας της γραφειοκρατών και των άρμοδιών. Τό πρόβλημα είναι ή αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων του τόπου, όλων των 'Ελλήνων, για νά ξεπεραστούν οι σημερινές δυσκολίες ήμέρες. Και αυτό επιβάλλει τήν αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει ή 'Ελληνική Ναυτιλία. 'Η όποια είναι αυτή τή στιγμή ή μόνη που μπορεί, λόγου χάρη, νά εξασφαλίσει τά τέσσερα δις δολάρια που χρειάζεται ή χώρα μέσα στό 1990 για νά μίν περιέλθει υπό τόν στυγνό έλεγχο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου.

Τά ξύλινα τείχη θα δώσουν ακόμη μία φορά τή λύση στό έθνικό πρόβλημα, αν φυσικά θέλουμε πραγματικά νά υπάρξει λύση.

Η ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

'Η 'Ελλάδα, κατ' έξοχήν ναυτιλιακή χώρα αλλά και χώρα που υπέστη τις όδυνες — για τόν τόπο αλλά και για παραδοσιακές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες — συνέπειες της γνωστής «ταξιδιωτικής οδηγίας» του πρώην 'Αμερικανού Προέδρου Ρόναλντ Ρήγκαν είναι άδύνατο νά μίν συμφωνεί άπερίφραστα μέ τήν αντίληψη της INTEPTANKO ότι ή ναυτιλιακή βιομηχανία δέν μπορεί σέ καμμία περίπτωση νά γίνεται «πιόνι» της διεθνούς πολιτικής.

'Η αντίληψη αυτή της INTEPTANKO εξεφράσθη μετά τήν εξαγγελία της απόφάσεως του Προέδρου Μπους για τήν άπαγόρευση του κατάπλου πλοίων μέ παναμαϊκή σημαία σέ άμερικανικά λιμάνια, απόφαση που συνοδεύθηκε και μέ τήν άπαγόρευση που επιβλήθηκε στις άμερικανικές εταιρίες νά πληρώνουν φόρους στον Παναμά και στις άμερικανικές τράπεζες νά δανειοδοτούν οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται μέ τή χώρα αυτή. 'Η απόφαση του Προέδρου Μπους αν και πρόκειται νά εφαρμοσθεί από τήν 1 Φεβρουαρίου 1990 είχε ήδη καταλυτικές εξελίξεις στό νηολόγιο του Παναμά τό όποιο άρχισε νά συρρικνώνεται καθώς πολ-

λές ναυτιλιακές επιχειρήσεις άποσύρουν τά πλοία τους για νά άποφύγουν τις συνέπειες που επιφέρει ή άμερικανική άπαγόρευση. Ταυτόχρονα άρχισε και ένας άγώνας δρόμου από τά άλλα έλεύθερα νηολόγια για νά προσελκύσουν τή χωρητικότητα που άποσύρεται από τό νηολόγιο του Παναμά που μέ τή σειρά του παίρνει διάφορα μέτρα μέ άμεσο στόχο νά συγκρατήσει τή διαρροή αυτή τή στιγμή και μέ άπώτερο στόχο νά προσελκύσει έκ νέου κάποτε τή χωρητικότητα που θα χάσει κατά τήν παρούσα περίοδο. Στο «χορό» έχουν μπει ή Κύπρος, ή όποια λέγεται ότι έχει ήδη λάβει 200 περίπου αιτήσεις για τή νηολόγηση ίσαριθμων πλοίων που εγκαταλείπουν τό νηολόγιο του Παναμά, ή Λιβερία που δέχθηκε ήδη 150 περίπου παναμαϊκά πλοία και ως τό τέλος του έτους ύπολογίζεται ότι θα προσελκύσει άλλα 300 περίπου και θα είναι ό μεγάλος κερδισμένος, οι Βερμούδες, οι Μπαχάμες, ή Μάλτα, τό Βανουάτου, ή 'Ονδούρα αλλά και θυγατρικά νηολόγια όπως είναι τό Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο. Μερικά πλοία κερδίζει και τό νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ, τό γιουγκοσλαβικό κλπ. Τά μέσα που χρησιμοποιούνται ει-

ναι ή έλαχιστοποίηση των τελών νηολογήσεως, ή διατήρηση της ισχύος, έστω και προσωρινώς, των παναμαϊκών πιστοποιητικών, ή λειτουργία των άρμόδιων κρατικών υπηρεσιών όλο τό 24ωρο — για νά μίν χαθεί ή παραμικρή εύκαιρία — και ή άμεση ίδρυση νέων γραφείων των περισσότερων νηολογίων εύκαιρίας στα κυριότερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Στό «χορό» φυσικά δέν μπορούσε νά μπει ή χώρα μας, έτσι τά ελληνόκτητα πλοία που θα εγκαταλείψουν τό παναμαϊκό νηολόγιο θα κατευθυνθούν σέ άλλα νηολόγια και έμεις άδίστακτα συνιστούμε τό Κυπριακό που προσφέρεται ιδιαίτερα για τήν πλήρη έξυπηρέτηση των ελληνόκτητων πλοίων. Βεβαίως ό 'Υπουργός κ. Νίκος Παππάς δήλωσε ότι στις προθέσεις του περιλαμβάνεται ή σύγκλιση κάποιας συσκέψεως για νά βρεθούν τρόποι νά έπωφεληθούμε από τήν κατάσταση που δημιουργήθηκε μετά τήν άπαγόρευση κατάπλου των παναμαϊκών πλοίων σέ άμερικανικά λιμάνια. Είναι, βέβαια, αυτόνόητο ότι εν προκειμένω δέν μπορούμε νά κάνουμε τό παραμικρό, γιατί αν μπορούσαμε νά προσελκύσουμε στό έθνικό νηολόγιο τά ελληνόκτητα πλοία που βρίσκονται στό παναμαϊκό νηολόγιο θα είμαστε σέ θέση νά προσελκύσουμε όλα τά ελληνόκτητα πλοία

από όλα τα άλλα νηολόγια. Άλλα, δυστυχώς, δεν είμαστε σε θέση να κάνουμε τό παραμικρό και έτσι θα εξακολουθήσουν να κερδίζουν από τα ελληνόκτητα πλοία πρωτίστως όλοι οι άλλοι και όχι ο τόπος αυτός με τις ιδιαίτερα σήμερα αυξημένες ανάγκες.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΘΑ ΚΑΤΑΒΛΗΘΟΥΝ

Έπαναλαμβάνουμε ότι οι συνταξιούχοι μας δεν πρέπει να ανησυχούν: Οι συντάξεις τους θα καταβάλλονται άνελλιπώς — ή Έλληνική Πολιτεία που άσκησε κοινωνική πολιτική με τους πόρους του ΝΑΤ θα πληρώνει τις συντάξεις, άλλωστε ποιός τολμάει να άφήσει στους πέντε δρόμους 50.000 περίπου οικογένειες;

Τήν αντίληψη αυτή επιβεβαιώνει και η στάση του Υπουργού κ. Νίκου Παππά, ο οποίος έπρόκειτο να φέρει στο χθεσινό υπουργικό συμβούλιο το θέμα της εξασφάλισης έπτά δις δραχμών που απαιτούνται για την καταβολή του δώρου και της συντάξεως του Ίανουαρίου καθώς και για την ένταξη του ΝΑΤ για προκαθορισμένο χρόνο στον κρατικό προϋπολογισμό με παράλληλη προσπάθεια για την εξυγίανση του Ταμείου.

Τό θέμα του ΝΑΤ, που άπασχόλησε τον τελευταίο καιρό σε καθημερινή σχεδόν βάση τό ΥΕΝ αλλά και την Κυβέρνηση καθώς και την κοινή γνώμη, συζητήθηκε σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε προχθές τό πρωί στο Υπουργείο υπό την προεδρία του Υπουργού και με τη συμμετοχή εκπροσώπων της Ναυτιλίας καθώς και των κομμάτων που στηρίζουν την οίκουμενική κυβέρνηση του κ. Ζολώτα. Όπως δήλωσε ο κ. Παππάς, όλοι οι παράγοντες συμφώνησαν με τις ενέργειές του προς τό υπουργικό συμβούλιο για την εξασφάλιση του ποσού που απαιτείται για τό δώρο και τη σύνταξη του Ίανουαρίου αλλά και για τη γενικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος του ΝΑΤ.

Άλλά εκτός από τό υπουργικό συμβούλιο, το θέμα του ΝΑΤ θα τεθεί αύριο Σάββατο και στον Πρωθυπουργό κ. Ζολώτα από αντιπροσωπεία της ΠΝΟ ή οποία θα τον έπισκεφθεί στο Πολιτικό Γραφείο και ή οποία παράλληλα, συνεχίζει τις έπαφές της με τους άρχηγούς ή εκπροσώπους των κομμάτων.

ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

Η συμφωνία Ε.Ε.Ε. και ΠΝΟ για τη σύναψη της συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων για τό έτος 1990 πριν από τη λήξη της προηγούμενης ά-

ποτελεί επίτευγμα τό οποίο πρέπει να έχει και συνέχεια, δηλαδή ή νέα σύμβαση να καταρτίζεται έφεξης πριν λήξει ή προηγούμενη για να άποφεύγονται τα προβλήματα που δημιουργούσε μέχρι τώρα ή ύπογραφή των νέων συμβάσεων με καθυστέρηση, μικρή ή μεγάλη.

Οι ρυθμίσεις που έπέρχονται με την έπιτευχθείσα συμφωνία είναι, κατά την αντίληψή μας ιδιαίτερα σημαντικές:

- Η αύξηση που χορηγείται είναι 15% για τους άξιωματικούς και 16% για τα κατώτερα πληρώματα (άνάλογα αυξάνονται και τα διάφορα έπιδόματα, τό αντίτιμο τροφής και οι άμοιβές για τις έξτρα εργασίες).
- Καταργείται ή ειδικότητα του μή προσοντούχου (οι μή προσοντούχοι θα άμείβονται με τόν μισθό των προσοντούχων).
- Οι δόκιμοι θα άμείβονται με τόν μισθό του άποφοίτου ΑΔΣΕΝ.
- Η άπασχόληση κατά τα Σάββατα και τις άργιες θα άμείβεται με τό 1/173 του βασικού μισθού για κάθε ώρα υπερωριακής άπασχόλησης προσαυξημένο κατά 35% και για όλες τις ώρες υπερωριακής άπασχόλησεως. Για τόν Α' μηχανικό ή άμοιβή αυτή καθορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού για κάθε μέρα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ή λήγουσα στο τέλος του μηνός συλλογική σύμβαση του 1989 είχε ύπογραφεϊ την 1 Αυγούστου (με καθυστέρηση, δηλαδή έπτά μηνών) και είχε ισχύσει με άναδρομικότητα. Πρέπει έπίσης να σημειωθεί ότι συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της ΠΝΟ και των άλλων πλοιοκτητών ενώσεων για την ύπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων και για τα πληρώματα των πλοίων των ύπολοίπων κατηγοριών.

(Τό πλήρες κείμενο της συμφωνίας που έπιτεύχθηκε μεταξύ της Ε.Ε.Ε. και της ΠΝΟ για τη σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων δημοσιεύεται στη σελίδα 13).

ΤΟ ΛΙΟΝΤΑΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο χαρακτηρισμός άφορά τόν Καπτάν Λέοντα Λεμό που έφυγε τις ήμέρες αυτές από κοντά μας και όφείλεται σε πλοίαρχο ο οποίος, σημειωτέον, δεν κατάγεται από τις Οινούσσες και ούτε έχει την παραμικρή σχέση (άπό πλευράς καταγωγής ή συγγενειών) με τη Χίο γενικότερα.

«Χάνουμε τό λιοντάρι της Ναυτιλίας», μάς έίπε όταν τηλεφώνησε για να μάς ένημερώ-

σει για τη σοβαρότητα της καταστάσεως τόν Καπτάν Λέοντα που περνούσε πλέον τις τελευταίες στιγμές.

Κι όμως αυτό «τό λιοντάρι της Ναυτιλίας» αυτός ο άνθρωπος με τό άνήσυχο και κοφτό μυαλό που είχε ξαφνιάσει έπανειλημμέν τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα με τους ιδιαίτερα έπιτυχείς χειρισμούς του δεν είχε έκλεγει στις τελευταίες άρχαιρες της νώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών. Και αυτό τον τό βαθύτατο παράπονό του που μάς τό ξέφραζε στις όχι τακτικές αλλά πάντοτε πλώρες συναντήσεις και συζητήσεις που είχαμε μαζί του και στις όποιες χαιρόμασταν ιδιαίτερα την ντόμπρα κουβέντα του, αυτή την ντόμπρα κουβέντα που είχε φθάσει πρ όλίγων έτών και στα 300 μέλη της Έλληνικής βουλής με ένα άναυτωμένο αρθρο το άπό τό «Ναυτικά Χρονικά» και είχε προκαλέσει εντονο ένδιαφέρον και εντονο προβληματισμό για τα ναυτιλιακά μας πράγματα.

Σημειώνουμε όλα αυτά σ' αυτήν έδώ τη θέση για να πούμε με όλη την παρησία πο μάς διακρίνει ότι όρισμένους πρέπει να τού τιμούμε έν ζωή και όχι μπροστά στο νεκρό κρέβατο και να προσθέσουμε ότι ο Καπτά Λέων έφυγε πικραμένος.

Η ΝΕΑ ΔΩΡΕΑ ΛΑΤΣΗ

Έντυπωσίασε τόν ελληνικό λαό ή νέα χειρονομία του κ. Γιάννη Λάτση ο οποίος πρόσφερε στην Κυβέρνηση 20 έκατ. δολάρια — περίπου 3,5 δις δραχμών — για να διατεθούν για την άνακούφιση της φτώχειας και των έργαζομένων καθώς και σε όλες τις μητέρες που έχουν περισσότερα άπό δύο παιδιά, γιατί όπως ύπογραμμίζει στη σχετική έπιστολή του προς τόν Πρωθυπουργό κ. Ξεν Ζολώτα, κινδυνεύουμε να μείνουμε χωρίς Έλληνόπουλα.

Η έπιστολή του κ. Γιάννη Λάτση έχει ως έξης:

«Άγαπητέ κύριε Πρωθυπουργέ,
Έχεις την τύχη να ήγηθής μιάς κυβερνήσεως έθνικής ένότητος. Τόσον για σένα όσον και για όλόκληρον την πολιτική ήγεσία είναι πρωτοφανές, τιμή και ύπερηφάνεια να έγκαταλείψουν τα πολιτικά τους συμφέροντα και να σπεύσουν σάν ένας άνθρωπος να σώσουν την βυθιζόμενη άγαπημένη μας πατρίδα.

Πιστεύω ότι κάθε Έλλην άσχετως γεωγραφικού πλάτους που ζει, θα έκτιμήσει την άνωτέρω προσφορά σας. Είναι άδύνατον να έπιτύχετε στην προσπάθειά σας χωρίς τη



Τά «Ναυτικά Χρονικά»

εΰχονται

σε όλους τους Έλληνες ναυτιλλόμενους

ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ

συμπαράσταση έστω και συμβολική πάσης 'Ελληνίδος και παντός Έλληνα ανά τον κόσμο.

Δίνω πρώτος τό παράδειγμα καταθέτοντας είκοσι εκατομμύρια δολάρια στην Τράπεζα της 'Ελλάδος να τα χρησιμοποιήσει η κυβέρνηση σας για τις άμεσες ανάγκες της και υποβάλλων την θερμή παράκλησιν να διατεθούν κυρίως για την ανακούφιση της φτώχειας και των πάσης φύσεως εργαζομένων, όμοιους δέ σε όλες τις μητέρες που έχουν περισσότερα των δύο παιδιών γιατί τελικά όπως πάμε θα μείνουμε χωρίς 'Ελληνόπουλα».

ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

Προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση η ευκολία με την οποία αποδεχόμαστε ή υιοθετούμε σ' αυτόν τον τόπο εκείνα που θέλουν να προβάλουν για ποικίλους λόγους οι ανταγωνιστές της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Πρό ημερών είδαμε, λόγω χάρη, σε οικονομική έφημερίδα να περνάει η αντίληψη ότι η σουηδική εταιρία CONCORDIA, με την αγορά των έξι αμερικανικών δεξαμενοπλοίων συνολικής χωρητικότητας 1,6 εκατ. τόννων d.w. περίπου η οποία αναγγέλθηκε πρόσφατα και που ανεβάζουν τη συνολική χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων τα οποία διαχειρίζεται σε 4,3 εκατ. τόννους d.w., καθίσταται μάλλον ο μεγαλύτερος διαχειριστής δεξαμενοπλοίων στον κόσμο! Και αυτά καθ' ην στιγμήν είναι γνωστό σε όλόκληρο τον κόσμο ότι ο μεγαλύτερος ανεξάρτητος διαχειριστής δεξαμενοπλοίων είναι η εταιρία Troodos του Οίκου Χατζηγιάννου, ο στόλος της οποίας ξεπερνάει τα 6,1 εκατ. τόννους d.w.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή σε όσα μεταδίδουν τα διεθνή είδησεογραφικά πρακτορεία ή αναγράφουν διάφορες έφημερίδες — ως μὴν υιοθετούμε τα πάντα σάν θέσφατα.

ΤΑ ΛΑΘΗ ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ

Δυστυχώς, τα λάθη, τα οποία τόσο έχουν στοιχίσει και στον τόπο αλλά κυρίως στους ναυτικούς μας, συνεχίζονται.

Απόδειξη η πρόσφατη τακτική γενική συνέλευση των θαλαμηπόλων, στην οποία, αντί για τους προβληματισμούς που επιβάλλουν οι δύσκολοι καιροί που περνάμε όλοι, υπήρξαν φραστικές επιθέσεις εναντίον ανυπαρκτων «παρασκηνίων» και άφελή έρωτήματα που οδηγούν σε ακόμη δυσκολότερους

δρόμους.

Στη συνέλευση, λοιπόν, των θαλαμηπόλων, εξαπολύθηκε, όπως διαβάζουμε στην «Καθημερινή», οξύτατη επίθεση κατά των «παρασκηνίων» που εκχωρούν τον ελληνικό έπιβατικό στόλο στους ξένους, έγινε αναφορά για «όρατο κίνδυνο αφελληνισμού της ναυτιλίας», εκφράστηκαν απορίες για την πώληση της Royal Cruise Line στους Νορβηγούς και διατυπώθηκε τό έρώτημα (πρός την Κυβέρνηση και τα κόμματα) για τό «ποιό είναι τό κέρδος για την εθνική οικονομία όταν ένα πλοίο με ξένη σημαία είναι επανδρωμένο με χαμηλόμισθους ξένους ναυτικούς και απλώς άνηκει σε Έλληνα πλοιοκτήτη».

Ας τά πάρουμε τά πράγματα με τη σειρά:

Πρώτο και κύριο, «παρασκήνια» που «εκχωρούν τον ελληνικό έπιβατικό στόλο σε ξένους» δεν υπάρχουν και ούτε αλλωστε είναι δυνατόν τα «παρασκήνια» να εκχωρούν πλοία τα οποία άνηκουν σε συγκεκριμένους πλοιοκτήτες που έχουν φυσικά κάθε δικαίωμα να εκποιήσουν αν θέλουν, και χωρίς κανείς να μπορεί να τους έμποδίζει νομικά ή με όποιονδήποτε άλλο τρόπο, τα περιουσιακά τους στοιχεία.

Δεύτερο, η πώληση της Royal Cruise Line ανεξάρτητα αν μάς άρξουν και μάς θίγει η οχι, αποτέλεσε μία επιχειρηματική ενέργεια του δημιουργού της που δεν μπορεί να κριθεί από κανέναν, όπως δεν κρίθηκαν άναλόγες επιχειρηματικές ενέργειες και άλλων 'Ελλήνων πλοιοκτητών, που προσήλκυσαν, όπως και η ενέργεια του κ. Περ. Παναγόπουλου, τό ενδιαφέρον της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

Τρίτο, η εθνική οικονομία κερδίζει και μάλιστα άρκετά από τη διαχείριση πλοίων με ξένη σημαία και με ξένα άμιγρή πληρώματα. Ακόμη που γίνεται από τον Πειραιά — τα παραδείγματα είναι άπειρα, θα αναφέρουμε όμως μόνον την περίπτωση της εταιρίας Cololian — μιάς έντελώς ξένης ναυτιλιακής εταιρίας — που διαχειρίζεται τα πλοία από τόγ Πειραιά. Φυσικά η εθνική οικονομία κερδίζει άμεσα πολύ περισσότερα και προσδοκά να κερδίσει στο μέλλον — όταν, δηλαδή, θα καταστεί δυνατός ο επαναπατρισμός — ακόμη περισσότερα από τη διαχείριση των ελληνόκτητων πλοίων, πράγμα που άπλουστερα σημαίνει ότι εκείνο που πρέπει να μάς ενδιαφέρει πρωτίτως είναι η ύπαρξη πλοίων σε ελληνικά χέρια.

Και εδώ θα παραθέσουμε και έμεις ένα έρώτημα ζητώντας άπάντηση και από τους θαλαμηπόλους και από τους υπόλοιπους ναυτικούς μας — τους καρεκλοκένταυρους

έκπροσώπους τους δεν τους λογαριάζουμε, γιατί αυτοί ασχολούνται με πολύ σοβαρότερα προβλήματα, όπως είναι δηλαδή η διατήρηση των κεκτημένων και όλων των άλλων που έξασφαλίζει η άναπαυτική πολυθρόνα του έκπροσώπου — αλλά και από τά πολιτικά κόμματα και την ίδια την κυβέρνηση: Τι κερδίζει, λοιπόν, η εθνική μας οικονομία όταν ένα φορτίο 30.000 μετρικών τόννων σιτηρών λόγω χάρη μεταφέρεται από τον Κόλπο στη Σοβιετική Ένωση με ένα ξένο πλοίο — βρετανικό, σοβιετικό, κινέζικο, αμερικανικό, γαλλικό, γερμανικό, νορβηγικό κλπ. και τί χάνει η οικονομία μας όταν αυτό τό φορτίο μεταφέρεται με ένα ελληνόκτητο πλοίο με ξένη σημαία και με ξένο άμιγές πληρώμα;

Η άπάντηση — η εύθαρσος όμως άπάντηση στο έρώτημα αυτό μπορεί, είναι δυνατόν να αποτελέσει την άφετηρία για πολλά, κυρίως όμως μπορεί να καταστεί ο οδηγός για να μὴν επαναλαμβάνουμε λάθη τά οποία υπήρξαν μοιραία.

ΣΥΝ ΑΘΗΝΑ

Και αυτή τη φορά τη «γλυτώσαμε» βέβαια στο θέμα του καμποτάζ, αλλά ήδη έχουμε αντιμέτωπους τους υπόλοιπους έντεκα συνεταιρικούς μας στην ΕΟΚ, οι οποίοι, με έπικεφαλής τη Βρετανία, δεν πρόκειται, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να υποχωρήσουν και θα συνεχίσουν τις επιθέσεις για την έκπόρθηση του «όχυρου». Γι' αυτό, επαναλαμβάνουμε, ένας μόνος τρόπος ύπάρχει: Νά προετοιμασθούμε να αντιμετωπίσουμε τους «εισβολείς» με τά ίδια μέσα με τά οποία θα προσπαθήσουν να μπουν στίς θάλασσές μας, με τά καλά και σύγχρονα πλοία δηλαδή, τά οποία μπορούν να έξασφαλισθούν μόνον με τον ύγιη και θεμιτό ανταγωνισμό και φυσικά σε καμμία περίπτωση με τον προστατευτισμό υπέρ του όποιου κόπτονται εκείνοι που άπέκτησαν μέχρι τώρα τό προνόμιο να δραστηριοποιούνται στίς έσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές μας.

Σύν Αθηνά, λοιπόν...

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Βρισκόμαστε στα μέσα Δεκεμβρίου του σωτηρίου έτους 1989, σε ελάχιστη δηλαδή άπόσταση από την εύρωπαϊκή ολοκλήρωση όποτε θα γίνουμε είτε τό θέλουμε είτε όχι και έμεις ύποχρεωτικά «εύρωπαϊοι», και ακόμη δεν έχουν καθορισθεί τά δρομολόγια των άκτοπλοϊκών έπιβατηγών για την έπόμενη περίοδο. Είναι και αυτό ένα δείγμα γραφής του

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Dona 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
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

Με **550** καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των **149** χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην
Εθνική των 5 ηπείρων!



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον

παρεμβατισμού που υπάρχει στο 'Υπουργείο και που εξηγεί τους λόγους για τους οποίους θέλουν να υπάρχουν οι δικαιοδοσίες που έχουν εξασφαλισθεί σε άλλες εποχές όταν οι συνθήκες ήταν έντελως διαφορετικές.

Γιά να εκλείψει το φαινόμενο αυτό και όσα άλλα υπάρχουν στον συγκεκριμένο χώρο αλλά και για να προετοιμασθούμε ώστε να μπορέσουμε να διατηρήσουμε την 'Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια επαναλαμβάνουμε ότι ένας μόνον τρόπος υπάρχει: Να σταματήσει ο όποιος δόθηκε παρεμβατισμός ώστε να μπορεί ο κάθε ένας που επιθυμεί και διαθέτει και τα ανάλογα κεφάλαια να δρομολογεί πλοίο ή πλοία του σε όποια γραμμή επιθυμεί με την υποχρέωση μόνον να την καλύπτει για ολόκληρο το χρόνο και επί πλέον να εκτελεί (ή να πληρώνει όσα του αναλογούν) και κάποιο αγρονο δρομολόγιο για να σταματήσει ο ελληνικός λαός να επιδοτεί άμεσα κάποιους επιτηδευτικούς που θεωρούν την 'Ακτοπλοία τοιφλίκι που κληρονόμησαν από τον πατέρα τους.

• Με την ευκαιρία ένα ερώτημα: Τι έγινε με εκείνο το γερμανικό εντυπο που εβγαζε σκάρτα όρισμα έλληνικά ακτοπλοϊκά επιβατηγά; 'Υπήρξε και κάτι άλλο πέρα από τη γνωστή ανακοίνωση του 'Υπουργείου, υπήρξαν δηλαδή οι μηνύσεις που επρεπε να έχουν ήδη υποβληθεί για να αποκαλυφθούν και να ξεδοντιαστούν οι συκοφάντες; 'Η απάντηση δίνεται από τις εταιρίες που κατηγορήθηκαν από το γερμανικό εντυπο ότι κινούν «άνασφαλη» πλοία και συγκεκριμένα από τις εταιρίες (έντός παρενθέσεως αναφέρονται τα όνομα των συγκεκριμένων πλοίων): 'Αγαπητού («'Ολυμπία», «Γκόλντεν Βεργίνα» και «Αίγαϊον»), ANEK («Κάντια»), ANE Ρόδου («Κάμπος»), Βεντούρη («Κίμων»), Μινωϊκές Γραμμές («Κνωσσός»), Ναυτιλιακή 'Εταιρία Λέσβου («Σαφώ») και η 'Εταιρία του πλοίου «Σαρωνικός».

ΑΠΟ ΤΑ ΠΕΡΙΕΡΓΑ

Πρό 15ημέρου, περίπου, αγνωστοι διέρρηξαν το αυτοκίνητο του κ. Νίκου Βερνίκου και άφησαν ένα τσαντάκι που περιείχε ονεί σημασία, έγγραφο, 10.000 δραχμές, και διάφορα, επιταγές, — κάτι δηλαδή που μπορεί να συμβεί — και συμβαίνει καθημερινά — με το αυτοκίνητο οποιουδήποτε Έλληνα. 'Εν τούτοις, οι εφημερίδες, εγραψαν ότι (αγνωστοί) «διέρρηξαν αυτοκίνητο έφοπλιστή, ενώ αν έπρόκειτο για το αυτοκίνητο κάποιου γιατρού, φαρμακοποιού, δικηγόρου, όρχηστκτονου, ύπαλληλου, έμπορου κλπ. κομμάτι εφημερίδα δέν θά έκανε άναφορά στο έπάγγελμα ή την ιδιότητα του ιδιοκτήτου — είναι και αυτό ένα από τά περίεργα που συμβαίνουν στη χώρα με τη μεγαλύτερη Ναυτιλία στον κόσμο, ή όποια παρ' όλυ αυτά δέν έχει καταλάβει τίποτε για την τεράστια δύναμη και τον πλούτο που έχει στα χέρια της, αλλά άφήνει να την έκμεταλλεύονται και να την άπομυζούν όλοι οι άλλοι έκτός από την ίδια...

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

'Η κατά 18,4% αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος τον περασμένο 'Οκτώβριο έναντι του αντίστοιχου μηνός του 1988 βελτίωσε τη δυσμενή εξέλιξη που είχε σημειωθεί τους τελευταίους μήνες και είχε σαν άποτέλεσμα να έμφανίζεται σταθερά μειούμενη ή συναλλαγματική πρόσδοδος από τη Ναυ-

τιλία. 'Ετσι, ή συνολική μείωση στη διάρκεια του δεκαμήνου 'Ιανουαρίου — 'Οκτωβρίου περιορίστηκε σε 2,6% μόνον.

'Η βελτίωση όμως αυτή δέν φάνηκε καθόλου στα σχετικά δημοσιεύματα των εφημερίδων που μιλούσαν μόνο για μείωση, με εξαίρεση την πάντοτε ιδιαίτερα προσεκτική «'Εστία» που έθεσε τά πράγματα στη σωστή τους διάσταση, γράφοντας για αύξηση τόν 'Οκτώβριο και μείωση τό δεκάμηνο. 'Οφείλομε να προσθέσουμε ότι άρχικά άποδώσαμε τη σχετική εύθυνη στους άρμόδιους συντάκτες. Όταν όμως περιήλθε στα χέρια μας ή σχετική ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου του 'Υπουργείου διαπιστώσαμε ότι ή άφετηρία του «κακού» βρισκόταν εκεί — ή ανακοίνωση του 'Υπουργείου άρχιζε με τη φράση «μειωμένο κατά» κλπ. γεγονός που άποδεικνύει ότι ή ρουτίνα μας κλείνει τά μάτια και δέν μπορούμε να δούμε λίγο παραπέρα.

'Εν πάση περιπτώσει, τό ναυτιλιακό συναλλάγμα άνήλθε τόν 'Οκτώβριο σε 130 έκατ. δολάρια έναντι 109,8 έκατ. δολαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1988 ένώ ή συναλλαγματική πρόσδοδος από τη Ναυτιλία στο δεκάμηνο 'Ιανουαρίου — 'Οκτωβρίου έφθασε τά 1.112 έκατ. δολάρια έναντι 1.142,1 έκατ. δολαρίων του αντίστοιχου δεκαμήνου του 1988 (μείωση 2,6%).

ΠΑΝΤΟΤΕ ΥΠΗΚΟΟΙ;

'Αστράφτουν και βροντούν οι διάφορες ύπηρεσίες όταν άπευθύνονται στους πολίτες της χώρας αυτής, ίσως έπειδή τους θεωρούν ύπηκόους τους. Όπως καλή ώρα τό λιμεναρχείο της 'Ελευσίνας τό όποιο έστειλε μιά πανταχούσα στους ναυτικούς πράκτορες τους όποιους άπειλει ότι εάν δέν τηρούν την κανονική διαδικασία θά ύπόκεινται στις προβλεπόμενες κυρώσεις. Καί ή κανονική διαδικασία έν προκειμένω είναι ότι μαζί με τις άγγελίες κατάπλου των πλοίων όφείλουν να προσκομίζουν και δήλωση άναθέσεως πρακτορεύσεως των πλοίων από τόν πλοιοκτήτη ή έπιστολή της έταιρίας σε περίπτωση που οι πλοιοκτήτριες έταιρίες έχουν την έδρα τους στο έξωτερικό — τώρα, και πώς και για ποιούς λόγους μπορεί κάποιος να πρακτορεύσει πλοίο χωρίς να είναι έξουσιοδοτημένος από τους πλοιοκτήτες, έμεις δέν μπορούμε να τό άντιληφθούμε.

'Εν πάση περιπτώσει, ή έγκύκλιος αυτή του λιμεναρχείου 'Ελευσίνας μας θύμισε τά όσα ύπέστη γνωστό ναυτικό πρακτορείο που διακρίνεται για τη συνέπειά του από τις άξιώσεις των λιμεναρχείων αλλά και της τελωνειακής ύπηρεσίας.

Στήν πρώτη περίπτωση έπιβλήθηκε πρόστιμο 30.000 δρχ. διότι δέν παρέδωσε τό πιστοποιητικό έθνικότητας πλοίου τό όποιο δέν είχε ζητηθεί από κανένα και τό όποιο έν πάση περιπτώσει βρισκόταν στα χέρια των πλοιοκτητών που τό είχαν καταθέσει στα Νηολόγια προκειμένου να γίνει ή διαγραφή του πωληθέντος στο μεταξύ πλοίου. 'Ακόμη πιο περίεργο όμως στην ύπόθεση αυτή είναι τό γεγονός ότι ένώ ή μη παράδοση του πιστοποιητικού που δέν είχε ζητηθεί από κανένα φερόταν ότι είχε γίνει τό πρώτο δεκάμημο του παρελθόντος Μαρτίου, τό πρόστιμο των 30.000 δρχ. έπιβλήθηκε με άπόφαση του οικείου λιμεναρχου του τρίτου δεκαμήνου του 'Ιουλίου που κοινοποιήθηκε στους ένδιαφερομένους τό πρώτο δεκάμημο του Σεπτεμβρίου! και τό άκόμη πιο τραγελαφικό είναι ότι για να γίνει προσφυγή κατά της πρά-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μέσα σε 75 μέρες τό ναυπηγείο Lloyd's Werft του Μπρεμενχάβεν, μετασκεύασε τό Σοβιετικό κρουαζιερόπλοιο «Μιχαήλ Σουσλώφ» σε όφθαλμολογική κλινική και τό παρέδωσε με τη νέα μορφή του στους παραγγελείς στις άρχές 'Ιουνίου.

Τό πλοίο μετασκευάστηκε σε πλωτή κλινική, όπου θά πραγματοποιούνται λεπτές χειρουργικές έπεμβάσεις στα μάτια, σύμφωνα με την περίφημη τεχνική που εφαρμόζει ο καθηγητής Φιοντόρφωφ. Θά άποτελεί δέ τό λοιπό παράρτημα του 'Ινστιτούτου Τεχνολογίας και 'Ερευνών Μικροχειρουργικής των όφθαλμών που έδρεύει στη Μόσχα. Κατά τις δηλώσεις του ναυπηγείου, είναι ή πρώτη φορά που ανέλαβε τέτοιες έργασίες μετασκευής, οι όποιες έκτός των άλλων χρειάστηκε να περιλάβουν και την προσθήκη νέων θαλάμων για τους άσθενείς.

'Η άπορία των σχολιαστών του διεθνούς ναυτικού τύπου στρέφεται στο γιατί έπελέγη ή λύση της πλωτής κλινικής για έγχειρήσεις που άπαιτούν ιδιαίτερη σταθερότητα, γνωστού όντος ότι τά πλοία κινούνται, κλυδωνίζονται και... προσκρούουν ένίοτε. Διερωτώνται λοιπόν μήπως οι Σοβιετικοί, άπογοητευμένοι από τά πρόσφατα επανειλημμένα άτυχήματα των κρουαζιεροπλοίων τους άπεφάσισαν να τά μετατρέψουν σε άλλοι είδους πλωτά ιδρύματα, όπως είναι τά Μουσεία, οι Σχολές και τά πλωτά νοσοκομεία. 'Ιδωμεν.

Ξεως έπιβολής του προστίμου των 30.000 δρχ. είναι άπαραίτητη ή παρουσία δικηγόρου που σημαίνει δαπάνη 50.000 περίπου δρχ. για να διεκδικηθεί τό ποσό των 30.000 δρχ. που άντιστοιχεί στο πρόστιμο τό όποιο είναι άμφισβητούμενο!

Στη δεύτερη περίπτωση, με πράξη διευθυντού Τελωνείου του περασμένου 'Ιουνίου που κοινοποιήθηκε στον ένδιαφερόμενο τόν Αυγουστο του έπιβλήθηκε πρόστιμο 50.000 δρχ. για την έπί ελαττων δηλωτικού άποβίβασης 19 κόλλων (σάκκων) κατά την έκφόρτωση υπό πρακτορεύμενο πλοίο (Σημ. Συντ.: Ξένης πλοιοκτησίας με Ξένη σημαία) καταπλεύσαντος εις τόν λιμένα... την 03.11.86 έκ Ρουμανίας! Σημειώνεται έν προκειμένω ότι ή έλλειψη των 19 σάκκων είχε πιστοποιηθεί και από τόν τιμωρούμενο με πρόστιμο πράκτορα και είχε άναφερθεί με ειδική σημείωση στο Statement of Facts που παραδόθηκε στον πλοίαρχο ό όποιος με τη σειρά του και με ιδίόχειρη σημείωση τόνιζε ότι ή έκφόρτωση έγινε σύμφωνα με τό Cargo Manifest και άμφισβητούσε την έλλειψη των 19 σάκκων δεδομένου ότι οι σχισμένοι σάκκοι, λόγω προφανώς κακής φορτώσεως και συμβάσεως, ήταν άρκετοί, όπως άλλωστε είχε πιστοποιηθεί και από τά σημειώματα είσαγωγής και των σημειωτών. 'Επί πλέον, κατά τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική ή έλλειψη ποσοστού φορτίου μικροτέρου του 5% δέν θεωρείται έλλειψη αλλά φθορά ένώ οι πράκτο-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

ρες του πλοίου δεν είχαν καμιά σχέση με τη φόρτωση και τη στοιβασία του φορτίου. Όλα αυτά δείχνουν ότι το πρόστιμο των 50.000 δρχ. ήταν έντελως αδικό και γίνεται ακόμη περισσότερο αδικό γιατί επιβλήθηκε τρία χρόνια μετά τον κατάπλου του πλοίου οι λογαριασμοί του οποίου έχουν εκκαθαριστεί πρό πολλού και δεν υπάρχει πλέον κανένας τρόπος να χρεωθούν οι πλοιοκτήτες με το πρόστιμο που επιβαρύνει τον πράκτορα, ο οποίος είχε εισπράξει για τη συγκεκριμένη προσέγγιση 40.000 δραχμές!

Το ηθικό διδάγμα από ολη αυτή την ιστορία: Σταματήστε ολοι να πετροβολάτε εκείνους, που με τη δραστηριότητά τους αугατίζουν τις πύττες, από τις οποίες τρώνε ολοι οι Έλληνες. Ειδικότερα το Λιμενικό Σώμα οφείλει, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να έχει αξιοποιήσει την εμπειρία που έχουν αποκτήσει τα στελέχη του από την παραμονή τους, σε διάφορα λιμάνια του κόσμου στα οποία έχουν υπηρετήσει σαν προξενικοί λιμενάρχες, και να έχει προσαρμόσει στα καθ' ημείς, όλα εκείνα που εφαρμόζουν ολοι οι άλλοι για να εξυπηρετούν το πλοίο. Και ακόμη να θυμάται όλα εκείνα που είχαν γίνει στο πολύ πρόσφατο παρελθόν και είχαν σαν αποτέλεσμα τη φυγή πολλών πλοίων από το εθνικό νηολόγιο.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Ενώ είναι φανερό ότι η θάλασσα δεν μπορεί να είναι συγχρόνως ο σκουπιδοτενεκές αλλά και το όψοφυλάκιο της ανθρωπότητας, δεν έχει γίνει εξίσου φανερό ότι δεν μπορούμε να διατηρούμε το πλήθος των κανόνων της προστασίας και να παραπονούμεθα συγχρόνως για την ανεπάρκεια και την αναποτελεσματικότητά τους. Γιατί πράγματι ενώ υπάρχει ένα αληθινό όπλοστασιο από κάθε λογής προστατευτικές συμβάσεις, αρκεί μία συγκεκριμένη περίπτωση για να αποδειχθεί ότι οι συμβάσεις αυτές είτε δεν εφαρμόζονται ακόμα, είτε δεν εφαρμόζονται στη συγκεκριμένη γεωγραφική ζώνη.

Το πρόβλημα έχει πολλές αιτίες, νομικές και πραγματικές. Η πρώτη είναι ότι η θάλασσα δεν υπάγεται σε ένα ενιαίο ομοιόμορφο νομικό καθεστώς. Έτσι ενώ στα υπό εθνική δικαιοδοσία ύδατα το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει την πλήρη εξουσία του επί

των παραβατών, δεν συμβαίνει το ίδιο και στην ανοικτή θάλασσα, όπου προκαλείται κατά τα τρία τέταρτα ή έκουσια ρύπανση από τους καθαρισμούς των κυτών, ή οποία σαν συστηματική είναι και η πιο επικίνδυνη. Η δεύτερη είναι ότι σε κάθε περίπτωση ρύπανσης πρέπει να αποδειχθεί ποιά είναι η πηγή της και ποιός είναι ο υπεύθυνος των ζημιών που επέφερε. Πράγμα που απαιτεί τη συνεχή επαγρύπνηση και τα αναγκαία μέσα, τα οποία κατά κανόνα λείπουν από τις χώρες του τρίτου κόσμου.

Σύμφωνα με τους ειδικούς, οι λύσεις πρέπει να αναζητηθούν προς δύο κυρίως κατευθύνσεις: Πρώτον με τη χρησιμοποίηση των συγχρόνων τεχνολογικών μέσων (τηλεεγκρίβωση με υπέρυθρη ακτινομετρία, φασματογραφία, χρωματογραφία κλπ.) για την ανάκαλυψη και απόδειξη των παραβατών. Και δεύτερον με τη ρύθμιση των σχετικών προβλημάτων σε αναφορά όχι μόνο με το καθεστώς των υδατινών περιοχών αλλά και με το καθεστώς της ανθρώπινης δραστηριότητας.

ΔΙΚΑ ΤΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Ο γνωστός Ιαπωνικός ναυτιλιακός οίκος NYK ίδρυσε στις Φιλιππίνες, σε συνεργασία με τον εκεί πράκτορά του, και έθεσε σε ενέργεια μία μικτή εταιρία με αποκλειστικό σκοπό την προμήθεια πληρωμάτων για τα πλοία του. Η πρωτοτυπία της εταιρίας αυτής, η οποία εδρεύει στη Μανίλα, είναι ότι δεν στρατολογεί απλώς πληρώματα αλλά φροντίζει συγχρόνως και για την επαγγελματική τους κατάρτιση. Για το σκοπό αυτό δημιούργησε ήδη ένα κέντρο επιμορφώσεως που θα μπορεί να δέχεται περί τους 500 ναυτικούς ετησίως. Στόχος του είναι η εκπαίδευση ξένων ναυτικών με χαμηλό κόστος στις επαγγελματικές γνώσεις που απαιτεί η υπηρεσία τους στα πλοία της NYK. Η σχετική εκπαίδευση περιλαμβάνει τόσο την κατηγορία των φορτηγών πλοίων όσο και των επιβατηγών στον τομέα των ξενοδοχειακών υπηρεσιών.

Η πραγματοποίηση του σχεδίου αυτού κατέστη δυνατή μόνο ύστερα από τη συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ των Ιαπωνικών ναυτεργατικών συνδικάτων και των Ιαπωνικών έφοπλιστών, βάσει της οποίας τα υπό εθνική σημαία πλοία θα μπορούν να χρησιμοποιούν μικτά πληρώματα.

— Όσοι επέστρεψαν ότι χρυσοφόρο η πηγή των έκτακτων ναυτιλιακών κεδών πρόκειται και πάλιν, όπως κατά το προηγούμενο πόλεμον, να αναβλύσει, ε πογητεύειν ασφαλώς θα αισθανθούν πληροφορούμενοι ότι της φαντασίας των αποκυήματα ήσαν αι υπεραισιόδοξοι αι ταί προβλέψεις.

— Αί εκ των παντοίων πολεμικών κινδύνων απώλειαι έμπολέμων και ουδετέρων πλοίων από της έναρξεως των έχθροπραξιών (3 Σεπτεμβρίου) μέχρι της 1ης Δεκεμβρίου, περιέλαβον 160 εν όλω πλοία συνολικής χωρητικότητος 702.591 τόννων γκρός. Έξ αυτών 105 πλοία 497.084 τόννων ανήκον εις τας ναυτιλίας των έμπολέμων και 55 σκάφη 205.507 τόννων εις τας ναυτιλίας των ουδετέρων.

— Τό φορτηγόν «Πάραλος» 3.435 τόν. γκρός (του 1906) αποπλεύσαν εξ 'Αμβέρσας διά Πειραιά με φορτίον γαιανθράκων και κατευθυνόμενον εις 'Αγγλικήν βάσιν προς έλεγχον του φορτίου του, προσέκρουσεν επί νάρκης την πρωίαν της 3ης Δεκεμβρίου, παρά τας εκβολάς του Ταμέσεως και έβυθίσθη. Έκ της έκρηξεως έφονεύθησαν ο 'Υποπλοίαρχος και δύο άνδρες εκ του πληρώματος και έτραυματίσθησαν άλλοι δέκα.

— Διά Β.Δ. έτοποθετήθη προξενικός λιμενάρχης Λισσαβώνος ο πλωτάρχης λιμενικός κ. Θεόδ. Λοΐσιος αντί του πλοίαρχου κ. Κουρμπέλη τοποθετούμενου εις Νέαν 'Υόρκην.

— Έναυλώθη ελληνικόν ατμόπλοιον εκ Σάν Λορέντζο, 7.000 τόν. γεννήματα δι' Ευρώπην, φόρτωσις Δεκέμβριον. Τό ελληνικόν τάνκερ «Πετράκης Νομικός» έναυλώθη εξ 'Ιάβας 10.000 τόν. μελάσσης δι' Έλευσίνα, φόρτωσις 'Ιανουάριον — Φεβρουάριον.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 216/15.12.1939)



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-8400
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31900

Import-Export & Shipchandler

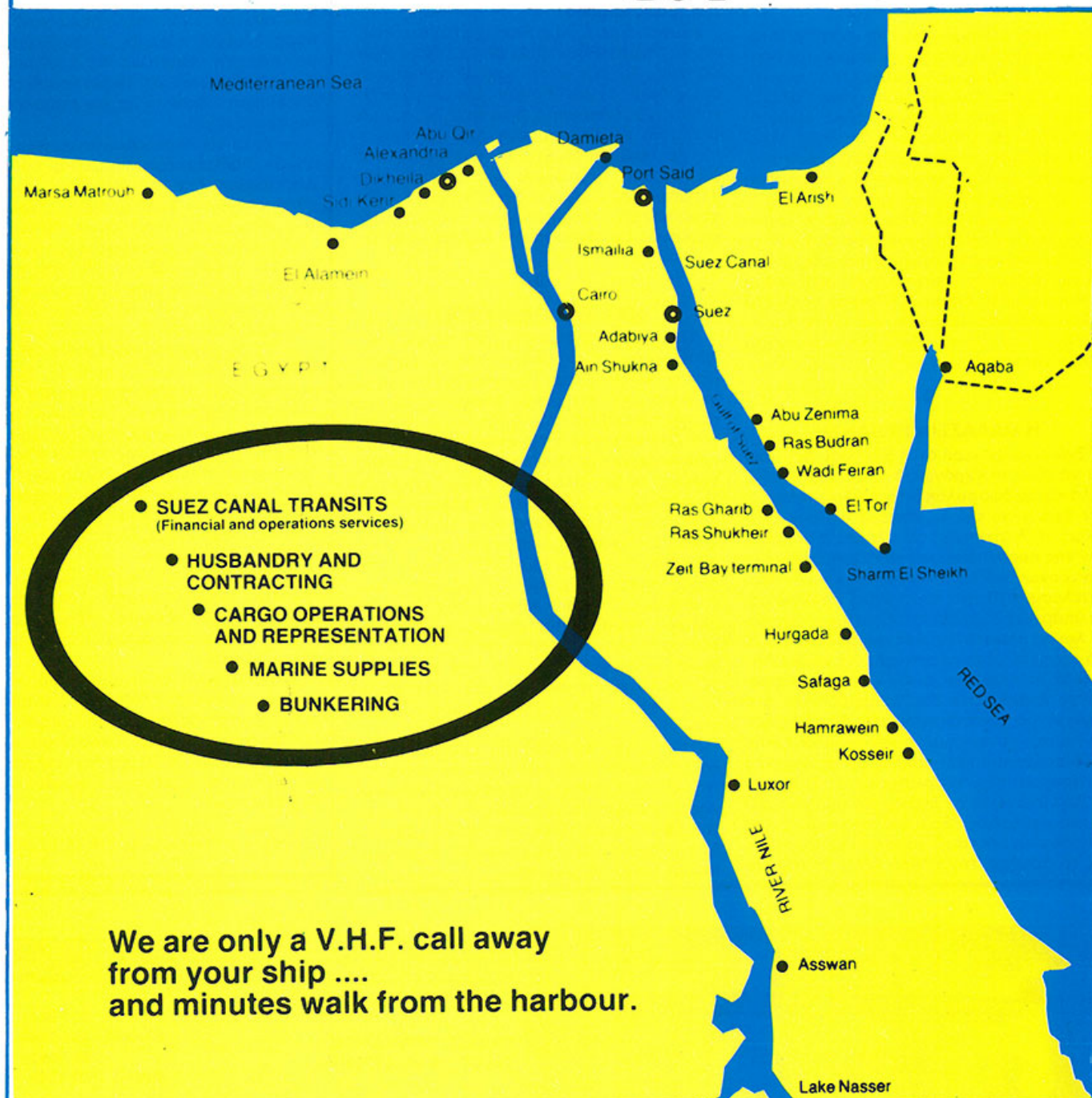
WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 546
8000 BAHIA BLANCA

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



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ "Η ΙΣΟΝΟΜΙΑ

Στήν 'Εφημερίδα «Τό Βήμα» δημοσιεύθηκε πρόσφατα άρθρο του κ. Κώστα Καββαθά με τόν παραπάνω τίτλο, στο οποίο μεταξύ άλλων αναφέρονται τά εξής:

«Μιά από τίς βασικές αρχές κάθε εύνομης πολιτείας είναι ότι όλοι οί πολίτες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου. Κι αυτό βέβαια σημαίνει ότι έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις και δεν μπορεί ή πολιτεία να θεσπίζει ειδικούς νόμους που να εύνοούν μόνο μία μερίδα πολιτών.

Διάφορες κατηγορίες πολιτών που φαίνεται πως θεωρούνται πιό ίσοι από τούς άλλους, μέ πρώτους τούς βουλευτές και, μαζί τους, τούς ναυτικούς και τούς μετοικούντες από τό έξωτερικό, έχουν τή δυνατότητα να αποκτήσουν, έντελώς αφορολόγητο όχι απλώς ένα μικρό αυτοκίνητο, σάν αυτό που υποχρεώνονται να αγοράσουν όσοι από τούς "Ελληνες πολίτες μπορούν να πληρώσουν πάνω από 1,5 εκατομμύριο δραχμές, αλλά αυτοκίνητα που ακόμα και στην Εύρωπη θεωρούνται ότι ανήκουν στη μεγάλη κατηγορία.

Γνωρίζουμε τά επιχειρήματα που υπάρχουν για τό προνόμιο αυτό των ναυτικών και των μετοικούντων (για τούς βουλευτές δεν υπάρχει κανένα επιχείρημα, απλώς αυτοί ψηφίζουν τούς νόμους), αλλά δεν θα μπορούμε καν στο κόπο να τά σχολιάσουμε. 'Η ισότητα των πολιτών σε δικαιώματα και υποχρεώσεις είναι βασικός κανόνας για τή λειτουργία κάθε δημοκρατίας και δεν είναι κάτι που παζαρεύεται για τριάκοντα άργύρια σε συνάλλαγμα».

Στό άρθρο αυτό απάντησε μέ τόν ακόλουθο γλαφυρό τρόπο ο άναγνώστης μας Γιάννης Κατασάρς, συνταξιούχος ναυτικός, ο όποιος σημειωτέον δεν κατέχει αυτοκίνητο...

Κύριε Καββαθά,

Είμαι τακτικός άναγνώστης του

«ΒΗΜΑ»τος, και δεν σάς κρύβω ότι πάντοτε διαβάζω τά άρθρα σας, όπου συχνά αναφέρεστε στους ναυτικούς, ύπενθυμίζοντας στον 'Ελληνικό λαό ότι ή χώρα αυτή είναι κατ' έξοχή ΝΑΥΤΙΚΗ...

"Αν θυμάμαι καλά είναι ή τρίτη φορά που αναφέρεστε στους ναυτικούς και τούς άλλους που έχουν τό, κατά τήν αντίληψή σας, αντιδημοκρατικό προνόμιο να εισάγουν αφορολόγητα αυτοκίνητα...

"Επειδή τό λεξιλόγιό μου είναι φτωχό, άναγκάζομαι να δανειστώ μία λέξη από τούς λαλίστατους ΚΝΙΤΕΣ για να σάς πω ότι κάνετε ένα ΒΑΣΙΚΟ λάθος.

"Εσείς ειδικά "γρινιάζετε" ότι έχουμε άκριβά — πολύ άκριβά — αυτοκίνητα στη χώρα μας και φυσικά όλοι μας συμφωνούμε μαζί σας. "Όμως, ένας λόγος, μία αίτία που έξαναγκάζει ώστε τά αυτοκίνητα να είναι τόσο άκριβά μήπως έχει κάποια σχέση μέ τό συνάλλαγμα;

Γιατί, κ. Καββαθά, δεν μπαίνετε στον κόπο να τό σχολιάσετε; Λόγω φόρτου εργασίας; "Η μήπως αν τό σχολιάζατε μοιραίως θα καταλήγατε στο γεγονός ότι οί εισάγοντες αφορολόγητα αυτοκίνητα ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ στο γενικό σύνολο, έστω και μέ τά τριάκοντα άργύρια..., που έσεις μέ άρκετή δόση είρωνίας παραδέχεστε, ώστε να εισάγονται αυτοκίνητα για ΣΑΣ κατά τι φθηνότερα από τό αν δεν υπήρχαν αυτά τά άργύρια...

Παντού και πάντα ο ναυτικός κόσμος της χώρας προσέφερε για τήν πατρίδα του άφιλοκερδώς. Για θυμηθείτε λίγο τούς карабоκύρηδες της επανάστασης που «έριξαν» στον άγώνα όλο τό βίος τους και τούς ανθρώπους τους, ενώ οί στεργιανοί ζητούσαν από τής γνήσιους Καπεταναίους να τούς πληρώνουν όχι μόνον μισθό αλλά και ύπερρωρίες... για να πολεμήσουν τόν Τουρκο... "Όμως, άλλαξα πορεία.

Είναι αυτό μία προσφορά στο γενικό σύνολο από μία μερίδα σκληρά εργαζομένων

συμπολιτών να ή όχι;

Τό προνόμιο αυτό των ναυτικών έχει άμεση επίπτωση στους συμπατριώτες τους, όπως π.χ. τό μπαξίσι - χαράτσι, που πληρώνουμε ΟΛΟΙ για τούς υπαλλήλους των ΔΕΚΟ, τούς πολιτικούς, τραπεζικούς και στους άκούρευτους - άξύριστους «καλλιτέχνες»;

Τί προσφέρουν αυτοί και τόσοι άλλοι; Τούς υποχρέωσε κάποιος να κάνουν μία εργασία που δεν ήθελαν; "Ενα έπάγγελμα δεν είναι αυτό που κάνουν;

Τί πάρα πάνω από τήν εργασία τους προσφέρουν ώστε να έχουν τήν άπαίτηση να επιχορηγούνται; Ναί, συμφωνώ να καταργηθεί τό προνόμιο των ναυτικών τότε μόνον όταν θα έχουν καταργηθεί ΟΛΑ τά προνόμια για τούς τεμπελοχανάδες που μαστίζουν τή χώρα και τήν οικονομία της.

Και τούτο ΠΡΕΠΕΙ να γίνει τώρα, ο κάθε κατεργάρης να πάει στη θέση του και να σταματήσει επί τέλους αυτή ή παραμορφωμένη αντίληψη περί σοσιαλισμού, ότι δηλαδή θα δουλεύουν οί δύο για να καλοτρώνε οί άλλοι έκάτο.

Δέν πρέπει να μάς διαφεύγει ότι τήν παραμορφωμένη αυτή αντίληψη τήν τροφοδοτεί και τήν γιγαντιώνει ή παραπληροφόρηση των μαζικών μέσων έννημέρωσης.

Λέμε ότι ο «Αύριανισμός» είναι παραπληροφόρηση, που και στο κάτω-κάτω της γραφής ο έκδότης της έχει τό έλαφρυντικό ότι τυγχάνει «πατριώτης» του λοστρόμου που έβαλε τόν διάβολο στο βαρέλι...

Δέν γνωρίζω βέβαια αν τυγχάνετε συμπατριώτες μέ τόν άνωτέρω κύριο, αλλά κι έσεις μέ τό άρθρο σας κάνετε «καθαρή» παραπληροφόρηση, διαστρεβλώνοντας τήν έννοια περί δημοκρατίας, άφού υποβιβάζετε τό προνόμιο των ναυτικών στο επίπεδο των επιχορηγήσεων και οικονομικών άπαλλαγών, ποσά που πληρώνουμε όλοι μας.

"Εκ μέρους λοιπόν όλων των ναυτικών, προς άποκατάσταση τής αλήθειας, παρακαλούμε να δημοσιευτεί ή παρούσα, άλλιώς, μη συνθηίζοντες να καταφεύγουμε σε ένδικα μέσα, θα άναγκαστούμε να σάς παραέψωμε στον Κεφαλώνιτη Λοστρόμο.

Φιλικώτατα

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ

'Απόμαχος Ναυτικός, δίχως αυτοκίνητο!

Κοινοποίηση: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

"Ανδρος 27/11/89

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Τό Συμφωνητικό για τη Σύμβαση των ποντοπόρων πλοίων του έτους 1990

Μετά τη συμφωνία που επήλθε μεταξύ των εκπροσώπων της Ε.Ε.Ε. και της ΠΝΟ για τη συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων του έτους 1990 υπεγράφη στις 4 Δεκεμβρίου Συμφωνητικό στο οποίο περιέχονται τα συμφωνηθέντα σημεία για τους όρους εργασίας και άμειβης, τα οποία θα περιληφθούν στο τελικό κείμενο της νέας Συμβάσεως.

Τό κείμενο του Συμφωνητικού έχει ως εξής:

Έν Πειραιεί σήμερα την 4ην Δεκεμβρίου 1989 μεταξύ της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών, εκπροσωπούμενης νομίμως από τους Αντιπροέδρους αυτής κ.κ. Σταύρον Νταϊφάν και Ιωάννη Γκούμαν και της Πανελληνίου Ναυτικής Όμοσπονδίας, εκπροσωπούμενης νομίμως από τον Γενικό Γραμματέα αυτής κ. Μιχαήλ Ζενζεφύλλην, συνεφωνήθησαν τα κατωτέρω διά την κατάρτιση της νέας Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας στα φορτηγά ποντοπόρα πλοία 4.500 τόννων d.w. και άνω, ισχύος από 1.1.1990— 31.12.1990.

1. Οί βασικοί μισθοί ένεργείας που προβλέπονται από την προηγούμενη Συλλογική Σύμβαση Έργασίας της 1ης Αυγούστου 1989 αυξάνονται κατά ποσοστόν δέκα πέντε επί τοις εκατόν (15%) διά τους αξιωματικούς και κατά ποσοστόν δέκα έξι επί τοις εκατόν (16%) διά τα κατώτερα πληρώματα.

2. Κατά τό αυτό ως άνω ποσοστόν αυξάνονται και όλα τα εις ποσά καθοριζόμενα πάσης φύσεως επιδόματα καθώς και οι extra εργασίες που προσδιορίζονται από την προηγούμενη Σ.Σ.Ε./1989.

3. Συμφωνείται ή κατάργηση του μισθού των μή προσοντούχων και ή έξομοίωση του μισθού των δοκίμων προς τον μισθό των δοκίμων αποφοίτων Α.Δ.Σ.Ε.Ν.

4. Για την υπερωριακή άμειβή Σαββάτου και άργιων συμφωνούνται τα ακόλουθα:

α) Για όλο τό πλήρωμα πλύν του Α' Μηχανικού ή άπασχόληση κατά τα Σάββατα και τίς άργίες θά άμείβεται μέ τό 1/173 του βασικού μισθού για κάθε ώρα υπερωριακής άπασχόλησης, προσαυξημένο κατά τριάντα πέντε επί τοις εκατόν (35%) και για όλες τίς ώρες της υπερωριακής αυτής άπασχόλησης.

β) Για τόν Α' Μηχανικό ή πρόσθετη άμειβή που προβλέπεται από την παρ. 6 του άρθρου 4 της Σ.Σ.Ε./1989 καθορίζεται τόσο για τα Σάββατα όσο και για τίς

άργίες στο 1/25 του βασικού μισθού για κάθε μέρα.

5. Συμφωνείται όπως Όμάδα Έργασίας της Ε.Ε.Ε. και Π.Ν.Ο. εξέτάσει κλαδικά και θεσμικά θέματα και υποβάλει προτάσεις στις διοικήσεις των δύο μερών προς λήψιν αποφάσεως.

Τό έργο και τα άποτελέσματα της άνωτέρω Όμάδας Έργασίας δέν έπηρεάζουν τίς διαδικασίες της υπογραφής κύρωσης και δημοσίευσης της Σ.Σ.Ε./1990 σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του παρόντος μνημονίου.

6. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι όροι της από 1.8.1989 Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας.

Έξ άλλου ή διοίκηση της Ε.Ε.Ε. γνωστοποίησε στον πρόεδρο της Π.Ε.Π.Ε.Ν. κ. Γιάννη Χαλά ότι ή άμειβή του πλοιάρχου για τα Σάββατα και άργίες που προβλέπεται από τα άρθρα 8 και 9 της από 28.6.1989 Σ.Σ.Ε. μεταξύ Ε.Ε.Ε. και της Π.Ε.Π.Ε.Ν. για τό έτος 1990, θά υπολογίζεται μέ βάση τό 1/25 του μηνιαίου βασικού μισθού.



ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

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

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

Εξοπλισμός: LS, GL ή GLS

Αμάξωμα: 4θυρο SEDAN ή 5θυρο CARAVAN

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



* Κάντε μια σύγκριση... τιμές από μόνοι σας:

To 4θυρο OMEGA GL 1.8 injection: (χωρίς Φ.Π.Α. και πινακίδες)

Στη Δ. Γερμανία 1.826.000, στο Βέλγιο 1.969.000 και στην Ελλάδα (DYNAMOTORS) 1.735.000



OPEL

Με την εγγύηση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E. ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΣΤΟΜΟΥ 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ ΤΗΛ. 684.6512-3 ΤΕΛΕΞ. 22 3180 DYNA GR

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΣΥΓΚΡΙΣΗ

ΜΟΝΙΣ
ΕΞΕΛΟΓΗ

1990

SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE DIRECTORY

SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

11.000 ΔΡΧ.

357

SHIP NAME	SHIP TYPE	REG. PORT	REG. NO.	CLASS	TYPE	GROSS	NET	D.W.	BUILT	LENGTH	BREADTH	DEPTH	DRAUGHT	SHIPPING OFFICE / AGENT	PHONE	MANAGER/DIRECTOR	SHIPBUILDING COMPANY	ENGINE BUILDERS	ENGINE TYPE	DESIGN	SPEED IN KNOTS	HORSE POWER	
WORLD ALFA	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD BETA	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD GAMMA	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD DELTA	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Epsilon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Zeta	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Eta	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Theta	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Iota	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Kappa	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Lambda	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Mu	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Nu	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Xi	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Omicron	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Pi	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Rho	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Sigma	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Tau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Upsilon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Phi	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Chi	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Psi	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
WORLD Omega	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

- 1 Ship's name
- 2 Ex Name
- 3 Launched
- 4 Flag
- 5 Reg. Port
- 6 Reg. No.
- 7 Signal
- 8 Class
- 9 Type
- 10 Gross
- 11 Net
- 12 D.W.
- 13 Built
- 14 Length
- 15 Breadth
- 16 Depth
- 17 Draught
- 18 Shipping Office / Agent
- 19 Phone
- 20 Manager/Director
- 21 Shipbuilding Company
- 22 Shipbuilders
- 23 Engine builders
- 24 Engine type
- 25 Design
- 26 Speed in Knots
- 27 Horse Power

ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- 28 Hull No.
- 29 Decks
- 30 City of offices
- 31 Telex
- 32 Fax
- 33 No. of other offices
- 34 Registered Shipbuilding Co
- 35 Tanks
- 36 Holds
- 37 Hatches
- 38 (Length x Width)
- 39 Eng. Room Position
- 40 HeCIs
- 41 COW
- 42 IGS
- 43 SBT
- 44 Grain (G)
- 45 Bale (B)
- 46 Liquid (L)
- 47 ORE (O)
- 48 REF (R)
- 49 Winches
- 50 Cranes
- 51 Derricks
- 52 (Safe lifting load)
- 53 Electrical General & Output

1+3
Super.

1990

SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE STATISTICS

SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

1990

SKOLARIKOS PHONES FAX TELEX DIRECTORY

SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

SKOLARIKOS MARITIME DATA BANK

ΚΩΔΙΚΟΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

PC3000

SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 24, 185-35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119.060 - 4119.071 FAX: 4128829

100% περισσότερες πληροφορίες!

Έναρμόνιση τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων μέ- τόν ΙΜΟ γιά τά πλοῖα που μεταφέρουν ἐπικίν- δυνα ἐμπορεύματα ἢ ρυπαντικές οὐσίες

Ἡ δημοσιευμένη ἐν συνεχείᾳ Γνω-
μοδότηση τῆς Οἰκονομικῆς καί Κοινωνι-
κῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοι-
νοτήτων, ἐναρμονίζει τίς ἐλάχιστες
προδιαγραφές πού ἀπαιτοῦνται γιά τά
πλοῖα πού καταπλέουν ἢ ἀποπλέουν ἀ-
πό Κοινοτικούς λιμένες καί μεταφέ-
ρουν ἐπικίνδυνα φορτία ἢ ρυπαντικές
οὐσίες μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ ΙΜΟ:

Τό Συμβούλιο ἀποφάσισε στίς 5 Ἰου-
νίου 1989 νά ζητήσει, σύμφωνα μέ τίς
διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 84 τῆς Συνθήκης
γιά τήν Ἰδρυση τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκο-
νομικῆς Κοινότητος, τή γνωμοδότηση
τῆς Οἰκονομικῆς καί Κοινωνικῆς Ἐπι-
τροπῆς γιά τήν

«Πρόταση ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου ὁ-
σον ἀφορᾷ τίς ἐλάχιστες προδιαγρα-
φές πού ἀπαιτοῦνται γιά τά πλοῖα πού
καταπλέουν ἢ ἀποπλέουν ἀπό κοινοτι-
κούς θαλάσσιους λιμένες, καί πού με-
ταφέρουν ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα ἢ
ρυπαντικές οὐσίες σέ δέματα».
(ἔγγρ. COM.(89) τελικό)⁽¹⁾

Τό τμήμα μεταφορῶν καί ἐπικοινωνι-
ῶν, στό ὁποῖο ἀνατέθηκε ἡ προετοιμα-
σία τῶν σχετικῶν ἐργασιῶν, υἱοθέτησε
τή γνωμοδότησή του στίς 11 Ὀκτω-
βρίου 1989, μέ βάση τήν εἰσηγητική ἐκ-
θεση τῆς δρ. Μπρεδέμα - Σαββοπού-
λου.

Ἡ Οἰκονομική καί Κοινωνική Ἐπιτρο-

πή υἱοθέτησε κατά τήν 270ή σύνοδο
λομέλειάς της, τήν ἀκόλουθη γνωμοδότηση:

1. Εἰσαγωγή

1.1. Ὑστερα ἀπό μιά μεγάλη σειρά
τυχημάτων πού ἐβλαψαν σοβαρά τό θα-
λάσσιο περιβάλλον καί τίς παράκτιες
ζώνες τῶν κρατῶν μελῶν, τό Εὐρωπαϊ-
κό Συμβούλιο, κατά τή σύνοδο κορυφῆς
τῆς Κοπεγχάγης τοῦ Ἀπριλίου 1978, ὑ-
πογράμμισε τό ρόλο πού ἡ Κοινότητα
πρεπε νά ἀναλάβει στήν ἐρευνα γιά πε-
ρισσότερη ἀσφάλεια τῶν θαλασσίων
μεταφορῶν καί στήν πρόληψη τῆς ρυ-
πανσης πού προκαλοῦν τά πλοῖα. Ἀρ-

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ἀναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οἰουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοῖα

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

κει νά υπενθυμισθούν τὰ ναυάγια τοῦ «Torrey Canyon», τοῦ «Amoco Cadiz» παλαιότερα, ἢ τοῦ «Betelgeuse».

1.2. Ἀποτελεσμα τῆς εὐαισθητοποίησης τῆς διεθνούς κοινῆς γνώμης στὰ θέματα γενικότερα τῆς ρύπανσης καὶ τῆς θαλασσίας ρύπανσης εἰδικότερα, ὑπῆρξε ἡ λήψη σειρᾶς μέτρων τῆς Κοινότητας στὸν τομέα αὐτόν. Μεταξύ αὐτῶν τῶν μέτρων συγκαταλέγεται ἡ ὁδηγία 79/116/ΕΟΚ⁽²⁾.

2. Περίληψη τῶν προτάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς

2.1. Ἡ ὁδηγία 79/116/ΕΟΚ προβλέπει τὶς ἐλάχιστες προδιαγραφές πού ἀπαιτοῦνται ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια πού καταπλέουν ἢ ἀποπλέουν ἀπὸ λιμένες τῶν κρατῶν μελῶν τῆς Κοινότητας καὶ πού μεταφέρουν χύδην πετρέλαιο, ὑγρὸ ἀέριο καὶ χημικὰ προϊόντα χύμα. Στόχος τῆς ὁδηγίας αὐτῆς εἶναι ἡ μείωση τοῦ κινδύνου ἀτυχημάτων στὰ ὁποῖα ἐμπλέκονται τέτοιου εἴδους δεξαμενόπλοια στὶς θαλάσσιες ζώνες πού βρίσκονται κοντὰ στὴν Κοινότητα.

2.2. Ἐντούτοις, ἡ ὁδηγία αὐτὴ παρουσιάζει ἓν μεγάλο κενὸ στὸ μέτρο πού ἀφήνει ἔξω ἀπὸ τὸ πεδίο ἐφαρμογῆς τῆς τῆς θαλάσσιες μεταφορὲς ἐπικίνδυνων ἐμπορευμάτων πού ἐκτελοῦνται μὲ δέματα, ἐμπορευματοκιβώτια, βαγόνια-βυτία, βυτιοφόρα, κινητὰ βυτία κλπ. Ἀξίζει νά σημειωθεῖ πὼς τέτοιες μεταφορὲς ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἔχουν αὐξηθεῖ αἰσθητὰ τὰ τελευταῖα χρόνια μὲ παράλληλη, ἐπομένως, αὐξησὶς καὶ τῶν κινδύνων ἀτυχημάτων.

2.3. Σκοπὸς τῆς παρούσας πρότασης εἶναι ἡ θέσπιση τῆς κατάλληλης κοινοτικῆς νομοθεσίας γιὰ τὴν κάλυψη τοῦ παραπάνω κενοῦ. Ἀποτελεῖ δηλαδὴ ἓνα συμπληρωματικὸ βῆμα πρὸς τὴν ὑλοποίηση τῆς πραγματικῆς προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀπὸ τοὺς κινδύνους πού περικλείουν τὰ ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα πού μεταφέρονται μὲ πλοῖα. Στόχος τῆς παρούσας πρότασης εἶναι ἡ πρόληψη τῶν ἀτυχημάτων καὶ, σὲ περίπτωσιν πού αὐτὰ συμβοῦν, μετριάσμός τῶν συνεπειῶν τους. Πιὸ συγκεκριμένα, ἐπιδιώκεται νά ἐπιβληθεῖ στὰ πλοῖα πού καταπλέουν ἢ ἀποπλέουν ἀπὸ κοινοτικούς λιμένες, καὶ πού μεταφέρουν ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα σὲ δέματα, ἢ τήρησιν ἐλαχίστων προδιαγραφῶν πού θὰ ἀποβλέπουν στὴ βελτίωση τῆς ἀσφάλειας τῆς ναυσιπλοΐας, στή διασφάλισιν τῆς ζωῆς τῶν

ἀνθρώπων καὶ στὴν προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος καὶ τῶν παρακτῶν ζωνῶν τῶν κρατῶν μελῶν. Μεταξύ τῶν φορτίων πού θὰ καλύπτονται ἀπὸ τὴν ἐν λόγω προδιαγραφὴ περιλαμβάνονται, μεταξύ ἄλλων, οἱ ἐκρηκτικές ὕλες, τὰ εὐφλεκτὰ ὑγρά, οἱ τοξικὲς οὐσίες, τὰ ραδιενεργὰ ὑλικά καὶ οἱ διάφορες ρυπαντικὲς οὐσίες.

2.4. Ἡ πρόταση τῆς Ἐπιτροπῆς ἔχει κατὰ κύριο λόγο ὡς ἀντικείμενο τὴ διαδικασία καὶ τὸ περιεχόμενο πληροφόρησης καὶ γνωστοποίησης ἐκ μέρους τῶν πλοίων πού μεταφέρουν ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα σὲ δέματα πρὸς τὴν ἀρμόδιον ἀρχήν. Ἡ πρόταση ὁδηγίας ἀπαιτεῖ τὰ σχετικὰ πλοῖα νά γνωστοποιῶν στὶς λιμενικὲς ἀρχὲς πληροφορίες ἀναφορικὰ μὲ τὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτία τους, νά χρησιμοποιῶν τὴν ὑπηρεσίαν πλοηγίας καὶ νά θέτουν στὴ διάθεσιν τοῦ πλοηγίου λεπτομερεῖς πληροφορίες ὅσον ἀφορᾷ τὸ πλοῖο, νά ἐνημερώνουν οἱ πλοῖοι τὴν λιμενικὴν ἀρχήν ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀτέλειαν πού διαπίστωσαν. Ἐπίσης, ὑποχρεώνει τὰ παράκτια κράτη νά πληροφοροῦν ὅλα τὰ σκάφη πού πλέουν στὰ χωρικά τους ὕδατα γιὰ τὴν παρουσία πλοίων πού μεταφέρουν ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα.

3. Γενικὲς παρατηρήσεις

3.1. Τὸ τμήμα ἐπικροτεῖ χωρὶς ἐπιφυλάξεις τὸ σκοπὸ τῆς παρούσας ὁδηγίας. Στόχος εἶναι ἡ δημιουργία γύρω ἀπὸ τὴν ἐκτεταμένην ἀκτὴν τῆς Κοινότητας μιᾶς ζώνης ἀσφαλούς ναυσιπλοΐας ἀπαλλαγμένης ἀπὸ τὴν ρύπανση. Τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα κατὰ τὸν ἓνα ἢ ἄλλο τρόπο μεταφέρουν ἐπικίνδυνες οὐσίες ἀποτελοῦν περίπου τὸ 1/2 τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων πού προσεγγίζουν σὲ κοινοτικὰ λιμάνια. Τοῦτο ἀποδεικνύει τὸ μεγάλο πρακτικὸ ἐνδιαφέρον ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν προτεινόμενων μέτρων.

3.2. Ἡ υἱοθέτηση τοῦ παρόντος σχεδίου ὁδηγίας θέτει, ὅμως, ἓνα γενικότερο θέμα ἀρχῆς: Ὅταν στὰ θέματα προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος διεξάγονται ἐργασίες σὲ διεθνὲς ἐπίπεδο καὶ υἱοθετοῦνται διεθνεῖς προδιαγραφὲς εὐρείας ἀποδοχῆς, ποῖα θὰ πρέπει νά εἶναι ἡ στάση τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητας ἐν προκειμένῳ; Ἡ πρώτη ἐναλλακτικὴ εἶναι νά υἱοθετηθεῖ δικὴς τῆς προδιαγραφῆς καὶ ἀπαιτήσεως πού νά ἀποκλίνουν ἀπὸ τὴν διεθνή.

Ἡ δευτέρη ἐναλλακτικὴ εἶναι νά συμβάλλει στὴν ἀποτελεσματικὴ ἐφαρμογὴ τῶν διεθνῶν προδιαγραφῶν. Ἐάν υἱοθετηθεῖ ἡ πρώτη ἐναλλακτικὴ ὑπάρχει ὁ κίνδυνος καὶ ἄλλες χώρες ἢ περιφερειακὲς ομάδες νά ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμα τῆς. Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ εἶναι ἀποκλίνουσα ἐφαρμογὴ κατὰ γεωγραφικὴν περιοχὴ καὶ ἀσκοπη σύγχυσις τῶν πλοίων καὶ τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν. Γιὰ τὸ λόγο αὐτό, τὸ τμήμα εἰσφέρει στὴν Κοινότητα νά υἱοθετηθεῖ τὴ δευτέρη ἐναλλακτικὴ λύση, δηλαδὴ τὴν ἐναρμόνισιν μὲ τὴν διεθνήν προδιαγραφὴν πού ἐπεξεργάζονται οἱ ἐξειδικευμένοι διεθνεῖς ναυτιλιακοὶ ὁργανισμοί, διαμέσου τῆς ἐνσωμάτωσός τους στὴν κοινοτικὴ νομοθεσίαν, καὶ τὴν ἐξακρίβωσιν τῆς πιστῆς τήρησός τους. Σὲ τελικὴ ἀνάλυσιν, ἡ θαλάσσια ρύπανση δὲν εἶναι κοινοτικὸ πρόβλημα, ἀλλὰ διεθνές. Συνεπῶς, ἐκεῖνο πού προέχει γιὰ τὴν Κοινότητα εἶναι ἡ αὐστηρὴ τήρησις τῶν διεθνῶν προδιαγραφῶν.

3.3. Ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Ὀργανισμὸς (IMO), ἐξειδικευμένο ὄργανο τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν μὲ μέλη 133 κράτη εἶναι κατ' ἐξοχὴν ἀρμόδιος γιὰ θέματα ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος. Ὑπὸ τὴν ιδιότητα αὐτὴ ὁ IMO, υἱοθέτησε τὴ Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78 περὶ προλήψεως τῆς θαλάσσιας ρύπανσης. Τὸ παράρτημα III τῆς MARPOL περιλαμβάνει «Κανονισμοὺς γιὰ τὴν πρόληψιν τῆς ρύπανσης ἀπὸ βλαβερὰς οὐσίες μεταφερόμενες διὰ θαλάσσης σὲ δέματα». Οἱ βλαβερὰς οὐσίες εἶναι ὅσες ὀρίζονται ὡς «ρυπαντικὲς» στὸν διεθνή Ναυτιλιακὸ Κώδικα Ἐπικινδύνων Ἐμπορευμάτων (IMDG). Οἱ ρυπαντικὲς οὐσίες σημειώνονται στὸν Κώδικα καὶ θὰ ἀπαριθμηθοῦν σὲ ἐγκύκλιον τοῦ IMO πού θὰ ἐνημερώνεται περιοδικῶς. Ὁ Κώδικας ἐντοπίζει τὴν θαλάσσιαν ρυπαντικὴν οὐσίαν τῆς θαλάσσης μὲ τὸ τεχνικὸν τοῦ ὄνομα καὶ τοὺς προσδίδει αὐξοῦσα ἀριθμὸν τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν. Ἐπίσης, δίδει προδιαγραφὰς γιὰ τὴν ὀνομασίαν τους, τὸν τρόπο τῆς συσκευασίας τους, τὴν στοιβάσιν καὶ εἰδικὰς προφυλάξεις. Οἱ διατάξεις τοῦ Κώδικα ἐφαρμόζονται ἐπὶ ὅλων τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Διεθνή Σύμβασις περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ (SOLAS 1974), ἐφόσον μεταφέρουν ἐπικίνδυνα φορτία. Εἶναι ἀξιοσημείωτο ὅτι στὸν IMO δὲν μετέχουν μόνον κράτη ἀλλὰ καὶ ὁργανισμοὶ καλύπτοντες ὅλο τὸ φάσμα τῶν ἐν-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

διαφερομένων (π.χ. ναυτιλιακών ενδιαφερόντων, χημικών βιομηχανιών, οικόλογων και ναυτεργατών). Έτσι, η MARPOL 73/78, συμπεριλαμβανομένου του παραρτήματος III, και ο Κώδικας IMDG, αποτελούν τους καρπούς της όμοφωνίας όλων των ενδιαφερομένων μερών. Ο Κώδικας IMDG ακολουθεί την κατάταξη των επικίνδυνων εμπορευμάτων την οποία υιοθέτησαν τα Η.Ε. για έναια εφαρμογή στις θαλάσσιες, αεροπορικές και χερσαίες μεταφορές. Οι συνεχώς αυξανόμενες συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν έναν επιπλέον λόγο που καθιστά απαραίτητη την έναρμόνιση με τις προδιαγραφές του IMO.

3.4. Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας — πλην της Ισπανίας, Ιρλανδίας και Λουξεμβούργου — έχουν κυρώσει τη διεθνή σύμβαση MARPOL 73/78, και τα πλοία τους δεσμεύονται από τις διατάξεις του παραρτήματος III που θα τεθεί σε εφαρμογή διεθνώς την 1/1/1991. Η Κοινότητα συνέστησε το 1978 στα κράτη μέλη της την κύρωση της MARPOL διά των συστάσεων αριθ. 114/79 της 21/12/78⁽³⁾ και αριθ. 584/78 της 26/6/78⁽⁴⁾. Έξάλλου, το 1982, δεκατέσσερα ευρωπαϊκά κράτη, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών της Κοινότητας, υιοθέτησαν ένα μνημόνιο συνεννόησης σχετικά με τους ελέγχους στο κράτος έλλιμενισμού (MOU) το οποίο αποτελεί διοικητική συμφωνία όσον αφορά την διενέργεια ομοιόμορφων ελέγχων από τις λιμενικές αρχές. Το εν λόγω μνημόνιο συγκαταλέγει την MARPOL 73/78 μεταξύ των σημαντικότερων συμβάσεων που πρέπει να τηρούνται κατά τους ελέγχους που διεργρούνται στα πλαίσια του. Συνεπώς,

το τμήμα δέν αντιτίθεται στην πρόταση της Έπιτροπής υπό τον όρο ότι δέν συγκρούεται με τις διεθνείς προδιαγραφές.

3.5. Οι προδιαγραφές της MARPOL είναι οι αυστηρότερες που υπάρχουν και τα πλοία κοινοτικής σημαίας συμμορφώνονται ήδη προς αυτές. Διά της εισαγωγής αποκλινουσών και χαμηλότερων προδιαγραφών διά του παρόντος σχεδίου οδηγίας, η Κοινότητα στην ουσία άπευθύνεται στα πλοία εκτός MARPOL που προσεγγίζουν σε ναυτικούς λιμένες. Όμως, τότε, οι απαιτήσεις για τα πλοία εκτός MARPOL θα είναι χαμηλότερες από ό,τι για τα κοινοτικά πλοία και τούτο είναι παράλογο. Θα πρέπει τις ίδιες προδιαγραφές να τηρούν όλοι για να αποφεύγονται οι διακρίσεις σημαίας, που στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι σε βάρος των κοινοτικών πλοίων. Τούτο αποτελεί ένα πρόσθετο λόγο για να ευθυγραμμισθεί το σχέδιο οδηγίας με το κείμενο του παραρτήματος III της MARPOL 73/78, δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτού είναι από πολλές απόψεις αυστηρότερες από τις διατάξεις της οδηγίας, Γενικά, η θέσπιση περιφερειακών ελέγχων επί πλέον των μέτρων που έχουν συμφωνηθεί διεθνώς και που έχουν καθορισθεί και που εφαρμόζονται διαμέσου του IMO δέν θα συντείνει στη βελτίωση της ασφάλειας και θα έχει ως αποτέλεσμα να προκαλέσει σύγχυση και παρανοήσεις.

3.6. Έν τέλει, το τμήμα διαπιστώνει ότι εάν εφαρμοσθούν οι παρούσες παρατηρήσεις, το περιεχόμενο της οδηγίας 79/11/ΕΟΚ θα μπορούσε να συγχωνευθεί με το σχέδιο οδηγίας, ώστε οι προδιαγραφές και των δύο οδηγιών να ει-

ναι έναρμονισμένες τόσο μεταξύ τους όσο και με τις διεθνείς προδιαγραφές.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Ο τίτλος του σχεδίου οδηγίας προτείνεται να τροποποιηθεί ως εξής: αντί «επικίνδυνα εμπορεύματα ή ρυπαντικές ουσίες σε δέματα» να γραφεί: «επικίνδυνα εμπορεύματα ή βλαβερές ουσίες σε δέματα». Η τροποποίηση αυτή είναι επιβεβλημένη προκειμένου να έναρμονισθεί το κείμενο με την όρολογία του παραρτήματος III της MARPOL 73/78.

4.2. Στο προοίμιο, στην πρώτη παράγραφο μετά τις λέξεις «επικίνδυνων εμπορευμάτων» να προστεθούν οι λέξεις «και βλαβερών ουσιών».

4.3. Στο άρθρο 1, να αντικατασταθούν στη δεύτερη σειρά οι λέξεις «επικίνδυνα εμπορεύματα σε δέματα» με τις λέξεις «επικίνδυνα εμπορεύματα ή βλαβερές ουσίες σε δέματα».

4.4. Το άρθρο 2 να αναδιατυπωθεί ως εξής: υπό την έννοια της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- «σχετικά πλοία»: Τα πλοία που μεταφέρουν «επικίνδυνα εμπορεύματα ή βλαβερές ουσίες σε δέματα»
- «βλαβερές ουσίες»: «οι ουσίες εκείνες που ορίζονται ως ρυπαντικές ουσίες στο διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Έπικινδύνων Έμπορευμάτων (IMDG)»
- «δέματα»: μιά εκ των μορφών συσκευασίας που εξειδικεύεται για

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.

τίς βλαβερές ουσίες του Κώδικος IMDG.

4.5. Στο άρθρο 4, μετά τη φράση «πού καθορίζονται στα άρθρα 5, 6, 7 και 8 της παρούσας οδηγίας» να προστεθούν τα εξής: «καθώς και τις προδιαγραφές που καθορίζονται στο Παράρτημα III της MARPOL 73/78 και ειδικότερα όσες αφορούν τα δέματα, σήμανση, ετικέτες, έγγραφα και στοιβασιά που όρίζονται λεπτομερώς στον Κώδικα IMDG».

4.6. Στην τελευταία σειρά του άρθρου 5, παρ. 1, μετά τη λέξη «διαδρομών» να προστεθούν τα εξής: «και να διατίθενται στους λιμενεργάτες». Στο άρθρο 5, παρ. 1, προτελευταία σειρά: Μετά τις λέξεις «απόπλου του πλοίου» να προστεθούν οι λέξεις «ή το συντομότερο δυνατό μετά την ολοκλήρωση της φορτώσεως».

4.7. Στο άρθρο 5, παρ. 2, τρίτη σειρά μετά τη λέξη «ραντάρ» να προστεθούν οι λέξεις «ή Vessel Traffic Services (VTS)».

4.8. Στο άρθρο 6, πρώτη περίπτωση, τρίτη σειρά, μετά τη λέξη «ασφάλεια» να προστεθούν οι λέξεις «επαγγελματική ασφάλεια».

Στο άρθρο 6, δεύτερη περίπτωση, πρώτη σειρά, μετά τις λέξεις «επικίνδυνων εμπορευμάτων» να προστεθούν οι λέξεις «ρυπαντικών ουσιών ή ανάλογων αποβλήτων, ή οποιαδήποτε αντιληπτή» και να διαγραφούν οι λέξεις, «και ιδίως αυτών που αναφέρονται στο παράρτημα 4-II».

4.9. Στο άρθρο 7, τέταρτη σειρά, μετά τη λέξη «πλοίου», να προστεθούν οι λέξεις, «τὴν επαγγελματική ασφάλεια».

4.10. Στο άρθρο 8, στην πρώτη σειρά, μετά τις λέξεις «παράκτιου κράτους», να παρεμβληθούν οι λέξεις «κρίνοντας σύμφωνα με τη σοβαρότητα της κατάστασης».

5.1. Στο παράρτημα I, προτείνουμε να αντικατασταθούν οι λέξεις στον τίτλο «επικίνδυνα εμπορεύματα σε δέματα» με τις λέξεις «επικίνδυνα εμπορεύματα ή βλαβερές ουσίες σε δέματα». Έννοείται ότι η κατάταξη των επικίνδυνων εμπορευμάτων θα ακολουθήσει την κατάταξη που υιοθέτησαν τα Ήνωμένα Έθνη για ενιαία εφαρμογή στις θαλάσ-

σιες αεροπορικές και χερσαίες μεταφορές.

5.2. Το σημείο 1.7. να διατυπωθεί ως εξής: «Ακριβής φύση των μεταφερομένων ουσιών, όπως προβλέπεται στο παράρτημα III της MARPOL 73/78 (Κανονισμός 4 - Documentation) και όπως γίνεται απαρίθμησή τους στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Έμπορευμάτων».

5.3. Το σημείο 1.8 να διατυπωθεί ως εξής: «Επιβεβαίωσης της παρουσίας στο πλοίο ενός καταλόγου ή δηλωτικού ή σχεδίου στοιβασιάς όπως απαιτείται από το παράρτημα III (κανονισμός 4) της MARPOL 73/78».

5.4. Το παράρτημα 2 περιλαμβάνει κατάλογο επιθεώρησης πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα σε δέματα και ο τίτλος του καταλόγου μπορεί να διατυπωθεί ως εξής: «Κατάλογος επιθεώρησης πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα ή βλαβερές ουσίες σε δέματα». Ο κατάλογος μπορεί να απλοποιηθεί δεδομένου ότι όλα τα αναφερόμενα στο σημείο B (Έγκυρα στοιχεία Ασφαλείας του πλοίου) περιλαμβάνονται ούτως ή άλλως στα πιστοποιητικά που ζητούνται στο σημείο Γ («Πιστοποιητικά ασφαλείας και άλλα έγγραφα επί του πλοίου»). Επιπροσθέτως, υπάρχει υποχρέωση να αναφέρονται όλες οι ελλείψεις και κακή λειτουργία βάσει του άρθρου 6 του σχεδίου οδηγίας. Τέλος, μεταξύ των στοιχείων του πλοίου, ο κατάλογος επιθεώρησης μπορεί να περιλαμβάνει επίσης το διεθνή αριθμό του πλοίου αν αυτός είναι διαθέσιμος.

5.5. Σχετικά με το παράρτημα 3, «Λεπτομερείς οδηγίες όσον αφορά τη γνωστοποίηση», προτείνουμε αντί του κειμένου αυτού να χρησιμοποιηθεί το Standard Report Format and Procedures που έχει εκδόσει ο IMO («General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements», Resolution A. 598 (15) (19.11.87), ο οποίος περιλαμβάνει έναρμονισμένη διαδικασία γνωστοποίησης.

5.6. Το τμήμα επισημαίνει ότι το παράρτημα 4.1. απαριθμεί τις κατηγορίες των επικίνδυνων προϊόντων που είναι δυνατόν να μεταφέρονται είτε χύμα, εί-

τε υπό μορφή δεμάτων, ενώ η οδηγία αναφέρεται μόνο στα προϊόντα που μεταφέρονται υπό μορφή δεμάτων (βλ. προοίμιο και άρθρο 1). Κατά τη γνώμη του τμήματος το παράρτημα 4.1. πρέπει να διαγραφεί.

5.7. Παράρτημα 4.II «Κατάλογος ρυπαντικών ουσιών». Ο κατάλογος αυτός είναι πολύ συντομότερος του καταλόγου των ρυπαντικών ουσιών της θάλασσας που απαριθμούνται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Έπικινδύνων Έμπορευμάτων. Η ονοματολογία και η παρουσίαση διαφέρουν. Προκειμένου να αποφευχθεί η σύγχυση των αρμοδίων εθνικών αρχών, των εφοπλιστών και των φορτωτών, το τμήμα εισηγείται να διαγραφεί το παράρτημα 4.II. Το τμήμα προτείνει να επαναδιατυπωθούν οι όροι του άρθρου 2 προκειμένου ο κατάλογος των ρυπαντικών ουσιών να ταυτίζεται με τον κατάλογο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Έπικινδύνων Έμπορευμάτων.

5.8. Στο παράρτημα 4.III «Κατηγορίες ή γενικοί τύποι Έπικινδύνων Αποβλήτων (τά απόβλητα μπορεί να έχουν τη μορφή στερεού, υγρού ή ιλύος)» ισχύει η ίδια παρατήρηση ως ανωτέρω για το παράρτημα 4.II.

6. Συμπεράσματα

Το τμήμα, μολοντί επικροτεί τους στόχους της πρότασης οδηγίας, κρίνει ότι:

— δέν υφίστανται νομικά εμπόδια τα οποία θα εκώλυαν την εφαρμογή, το συντομότερο δυνατόν, του παραρτήματος III της MARPOL 73/78, κατά τη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών,

— υπάρχουν δυνατότητες για στενότερη συνεργασία μεταξύ της Κοινότητας και του IMO με στόχο την επίτευξη μεγαλύτερης ευθυγράμμισης με τα διεθνή πρότυπα, χωρίς οποιαδήποτε μείωση των αρμοδιοτήτων των κρατών - μελών στον τομέα.

- (1) ΕΕ αριθ. C 147 της 14ης Ιουνίου 1989, σελ. 3.
(2) ΕΕ αριθ. L 33 της 8ης Φεβρουαρίου 1979, σελ. 33.
(3) ΕΕ αριθ. L33 της 8ης Φεβρουαρίου 1979, σελ. 17.
(4) ΕΕ αριθ. L 194 της 19ης Ιουλίου 1978, σελ. 17.

In Japan

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) 775-0870

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑ — ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ

(Σύγκλιση ή 'Απόκλιση;)

Του 'Ανθυποπλοιάρχου Λ.Σ. ΝΙΚΟΥ Κ. ΔΕΝΙΟΖΟΥ

Είναι νύχτα της Παρασκευής 24 Μαρτίου 1989 και ένα υπερασύγχρονο δεξαμενόπλοιο, το «'Εξόν Βαλντέζ» διέρχεται τα στενά του «Πρίγκιπα Γουλιέλμου» στην 'Αλάσκα. Το ραντάρ του διακρίνει μεγάλα κομμάτια πάγου μπροστά. Για να τα αποφύγει, ο αξιωματικός της βάρδιας στη γέφυρα στρέφει αριστερά από τη ζώνη διαχωρισμού της ναυσιπλοΐας. Τό Δ/Ξ κατευθύνεται πιά αριστερά από όσο πρέπει και προσκρούει σέ ύφαλο. Οί όκτώ από τις δεκατρείς δεξαμενές του ανοίγουν και ποσότητα από 260.000 βαρέλια πετρελαίου που είχε φορτωθεί πριν από λίγες ώρες στο Βαλντέζ, όπου καταληγει ό γιγάντιος πετρελαιοαγωγός της 'Αλάσκας, χύνονται στη θάλασσα. 'Η μεγαλύτερη οικολογική καταστροφή στην ιστορία των Η.Π.Α. είναι γεγονός. Πάνω από 38.000.000 λίτρα βάρους πετρελαίου κάλυψαν μία περιοχή μεγαλύτερη από 80 ΚΜ² και κατευθύνθηκαν άργά προς τις άκτές της 'Αλάσκας.

Τό προαναφερόμενο οικολογικό ατύχημα δέν είναι τό μοναδικό στον χώρο της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών μεταφορών ειδικότερα. Στις 18 Μαρτίου 1967 τό Λιβεριανό Δ/Ξ «Τόρεϋ Κάνιον» 123.000 τόννων μολύνει 180.000 μέτρα βρετανικών άκτών και άλλα τόσα, γαλλικών. 21 Αυγούστου 1972: Σέ σύγκρουση των Λιβεριανών τάνκερς «Τεξανίτα» και «'Οσβέγκο Γκάρντιαν» δημιουργείται πετρελαιοκηλίδα από 100.000 τόννους πετρελαίου στά ανοιχτά της Νότιας 'Αφρικής.

19 Δεκεμβρίου 1972: Τό τάνκερ «Sea Star» βυθίζεται στον κόλπο του 'Ομάν, αφήνοντας να διαρρεύσουν στη θάλασσα 115.000 τόννοι πετρελαίου. 7 'Ιουνίου 1975: Τό 'Ιαπωνικό πετρελαιοφόρο «Σόβα Μαρού» 237.000 τόννων προσαράζει στον 'Ινδικό 'Ωκεανό. 24 'Ιανουαρίου 1976: Τό όλοκαίνουργιο Δ/Ξ «'Ο-

λύμπικ Μπρέιβερ» 250.000 τόννων, κόβεται στα δύο στις γαλλικές άκτές της Βρετάννης. 2 Μαΐου 1976: 'Εκκρηξη στο πετρελαιοφόρο «Ούρκιόλα» έξω από την 'Ισπανία, προκαλεί διαρροή 100.000 τόννων πετρελαίου. 16 Μαρτίου 1978: Τό πετρελαιοφόρο «'Αμόκο Καντίζ» σημαίας Λιβερίας προσαράζει στις άκτές της Βρετάννης μέ αποτέλεσμα 250.000 τόννοι πετρελαίου να σκεπάσουν τις γαλλικές άκτές.

5 Αυγούστου 1983: Βυθίζεται έξω από τό άκρωτήριο της Καλής 'Ελπίδας τό 'Ισπανικό πετρελαιοφόρο «Καστίλο ντέ Μπελβέρ» παρασύροντας στον βυθό 100.000 τόννους μαζούτ.

'Ακόμα δέν πρέπει να ξεχνούμε τό ατύχημα που έγινε τό 1977 σέ εξέδρα έξόρρυξης πετρελαίου της εταιρίας Ecofisc πάνω στην ύφαλοκρηπίδα της Νορβηγίας που προκάλεσε επίσης μεγάλη οικολογική καταστροφή στις ανατολικές άκτές της χώρας.

'Εως τώρα αναφέρθηκαν οί έννοιες: «οικολογική καταστροφή» και «οικολογικό ατύχημα» χωρίς όμως να προσδιοριστεί και να διερευνηθεί περαιτέρω, άφενός μέν ό όρος «οικολογία», άφετέρου δε, ή σχέση μεταξύ οικολογίας και ναυτιλίας. Προηγουμένως έγινε μία άπλή ιστορική καταγραφή άτυχημάτων που επιβάρυναν τό θαλάσσιο περιβάλλον και από πρώτη άποψη είναι κατανοητή ή σύνδεση μεταξύ του τομέα «ναυτιλία» και της έννοιας «οικολογία». Αυτή ή σύνδεση είναι λοιπόν — για να μιλήσουμε στη σφαίρα του πραγματικού — μία άλληλεξάρτηση γεγονότων που ή άφετηρία της βρίσκεται στο σημείο που προσδιορίζεται καθοριστικά από τον άνθρωπινο παράγοντα και τις καθημερινές πολυποικίλες εκφράσεις της προσπάθειάς του για εξέλιξη και ανάπτυξη δραστηριοτήτων.

ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ — ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

'Ας επανέλθουμε όμως στο ζήτημα προσδιορισμού και διερεύνησης του όρου «οικολογία» και της συσχέτισής του μέ τον τομέα της ναυτιλίας.

Κατ' άρχήν να δοθεί άπάντηση στο έρώτημα: Τί είναι Οικολογία; Οικολογία είναι ή κίνηση για την προστασία του περιβάλλοντος που άσχολείται μέ την μελέτη των σχέσεων των διαφόρων φυτικών και ζωικών οργανισμών μέ τό περιβάλλον τους, τονίζοντας παράλληλα τις σχέσεις άλληλεξάρτησης των οργανισμών αυτών (οικοσύστημα). 'Αξίζει να σημειωθεί ότι ή οικολογία είχε άποκληθεί ως «ή ανατρεπτική έπιστήμη», έπειδή προτάσεις και διαπιστώσεις σχετικά μέ την προστασία του περιβάλλοντος άνατρέπουν παραδοσιακά και προσφιλή συμπεράσματα και πεποιθήσεις που άναφέρονται στις σχέσεις του ανθρώπου μέ τό περιβάλλον του.

Στην πορεία μας για την διερεύνηση αυτής της συσχέτισης, είναι άπαραίτητο να έντοπίσουμε ένα κοινό σημείο άναφοράς των δύο αυτών έννοιών. Τό κοινό αυτό σημείο άναφοράς λοιπόν είναι ή εξέταση της συνάφειας τόσο της οικολογίας όσο και της ναυτιλίας προς την οικονομική δραστηριότητα του άτόμου. 'Η δε οικονομική δραστηριότητα του κάθε άτόμου εξετάζεται και μελετάται από τις άρχές της οικονομικής έπιστήμης.

'Η οικολογία έχει διπλή συνάφεια προς την οικονομική έπιστήμη για τούς εξής λόγους:

α) 'Υπάρχει όμοιότητα στον τρόπο άνάλυσης που χρησιμοποιεί τόσο ή μία όσο και ή άλλη έπιστήμη. Κατ' άρχήν όπως ή οικολογία άσχολείται μέ τις άλληλεξαρτήσεις των διαφόρων φυτικών και ζωικών οργανισμών, έτσι και ή οικονομική σάν κλάδος των κοινωνικών έπι-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

στημών ενδιαφέρεται για τις ανθρώπινες αλληλεπιδράσεις. Η αλληλεξάρτηση που αναφέρθηκε άφρονος και ο τρόπος ανάλυσης που ακολουθεί ή οικολογία άφετέρου, θυμίζουν μερικώς το σύστημα γενικής ισορροπίας που έχει αναπτύξει η οικονομική επιστήμη. Αυτή λοιπόν θεωρεί ότι όλα τα δεδομένα μιας οικονομίας είναι αλληλένδετα, έτσι ώστε κάθε μεταβολή στην τιμή ή την ποσότητα ενός αγαθού ή υπηρεσίας να επηρεάζει και τις παραγόμενες ποσότητες όλων των άλλων αγαθών και υπηρεσιών. Σύμφωνα με την οικολογία, σύστημα γενικής ισορροπίας υπάρχει και στην φύση, όπου η επιβίωση κάθε βιολογικού είδους εξαρτάται από τα υπόλοιπα είδη (βιολογική αλυσίδα).

Αδυναμία και των δύο συστημάτων ωστόσο αποτελεί το γεγονός ότι ο επακριβής υπολογισμός των οικονομικών ή των οικολογικών επιδράσεων και αντιδράσεων που προκαλούνται κάθε φορά, είναι εξαιρετικά δύσκολος στη πράξη.

β) Τα κίνητρα για την καταστροφή του περιβάλλοντος είναι συνήθως οικονομικής φύσεως, τα δε μέτρα που είναι αναγκαία για την προστασία του περιβάλλοντος απαιτούν χρησιμοποίηση παραγωγικών μέσων ή την άποχή από διάφορες οικονομικές δραστηριότητες. Γεγονός όμως είναι ότι τόσο οι ζημιές που προκαλεί μία ρύπανση όσο και το όφελος που δημιουργείται από την πρόληψη της δεν υπόκεινται σε τιμολόγηση και δεν εκφράζονται μέσω του μηχανισμού της αγοράς και επομένως, δεν υπάρχουν στην κατηγορία των αλληλεπιδράσεων που περιλαμβάνονται στο σύστημα της γενικής οικονομικής ισορροπίας. Η περιοριστική όμως έρμηνεία που έγινε στο παρελθόν, του τύπου των οικονομικών αλληλεξαρτήσεων καθώς και η παράβλεψη επιδράσεων που για λόγους θεσμικούς ή πρακτικούς δεν αντικατοπτριζόταν στην αγορά, παρά την

οικονομική τους σπουδαιότητα, έχουν συντελέσει πολύ στη ραγδαία καταστροφή του περιβάλλοντος και στην επιδείνωση της ποιότητας της ανθρώπινης ζωής.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ — ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Αναφερθήκαμε σε γενικές γραμμές στη συνάφεια που υπάρχει μεταξύ οικονομίας και οικονομικής (οικονομίας γενικότερα). Θα πρέπει εξ άλλου για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη πληρότητα της ανάλυσης να αναφερθούμε και στην συνάφεια μεταξύ ναυτιλίας και οικονομίας.

Η ναυτιλία είναι βασικός μοχλός οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας όχι μόνο γιατί ο τομέας αυτός απασχολεί εργατικό δυναμικό και αποφέρει σημαντικές συναλλαγματικές εισπράξεις αλλά και γιατί αποτελεί κινητήρια δύναμη για ανάπτυξη σειράς άλλων κλάδων, όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, έφοδιασμός διαλύσεις πλοίων, ναυτιλιακή πίστη κ.α.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι η δραστηριότητα της ναυτιλίας μπορεί να καταταχθεί τόσο στον δευτερογενή τομέα παραγωγής της οικονομίας (ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα — διαλύσεις πλοίων) όσο και στον τριτογενή τομέα παροχής υπηρεσιών της οικονομίας (μεταφορές — έφοδιασμός πλοίων — ναυτιλιακή πίστη — εισροή συναλλάγματος κ.α.). Προφανείς λοιπόν και αναμφισβήτητες, τόσο η σχέση όσο και η εξάρτηση της οικονομίας από την ναυτιλία. Ακόμη δεν πρέπει να λησμονούμε το γεγονός ότι η ναυτιλία σαν οικονομικός τομέας με δυναμικό χαρακτήρα προσφέρει αντικείμενα για μελέτη και σπουδή που αναφέρονται σε αρκετούς κλάδους της οικονομικής ανάλυσης όπως: α) ναυτεργατικά θέματα που εξετάζονται από την οικονομική της αγοράς εργασίας, β) ναυπηγοεπισκευαστική

κά θέματα που αναλύονται από την βιομηχανική οικονομική, γ) ναυτιλιακή πίστη και χρηματοδότηση που εξετάζονται από την τραπεζική οικονομική — Financial Management κ.α.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ — ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ

α) Θεωρητική προσέγγιση

Προσδιορίζοντας έως τώρα έννοιες όπως η οικολογία και διερευνώντας τη σχέση μεταξύ οικολογίας και οικονομικής δραστηριότητας καθώς και τη σχέση μεταξύ ναυτιλίας και οικονομικής έπισης δραστηριότητας, έγινε μία πρώτη μεταβατική προσέγγιση στην συνάφεια ναυτιλίας και οικολογίας. Για να γίνει όμως περισσότερο κατανοητή αυτή η συνάφεια, η προσπάθεια ανάλυσης και παρουσίασης θα κατευθυνθεί η καλύτερα θα επικεντρωθεί σε τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας που θα μπορούσαν να επηρεάσουν ή και να επιδράσουν είτε άρνητικά είτε θετικά στο θαλάσσιο περιβάλλον.

I) Έχοντας σαν δεδομένο ότι η ναυτιλία σαν μία συνεχής και δυναμική οικονομική δραστηριότητα που χωρίς την παρουσία του ανθρώπινου στοιχείου δεν θα μπορούσε να αποδώσει αποτέλεσμα (προϊόν), τότε εύκολα συνάγεται ότι ζητήματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος συνθέτουν μεταβλητές που επηρεάζουν ένα παραγωγικό μοντέλο (υπόδειγμα) λειτουργίας του τομέα της ναυτιλίας τόσο σε μικροοικονομικό όσο και σε μακροοικονομικό επίπεδο.

II) Το ανθρώπινο λοιπόν στοιχείο, ή πιο σωστά το ανθρώπινο κεφάλαιο είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ ναυτιλίας και οικολογίας, αφού η ανθρώπινη επέμβαση εκμεταλλεύεται το φυσικό περιβάλλον και προκαλεί τις οικολογικές καταστροφές.

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

**We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT**

**You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.
Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.
Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.**

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR
«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207
Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

III) Οί συνιστώσες της ναυτιλίας πού επηρεάζουν τό οικολογικό θαλάσσιο περιβάλλον είναι:

- Μεταφορές (χημικά προϊόντα, πετρέλαιο, ραδιενεργά απόβλητα)
- Πλοία (απόρριψη καυσίμων)
- Διαλυτήρια (υποπροϊόντα διάλυσης)

— Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία (άμμοβολή, χρώματα, χημικές ουσίες χημικών καθαρισμών, σκουριές κ.λπ.).

Έχοντας λοιπόν ύπ' όψη μας τίς ύπ' άριθ. I, II, III, παρατηρήσεις θά έβγαине τό συμπέρασμα ότι υπάρχουν δύο λύσεις: Α) Άσκηση ναυτιλιακής δραστηριότητας καί πολιτικής μέ ρυθμούς ασύμμετρους πρós τήν διατήρηση τής ισορροπίας του φυσικού περιβάλλοντος μέ οικολογικό κόστος πού θά σημαίνει φυσικά καί κοινωνικό κόστος καί Β) Έπιβράδυνση προσπάθειας γιά ναυτιλιακή ανάπτυξη μέ αποτέλεσμα: i) Μείωση του διεθνούς έμπορίου, ii) Έξαρση τής άνεργίας σ' όλους τούς κλάδους τής ναυτιλίας (ναυτεργάτες, έφοδιαστές πλοίων, υπάλληλοι ναυτιλιακών εταιριών, εργάτες ναυπηγείων κ.α.), iii) Έλλειψη συναλλαγματικών όφελών καί iv) Ένα τεράστιο επενδεδυμένο κεφάλαιο νά γίνει άντιπαραγωγικό καί ύποαποχολούμενο (πλοία, ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, ναυτιλιακές εταιρίες), άφού θά έχει έκλείψει τό κίνητρο του κέρδους, παραμένοντας έτσι άδρανές στίς γενικότερες κοινωνικές καί αναπτυξιακές οικονομικές εξελίξεις.

Άσφαλώς υίοθετώντας τή δεύτερη λύση θά ύπάρξει τό όφελος τής σχετικής σέ μεγάλο βαθμό προστασίας του περιβάλλοντος, πού όμως δέν θά οδηγήσει σέ δημιουργία έξωτερικών οικονομικών άπαραιτήτων γιά αναπτυξιακή διαδικασία καί ευημερία. Περαιτέρω άπόπειρα παντελούς περιορισμού τής ρύπανσης θά είχε σάν αποτέλεσμα, άφόρητο περιορισμό παραγωγής καί μείωση του βιοτικού επιπέδου σέ επίπεδα τά όποία καμιά σύγχρονη κοινωνία δέν θά άνεχόταν.

Άκόμα δέ, καί σ' αυτή τήν περίπτωση θά ύπήρχε όρισμένος βαθμός ρύπανσης, διότι περιορισμένη ρύπανση του περιβάλλοντος παρουσίαζαν καί οι πρωτόγονες άκόμα κοινωνίες.

Έτσι λοιπόν μία όρθολογικά σκεπτόμενη κοινωνία θά πρέπει νά κάνει έπιλογή όχι μεταξύ των δύο λύσεων αλλά μεταξύ διαφόρων βαθμών ρύπανσης του περιβάλλοντος. Η σωστή έπιλογή θά ύπαγορεύεται άπό τόν προσδιορισμό του «άριστου» βαθμού περιορισμού τής ρύπανσης: α) Η έπιλογή αυτή θά πρέπει νά λάβει ύπ' όψη τής τήν σύγκριση μεταξύ του κοινωνικού όφέλους πού δημιουργείται άπό τήν καταπολέμηση τής ρύπανσης καί του κόστους πού απαιτείται γιά τήν καταπολέμηση αυτή.

ii) Οί προσπάθειες θά πρέπει νά κατευθύνονται πρós εκείνο τό επίπεδο τής ρύπανσης στο όποιο τό κόστος γιά περισσότερη οικολογική προστασία θά αρχίζει νά ξεπερνά τά όφέλη.

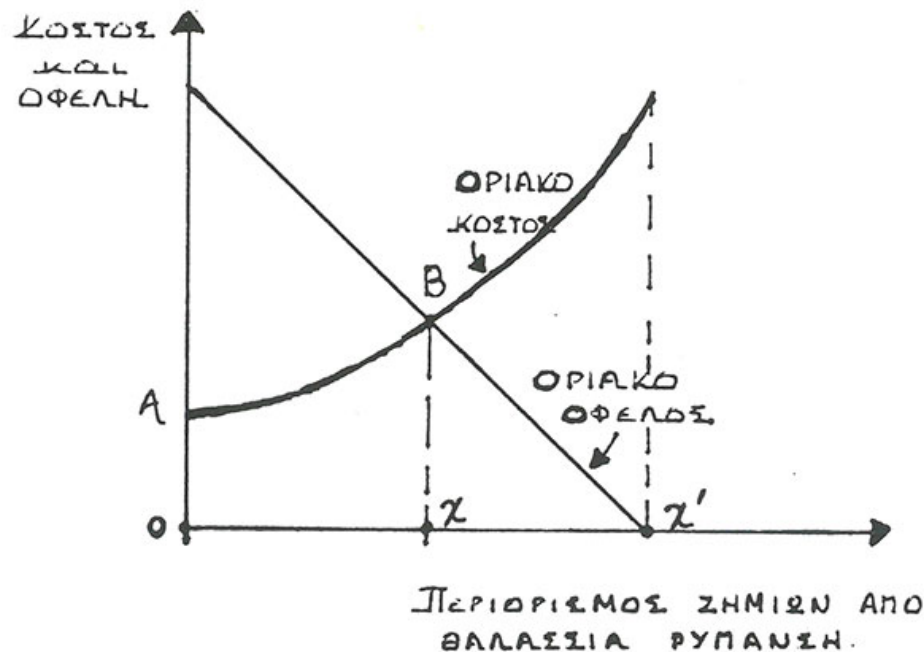
iii) Ειδικότερα τό όριακό κόστος θά αύξάνει όσο θά αύξάνει καί ή προσπάθεια γιά περιορισμό των ζημιών άπό τήν θαλάσσια ρύπανση. Άρα τό όριακό κόστος είναι αύξουσα συνάρτηση του βαθμού καταπολέμησης τής ρύπανσης.

iv) Όσον άφορά τό όφελος άπό τόν περιορισμό τής θαλάσσιας οικολογικής

επιβάρυνσης, αυτό είναι μεγάλο στί πρώτα στάδια τής προσπάθειας καταπολέμησης τής. Κατόπιν όμως, τό έπι πλέον — όριακό — όφελος παρουσιάζει τάσεις μείωσης καθώς αύξάνει ή πρόληψη τής περιβαλλοντικής ζημιάς καί είναι φθίνουσα συνάρτηση του βαθμού καταπολέμησης τής ρύπανσης.

v) Έτσι σέ κάποιο σημείο τό όριακό κόστος θά ίσοϋται μέ τό όριακό όφελος. Τό σημείο αυτό προσδιορίζει καί τόν «άριστο» βαθμό περιορισμού τής ρύπανσης. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται σχηματικά ή προσδιορισμός του «άριστου» βαθμού περιορισμού τής ρύπανσης. Στο σημείο Β τό όριακό κόστος είναι ίσο μέ τό όριακό όφελος καθορίζοντας έτσι ότι ή περιορισμός των ζημιών άπό τήν ρύπανση ένδείκνυται νά προχωρήσει ως τό σημείο Χ. Τό σημείο Χ άντιστοιχεί σ' ολοκληρωτικό περιορισμό των ζημιών. Στο επίπεδο αυτό τό όριακό όφελος τής αντιρρυπαντικής προσπάθειας έχει πέσει στο μηδέν ένώ τό όριακό κόστος είναι ύψηλό.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ
«Άριστος» βαθμός περιορισμού τής ρύπανσης



International
TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128
24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Πρακτικές δυσχέρειες για τον υπολογισμό του «άριστου» βαθμού περιορισμού της ρύπανσης

α) Τό κόστος και τό όφελος δέν είναι δυνατόν νά μετρηθούν έπακριβώς. Μικρό μόνο μέρος τους μπορεί νά υπολογισθεί. Τό υπόλοιπο όνομάζεται «μή οικονομικό ή μή χειροπιαστό».

β) Όταν υπάρχουν πολλές ρυπαντικές πηγές και έπιθυμούμε νά προσδιορίσουμε τόν «άριστο» βαθμό περιορισμού της ρύπανσης, δέν είναι σωστό νά μειωθεί κατά ένα ποσοστό ή ρύπανση από όλες τίς ρυπαντικές πηγές χωρίς νά γίνει ό κατάλληλος υπολογισμός τών δυσκολιών και του κόστους περιορισμού της ρύπανσης κατά πηγή. Η σωστή λύση από οικονομική πλευρά είναι νά έπιτευχθεί ό περιορισμός της ρύπανσης από κάθε πηγή μέχρι στό σημείο στό όποιο ή τελευταία χρηματική μονάδα πού δαπανάται για τήν μείωση της ρύπανσης από όποιαδήποτε πηγή, νά συντελεί στην ίδια μείωση του γενικού επιπέδου της ρύπανσης.

Έτσι λοιπόν ή ύπηρεσία πού αναλαμβάνει τό έργο του περιορισμού της ρύπανσης θά πρέπει νά είναι σέ θέση νά σχηματίσει μία «συνάρτηση έλέγχου ρύπανσης» από τήν όποία θά προέλθει ή «συνάρτηση όριακού κόστους», ώστε νά είναι ικανή νά γνωρίζει έπαρκώς τούς τρόπους δημιουργίας και έλέγχου της ρύπανσης κατά πηγή.

γ) Είναι πολύ δύσκολο νά υπολογιστούν οι ζημιές πού προκαλούνται από τήν ρύπανση της θάλασσας και έπομένως του όφέλους πού θά προκύψει από τόν έλεγχο της ρύπανσης.

Οι περισσότερες έκτιμήσεις στηρίζονται σέ ύποκειμενικά κριτήρια. Οι γνώσεις πού υπάρχουν για ζημιές είναι σποραδικές και χωρίς σύστημα ενώ οι μέθοδοι μέτρησης τών ύποκειμενικών έκτιμήσεων τών ζημιών από τήν ρύπανση βρίσκονται ακόμα στά πρώτα στάδια συστηματοποίησης.

β) Στατιστική προσέγγιση

Στήν προσπάθειά μας νά προσεγγίσουμε τό έξεταζόμενο θέμα της σχέσης μεταξύ ναυτιλίας και οικολογίας από τή πλευρά της στατιστικής ανάλυσης (και όχι της άπλης παρουσίασης στοιχείων και καταγραφής δεδομένων από στατιστικές πηγές) θά πρέπει κατ' αρχήν νά διευκρινισθεί ποιά στατιστική μέθοδος θά χρησιμοποιηθεί για νά αποδειχθεί ή ζητούμενη συσχέτιση.

Η κατάλληλη μέθοδος είναι ό έλεγχος άνεξαρτησίας δύο ιδιοτήτων, πού έπιτυγχάνεται μέ τήν βοήθεια της κατανομής χ^2 (Helmest - Pearson). Προς τόν σκοπό αυτό τά στατιστικά δεδομένα τάσσονται κατά δύο ιδιότητες σέ πίνακα διπλής εισόδου (πίνακας συναφείας). Δύο είναι τά στοιχεία πού χρησιμοποιούνται στην ανάλυση:

1) **Ο Τύπος του πλοίου:** Αυτή ή έπισήμανση γίνεται διότι θεωρούμε, ότι συγκεκριμένοι τύποι πλοίων και είδη φορτίου σέ ένα δεδομένο ναυτικό ατύχημα έπιβαρύνουν σέ μεγαλύτερο βαθμό από άλλα, τό θαλάσσιο περιβάλλον.

2) **Τό έτος ναυπήγησης:** Ο παράγοντας αυτός θεωρείται σημαντικός γιατί

άποτελεί συνιστώσα διαχρονικής τεχνολογικής βελτίωσης στό «χτίσιμο» ένός πλοίου και έπομένως στόν τομέα της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης.

Έτσι λοιπόν για τούς σκοπούς της στατιστικής προσέγγισης, ως προς μέν τόν τύπο του πλοίου γίνεται αναφορά σέ Δεξαμενόπλοια και Υγραεριοφόρα, ως προς δέ τό έτος ναυπήγησης γίνεται διαχωρισμός σέ Δεξαμενόπλοια και Υγραεριοφόρα πού: α) ναυπηγήθηκαν πριν τό 1975 και μέχρι τό έτος αυτό και ι) σ' αυτά πού ναυπηγήθηκαν μετά τό 1975.

Η προς έλεγχο υπόθεση είναι: **Τό έτος ναυπήγησης τών πλοίων** πού ανήκουν στίς προαναφερόμενες δύο κατηγορίες, δέν έπηρεάζει τό θαλάσσιο περιβάλλον (υπόθεση άνεξαρτησίας).

Ο έλεγχος αυτής της υπόθεσης γίνεται διά μέσου της παραμέτρου (κατανομής) χ^2 σέ επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας (α), έστω 1% ή 0,01.

Τό επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας (α), δηλώνει τήν ύπαρξη πιθανότητας σφάλματος στό γεγονός ότι, ενώ ή προς έλεγχο υπόθεση νά είναι σωστή, τελικά τό κριτήριο νά τήν άπορρίψει.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑΣ

ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ
≤ 1975	311 (α)	62 (β)	373
> 1975	3250 (γ)	233 (δ)	3483
ΣΥΝΟΛΟ	3561	295	N=3856

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τά στοιχεία πού αναφέρονται στόν παραπάνω πίνακα συναφείας προέρχονται από πίνακες πού έχουν δοθεί στην δημοσιότητα από τήν στατιστική ύπηρεσία τών LLOYD'S Λονδίνου, τόν Οκτώβριο 1989.



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

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

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

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

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

Τά δεδομένα του πίνακα συναφείας σχηματίζουν μία μήτρα 2X2, δηλαδή έχει δύο γραμμές και δύο στήλες. Άλγεβρικά ή παράμετρος χ^2 υπολογίζεται από την σχέση:

Στην συγκεκριμένη περίπτωση : $m = \eta = 2$. Άρα $v = 1$.

$$\chi^2 = \frac{(\alpha\delta - \beta\gamma)^2 N}{(\alpha + \beta)(\gamma + \delta)(\alpha + \delta)(\beta + \gamma)} = \frac{(311 \cdot 233 - 62 \cdot 3250)^2}{373 \cdot 3483 \cdot 3561 \cdot 295} = 47,0$$

(α) Είναι όπως αναφέραμε προηγουμένως, το επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας.

Κάνουμε τον έλεγχο σε $\alpha = 1\%$ ή 0,01. Συνεπώς $\chi^2_{v,\alpha} = \chi^2_{1,0,01}$

Η κριτική τιμή με την οποία θα γίνει η σύγκριση είναι: $\chi^2_{v,\alpha}$, α όπου (v) είναι οι βαθμοί έλευθερίας που υπολογίζονται από την σχέση : $v = (m-1)(\eta-1)$, όπου: m

είναι το πλήθος των γραμμών κατά τις οποίες έχει ταχθεί ή μία ιδιότητα και η είναι το πλήθος των στηλών κατά τις οποίες έχει ταχθεί ή άλλη ιδιότητα.

Η τιμή της παραμέτρου αυτής λαμβάνεται από τον παρακάτω πίνακα:

ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ $\chi^2_{v,\alpha}$

v	$\alpha=0,995$	$\alpha=0,99$	$\alpha=0,975$	$\alpha=0,95$	$\alpha=0,05$	$\alpha=0,025$	$\alpha=0,01$	$\alpha=0,005$	v
1	0,000393	0,000157	0,000982	0,00393	3,841	5,024	6,635	7,879	1
2	0,0100	0,0201	0,0506	0,103	5,991	7,378	9,210	10,597	2
3	0,0717	0,115	0,216	0,352	7,815	9,348	11,345	12,838	3
4	0,207	0,297	0,484	0,711	9,488	11,143	13,277	14,860	4
5	0,412	0,544	0,831	1,145	11,070	12,832	15,086	16,750	5
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

ΠΗΓΗ: C.M. THOMSON «TABLE OF PERCENTAGE POINTS OF THE χ^2 DISTRIBUTION» BIOMETRICA vol 32, 1941.

Σύμφωνα με τον πίνακα για $v = 1$ και $\alpha = 0,01$, η τιμή της παραμέτρου $\chi^2_{v,\alpha}$ είναι 6,635. Έπειδή $\chi^2 = 47,04$, ή υπόθεση ότι το έτος ναυπήγησης των πλοίων που κατατάχθηκαν σε κατηγορίες Δεξαμενοπλοίων και Ύγραριοφόρων δεν επηρεάζει το θαλάσσιο περιβάλλον, **απορρίπτεται**.

Έτσι λοιπόν με την περιγραφή μεθοδο της επαγωγικής στατιστικής προσεγγίσαμε στατιστικά την αλληλεξάρτηση οικολογίας και ναυτιλίας.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ — ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Μέ δεδομένη την συμβολή της ναυτι-

λίας στις διαδικασίες ανάπτυξης και μεγέθυνσης της οικονομίας, θα ήταν σκόπιμο να σκιαγραφήσουμε και να προσδιορίσουμε συνιστώσες της οικολογίας που σε συνδυασμό με τον ναυτιλιακό παράγοντα συμβάλλουν και αυτές με την σειρά τους σε προσπάθειες και επιδιώξεις για επίτευξη αναπτυξιακών ρυθμών, με παράλληλη διαφύλαξη και προστασία της ποιότητας ζωής.

Τό θαλάσσιο περιβάλλον, εύαισθητης συχνά ισορροπίας, που εύκολα αλλοιώνεται από τις εξωτερικές επεμβάσεις έχει ήδη υποστεί σε σημαντικό βαθμό τις αρνητικές συνέπειες της οικονομικής μεγέθυνσης κατά την μετα-

πολεμική περίοδο καθώς και της κάθε είδους έκμετάλλευσης και αλόγιστης — ασύμμετρης χρήσης των δυνατοτήτων που προσφέρει. Τά περιβαλλοντικά προβλήματα στον τομέα της ναυτιλίας έχουν ζημιόγρονες επιπτώσεις στην υγεία και την ποιότητα ζωής του ανθρώπου, ιδιαίτερα των οικονομικά ασθενεστερών κοινωνικών ομάδων, και στις οικονομικές και κοινωνικές πολιτιστικές λειτουργίες.

Άσφαλώς τά τελευταία χρόνια, παρουσιάζεται μία αυξανόμενη ευαισθησία και συνειδητοποίηση του προβλήματος «περιβάλλον» αλλά ή ως τώρα πληροφόρηση του κοινού υπήρξε έλλι-

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)

πής, τά δέ μέτρα πού ἐλήφθησαν ἢ λαμβάνονται κατά καιρούς εἶναι ἀποσπασματικά, μερικές φορές ἀντιφατικά καί γιά αὐτόν τό λόγο ἀναποτελεσματικά.

Ἡ ἔλλειψη λοιπόν πληροφόρησης τοῦ κοινού ἀφενός καί ἡ λήψη ὀρθολογικῶν καί ὑλοποιήσιμων μέτρων ἀφετέρου εἶναι δύο παράμετροι στίς ὁποῖες θά πρέπει νά ἐπικεντρώνεται ἡ προσπάθεια γιά τήν ὅσο τό δυνατόν σύμμετρη καί ἀποτελεσματική συνύπαρξη ἀναβαθμισμένου θαλασσοῦ περιβάλλοντος καί οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης.

Εἰδικότερα οἱ πληροφορίες καί ἡ ἐνημέρωση συμβάλλουν στήν καλύτερη κατανόηση τῶν παραγωγικῶν πόρων, στήν ἀξιολόγηση τῶν ἀποφάσεων καί στήν λήψη τους μέ κριτήριο τό κοινωνικό ὄφελος ἢ ἐν πάσει περιπτώσει τήν ἐλαχιστοποίηση τοῦ κοινωνικοῦ κόστους. Μέ τήν ἐννοια λοιπόν αὐτή οἱ πληροφορίες ἀποτελοῦν οἰκονομικό ἀγαθό καί ὅπως εἶπαμε προάγουν τό κοινωνικό ὄφελος καί ὅπως συμβαίνει καί στό ἄλλα συλλογικά ἀγαθά — διότι οἱ πληροφορίες θεωροῦνται συλλογικά ἀγαθά — πρέπει τό κράτος νά ἀναλάβει τήν παραγωγή καί διάθεσή τους. Σήμερα ἡ παραγωγή τοῦ ἀγαθοῦ «πληροφορία» ἀνήκει ἐν μέρει σέ ἰδιωτικούς καί ἐν μέρει σέ δημόσιους φορεῖς. Ἡ δέ κατανόηση τῆς σημασίας τῆς πληροφορίας ἐνα ἀπό τά βασικά χαρακτηριστικά ὅλων τῶν προσπαθειῶν γιά ὀργανωτικές βελτιώσεις. Παρ' ὅλα αὐτά ἐξακολουθοῦμε νά ζοῦμε καί νά ἐργαζόμαστε σέ περιβάλλον μέ ἄρκετά ἑλλειπή διάδοση πληροφοριῶν.

Ὅσον ἀφορᾷ τώρα τήν λήψη καί υἱοθέτηση μέτρων περιβαλλοντικῆς πολιτικῆς, αὐτά θά πρέπει νά χαρακτηρίζονται ἀπό ἀρχῆς καί στόχους πού ἀντιπαραθέτουν στήν ἀλόγιστη λατρεία τοῦ κέρδους καί τῆς ποσοτικῆς οἰκονομικῆς μεγέθυνσης, τά παρακάτω στοιχεῖα πού συνθέτουν τό οἰκοαναπτυξιακό μοντέλλο:

— Μέ τήν σωστή ἀντιμετώπιση τῶν οἰκολογικῶν διαστάσεων τῆς οἰκονομικοκοινωνικῆς ἀνάπτυξης καί κατ' ἐπέκταση καί τῆς ναυτιλιακῆς ἀνάπτυξης περιορίζεται ἡ ἀλόγιστη σπατάλη τῶν σπανίων ἢ ἀναλώσιμων πόρων, αὐξάνεται ἡ ἀποδοτικότητα τῆς ἀνθρώπινης

δραστηριότητας καί δημιουργοῦνται προϋποθέσεις γιά ἱκανοποιητικούς ρυθμούς ἀνάπτυξης, μέ παράλληλη βελτίωση τῆς ποιότητος ζωῆς.

— Στό κόστος τῆς ρύπανσης, ἐκτός ἀπό ἐκεῖνο πού ἐκφράζεται μέσω τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἀγορᾶς (ζημιές πού πρέπει νά ἀποκατασταθοῦν καί τεχνολογία ἀντιρρύπανσης), τώρα συνυπολογίζεται καί τό κοινωνικό κόστος πού ἔχει ἀναφερθεῖ πολλές φορές προηγουμένως.

— Ἡ διαχείριση τῶν πόρων πρέπει νά εἶναι ταυτόχρονα τόσο προληπτική ὅσο καί θεραπευτική. Κάθε ἐπέμβαση στό θαλάσσιο περιβάλλον πρέπει νά πραγματοποιεῖται στό πλαίσιο συγκεκριμένων ἐθνικῶν περιφερειακῶν καί τοπικῶν σχεδίων καί προγραμμάτων πού θά ἔχουν προκύψει ἀπό κατάλληλες διαδικασίες.

— Ἡ περιβαλλοντική πολιτική πρέπει νά ἀσκεῖται σέ ἀρμονία μέ τήν ἀσκηση ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Ὁ στόχος εἶναι ἡ ἐξασφάλιση τόσο ρυθμῶν ἀνάπτυξης, ὅσο καί ἡ προστασία τοῦ θαλασσοῦ περιβάλλοντος.

Στά πλαίσια αὐτά γίνεται ἐνδεικτικά ἡ ἀκόλουθη ἐξειδίκευση τῆς περιβαλλοντικῆς πολιτικῆς γιά τόν θαλάσσιο χώρο:

1) Προστασία ἀπό τήν ρύπανση πού προκαλοῦν τά πλοῖα μέ τήν ἐγκατάσταση περιφερειακῶν σταθμῶν καταπολέμησης τῆς ρύπανσης, μονάδων συλλογικῆς καί κατεργασίας πετρελαιοειδῶν καταλοίπων πλοίων.

2) Διευθέτηση τοῦ θέματος τῶν παροπλισμένων πλοίων.

3) Ἐπίσπευση τῆς συμμόρφωσης τῶν πλοίων μέ τίς ἀπαιτήσεις τῆς σύμβασης MARPOL.

4) Ἐλεγχος ρύπανσης πού προκαλεῖται ἀπό χερσαῖες πηγές.

5) Ἀξιολόγηση τῆς ἱκανότητας ἀφομοίωσης τῶν κλειστῶν κόλπων.

6) Ὁριοθέτηση αἰγιαλοῦ καί παραλίας.

7) Προστασία ἀπό τήν ρύπανση πού προκαλοῦν τά σκάφη ἀναψυχῆς στούς χώρους ἐλλιμενισμοῦ τους.

Ὁλοκληρώνοντας, εἶναι ἀναγκαῖο νά τονίσουμε ὅτι ἡ προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος δέν θά πρέπει νά

θεωρεῖται ὡς κόστος ἀναπτυξιακῆς διαδικασίας τῆς ναυτιλίας καί συνεπῶς νά ἀποτελεῖ τροχοπέδη γιά τήν πορεία τῆς.

Ἀντίθετα εἶναι ἐπένδυση ἄμεσης ἢ μακροπρόθεσμης ἀπόδοσης. Ἐτσι λοιπόν ἡ προστασία τῶν θαλασσίων οἰκονομικῶν δημιουργεῖ ἀνάγκες χρηματοδότησης πού θά πρέπει νά προέρχεται: α) ἀπό τοῦς προϋπολογισμούς τῶν χωρῶν καί εἰδικά ἀπό αὐτές πού βρέχονται ἀπό θάλασσα, β) ἀπό τήν αὐξηση τῶν ἰδιωτικῶν ἐπενδύσεων μέ τήν σχετική πολιτική κινήτρων καί γ) ἀπό διεθνεῖς Ὄργανισμούς, διεθνεῖς Τράπεζες, προγράμματα προστασίας κ.α.

Ναυτιλιακή καί οἰκολογική πολιτική μποροῦν λοιπόν νά συνυπάρχουν ὅχι σάν ἀνταγωνιστές ἀλλά σάν συνεργάτες γιά ἐπίτευξη στόχων πρὸς ὄφελος τοῦ πλανήτη μας καί εἰδικότερα τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Διεθνές Δίκαιο II, Ἑμμ. Ρούκουνα. Ἐκδόσεις Ἀντ. Σάκκουλα, Ἀνατύπωση 1985.
- Οἰκονομική, P. Samuelson (ἐλληνική μετάφραση). Ἐκδόσεις Παπαζήση 1976.
- Ναυτιλιακή Οἰκονομική καί Πολιτική, Εὐθ. Μητρόπουλου, Πειραιῶς 1981.
- Θέματα Προγραμματισμοῦ 40-ΚΕΠΕ, «Ναυτιλία καί Οἰκονομική Ἀνάπτυξη» Η.Ε. Χαλαμπίδη, Ἀθήνα 1986.
- Θέματα Προγραμματισμοῦ Ε4, Ἐκθέσεις γιά τό Πρόγραμμα 1983-1987, Ἐμπορική Ναυτιλία, Ἀθήνα 1986. Ἐκδοση τοῦ ΚΕΠΕ.
- Adler C. «Ocean Pollution Problems», Science and Technology, New York, October 1969.
- Bulinsky G. «The Limited War on Water Pollution», Fortune, Chicago, February 1970.
- Commoner B. «The Environmental Costs of Economic Growth», Dorfman and Dorfman (eds), Economics of the Environment.
- Danilov Yu. «Let Us Protect the Water, Air and Soil from Pollution» Coldman M. (ed), Controlling Pollution.
- Sokoloski A.A. «A Water Resources Economist Looks Back at a Lawyer» American Journal of Agricultural Economics, Vol. 51, No. 3, August 1969.

ΝΙΚΟΣ Κ. ΔΕΝΙΟΖΟΣ



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

**TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 413 7328**

Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ

«Ενδέκατος στη σειρά των «πολεμικών στόλων» του κόσμου, ο στόλος της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, περιλαμβάνει 150 ποντοπόρα σκάφη, έχει ετήσιο προϋπολογισμό 3,5 δισεκ. δολάρια και απασχολεί 38.000 αξιωματικούς και άνδρες. Αντίθετα όμως από τα άλλα «Ναυτικά» τα οποία δεν έχουν συνήθως μεγάλη δραστηριότητα, η Coast Guard είναι προσιτή στο κοινό και δημοφιλής.

Αρχηγός της είναι από το 1986 ο Ναύαρχος Paul Yost. Είναι ο 18ος Αρχηγός της Ακτοφυλακής, αποφοιτήσας από την Ακαδημία της Coast Guard το 1951. Πέρασε μία τυπικώς ποικίλη σταδιοδρομία, υπηρέτησε ως κυβερνήτης του καταδιωκτικού «Resolute», ως επικεφαλής πολεμικής μονάδας στο Βιετνάμ και ως Λιμενάρχης του Σιάττλ. Διηύθυνε πολλές υπηρεσίες διοικήσεως, σχεδιασμού και διαχειρίσεως και αντιπροσώπευσε τις ΗΠΑ στη διεθνή διάσκεψη του Δικαίου της Θαλάσσης. Πρίν προαχθεί σε αρχηγό διοικούσε την ευρεία περιφέρεια Ατλαντικού — Καραϊβικής — Κόλπου.

Ο ναύαρχος Yost θεωρείται ακλόνητος στη θέση του, δεδομένου ότι επί των ημερών του η Υπηρεσία του γνωρίζει μία άνευ προηγουμένου δημόσια προβολή. Ο αγώνας εναντίον των ναρκωτικών και των λαθρεμπόρων, στον οποίο η Coast Guard παίζει ηγετικό ρόλο, εμφανίζει ιδιαίτερη ένταση και φέρνει τα «καταδικαστικά» της στις όθονες της τηλεόρασης σχεδόν κάθε μέρα. Είναι άλλωστε μοναδική από την άποψη ότι παραμένει η μόνη αστυνομική υπηρεσία των ΗΠΑ που δρα στην ανοικτή θάλασσα. Αλλά δεν είναι μόνο τα ναρκωτικά που κρατούν την USCG συνεχώς στο προσκήνιο. Η προσάραξη του τάνκερ «Exxon Valdez» και το τεράστιο ενδιαφέρον που ξεσήκωσε στην κοινή γνώμη ή ρύπανση διά πετρελαιοειδών και η προστασία του περιβάλλοντος, της προσέθεσε ακόμα μεγαλύτερη δημοσιότητα, καθώς ο ναύαρχος Yost ως εκπρόσωπος του Προέδρου των ΗΠΑ ανέλαβε προσωπικά να επιβλέψει τις άμεσες συνέπειες της προσαράξεως του άτυχου δεξαμενοπλοίου.

Αλλά οι ευθύνες και αρμοδιότητες της Ακτοφυλακής δεν σταματούν εκεί. Επεκτείνονται και σε πολλούς άλλους τομείς. Τα σκάφη ψυχαγωγίας παρουσιάζουν μία κυριολεκτικά έκρηκτική ανάπτυξη στις μέρες μας, αλλά δημιουργούν ταυτόχρονα και πολλά προβλήματα ως προς την ασφάλεια και τις σωστικές υπηρεσίες, καθώς το 70% του πληθυσμού ζει σε απόσταση μιάς περίπου ώρας από τα θαλάσσια ψυχαγωγικά κέντρα και απολαμβάνει γενναία αυτό του τό πλεονέκτημα. Παράλληλα όμως οι θαλασσοπόροι αυτοί βρίσκονται πολλές φορές μέσα στο πλέγμα των διαδι-

κασίων διώξεως των ναρκωτικών και τα ψυχαγωγικά σκάφη τους υφίστανται έρευνες για να βεβαιωθεί ότι δεν χρησιμοποιήθηκαν από λαθρεμπόρους. Γι' αυτό και η USCG δέχεται κατά καιρούς καταιγισμό παραπόνων. Γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ενώ οι νομιμόφρονες πολίτες ομολογούν ότι ευχαρίστως στηρίζουν τις σχετικές απαγορεύσεις, μόλις ένοχληθούν ή έρευνηθούν, αλλάζουν άμέσως αισθήματα. Υπήρξαν αρκετά παράπονα για σκληρή μεταχείριση που ανάγκασαν τον Αρχηγό να διατάξει τους ανθρώπους του να συμπεριφέρονται ευγενέστερα, πιστεύοντας ότι η κοινή γνώμη μπορεί να λειτουργήσει προς όφελος της υπηρεσίας και πρέπει γι' αυτό να είναι σεβαστή.

Η Coast Guard είναι η μόνη ένοπλη δύναμη με ειρηνική αποστολή, γεγονός που προσελκύει το ενδιαφέρον του κοινού. Οι νέοι άνθρωποι που υπηρετούν στα πλοία της και αγωνίζονται κατά του υπόκοσμου των λαθρεμπόρων ή που μετέχουν στην πάλη για την διάσωση του περιβάλλοντος, έχουν μεγάλη απήχηση στην ιδεολογία της νεολαίας. Γι' αυτό και η υπηρεσία δεν έχει καμιά δυσκολία στη στρατολόγηση νέων στελεχών και μάλιστα μεταξύ των καλύτερων. Ο ρυθμός συμπληρώσεως των κενών είναι υψηλός, παρά την κάπως πλανόδια ζωή του μέσου ακτοφύλακα, ο οποίος μπορεί να βρεθεί όπουδήποτε από την Αρκτική ως τις Μεγάλες Λίμνες και από το Πουέρτο Ρίκο ως την Αλάσκα σε διάφορες διαδοχικές αποστολές.

Κατά τις δηλώσεις του Αρχηγού, σοβαρό πρόβλημα αποτελεί η χρηματοδότηση της υπηρεσίας με τις αναγκαίες πιστώσεις. Στο θέμα αυτό η κοινή γνώμη έχει σημαντική επίδραση, ιδίως όταν έλθει η μισητή περίοδος της αναζητήσεως των πιστώσεων που χρειάζεται η συνεχής επέκταση των ευθύνων της υπηρεσίας. Το να κατανέμεις τους υπάρχοντες πόρους σε μικροποσά προς τους διάφορους τομείς που επεκτείνονται η υπηρεσιακή ευθύνη δεν είναι ο καλύτερος τρόπος για την επίτευξη της ανώτερης δυνατής απόδοσης. Προτιμότερο είναι να αγωνίζεσαι να πετύχεις όσα μπορείς περισσότερα και στον αγώνα αυτόν θα βοηθήσει ασφαλώς η αναγνώριση των προσπαθειών και των επιτευγμάτων της υπηρεσίας.

Όσοι μερικοί τομείς είναι αναμφισβήτητα υποβαθμισμένοι και υποσυντηρούμενοι. Για παράδειγμα, άλλοτε η Coast Guard διέθετε άπληστα ποτικά παγοθραυστικά για την άσπηση των ευθυνών και αρμοδιοτήτων της στην Αρκτική και τη συμμετοχή της σε αποστολές της Ανταρκτικής. Τώρα έχουν απομείνει μόνον τρία, από τα οποία το ένα είναι ναυπηγήσεως του 1944 και σύντομα θα αποσυρθεί από την ενεργό υπηρεσία.

Έτσι στην Ανταρκτική δεν θα υπάρξει από το επόμενο έτος παρά ένα μονά παγοθραυστικό. Ο Αρχηγός της USC έχει ζητήσει να περιληφθεί στις πιστώσεις του προϋπολογισμού του λήγοντος έτους ή δαπάνη κατασκευής ενός παγοθραυστικού χωρίς βέβαια να περμένει άμεση αναπλήρωση, αφού ξέρει ότι αν ακόμα εγκριθεί η δαπάνη χρειάζονται περίπου επτά χρόνια για να καταστεί λειτουργικό και αποδοτικό ένα μεγάλο παγοθραυστικό. Πάντως μόνον τέτοια σκάφη δεν είναι δυνατό να ανταποκριθεί ικανοποιητικά σε Αρκτικές αποστολές.

Κατά καιρούς είναι αλήθεια ότι η Coast Guard δέχθηκε τη βοήθεια των Καναδών και της Σοβιετικής Ένωσης κι αυτό γεγονός αυτό μάλιστα έφθασε στη τηλεόραση, με κάποια ανταπόδοση ιταν τα σοβιετικά παγοθραυστικά απισπάσθηκαν στη διάρκεια της μεγάλης σωστικής αποστολής για τη διάσωση των φαλαινών ανοικτά της Αλάσκα. Και είναι πράγματι έντυπωσιακή ή βοήθεια αυτή στην Ανταρκτική ή στη διασωση φαλαινών κάτω από τα μάτια έλου του κόσμου.

Στόν τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος πολλοί διερωτώνται αν ή ρύπανση και το ενδιαφέρον που προκαλήθηκε από τη ρύπανση την οποία δημιούργησε το ατύχημα του «Exxon Valdez» ήταν απλώς ένα παροδικό φαινόμενο που θα ξεχαστεί γρήγορα καθώς οι πολιτικοί και η κοινή γνώμη θα βρούε εύκολα άλλες αιτίες απασχολήσεως. Ο ναύαρχος Yost δεν το πιστεύει. Αντίθετα ελπίζει ότι το πλήθος των σχετικών νομοσχεδίων που περνούν από το Κογκρέσο θα βρει τη θέση του σε έναν έλοκληρωμένο Νόμο που θα ρυθμίζει την ευθύνη του μεταφορέα, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη πρόληψη τών ατυχημάτων, τη πλοήγηση και όλα τα άλλα σχετικά θέματα. Όπωςδήποτε κάτι πρέπει να γίνει ώστε να μην επαναληφθούν ατυχήματα όπως του «Exxon Valdez», γιατί αν στην περίπτωση αυτή υπήρχε μιά εταιρία σαν την Exxon, τα πράγματα θα ήταν απείρως χειρότερα αν στη θέση της είχαμε μιά πολύ οικονομικά ασθενέστερη εταιρία.

Τέλος ως προς τις διεθνείς σχέσεις ο Αρχηγός της Coast Guard πιστεύει ότι είναι απαραίτητη η διεθνής προσέγγιση, την οποία βλέπουν οι διάφορες αντιφατικές προτάσεις που γίνονται. Έτσι π.χ. το δικαίωμα της άβλαβους διελεύσεως πρέπει όπως οπωσδήποτε να διατηρηθεί, γιατί κάθε προσπάθεια περιορισμού του θα έχει μεγάλες διεθνείς επιπτώσεις.

ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ:**125 χρόνια επιτυχημένης πορείας**

Τό 125ο έτος συνεχούς προσφοράς του προς τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα γιόρτασε ο Νορβηγικός Νηογνώμονας, με δεξίωση που παρέθεσε στο ξενοδοχείο Ίντερκοντινένταλ των Αθηνών στις 24 Νοεμβρίου.

Σέ 6μιλία του προς τους δημοσιογράφους, τό μεσημέρι της ίδιας ημέρας στο Yacht Club, ο πρόεδρος του Νορβηγικού Νηογνώμονα κ. Σ. Ούλριγκ ανέφερε ότι επί 125 χρόνια ο ρόλος του DNV ήταν η εξακρίβωση των κινδύνων κατά του πλοίου και η εξασφάλιση των πλοιοκτητών από αυτούς.

Στήν αρχή μέ την επιθεώρηση και ταξινόμηση των πλοίων, και πρόσφατα στήν βιομηχανία των εξέδρων πετρελαίου άνοικτης θαλάσσης καθώς και σέ εργοστάσια της ξηράς μέ κύριο στόχο πάντα την μεγιστοποίηση του κέρδους.

Στήν σημερινή παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά μέ τις συνεχείς τεχνολογικές προκλήσεις και τή διαμάχη μέ τά στοιχεία της φύσης, ο Νορβηγικός Νηογνώμονας προσφέρει αποτελεσματικές, ποιοτικές και οικονομικές υπηρεσίες προωθώντας τις νέες τεχνολογίες και συγχρόνως προστατεύοντας την ανθρώπινη ζωή, τά πλοία, τά φορτία τους και τό θαλάσσιο περιβάλλον.

Σήμερα, 125 χρόνια από την ίδρυση του τό 1864, ο DNV είναι από τους κορυφαίους νηογνώμονες και καλύπτει τις ανάγκες της ναυτιλίας για ειδικευμένες υπηρεσίες σέ ένα εύρύ φάσμα μέσω ενός συγκροτήματος εταιριών.

Μεταξύ των διακρίσεων του Νορβηγικού Νηογνώμονα είναι η συμμετοχή

του στήν παραγωγή πετρελαίου της Βόρειας Θάλασσας, στήν εξασφάλιση της ποιότητας στις θαλάσσιες μεταφορές, στήν κατασκευή και λειτουργία των θαλάσσιων εξεδρών, στήν κατασκευαστική βιομηχανία της ξηράς καθώς και στήν αεροπορική και διαστημική βιομηχανία.

Η εμπειρία που διαθέτει ο DNV μετά από 125 χρόνια συνεχούς προσφοράς του προς την ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς και μέ τά 170 γραφεία του που δημιουργούν ένα εκτεταμένο παγκόσμιο δίκτυο εξυπηρέτησης των πελατών του μπορούν να χρησιμοποιηθούν και στήν συμμετοχή του οργανισμού σέ άλλες αγορές εκτός ναυτιλίας.

Σύμφωνα μέ τον κ. Σ. Ούλριγκ τό σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η παγκόσμια ναυτιλία είναι η συνεχιζόμενη γήρανση του παγκόσμιου στόλου, δηλαδή πλοία άνω των 15 χρόνων και ειδικά μεγάλα δεξαμενόπλοια και μικτά σκάφη.

Η συνηθισμένη ενεργός ηλικία των πλοίων αυτών είναι μεταξύ 15 και 20 χρόνια αλλά για τους γνωστούς λόγους που σχετίζονται μέ τις τρέχουσες αξίες αντικαταστάσεως και τους ναύλους, αυτά τά πλοία είναι δυνατόν να συνεχίσουν να εξυπηρετούν την ναυτιλία για αρκετό άκόμα χρονικό διάστημα. Ένα σημαντικό θέμα λοιπόν για τους νηογνώμονες, είναι οι μέθοδοι για την επέκταση της χρήσιμης ζωής των μεγάλων δεξαμενοπλοίων πέρα από τά 20 ή άκόμα και τά 25 χρόνια. Σήμερα ο παγκόσμιος στόλος των VLCC περιλαμβάνει

περί τά 410 σκάφη, 300 από τά όποια έχουν ναυπηγηθεί στις άρχές και τά μέσα της δεκαετίας του 1970, έχουν δηλαδή μέση ηλικία 15-20 χρόνων.

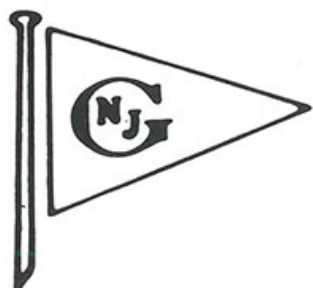
Ο ρόλος των νηογνώμονων είναι κρίσιμος στό θέμα αυτό καθώς πρέπει να επιθεωρηθούν τά πλοία αυτά και να κρίνουν αν είναι ικανά να συνεχίσουν την λειτουργία τους. Ήδη κριτική έχει άσκηθεί εναντίον των νηογνώμονων από τους ναυτασφαλιστές για ύποτιθέμενη «εύελιξη» στήν επιθεώρηση ηλικιωμένων πλοίων αλλά ο κ. Ούλριγκ υπεραμύνθηκε αναφέροντας ότι οι νηογνώμονες πρόσφεραν σημαντικές υπηρεσίες στήν προώθηση της ασφάλειας των πλοίων καθώς και στήν ανάπτυξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας.

Πρόσφατα ο στόλος που είναι ταξινομημένος στον Νορβηγικό Νηογνώμονα έφτασε τά 4.240 πλοία συνολικής χωρητικότητας 53,3 έκατ. τον. γκρός και καλύπτει τό 12,3% του παγκόσμιου έμπορικού στόλου, ενώ περιλαμβάνει επίσης 100 εξέδρες εξόρυξης και παραγωγής πετρελαίου. Η συμμετοχή του Νορβηγικού Νηογνώμονα στήν ταξινόμηση των νευοναυπηγούμενων πλοίων φτάνει στό 16%. Μεγάλη συμμετοχή στον στόλο του Νορβηγικού Νηογνώμονα έχει ή Νορβηγία μέ τις πρόσφατες πολυάριθμες άγορές μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ τέλος τά έλληνόκτητα πλοία αποτελούν σήμερα τό 16% των πλοίων που είναι ταξινομημένα στον Νορβηγικό Νηογνώμονα.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL.: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1989

— Όπως έχει πλέον καθιερωθεί από τό 1984, στο τελευταίο αυτό τεύχος του 1989 παρουσιάζεται τό εύρετήριο τών άρθρων πού έχουν δημοσιευθεί στά «Ναυτικά Χρονικά», από τήν 1η Ιανουαρίου έως καί σήμερα.

— Ο κατάλογος αυτός, στον οποίο τά άρθρα παρουσιάζονται μέ χρονολογική σειρά δημοσιεύσεως, θά βοηθήσει τούς αναγνώστες μας στην γρήγορη αναζήτηση εκείνων πού τούς ενδιαφέρουν. Τά ένυπόγραφα άρθρα παρουσιάζονται μέ τό όνομα του άρθρογράφου.

Τεύχος 1286/1044 — 1 Ιανουαρίου

— Ο ρόλος τών Εταιριών Πετρελαίου στη διαμόρφωση τών ναύλων τών δεξαμενοπλοίων (Έμμ. Παπαλέξη).

— Μία αποκαλυπτική όμιλία του ύπουργου Ε.Ν. κ. Εύάγ. Γιαννόπουλου (Β' μέρος).

— MARPOL 73/78: Τό σεμινάριο του Πειραιώς καί ή εισήγηση του κ. Δημ. Μητσάτσου.

— Ναυτιλίες του Κόσμου: Η Ναυτιλία του Ισραήλ.

Τεύχος 1287/1045 — 15 Ιανουαρίου

— Νά διατηρήσουμε τά πρωτεία.

— Θυγατρικό Νηολόγιο, άν χρειαστεί (Βασ. Σαραντίτη).

— Τό παρόν καί τό μέλλον του NAT (Αντ. Ντεντιδάκη).

— Η ανταγωνιστικότητα καί ή Ναυτική Έκπαίδευση πεδίο αντιπαράθεσης (Γιώργου Λαναρά).

— Ναυτιλιακά καί Άνθρώπινα (Γιάν. Αδ. Χατζηπατέρα).

— Έλληνική Ναυτιλία: Τό δύσκολο παρόν καί τό προβληματικό μέλλον (Στρατή Άνδρεάδη).

— Κίνδυνος έν τη Εύημερία (Βασ. Παπαχρηστίδη).

— Έπικίνδυνο κενό (Άριστ. Καραγεώργη).

— Τά «καυτά» προβλήματα του NAT καί της εκπαίδευσης (Γιάννη Γκούμα).

— Θαλάσσιος Τουρισμός καί Περιφερειακή Ανάπτυξη. Η περίπτωση της Ελλάδος (Άνδρέα Ποταμιάνου).

— Κίνητρα γιά τόν Μεσογειακό μας στόλο (Σπύρου Άλεξανδράτου).

— Άκτοπλοϊκές Συγκοινωνίες, Θέσεις καί Προβλήματα (Μηνά Σιγάλα).

— Οί εξέλιξεις στη Ναυτιλία μας τό χρόνο πού πέρασε (Γεώργ. Μ. Δρακόπουλου).

— Χωρίς άλλη Όλιγωρία (Γερ. Άλ. Αγούδημου).

— Ωδινεν όρος καί έτεκεν μύν (Ξενοφ. Άντωνιάδη).

— Προβληματισμοί γιά τήν αντίστροφή της καταρρεύσεως (Γεώργ. Γράτσου).

— Θέμα λογικής πού όμως έλλείπει (Γεώργ. Δαλακούρα).

— Γράμματα από τούς Όκεανούς (Ιωάν. Θεοδωρακόπουλου).

— Παραινέσεις πρós τούς Ναυτικούς μας (Μιχαήλ Καραγεώργη).

— Ναυτιλία — Η ώρα της Εύρώπης (Βασ. Κούτση).

— Διαμαρτύρομαι καί προτείνω (Παντ. Χρ. Λεμού).

— Laisser Faire (Ματθαίου Δ. Λώ).

— Νέοι καί Ναυτιλία — Θέση καί Προοπτικές (Δημήτρη Παϊζη).

— Is it the end of the one-ship Companies; (Μαίρη Ποθητού).

— Αισιοδοξία αλλά καί έγρήγορη (Παναγ. Τσάκου).

— Προβληματισμοί καί Προοπτικές γιά τήν Έμπορική Ναυτιλία (Γιάννη Χαλζ).

— Tankers: The Challenge of the 1990's (Στέλιου Χατζηϊάννου).

— Η «Έθνική Υπόθεση» δέν είναι βερμπαλισμός (Γιώργου Μπάνου).

— Αφιέρωμα στους Κουλουκουντηδες πού έφυγαν τό 1988 (Κ. Στεργιόπουλου).

— Στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας.

— Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς καί της αγοράς τών Αγοραπωλησιών πλοίων κατά τό 1988.

— Στατιστική τών Ναυτικών Άτυχημάτων του 1988.

Τεύχος 1288/1046 — 1 Φεβρουαρίου

— Ναυτιλιακή Άνασκόπηση (Γιώργου Φουστάνου).

— Η Παγκόσμια Ναυτιλία.

— Τιμήθηκε ή άνθρωπιά τών Πλοιάρχων μας.

Τεύχος 1289/1047 — 15 Φεβρουαρίου

— Άφετηρία τό πετυχημένο «Έλληνικό Προηγούμενο» (Παύλου Σαρλή).

— Έλληνοποίηση της Ναυτιλίας (Βασ. Σαραντίτη).

— Ναυτιλιακή Άνασκόπηση (Γιώργου Φουστάνου).

— Έφάπαξ Είσφορά άρθρου 30 Ν 1579/85.

Τεύχος 1290/1048 — 1 Μαρτίου

— Ο Πόλεμος του Κόλπου καί ή Ναυτιλία.

— Τό λιμάνι του Ρότερνταμ.

— Τό Έμερολόγιο του Πλοίου (Βασ. Παπαγιάννη).

— Καθηγητής Στρατής Γ. Άνδρεάδης.

— The Phillippines Manning Industry (Μίλτον Άνταμσον).

Τεύχος 1291/1049 — 15 Μαρτίου

— Άσφάλεια καί Ναυτιλία, αλλά καί Έλληνική Πραγματικότητα (Δημ. Παϊζη).

— Ο Πόλεμος τών Τάνκερς.

— Η Ναυπηγοεπισκευαστική ύποδομή στον Βορειοελλαδικό χώρο.

— Τό τελευταίο μέρος της απόφασης του Διαιτητητικού Δικαστηρίου γιά τήν Έκτακτο είσφορά, άρθρου 30 Ν. 1579/85.

Τεύχος 1292/1050 — 1 Απριλίου

— Έλληνικός Έφοπλισμός καί Εύρωπαϊκή Ναυτιλία.

— Ο Πόλεμος τών Τάνκερς.

— Ναυτιλία, Άσφάλεια καί Περιβάλλον.

— Η θέση της Έλληνικής Ναυτιλίας στον διεθνή χώρο (Βασ. Κούτση).

— Μιά ματιά στις Ναυτιλιακές Έξελξεις της έπόμενης δεκαετίας (Μιχ. Φραγκιά).

Τεύχος 1293/1051 — 15 Απριλίου

— Τό παράδειγμα της HELMEPA στη Θάλασσα νά βρεί μιμητές στη στεριά (Γεωργίου Π. Λιβανού).

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

— Διεθνής Νομοθεσία για την προστασία της θαλάσσης από την ρύπανση (Ζήνωνος Σδούγκου).

— Απαιτήσεις παραρτημάτων της MARPOL και υποχρεώσεις πλοίων κρατών (Ι. Ζουμπούλη).

— Η Ασφαλιστική Πλευρά του Πολέμου του Κόλπου.

Τεύχος 1294/1052 — 1 Μαΐου

— Τά «Γυμνάσια» από μία ούτοπιστική προς μία πιο πραγματική πρακτική (Δημ. Παϊζη).

— Αναγκαία ή συνεργασία των φορέων της Ναυτιλίας για την παράταση της ζωής των πλοίων.

— Chandris Celebrity Cruises.

— Η Απονομή των Βραβείων Ώνάση.

— Πολιτικός Ρεαλισμός και Οικονομική Πραγματικότητα.

Τεύχος 1295/1053 — 15 Μαΐου

— Έλληνόκτητο ή Έλληνικό πλοίο; (Γιάννου Δρακόπουλου).

— Παύλος Σαρλής: Συνεχής Προσφορά προς τη Ναυτιλία και τους ναυτικούς.

— Τό Σεμινάριο της BIMCO στον Πειραιά για στελέχη Ναυτιλιακών Εταιρειών.

— Τό Ναυτιλιακό Πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας.

— Τό λιμάνι της Καλκούτας.

Τεύχος 1296/1054 — 1 Ιουνίου

— 200 δίσκοι θα απαιτήσει ή ά-

νανέωση του Παγκόσμιου στόλου.

— Μέρμυρα για τον Ναυτικό (Αντώνη Ντεντιδάκη).

— Έκλεκτές Υποψηφιότητες.

— Η Έλληνική Ναυτιλία εν όψει του 1992 (Γ. Μαρκογιάννη).

— Λιμάνια του Κόσμου: Τό λιμάνι της Βομβάης.

Τεύχος 1297/1055 — 15 Ιουνίου

— Οί Ναυπηγήσεις πλοίων κατά τό 1988.

— Έπισκευές πλοίων ανά τον Κόσμο.

— Η Έλληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία μέσα στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες (Δημ. Μητσάτου).

— Η πρόοδος της ναυτιλίας έφερε τό Άγγλικό Δίκαιο στην Ελλάδα (Θεόδ. Δ. Σιούφα).

— Πυρηνική Ένέργεια στα Πλοία (Κ. Παπαγιαννούλη).

— Τό Σεμινάριο Έπαγγελματικής Κατάρτισης του Ναυτικού Έπιμελητηρίου.

Τεύχος 1298/1056 — 1 Ιουλίου

— Έπισκευές πλοίων ανά τον Κόσμο (Β' μέρος).

— Διευθέτηση απαιτήσεων σχετικών μέ τό φορτίο σέ χρονοναυλώσεις NYPE και καταμερισμός των ευθυνών μέ βάση τό Inter Club Agreement.

— Πυρηνική Ένέργεια στα πλοία (Κ. Παπαγιαννούλη).

— Οί πηγές του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου (Κ. Ματθαίου).

— Τό ναυάγιο του Σοβιετικού κρουαζιερόπλοιου («Μαξίμ Γκόρκι»).

Τεύχος 1299/1057 — 15 Ιουλίου

— Οί Συλλογικές Συμβάσεις των Πλοιάρχων των ποντοπόρων πλοίων για τά έτη 1989 - 1990.

— Η Μεσογειακή Συνάντηση της HELMEPA για την εξαφάνιση των απορριμμάτων από την Μεσόγειο.

— Οί νέοι Πετρελαιογωγοί και ή αγορά των Δεξαμενοπλοίων.

— Οί πηγές του Σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου (Κ. Ματθαίου).

Τεύχος 1300/1058 — 1 Αύγουστου

— Η Διεθνής Σύμβαση S.T.C.W. (Αδ. Χαρτοφύλη).

— Έγκύκλιος του YEN για την ύλοποίηση του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78.

— Οί ζημίες φορτίου και ή ασφαλιστική κάλυψή τους.

— Οί πηγές του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου. (Κ. Ματθαίου).

Τεύχος 1301/1059 — 15 Αύγουστου

— Τό παρόν και τό μέλλον της Ιαπωνικής Ναυπηγοβιομηχανίας (Kosaku Inaba).

— Γεωμορφική και Νομική Έφαλοκρηπίδα (Αθαν. Γιαννάκη).

— Ο Άρκαδικός Όδυσσέας (Νικ. Κωστήρα).

Τεύχος 1302/1060 — 1 Σεπτεμβρίου

— Πρός έφαρμογή του Συστήματος των Sandwich Courses στην Ναυτική

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

Εκπαίδευση.

— 'Η νέα Συλλογική Σύμβαση των Ποντοπόρων πλοίων — Α' μέρος.

— Σύγχρονες εξελίξεις στη Ναυτιλία. Τά Ψυκτικά Έμποροκιβώτια.

— Τό Ναυτικό Μουσείο Αίγαίου γιόρτασε τὰ πέντε χρόνια λειτουργίας.

Τεύχος 1303/1061 — 15 Σεπτεμβρίου

— Τό Νηολόγιο τῆς Isle of Man.

— 'Η νέα Συλλογική των Ποντοπόρων Πλοίων — Β' μέρος.

— 'Η κατάρτιση των Ἑλλήνων Ναυτῶν στὸν τομέα τῆς ἀλιείας (Γ. Μαρκογιάννη).

— Ἀπόφαση τοῦ Ἀρείου Πάγου γιὰ τὸ ἐφαρμοστέο δίκαιο σχετικά μέ ἀναγκαστικό πλειστηριασμό κυπριακοῦ πλοίου στὴν Ἑλλάδα.

— Shipping Policy for Greece in the 1990's (S.G. Sturmev).

Τεύχος 1304/1062 — 1 Ὀκτωβρίου

— 'Η ὁμιλία τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδη στὴ Ναυτιλιακὴ Λέσχη.

— Ναυτιλίες τοῦ Κόσμου. Μία ἀπεικόνιση τῶν κρατικῶν καὶ ἰδιωτικῶν στόλων τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς.

— Ὁργάνωση πλοίου σέ θέματα ἀ-

σφάλειας (Μιχάλη Φραγκιά).

— Ἱστορικά Θέματα. Τρεῖς πρόσφατες ἐκδόσεις γιὰ τὴν Ναυτιλία τῆς Ἰθάκης.

Τεύχος 1305/1063 — 15 Ὀκτωβρίου

— Μετοχικὴ Ἑταιρία Ἐφοπλιστῶν καὶ Ναυτῶν.

— Τό Καλλιμανοπούλειο Γηροκομεῖο Καλαβρύτων.

— Ὁ Στόλος τῆς Σέλλ.

— Ἱστορικά Θέματα. Ὁ Ἀρκαδικὸς Ὀδυσσεύς (Νίκου Κωστάρη).

Τεύχος 1306/1064 — 1 Νοεμβρίου

— Πάλι δὲν θὰ ψηφίσουν οἱ Ναυτεργάτες (Θανάση Βαρίνου).

— Ἡ Σοβιετικὴ Ναυτιλία.

— Κοινὴ Ἐπιχείρηση τῆς Vernicos Yachts μέ τὰ γνωστὰ Γαλλικὰ Ναυπηγεῖα Beneteau.

— Ποιοὶ εἰσάγονται ἐφέτος στὶς ΑΔ-ΣΕΝ Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν.

— Ὁ Ἀρκαδικὸς Ὀδυσσεύς (Νίκου Κωστάρη).

Τεύχος 1307/1065 — 15 Νοεμβρίου

— Ἡ Παγκόσμια Ναυπηγικὴ Βιομηχανία.

— Ὑπαγωγή Ναυτιλιακῶν Ἐπενδύ-

σεων στὸν Ἀναπτυξιακὸ Νόμο 1262/82.

— Πὼς σώθηκε ἓνα Ναυπηγεῖο.

— Μεταβίβαση κυριότητος πλοίου διεπόμενη ἀπὸ τὸ δίκαιο τῆς σημαίας.

— The World Maritime University (Γ. Μαρκογιάννης).

Τεύχος 1308/1066 — 1 Δεκεμβρίου

— Ἐπιλεκτικὴ Ροὴ Χρηματοδοτήσεων στὴ Ναυτιλία.

— Διεθνοποίηση καὶ Ναυτιλιακὴ Ἐπένδυση (Κώστα Γραμμένου).

— Οἱ ἀγορές κεφαλαίου καὶ οἱ ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις.

— Ναυτιλιακὲς Ἀγορές — Συνθήκες καὶ προοπτικὲς τῆς ἀγορᾶς μεταφορῶν ξηροῦ φορτίου καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων.

— Τό Νηολόγιο τῶν Βερμούδων.

Τεύχος 1309/1067 — 15 Δεκεμβρίου.

— Τό Συμφωνητικό γιὰ τὴ Σύμβαση τῶν ποντοπόρων πλοίων ἐτους 1990.

— Ἐναρμόνιση τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων μέ τὸν IMO γιὰ τὰ πλοῖα ποὺ μεταφέρουν ἐπικίνδυνες οὐσίες.

— Ναυτιλία — Οἰκολογία (Νίκου Κ. Δενιόζου).

— Νορβηγικὸς Νηογνώμων: 125 χρόνια ἐπιτυχημένες πορείας.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

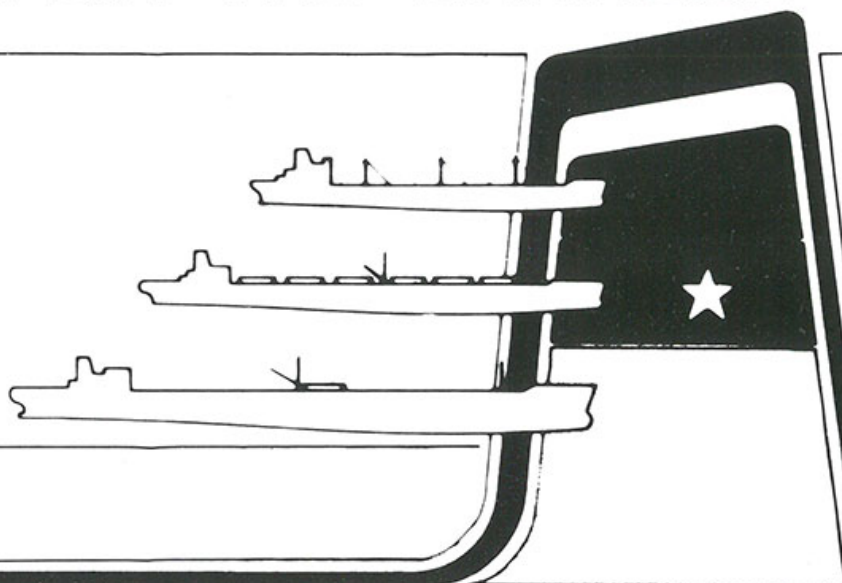
SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

PETROS NIKOLAOU TOUNTZIS
Director

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Η κίνηση της διώρυγας

Τά τελευταία στατιστικά στοιχεία που ανακοινώθηκαν για την κίνηση της διώρυγας του Σουέζ άφορουν τό μήνα Φεβρουάριο του 1989. Σύμφωνα με τά στοιχεία αυτά πέρασαν απ' τή διώρυγα 1285 πλοία συνολικής χωρητικότητας 29.980.000 τόννων ειδικής καταμετρήσεως Σουέζ.

Από τά 1.385 πλοία τά 1.177 ήταν έμπορτα καί τά 208 άφορτα υπό έρμα. Έξάλλου από τά 1.177 έμπορτα πλοία, τά 609 πέρασαν από Βορρά πρós Νότο καί τά 568 από Νότο πρós Βορρά. Κατά κατηγορία πλοίων τά διελθόντα καί στίς δύο διαδρομές έχουν ως εξής: Πετρελαιοφόρα 152 (3.340.000 τόν.), μπάλκ κάρριερς 223 (4.639.000), μικτά έπτά (363.000), γενικού φορτίου 377 (3.030.000), κοντεϊνερόπλοια 205 (5.327.000), ρό-ρό 56 (983.000), όχηματοφόρα 59 (2.389.000), έπιβατηγά ένα (23.000), πολεμικά 14 (31.000), διάφορα 83 (525.000).

Έξάλλου τά 208 άφορτα υπό έρμα πλοία πού πέρασαν καί κατά τίς δύο διαδρομές αναλύονται κατά κατηγορία ως εξής: Πετρελαιοφόρα 109 (7.807.000), μπάλκ κάρριερς 21 (637.00), μικτά δύο (79.000), γενικού φορτίου 43 (233.000), κοντεϊνερόπλοια (37.000), ρό-ρό 10 (74.000), όχηματοφόρα 11 (424.000), έπιβατηγά δυό (11.000) καί διάφορα έξι (28.000).

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Καθυστερήσεις φορτώσεων στό Ντάμπιερ

Αύξηση τής τιμής του μεταλλεύματος πού εξορύσσεται στην Αυστραλία ύφους έως καί 30% θά αντιμετώπισουν σύντομα οί μεγάλοι πελάτες τής χώρας όπως ή Ιαπωνία, ή όποία εισάγει έτησίως 46 εκατ. τόννους μεταλλεύματος. Πέρυσι οί Αυστραλοί εξαγωγείς πέτυχαν αύξηση στην τιμή του μεταλλεύματος πού αγοράζει ή Ιαπωνία κατά 15%. Συγχρόνως ή αύξημένη παγκόσμια ζήτηση για Αυστραλιανό σιδηρομετάλλευμα καί μία πρόσφατη κατολίθωση σέ ένα από τά μεγαλύτερα όρυχεία τής χώρας συνεχίζουν νά δημιουργούν καθυστερήσεις στην φόρτωση των πλοίων στά λιμάνια του Ντάμπιερ καί Χέντλαντ τής Δυτικής Αυστραλίας. Καί στά δύο λιμάνια τά πλοία πού φορτώνουν σιδηρομετάλλευμα παραχωρούν την προτεραιότητά τους καθώς αναμένουν νά συγκεντρωθούν άρκετά αποθέματα.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Έλλειψη εργατικών χειρών

Μπροστά στην άφθονία των νέων παραγωγών, τά Γερμανικά ναυπηγεία είναι ύποχρεωμένα νά προσφύγουν σέ υπερωριακή εργασία για νά μπορέσουν νά τηρήσουν τίς συμφωνημένες, σχετικά μικρές, προθεσμίες παραδόσεως.

Η τακτική όμως αυτή συνάντησε την έντονη κριτική των συνδικάτων μεταλλουργίας τά όποία ισχυρίζονται ότι οί υπηρωρίες συνεπάγονται μείωση τής κανονικής αποδόσεως των εργαζομένων. Έχουν ύπολογίσει ότι οί πραγματοποιούμενες υπερωρίες στά γερμανικά ναυπηγεία άντιστοιχούν μέ τίς κανονικές ώρες εργασίας ενός μεγάλου ναυπηγείου καί συνιστούν την πρόσληψη περισσότερων εργατών.

Αντιθέτως τά ναυπηγεία άρνούνται τίς συμπληρωματικές προσλήψεις φοβούμενα ότι ή σημερινή πληθώρα παραγωγών δεν θά διαρκέσει, όποτε θά είναι ύποχρεωμένα νά προβούν σέ άπολύσεις, μέ όλες τίς σχετικές έπιπτώσεις. Όπως δήλωσε ό Πρόεδρος τής Ένώσεως Ναυπηγοβιομηχάνων, ή προσφυγή στίς υπερωρίες δεν είναι μέν εύκατα αλλά τουλάχιστον είναι προτιμότερη από τίς πρόωρες νέες προσλήψεις οί όποιες σύν τοίς άλλους προσκρούουν στην έλλειψη ειδικευμένου προσωπικού. Σημειώνεται ότι πολλοί ειδικευμένοι ναυπηγικοί τεχνίτες, διαρκούσης τής κρίσεως των άρχων τής δε-

κατίας, εξασφάλισαν εργασία σέ άλλους βιομηχανικούς τομείς ή συνταξιοδοτήθηκαν. Συνέπεια αυτού είναι τό γεγονός ότι τά μεγάλα ναυπηγεία HDW καί Blohm & Voss έχουν εξαγγείλει την πρόσληψη 100 τεχνικών τό καθένα χωρίς πρós τό παρόν νά δεχθούν άνάλογες αίτήσεις.

ΜΑΛΤΑ

Ένισχύονται οί νηολογήσεις

Καί ή Μάλτα συμμετέχει στον άγώνα των νηολογίων νά προσελκύσουν τή μερίδα του λέοντος από τά πλοία πού εγκαταλείπουν τό Παναμαϊκό νηολόγιο. Μεταξύ των μέτρων είναι ή συνεχής λειτουργία των γραφείων του νηολογίου ολο τό 24ωρο, ή ίδρυση νέων γραφείων στό Λονδίνο, τή Νέα Υόρκη, τό Χόγκ Κόγκ καί τή Βόννη, ενώ θά ένισχυθεί ή έξυπνέτηση πού προσφέρεται μέσω των Προξενείων τής Μάλτας, ιδιαίτερα του Πειραιώς.

Η άπαγόρευση επάνδρωσης των πλοίων υπό σημαία Μάλτας μέ άξιωματικούς πού διέθεταν Παναμαϊκά πιστοποιητικά παύει νά ισχύει, αλλά οί άξιωματικοί αυτοί θά πρέπει νά έφοδιαστούν μέ κανονικά πιστοποιητικά έντός έξι μηνών.

Ακόμα, μέ νέο νομοθέτημα ό Υπουργός Ναυτιλίας έχει τό δικαίωμα νά μειώσει τό τέλη νηολόγησης σέ ειδικές περιπτώσεις. Τό μέγιστο άρχικό τέλος έγγραφής για πλοία πού μετανηολογούνται από τό Παναμαϊκό νηολόγιο σέ αυτό τής Μάλτας όρίσθηκε 2.400 δολάρια.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Σύμφωνα μέ τά έπίσημα στατιστικά στοιχεία, ό Βρεταννικός έφοπλισμός κατείχε στίς άρχές του έτους 857 έμπορικά πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 16,6 έκατ. τόν. d.w., έναντι 911 πλοίων 17,6 τόν.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ
(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ

TELEX: 252171 ILKP

FAX: 22053

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

d.w., του προηγούμενου έτους.

Από το σύνολο αυτό, τα 621 πλοία ήταν άνω των 500 τόννων και διακρίνονται ως εξής: Τα πετρελαιοφόρα αντιπροσώπευαν 27% του συνόλου, τα πλοία μεταφοράς κοντέινερ 8,5% και τα φορτηγά 52% σε χωρητικότητα αλλά μόνο το 6% σε μεταφορική ικανότητα.

Το ένα τρίτο του τοννάζ ήταν νηολογημένο σε διάφορους βρεταννικούς λιμένες, το 19% σε εξηρημένες περιοχές του Στέμματος και κυρίως στην Isle of Man, το 36% σε υπερπόντιες πτήσεις και το 12% στο έξωτε-ρικό.

Τα παντός τύπου πλοία που είναι νηολογημένα στις βρεταννικές νήσους ανέρχονται σε 2.172 από τα οποία μόνο τα 482 είναι άνω των 500 τόν. γκρός. Τα υπόλοιπα είναι σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας, ρυμουλκά και αλιευτικά και σε σχέση με το προηγούμενο έτος παρουσιάζουν μείωση κατά 19 μονάδες.

Σημειώνεται ότι το παγκόσμιο τοννάζ εμπορικών πλοίων παρουσίασε αύξηση κατά 0,75% και έφθασε τους 624,5 εκατομ. τόν. d.w. και μόνο ποσοστό 1,6% είναι νηολογημένο στις βρεταννικές νήσους, ενώ ποσοστό 2,7% ελέγχεται από βρεταννικά συμφέροντα.

Αύξημένες πωλήσεις καλυμάτων κυτῶν

Η εταιρία κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού Kvaerner συνεχίζει την επιτυχημένη συνεργασία της με τα Πορτογαλικά ναυπηγεία Estaleiros Navais De Viana do Castelo. Πέρυσι η Βρεταννική εταιρία είχε προμηθεύσει τα πορτογαλικά ναυπηγεία με ειδικά σχεδιασμένα καλύματα κυτῶν για πέντε φορτηγά των 2.800 τόν. d.w. ενώ πρόσφατα ανέλαβε τον εξοπλισμό μίας σειράς πέντε πλοίων των 6.000 τόν. d.w. που ναυπηγούνται για την Thyssen Rheinstal καθώς και έπτα πλοίων των 5.000 τόν. d.w. στα οποία εκτελούνται εργασίες μετατροπής για άλλους πλοιοκτήτες.

Παράλληλα η Kvaerner ανέλαβε τη κατασκευή ειδικευμένων καλυμάτων για δύο καλωδιόπλοια που ναυπηγούνται στην Σιγκαπούρη, όπως επίσης και για πέντε φορτηγά των 3.000 τόν. d.w. που ναυπηγούνται στην Ίνδονησία, καθώς και τόν εξοπλισμό κίνησης των όχημάτων για δύο πλοία ρό-ρό που ναυπηγούνται στα ναυπηγεία της ίδιας χώρας.

ΜΠΑΧΑΜΑΣ

Μείωση των τελών νηολόγησης

Έντείνεται η διαμάχη μεταξύ των ελευθέρων νηολογίων για την προσέλκυση των πλοίων που αποχωρούν από το Παναμαϊκό

νηολόγιο. Πρόσφατα το νηολόγιο των Μπαχάμας ανακοίνωσε νέα κίνητρα για την νηολόγηση μεγάλων πλοίων με τη δημιουργία μίας όροφής σύμφωνα με την οποία τα πλοία άνω των 25.000 τόν. καθαρού βάρους θα πληρώνουν τέλη νηολόγησης όχι περισσότερα από 27.500 δολάρια. Αντίθετα για τα μικρότερα μεγέθη υπήρξε μικρή αύξηση στα τέλη νηολόγησης με καθορισμένο ποσό εγγραφής τα 2.400 δολάρια για όλα τα σκάφη μέχρι 2.000 τόν. καθαρού βάρους. Τα σκάφη στην κατηγορία από 2.000 έως 25.000 τόν. θα συνεχίσουν να χρεώνονται με 1,10 δολλ. ανά καθαρό τόννο βάρους.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η αύξηση της φορολογίας

Αντέδρασαν έντονα οι Νορβηγοί έφοπλιστές στις προτάσεις τροποποίησης της ναυτιλιακής φορολογίας που υπέβαλε η Κοινοβουλευτική Έπιτροπή.

Η Έπιτροπή αυτή συγκροτήθηκε από την Κυβέρνηση και πρότεινε μεταξύ άλλων να μειωθεί η απόσβεση των πλοίων από 25% ετησίως σε 10%. Όπως υπογράμμισε ο Πρόεδρος της Ένώσεως Έφοπλιστών η μείωση αυτή θα εμποδίσει τη συγκέντρωση κεφαλαίων τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα, άπαιρτων για την ικανοποίηση της ανάγκης για νέα πλοία. Και προσέθεσε ότι ένα τέτοιο μέτρο αποτελεί άπειλή κατά της επιβιώσεως των μικρών συνεταιριστικών ναυτικών επιχειρήσεων που αποτελούν τον άκρογωνιαίο λίθο της νορβηγικής ναυτιλίας.

Πολλοί έφοπλιστές για ν' αποφύγουν τη νέα αυτή επιβάρυνση αντιμετωπίζουν τη δημιουργία θυγατρικών εταιριών στο εξωτερικό. Η Ένωση όμως των Έφοπλιστών δεν εύνοει αυτή την τάση και ευχεται να τροποποιηθούν οι προτάσεις της Έπιτροπής πριν φθάσουν στο Κοινοβούλιο. Τονίζει δε ότι οι προτάσεις αυτές θα οδηγήσουν έμέσως στην εξαφάνιση των έφοπλιστικών κεφαλαίων που προορίζονται για τη περιοδική ανανέωση και εκσυγχρονισμό των πλοίων, πράγμα που θεωρεί επιβεβλημένο και ο Νορβηγικός Νηογνώμων. Σήμερα οι έφοπλιστές εκκρίπτουν τα ποσά της απόσβεσης από τα κέρδη τους. Εάν τους στερηθεί αυτή η δυνατότητα σε μία εποχή που το κόστος έκμεταλλεύσεως συνεχώς ανεβαίνει ή κατάσταση μπορεί ν' αποβεί μοιραία.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Νέα παραγγελία κοντεϊνερ-πλοίων

Η Σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία Sovcom-

flot επέκτεινε την πρόσφατη παραγγελία της στα γερμανικά ναυπηγεία HDW και Bremer Vulkan με την ανάθεση τεσσάρων ακόμα κοντεϊνερόπλοίων μεταφορικής ικανότητας 2.660 TEU. Συνολικά θα ναυπηγηθούν δέκα πλοία άνω 40.000 τόν. d.w. με παραδόσεις από τα μέσα του 1991. Το κόστος της παραγγελίας των τεσσάρων πλοίων πλησιάζει τα 653 εκατ. δολάρια και με την ανάληψη της ναυπηγήσεως εξασφαλίστηκε η άπασχόληση των ναυπηγείων μέχρι το 1993.

Η Δυτικογερμανική Όμοσπονδιακή Κυβέρνηση, ιδιωτικοί χρηματοδοτικοί οργανισμοί αλλά και οι τοπικές κυβερνήσεις όπου έχουν την έδρα τους τα ναυπηγεία, επιχειρούν τις ναυπηγήσεις και ήδη αντιπροσωπεύει των διοικήσεων των δύο ναυπηγείων βρίσκεται στην Μόσχα για να υπογράψει τα τελικά συμβόλαια.

Η σχεδίαση των δέκα πλοίων υπήρξε προϊόν συνεργασίας της Vulkan με την HDW και τα πλοία θα εξοπλισθούν με μηχανές της MAN — B & W. Η Σοβιετική Ένωση προτίθεται να δρομολογήσει όρισμένα από αυτά στις διεθνείς γραμμές με έδρα τα λιμάνια της Βαλτικής, ενώ τα υπόλοιπα στις γραμμές που συνδέουν τα λιμάνια της Σοβιετικής Άπω Ανατολής με την Νοτιοανατολική Ασία, την Αυστραλία και την Νέα Ζηλανδία.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Άγορά ναυτιλιακής εταιρίας

Ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά συγκροτήματα της Σουηδίας δημιουργείται με την αγορά από την Uddevalla Shipping της εταιρίας Sven Salen αντί ποσού περί τα 47 εκατ. δολάρια. Η νέα ναυτιλιακή εταιρία που θα δημιουργηθεί από την συγχώνευση των δύο εταιριών θα διαθέτει στόλο άνω των 35 σκαφών διαφόρων τύπων καθώς και έκτεταμένες προσβάσεις στην διαχείριση των πλοίων, σε ναυλώσεις και σε άλλες παραπλήσιες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Είδικα η Salen που θα συμμετέχει με 14% των μετοχών στη νέα εταιρία θα προσφέρει στο νέο σχήμα 20 ναυλωμένα πλοία, δύο νέες ναυπηγήσεις, μία εταιρία διαχείρισης πλοίων με έδρα τη Σιγκαπούρη και την εταιρία Scandoccean Trading Services στη Στοκχόλμη, με αντάλλαγμα τη θέση του προέδρου και του αντιπροέδρου της νέας εταιρίας.

Η Uddevalla Shipping διαθέτει στόλο όκτώ μικτών πλοίων τύπου πάνμαξ, δύο δεξαμενόπλοια τύπου αφραμαξ και δύο δεξαμενόπλοια υπό ναυπήγηση σε ισπανικά ναυπηγεία. Όπως θα θυμούνται οι αναγνώστες μας, η εταιρία αυτή είχε δημιουργηθεί πριν από τρία χρόνια για να διασώσει τα όμνυμα ναυπηγεία της Σουηδίας.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 8
4182711, γραμμές 3.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Συνέδριο στο 'Αμερικανικό Χρηματιστήριο μέ επίκεντρο τις επενδύσεις κεφαλαίων στή Ναυτιλία

Μέ κύριους, όμιλητές τόν κ. Βασίλη Παπα-
χρηστίδη και τόν καθηγητή Κώστα Γραμμέ-
νο αρχισε στί, 12 Δεκεμβρίου τό συνέδριο
πού όργανώνεται τό 'Αμερικανικό Χρηματιστή-
ριο 'Αξιών τής, Γουόλ Στρήτ, μέ αντικείμενο
τή σχέση τής, διεθνούς, ναυτιλίας, μέ τήν άμε-
ρικανική οικονομία και τό ρόλο τής, ναυτι-
λίας, στή διεθνή οικονομία.

Σύμφωνα μέ δηλώσεις, τού προέδρου τού
'Αμερικανικού Χρηματιστηρίου 'Αξιών κ. Κ.

Λέϊμπλερ, ή υπό τόν Μάιο τού 1989 εισαγω-
γή μετοχών τεσσάρων ναυτιλιακών εταιριών
εχει πυροδοτήσει τό ενδιαφέρον πολλών έ-
πενδυτών και τό συνέδριο αυτό έχει στόχο
νά τού, πληροφορήσει γιά τί, δυνατότητα,
πού προσφέρονται γιά επενδύσεις, κεφα-
λαίων στόν ναυτιλιακό κλάδο πού τά τελευ-
τοία χρόνια έχει δώσει σαφείς, ένδειξεις, κερ-
δοφόρου, υπόδοσης,.

Οί ναυτιλιακές σχέσεις 'Ελλάδος — Σοβ. 'Ενώσεις

Τόν προσέχ ή Φεβρουάριο θά συνέλθει ή
μικτή 'Ελληνοσοβιετική Ναυτιλιακή 'Επιτρο-
πή ή όποία θά άσχοληθεί και μέ τήν περαιτέ-
ρω διεύρυνση τής ναυτιλιακής, συνεργασίας,
τών δύο χωρών.

'Η σύνοδος, άποφασίσθηκε στή συνάντη-
ση πού είχε πρό ήμερών ό 'Υπουργός, κ. Νί-
κος, Παππάς, μέ τόν Σοβιετικό πρεσβευτή κ.
'Ανατόλυ Σλιούσοφ ό όποιος, τόν επισκέφθη-
κε στό ΥΕΝ.

Στήν συνάντηση έγινε όπως, άνακοινώθη-
κε από τό 'Υπουργείο, μία εύρεία άνασκόπη-
ση των ναυτιλιακών σχέσεων των δύο κρ-
τών, άπογραμμίστηκε ή άριστη συνεργασία
σέ διακυβερνητικό και επιχειρηματικό τομέα
και συμφωνήθηκε νά διευρυνθεί όκόμενη πε-
ρισσότερο ή ναυτιλιακή συνεργασία των δύο
χωρών.

'Ελεύθερη ή ναυσιπλοία στόν Πε- ρσικό

Σέ ένδειξη τής, ειλικρινούς, προθέσεως,
του 'Ιράκ γιά τήν επίτευξη ειρήνης, μέ τήν
Περσία και τήν εφαρμογή τής, άπόφασης, 598
του Συμβουλίου 'Ασφαλείας, οι ναυτιλιακές,
άρχές, τής, χώρας, θά επιτρέπουν στό έξή, σέ
άραβικό και ξένα πλοία πού άποπλέουν από
λιμάνια τής, Περσίας νά προσεγγίζουν στό ί-
ρακινό λιμάνια εφόσον μεταφέρουν έμπο-
ρεύματα μέ προέλευση ή προορισμό τό 'Ι-
ράκ.

'Από τίς ναυτιλιακές άρχές τού 'Ιράν άνα-
κοινώθηκε ότι ό φάρος στή θέση 25. 53 Β,
55.02 Α δέν θά λειτουργεί προσωρινά και μέ-
χρι νεωτέρας άγγελίας. 'Επίσης ό δυτικός
φάρος στή θέση 26.33 Β, 53.53.20 Α έχει προ-
σωρινά άποσυρθεί και έπιστάται ή προσοχή
τών ναυτιλλομένων στήν περιοχή.

'Ελεύθερη ζώνη στό Καλαμπάρ

'Η κυβέρνηση τής Νιγηρίας άνακοίνωσε ο-
τι στήν προσπάθειά τής, νά δραστηριοποιη-

θεί και νά άναβαθμισθεί οικονομικά ή περιο-
χή τού λιμανιού Καλαμπάρ, θά λειτουργήσει
έκει από τόν νέο χρόνο «έλευθέρη ζώνη» ο-
που θά διακινούνται έμπορεύματα έλεύθερα
δασμών γιά έξαγωγή και είσαγωγή. 'Υπολο-
γίζεται ότι ή δημιουργία έλευθέρου λιμένος,
στήν περιοχή θά άναπτύξει τό διαμετακομι-
στικό έμπόριο μέ τίς, γειτονικές, χώρες, και
τήν ένδοχώρα τής, Κεντρικής, 'Αφρικής, αλλά
θά διευκολύνει και τίς, έλληνικές, επιχειρή-
σεις, πού συναλλάσσονται μέ τίς, χώρες, αυ-
τές, καθώς, και τίς, έλληνικές, άλιευτικές, επι-
χειρήσεις, πού δραστηριοποιούνται στήν πε-
ριοχή.

Μήνυμα τού 'Υπουργού πρός τός ναυτικούς μας

Μέ τήν εύκαιρία τής, εορτής, τού 'Αγίου Νι-
κολάου, Προστάτη των Ναυτικών μας, ό 'Υ-
πουργός, κ. Νίκος, Παππάς, έστειλε τό περαι-
τέρω μήνυμα στούς, ναυτικούς, μας.

'Η σημερινή μέρα, μέρα τού Προστάτη
μας, 'Αγίου Νικολάου, είναι μέρα ξεχωριστή

γιά κάθε 'Ελληνική Ναυτική ψυχή.

Είναι μέρα ψυχικής άνάτασης και έσωτερι-
κής γαλήνης.

Γιά τό λόγο αυτό δέν θά σάς κουράσω σή-
μερα μέ ύποσχέσεις και έξαγγελίες. Δέν
μπορώ όμως νά άντισταθώ στόν πειρασμό
και νά μήν έκφράσω τό μεγάλο θαυμασμό
μου γιά τό ζήλο και τήν εργατικότητα σας
στή δύσκολη δουλειά σας και γιά τό μέγεθος
τής προσφοράς σας στήν Πατρίδα. Δέν μπο-
ρώ επίσης νά μήν έπισημόνω ότι οι Καιροί,
πού περνάμε, είναι δύσκολοι γιά τή χώρα
μας. Θά πρέπει τώρα, όλοι μαζί, ό καθένας ά-
πό τό δικό του πόστο, νά τήν βοηθήσουμε,
μέ όλες, μας, τίς, δυνάμεις, πρós τό δρόμο τής
σταθερότητας και τής άνάπτυξης.

Σέ αυτή τήν κοινή προσπάθεια όλόκληρου
του 'Εθνους, ή δική μας συμβολή, είναι πο-
λύτιμη.

Είμαι πάντα κοντά σας και σάς ευχομαι ό
Αγιός Νικόλαος, νά σάς χαρίζει καλά ταξί-
δια και ύγεια σέ σάς και στίς οικογένειές
σας.

Αύξηση τού κεφαλαίου τής «Πειραικής»

Πραγματοποιήθηκε χθές Πέμπτη στό μέ-
γαρο Καραγεώργη ή πρώτη γενική συνέλευ-
ση τής, «Πειραικής 'Ανωνύμου Ναυτιλιακής
'Εταιρίας» στή διάρκεια τής όποίας τά ίδρυ-
τικά μέλη έννημερώθηκαν από τόν πρόεδρο
του διοικητικού συμβουλίου κ. Γεώργ. Λονα-
ρά γιά τή διοικητική συγκρότηση τής έται-
ρίας και τούς άμεσους, επιχειρηματικούς της,
στόχους.

'Επίσης ζητήθηκε από τούς μετόχους ή
εγκριση γιά τή διεύρυνση τής μετοχικής
βάσεως τής, εταιρίας, μέ σκοπό τήν αύξηση
του κεφαλαίου στό ποσό του 1.700.000.000
δραχμές.

Γεύμα 'Εργασίας τού Κομμιττέ μέ τή διοίκηση τού Λούδς Ρέτζιστερ

Στίς 22 Νοεμβρίου τό προεδρείο και μέλη
του Κομμιττέ του Λονδίνου παρεκάθησαν σέ
γεύμα εργασίας μέ τόν πρόεδρο του Lloyd's
Register of Shipping, Sir Roderick McLeod,
και τούς κ.κ. John B. Hutschison, J.G. Beau-
mont και M. Robinson. Τό γεύμα προσέφε-
ρη από τό Committee μέ σκοπό τή σύμφιξη
τών δεσμών και τής συνεργασίας στούς διά-
φορους τομείς πού άφορούν τό πλοίο.

Μέ τήν εύκαιρία αυτή ή πρόεδρος κ. I. A
Χατζηπατέρας προσέφερε στόν κ. McLeod
πλακέττα μέ τό σήμα του Greek Shipping Co
Operation Committee και από ένα λεύκωμα

**ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΕΩΣ ΞΕΝΩΝ ΟΙΚΩΝ ΖΗΤΕΙ ΩΣ
ΣΥΝΕΡΓΑΤΗ ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟ.
ΓΛΩΣΣΑ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ.
ΑΠΟΣΤΕΙΛΑΤΕ ΠΛΗΡΗ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ: ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 80076
ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

ΜΕΓΑΛΟ ΚΑΒΟΥΡΙ:

'Ενοικιάζεται πολυτελής όροφοκατοικία, 158 τετρ. μέτρ. 'Εξαιρετική
κατασκευή σέ προνομιακή θέση. Μεγάλη βεράντα 50 τετρ. μέτρ. μέ
πανοραμική θέα πρós τή θάλασσα. Πλήρης αυτόνομος κλιματισμός
— Θέρμανση — Ψύξη, τηλέφωνο, γκαράζ.
Πληροφορίες: τηλ. 6811357

Παρουσίαση συσκευής που καλύπτει τίς απαιτήσεις του GMDSS

Η εταιρία E.B. Communications μαζί με την εταιρία MARAK HΛEKTPOHIKH (ἀποκλειστική αντιπροσώπη της στην Ελλάδα), παρουσίασαν την Τετάρτη 13 Δεκεμβρίου για πρώτη φορά το νέο τους προϊόν Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS).

Στη συνέντευξη τύπου που δόθηκε στο ξενοδοχείο MISTRAL στον Πειραιά χρησιμοποιήθηκαν πραγματικές συσκευές για την παρουσίαση των δυνατοτήτων του SATURN C.

Σύμφωνα με τίς απαιτήσεις του νέου GMDSS όλα τα πλοία υποχρεούνται να εξοπλιστούν σταδιακά με το νέο εξοπλισμό.

Στην συνέντευξη τύπου ανακοινώθηκε ότι η E.B. Communications και η MARAK HΛEKTPOHIKH μπορούν να προσφέρουν ένα πλήρες πακέτο του απαραίτητου εξοπλισμού.

Αναφέρθηκε επίσης ότι η E.B. είναι κατασκευάστρια μιας σειράς μοντέλων STANDARD A με κορωνίδα τον επίγειο σταθμό πλοίου (S.E.S.) SATURN 3S και τονίστηκε ότι ο δορυφορικός σταθμός πλοίου STANDARD C της E.B. αποτελεί την πλέον εξελιγμένη μορφή δορυφορικών επικοινωνιών μέσω του διεθνούς δορυφορικού δικτύου του INMARSAT στο ναυτιλιακό χώρο. Έτσι, με εξοπλισμό χαμηλού κόστους, το πλοίο έχει τη δυ-

νατότητα να επικοινωνεί από οποιοδήποτε σημείο με την ξηρά μέσω telex, 24 ώρες το 24ωρο. Το SATURN C έχει χαμηλές απαιτήσεις ισχύος 15W κατά τη διάρκεια αναμονής ή λήψης και 110W κατά τη διάρκεια εκπομπής. Διαθέτει πολλαπλές δυνατότητες επικοινωνίας με τον σύνδεσμο του βασικού εξοπλισμού με περιφερειακές συσκευές (όπως συσκευές ναυσιπλοΐας, έκτυπητή) καθώς επίσης και δυνατότητα σύνδεσης με οποιοδήποτε υπολογιστή IBM συμβατό.

Κατά τη διάρκεια της συνεντεύξεως, παράλληλα με την παρουσίαση της νέας συσκευής SATURN C, η MARAK HΛEKTPOHIKH παρουσίασε τον δική της κατασκευής δέκτη Navtex τύπου MARAC-NAVTEX 100. Η MARAK καταβάλλει επίπονες προσπάθειες για ελληνικοποίηση της κατασκευής συσκευών που απτονται του μελλοντικού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας. Μετά τον δέκτη NAVTEX, του οποίου η μαζική παραγωγή έχει ήδη δοκιμασθεί, το έρευνητικό τμήμα της MARAK εργάζεται για την ανάπτυξη ή τη συναρμολόγηση και των υπόλοιπων συσκευών GMDSS, σκοπός δέ της εταιρίας είναι να προσφέρει στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ένα πλήρες πακέτο εξοπλισμού κατασκευασμένο κατά το μεγαλύτερο μέρος του στην Ελλάδα.

του Πειραιώς στον καθένα από τους προσκεκλημένους του Βρετανικού Νηογνώμονα.

Οι δραστηριότητες του κ. Τάκη Θεοδωρακοπούλου

Μετά το θάνατο του αειμνήστου Γεωργίου Θεοδωρακοπούλου, ο γιός του κ. Τάκης Θεοδωρακόπουλος, παράλληλα με τη διεύθυνση της ναυτιλιακής εταιρίας, METROPOLITAN, ανέλαβε και τα καθήκοντα του προέδρου των Ξενοδοχειακών Επιχειρήσεων ΚΑΡΑ-

ΒΕΛ που διαχειρίζονται τα όμωνα ξενοδοχεία των Αθηνών και της Ζακύνθου.

Υπενθυμίζουμε ότι ο κ. Τάκης Θεοδωρακόπουλος, εκτός των επιχειρηματικών του ασχολιών δημοσιογραφεί με ιδιαίτερη επιτυχία σε βρετανικά, εφημερίδες και στο εβδομαδιαίο πολιτικό περιοδικό «Spectator», παράλληλα δέ έχει συγγράψει βιβλία που αναφέρονται στην ελληνική πολιτική ζωή, σε κοινωνικά θέματα και σε διεθνείς προσωπικότητες.

Ο κ. Δ. Ζακιώτης πρόεδρος της 'Ατλάντικ

Ο μέχρι πρότινος διευθυντής του κεντρικού καταστήματος της Έθνικης Τράπεζας στο Λονδίνο κ. Χαρ. Ζακιώτης εξελέγη πρόεδρος και γενικός διευθυντής της (θυγατρικής της Έθνικης) 'Ατλάντικ Μπάνκ της Νέας Υόρκης και ανέλαβε ήδη τα καθήκοντά του. Τον κ. Ζακιώτη εγκατέστησε ο διοικητής της Έθνικης Τράπεζας κ. Δημ. Γερμίδης.

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου εξήχθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Μαρικριστίν», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Μαριχριστίνα» υπό παναμαϊκή σημαία, 64.948 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Mainmast Shipping Company Limited» (Χανδρός (ΕΛΛΑΣ)).

— «Γουάιτ Όπαλ», μπάλκερ, που υπέστηλε την κυπριακή σημαία, 13.864 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Malden Navigation Co.» (κ. Βασιλική Ασιπώτη).

Αγοραπωλησίες

Σε ιταλικά συμφέροντα φέρεται πωληθέν το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Μυστράς» 117.112 τον. d.w., 51.259 τον. γκρό, γαλλικής ναυπηγήσεως 1969, εναντι τιμής περί των 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Μπονίτο» 99.895 τον. d.w., 45.847 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1969, εναντι τιμής περί των 9,6 εκατ. δολλαρίων.

— Στην εταιρία Global Ocean Carriers που έδρευε στον Πειραιά έπωλήθη το παναμαϊκό μπάλκερ «Αδελφί Στάρ» 61.495 τον. d.w., 30.450 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1973, εναντι τιμής περί των 10 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγούς έπωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Μαριβίκ» 27.532 τον. d.w., 17.324 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, εναντι ποσού περί των 8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ «Μερκούρ» 19.078 τον. d.w., 10.294 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1970, εναντι τιμής 2.875.000. δολλαρίων.

— Ελληνες είναι οι αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκερ «Ocelot» 33.000 τον. d.w., 20.122 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1983 εναντι τιμής 13,7 εκατ. δολλαρίων.

— Ελληνες επίσης αγόρασαν το υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκερ «Ocean Garnet» 31.289 τον. d.w., 16.472 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982, εναντι τιμής περί των 11 εκατομ. δολλαρίων.

— Σε Ιταλούς έπωλήθη το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Φιλικόν Λ.» 83.780 τον. d.w., 41.390 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, εναντι τιμής 18 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Λαμπραντόρ» 15.028 τον. d.w., 9.448 τον. γκρό, δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως 1974, εναντι τιμής περί των 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη το υπό σημαία Παναμά φορτηγό - ψυγείο «Μήλος» 13.411 τον. d.w., 10.142 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1966, υπό έμπιστευτικούς όρους.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J. N. & N. J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

— Επίσης σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη επίσης τό υπό ελληνική σημαία δεξαμενό-πλοιο «Προμηθέας» 133.725 τόν. d.w., 60.929 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, μέ συστήματα IGS/COW/CBT έναντι τιμής 13 έκ. δολ. λαρίων.

— Τέλος, σέ Ελληνες της Νέας Υόρκης, έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Barock» 127.283 τόν. d.w., 57.345 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 14,2 έκ. δολ. λαρίων.

Διαλύσεις

Μέ προορισμό τή διάλυση στην Ίνδία, έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία πλοίο - ψυγείο «κάστορα» 11.928 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, μέ ζημιές από πυρκαγιά και παράδοση ως έχει στον Πειραιά, αντί δολ. 125 ανά τόννο βάρους.

32 βραβεία AMVER σέ Έλληνικές ναυτιλιακές εταιρίες

Σέ μία σεμνή τελετή πού πραγματοποιήθηκε στην οίκα του Έμερικανού πρέσβη Μιχάλη Σωτήρχου στις 4 Δεκεμβρίου, άπονειμήθηκαν τά βραβεία AMVER σέ 32 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες παρέσχαν ύποστήριξη στό άμοιβαίο σύστημα διασώσεως πλοίων της Έμερικανικής Έκτοφυλακής. Τά βραβεία άπένειμε ό Έμερικανός πρέσβης, ό διοικητής της Έμερικανικής Έκτοφυλακής στην Εύρώπη πλοίαρχος Ουίνστον Τσώρτσιλ και ό πρόεδρος του Προπέλλερ Κλάμπ κ. Κ. Παπαγιαννακόπουλος.

Ο κ. Σωτήρχος έξηρε τή συμβολή της ελληνόκτητης ναυτιλίας στό έργο διασώσεως ανθρώπινων ζωών στην θάλασσα και ύπογράμμισε ότι τά κεντρικά γραφεία της USCG δέχτηκαν τόν προηγούμενο χρόνο 2.360 κλήσεις από κινδυνεύοντα πλοία.

Κερδοφόρος ή Έκτοπλοία

Έπό τόν ίσολογισμό της εταιρίας προκύπτει ότι οι Μινωικές Γραμμές είχαν κατά τή χρήση του 1988 καθαρά κέρδη 883.008.965 δραχμών, παρουσίασαν, δηλαδή, αύξηση τών καθαρών κερδών σέ σύγκριση μέ τό άμέσως προηγούμενο έτος κατά 23,60%.

Τό σύνολο τών εσόδων της εταιρίας κατά τό 1988, άνήλθε στό ποσό τών 7.160.235.772 δραχμών, ενώ τό σύνολο τών δαπανών ήταν 6.288.226.807 δρχ. και τό μέρισμα πού έδωσε άνήλθε 600 δρχ. ανά μία μετοχή.

Στό μεταξύ:

• Έρχισε τό δρομολόγιά του στή γραμμή Πειραιώς — Ρεθύμνου τό έπιβατηγό — όχημα-ταγωγό «Έρκάδι», της εταιρίας Λαϊκή, βάσεως «Ρεθυμνιακή», μεταφορικής ικανότητας 1.500 έπιβατών και 50 φορτηγών αυτοκινήτων και 120 Ι.Χ.

• Χθές Πέμπτη έπρόκειτο νά άρχίσουν τό δρομολόγία του έπιβατηγού — όχημα-ταγωγού «Παλόμα» στή γραμμή Πειραιώς — Ρόδου — Λεμεσού — Χάϊφας. Τό «Παλόμα», τό όποιο έχει περιέλθει στην εταιρία Arcadia Lines πού εκπροσωπείται από τόν κ. Κων. Μουλόπουλο, υπέστη εύρία: έκτάσεως, μετασκευές, διαρρυθμίσεις και προσθήκες γιά νά άνταποκριθεί μέ έπιτυχία στις αύξημένες, άνάγκες της γραμμής, πού έξυπηρετεί. Στην ίδια εταιρία έχει περιέλθει και τό έπιβατηγό — όχημα-ταγωγό «Σίλβερ Παλόμα» τό όποιο σύντομα θά έξυπηρετήσει την ίδια γραμμή.

Έπενθυμίζουμε ότι ή ARCADIA LINES διαχειρίζεται και τό νέο έπιβατηγό — όχημα-ταγωγό «Ποσειδών Έξπρές» πού δρομολογήθηκε από τό περασμένο καλοκαίρι στή γραμμή Πειραιώς — Πάρου — Νάξου — Έου — Σαντορίνης.

• Η εταιρία SOUTOS FERRIES καθιέρωσε τακτική γραμμή μεταξύ τών λιμένων της, Έλλάδος, της Ένατολικής Μεσογείου και της Έρυθράς, μέ τό ύπερσύγχρονο και ταχύτητα: 17 μιλίων Ro/Ro «Μαρία Σ.», τό όποιο στον Πειραιά άντιπροσωπεύει ή ANMAK Ναυτιλιακή ΕΠΕ.

• Δρομολόγία στή γραμμή Πειραιώς — Κύπρου άρχισε από τίς 5 Δεκεμβρίου και τό όχημα-ταγωγό «Αίνδος» τό όποιο άντιπροσωπεύεται στον Πειραιά επίσης από την ANMAK Ναυτιλιακή ΕΠΕ.

Οι άλλαγές στις ραδιοεπικοινωνίες τών πλοίων

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών γναί-στοποίησε στό μέλη της, ότι τό Διεθνές Ναυτιλιακό Έπιμελητήριο άνακοίνωσε ότι λόγω τών διεθνών συμφωνιών πού επικυρώνουν την λειτουργία του Παγκόσμιου Συστήματος Έσφαλείας και Κινδύνου (GMDSS) είναι άναγκαίες όρισμένες, άλλαγές, στις ραδιοεπικοινωνίες του πλοίου.

Βάσει του GMDSS, από τίς 3 Έκτωβρίου 1989 ολοι οι έπίγειοι δορυφορικοί σταθμοί E-PIRB πρέπει νά περιλαμβάνουν στις έκπομπές τους τόν ψηφιακό κώδικα άναγνώρισής τους, σημειώνεται όμως ότι ή τοποθέτηση E-

PIRB στό πλοίο θά είναι ύποχρεωτική ύπό τόν Αυγουστο του 1993.

Έπό τίς 2 Έανουαρίου 1990 θά ισχύουν νέες, άνοχές, γιά ναυτιλιακούς πομπούς πού τοποθετήθηκαν πριν τίς 2 Έανουαρίου 1985.

Έπό την 1η Έουλίου 1991 θά ισχύουν νέα πιστοποιητικά ναυτικής, ικανότητας, γιά τούς, άσυρματιστές, γιά λειτουργία τών GMDSS, νέες συχνότητες, ραδιοτηλεγραφία, τηλετυπία, καθώς, και νέοι κανονισμοί γιά τά σήματα κινδύνου και ασφάλειας.

25 χρόνια CITIBANK στην Έλλάδα

Σταθερή και μακρόπνοη οικονομική πολιτική, χωρίς άλλαγές στό ύφιστάμενο έπενδυτικό καθεστώς άναζητούν οι ξένοι έπιχειρηματίες γιά νά επενδύσουν στην Έλλάδα.

Οι έκτιμήσεις αυτές άνήκουν στους διευθυντές της CITIBANK Έλλάδος κ.κ. Δημ. Κροντηρά και Π. Δούκα και έγιναν κατά τή διάρκεια της ειδικής έκδηλώσεως γιά την επέτειο τών 25 χρόνων της Τράπεζας στην Έλλάδα.

Οι έπικεφαλής της Έμερικανικής Τράπεζας ύπογράμμισαν ότι αύτή τή περίοδο ύπάρχει σημαντικό ένδιαφέρον Εύρωπαίων κεφαλαιούχων γιά την Έλλάδα τό όποιο έκδηλώνεται δυναμικά, ενώ αντίθετα οι Έμερικανοί επενδυτές ζητούν περισσότερα έχέγγυα γιά νά προχωρήσουν σέ επενδύσεις στην χώρα μας.

Έναφερόμενος στό τρόπο λειτουργίας της CITIBANK, ό κ. Κροντηράς έξηγήσε ότι ή φιλοσοφία της είναι νά ξεπερνά τά γνωστά όρια και τίς έμφανείς λύσεις και νά άναζητεί πρωτότυπες λύσεις στό σύγχρονα προβλήματα τών μικρών και μεγάλων πελατών της.

Βραβεία της Ε.Ε.Ε. σέ παιδιά Ναυτικών

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, θά άπονείμει χρηματικά βραβεία (200.000 δρχ. έκαστο) σέ δέκα παιδιά ναυτικών πού διακρίθηκαν στις εισαγωγικές έξετάσεις στό Ένώτατο και Ένώτερο Έκπαιδευτικό Έδρύματα γιά τό άκαδημαϊκό έτος 1989-90. Τά άνωτέρω βραβεία άπονέμονται γιά πέμπτη χρονιά φέτος εις μνήμη του Έντωνα Χανδρή, επί πολλά ετη Προέδρου της Ε.Ε.Ε.

Έπίσης, ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, ειδικά φέτος και κατόπιν προσφοράς της Τράπεζας CITIBANK ΝΑ. εις μνήμη Έν-

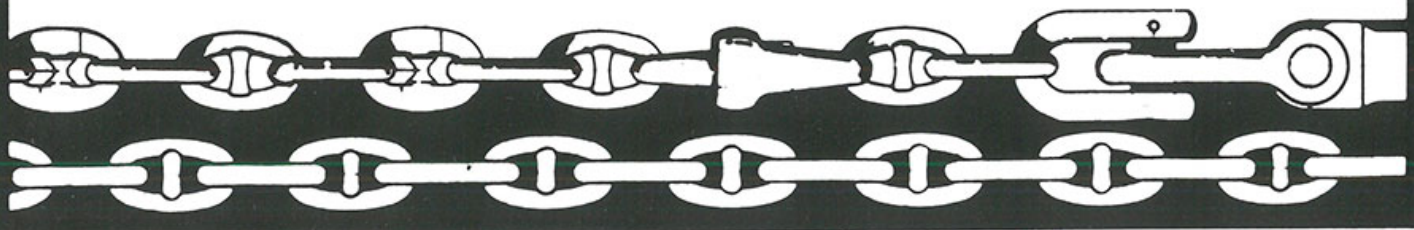
ANCHOR CHAINCABLES
AND FITTINGS



N.K. KATRADIS S.A.

Anchor chaincables, kenter joining shackles,
swivel forerunners. All ex our stock!

Testing facilities for anchors up to 35 tons and anchor chains
up to 100 mm.



τών Άγγελοπούση, θά άπονείμει έπιπλέον άλλα πέντε χρηματικά βραβεία 200.000 δρχ. τό καθένα σέ ισόριθμα παιδιά ναυτικών πού διακρίθηκαν στίς προαναφερόμενες έξετάσεις γιά τό ίδιο άκαδημαϊκό έτος.

Τέλος, ή ΕΕΕ συνεχίζοντας μία παράδοση 14 χρόνων θά άπονείμει βραβείο 300.000 δρχ. καθώς και τιμητικό δίπλωμα στόν ναυτικό πού συνταξιοδοτήθηκε τό 1987 μέ τήν μακρότερη και ευδόκιμο θαλάσσια ύπηρεσία σέ ποντοπόρα πλοία άνω των 4.500 τον. d.w.

Η άπονομή των βραβείων θά γίνει σέ ειδική τελετή τήν Δευτέρα 18 Δεκεμβρίου 1989 στή γραφεία τής Ένώσεως στόν Πειραιά.

Οί δραστηριότητες της HELMEPA

Στίς δραστηριότητες της όπως αυτές διαμορφώνονται στό πλαίσιο τής συνεργασίας τής HELMEPA μέ τήν Ευρωπαϊκή Έπιτροπή, αναφέρθηκαν οί εκπρόσωποι τής Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος σέ συνέντευξη τύπου πού δόθηκε χθές Πέμπτη στήν αιθούσα εκθέσεων τής HELMEPA στόν Πειραιά.

Ειδικότερα οί έπρόσωποι τής HELMEPA άναφέρθηκαν στήν ύλοποίηση του προγράμματος MESPA (Μεσογειακό Ειδικό Πρόγραμμα Δράσης γιά τό Περιβάλλον) καθώς και γιά τό Κοινοτικό Πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες» τής Ευρώπης, τό όποιο άφορά όργανωμένες άκτές και Μαρίνες, πού τής άνατέθηκε από τήν Έπιτροπή τής ΕΟΚ.

Μεταθέσεις και τοποθετήσεις λιμενικών

Όπως είχαμε σημειώσει σέ προηγούμενο τεύχος, μέ άπόφαση του Υπουργού κ. Νίκου

Παππά καθιερώνεται νέα διαδικασία γιά τίς μεταθέσεις των λιμενικών ώστε νά μήν προκαλείται κάθε φορά άναστάτωση στό Λιμενικό Σώμα και στό Υπουργείο άλλα και γιά νά άποφεύγονται άδικίες, — τό πρόβλημα έν προκειμένω είναι κατά πόσο θά τηρηθεί ή έν λόγω άπόφαση του κ. Παππά σταν θά λήξει ή θητεία του στό ΥΕΝ.

Στό μεταξύ άνακοινώθηκαν οί κατωτέρω μεταθέσεις και τοποθετήσεις λιμενικών:

- Οί άρχιπλοίαρχοι Παν. Καλογεϊτόνα, στό ΥΕΝ και Γεώργ. Θανάπουλο, στή Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας.

- Οί πλοίαρχοι Άγγ. Τούνας, στό ΓΕΣ και Λάζ. Λαζαρίδης, στή Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων.

- Οί άντιπλοίαρχοι Βασ. Παπουτοΐδης, στό προξενικό λιμεναρχείο Σιγκαπούρης, Νικ. Κανάκης, στό ΥΕΝ και Δημ. Παγιοβλάς, στό προξενικό λιμεναρχείο Άμβούργου.

- Ο ύποπλοίαρχος Νικ. Άράνης, στή Διεύθυνση Έκπαιδύσεως Ναυτικών και οί άνθυποπλοίαρχοι Χαρ. Δεληγιάννης, και Δημ. Τσίλδης, στό λιμεναρχείο Καρπάθου και Πειραιώς αντίστοιχα.

Έξ άλλου οί νέοι σημαιοφόροι του λιμενικού Σώματος τοποθετήθηκαν ως έξής:

Γ. Μπαρκάτσας (είναι γιός του άρχιπλοίαρχου κ. Μπαρκάτσα) στό λιμεναρχείο Έλεουσίνας, Σ. Νικητάκης, στό λιμεναρχείο Πύλου, Χ. Ζησιμάτος, στό λιμεναρχείο Κεφαλληνίας, Α. Ψαλλίδας, στό λιμεναρχείο Βόλου, Σ. Τσίρης, στό λιμεναρχείο Χαλκίδας, Δ. Τουμπέλης, στό λιμεναρχείο Καβάλας, Α. Βιδάλης, στό λιμεναρχείο Πάτρας, Κ. Γκιώνιας, στό ύπολιμεναρχείο Πάρου, Α. Πάππος, στό λιμεναρχείο Πειραιά, Δ. Ύφαντης, στό λιμεναρχείο Σύρου, Γ. Γιαννάκης, στό λιμεναρχείο Καλύμνου, Π. Παρασκευάς, στό λιμε-

ναρχείο Ρόδου, Κ. Άμαραντίδης, κυβερνήτης περιπολικού, Χ. Ζαφειρίου, στό λιμεναρχείο Χαλκίδας, Ι. Ίωαννίδης — Μάρκου κυβερνήτης περιπολικού, Δ. Κριονερίτης, μηχανικός, σέ περιπολικό, Γ. Καραγεωργόπουλος, στό λιμεναρχείο Έλεουσίνας, Ε. Βουτσάς, στό λιμεναρχείο Έριτσίου, Ζ. Πρώϊος, κυβερνήτης περιπολικού, Γ. Κουτσάκος, κυβερνήτης περιπολικού, Χ. Χατζόπουλος, στό λιμεναρχείο Καλαμάτας, Α. Ντούνης, στό λιμεναρχείο Ροφίνας, Σ. Παρτσάφας, στό λιμεναρχείο Σάμου και Ν. Άλαφάκης, στό λιμεναρχείο Πάτρας.

Καταβάλλεται ή έκτακτη ένίσχυση στούς άνέργους

Άρχισε από τή Δευτέρα, 11 νά καταβάλλεται από τόν Οίκο Ναυτή Πειραιώς και τίς, κατά τόπου, λιμενικές άρχές, ή έκτακτη οικονομική ένίσχυση, σέ όρισμένες κατηγορίες άνέργων ναυτικών, γιά τίς γιορτές των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους.

Η οικονομική ένίσχυση είναι 25.000 δρχ. γιά τούς, εγγαμους, ή τίς, εγγαμει, και 20.000 δρχ. γιά τούς, αγαμους, ή τίς, αγαμει, ναυτικούς.

Η ψηφοφορία των ναυτικών

Οί ναυτικοί πού είναι ναυτολογημένοι σέ πλοία τά όποια στίς προσεχείς εκλογές θά βρίσκονται σέ Έλληνικό λιμάνι, θά ψηφίσουν όπως και τά πληρώματα των Έλληνικών πολεμικών πλοίων.

Τήν διαβεβαίωση αυτή έδωσε ό Υπουργός Έσωτερικών κ. Θ. Κατριβάνος στόν Υπουργό Ναυτιλίας κ. Νίκο Παππά πού τόν έπισκέφτηκε μεταφέροντάς του έπίμονο και παλαιό αίτημα τής ψήφου των Έλλήνων ναυτικών. Παράλληλα ό κ. Κατριβάνος τόνισε στόν Υπουργό Ναυτιλίας ότι μελετάται ή άντιμετώπιση τής ψηφοφορίας των ναυτικών μας των ποντοπόρων πλοίων, γιά τήν όποία ύπάρχουν πολλές δυσκολίες.

Πρόστιμο 600.000 δραχμών γιά ρύπανση

Τό λιμεναρχείο Έλεουσίνας επέβαλε πρόστιμο 600.000 δρχ. στόν Χαράλαμπο Καργάκο, μισθωτή φορτηγίδας γιά ρύπανση τής θαλάσσης μέ μαζούτ.

Τή Δευτέρα τά βραβεία σέ παιδιά ναυτικών

Σέ ειδική τελετή πού θά πραγματοποιηθεί τό μεσημέρι τής Δευτέρας, (ώρα 13.00) στή γραφεία τής Ένώσεως, Έλλήνων Έφοπλιστών (Άκτή Μιαούλη 85 και Φλέσσα 2) στόν Πειραιά θά γίνει ή άπονομή των χρηματικών βραβείων (200.000 δρχ. έκαστο) σέ δέκα παιδιά ναυτικών πού διακρίθηκαν στίς, εισαγωγικές, έξετάσεις, στό Άνώτατο και Άνώτερο Έκπαιδευτικό Ίδρύματα γιά τό άκαδημαϊκό έτος, 1989-90. Όπως, είναι γνωστό, τό άνωτέρω βραβεία, άπονέμονται γιά πέμπτη χρονιά φέτος, εις, μνήμην Άντωνίου Χανδρή, επί πολλά ετη Προέδρου τής, Ε.Ε.Ε.

Στήν ίδια εκδήλωση ή Ε.Ε.Ε. θά άπονείμει ειδικά έφέτος, έπειτα από προσφορά τής, Τράπεζας, CITIBANK ΝΑ. εις, μνήμην Άντώνη Άγγελικούση, άλλο πέντε χρηματικά βραβεία 200.000 δρχ. τό καθένα σέ ισόριθμα παιδιά ναυτικών πού διακρίθηκαν στίς, προαναφερόμενες, έξετάσεις, γιά τό ίδιο άκαδημαϊκό έτος.

Τέλος, ή ΕΕΕ συνεχίζοντας, μία παράδοση 14 χρόνων θά άπονείμει βραβείο 300.000 δρχ. καθώς και τιμητικό δίπλωμα στόν ναυτικό πού συνταξιοδοτήθηκε τό 1987 μέ τήν μακρότερη και ευδόκιμο θαλάσσια ύπηρεσία.

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: Mrs. N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271
OPERATIONS: P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS A.O.H. 7467762

σε ποντοπόρα πλοία ανω των 4.500 τόννων d.w.

Βρετανικό παράσημο στον κ. Κώστα Παντελή

Στις 5 Δεκεμβρίου επιδόθηκε στον κ. Κώστα Παντελή, που μέχρι πρόσφατα ήταν ο αρχαιότερος Βρετανός Υποπρόξενος στην Αθήνα, το παράσημο του Μέλους του Τάγματος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Η Α.Μ. η Βασίλισσα Ελισάβετ Β' του είχε απονείμει αυτό το παράσημο με την ευκαιρία των επίσημων γενεθλίων της τόν περασμένο Ιούνιο. Η επίδοση έγινε από τον Βρετανό Πρόσβη Σέρ Νταϊντ Μάιερς.

Ο κ. Παντελής άρχισε να εργάζεται για το Βρετανικό Δημόσιο τον Μάρτιο του 1946 και έκτος από τα δύο χρόνια της στρατιωτικής του θητείας εξακολούθησε να εργάζεται στο Προξενείο στην Πειραιά και αργότερα στην Πρεσβεία στην Αθήνα για περισσότερα από 42 χρόνια. Ως Βρετανός Υποπρόξενος στην Πειραιά ήταν πολύ γνωστός και είχε κερδίσει τη συμπάθεια και το σεβασμό του ναυτιλιακού κόσμου.

Κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του στην Αθήνα βοήθησε στην αντιμετώπιση της απότομης αύξησης του αριθμού των Βρετανών επισκεπτών στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια και έπαιξε βασικό ρόλο στην παροχή βοήθειας σε Βρετανούς πολίτες σε πολλά μεγάλα ατυχήματα, όπως στο ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου «Τζούπιτερ» το 1988.

Ο λογοτεχνικός διαγωνισμός Νίκου Καββαδία

Με απόφαση του Υπουργού κ. Νίκου Παππά προκηρύχθηκε ο λογοτεχνικός διαγωνισμός, που είναι αφιερωμένος, στην μνήμη του ποιητή Νίκου Καββαδία, άσυρματιστή του Εμπορικού Ναυτικού.

Όπως είναι γνωστό στον διαγωνισμό αυτό που έχει θεσπίσει το ΥΕΝ βραβεύονται Έλληνες, ναυτικοί που διακρίνονται σε πνευματικές, εκπαιδευτικές, και άγονοι συνολικά εξήχρηματικά βραβεία, τρία πεζού και τρία ποιητικού λόγου.

Τα βραβεία αλλοθετούνται από την Ένωση Έλλήνων Εφοπλιστών, την Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία και την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών και είναι: 100.000 δρχ. για το πρώτο έργο, 70.000 δρχ. για το δεύτερο και 50.000 δρχ. για το τρίτο.

Στον διαγωνισμό μπορεί να πάρει μέρος, κάθε Έλληνας ναυτικός.

Τα έργα πρέπει να είναι εμπνευσμένα από τη θάλασσα και τη ναυτική ή νησιώτικη ζωή. Τα κείμενα θα υποβληθούν με ψευδώνυμο των συμμετεχόντων και τα πραγματικά του, στοιχείο (ονομα, επώνυμο, ειδικότητα, ΜΕΘ, διεύθυνση κατοικίας, και τηλέφωνο) θα σφραγισθούν σε φάκελλο πάνω στον οποίο θα αναγραφεί το ψευδώνυμο.

Όσοι ναυτικοί ενδιαφέρονται να πάρουν μέρος, στον διαγωνισμό πρέπει να υποβάλουν τα έργα τους, το αργότερο μέχρι τις 25 Απριλίου 1990 μαζί με έγγραφη δήλωση ότι υποδέχονται τους, ειδικότερους, όρους, συμμετοχής, ο' αυτόν στο Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων του ΥΕΝ (Γρ. Λαμπρόκη 150, Πειραιά 185-18) όπου μπορούν να πάρουν και περισσότερες πληροφορίες, για τους, όρους, συμμετοχής, στον διαγωνισμό.

Τό νέο συμβούλιο του Hellenic Captain's Club του Λονδίνου

Μετά τις αρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν στο Λονδίνο στις 17 Νοεμβρίου, τό

Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΣ ΤΟΥ Ν.Ε.Ε.



Ιδιαίτερα χρήσιμη αποδείχθηκε η επίσκεψη που πραγματοποιήθηκε στις 30 Νοεμβρίου στο Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος ο Υπουργός κ. Νίκος Παππάς με τον Γενικό Γραμματέα κ. Φώτη Χρηματοπόπουλο και την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος. Γιατί με την επίσκεψη και την ανταλλαγή απόψεων που έγινε κατά τη σύσκεψη που ακολούθησε για τα ζωτικά θέματα της Έλληνικής Ναυτιλίας διαπιστώθηκε η ανάγκη και αναγνωρίστηκε από τον κ. Παππά ότι τό Ν.Ε.Ε. με την επιτελική οργάνωση που διαθέτει πρέπει να συν-

τονίζει και να έναρμονίζει τά οποία θέματα της Ναυτιλίας γενικότερα. "Υστερα δε άπι έπεξεργασία και μελέτη νά τά κατευθύνε πρός την Πολιτεία μέ στόχο την κοινή αντι μετώπισή τους για την άποφυγή σπατάλης χρόνου σε άτέρμονες συζητήσεις των έπ μέρους φορέων. Επίσης διαπιστώθηκε, ότ ή συμμετοχή του Ν.Ε.Ε. ως συμβουλευτικού όργάνου της Πολιτείας σε διεθνείς ύπουρ γικές συναντήσεις θά είναι έποικοδομητική και ιδιαίτερα χρήσιμη.

Διοικητικό συμβούλιο της λέσχης για τη περίοδο 1989-1990, άπαρτίζουν οί κ.κ. Άριστείδης Λημνιάς Πρόεδρος, Άλέκος Άναστασιάδης Άντιπρόεδρος, Κωνσταντίνος Στυλιανός Γραμματέας, Παναγιώτης Κάσης Ταμίας, Ματθαίος Άγαπητός, Σπύρος Τρίγκας, Γεώργιος Α. Άναστασίου, Γεώργιος Μ. Άναστασίου, Πέτρος Κορκόδειλος, μέλη.

Άναπληρωματικά μέλη: Βασίλειος Μακρής, Πιερής Μαρουλέτης, Άνδρέας Παλαιοκρασάς.

Χορήγηση θεατρικών είσιτηρίων σε ναυτικούς

Θεατρικά είσιτήρια στούς Έλληνες, ναυτικούς, και τίς, οικογένειές, τους, διαθέτει και φέτος, για την χειμερινή θεατρική περίοδο 1989-90, ή Έστία Ναυτικών.

Συγκεκριμένα, ή Ε.Ν. θά διαθέσει συνολικά 65.000 είσιτήρια από τά όποία τά 15.000 θά είναι είσιτήρια παιδιών σκηνών.

Τά είσιτήρια για τούς, έν ενεργεία ναυτικούς, διανέμονται κάθε Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή, ένώ για τούς, συνταξιούχους, κάθε Τρίτη και Πέμπτη από τίς 9 τό πρωί

Οί κάρτες της UNICEF

Η Ένωση Έλλήνων Εφοπλιστών εσπευσε και έφέτος νά ενημερώσει τά μέλη της για τίς κάρτες της UNICEF αλλά και για τό σκοπό της, που ως γνωστόν είναι ή προστασία των παιδιών.

Στή σχετική έγκυκλίό της, που συνοδεύεται από τά ενημερωτικά φυλλάδια μέ τίς εύχετήριες κάρτες που έχει έτοιμάσει ή έλληνική έπιτροπή συνεργασίας μέ τί UNICEF,

Στο κατάστημα **HEREND HOUSE, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ «ΠΥΡΓΟΣ» ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ 19 — ΚΗΦΙΣΙΑ**, συγκεντρωμένες μοντέρνες, αλλά οπωσδήποτε

αναγνωρισμένες διεθνείς φίρμες. Από τα περίφημα κρύσταλλα **LALIQUE** και τις χειροποίητες συγγαρέζικες πορσελάνες **HEREND** έως τη μοντέρνα δυναμική γραμμή **ORRERFORS** και τα παγκοσμίως περιζήτητα επάργυρα **LAMBIDIS**.

Επίσης μεγάλη συλλογή από εκλεκτά κομμάτια και ειδική σειρά επιχειρησιακών δώρων ποιότητας.

Κασσαβέτη 19 Κηφισιά Τηλεφ.: 8014780



ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου της 'Ελλάδος (ΝΕΕ) σ' έκτακτη Συνεδρίασή του μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του

ΛΕΟΝΤΟΣ ΛΕΜΟΥ

έπίλεκτου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας, κι άφου άκουσε τόν Πρόεδρο πού έξηρε την προσωπικότητά του και την πολύτιμη και πολύπλευρη προσφορά του στην 'Ελληνική Ναυτιλία.

Ψηφίζει

- Νά παρακολουθήσει άντιπροσωπεία του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Ε.Ε. την κηδεία του.
- Νά διαβιβαστούν τά συλλυπητήρια της Διοικήσεως του Ν.Ε.Ε. και στην οικογένειά του.
- Νά διατεθεί ποσό 50.000 δρχ. γιά φιλανθρωπικούς σκοπούς.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν στόν ήμερήσιο Τύπο και στο Δελτίο της Ναυτιλίας του Ν.Ε.Ε.

Ο Πρόεδρος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΝΑΡΑΣ

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους αυτού

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΟΝΤΑ ΛΕΜΟΥ

πού έπήλθε στις 3 Δεκεμβρίου 1989 και άφου άκουσε τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος έξηρε την προσωπικότητά του μεταστάντος.

Απεφάσισε όμόφωνα

- Νά διαβιβασθούν προς τούς οικείους του αποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά κατατεθεί στέφανος.
- Νά παρακολουθήσουν τά Μέλη του την έπιμνημόσυνη δέηση.
- Νά διατεθεί ύπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσό τών 50.000 δρχ.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στόν Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς, 4 Δεκεμβρίου 1989
Ο Πρόεδρος
της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Ο Πρόεδρος του Committee, στο θλιβερό άγγελμα του θανάτου του πολύ αγαπητού και έξαιρέτου Οίνουσσίου 'Εφοπλιστού, άιμνήστου

ΛΕΟΝΤΟΣ ΧΡΗΣΤΟΥ ΛΑΙΜΟΥ,

έκάλεσε έκτακτο Συμβούλιο και άφου άνεφέρθη στην μοναδική και ιδιαίτερη προσωπικότητα του συναδέλφου ΛΕΟΝΤΟΣ ΛΑΙΜΟΥ και στην μακρά ναυτιλιακή προσφορά του, πού έστέφθη μέ πρόσφατες έπιχειρηματικές έπιτυχίες πού έντυπωσίασαν τόν έλληνικό και διεθνή ναυτιλιακό κόσμο, όπως επίσης και στην πολλαπλή κοινωνική και φιλανθρωπική του δράση, έπρότεινε και άπεφασίσθη:

- 1) Νά έκφραστούν τηλεγραφικά συλλυπητήρια στην σύζυγο και τέκνα του,
- 2) Στούς συνεργάτες στα Γραφεία του 'Ελλάδος και Λονδίνου.
- 3) Έκπρόσωποι του Committee νά παρακολουθήσουν την κηδεία του.
- 4) Νά κατατεθεί στεφάνι στην κηδεία του.
- 5) Νά διατεθεί τό ποσό τών Λιρών 'Αγγλίας 200 στο «Greek Orthodox Charity Organisation» του Λονδίνου.
- 6) Νά δημοσιευθεί τό παρόν στόν τύπο.

Λονδίνο, 4η Δεκεμβρίου 1989
Greek Shipping Co-operation Committee
ΙΩ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ
Πρόεδρος

ΕΦΠΛΟΙΑ SHIPPING COMPANY S.A. ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας «ΕΥΠΛΟΙΑ» Α.Ν.Ε. συνελθόν έκτάκτως την 4 Δεκεμβρίου, 1989 επί τω άγγέλματι του θανάτου του Διευθύνοντος Συμβούλου αυτού

ΛΕΟΝΤΑ ΧΡ. ΛΕΜΟΥ

- 1) Νά έκφραστούν συλλυπητήρια στην οικογένεια του έκλιπόντος.
- 2) Νά κατατεθεί στέφανος έκ μέρους του Διοικητικού Συμβουλίου.
- 3) Νά παρακολουθήσει σύσσωμο τό Διοικητικό Συμβούλιο και τό προσωπικό της 'Εταιρίας την κηδεία του.
- 4) Νά διατεθούν ύπέρ: 1) «ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΙΟΝ» Κέντρον 'Αποκαταστάσεως Σπαστικών Παιδιών — Μεταμόρφωση — πόσον δραχμών 200.000, 2) «ΛΥΡΕΙΟΝ» Ίδρυμα Εύγηρίας — Πρόνοια Παναγία ή Θεοσκεπαστή — Μάτι Ραφήνας, ποσό δραχμών 200.000, 3) «ΣΥΛΛΟΓΟΝ ΦΙΛΟΙ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ» (Σ.Φ.Ο), ποσό δραχμών 200.000.
- 5) κατά την ήμέρα της κηδείας του Πέμπτη 7 Δεκεμβρίου τά γραφεία της 'Εταιρίας νά παραμείνουν κλειστά.
- 6) Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στόν ήμερήσιο τύπο.

Πειραιεύς 4 Δεκεμβρίου 1989
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

τόνιζε τά εξής:

Όπως, κάθε χρόνο και φέτος, η UNICEF διαθέτει μία νέα αξιολογία σειρά από εύχετη-
ριες, κάρτες, και άλλα προϊόντα για κάθε ήλι-
κία.

Σκοπός της UNICEF είναι η βελτίωση του
βιοτικού επιπέδου των παιδιών των ανα-
πτυσσομένων χωρών, εργο που επιτυγχάνε-
ται τόσο με προσφορές, ανωνύμων δωρητών
οσο και με την κατά κάποιο τρόπο εμμεση έ-
νισχύση του με την προμήθεια καρτών της
UNICEF.

Καθέλκυση περιπολικού στά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά

Τήν προσεχή Τρίτη 19 Δεκεμβρίου 1989,
θα γίνει στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά η κα-
θέλκυση του πρώτου περιπολικού ανοικτής
θαλάσσης που κατασκευάζεται για λογαρια-
σμό του Πολεμικού Ναυτικού.

Η Χριστουγεννιάτικη γιορτή του σχολείου «Η ΑΡΓΩ»

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε η Χριστουγεν-
νιάτικη γιορτή που όργωνσε την περασμέ-
νη Τρίτη, 12 Δεκεμβρίου, το Σχολείο του Σω-
ματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών
Ναυτικών «Η ΑΡΓΩ», στο Στάδιο Ειρήνης, και
Φιλίας.

Τό πρόγραμμα περιλάμβανε Χριστουγεν-
νιάτικο θεατρικό από τί, τρείς, μικρές, τάξεις,
και τούς, δασκάλους, τους. Ακολούθησε ΒΑ-
ΖΑΡ, όπου παρουσιάστηκαν τά χειροτεχνή-
ματα των μαθητών του σχολείου και οι έπι-
σκέπτε, μπορούσαν νά διαλέξουν ανάμεσα
στα μικρά εργα τέχνης, τά Χριστουγεννιάτι-
κα δώρα τους.

Τήν επόμενη μέρα, Τετάρτη 13 Δεκεμ-
βρίου, τά παιδιά του Ξυλουργικού εργαστη-
ρίου παρουσίασαν Χριστουγεννιάτικο θεα-
τρικό και τό μεγαλύτερα παιδιά ρυθμικό πα-
χνίδι καθώς, και σκέτ, και τραγούδια από τά
παιδιά του εργαστηρίου κηροπλαστικής. Α-
κολούθησε επίσης, ΒΑΖΑΡ τά εσοδα του ό-
ποιου διατίθεται για τήν κάλυψη των δαπα-
νών του σχολείου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΟΔΗΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ 1990

Κυκλοφόρησε ό Οδηγός Έλληνικής Έμ-
πορικής Ναυτιλίας Σκολαρίκου 1990, μία έκ-
δοση έντυπωσιακού όγκου και περιεχομέ-
νου (1050 σελίδες) και ιδιαίτερα προσεγμέ-
νης εμφάνισης.

Όσον αφορά τά περιεχόμενα, έχουμε νά
σημειώσουμε τήν βελτίωση της σελίδας της
ύλης, που αναφέρεται στα πλοία, με τήν προ-
σθήκη ακόμα περισσότερων χρήσιμων στοι-
χείων όπως: Hull No., Electrical Generators,
Heating Gills, Inert Gas System, Segregated
Ballast κ.α. και τόν επανασχεδιασμό της κα-
τά πρακτικό τρόπο.

Μία άλλη μοναδικότητα που επισημάναμε
στόν Όδηγό του Σκολαρίκου, είναι η για
πρώτη φορά παρουσιαζόμενη σέ οδηγό του
είδους, και πολύ χρήσιμη κατ' όμολογία, ύλη
πού παρουσιάζει τήν διπλή, τριπλή ή ακόμα
και από τέσσερα διαφορετικά γραφεία έκ-
προσώπησης — πρακτόρευσης του ίδιου
πλοίου (Shipowner — Operator — Charterer
— Crew κ.λ.π.) καθώς επίσης και τά Bran-
ches των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σέ όλα
τά μέρη του κόσμου, εφόσον υπάρχουν.

ΠΕΝΘΗ

ΛΕΩΝ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ (1913 — 1989)

Η Αϊγνούσα πενθεί από τίς 3 Δεκεμβρίου
τό πιό γνήσιο τέκνο της και η Έλληνική Ναυ-
τιλία έναν παραδοσιακό και ικανότατο στέ-
λεχός της.



Ο ξαφνικός θάνατος του Καπτάν Λέοντα
Λέμου συγκλόνισε τήν Έλληνική ναυτική
κοινότητα σέ όλο τόν κόσμο γιατί ό έκλιπών,
πέρα από τήν πολύ επιτυχημένη του επιχει-
ρηματική δράση, υπήρξε ένας φιλέσπλα-
χνος άνθρωπος και θερμός πατριώτης.

Γόνος παραδοσιακής αϊγνουσιώτικης οι-
κογένειας, ξεκίνησε τή βιοπάλη από ηλικία
14 ετών ως ναυτόπαις σέ συγγενικά πλοία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΤΟΣ

Ο θάνατος του διακεκριμένου επιστήμο-
να, νομομαθούς και δικηγόρου, Ν. Φραγκι-
σκάτου έθλιψε βαθύτατα τήν Έλληνική ναυ-
τιλιακή κοινότητα του Λονδίνου. Τό Commit-
tee κατέθεσε ποσό 30.000 δραχμών στή μνή-
μη του, στο Ίδρυμα Αποκαταστάσεως Σπα-
στικών Παιδιών.

Τά Διοικητικά Συμβούλια της Έταιρίας
Έλλήνων Έπιστημόνων Μεγάλης Βρεταν-
νίας και της Έλληνικής Έταιρίας Λονδίνου,
των οποίων ό έκλιπών υπήρξε ιδρυτικό μέ-
λος και Πρόεδρος, όργωνσαν από κοινού,
τήν 5 Δεκεμβρίου 1989, στο Καθεδρικό Ναό

Απόκτησε δίπλωμα πλοιάρχου ώκεανο-
πλοίας και παράλληλα σπούδασε φιλοσο-
φία, δογματική θεολογία και ναυπηγική.
Υπηρέτησε με θέρμη τήν πατρίδα κατά τόν
Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και παρασημοφορή-
θηκε για τή δράση του.

Η πολύχρονη δραστηριότητά του στόν
διεθνή ναυτιλιακό στίβο στέφθηκε από πολ-
λές επιτυχίες και οι επιχειρηματικοί έλιγμοί
του τόν εφεραν συχνά στο προσκήνιο του
διεθνούς ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, μιά
και ό άξέχαστος Καπτάν Λέων διέθετε μιά
σπάνια διορατικότητα γύρω από τίς έπερχό-
μενες εξελίξεις στή Ναυτιλία.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» αποχαιρετώντας μέ
σεβασμό τόν αγαπητό Καπτάν Λέοντα, θα
σταθούν ιδιαίτερα στόν άνθρωπο που πί-
στευε στήν ύποχρέωση που είχε νά βοηθή-
σει τόν συμπατριώτη του, τόν συνεργάτη,
τόν φίλο του.

Στό εργο «Αϊγνούσα Αγαπημένη» δόθηκε
η εύκαιρία στόν Καπτάν Λέοντα νά παρου-
σιάσει τή φιλοσοφία της ζωής του και έκφρά-
ζοντας τή μεγάλη του αγάπη για τή γενέτει-
ρα νά στηλιτεύσει παράλληλα τούς συμπα-
τριώτες του για τά συνεχή προβλήματα που
εθεταν στα μεγαλόπνοα σχέδιά του για τήν
ανάβάθμιση του νησιού.

Ποικίλο και μεγαλόψυχο τό κοινωνικό του
εργο δίκαια τόν κατέταξε στή χορεία των Έ-
θνικών Ευεργετών, ενώ αναρρίθμητες είναι
οι άνώδυμες προσφορές του καθώς από χα-
ρακτήρα ό Καπτάν Λέων ήταν σεμνός και
δέν επιζητήσε ποτέ τήν δημοσιότητα.

Φτωχότερη από τίς άρχές Δεκεμβρίου η
Έλληνική Ναυτιλία, πενθεί τόν πολύτιμο Νέ-
στορά της και οι Οϊνούσες τόν αγαπημένο
τους άνθρωπο.

Στήν σύζυγό του Άσπασία, σύντροφο ζω-
ής 44 χρόνων, και στα παιδιά τους τά «Ν.Χ.»
έκφράζουν θερμά συλλυπητήρια και ευχον-
ται νά συνεχίσουν με τήν ίδια παρρησία τό
μεγαλόπνοο κοινωνικό εργο του άείμνηστου
Καπτάν Λέοντα.

της Αγίας Σοφίας του Λονδίνου, μνημόσουν
στή μνήμη του και άμέσως μετά φιλολογικ
μνημόσουν στήν Κρύπτη του Καθεδρικού
Ναού.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΑΓΑΚΟΣ

Από άνακοπή καρδιάς πέθανε ξαφνικά τε
πρωί της 14 Δεκεμβρίου ό φίλτατος Λεωνί-
δας Λαγάκος, ηλικίας μόλις 54 ετών.

Ο έκλιπών υπήρξε επί σειρά ετών Εύρω-
πουλετής και μέλος της ελληνικής αντιπρο-
σωπείας που ύποστήριζε σθεναρά τίς θέσει-
της Έλληνικής Ναυτιλίας στίς Εύρωπαϊκές
Κοινότητες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έκφράζουν βαθει
λύπη για τόν άδόκητο χαμό του.

SPYROS KARABETSOS

General shiphandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

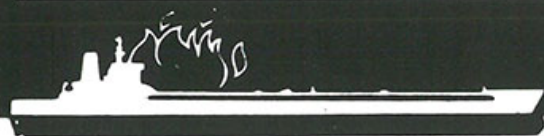
Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

From the year 1935 to the supplying of ships

Any kind of provisions fresh and frozen — Machinery and deck
material —

Cabin - stores, laundry - within one day

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	Μάλτας	7.993	1969	Προσάραξε στο Ντάρμπαν στις 9/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Κολόμπο.
ΕΜΠΡΟΣ	Έλληνική	8.890	1978	Επιθεωρήθηκε στο Ήμσχαβεν συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 11/11.
ΛΗΤΩ II	Παναμαϊκή	6.106	1972	Κατά το ταξίδι Αμβούργο για Λάγος υπέστη κλίση του φορτίου τον Νοέμβριο.
ΛΥΔΙΑ	Κυπριακή	5.915	1976	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, κατά το ταξίδι Εύρωπη για Μιλγουόκη, τον Οκτώβριο.
ΜΑΡΓΚΟΤ	Κυπριακή	11.242	1971	Υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στη Τζέντα, στις 23/11. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές.
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ	Βανουάτου	7.623	1978	Υπέστη βλάβη της μηχανής στις 19/11 και ρυμουλκήθηκε στο Κριστομπάλ.
ΣΤΕΡΛΙΓΚ ΓΚΡΕΐΣ (πρ. «Α-λεξάνδρας Γκρέϊς»)	Κυπριακή	10.722	1969	Βυθίσθηκε στην Έρυθρά λόγω πρόσκρουσης σέ νάρκη, στις 7/12. Το πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέον πλοίο.
ΤΖΩΝ Ν.	Παναμαϊκή	5.907	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, στη Σιγκαπούρη, στις 26/11.
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ	Παναμαϊκή	5.537	1968	Κατά το ταξίδι Ροστόκ για Άβανα υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή, στις 10/11.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	Έλληνική	13.638	1972	Κατά τον κατάπλου στο Ταϊτσούγκ στις 27/11, υπέστη ζημιές από πρόσκρουση.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Έλληνική	30.149	1976	Κατά το ταξίδι Μπατόν Ρούζ για Ρότερνταμ υπέστη ελαφρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 18/11.
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΐΒ	Κυπριακή	15.933	1986	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στη Σιγκαπούρη, στις 26/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	Κυπριακή	35.567	1976	Κατά το ταξίδι Ρίο Γκράντε για Ροστόκ υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 2/12.
ΜΑΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ.	Κυπριακή	20.715	1974	Υπέστη απώλεια της σανιδόσκαλας, κατά τον διάπλου του Θρή Ρίβερα, στις 27/10.
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	Έλληνική	31.368	1978	Κατά το ταξίδι ΗΠΑ για Ταϊβάν, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 28/11.
ΡΑΦΟΝΤΥ	Κυπριακή	11.758	1971	Συγκρούσθηκε με το φορτηγό «Sindbad Mariner» άνοικτά της Μπαγκκόκ στις 29/11.
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΤΖΑΙΗΝ	Κυπριακή	16.329	1978	Κατά το ταξίδι Κουβέιτ για Ντάρμπαν υπέστη απώλεια της άγκυρας και της αλυσίδας στις 12/11.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ	Λιβεριανή	59.353	1976	Κατά το ταξίδι Άμουα Μπαίη για Πόρτ όφ Σπαίην υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 4/10.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ	Έλληνική	47.344	1976	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στο Παλάου Μπακόμ, στις 31/10.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ	Λιβεριανή	41.965	1968	Προσάραξε στο Μπερνασάιντ, στις 4/12.
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ	Λιβεριανή	63.519	1970	Κατά το ταξίδι Περσία για Τουρκία, προσάραξε εμφορτο στη Μόσχα, στις 25/11.
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Έλληνική	25.000	1988	Υπέστη ζημιές λόγω κακοκαιρίας κατά το ταξίδι από Τήσορτ για Όλμπανυ, τον Νοέμβριο.
ΦΑΣΣΑ	Λιβεριανή	67.202	1974	Προσάραξε στη Φιλαδέλφεια, στις 21/11 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΧΕΜ ΕΝΕΡΝΤΖΥ	Παναμαϊκή	6.521	1979	Κατά το ταξίδι Μόρντικ για Ράς Λανούφ, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 24/11.
ΜΙΚΤΟ:				
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	Λιβεριανή	39.814	1978	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στην Ταρραγκόνα, στις 20/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Στάσιμη σε σταθερά επίπεδα διατηρήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου.

Βασικό γνώρισμα της περιόδου ή πολύ ικανοποιητική απασχόληση των handy / handymax μπάλκ κάρριερς, σε αντίθεση με τα πάναμαξ που είδαν τα μισθώματά τους να περιορίζονται σε χαμηλότερα επίπεδα.

Η αγορά των βασικών χύδην μεταφερομένων προϊόντων διαμορφώθηκε στα παραπάνω επίπεδα:

- 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 14,50 φίο.
- 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μαδέϊρα για Φός, δολ. 6,95.
- 78.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ για Τάραντο, δολ. 4,85.
- 52.000 τον. σιτηρά Άμερ. Κόλπο για Ιαπωνία, δολ. 26 φίο.
- 50.000 τον. σιτηρά Άμερ. Κόλπο για Λισαβώνα, δολ. 13,75 φίο.
- 50.000 τον. σιτηρά Άμερ. Κόλπο για Ακαμπα, δολ. 25 φίο.

Όπως προαναφέραμε, η αγορά κινήθηκε σε πολύ υψηλά επίπεδα στα μικρότερου μεγέθους πλοία, όπου η δραστηριότητα εκφράστηκε με ένα μεγάλο αριθμό χρονοναυλώσεων.

Στα μεγέθη των 12-18.000 τον. d.w. η αγορά του Άτλαντικού υπήρξε υψηλή με βασικούς προορισμούς τον Άραβικό Κόλπο και την Άπω Ανατολή, αν και η εξεύρεση φορτίων από εκεί είναι μάλλον προβληματική, όπως εξάλλου συμβαίνει και με την αγορά της Δυτικής και Νότιας Αφρικής.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μεγάλο τμήμα της ναυλωτικής δραστηριότητας εκφράστηκε με χρονοναυλώσεις, με βασικό κριτήριο διαμόρφωσης των μισθωμάτων το τόπο επαναπαράδοσης του πλοίου.

Οι παρακάτω συμφωνίες πιστεύουμε ότι εμφανίζουν την εξέλιξη της αγοράς των χρο-

νοναυλώσεων στα διάφορα μεγέθη:

- 118.700 τον. d.w. από Ιαπωνία ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 16,750 την ημέρα.
- 66.900 τον. d.w. από Βορ. Χαττέρας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 13,500 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.
- 61.500 τον. d.w. από Σκω κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 11,500.
- 40.000 τον. d.w. από Ρότερνταμ για Άπω Ανατολή, δολ. 13,700 την ημέρα.
- 38.200 τον. d.w. από Βορ. Ειρηνικό για Κίνα, δολ. 10,750 την ημέρα, πλέον δολ. 190.000 για πλοίο υπό έρμα.
- 29.670 τον. d.w. από Γιβραλτάρ κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 8,150 την ημέρα.
- 23.130 τον. d.w. από Άμβέρσα για Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 9,900 την ημέρα.
- 17.180 τον. d.w. από Κόντινεντ για Καραϊβική, δολ. 7,180 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε μεγάλη υποτονικότητα η αγορά των δεξαμενοπλοίων κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο, παρά τη ναυλωτική δραστηριότητα των Σαουδαράβων που εξήγαγαν περί τους 2 εκατ. τόννους.

Μόνη αγορά που σημείωσε κινητικότητα ήταν αυτή της Καραϊβικής, όπου οι ναύλοι κινήθηκαν σε σαφή ανοδική πορεία και έφτασαν στα επίπεδα των WS 166 για τα φορτία των 75.000 τόννων.

Η περιορισμένη δραστηριότητα στις λοιπές βασικές περιοχές φορτώσεων εμφανί-

ζεται ανάγλυφη στις παρακάτω συμφωνίες:

- 260.000 τον. από Περσικό Κόλπο για Δυτικές όψιόν, WS 50.
 - 245.000 τον. από Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 58.
 - 145.000 τον. από Αίγυπτο για Ιαπωνία, WS 125.
 - 130.000 τον. από Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 95.
 - 130.000 τον. από Κέϋχαν για Φόλεϋ, WS 103,5.
 - 80.000 τον. από Κουβέϊτ για Σιγκαπούρη, WS 162,5.
 - 67.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για ΗΒ/Κόντινεντ, WS 120.
- Στήν κατηγορία των καθαρών φορτίων ζητηση εμφάνισε τις τελευταίες ημέρες η αγορά του Περσικού Κόλπου με προορισμό την Ιαπωνία στα παρακάτω ένθαρρυντικά επίπεδα:
- 70.000 τον. από Περσικό για Ιαπωνία, WS 149,5.
 - 55.000 τον. από Περσικό για Ιαπωνία, WS 175.
 - 31.500 τον. από Καραϊβική για Φλόριδα, WS 300.
 - 28.000 τον. από Λαβέρα για ΗΒ/Κόντινεντ, WS 325.

Σύμφωνα με στοιχεία των γνωστών Βρετανών ναυλομεσιτών δεξαμενοπλοίων John Jacobs, ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων που βρισκόταν υπό παροπλισμό τον Νοέμβριο μειώθηκε σε 2,7 εκατ. ton d.w.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΣΟΥΕΡΤΕ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. σιτηρά Ιαπωνία, δολ. 15,50 φίο, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 8-15.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Ρότερνταμ 78.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 4,85, 2,5 ημέρες αντίστοιχα, Δεκεμβρίου 18-23.

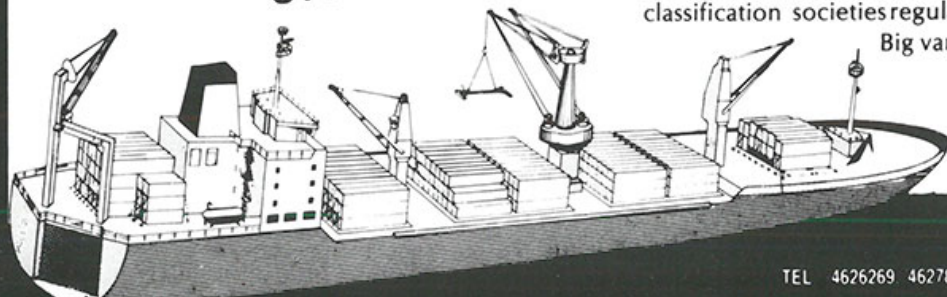
ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Πόντα ντέ Μαδέϊρα 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Φός, δολ. 6,95, 5 ημέρες, β' δεκαπενθήμερο Δεκεμβρίου.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Νουαντχιμπού 110.000 τον. πετρέλαιο σιδηρομετάλλευμα Άμβέρσα, δολ. 5,35 φίο, 5 ημέρες, άμεση.



N.K. KATRADIS S.A.

LASHING SYSTEMS



Full range of securing systems and products for your specific cargo application requirements. Designed to comply with classification societies regulations and built of first quality material. Big variety ex our stock!

TRY OUT WITH US!

PSARRON & ANAPAFSEOS STR 186 48 PIRAEUS

TEL 4626269 4627800 TELEX 212503 212880 NIKA GR FAX 4626268

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ: Λόγκ Μπήτς 55.000 κώκ πετρελαίου Πόρτ Κέμπλα, δολ. 13,50, φίο, 14.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 26 φίο, 11 ημέρες, Δεκέμβριο.

ΜΑΝΑ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Λισαβόνα, δολ. 13,75 φίο, 11 ημέρες, άμεση.

ΠΟΝΤΟΣ: Ποταμό Μισισσιππή 55.000 τον. σιτηρά δύο λιμένα Ιαπωνίας, δολ. 18,20, 20 ημέρες, Δεκέμβριο.

ΑΟΥΡΟΡΑ: Βραζιλία 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 14,50 φίο, φόρτωση κλίμακα/35.000 τον. εκφόρτωση, Ιανουάριου 1-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ: 26.615 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρεκαλάδα μέσα Δεκεμβρίου, δύο ταξίδια Περού με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 8.100 την ημέρα πλέον δολ. 110.000 για πλοίο υπό ερμα.

ΝΕΦΕΛΗ: 72.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση στον πιλότο Ρέντκαρ άμεση, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Άκαμπα, δολ. 15.975 την ημέρα.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: 63.822 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου 1-10, ταξίδι 100 ημερών με επαναπαράδοση Άτλαντικό, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΠΟΠΗ Π.: 16.260 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νορβηγία, Δεκεμβρίου 15-18, επαναπαράδοση Νορβηγία, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΒΡΑΧΟΣ: 15.300 τον. d.w. του 1972, παράδοση Άμπερσα/ Άμμουργο Δεκεμβρίου 10-20, ταξίδι μέσω Έρυθράς με επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΚΟΡΑΛ: 24.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση Φουνομπάσι Δεκεμβρίου 2, ταξίδι μέσω Βανκούβερ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 61.130 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σκώ Δεκεμβρίου 3, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.200 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΝΝΑ Λ.: 18.500 τον. d.w. του 1979, παράδοση Σιγκαπούρη Δεκεμβρίου 13-15, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΜΑΡΥΛΙ: 26.973 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Ινδονησίας/ Βόρνεο με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: 67.500 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Γκόβε με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.850 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τον. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ Δεκεμβρίου 3, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 8.150 την ημέρα.

ΤΕΤΙΕΝ: 40.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ρότερνταμ Δεκεμβρίου 11-20, ταξίδι με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΠΑΛΟΜΑ: 61.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σκώ άμεση, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 23.440 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Νότιο Αφρικής με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.050 την ημέρα.

ΛΗΤΩ: 35.380 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΔΕΛΑ: 34.800 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ντάρμπαρντ/ Νοτ Λόντον αρχές Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Τουρκίας με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Λ.: 41.100 τον. d.w. του 1974, παράδοση Άπω Ανατολή άμεση, ταξίδι μέσω Δυτικής όκτης ΗΠΑ δολ. 9.250 την ημέρα.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: 63.822 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου 1-10, ταξίδι 100 ημερών με επαναπαράδοση Άτλαντικό, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΠΟΠΗ Π.: 16.260 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νορβηγία, Δεκεμβρίου 15-18, επαναπαράδοση Νορβηγία, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΒΡΑΧΟΣ: 15.300 τον. d.w. του 1972, παράδοση Άμπερσα/ Άμμουργο Δεκεμβρίου 10-20, ταξίδι μέσω Έρυθράς με επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΚΟΡΑΛ: 24.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση Φουνομπάσι Δεκεμβρίου 2, ταξίδι μέσω Βανκούβερ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 61.130 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σκώ Δεκεμβρίου 3, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.200 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΝΝΑ Λ.: 18.500 τον. d.w. του 1979, παράδοση Σιγκαπούρη Δεκεμβρίου 13-15, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΜΑΡΥΛΙ: 26.973 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Ινδονησίας/ Βόρνεο με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: 67.500 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Γκόβε με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.850 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τον. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ Δεκεμβρίου 3, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 8.150 την ημέρα.

ΤΕΤΙΕΝ: 40.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ρότερνταμ Δεκεμβρίου 11-20, ταξίδι με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΠΑΛΟΜΑ: 61.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σκώ άμεση, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 23.440 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Νότιο Αφρικής με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.050 την ημέρα.

ΛΙΚΑ: 118.733 τον. d.w. του 1976, παράδοση μέσω Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 16.750 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τον. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ Δεκεμβρίου 3, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 8.150 την ημέρα.

ΤΕΤΙΕΝ: 40.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ρότερνταμ Δεκεμβρίου 11-20, ταξίδι με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΠΑΛΟΜΑ: 61.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σκώ άμεση, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 23.440 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Νότιο Αφρικής με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.050 την ημέρα.

ΛΙΚΑ: 118.733 τον. d.w. του 1976, παράδοση μέσω Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 16.750 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΡΚΑΔΙΑ: 22.230 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Τάμπα Δεκεμβρίου 10-20, ταξίδι 3-6 μηνών με επαναπαράδοση Άτλαντικό, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 60.000 για πλοίο υπό ερμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Λά Σαλινά 75.000 τον. Λέικ Τούρλα, WS 140, Δεκεμβρίου 12.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Ανατολ. όκτη Μεξικού 76.00 τον. μέρο, φορτίου Άμερικ. Κόλπο, WS 125, Δεκεμβρίου 7.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Ανατολ. όκτη Μεξικού 118.000 τον. Γαλλία, WS 60, Δεκεμβρίου 19.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Ρά, Σουκχέιρ 130.000 τον. μέρο, φορτίου Φόκ, WS 110, Δεκεμβρίου 9.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. Αφρική 105.000 τον. μέρο, φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 110, Δεκεμβρίου 17.

ΓΕΡΟΣ: Όδησσό 50.000 τον. μέρο, φορτίου Μεσόγειο, WS 150, Δεκεμβρίου 5.

ΑΛΦΑ ΣΗ: Σιντί Κερίρ 60.000 τον. μέρο, φορτίου Σικελία, WS 145, Δεκεμβρίου 9.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Μπανία, 80.000 τον. Φόκ, WS 132,5, Δεκεμβρίου 6.

ΣΗΓΚΡΕΪΣ: Λιβύη 80.000 τον. Τριέστη, WS 132,5, Δεκεμβρίου 4.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Τρινιτάντ 28.500 τον. καθαρά Άκρη Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 240, Δεκεμβρίου 12.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζάιο 75.000 τον. μέρο, φορτίου Λαβέρα, WS 137,5, Δεκεμβρίου 12.

ΑΝΑΞ: Περιοικό Κόλπο 255.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα, WS 59,5, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Δεκεμβρίου 12.

ΧΑΒΑΪ ΑΝ ΣΑΝ: Ρά, Τανούρα 95.000 τον. Πόρτ Στονβόκ, WS 125, Δεκεμβρίου 12.

ΣΗ ΚΙΝΓΚ: Αστόρτ 80.000 τον. Σαβόνα, WS 120, Δεκεμβρίου 3.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Λιβύη 80.000 τόν. Μεσόγειο, τρία συνεχή ταξίδια, WS 120, Δεκεμβρίου 9.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Σιντί Κερύ 82.000 τόν. μέρος, φορτίου Μαρτίνικα, WS 110, Δεκεμβρίου 18.
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπετζάιο 60.000 τόν. μέρος, φορτίου Σαβόνα, WS 177,5, Δεκεμβρίου 16.
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Τζεμπέλ Ντάνα 97.000 τόν. Τσιταγ-

κόγκ, WS 135, Δεκεμβρίου 19.
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Λαβέρα 28.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 325, Δεκεμβρίου 13.
ΣΕΗΛΟΡ: Περσικό Κόλπο 225.000 τόν. Ιαπωνία, ναύλος εμπιστευτικός, τέλη Δεκεμβρίου.
ΜΕΤΕΩΡΑ: Λό Σολινά 75.000 τόν. Λέικ Τσάρλς, WS 166, Δεκεμβρίου 23.

Οι αγοραπωλησίες

Οι τιμές των πλοίων διατηρούνται σε ύψηλά επίπεδα και παρά τη φαινομενική ήρεμία που επικρατεί στην αγορά των αγοραπωλησιών, ο αριθμός των πλοίων που αλλάζουν ιδιοκτήτες δεν είναι εύκαταφρόνητος.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων δεν παρατηρήσαμε πράξη σε πλοία U/VLCC, ενώ το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στα μεγέθη Aframax και Suezmax με βασικούς πελάτες, τους, Νορβηγούς, και τους, Ιταλούς, που προσπαθούν να αξιοποιήσουν τα φορολογικά κίνητρα που τους παρέχονται πριν κλείσει ο χρόνος.

Μερικές, χαρακτηριστικές, πράξεις:
— M/T MYSTRAS (117.112/1969) δολ. 8.500.000 Ιταλοί.
— M/T BONITO (99.895/1969) δολ. 9.650.000 Νορβηγοί.
— M/T VENITA (87.561/1980) δολ. 27.000.000 μεταξύ Νορβηγών.
— M/T PASADENA και PATAGONIA (33.715/1975) πρόντακτ κάρριερ, δολ. 8.500.000 εκαστο σε Ιταλικά συμφέροντα.
— LPG GAZ VICTORY (11.772/1982) δολ. 20.000.000 Νορβηγοί.

Στα μπάλκ κάρριερς το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στα μεγάλα σκάφη μεγέθους Capesize και στα handy, των οποίων η πρόσφατη ανέλιξη της ναυλαγοράς υποβοηθά την αλλαγή πλοιοκτησίας σε σαφώς υψηλότερες τιμές.

Οι παρακάτω πράξεις αντικατοπτρίζουν τα σημερινά επίπεδα τιμών:

— M/V BAROCK (127.293/1973) δολ. 14.200.000 Έλληνες, της Νέας Υόρκης.
— M/V MARINE RANGER (63.940/1984) δολ. 24.200.000 Ιταλοί.
— M/V ADELFI STAR (61.495/1973) δολ. 10.100.000.
— M/V EASTERN JAY (43.648/1984) δολ. 19.000.000 Νορβηγοί.
— M/V BLUE PINE (27.059/1976) δολ. 7.300.000 Τουρκοί.
— M/V SEVEN OCEANS (24.534/1977) δολ. 7.000.000 Τουρκοί.
— M/V MERKUR (19.078/1970) δολ. 2.850.000 Έλληνες.

Αρκετά σημαντική η δραστηριότητα των Έλλήνων στην κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου τις τελευταίες εβδομάδες, σε έ-

πίπεδα τιμών που φανερώνουν σταθερότητα.

Οι παρακάτω πράξεις που περιλαμβάνουν και όρισμένες συμφωνίες του δεύτερου δεκαετημέριου του Νοεμβρίου υποδηλώνουν το ενδιαφέρον αρκετών Έλλήνων στα συβωτικά φορτηγά:

— M/V POLAR STAR (20.950) τύπου Sant Fe, δολ. 3.600.000 Έλληνες.
— M/V LUX CONDOR (15.384/1983), LUX LILLY (16.347/1983), LUX HAWK (14.986/1982) και LUX ROSE (15.088/1977) σε Έλληνες ε ναυτι τιμή, en block δολ. 24.800.000.
— M/V BELGRANO (10.420/1978) με δυνατότητα 480 TEU, δολ. 7.900.000 στη Βραζιλία.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σε περιορισμένα επίπεδα παρέμεινε η δραστηριότητα του τομέα των διαλύσεων με εξαίρεση τις πρωτοβουλίες που επιδεικνύουν οι Ινδοί διαλυτές παρά τα προβλήματα των πρόσφατων πολιτικών εξελίξεων στη χώρα αυτή.

Σύμφωνα με στοιχεία των ναυλομεσιτών Howard Howlder κατά το πρώτο 11μηνο του 1989 πουλήθηκαν για διάλυση 40 δεξαμενικά πλοία 1.67 εκατ. τόννων και 24 μπάλκ κάρριερς, 480.230 τόννων.

Χάριν συγκρίσεως οι ίδιοι μεσίτες αναφέρουν ότι την αντίστοιχη ενδεκάμηνο περίοδο του 1988 διαλύθηκαν 54 δεξαμενικά πλοία περίπου 3 εκατ. τόννων και 53 μπάλκ κάρριερς, 1,5 εκατ. τόννων.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

CATHODIC
PROTECTION



N.K. KATRADIS S.A.

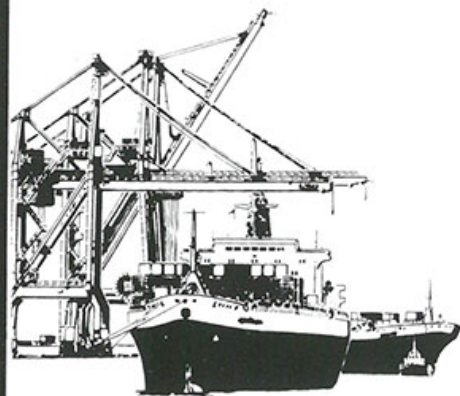
If you use zinc or aluminium anodes you should use the biggest name in cathodic protection CETEMA BV, HOLLAND! High quality anodes and complete computer studies for the most economical solutions to fit your specific ship's requirements.

Widest selection ex our stock!

You can rely on us as our partner!

PSARRON & ANAPAFSEOS STR.
186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4627800
TELEX 212503, 212880 NIKA GR. FAX: 4626268

NAFTIKA CHRONIKA



SEA POLLUTION

Although it is fairly obvious that the sea cannot be at the same time the dustbin and the pantry of humanity, it has not become quite obvious that we cannot maintain the multitude of rules for its protection and continuously complain about their insufficiency and ineffectiveness. Because, although there is a veritable armoury of all kinds of conventions for its protection, it takes only one instance of pollution to show that these conventions are either not applicable in that instance or in that geographical area.

The problem has many causes, legal and actual. The first is that the sea is not subject to one, fixed legal authority. Thus, while a country can exercise authority over transgressors in its territorial waters, it cannot do so on the high seas where three quarters of the pollution is deliberately perpetrated by ships dumping oily wastes. The second is that in every case of pollution, its source must be proved. This needs constant watchfulness and the means to exercise it, which most Third World countries do not have.

According to the experts, the solution lies in two main directions: first through the use of modern technological methods for nailing the culprits and, secondly, by settling the problems with regard to policing the high seas and altering human behaviour.

GREEK SEAMEN AGREE TO 16% PAY RISE

Greek shipowners and the Panhellenic Seamen's Federation (PNO) have for the first time reached agreement on wage increases before the expiration of the current collective work agreement.

Ocean-going officers are set to receive pay increases of 15% during 1990, while ratings will get a 16% increase in basic wages.

The 14-union belonging to PNO had initially lodged demands of 20% and 22% respectively.

The agreement provides for relative

increases of all allowances and extra payments, while pay for Saturday and holiday working is also increased.

The record speed with which the agreement was reached between the Union of Greek Shipowners (UGS) and the PNO contrasts sharply with last year's protracted negotiations of over seven months which led to increases for 1989 being awarded in July.

Seafarers at that time accepted a backdated 13% for the first half of the year, and 15% for the second six months.

of its presence in London.

Seatrap will continue to operate 17 medium size tankers, including 14 vessels controlled by the Hellespont Group and three chartered-in vessels.

Hellespont's acquisition of Euronav's interest in Seatrap reflects the increasing focus of the Hellespont Group on tanker trades.

NEW MADEIRA OPEN SHIPPING REGISTER (MAR)

In an effort to develop Madeira as an international financial services centre, and to prevent the departure of the Portuguese ships from the National flag, Portugal, set up the Madeira Open Shipping Register. The new register will honour international conventions ratified by Portugal. Financial tax incentives will be provided to all off-shore companies, in particular shipping companies. The first ship is expected to be registered in the new registry this month.

IRON ORE PRICE INCREASES AND DELAYS

Purchasers of Australian iron ore may face price increases of up to 30%. Japan which currently imports around 46 million tonnes of Australian ore a year, looks likely to be the first customer to be faced with such an increase. It is reminded that last year Australian exporters forced a 15% increase on Japanese consumers.

On the other hand, increased world demand for lump iron ore and a landslide at one of Australia's largest mines are continuing to cause delays to vessels loading at the ports of Dampier and Hedland. At both ports vessels loading fine ore are being given priority over those loading lump, whilst attempts are being made to rebuild stocks of the latter.

A CONSIDERABLE DONATION

Mr. Gregory P. Callimanopoulos, continuing the tradition of his Father, in the field of social and charitable work, has

MALTA IMPROVES POLICY FOR SHIPS REGISTRATION

As the free flow of International shipping and world trade are an essential lifeline for Malta, an island State located in the centre of the Mediterranean, a number of measures intended to minimise the inconvenience and expense of shipowners wishing to re-flag their vessels following the ban on Panamanian ships have been put into immediate effect.

The introduction of a round - the - clock service at the Registry of Shipping in Malta, and the appointment of Registrars in London, New York, Hong Kong and in Bonn, together with the service given through Consulates, particularly the one in Piraeus, will certainly ensure a quick and efficient service.

Besides, the ban on Panamanian certificates of competency for officers serving on ships transferred from the Panama flag is being lifted. These officers will of course have to regularise their position according to present requirements within six months.

Furthermore, new regulations empower the Minister responsible for shipping to reduce, in special circumstances, the initial registration fees. In the present exceptional situation, the maximum initial registration fee for ships being transferred from the Panamanian register will be US\$ 2,400.

HELLESPONT PURCHASE EURONAV'S HOLDING IN SEATRAMP INC.

The Hellespont Group and Euronav (Isle of Man) announce the sale of Euronav's 50 percent interest in Seatrap Tankers Inc. to Hellespont Marine Services Ltd. The sale raises Hellespont's control to 100 percent of this company.

As of 1st January 1990, Euronav will assume the commercial management of its four tankers which, until now, have been operated within the Seatrap Tanker Pool.

This decision is in keeping with Euronav's approach to international shipping and with the recent establishment

provided the cost for the KALLIMANO-POYLEIO GIROKOMEIO KALAVRYTON (a House for old age people).

The Old Age People's House at Kalavryta has been built with the highest specifications and was equipped with very up to date furnishings to the comfort of the residents.

This gesture of Mr. Gregory P. Callimanopoulos has received the attention and approval of the people of the area and it was in general greatly appreciated by the Greek shipping world.

NO MORE TROUBLE FROM FILIPPINOS

We are glad to announce to the shipping community that a formula has been found to avoid the problems caused by Filipino crews in U.S. ports and elsewhere. This formula does not refer to the need we had stressed in the past issue for the hiring of Filipino crews through enterprises or offices that can guarantee the quality of the crews. Information on this formula can be obtained from this journal.

For the record only, we can say that the Filipinos who have so far been causing the trouble have been egged on by specific lawyers whose names are known now and who have connections in Piraeus and in London and by quasi-religious organizations which work closely with these lawyers and take the lion's share of the spoils.

COASTAL SHIPPING

The problem of cabotage has indeed become one of the basic shipping problems in our country. It was put very succinctly by the President of the Union of Coastal Shipowners, Mr. Andreaw Potamianos, who said the national privilege of cabotage cannot be abolished because it is protected by the Treaty of Rome, if one is to take into account the special circumstances in Greece. In our country, he said, cabotage is purely national concern which is irrevocably linked to national defence and the country's security, and its protection against modern violence, terrorism, narcotics and the threat to the environment. Moreover, coastal shipping strengthens the unity of our geographical area with an effective system of transport. It is a system that is absolutely necessary for a country like Greece which has 280 islands and a coastline of more than 15,000 kilometres in length. It should also be noted that many other transport problems in the EC have not yet been resolved and they need to be resolved before the Community turns its attention to coastal shipping.

NORSKE VERITAS CELEBRATES 125TH ANNIVERSARY

With a press conference organised at the Yacht Club on November 24th and a large reception given at the evening of the same day at the Athens Intercontinental Hotel, Det Norske Veritas celebrated its 125th anniversary.

Speaking to the press Mr. S. Ullring, president and chief executive officer of DnV, said that for 125 years, the role of Det norske Veritas has been to identify the risk and manage it. First in the survey and classification of ships, in more recent years in offshore projects and for landbased industry worldwide. The watchword for DnV throughout has been to help maximise the return on the clients' investment.

In a business world constantly challenged by technology and nature, DnV offers high-quality, cost-effective services that address the problems of introducing new technology while safeguarding life, equipment and, the environment around us.

Today, 125 years after its founding in 1864, Det norske Veritas is one of the world's leading maritime classification societies, with a proven commitment to research and development. As an independent foundation, it meets the demands for tailor-made services in a wide variety of industries through a group of wholly-owned limited companies.

DnV has successfully helped meet the technical challenge of winning oil from beneath the stormy waters of the North Sea. It can also help ensure quality in maritime transport, in offshore

construction and operation, in land-based processing and manufacturing, and in aviation and space activities.

Further Mr. Ullring said that the management and appraisal of technical risk, which is main mission of DnV, has been enhanced by the long involvement of DnV with the support of shipping. The experience thus gained can be easily utilised on the land based industry. The extensive network of DnV offices worldwide, comprised of about 170 offices is an additional asset to this effect.

According to Mr. S. Verle, president of DnV Classification, the most important challenge which shipping is presently facing, is the subject of the ageing ships. By this term, ships of more than 15 years old are referred to, and it is concerned with mainly larger sizes of oil tankers and combination carriers. This matter has arisen due to the fact that the normal time horizon for such ships as a design requirement is between 15 and 20 years. Nevertheless and for reasons related to the level of freight rates, these ships may continue trading for quite longer time. For example a hot subject at present is the way of extending operational life of VLCC's (Very Large Crude Carriers) for more than 20 or even 25 years. At present the VLCC fleet is comprised from about 410 ships, out of which about 300 have been constructed in the beginning up to the mid 70's thus they are between 15-20 years old.

HIGHER TAXES FOR NORWEGIANS

Norwegian shipowners have reacted sharply against proposals to modify the tax framework for shipping, made by a parliamentary committee.

This committee, which was set up by the government, has proposed, among other things, to reduce the amortisation of ships from 25% to 10% per annum. The chairman of the shipowners' association pointed out that such

a measure would prevent the accumulation of capital, both in the public and in the private sector, for the acquisition of new ships. He added also that it would deal a death blow to small shipping enterprises which were the cornerstone of Norwegian shipping.

Many Norwegian owners, in order to avoid the consequences of the proposed measure, are already thinking of setting up subsidiary companies abroad. The Shipowners' Association, however, disapproves of such action and has

ALFASIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS

MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

Phone: 3174313 - 3172112
Telex: 93422 ATLM
Fax: 301 00 55
After Office: 3349279

pes the committee's proposals will be toned down before they are presented to parliament.

ANOTHER LOST OPPORTUNITY

The formation of the Zolotas government and its mission to rescue and rehabilitate the economy created the illusion that we were on the threshold of a new era for the country and for Greek shipping. This illusion was strengthened also by the common acceptance of the new system of maritime training by the Tsannetakis government, i.e. the New Democracy party, and the communists.

Unfortunately, however, the illusion has been shattered by the new government's policy statement. It contained none of the things we expected from a government whose principal and pronounced aim was to increase the national product. We saw no new outlook which would bring back Greek owned ships to the Greek flag and give a further boost to the national product.

Thus, another opportunity, provided by the common consent of all the main parties, is being lost.

The feeling is general, and for our part, we shall continue to point the way to a new outlook — one which will enable the country to derive the greatest benefit from the shipping activity of the Greeks instead of allowing others to take advantage of it, as they do today.

NYK TRAINS ITS OWN CREWS

The Japanese shipping company NYK has formed a joint company in the Philippines with its agent in that country with the object of obtaining crews for its ships. The company, based in Manila, will not only recruit crews but will train them as well in a training centre that can accommodate 500 seamen per annum. They will receive the training required for cargo ships and for passenger ships as well, on the catering side. This development was made possible after the Japanese maritime unions had agreed with Japanese shipowners that Japanese flag ships could be manned by mixed crews.

It is to be noted that after this agreement was concluded, a large number of

Filipinos were absorbed on Japanese ships resulting in a shortage of such crews. This resulted in demands for higher wages and a drop in the quality of the crews. The formation of the NYK school was one answer to the problem.

THE GREAT MEETING POINT

On November 9, the British borer which had begun working underground a year ago, came to the surface again at Folkestone after digging a tunnel 8 kilometres long. Many officials, with Britain's Minister of Transport to the fore, were present to celebrate the event. The delay, compared to the French dig, which finished on 27th April, can be explained by the different consistency of the earth on the British side and the obstructions of environmentalists in Kent.

Up to December 1, 41 km had been dug on both sides of the Channel of which 30 for the service tunnel. Today, the British and French are 10 km. away from the meeting point and, barring delays, the actual meeting should take place in November 1990 provided the present rate of 800 metres per month is maintained.

Eurotunnel estimates that 15.8 million passengers will be using the tunnel in 1993 by navette and 13.6 million by rail. By the year 2003 these figures are expected to be 22.9 and 21 million respectively and by 2013, 29 and 25 million.

A FLOATING APARTMENT HOUSE

Hull's Yorkshire Dry Dock has undertaken the construction of a special ship for Nile cruises. She will have a crew of 63 and will carry 160 passengers.

To be named «Ra II» the ship has been ordered by Cairo's Eastmar Travel to supplement the «Ra I». The new ship is scheduled for delivery in October 1990 and will be the largest vessel ever to sail the Nile. She will also be the largest ship built by Yorkshire Dry Dock. The «Ra II» will be 78 metres long, 12.6 metres wide and 1.25 metres deep. She will sail between Luxor and Asswan and will carry passengers to Cairo throughout the year. She will be propelled by Tempest diesel engines and will be the ultimate in luxury. She will have such a tall

superstructure that she will look like a floating apartment house.

KVAERNER WINS FURTHER ORDERS IN PORTUGAL

Following on from its first success in the Portuguese newbuilding market last year, ships cargo access equipment specialist Kvaerner (UK) Ltd has further strengthened its position in this buoyant market by securing important orders for newbuildings and conversions at Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Kvaerner's breakthrough in the Portuguese market came with the contract to design weatherdeck hatch covers and portable grain bulkheads for five 2,800 dwt cargoships ordered by Lisbon's owner Portline from the Viana shipyard.

The latest contracts in Portugal involve two distinct orders — a five — ship, 6,000 dwt newbuilding series for Thyssen Rheinstal and a seven ship conversion series of 5,000 dwt vessels for undisclosed owners.

FIFTY YEARS AGO

— Ships lost from the start of the war on September 3 to December 1, amounted to 160 totalling 702,591 grt. Of these, 105 ships of 497,084 grt. were owned by belligerents and 55 of 205,507 grt. belonged to neutral countries.

— The cargo ship «Paralos» of 3,435 grt. built in 1906, sailed from Antwerp for Piraeus with a cargo of coal and heading for a British base to undergo inspection, hit a mine on the morning of December 6 outside the entrance to the Thames and sank. The explosion killed the first mate and two crewmen and injured ten others.

— Commaner Theodore Loisios RHCG has replaced Captain Courbellis as consular port officer in Lisbon. Captain Courbellis has been transferred to New York.

— A Greek cargo ship has been fixed for 7,000 tons of grain from San Lorenzo to Europe, December loading. The Greek tanker «Petrakis Nomikos» has been fixed from Java with 10,000 tons of molasses for Eleusis, loading January-February.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ κωπής - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μικτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)...	68	51073	ε. Πειραιά 2/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ.....	76	13633	δ. Παναμά 12/10
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ.....	83	13800	α. Πόρτ Κέλαγκ 14/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΠ.....	74	13633	δ. Κων/πολη 15/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	α. Πειραιά 12/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ.....	77	15378	α. Μπρισμπούν 16/10
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ.....	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΜΕΛΙ.....	77	14584	ε. Βουβόνη 1/10
ΑΓΙΑ ΕΥΦΥΜΙΑ.....	69	9099	ε. Γκάνσοκ 4/10	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	80	15688	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ.....	85	24500	α. Μανίλα 27/9	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.).....	75	69222	α. Ίμμιγκχαμ 18/10
ΑΓΙΑΣΟΣ.....	82	36000	δ. Παναμά 8/10	ΑΝΑΦΗ.....	85	34400	α. Λος Άντζελες 5/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ.....	68	25003	α. Σιγκαπούρη 8/10	ΑΝΔΡΕΑΣ.....	77	15592	ε. Γκηλογκ 15/10
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	α. Λέγκχορν 16/10	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ.....	71	18634	ε. Ναβλάκι 7/10
ΑΘΗΝΑΙ.....	67	9443	α. Ρίο Γκράντε 14/10	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.....	69	40316	α. Γένοβα 9/10
ΑΘΛΟΣ (δ.).....	69	2671	ε. Βάστο 9/10	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.).....	84	38500	ε. Ίνσοια 3/10
Α'Τ'ΒΑΛΙ.....	70	8898	δ. Κων/πολη 13/10	ΑΝΔΡΟΣ.....	85	34500	προς Γαλλία 28/9
ΑΙΓΑΙΟΝ.....	77	14274	στό Μπαντάρ Άμπας 10/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505	ε. Τόραντα 11/10
Α'Τ'ΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ.....	76	11084	α. Θέουτα 12/10	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505	α. Λός Πάλαμας 9/10
Α'Τ'ΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ.....	84	16800	ε. Μαμονά 27/9	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115461	προς Γιοκοχάμα 25/9
Α'Τ'ΑΛΑΝΤ ΤΖΕΜ.....	85	16800	ε. Ν. Όρλεάνη 9/10	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ.....	73	32781	α. Λός Άντζελες 5/10
				ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ.....	77	20676	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κοσίμ 18/10
Α'Τ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	77	9136	α. Άμβέρσα 13/10	ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376	έπωληθή Έλληνες
Α'Τ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ.....	71	78021	προς Ποχάγκ 22/9	ΑΝΕΜΩΝΗ.....	79	10996	α. Χόμπαρτ 13/10
Α'Τ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ.....	77	9136	προς Κίνα 8/9	ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.....	76	16646	α. Καράτσι 28/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	83	20960	α. Ν. Όρλεάνη 7/10	ΑΝΙΜΑΡ.....	72	10527	α. Ντάρμπαν 2/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ.....	77	38484	α. Σιγκαπούρη 10/10	ΑΝΝΑ (δ.).....	69	46389	ε. Πειραιά 14/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	73	8224	α. Άρεσίφ 13/10	ΑΝΝΑ Λ.....	79	12214	δ. Παναμά 16/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	83	35000	α. Σουαίμπα 6/10	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.....	83	35808	προς Ρίο Πλέιτ 26/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.....	73	53964	α. Χάμpton 16/10	ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826	δ. Σουέζ 12/10
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.).....	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ.....	71	30193	προς Πιομπίνιο 24/9
ΑΚΜΗ.....	77	16080	α. Χάλα 13/10	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ.....	87	25169	προς Σίδνεϋ 23/9
ΑΚΡΙΤΑΣ.....	78	13889	α. Μανίλα 9/10	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130	δ. Κων/πολη 15/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.).....	78	198764	στην Πάχη (άποθήκη)	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	84	36353	ε. Ν. Όρλεάνη 14/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ.....	72	13638	α. Χιμέγι 15/10	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ.....	84	36353	προς Κεηττόουν 10/9
ΑΚΤΑΙΑ.....	75	23785	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΟΠ.....	85	25300	α. Κόμπε 16/10
ΑΛΒΟΡΑΔΑ.....	77	5868	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ.....	78	24941	στό Ντάρμπαν 15/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ.....	74	10058	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622	δ. Παναμά 17/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ.....	75	22575	προς Κούβα 11/8	ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ.....	89	70000	προς Ίαπωνία 6/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ.....	81	14641	ε. Ουλάαν 20/9	ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ.....	76	6051	προς Άλεξάνδρεια 30/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.....	77	1598	ε. Ντάρμπαν 12/10	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	75	35716	α. Σ. Μάιλς 18/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.....	77	1584	ε. Πειραιά 8/10	ΑΠΟΛΙΟ.....	75	34409	α. Γιβραλτάρ 10/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ.....	57	4365	ε. Πειραιά 4/5	ΑΡΑΓΚΟΝ.....	73	10713	α. Σάντος 12/10
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΟΠ.....	68	9084	α. Πειραιά 4/5	ΑΡΑΜΙΣ (δ.).....	77	75124	α. Κεϋχάν 13/10
ΑΛΘΑΙΑ.....	74	23757	α. Πειραιά 4/5	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800	προς Άλγερία 18/9
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ.....	83	15857	στό Μπαντάρ Άμπας	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.).....	78	75588	προς Θεσσαλονίκη 17/9
ΑΙΛΙΝΕ.....	63	10383	προς Ίντσόν 26/9	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	78	20328	α. Σάντος 14/10
ΑΙΛΙΝΤΑ.....	73	23218	δ. Ντόβερ 14/10	ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	78	20328	ε. Ίντσόν 22/9
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	77	11213	προς Δακάρ 27/9				
ΑΛΚΙΜΟΣ.....	85	24700	α. Σιγκαπούρη 4/10	ΑΡΕΘΗ.....	73	13631	ε. Μομπάσα 15/9
ΑΛΚΜΗΝΗ.....	79	10996	ε. Γκουαγιακούιλ 17/10	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.....	72	20239	στό Μπαντάρ Άμπας 15/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ.....	73	13631	προς Μπαγκόγκ 14/10	ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134	προς Ντάρμπαν 18/9
ΑΛΜΑ.....	80	11584	α. Σ. Μάικλς 12/10	ΑΡΙΕΛ.....	70	7571	α. Άσντοντ 15/10
ΑΛΜΠΑ II.....	72	9709	ε. Τζέντα 6/10	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	13600	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΑΛΜΠΕΡΤΑ.....	84	17882	ε. Βουβόνη 19/10	ΑΡΙΩΝ.....	73	13633	ε. Άμμιτζόν 8/9
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.).....	72	17355	ε. Μογκαντίσου 9/9	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ.....	76	5999	α. Γούνια 7/10
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.).....	68	35450	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/9	ΑΡΚΑΔΙ.....	83	4097	α. Σάν Φραντίζκο 6/10
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ.....	85	14400	α. Πειραιά 18/10	ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.).....	82	30042	α. Αϊβερπουλ 11/10
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	85	10511	α. Τενερίφ 16/10	ΑΡΚΑΔΙΑ.....	84	20494	δ. Γιβραλτάρ 185/10
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ.....	84	22000	α. Κρόφτον 8/10	ΑΡΚΑΣ.....	88	36309	δ. Δαρδανέλλια 18/10
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ.....	82	32320	α. Σιγκαπούρη 8/10	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	16300	ε. Πόρτ Κέλαγκ 20/10
			προς Ναντόγκ 5/9	ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144	α. Πράια Μόλε 2/10
			α. Άκαμπα 18/9	ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575	προς Βραζιλία 28/8
				ΑΡΤΕΜΙΣ.....	87	36648	
ΑΜΑΖΟΝΙΑ.....	77	9328	α. Σιγκαπούρη 9/10	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	66259	έπισκευές Λισσαβώνα 25/8
ΑΜΙΛΛΑ.....	72	13631	ε. Μανίλα 29/8	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.).....	77	66259	ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/10
ΑΜΟΡΟΣ.....	83	34000	α. Ν. Όρλεάνη 14/10	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	84	22172	προς Κασιόρ 29/9
ΑΜΦΙΩΝ.....	78	11173	α. Ν. Όρλεάνη 15/10	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149	ε. Κασσιούγκ 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ.....	79	10996	ε. Μπουσσίρ 15/10	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	76	19633	ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΟΝΟΤ.....	81	36061	α. Χιούστον 13/10	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	84	25063	νοσηπν. Άϊόι.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ.....	80	10996	προς Μπουσάν 20/9	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	85	13600	α. Γκάνδη 13/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ.....	84	10000	α. Καράτσι 15/10	ΑΣΚΟΝΑ.....	81	30500	α. Ν. Όρλεάνη 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ.....	89	36781	ε. Σιγκαπούρη 20/9	ΑΣΛΕ'Υ.....	70	13363	α. Φός 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	79	10996	δ. Σουέζ 7/10	ΑΣΠΙΛΙΟΣ (δ.).....	85	45065	α. Γιβραλτάρ 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΛΟΥΡΥ.....	74	13633	ε. Χόγκ Κόγκ 17/10	ΑΣΤΗΡ.....	74	13633	α. Όσκχαμ Νές 21/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ.....	74	13348	προς Μπάνμπουρι 26/9	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.).....	70	17485	α. Πόρτ Έβεργκλεϊτς 10/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ.....	78	13889	ε. Γουόντχομ 16/10	ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033	προς Άρζιου 29/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ.....	82	29487	προς Τσιβόν 16/9	ΑΤΕΝΙ (δ.).....	76	28059	α. Άμβέρσα 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ.....	83	20432	προς Κασσιούγκ 22/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.).....	81	14582	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.).....	82	24655	προς Νεμρούτ Μπαϊ 11/				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ.....	85	14400	α. Άλγκεθίρας 7/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.).....	74	128399	προς Φουτζέιρα 22/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.....	76	13633	α. Γιοκοχάμα 12/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.).....	78	35315	α. Φιλαδέλφεια 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ.....	78	13889	α. Μπραντ 13/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ.....	83	37452	ε. Φουκουγιόμα 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΚΝΙΤΥ.....	84	24643	α. Λός Άντζελες 18/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ.....	77	37456	α. Κασσιούγκ 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ.....	83	18641	προς Πράια Μόλε 30/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕ'Ι'ΛΟΡ.....	81	35840	α. Λένινγκραντ 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ.....	82	19343	ε. Τομακομάι 15/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ.....	75	44601	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ.....	74	13631	α. Όλμπανυ 10/10	ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.).....	77	11804	δ. Σουέζ 16/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	89	36781	ε. Μπάχια Μιλάνο 9/10	ΑΥΛΙΣ.....	72	16402	έπωληθή
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	76	13633	δ. Πόρτ Σάιθ 2/10	ΑΥΛΙΣ.....	79	10993	προς Τοκουγιόμα 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ.....	84	24643	ε. Ρουέν 14/10	ΑΥΛΙΣ.....	77	6096	δ. Κων/πολη 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ.....	79	10993	α. Πράια Μόλε 5/10	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΑΛΟΥΡΥ.....	70	18328	ε. Ν. Όρλεάνη 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ.....	78	13889	α. Σιγκαπούρη 5/10				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ.....	76	13633	προς Μπαγκόγκ 28/9				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229	α. Ρότερνταμ 13/9				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	79	13883	ε. Άμβέρσα 21/10				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13633	α. Ντάρμπαν 3/10				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13631	ε. Σιγκαπούρη 19/10				
			ε. Βουβόνη 25/8				
				ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406	στην Καλκούτα 16/8/88
				ΒΑΛΙΑΝΤ.....	72	11076	δ. Γιβραλτάρ 18/10

ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Άμβέρσα 10/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 10/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 14/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	πρός Μπαντάρ Άμπας 27/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Γιούροπορτ 29/8
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ρότερνταμ 18/10
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	α. Ήμαχοβεν 10/10
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	μετ. «Δήλος Βίκτορυ (ε.)
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	μετ. «MC Jade (Μπχ.)
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	όργει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Τσάρλεστον 11/10

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Χακότα 11/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Ντάρμπαν 8/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ	77	3321	πρ. «Arquitecto Herrera
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρός Δ. Άφρική 17/9
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	α. Λέ Χόβρη 12/10
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	στό Μπαντάρ Άμπας 16/9
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουεζ 17/10
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ρας Σουκχέρ 13/10

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	ε. Φιλαδέλφεια 17/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρός Πόρτ Κέμπλα 30/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Πόρτ Καρτίερ 11/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	ε. Σάν Φραντσίσκο 9/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 4/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Ν. Όρλεάνη 25/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	δ. Σουεζ 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-ΜΟΣ	78	13005	ε. Τερμεουζέν 18/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάνη 5/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	πρός Παλάου Λαγκάουι 9/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	δ. Παναμά 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Σαουθάμπτον 12/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	πρός Νουαντίμπο 17/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στό Κάδιξ 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Πόρτ Κέλαγκ 5/10
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306	ε. Πειραιά 3/10
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	όργει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	δ. Πόρτ Τόουσεντ 12/10
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	ε. Σιγκαπούρη 8/10
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	πρ. «Γουαίμεα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Πράια Μόλε 28/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Σουάο 19/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Ντάρμπαν 6/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Κηλαγκ 15/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Γιβραλτάρ 21/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Κάρντιφ 15/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Σουεζ 21/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Πράια Μόλε 16/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Μαλασία 29/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	δ. Σουεζ 16/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Σουεζ 5/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Σάρροχ 13/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Ν. Υόρκη 16/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Άμστερνταμ 19/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199	πρ. Μομπάσα 19/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	α. Άμστερνταμ 11/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Ρίο Τανζέρο 10/10

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κων/πολη 18/10
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	ε. Πειραιά 26/8
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	ε. Ουμ Σάιντ 17/10
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	όργει Άλιβέρι
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Ρουέν 19/10
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Φλάσσιγκ 12/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Στουμπάλ 9/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Βονκούβερ 23/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρ. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/9
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	ε. Βομβόη 15/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	έπισκευές Φουτζέιρα 28/9
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	πρ. Κουβέιτ 29/9
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Λονδίνο 21/10
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	πρ. Μπαντάρ Χομείνι 27/9

ΕΒΙΑ	61	10029	όργει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Κάρντιφ 16/10
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρ. Ρότερνταμ 20/9
ΕΘΝΟΣ	77	16726	έπισκευές Πειραιά 21/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Κόμπε 13/10
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	δ. Γιβραλτάρ 7/10
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Βονκούβερ 7/10
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Τενερίφ 15/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 13/10
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	πρ. Αλεξανδρούπολη 28/9
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	άναμμενι Φουτζέιρα 3/7
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Σιγκαπούρη 15/10
ΕΛΛΗΝ	82	19370	πρ. «Kih Ip
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Τόκιο 4/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Χάμπτον 10/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Γένοβα 17/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	έπωληθή Ελληνες
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	παραιμνει στή νηολόγιο
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Λονδίνο 22/10
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	έπισκευές Χαλκίδα 14/10

ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Ντάρμπαν 13/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 11/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Ντορτράλ 16/10
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	α. Πειραιά 11/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Λός Άντζελες 15/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208	έπωληθή αλλοδαπούς
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Βονκούβερ 15/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Βομβόη 13/8
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	όργει Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	πρ. Σιγκαπούρη 30/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	μετ. «Fair Runner
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	έπωληθή
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α. Άμπου Ντάμι 10/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Λόγος 12/10
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	έπισκευές Σιγκαπούρη 21/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Κόμπε 17/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Σαλίνα Κρούζ 30/9
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρ. «Ατρωπος
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374	πρ. «Sturia
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Πόρτ Σαϊδ 12/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Μπιζέρτα 10/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Τέξας Σίτυ 30/9
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	πρ. «Οράϊον

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άουτοντ 10/10
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΖΕΥΣ ΡΗΦΕΡ	68	8035	ε. Πειραιά 10/7
ΖΕΥΣ	71	87667	α. Λός Πάμος 2/10
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάνη 23/9
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Βιτόρια 15/10
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Γιοκοχάμα 13/10
ΖΙΜ ΚΟΚΟΥΑΜ	78	13941	δ. Σουεζ 14/10
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952	δ. Πόρτ Σαϊδ 14/10
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Μελβούρνη 17/10
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	υπέστειλε κυριακή
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κηλαγκ 7/10
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Όζάκα 14/10
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Κίγκτον 16/10
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Ντουάλα 22/9
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρ. Γιβραλτάρ 27/9
ΗΛΙΟΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Λά Γκουάι 11/10
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΛΥΡΑ (μ.)	81	58397	ε. Χόγκ Κόγκ 6/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Φιλαδέλφεια 16/10
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	ε. Λένινγκραντ 15/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Ντουάλα 2/10
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Γιοκοχάμα 13/10
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Λιττελτον 13/10
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Άμβέρσα 18/10
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρ. Μεθούλ 21/8
ΙΜΠΕΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	υψώσε σημαία Βανουάτου
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	πρ. Ντουάλα 23/9
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	α. Βομβόη 9/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. Άνκονα 10/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Φιλαδέλφεια 2/10
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	πρ. Βομβόη 6/9
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	ε. Κόντλο 26/9
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861	δ. Κων/πολη 2/10
ΙΟΣ	85	34400	ε. Έιλντ 10/10
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	83	11849	πρ. «Κρήτη Γκάρντ
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11500	ε. Χόγκ Κόγκ 14/10
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 12/10
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Αλεξάνδρην 28/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρ. Ίκωνων 17/9

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	δ. Σουεζ 16/10
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρ. Λίγιο 21/9
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Κομπάνα 9/10
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΚΑΘΙΝ Λ.	70	16285	α. Γένοβα 5/10
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	α. Γκόβε 14/10
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	μετ. «Petro Star» (μ.)
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Ντουάλα 7/9
ΚΑΛΙΠΟΡΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρ. Ταϊλάνδη 3/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρ. Ιαπωνία 1/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Ραβέννα 10/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Νιούστον 6/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Χιτρώιτ 11/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Σαντάνα 10/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	έπωληθή Ιάπωνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	δ. Πόρτ Σαϊδ 11/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	α. Πόρτ Χέντλαντ 10/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Τουμπάρδο 6/10
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Rouge»
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Μπωμόντ 8/10
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Κουβέιτ 16/10
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Βιτόρια 6/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Γένοβα 18/10
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τενερίφ 5/10
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρ. ηΠΑ 35/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	δ. Κων/πολη 19/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532	α. Κονέ 15/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πειραιά 13/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Λειδές 15/10
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 14/10

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	δ. Κων/πολη 14/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στών Πάχη (δοθήκη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Ρας Τανούρα 15/10
ΚΙΡΚΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	ε. Ρότερνταμ 19/10
ΚΙΛΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	δ. Παναμά 3/10
ΚΙΟΜΗΣΙΣ	81	34188	πρ. «Esperanza Marina»

ΚΟΜΕΤ.....	78	14374	δ. Σουέζ 5/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	πρός Κορέα 21/9
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	ε. Λέ Χάβρη 17/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	α. Χάμπτον 10/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	73	114543	α. Σιγκαπούρη 27/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	68	22836	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρός Μπελαγουάν 23/9
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ.....	70	8201	ε. Πειραιά 4/9
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ.....	78	13941	α. Αμβέρσα 15/10
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).....	84	38000	α. Γιοκοχάμα 6/10
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	ε. Τζέντα 13/10
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	72	40720	α. Όξελσσουντ 12/10
ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8630	ε. Αντάλμα 10/10
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	74	18744	ε. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900	α. Πόρτ Έβεργκλεϊτς 3/10
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/10
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923	ε. Λά Νουβέλ 14/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.).....	74	42470	α. Κεύχαν 11/10
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926	α. Πειραιά 15/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	26874	α. Λάρνακα 17/10
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	ε. Τζέντα 15/10
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000	α. Λάς Πάλμας 3/10
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900	δ. Σουέζ 10/10
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	α. Τενερίφη 10/10
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.).....	73	61054	α. Γιβραλτάρ 6/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470	ε. Νάπολη 18/10
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000	α. Σιγκαπούρη 10/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000	ε. Τζέντα 15/10
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ.....	71	11101	ε. Τόρος Γκομπρε 13/10
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	α. Ρόττερνταμ 4/10
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882	ε. Σιγκαπούρη 13/10
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	α. Ντάρμπαν 17/9
ΚΥΔΩΝ (δ.).....	71	15522	ε. Τζέμπελ Άλι 17/10
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355	α. Φάλημου Μπαίη 12/10
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Σεπετίμα Τέρμιναλ 7/10

ΛΑΖΑΡΟΣ.....	63	7062	ε. Πειραιά 2/6
ΛΑΙΩΝ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	ε. Πειραιά 29/8
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	α. Μπρούνσμουτελ 18/10
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	ε. Κινούρα 12/10
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	ε. Μόντρεαλ 3/10
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	α. Γκόλβεστον 3/10
ΛΑΤΩ.....	68	18737	α. Βενετία 17/10
ΛΕΟΝΟΡ.....	88	9100	επιπλήθη
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).....	74	52830	ε. Πειραιά 5/9
ΛΕΩΝ (δ.).....	70	7286	α. Ματάντι 25/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	στη Φορταλέζα (ἀποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212	α. Νάπολη 18/10
ΛΗΤΩ.....	76	18104	πρός Μπαντάρ Χομεινί 27/9
ΛΗΤΩ.....	77	11264	α. Γκουαγιακούιλ 16/10
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191	ε. Κασιούγκ 12/10
ΛΙΚΑ.....	76	61615	ε. Φουκουγιάμα 9/10
ΛΙΣΜΠΟΑ.....	71	2557	επισκευές Πειραιά 13/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	στη Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408	δ. Κων/πολη 16/10
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	δ. Παναμά 14/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Γκλάντστοουν 6/10
ΛΥΔΙ.....	70	14878	ε. Ν. Τουτίκρίν 10/10
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740	πρός Κίνα 18/9

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	δ. Παναμά 7/10
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676	ε. Λισσαβώνα 5/10
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485	ε. Σουέζ 15/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Σάο Σεμπασιτίο 7/10
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	α. Γκντάνσκ 11/10
ΜΑΙΡΗ.....	84	14103	α. Βαλτιμόρη 6/10
ΜΑΙΡΗ Λ.....	74	22246	α. Λός Άντζελες 3/10
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577	στό Μπαντάρ Άμπας 24/9
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297	ε. Μπαντάρ Άμπας 24/9
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	πρός Χόγκ Κόνγκ 15/9
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923	πρός Βομβάη 30/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	επισκευές Σύρο 17/10
ΜΑΚΣΠΗΝΤ.....	69	11700	επιπλήθη Κινέζους
ΜΑΝΑ.....	77	30263	α. Ντάρμπαν 4/10
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256	επισκευές Πειραιά 11/10
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	ε. Πόρτ Πράια 7/10
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169	στό Μπρέικ 20/10
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 8/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	α. Χάμπτον 13/10
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994	α. Άδελαιδα 29/9
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761	α. Λός Άντζελες 6/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	πρός Άβανά 1/9
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	α. Γιβραλτάρ 12/10
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592	ε. Άντεν 28/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	α. Βοστώνη 12/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411	ε. Πειραιά 16/10
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824	ε. Καραϊσί 13/10
ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	α. Ρίο Άνιέρο 6/10
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).....	81	26938	α. Μελβόρνη 3/10
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	α. Τεμπίγκ 95/10
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	88	30831	ε. Μπάνμπουρι 17/10
ΜΑΡΙΝΟΣ II.....	80	14398	σημαία Παναμά
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	δ. Ντόβερ 11/10
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	πρός Πακιστάν 30/9
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	α. Ριγίκα 10/10
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	α. Τόκιο 18/10
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	ε. Φιλαδέλφεια 17/10
ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000	α. Βανκούβερ 17/10
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	α. Πόρτ Άρθουρ 3/10

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688	ε. Όζακα 16/9
ΜΕΛΕΤΗ.....	75	35516	δ. Κων/πολη 15/10

ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715	δ. Παναμά 17/10
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	α. Νάπολη 17/10
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	α. Τζάκσονβιλ 7/10
ΜΕΡΑΚΑΝΣ.....	75	28082	ε. Λένιγκραντ 10/10
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	ε. Βίλλα Κονστιτούσιον 11/10
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8106	ε. Χιούστον 13/10

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345	α. Κοξίν 11/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ.....	71	15998	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ.....	72	1563	α. Μομπιλ 18/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ.....	70	1585	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591	α. Χιούστον 9/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1569	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 7/10
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591	ε. Γκόλβεστον 27/9
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ.....	71	1563	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ.....	71	1557	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.....	70	1592	α. Πασκάγκουλα 7/10
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588	ε. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	α. Σαβόνα 5/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	α. Χιούστον 8/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	α. Λός Πάλμας 14/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ.....	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.....	71	1563	ε. Τέξας Σίτυ 26/9
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ.....	71	1598	πρός ΗΠΑ 29/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤ.....	71	1584	ε. Δεμεράρα 7/10
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ.....	70	1587	α. Πόρτ Άρθουρ 12/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	α. Χιούστον 7/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592	α. Βαλτιμόρη 3/10
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587	α. Πουέρτο Κορτές 15/10
ΜΙΝΙ ΛΩ.....	71	1594	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 9/10
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580	α. Πασκάγκουλα 7/10
ΜΙΝΟΣ.....	75	28082	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	πρός Γδύνια 13/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	πρός Σιγκαπούρη 23/9
ΜΙΧΑΗΛ (δ.).....	76	51977	πρός Καμπίντα 7/8
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	δ. Σκώ 10/10
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	πρός Ρίο Άνιέρο 29/9
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726	ε. Σιγκαπούρη 15/10
ΜΟΝΤΑΝΑ.....	73	19818	α. Σιγκαπούρη 18/10
ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357	επισκευές Λισσαβώνα 12/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	α. Πειραιά 15/10
ΜΠΑΛΜΑΡ.....	72	6680	ε. Πειραιά 23/9
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ.....	66	3881	δ. Κων/πολη 9/10
ΜΠΑΤΗΣ.....	73	78373	πρός Κισαράζου 7/9
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'.....	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ.....	72	5580	α. Βαρκελώνη 17/10
ΜΠΟΕΜ.....	72	17728	α. Ν. Όρλεάνη 24/9
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.).....	69	63357	ε. Φός 16/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.).....	81	29910	επιπλήθη
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.).....	82	34000	ε. Γιοκοχάμα 18/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	α. Τουμπόρο 5/10
ΜΠΡΗΜ.....	85	25227	δ. Σουέζ 3/10
ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277	α. Μπ. Άϊρες 2/10
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.).....	69	51705	α. Φρημόντιλ 8/10

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233	α. Ν. Όρλεάνη 9/10
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ.....	75	35561	α. Πόρτ Κέμπλα 17/10
ΝΑΕΟΣ.....	70	9865	ε. Ριγίκα 6/10
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	71	6738	ε. Σμύρνη 13/10
ΝΑΤΑ.....	77	9359	α. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΝΑΤΑΣΣΑ II.....	78	9862	επιπλήθη
ΝΑΥΑΡΙΝΟ.....	74	8915	πρ. «Τρέντι Γουίντε»
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207	πρός Κασιούγκ 28/9
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.).....	60	1598	α. Πειραιά 2/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478	α. Νάντη 16/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478	ε. Ν. Μονγκαλάρ 22/9
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	29700	δ. Παναμά 17/10
ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	ε. Μπαγκόγκ 16/9
ΝΕΝΑ.....	74	39866	δ. Πόρτ Σαϊδ 13/10
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'.....	67	1598	α. Μασσαλία 17/10
ΝΕΣΤΩΡ.....	82	37000	α. Σιγκαπούρη 11/10
ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773	α. Πόρτ Κέμπλα 15/10
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	στη Δαμιέττα (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605	α. Φός 13/10
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972	α. Ταρραγκόνα 8/10
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494	α. Μπιλμπάο 14/10
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689	α. Χιούστον 24/9
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601	α. Σάρροχ 11/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769	α. Μίλφροντ Χάβεν 16/10
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	83	38240	α. Βενετία 18/10
ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	α. Πόρτ Κέλαγκ 1/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.....	77	11159	ε. Κολούμπο 19/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	74	56960	α. Ν. Όρλεάνη 11/8
ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΑΔΙΑΣ.....	72	19162	επιπλήθη Έλληνες
ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΝΙΝΑ.....	72	9213	πρ. «Ilnha Wakili»
ΝΙΝΗ.....	75	16629	πρός Αίγυπτο 30/9
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ.....	65	4507	α. Πειραιά 13/10
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300	α. Μουτσούρε 6/10
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ.....	87	36543	α. Γιοκοχάμα 10/10
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	86	36800	πρ. «Loy + Isina Rainbow»
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ.....	84	36300	πρός Ρουμανία 26/9
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854	επισκευές Τσουεντίσι 7/10
ΝΤΕΒΟΝ.....	81	10076	δ. Σουέζ 11/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	πρός Όγκουέντο 21/9
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	72	9710	επισκευές Πειραιά 14/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	71	8813	δ. Γιβραλτάρ 5/10
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.....	71	9049	ε. Μόγκλα 7/10
ΝΤΟΒΕΡ.....	81	13598	πρός Συρία 7/9
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17744	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.....	78	15229	α. Σαβόνα 9/10
ΝΤΟΡΑ (δ.).....	62	2201	α. Λάρνακα 18/10
ΝΤΩΦΙΝ (δ.).....	68	999	πρός Κορέα 30/9

ΘΕΩΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Χαίφα 17/10 *
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	δ. Παναμά 11/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	α. Ναγκόνια 9/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	α. Τζέντα 12/9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	ε. Κόμπε 14/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Χάμπτον 10/10
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρός Ρότερνταμ 2/10
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	στο Μπαντόρ Χομείνι 17/8
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Φουτζέιρα 29/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	ε. Λά Σπέζια 17/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Δουνκέρκη 10/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Μακάου 8/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	πρός Μεσόγειο 25/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	δ. Παναμά 5/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Πασκάγκουλα 9/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Φόρντ Ντέ Φράνς 3/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Θέουτα 19/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	πρός Ν. Κορέα 3/9
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. Τάμπα 4/10
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	α. Χάμπτον Ρόουντς 16/10
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	δ. Κων/πολη 9/10
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	πρ. «Laurotank Friuli»
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΟΥΑ'ΙΤ ΤΣΟΥΝ	70	5438	α. Κάτκα 17/10
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	ε. Πειραιά 5/10
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρ. «Ατλάντικ IV»
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	ε. Ριγίκα 10/10
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Μπαρραγκουίλα 9/10
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Κάτκα 11/10
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Μελίλι 8/10
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ρότερνταμ 8/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Άμστερνταμ 13/10
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ίταζόι 7/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Μιζουσίμα 29/9
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Πόντα ντό Ομπμπο 13/10
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Πόρτ Χέντλαντ 9/10
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	ε. Σ. Τζών 16/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	ε. Π. Καμπέλλο 30/8
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	ε. Κοκούρα 17/10
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Κασσιούγκ 7/10
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	δ. Κων/πολη 9/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	έπισκευές Πειραιά 5/6
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Τής 2/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Ντορτιόλ 15/10
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γουέστερνπορτ 11/10
ΠΑΣΘΕΑ	71	80225	πρός Κουανγίνγκ 11/9
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	πρ. «Philippine Samaguita»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 14/10
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	δ. Σουέζ 17/10
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	έπισκευές Μπρέμερχαβεν 21/9
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρός Σουέζ 1659
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Πειραιά 4/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Ντορτιόλ 14/10
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	έπωληθη Έλληνες
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Άντοφακάστα 2/10
ΠΕΛΛΑ	71	1594	δ. Δαρδανέλλια 13/10
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 18/10
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Πειραιά 12/10
ΠΕΛΟΦΑ'ΙΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 12/10
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	ε. Φουκουγιάμα 10/10
ΠΕΠΠΥ	67	1183	δ. Δαρδανέλλια 11/10
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Μοντεβιδέο 26/8
ΠΕΤΡΑ	81	35921	α. Λέ Χάβρη 7/10
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Νορβηγία 29/9
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Χιροάτα 7/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 18/10
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	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 7/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Μαυρίκιο 1559
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Μπλάφ 8/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 16/10
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Σακάντε 8510
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Σιγκαπούρη 19/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ντόρμπαν 28/9
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Πασαγιές 6/9
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 18/10
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 11/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Σεπετίμπα 13/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Άμβέρσα 20/10
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Τζέντα 8/10
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Χαϊφόνγκ 28/9
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΑ	61	963	α. Ταγγέρη 11/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Χιούστον 9/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Τσιβιταβέτσια 7/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Πενάγκ 18/10
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	έπισκευές Μάλτα 21/10
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Άλεξάνδρεια 26/9
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Μπιλμπάο 16/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μπαγκόγκ 26/9
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Πόρτ Κέλαγκ 21/10

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	έπισκευές Ντουμπάι 16/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	ε. Τσιβιταβέκια 11/10
ΠΥΡΡΟΣ	78	1592	ε. Τερνέσθη 19/10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ίκόνιο 15/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 18/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 18/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 18/10
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Γιβραλτάρ 14/10
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Κόρινθο 8/10
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός Κρήτη 25/9
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	δ. Σουέζ 6/10
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Όσκαρσαμν 18/10
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	πρός Βομβάη 26/9
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Πειραιά 14/10
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βιζακαπατνάμ 27/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Πασαγιές 15/19
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Ροζάριο 14/10
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρός Μαλαισία 25/9
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Κων/πολη 7/10
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	α. Ν. Ύορκη 14/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ρότερνταμ 22/10
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	ε. Μόρεχεντ Σίτυ 11/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Φόλμουθ Μπαϊ 13/10
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Σαλέρνο 6/10
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	α. Ουλού 9/10
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	μετ. «Palma» (κ.)
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Πειραιά 12/10
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	ε. Χάλμασταντ 10/10
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Βομβάη 27/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Άμβέρσα 19/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 9/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μπαχραϊν 3/10
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 14/10
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	πρός Παρανάγουα 23/9
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Καζαμπλάνκα 4/10
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	73	13630	ε. Μπέντι 1/9
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. Ντορτιόλ 17/10
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Πειραιά 16/10
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Πόρτ Καρτιέρ 28/9
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	πρός Κολόμπο 29/9
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Μόρεχεντ Σίτυ 3/10
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Ρίο Ίανέιρο 11/10
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	ε. Βαρκελώνη 18/10
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	πρ. «Pacific Arrow»
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 16/10
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	α. Πειραιά 24/9
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	ε. Σέτε 28/9
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	α. Άμβέρσα 6/10
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Καζαμπλάνκα 29/9
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Μασσαλία 18/10
ΣΟΦΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Άμβέρσα 11/10
ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701	α. Όζακα 12/10
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός Έλλάδα 5/8
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Χιούστον 27/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Σάντος 10/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Σάν Λορέντζο 17/10
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Γουέιπα 13/10
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	πρός Νιγηρία 29/9
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	έπισκευές Ντουμπάι 6/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Μασσαλία 18/10
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Βαγκαρέι 30/9
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στή Λά Λιμπερντάν (άποθήκη)
ΤΑΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	δ. Παναμά 17/10
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Σουέζ 4/10
ΤΕΤΙΑΝΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Βομβάη 25/9
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	ε. Μπανζούλ 6/10
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Μπουεναβεντούρα 30/9
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Πόρτ Άρθουρ 10/10
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Ν. Όρλεάνη 27/9
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Χαλκίδα 25/9
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Νταμπέρ 6/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/9
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Φρημάντλ 15/10
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	δ. Γιβραλτάρ 5/10
ΤΟΠΑΣ	85	28000	α. Ν. Ύορκη 11/10
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	α. Μορμουγκάο 6/10
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	α. Άμβέρσα 21/10
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	πρός Μερσίνη 26/9
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Ζανζιβάγκ 23/9
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760	ε. Πειραιά 14/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	ε. Καζαμπλάνκα 7/10
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΑΑΝΤ	74	13639	α. Φρημάντλ 15/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Τόκιο 13/10
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Κολούμπια ρίβερ 3/10
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Πρόραγκρουν 6510
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 16/10
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Ρός Μπουντράν 22/9
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	α. Χάμπτον 17/10
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Ν. Ύορκη 2/10
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	α. Γιουρπορτ 17/10

ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Κων/πολη 13/10
ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Γιοκοχάμα 11/10
ΦΕΛΛΟΞΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Ντάς Άιλαντ 14/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Ρότερνταμ 20/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι	83	17217	α. Χιμεί 11/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049	πρός Βενεζουέλα 21/9
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	ε. Τσίμπα 14/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV	84	19049	α. Πρίνς Ρούπερτ 15/10
ΦΙΛΙΑ	71	7201	α. Άμβέρσα 11/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρός Ν. Ύόρκη 24/9
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Πόρτ Κέλαγκ 25/9
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Βοστώνη 12/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Κίγκτον 11/10
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Κολομβία 27/9
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Σαν Ντιέγκο 11/10
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	α. Νιούπορτ 5/10
ΦΛΑΓΚ ΘΕΟΦΑΝΩ	70	2818	ε. Σαουθάμπτον 20/10
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Μπουσάν 7/10
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	α. Σιγκαπούρη 17/10
ΦΛΩΡΑ	81	8831	α. Ρίο Ίανέιρο 13/10
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Πειραιά 10/10
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	επισκευές Ναυκασάκι 18/10
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	πρός Κούβα 22/9
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Χάυ Πόιντ 12/10

ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	πρός Ίταλία 29/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Άιν Σούκνα 5/10
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Νιούπορτ 16/10
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός Τέξας 29/9
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Περού 28/9
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	δ. Παναμά 7/10
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Λούπ Τέρμιναλ 20/9
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	α. Καράτσι 2/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Σιγκαπούρη 8/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	δ. Κων/πολη 5/10
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	υπό ναυπήγηση
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	επισκευές Πειραιά 6/10
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064	ε. Πειραιά 7/7
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Άμβέρσα 19/6
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	ε. Άμβέρσα 20/5
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	πρός Πουέρτο Ρίκο 6/10
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	ε. Άμβέρσα 20/7
ΧΛΟΗ	82	36202	α. Βενετία 17/10
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	πρός Ειγκάγκ 12/9
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Κασσιούγκ 9/10
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840	α. Ρότερνταμ 21/10
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάν 2/10
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περαϊκού
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/10
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	α. Τουμπάρσ 6/10



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμες

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Μπ. Άϊρες 24/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Ντάρμπαν 7/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	επισκευές Χαλκίδα 26/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Γκντάνακ 10/10
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	68	9031	στην Ίμπιτούμπα 23/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρός Ματάνζας 23/8
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	ε. Κουινγκντά 2/10
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	σημαία Άγίου Βικεντίου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Ρίο Ίανέιρο 15/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	75	1985	στη Μάλτα 12/10
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	πρός Μπαντάρ Άμπας 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Πόρτ Σαϊδ 17/10
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Πιομπίνιο 13/10
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Ντάρμπαν 16/10
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	ε. Τζέντα 25/9
ΑΔΟΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Μπαντάρ Άμπας 29/9
ΑΕΛΛΩ	78	36548	α. Φουτζέιρα 21/9
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	πρ. «Tenacious»
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	ε. Μπορντώ 14/10
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	α. Άλγέρι 9/10
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Ντελφζύλ 17/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	α. Κων/πολη 6/10
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	υψωσε ελληνική
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μαντράς 8/10
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	πρός Σάν Χουάν 27/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Ρότερνταμ 20/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	ε. Ντάρμπαν 18/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Μπαχραϊν 13/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Σουέζ 13/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	δ. Κων/πολη 15/10
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Ρουέν 18/10
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	α. Ντουλούβ 12/10
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περαϊκού
Α'Ι'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	πρός Βασώρα 28/9
Α'Ι'ΓΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρός Άλεξάνδρεια 28/9
Α'Ι'ΓΛΑΣ	72	16235	ΕΤΑ Πειραιά 18/10
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ Ι (κ.)	76	12376	ε. Ντάρμπαν 1/10
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. Άμστερνταμ 17/10
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	α. Άμβέρσα 2/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Τ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/10
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Πειραιά 28/9
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	επισκευές Βρόστη 23/10
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Φιλαδέλφεια 5/10
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	στο Μπαντάρ Άμπας 28/8
ΑΚΟΥΡ ΙΙ (κ.)	73	8824	πρός Μπαγκκόκ 28/9
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Γουίλελμσχόβεν 12/10
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	ε. Τάουν 16/10
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Ντάρμπαν 19/19
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Άμβέρσα 13/10
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724	α. Τζακάρτα 3/10
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρός Ρότερνταμ 27/9
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Λίβερπουλ 14/10
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Λονδίνο 13/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Πόρτ Έμπεδοκλέ 9/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Τορόντο 4/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	ε. Σάλλομ Βόε 21/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Λούπ Τέρμιναλ 30/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	α. Όζακα 8/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	α. Μπαμόντ 14/10
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	α. Ν. Όρλεάν 24/9
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρός Κέυ Γουέστ 3/9
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Χάμπτον 8/10
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Σάο Σεμπαστίαν 7/10
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	δ. Σουέζ 7/10

ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	α. Γιουροπόρτ 7/10
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Λά Νουβέλα 165/10
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ε. Μπαγιόν 25/9
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Πόρτ Χέιλαντ 17/10
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρός Νομπίμπε 27/8
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	πρός Δαμνέτα 1/10
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	μετ. «Δημοσθένης V» (π.)
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	πρός Ίταλία 15/10
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	δ. Παναμά 18/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	δ. Κων/πολη 18/10
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	μετ. «Δημοσθένης V» (π.)
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879	α. Πόρτ Κέλαγκ 13/10
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Τζέμπελ Ντόνα 17/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π.)	77	4713	α. Ν. Όρλεάν 14/10
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	ναυπηγείται Σχζέσιιν
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρ. «Ανατολία Ι.»
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Πράια Μόλε 4/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σεπετίμπα 11/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 29/9
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρός Κίνα 28/8
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	α. Ουμ Σαϊντ 1/10
ΑΝΕΘΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	πρ. «Ανθέντορ»
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρός Πόρτ Κέλαγκ 5/7
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	υπεστειλε ελληνική
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	δ. Ντόβερ 15/10
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	α. Νήπ Χάους 18/10
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	μετ. «A. Marie» (ΑΒ)
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Πειραιά 15/10
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	ε. Ρεσίφ 27/9
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	πρός Μπαγκλαντές 27/9
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	πρός Άλεξάνδρουπολη 12/9
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036	α. Τσίμπα 17/10
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν. (κ.)	86	22273	α. Χόγκ Κόγκ 16/10
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	ε. Πειραιά 11/9
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	72	23715	επωλήθη Ελληνες
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Κασσιούγκ 7/10
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Κίνα 14/9
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	α. Ντάρμπαν 8/10
ΑΡΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΑΡΟΛΑΝΘΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Πειραιά 10/10
ΑΡΟΛΑΝΘΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	
ΑΡΟΛΑΝΘΙΑ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	77	1599	δ. Ντόβερ 17/10
ΑΡΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΙΙΙ (κ.)	82	24597	α. Άμβέρσα 6/10
ΑΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Άμβέρσα 12/10
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Κυράτσι 1/10
ΑΡΑΜΗΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	77	75124	πρός Κονακρύ 8/9
ΑΡΑΜΠΙΑΝ	82	21164	υψωσε ελληνική
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Ρίο Γκρόντε 14/10
ΑΡΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	α. Φώλεϋ 17/10
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	α. Βαλπαράϊζο 19/8
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	στο Χορμούζ
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	δ. Παναμά 8/10

α. Γιουροπόρτ 7/10		
α. Λά Νουβέλα 165/10		
ε. Μπαγιόν 25/9		
α. Πόρτ Χέιλαντ 17/10		
πρός Νομπίμπε 27/8		
πρός Δαμνέτα 1/10		
μετ. «Αντζέλες 11/10		
δ. Παναμά 15/10		
πρός Ίταλία 18/4		
δ. Κων/πολη 18/10		
μετ. «Δημοσθένης V» (π.)		
α. Πόρτ Κέλαγκ 13/10		
α. Τζέμπελ Ντόνα 17/10		
α. Ν. Όρλεάν 14/10		
ναυπηγείται Σχζέσιιν		
πρ. «Ανατολία Ι.»		
α. Πράια Μόλε 4/10		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σεπετίμπα 11/10		
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 29/9		
πρός Κίνα 28/8		
α. Ουμ Σαϊντ 1/10		
πρ. «Ανθέντορ»		
πρός Πόρτ Κέλαγκ 5/7		
υπεστειλε ελληνική		
δ. Ντόβερ 15/10		
α. Νήπ Χάους 18/10		
μετ. «A. Marie» (ΑΒ)		
α. Πειραιά 15/10		
ε. Ρεσίφ 27/9		
πρός Μπαγκλαντές 27/9		
πρός Άλεξάνδρουπολη 12/9		
α. Τσίμπα 17/10		
α. Χόγκ Κόγκ 16/10		
ε. Πειραιά 11/9		
επωλήθη Ελληνες		
α. Σιγκαπούρη 8/10		
α. Κασσιούγκ 7/10		
πρός Κίνα 14/9		
α. Σιγκαπούρη 7/10		
α. Ντάρμπαν 8/10		
α. Σιγκαπούρη 7/10		
ε. Πειραιά 10/10		
δ. Ντόβερ 17/10		
α. Άμβέρσα 6/10		
α. Σιγκαπούρη 13/10		
α. Άμβέρσα 12/10		
α. Κυράτσι 1/10		
πρός Κονακρύ 8/9		
υψωσε ελληνική		
α. Ρίο Γκρόντε 14/10		
α. Φώλεϋ 17/10		
α. Βαλπαράϊζο 19/8		
στο Χορμούζ		
δ. Παναμά 8/10		
ε. Χόγκ Κόγκ 21/9		

ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Σιγκαπούρη 29/9
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	δ. Κων/πολη 16/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Χουάνγκου 28/9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Ρας Τανούρα 29/9
ΑΡΙΩΝ Ι (μ.)	64	1221	στο Λάγος 23/10
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Ήμιγκχαμ 16/10
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	ε. Καλούτα 7/10
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Βρέμη 20/10
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Τρομαντόι 10/10
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Πόρτ Σάιτ 12/10
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Βιζακαπατνάμ 16/9
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μπχ.)	71	9466	ολική άπώλεια
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	δ. Ντόρντρεχτ 18/10
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	ε. Θεσσαλονίκη 30/9
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	ε. Τσίμπα 13/10
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	έπωληθη
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	υπέστειλε ελληνική
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	α. Ήμιγκχαμ 19/10
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περιοκού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Λός Αντζέλες 14/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Π.)	68	1804	α. Φέλιξτοου 20/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ι (Π.)	77	9786	μετ. «Πάλ Ντράγκον» (ε.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙΙ (Π.)	82	9282	έπωληθη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙV (Π.)	82	9282	μετ. «Πάλ Μπαϊν» (ε.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159	α. Σιγκαπούρη 4/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	α. Γιβραλτάρ 175/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Σιγκαπούρη 18/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	πρόσ Χιούστον 30/9
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	α. Τέμα 10/10
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Πόρτ Κέλαγκ 2/10
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	μετ. «Εύροστάρ» (ε.)
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	ε. Σιγκαπούρη 19/10
ΑΤΤΙΚΟΣ (Π.)	76	16366	α. Ρίο Γκράντε 12/10
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973	ε. Μπ. Άμπας 3/10
ΑΦΘΟΡΟΣ (Π.)	69	38780	δ. Κων/πολη 1/10
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618	ε. Μόνγκλα 3/10
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (Κε.)	66	2335	άρχει Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Γιβραλτάρ 6/10

ΒΑΪΝ (δ.Π.)	65	13408	στη Βολέττα 21/10
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	πρ. «Μαρί»
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	δ. Παναμά 11/10
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	πρόσ Τυνησία 13/9
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρόσ Φορκάντος 26/8
ΒΕΝΟΥΣ V (Π.δ.)	81	42048	α. Πόρτ Άρθουρ 8/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	πρόσ Αυστραλία 8/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρόσ Όκρικα 2/10
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	α. Άμβέρσα 9/10
ΒΗΝΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	πρόσ Ντάρμπαρν 17/9
ΒΗΝΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	α. Κακινάδα 6/10
ΒΗΝΤΑΤΣΟΫ (κ.)	71	16917	πρόσ Τσιταγκόγκ 30/9
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρόσ Κουανγκάκ 14/9
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρόσ Μπαγκόγκ 12/9
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρόσ Ινδία 22/9
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρόσ Νοβοροσίσκ 29/8
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	α. Φάλασιγκ 12/10
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (Π.)	69	12360	α. Σ. Μάικας 10/10
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Κων/πολη 5/10
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Σκίντα 23/9
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Πειραιά 28/9
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	α. Ρουέν 7/10
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Άμβούργο 18/10
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1559	α. Λίβερπουλ 21/10
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Μπιλμπάο 29/9
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 18/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Άμβούργο 7/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Κασιούγκ 12/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρόσ Τσιταγκόγκ 10/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Λεμεσό 18/10
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	πρόσ Μπέιρα 13/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	πρόσ Άγκόλα 30/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Ρότερνταμ 16/10
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	α. Ντόβερ 3/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (Π.)	73	58821	πρόσ Ποχόγκ 10/9
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Βανκούβερ 17/10
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Μπαντάρ Άμπας 20/9
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	δ. Κων/πολη 17/10
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΓΚΑΖ ΔΑΔΙΑΤΙΚ (δ.Π.)	70	1973	α. Λάρνακα 16/10
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Π.)	82	8096	ε. Τής 21/10
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (Π.)	80	3040	δ. Πόρτ Σάιτ 15/10
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (Π.)	81	3040	α. Λάρνακα 17/10
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.Π.)	66	7992	ε. Τζέμπελ Άλι 18/10
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.Π.)	87	8903	ε. Φουτζέιρα 16/10
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.Π.)	81	2.635	ε. Λά Γκουάλετ 18/10
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616	α. Ν. Υόρκη 8/10
ΓΚΑΛΑ (κ.)	70	15302	α. Χιούστον 8/10
ΓΚΑΛΑΤ'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΑΛ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	πρόσ Μασόν 16/8
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Φατέχ τέρμινολ 3/10
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Άβονμσουθ 15/10
ΓΚΟΑΝΤ (Βρ.)	65	4482	σημεία Άγιου Βικεντίου
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (Π.)	83	24843	ε. Ν. Όρλεάν 15/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (Π.)	71	12959	α. Φιλαδέλφεια 6/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (Π.)	84	24850	α. Μπ. Άϊρες 30/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (Π.)	76	13027	δ. Σουέζ 15/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (Π.)	84	21193	πρόσ Γιβραλτάρ 19/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	δ. Παναμά 10/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (Π.)	75	13036	α. Σ. Τζών 9/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Μπαρντ 3/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	πρόσ Πειραιά 25/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (Π.)	77	14531	πρόσ Μοπούτο 16/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (Π.)	85	21193	α. Ν. Όρλεάν 27/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (Π.)	79	13005	ε. Τακόμα 6/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (Π.)	72	12959	α. Άντοφγκάστα 7/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ Ι (Π.)	83	24843	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Π.)	77	11733	α. Ν. Όρλεάν 7/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	πρόσ Μπρισμπαίν 23/9

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (Π.)	77	14531	α. Φιλαδέλφεια 15/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (Π.)	75	13036	ε. Τζέντα 15/10
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (Π.)	77	21737	α. Λός Άντζέλες 28/9
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Π.)	70	5470	α. Χόγκ Κόγκ 12/10
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρόσ Νιγηρία 22/9
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (Π.)	81	11503	ε. Κόδιξ 15/10
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	μετ. «Γουίμπε» (ε.)
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (Π.)	68	9067	στη Βομβάη 27/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Πόρτ όφ Σπαιν 11/10
ΓΟΥΪ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	πρόσ Π. Κομπέλλο 21/9
ΓΟΥΪ'ΝΤΦΡΟΣΤ (μ.)	70	1982	ε. Βίγκο 18/7
ΓΟΥΪ'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	α. Ρόντες 26/9
ΓΟΥΪ'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	πρόσ Μπαχραϊν 3/8
ΓΟΥΪ'ΤΛΕΪ ΜΠΑΪ'Υ (κ.)	70	9907	πρόσ Μεξικό 9/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	πρόσ Βραζιλία 28/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Μόρρο Ρεντνόντο 1/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	πρόσ ΗΠΑ 27/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Τζέμπελ Ντάννα 12/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Παλάσο Μπακόμ 18/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ρότερνταμ 4/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	πρόσ Όιτα 11/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Τουμπάρα 22/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Τουμπάρα 17/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρόσ Γιουσού 25/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Τζέμπελ Ντάννα 8/10
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Πειραιά 14/10
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	στο Μπαντάρ Άμπας 19/9
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Τζέντα 4/10
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Πειραιά 14/10
ΔΑΜΟΝ	74	20712	πρόσ Βομβάη 13/9
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	στο Ντάρμπαρν 19/10
ΔΕΛΦΟΙ (δ.Π.)	59	11841	πρόσ Όκρικα 9/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Γκάνδη 185/10
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Κακινάδα 21/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (Π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	πρόσ Βομβάη 20/9
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	πρόσ Λάγος 29/9
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.Π.)	59	6785	α. Ντάρμπαρν 4/9
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	δ. Ντόβερ 15/10
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	ύψωσε ελληνική

ΕΒΕΛΥΝ (π.).	74	9112	έγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).	69	10625	πρός Μαπούτο 23/9
ΕΚΤΟΡ (κ.).	74	19166	δ. Μπουρναμπουέτ 7/10
ΕΛΕΝΑ V (π.).	73	20713	α. Κολόμπο 6/10
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	ε. Μπουσίρ 7/10
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	πρός Ν. Όρλεάν 16/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	στο Καρατίσι 12/10
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	πρός Κούβα 19/9
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).	72	8936	ε. Βομβάη 2/8
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.).	80	16106	πρ. «Bailey»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.).	72	54889	α. Τζιμπουτί 4/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).	76	59353	α. Πόρτ όφ Σπαιν 19/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).	67	47344	πρός Χιούστον 19/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.).	75	45000	α. Σιγκαπούρη 15/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.).	75	42813	α. Ν. Όρλεάν 16/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	α. Παλάσο Μπακόμ 6/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).	73	53321	έπισκευές Λισαβώνα 9/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.).	74	43441	α. Ν. Υόρκη 11/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.).	68	41965	α. Κόρπους Κρίστι 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	πρός Κάργκ Άιλαντ 17/9
ΕΛΛΗ (μ.).	69	22915	δ. Παναμά 7/10
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7.).	77	14274	πρ. «Γιουρροή»
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	α. Ν. Όρλεάν 10/10
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.).	70	9030	ε. Ρεσίφ 10/10
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ'Υ (π.).	71	15119	ε. Ντιλσκέλεσι 85/10
ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	15723	α. Ν. Όρλεάν 12/10
ΕΛΠΙΣ (κ.).	83	7363	ε. Καλούτα 6/10
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.).	73	104150	πρός Περαικό 19/9
ΕΜΠΛ Σ. (κ.).	75	9438	πρός Λουάνα 29/9
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.).	68	15252	πρός Σαλίνα Κρούζ 28/9
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ Ι (π.).	74	13687	α. Πόρτ Κορτέχ 16/10
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.).	74	10250	ε. Σιγκάγκ 26/9
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	α. Ρότερνταμ 8/9
ΕΠΤΑ (κ.).	81	14699	α. Ν. Όρλεάν 8/10
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Τσάρλεστον 85/10
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.).	74	44608	μετ. «Ελλεσπόντ Άρροου» (Λ.)
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.).	86	15952	πρός Μαυία 28/9
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.).	68	19044	ε. Νάντη 15/10
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.).	74	6042	ε. Πόρτ Άρθουρ 20/9
ΕΣΚΟΥΑΪ'Ρ (κ.).	68	11434	πρός Ρίο Ίανέιρο 29/9
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.).	84	22629	πρός Ντάρμπαρν 20/9
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	α. Ουάσιμα 4/10
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199	πρός Κουελέμαν 14/9
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	72	129216	ε. Τζέμπελ Άλι 4/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.).	73	1598	δ. Κων/πολη 2/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.).	76	1595	ε. Όριάντο 25/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	78	11850	ε. Μπ. Άϊρες 11/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	α. Ντόρντρεχτ 21/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308	πρός Βομβάη 29/8
ΕΥΒΟΪ'ΚΟΣ (δ.κ.).	77	80824	πρ. «Edinburgh Tall»
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.).	67	1220	στον Πειραιά 26/9
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Τσιτσούγκ 5/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Ναγκόγια 16/10
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).	80	13035	α. Τής 6/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).	76	9651	δ. Παναμά 17/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356	ε. Βρέμη 16/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.).	77	15355	α. Σακάι 4/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.).	79	9016	α. Άμβέρσα 7/10
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7.).	72	30930	α. Ν. Όρλεάν 17/10
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).	76	20546	α. Σαουθάμπτον 20/10
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.).	70	18734	ε. Ναυάκι 7/10
ΕΣΑΡ (Λ.).	77	16366	α. Πειραιά 13/10
ΕΣΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	πρός Νιγηρία 28/9
ΕΣΑΦΕΙΡ Ι (δ.κ.).	75	176008	στη Σεμάγκα (όποσθήκη)
ΕΣΑΦ Ι (π.).	60	17447	στη Σεμάγκα (όποσθήκη)
ΕΣΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	α. Μπ. Άϊρες 12/10
ΕΣΙΜ ΔΙΒΟΡΝΟ (κ.).	76	32465	ώψως έλληνική

ZIM ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ψψωσε ελληνική
ZOH X. (π.)	68	10182	ε. Λισσαβόνα 14/10
HBN	79	16379	δ. Γιβραλτάρ 17/10
HRA	79	16390	α. Κολόμπο 16/10
HRAKΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Λεμεσό 13/10
HPO	76	17129	δ. Παναμά 85/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Γένοβα 17/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Τάμπα 4/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασόρα
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	ε. Κολούμπια ρίβερ 12/10
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	α. Σ. Τζών 14/10
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	δ. Παναμά 95/10
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588	πρ. «Αθλος IV
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Βρέστη 9/10
ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	81	34447	πρ. «Αστερίξ»
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Άμβέρσα 14/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	δ. Σουέζ 16/10
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	ε. Ρότερνταμ 19/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	α. Μονρόβια 12/10
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.ύ.)	72	2934	ε. Αύγουστα 17/10
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	ε. Μάλαγα 16/10
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	ε. Πειραιά 2/10
ΘΗΤΑ ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1954	πρ. «Blue Ocean»
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	έπισκευές Πειραιά 12/6
ΙΛΙΩΝ (κ.)	72	8016	α. Ν. Όρλεάνη 3/10
ΙΛΙΝΙΩΣ (δ.)	75	137854	ΕΤΑ Άιν Σούκνα 15/9
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Ντόρμπαν 18/10
ΙΩΑΝΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	α. Πούντα Άρνας 6/10
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	α. Ρίο Ίονέιρο 85/10
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Ντόρμπαν 8/10
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	α. Ίμμιγκχαμ 2/10
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡ (κ.)	78	20436	α. Χάτσινοχ 25/9
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796	α. Πόρτ Κέλαγκ 2/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	ε. Πειραιά 27/9
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΊΛΟΡ (π.)	77	11884	ε. Γιοκοχάμα 15/10
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293	α. Άνκόνα 25/9
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Τζέντα 9/10
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. Λάγος 7/10
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Παρανάουα 20/9
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Καρατάι 11/10
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός Άντζελες 11/10
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	πρός Σαγκούντο 24/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	δ. Σουέζ 17/10 *

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρός Κωνσταντίνα 19/9
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρός Γκρέιντζαουθ 6/9
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Γάνδη 4/10
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	δ. Παναμά 10/10
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζι
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Κωνσταντίνα 21/9
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Λός Άντζελες 16/10
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Βαλέττια 185/10
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	σημαία Άγιου Βικεντίου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Σουαίμα 95/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Μπείρα 26/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	α. Φός 17/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	α. Φλάσσινγκ 13/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	πρός Ουλοάν 10/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	ε. Σάο Φραντζίσκο 12/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Μπαλμπόα 15/8
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Ναγκόγια 16/10
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Πειραιά 11/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	δ. Ντόρβαν 18/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	πρός Σουάο 6/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. Λός Πάλμας 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	α. Ντόρ ες Σαλαάμ 10/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	α. Αύγουστα 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 30/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	στον Πειραιά 21/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Λεμεσό 19/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΣ (κ.)	74	17135	α. Τσίμπα 8/10 *

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 20/7
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	ε. Πειραιά 2/8
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219	πρός Ίσπανία 28/9
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	α. Πόρτ Γουόλκοτ 5/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός Αίγυπτο 29/9
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	δ. Σουέζ 12/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Κόπερ 15/10
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Μπαγκόκ 15/8
ΚΕΊ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	δ. Πόρτ Σάϊδ 85/10
ΚΕΊ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Λός Πάλμας 10/10
ΚΕΊ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΎ (κ.)	71	9826	α. Ρεϊνιόν 6/10
ΚΕΊ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Άμβέρσα 20/10
ΚΕΊ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	ε. Ήμσχαβεν 7/10
ΚΕΊ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Μασσαλία 17/10
ΚΕΊ'Τ (μ.)	64	999	δ. Δορδανέλλια 14/10
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρός Βάρρι 18/9
ΚΕΝ ΑΊ'ΛΑΝΤ	81	9909	έπωληση
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	στη Μαλίνα 28/8
ΚΕΝ ΣΚΑΎ (π.)	73	22126	δ. Κων/πολη 17/10
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Λισσαβόνα 10/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρός Σίντι Κερρί 17/9
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Κινούρα 12/10
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Ρίο Γκράντε 7/10
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	ε. Γένοβα 19/10
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Ντόρμπαν 14/10
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	πρός Άλεξάνδρεια 10/9
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Μελίλλι 10/10
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Βομβάη 15/10

ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	ε. Κινούρα 15/10
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	α. Ν. Ύορκη 16/10
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Ύορκη 10/10
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Ίκόνιο 14/10
ΚΟΡΑΛ ΚΕΊ'Π (δ.κ.)	74	112825	στο Καρατάι 6/10
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Σιγκαπούρη 30/8
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρός Μπαγκόκ 25/9
ΚΟΣΜΑΝ (κ.)	77	14186	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	πρ. «Κόνιαν II»
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Ρίο Γκράντε 14/10
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. Πλούμπε 13/10
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Νέλασον 14/10
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	δ. Παναμά 12/10
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	δ. Σουέζ 15/10
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	πρός Περισκό 20/9
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	α. Σάντος 75/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 13/10
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Νιούκαστλ 4/10
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	ε. Βιζακαπατάνα 24/9
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Καζαμπλάνκα 9/10
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	μετ. «Rania» (μ.)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Ρεσίφ 14/8
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	πρός Νιγηρία 9/9
ΚΥΡΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Παλάου Σαμπού 29/9
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Χιούστον 6/10
ΚΥΡΗΝΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολη 19/10
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Βομβάη 21/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Νακάλα 25/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	δ. Κων/πολη 19/10
ΛΑΙΔΗ ΑΓΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	α. Ρουέν 3/10
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΎ (κ.)	72	83714	ε. Ύμουίντεν 18/10
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	ε. Π. Λίζας 17/9
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρός Όνχαμά 30/9
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	α. Θέουτα 13/10
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	δ. Έσκουμίν 12/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Λίβερπουλ 10/10

ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	ε. Άντεν 5/10
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Βίλα ντό Κόντε 10/10
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600	πρός Μαπούτο 4/8
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	ε. Σαουθάμπτον 17/10
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Κεμπέκ 21/10
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ε. Φουτζέιρα 2/10
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Λάγος 12/10
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρός Μπαλμπόα 2/10
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Ύμουίντεν 16/10
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Κόργκ (άποθηκη)
ΛΕΊ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	μετ. «Μπράιτ Στάρ» (κ.)
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	πρός Περισκό 10/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρός Ξίμεν 15/9
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρός Άβόνα 23/9
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΊ'ΤΣ (κ.)	72	17914	πρός Μαπούτο 11/9
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Τζάκσονβιλ 3/10
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	δ. Κων/πολη 11/10
ΛΕΦΕΜ (Όν.)	66	1597	πρ. «Νιού Στάρ»
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Μόνγκλα 19/10
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	α. Σάντος 3/10
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	στο Μπ. Άμπας 22/9
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Τζέντα 10/10
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Άμβέρσα 19/9
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	πρός Κουελιμόνε 6/9
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	πρός Άλγέρι 29/9
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953	πρός Άλεξάνδρεια 26/9
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Γένοβα 11/10
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Βερακρούζ 14/10
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Πασαγκούλα 11/10
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Άμβέρσα 18/10
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	μετ. «Jin Shan»
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊ'Κ	75	34745	α. Χόμπτον 11/10
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	έπωληση Νορβηγούς
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	ε. Ρίο Γκράντε 2/10
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	δ. Έσκουμίν 76/9
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	έπωληση Έλληνες
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	πρός Περισκό 18/8
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Γκουαγιακουίλ 14/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	πρός Ν. Κορέα 16/9
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Φερρόλ 6/10
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρός Λουάντα 31/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Σάο Σεμπαστιάο 8/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Βανκούβερ 6/9
ΜΑΡΚΕΤΟ (κ.)	71	11242	α. Χόγκ Κόκ 12/10

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρός Βραζιλία 19/9
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	πρός Ντόρμπαν 15/9
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Γκουαγιακούμ 8/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκό
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Χόγκ Κόκ 6/10
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	α. Σιλικάπ 10/10
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Τάμπα 11/10
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Τουτίκορίν 28/9
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765	α. Λίβερπουλ 20/10
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ΕΤΑ Καμπίντα 28/9
ΜΑΡΚ ΑΊ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	ε. Τουλών 18/10
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (κ.)	75	1599	α. Πειραιά 16/10
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Κασσιούγκ 9/10
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Νταβάο 21/7
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	δ. Σουέζ 13/10
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	ε. Γκέιμς 3/10
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	δ. Πόρτ Σάϊδ 4/10
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Λαττίκια 27/9
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	δ. Σουέζ 7/10
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Σιγκάγκ 25/9
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	ε. Κολόμπο 19/10
ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Πειραιά 11/10

MERIT I (π.)	73	112306	πρός Τζέντα 11/9
MERIT (π.)	69	35284	α. Σάντος 2/10
MERKIOY (π.)	70	10490	δ. Γιβραλτάρ 4/10
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	πρός Κουβέιτ 23/9
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Ν. Όρλεάνη 7/10
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Φιλαδέλφεια 15/10
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Άβιας 7/10
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Μπαγκκόκ 4/10
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Λός Άντζελες 17/10
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	πρός Γένοβα 28/9
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	όργει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	όργει Ν. Όρλεάνη

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Πράια Μόλε 12/10
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	δ. Σουέζ 16/10
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρός Γιοκχάμα 28/9
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Χάμπτον 16/10
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	α. Λίβερπουλ 22/10
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999	πρ. «Sanad I.»
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Παλέρμα 14/10
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	α. Μπαντάρ Άμπας 3/10
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	ε. Ρίο Γκράντε 6/10
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	ε. Παρανάγουα 15/9
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	δ. Κων/πολη 13/10
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουντ 11/10
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	α. Λάρνακα 18/10
ΜΠΑΡΟΥ Π. (κ.)	76	3741	πρός Λομπίτο 14/9
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	έπισκευές Πειραιά 7/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Ζέιτ Μπαϊ Τέρμιναλ 12/10
ΜΠΙΓΚ ΜΠΕΝ (Βρ.)	62	6246	σημαία Άγιου Βικεντίου
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	α. Καλούτα 6/10
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	α. Βαρκελώνη 17/10
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	έπισκευές Πειραιά 15/6
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	δ. Ντόβερ 10/10
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	ε. Σινκαπούρη 19/10
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	έπισκευές Μπαχραϊν 9/10
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Όνδ.)	66	9085	ε. Μπέντι 24/9
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λ.β.)	73	31861	ε. Ίγουακούι 6/9
ΜΠΡΑΪΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870	πρ. «Albright Explorer»
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Λάγος 6/10
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	πρός Βατούμ 16/9
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Τέμα 16/10
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	δ. Παναμά 14/10
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Λίβερπουλ 17/10

N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558	στό Μπαντάρ Άμπας 8/8
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646	α. Τάμπα 3/10
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069	ε. Ντακάρ 2/18
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μπχ.)	77	34841	α. Γιούροπορτ 18/10
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	α. Χόγκ Κόγκ 13/10
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Τάμπα 5/10
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645	ε. Πειραιά 11/10
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982	ε. Όζόκα 13/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Βικτώρια 13/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	πρός Άγκόλα 23/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	δ. Πόρτ Σαϊ 11/10
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	ε. Σεπετίμπα 15/10
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	ε. Παραντίπ 13/10
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	α. Μπωμόντ 15/9
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	α. Μπαντάρ Άμπας 29/9
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	πρός Ταϊβάν 21/9
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρός Γκλάντστουν 20/9
ΝΙΚΚΙ (κ.)	75	65459	στόν Πειραιά 6/10
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	α. Όριστάνο 16/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	α. Πειραιά 14/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Σφάξ 14/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Γκλάντστουν 5/10
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Χιούστον 9/10
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Φιλαδέλφεια 15/10
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Μονίλα 2/10
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	ε. Πειραιά 6/5
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	μετ. «Asean Enterprise» (μ.)
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	ε. Καρταγένα 26/7
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	έπισκευές Βαλέττα 5/10
ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ (π.)	72	13920	ε. Μονζανίλο 20/9
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	δ. Ντόβερ 16/10
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	πρός Καμερούν 26/9
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	πρός Τουμπάρω 29/9
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	α. Μαϊάμι 10/10
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μαϊάμι 10/10
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	α. Ίμουιντεν 12/10
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	ε. Βομβάη 14/9
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Ν. Όρλεάνη 30/9
ΝΤΑΪ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	ε. Σάν Λορέντζο 12/10
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/9
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Ίντσον 4/10
ΝΤΟΛΕΣ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	δ. Σουέζ 1/10
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σάο Σεμπασιάνο 6/10
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355	πρός Σουάπε 27/9
ΝΤΟΝΑΛΝΤ (δ.κ.)	68	1209	α. Τής 22/10
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Σινκαπούρη 10/10
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περσικού
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ντάρμπαν 16/10
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399	πρός Μπελαγούαν 17/9
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρός Ριγίεκα 22/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	πρός Σουέζ 29/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879	πρός Ντάρμπαν 7/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	πρός Ποχάγκ 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρός Χάρ Φακάν 28/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990	α. Λούπ Τέρμιναλ 8/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Σ. Λουσία 31/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Άγ. Ευστάθιο 25/9

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	επωλήθη
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Τάμπα 6/10
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	επωλήθη
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858	πρός Χόγκ Κόγκ 9/9
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	α. Ρίο Ίανέιρο 11/10
ΟΡΑΪΤΟΝ	73	18958	μετ. «Έφεσσος» (ε.)
ΟΡΕΜΟΝ (δ.κ.)	75	39656	δ. Μάλτα 12/10
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	α. Μπορντώ 4/10
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	α. Άμβέρσα 21/10
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ε. Σήγουαρντ 13/10
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434	ε. Ογουέντο 29/8
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083	α. Νάπολη 17/10
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	πρός Μποσούτο 7/9
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Άκομπα (άποθήκη)
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818	πρ. «Reina Navegaute No. 8»
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χάργκ (άποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΥΖ	84	13852	α. Έβερειτ 11/10
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9907	πρ. «Getalidic»
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	ε. Ρότερνταμ 8/10
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)	77	5215	α. Ν. Χάβεν 7/10
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Φλάσσικ 8/10
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Πόρτ Χουενέμ 9/10
ΠΑΝΟΗΡ (π.)	82	35380	ε. Νταλιάν 2/10
ΠΑΝΟΗΡ (κ.)	72	44140	α. Χάμπτον 17/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Λάγος 10/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Βενετία 18/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	πρός Γιαντάι 30/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	δ. Παναμά 11/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Ροζάριο 3/10
ΠΑΞΙΟ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	ε. Αμβούργο 19/10
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	επωλήθη
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489	α. Ντάρμπαν 17/10
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Πειραιά 7/10
ΠΑΞΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511	ε. Λός Άντζελες 13/10
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	δ. Σουέζ 12/10
ΠΑΞΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	78	6298	ύψωση ελληνική
ΠΑΞΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού
ΠΑΞΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Παλέρμα 16/10
ΠΑΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	ε. Δαμίστα 16/10
ΠΑΤΡΑΪ ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251	πρ. «E. R. Brussel»
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρός Ίνδια 22/9
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Σουέμπα 24/9
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	ε. Λός Άντζελες 11/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Μαντράς 23/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 8/2
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Σουέζ 15/10

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Καρατάι 18/10
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Σάντος 16/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Γκντάνσκ 175/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839	πρός Μπαγκκόκ 25/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	πρός Ρίο Ίανέιρο 16/9
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	δ. Μπρουνομπούλε 12/10
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Παρανάγουα 19/9
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Σινκαπούρη 16/10
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	δ. Ντόβερ 8/10
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ύψωση ελληνική σημαία
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Όνδ.)	63	2603	α. Λός Πάλας 10/10
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	ε. Άμβέρσα 19/10
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	πρός Πουέρτο Όρνιτάζ 25/9
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	σημαία Άγιου Βικεντίου
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	ε. Ρίο Ίανέιρο 10/10
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	στό Χάργκ (άποθήκη)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Λά Σπέζια 6/10
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρός Νιγηρία 1/9
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Γκντάνσκ 14/10
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	πρός Μπαθναγκάρ 16/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	πρός Πόρτ Όκχα 4/9
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Αμβούργο 22/9
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	στό Καρατάι 9/10
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Πόρτ Μω. Μπίν Κασίμ 4/10
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	πρός Δ. Ίνδιες 22/9
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Σ. Άννα Μπαϊ 11/10
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	όργει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	ε. Παρανάγουα 15/9
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	πρός Κουβα 12/9
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	ε. Πειραιά 11/10
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	δ. Παναμά 17/10
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Ίνδια 28/8
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρός Βενεζουέλα 24/9
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Ντάρμπαν 14/10
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Λός Πάλας 10/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	επωλήθη
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Άμβέρσα 3/10
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	ε. Κακινάδα 9/10
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Γιβραλτάρ 4/10
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ταμπίκο 30/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Κολόμπο 13/10
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	δ. Σουέζ 2/10
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	δ. Παναμά 29/9
ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	ε. Μανφρεντόνια 25/9
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	ΕΤΑ Φουτζέιρα 22/1
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	πρ. «Puffy»
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	πρός ΗΠΑ 12/9
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352	α. Σινκαπούρη 10/10
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Μαριούπολ 19/10
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. Πειραιά 19/9
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	73	8405	ε. Άλεξάνδρεια 28/9
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	39562	α. Σινκαντίγκ 5/10
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	α. Σιμονοσέκι 16/10
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Ν. Όρλεάνη 8/10
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	πρός Παρανάγουα 29/9
ΡΟΥΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	α. Κακογκάβα 5/10
ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	στό Γκιζάν
ΡΟΥΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Σουέζ 7/10
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Άμβέρσα 14/10
			α. Ρουέν 13/10

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Πειραιά 11/10 *	ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Σαλβαντόρ 12/10
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/10	ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Ρότερνταμ 22/10
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	35695	στη Τζέντα (άποθήκη)	ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Σουαίμα 5/10
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925	α. Βενετία 30/9	ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/9
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ' ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Σίρρι (άποθήκη)	ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Σμύρνη 29/9
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	στο Ντάρμπαν 28/8	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομείνι
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Μπαβναγκάρ 8/9	ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)	73	17466	προς 'Αμπού Ντάμι 31/7
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Μαντράς 7/10	ΣΚΑ'Υ' ΜΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	77	11679	ε. Γιβραλτάρ 16/10
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Ρόκ Λανούφ 19/9	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Πρίνς Ρούπερτ 18/10
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	σημαία Μάλτας	ΣΚΥΡΩΝ (δ.γ.)	74	75049	προς Μπόννυ 27/9
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	α. Δαμιέττα 24/9	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Βρέμη 10/10
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	προς Π. Μιράντα 26/9	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	α. Πόρτ 'Αρθουρ 21/9
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	δ. Σουέζ 6/10	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς 'Ινδονησία 21/9
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	επισκευές Πειραιά 21/10	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Τακόμα 7/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Πειραιά 18/10
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Σουέζ 35/10	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	α. Λός 'Αντζελες 1/10
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. 'Αιν Σουίνα 16/8
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	δ. Σουέζ 15/10	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	προς Δ. 'Αφρική 22/8
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	ε. Τζέντα 22/7	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Σαντάνα 6/10
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	προς Μανίλα 17/9	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ρίο Γκράντε 6/10
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	προς 'Ακαμπα 8/9	ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Βαλτιμόρη 9/10
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	σημαία 'Αραβικών 'Εμιράτων	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	δ. Κων/πολή 11/10
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	στο Ρότερνταμ 7/10	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. 'Αμοστερνταμ 19/10
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Θεσσαλονίκη 27/9	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	α. Ρουέν 18/10
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	δ. Πόρτ Σαϊδ 13/10	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Σαβόνα 19/10
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	α. Σιγκαπούρη 1/10	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Χάμπτον 9/10
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 26/9	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 14/10
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	υψώσε παναμαϊκή	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	δ. Πόρτ Σαϊδ 12/10
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	δ. Μπουρόνομπετελ 11/10	ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	ε. Πόρτ Κέλαγκ 17/10
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772	α. Ντουμπάι 13/10	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	επώληθη
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ (π.)	74	8901	ε. Γκόλφορτ 24/9	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	δ. Πόρτ Σαϊδ 14/10
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	α. 'Αμβέρσα 21/10	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	α. Πόρτ 'Αρθουρ 10/10
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	επισκευές Ντουμπάι 2/5	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	στη Μανίλα 22/9	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Μπόταν Μπαϊ 18/10
ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Λός 'Αντζελες 1/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	α. 'Ικόνιο 16/10
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	α. Σιγκαπούρη 8/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Ρουέν 18/10
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	επώληθη	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	αργεί Πειραιά
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	α. Σάντος 12/10	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/10
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	α. 'Αμβέρσα 6/10	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	δ. Πόρτ Σαϊδ 8/10
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/10	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	α. Λός 'Αντζελες 14/10
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	επώληθη	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	προς Πόρτ Κέλαγκ 28/9
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	προς Μπαγκόγκ 26/8	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	ε. Σιγκαπούρη 12/10
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	ε. Κόρπους Κρίστι 8/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	69	9822	ε. Κολόμπο 14/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Ντάρμπαν 16/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	9076	επώληθη Νορβηγούς
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	α. Βαρκελώνη 16/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	16317	προς Πακιστάν 23/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Πειραιά 11/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	68	10964	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/9
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018	ε. Γιβραλτάρ 4/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	11562	προς Ταϊλάνδη 22/9
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	στο Μπαντάρ Χομείνι 26/8	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	19420	ε. Τερνούζεν 18/10
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ. Μηχ.)	68	66113	προς Φουτζέιρα 18/8	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	10372	ε. Κακινάδα 26/9
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 26/9	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	δ. Σουέζ 3/10
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713	α. Πειραιά 10/10	ΤΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764	α. Κάντλα 4/10	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	δ. Σουέζ 17/10
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	δ. Κων/πολή 12/10	ΤΙΜΙΛΙΑ (κ.)	71	16275	επώληθη 'Ελληνες
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073	δ. Σουέζ 16/10	ΤΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	ε. 'Αμβέρσα 19/10
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	προς Μπαντάρ Χομείνι 26/8	ΤΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	προς Παρανάγουα 28/9
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Χόγκ Κόγκ 11/10	ΤΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Λέγκχορν 17/10
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Πειραιά 11/10	ΤΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	75	3531	προς Μομπάσα 30/9
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Γιούροπορτ 22/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	83	35762	ε. Δαμιέττα 12/10
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Νεμουίτ Μπαϊ 26/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	81	3375	προς 'Ορν 13/9
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	δ. Κων/πολή 11/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	78	5868	ε. Φός 18/10
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	ε. Χάλιφαξ 23/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	70	9954	α. Κολόμπο 20/10
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.μ.)	77	40558	α. 'Ομοσλή 16/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	76	16023	προς Β. Κορέα 13/9
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.μ.)	74	20704	δ. Κων/πολή 15/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	78	15660	ε. Χάμιλτον 8/10
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 26/8	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	70	10197	α. 'Αμβέρσα 21/10
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963	προς Κούβα 15/8	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	75	12376	ε. Μπαβναγκάρ 13/9
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Λάγος 10/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	83	21000	ε. Βρέστη 9/10
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 2/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	69	5406	α. Χονιάρα 17/10
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (μ.)	77	14275	πρ. «Γιουρογιούντι»	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	73	12376	ε. 'Ακαγιούτλα 9/10
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	α. Σουαίμα 13/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	71	9082	ε. Αιγούστα 13/10
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. 'Ασόντ 6/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	75	16822	προς 'Αβάνα 2/6
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 23/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	68	9627	α. Ρότερνταμ 20/10
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Ραβέννα 6/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	69	9777	μετ. «Ronjay» (π.)
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	71	20670	μετ. «Sea Tradition» (AB)
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Πειραιά 16/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	76	13550	α. Ζήμπρουκ 13/10
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Βομβάη 17/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	77	17339	α. 'Αμπιτζάν 12/9
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 26/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	76	18953	προς Βομβάη 27/9
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	ε. Δακάρ 29/8	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	80	30502	προς Ταϊβάν 18/9
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Φός 18/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	80	8915	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	α. 'Ιμινγκχαμ 15/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)	73	50849	μετ. «Ναυρίνο» (ε.)
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			προς Πουέρτο 'Ορντάζ 11/9
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Μελίλι 19/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Σάουντα 6/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Φός 12/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΣΟΝΓΚ (δ.μ.)	70	17571	στο Μπαντάρ Χομείνι 3/8	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Γιούροπορτ 19/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 6/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς 'Αβάνα 17/8	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	προς Μπελέμ 25/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Μπωμόντ 18/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	προς Κούβα 8/7	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Αίγυπτο 5/8	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	α. Τσίμα 17/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Μαντράς 18/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Σιγκαπούρη 11/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Ντάρ ες Σαλάμ 4/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μηχ.)	75	20797	α. Πενάγκ 18/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Χιούστον 4/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835	ε. Τάραντα 6/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	δ. Παναμά 8/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	α. Φιλαδέλφεια 16/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Σαλβαντόρ 12/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Ρότερνταμ 22/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Σουαίμα 5/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Σμύρνη 29/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομείνι	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)	73	17466	προς 'Αμπού Ντάμι 31/7	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΚΑ'Υ' ΜΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	77	11679	ε. Γιβραλτάρ 16/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Πρίνς Ρούπερτ 18/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΚΥΡΩΝ (δ.γ.)	74	75049	προς Μπόννυ 27/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Βρέμη 10/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	α. Πόρτ 'Αρθουρ 21/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς 'Ινδονησία 21/9	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Τακόμα 7/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Πειραιά 18/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	α. Λός 'Αντζελες 1/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. 'Αιν Σουίνα 16/8	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	προς Δ. 'Αφρική 22/8	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Σαντάνα 6/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ρίο Γκράντε 6/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Βαλτιμόρη 9/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	δ. Κων/πολή 11/10	ΤΙΟΒΕΛ (π.)			
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. 'Αμοστερνταμ 19/1				

ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	δ. Ντόβερ 17/10
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	ε. 'Ικόνιο 16/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	α. Νταμμάμ 13/10
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. 'Ιταζάι 5/10
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρός Γουίσαμάρ 26/9
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	έπωλήθη Έλληνες
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειοακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	α. Σιγκαπούρη 9/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	70	83168	α. Ράς Τανούρα 8/10
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	α. Ζήμπρουγκ 14/10
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	α. Ντουάλα 26/9
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Τζάκσονβιλ 7/9
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	ε. Ρουέν 1/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	ε. Γιοκοχάμα 15/10
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Φερναντίνα 21/9
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρός Τύνιδα 22/9
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Σιγκαπούρη 5/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Τζέμπελ Άλι 2/10
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	ε. Κοβίν 2/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214	πρός Μασάν 3/8
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός ΗΠΑ 30/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	α. Πόρτ Κέλαγκ 21/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	δ. Πόρτ Σάιτ 10/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	πρός Μανίλα 27/9
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	α. Λός Άντζελες 14/10
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Βαρκελώνη 16/10
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	α. Σάντος 11/10
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κοσίμ 16/10
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρός Τόκο 24/9
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	έπισκευές Πειραιά 11/10
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Λός Πάλμας 15/10
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	α. Λός Πάλμας 18/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	έπισκευές Ρόττερνταμ 19/5
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Σορόγκ 29/8
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	α. Άμβούργο 18/10
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	ε. Ματαντί 29/9
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	έπισκευές Κεηπτάουν 13/10
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρός Ν. Μπέντφορντ 16/9
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	ε. Χόγκ Κόγκ 15/10
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	α. Μπάρυ 15/10
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	α. Λάγος 30/9
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	ε. Λός Πάλμας 23/9
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Σχζέσιν 18/10
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	ε. Λάγος 12/10

ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	πρός Κούβα 17/9
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	α. Πόρτ Κανάβεραλ 4/10
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Τερνέστη 14/10
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Λομέ 6/10
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	1261	ε. Μπουσάν 10/7
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	α. Λός Πάλμας 12/10
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	ε. Βαλλέττα 16/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Ζίρκου Άιλοντ 8/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	πρός Σιγκαπούρη 10/10
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	έπισκευές Σιγκαπούρη
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Σούρις 10/10
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Άμβέρσα 15/10
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Σάντος 7/10
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	δ. Σουέζ 4/10
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	δ. Ντόβερ 18/10
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρός Μπελέμ 30/9
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	α. Μομπίλ 12/10
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	έπισκευές Πειραιά 18/7
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	α. Αύγουστα 13/10
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	α. Σιγκαπούρη 18/10
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409	δ. Πόρτ Σάιτ 16/10
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρός Γιοκοχάμα 27/9
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Μπανγκόκ 4/10
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Μπαντάρ Άμπας 30/8
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	δ. Σουέζ 15/10
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	α. Λάγος 3/10
ΧΟΛΣΑΤΙΑ (π.)	79	12074	πρ. «Cam Ilomba»
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	μετ. «Handy Carrier» (μ.)
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Γιβραλτάρ 15/10
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Τζέμπελ Άλι 15/10
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Πειραιά 2/10
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Μπάρυ 8/10
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	ε. Μοντεβιδέο 17/8
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Ντάρμπαν 17/10
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρός Ντάρμπαν 22/7
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	α. Λός Πάλμας 14/10
ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	ε. Ντάς Άιλοντ 5/9
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι' ΜΟΝΤ	76	7049	ε. Λομέ 15/10
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366	δ. Ντόβερ 12/10
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	α. Νουακτσότ 26/9

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καί γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ εἰδικὴ προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες

Ἡ εἰδικὴ προσφορά, πού ἰσχύει ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 6.000.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 7.500 (ἐναντι δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ αὐτὲς τίς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομείστε τὸ, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρα 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:.....

Ὑπογραφή:



MEDOV

FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES

DIRECTORS: G.F. POULIDES - L. SCAFFARDI - G.A. STATHOPOULOS

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.
Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

CENTRO CROCIERE S.r.l. - Cruise Operators. Telex: 271460 •

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

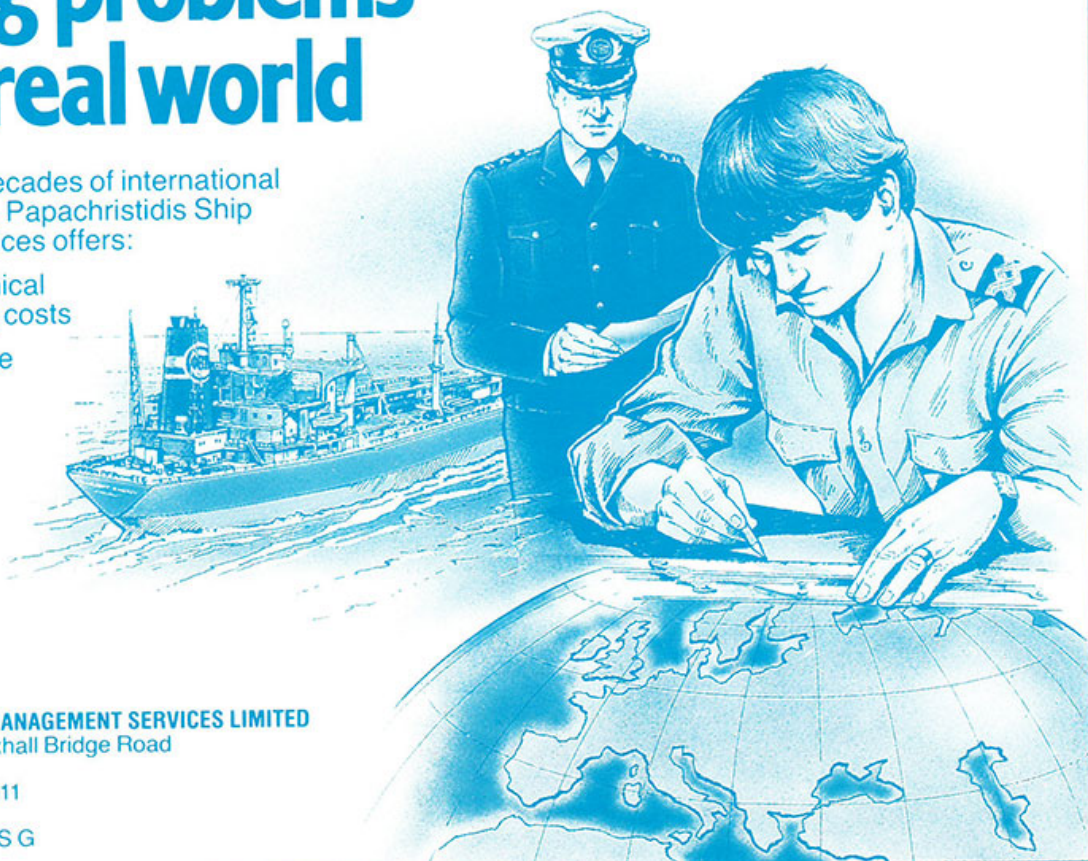
"Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road

London SW1V 1DX

Telephone: (01) 828 9911

Fax: (01) 828 9179

Telex: 8956714 FRIXOS G





TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

