

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1990

Αρ. Φύλλου 1020/1078

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Posidonia
Ποσειδώνια 90

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1020/1078
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



Citibank Shipping Bank S.A.

Δυναμικότητα και μακρόχρονη παράδοση δράσης σε παγκόσμια κλίμακα.
Δύο σημαντικά στοιχεία που συνδέουν την ελληνική ναυτιλία και τη Citibank.
Δρόμοι παράλληλοι σ' όλες τις θάλασσες και τα λιμάνια του κόσμου.
Μια καθοριστική συμβολή στην παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα.
Χτές και σήμερα.
Και αύριο.

CITIBANK 

CITIBANK SHIPPING BANK S.A.

LONDON SHIPPING, Cottons Centre, Hay's Lane, London SE 10T, ENGLAND – PIRAEUS SHIPPING, 47-49 Akti Miaouli, 185 10 Piraeus, GREECE.
TOKYO SHIPPING, 2-2-1 Ohtemachi, Chiyoda-Ku, Tokyo 100-91, JAPAN – NEW YORK SHIPPING, 399 Park Avenue, New York, N.Y. 100 43, U.S.A.

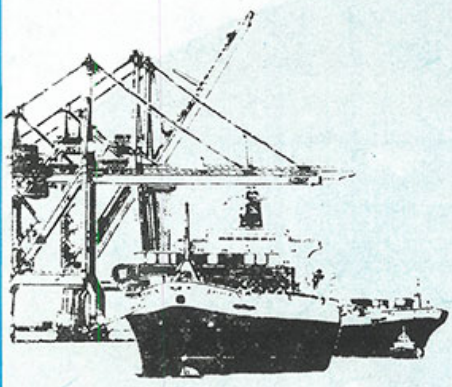
NO PLACE FOR NOVICES



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

Tradewinds · 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX · United Kingdom
Tel: 01 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G
Telefax: 01 · 828 9179

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1990
ΝΟ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1320/1078

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
'Απω 'Ανατολή
& 'Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 8.000
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1320/1078 June 1st, 1990

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- Τά πλοία καί ή θαλάσσια ρύπανση.
14 "Ένα ειδικό άφιέρωμα στή προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καί στά προτεινόμενα νομοσχέδια των 'Ηνωμένων Πολιτειών γιά τήν αντιμετώπιση τής ρύπανσης από τά πλοία.
- 22 U.S. Spill/Pollution Legislation
Του κ. Γιάννη 'Αδ. Χατζηπατέρα, Προέδρου Κομμίτη.
- 23 'Η προστασία του περιβάλλοντος καί τό πρόβλημα τής ρύπανσης τής θάλασσας από τά πλοία.
Του κ. Λουκά Χατζηϊωάννου, Προέδρου τής "Ένωσης Κυπρίων 'Εφοπλιστών.
- 26 'Ο Νόμος των ΗΠΑ γιά τή ρύπανση τής θάλασσας μέ πετρέλαια.
Του κ. 'Επαμεινώνδα Γ.Ε. 'Εμπειρίκου.
- 29 Τό κόστος τής ύπεροψίας.
Του κ. Βασίλη Φρ. Παπαχρηστίδη.
- 31 Τό περιβάλλον άποτελεί τή μεγαλύτερη πρόκληση των πλοιοκτητών.
Του κ. Σείγκο Σουζούκι, Προέδρου INTERTANKO.
- 33 Προστατεύοντας τό περιβάλλον καί άλλα τινά..
Του κ. Στέλιου Χατζηϊωάννου.
- 37 Ρύπανση θαλασσών καί άκτών μέ άπορρίμματα.
Του κ. Νίκου Δενιόζου.
- 42 Ναυτικό 'Απομαχικό Ταμείο.
Τό πρώτο μέρος τής μελέτης του Προέδρου του NAT κ. Γρηγόρη Τιμαγένη γιά τή σημερινή κατάσταση του Ταμείου καί προϋποθέσεις γιά τήν έξυγιάσής του.
- 53 'Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας των 'Ακτοπλοϊκών Ε/Γ-Ο/Γ Πλοίων.
Του κ. Δημήτρη Πετρόγγου, Ναυπηγοϋ-Μηχανολόγου.
- 57 'Από τον Ποσειδώνα στα Ποσειδώνια '90.
'Αφιέρωμα στα Ποσειδώνια του πλοίαρχου κ. Ν. Κωστάρα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
50 ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΚΥΠΡΟΣ
62 ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
66 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
70 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
78 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
83 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
86 ENGLISH SUPPLEMENT
92 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Number One in the Med

Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean



TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander G. Tsavliris & Sons Maritime Co.
10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece — Telefax 4173434 — Telex 212677 T SAV GR — Cables SALVETOW
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 411 8511 (aoh) 0295 41579/324 0077/ 821 7481

BRANCH OFFICES at all major Greek ports

LONDON AGENTS: Tsavliris Shipping Limited 186-190 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telefax 01-282 3615 — Telex 884291, T SAV UK — Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support

Μέτρα καί γιά τά συμβεβλημένα

Είναι άναμφισβήτητο ότι γιά πολλούς καί ποικίλους λόγους πού άνάγονται κυρίως στίς άνάγκες διαχειρίσεως, ένας αριθμός ελληνόκτητων πλοίων δέν θά καταστεί δυνατόν νά προσελκυσθεί στό έθνικό νηολόγιο όσα μέτρα καί άν ληφθούν γιά τήν άποκατάσταση τής ανταγωνιστικότητας του υπό Έλληνική σημαία πλοίου καί γιά τήν περαιτέρω βελτίωση του θεσμικού καθεστώτος. Αυτό όμως δέν σημαίνει άναγκαστικά ότι καί τά πλοία αυτά δέν μπορούν — παρά τό γεγονός ότι θά διατηρήσουν τίς ξένες σημαίες πού φέρουν — νά συνεισφέρουν υπέρ του τόπου. Κατά τήν αντίληψή μας, μπορούν καί τά πλοία αυτά νά συνεισφέρουν πάρα πολλά στήν γενικότερη προσπάθεια γιά τό ξεπέραςμα των προβλημάτων πού αντιμετώπιζει σήμερα ή έθνική οικονομία.

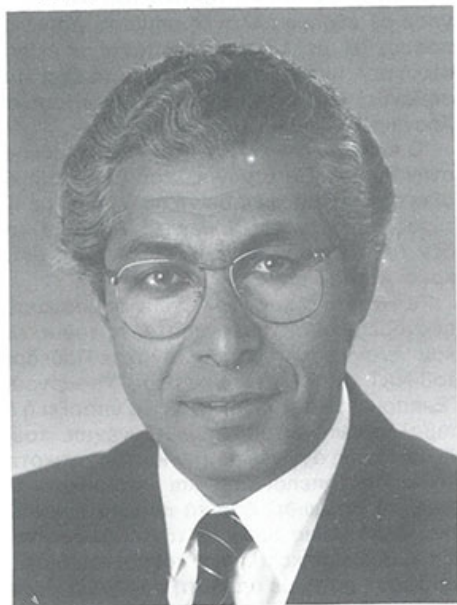
Γιά νά καταστεί δυνατή όμως αυτή ή προσφορά πρέπει νά γίνουν καί πρός τήν κατεύθυνση των πλοίων αυτών εκείνα πού επιβάλλουν οί καιροί. Καί συγκεκριμένα, πρώτο, νά καταργηθεί ή επιβληθείσα τό 1975 φορολογία πού έπεννομάσθηκε «είσφορά» έπειδή δέν μπορούσε νά δικαιολογηθεί ή επιβολή φορολογίας σέ πλοία μέ ξένες σημαίες, καί, δεύτερο, νά έξομοιωθούν οί πρός τό ΝΑΤ εισφορές ναυτικού καί

έφοπλιστού των συμβεβλημένων πλοίων πού είναι σήμερα 11% καί 18% αντίστοιχα έναντι του 9% καί 14% των υπό Έλληνική σημαία πλοίων, όπως άλλωστε συμβαίνει μέ τίς εισφορές πρός τά άλλα Ταμεία καί Λογαριασμούς (Ταμεία Προνοίας, ΕΛΟΕΝ, ΚΕΑΝ καί Έστία Ναυτικών).

Καί κάτι ακόμη πού οί στήλες αυτές τό έχουν θίξει επανειλημμένα: Νά αντιμετωπισθεί άμέσως τό πρόβλημα τής εξελίξεως των ναυτικών μας πού τά τελευταία χρόνια άναγκάσθηκαν νά εργασθούν σέ πλοία μέ ξένες σημαίες καί νά θεωρηθεί ότι ή εξαγορασθείσα ύπηρεσία τους λαμβάνεται ύπ' όψει καί γιά τήν άπόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων — επαναλαμβάνομε ότι δέν μπορούμε νά τιμωρούμε τούς ναυτικούς μας έπειδή, έλλείψει πλοίων μέ Έλληνική σημαία, άναγκάσθηκαν νά εργασθούν σέ πλοία μέ ξένες σημαίες καί αυτό τή στιγμή πού άλλοτε λαμβανόταν ύπ' όψει γιά τή συμμετοχή σέ εξέτασεις γιά προαγωγικά διπλώματα καί τήν άπόκτηση γενικότερα πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας καί θαλάσσια ύπηρεσία πού αποδεικνυόταν μέ ντισάρτσια, ή όποία, μάλιστα, ούτε καν είχε εξαγορασθεί.

Ο κ. ΑΡΙΣΤ. ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Είναι αυτόνομη ή βαύτατη ικανοποίηση των «Ναυτικών Χρονικών» καί γιά τή δημιουργία τής θέσεως Άναπληρωτού Υπουργού Ναυτιλίας, καί γιά τήν άνάθεση τής ύπουργίας στον κ. Άριστ. Παυλίδη.



Φυσικά τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τήν ικανοποίησή τους όχι γιατί ύλοποιήθηκε ή σχετική πρότασή τους γιά τή δημιουργία θέσεως Άναπληρωτού Υπουργού άλλα έπειδή μέ τή διατήρηση του Υπουργείου από τόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό αποδεικνύεται καί επιβεβαιώνεται ταυτόχρονα γιά μιá ακόμη φορά τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον του κ. Κων. Μητσotάκη υπέρ τής Ναυτιλίας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν επίσης τήν ικανοποίησή τους γιά τήν άνάθεση τής ύπουργίας στον κ. Άριστ. Παυλίδη καί γιά τήν επιτυχημένη προηγούμενη ολιγόμηνη θητεία του στό ΥΕΝ ότε υιοθετήθηκε τό σύστημα τής επάλληλης εκπαιδεύσεως των σπουδαστών των ναυτικών μας σχολών άλλα καί γιά τίς δηλώσεις στίς όποιες προέβη άμέσως μετά τήν όρκωμοσία καί τήν άνάληψη

ψη των καθηκόντων του τήν περασμένη Πέμπτη 24 Μαΐου.

Μιλώντας, συγκεκριμένα, στην πρώτη του συνάντηση μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες μετά τήν άνάληψη των καθηκόντων του ο κ. Παυλίδης δήλωσε:

«Είναι μεγάλη τιμή νά έχει κανείς τήν ευκαιρία νά ύπηρετεί τήν έθνική ύπόθεση πού λέγεται Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία. Η τιμή αυτή γίνεται μεγαλύτερη όταν ύπηρετεί τή Ναυτιλία από τή θέση στην όποία μέ τοποθέτησε ο Πρόεδρος τής Κυβερνήσεως καί μάλιστα ως Άναπληρωτή του.

Μέ βαθιά επίγνωση τής αξίας των παραπάνω θά διαθέσω όλες μου τίς δυνάμεις καί θά έξαντλήσω κάθε δυνατότητα, ώστε άφ' ενός νά άναποκριθώ στην έμπιστοσύνη, μέ τήν όποία μέ περιέβαλε ο Πρωθυπουργός καί άφ' έτέρου νά μή διαψεύσω τίς προσδοκίες τής ναυτικής οικογένειας τόσο πρός τό πρόσωπό μου όσο καί κυρίως, πρός τήν Κυβέρνηση του κ. Μητσotάκη».

ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΜΟΝΙΜΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ Ε.Ν.

Μέ τήν ευκαιρία τά «Ναυτικά Χρονικά» επαναλαμβάνουν τήν πρότασή τους γιά τή δημιουργία καί θέσεως μονίμου ύφυπουργού Ναυτιλίας.

Η Δημιουργία τής θέσεως αυτής είναι επιβεβλημένη γιά πολλούς λόγους:

Πρώτα καί κύρια γιά τήν εκπροσώπηση τής χώρας στίς διάφορες διεθνείς ναυτιλιακές συνόδους.

Κατά δεύτερο άλλα έξ ίσου κύριο λόγο γιά τήν άμεση αντιμετώπιση των ποικίλων προβλημάτων πού ανακύπτουν αιφνιδιακά καθημερινά άλλα καί γιά τήν επιβεβλημένη προστασία του ελληνικού πλοίου καί των Έλλήνων ναυτικών σέ όλόκληρο τόν κόσμο.

Καί τρίτον, γιά νά δοθεί στον Υπουργό ή δυνατότητα καί ο άπαιτούμενος χρόνος γιά τόν σχεδιασμό καί τήν έφαρμογή τής ναυτιλιακής πολιτικής.

Είναι αυτόνομη από όλα αυτά ότι γιά τό άξίωμα του μονίμου ύφυπουργού πρέπει νά επιλεγεί έγνωσμένου κύρους τεχνοκράτης.

Η ΛΥΣΗ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Χρόνιο πρόβλημα των διελύσεων των ελληνικών φορτηγών αυτοκινήτων από τή γείτονα Γιουγκοσλαβία καί μόνιμες οί δυσχέρειες πού προκαλούν συνεχώς οί γείτονες γιά νά πιέζουν πρός διάφορες κατευθύνσεις, ακόμη καί εθνικές. Άλλά έμείς πού διαθέτομε πλοία άλλα δέν διαθέτομε καθόλου μυαλό παραμέναμε όλα αυτά τά χρόνια άπαθείς ή άναζητούσαμε λύσεις σάν αυτή πού είδε πρδ ήμερών τό φώς τής δημοσιότητας, τής διακινήσεως, δηλαδή, των ελληνικών φορτίων μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου τής Βουλγαρίας!

Ευτυχώς τώρα άρχισαμε νά βλέπουμε καί τή μοναδική λύση πού έχομε στή διάθεσή μας γιά νά άποφύγουμε τούς εκάστοτε εκβιασμούς των Γιουγκοσλάβων: Τή χρησιμοποίηση, δηλαδή, τής θαλασσίας όδου Έλλάδος — Ιταλίας καί όπως διαπιστώθηκε σέ είδική σύσκεψη τά πλοία τής συγκεκριμένης γραμμής μπορούν νά καλύψουν όποιαδήποτε αύξηση κινήσεως παρουσιασθεί. Τά «ξύλινα τείχη» δίνουν, όπως πάντοτε άλλωστε, τή λύση σέ ένα ακόμη πρόβλημα του τόπου αυτού.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΚΤΟΙ

Δέν περνάει ήμερα πού νά μήν επιβεβαιώνεται μέ τόν ένα ή τόν άλλο τρόπο ή ρήση του ίδρυτου των «Ναυτικών Χρονικών» άειμνήστου Δημητρίου Κωττάκη γιά τούς ξένους πού άναφέρεται σέ σχόλιο του παρόντος τεύχους μέ άφορμή όσα επιχειρούνται σέ βάρος του έθνικού Νηογνώμονος.

Μπορεί νά μάς θαυμάζουν, μπορεί επίσης νά έπωφελούνται — πρωτίστως, ακόμη αυτοί — από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων, άλλα δέν μάς συγχωρούν τήν επιτυχία στα θαλάσσια έργα. Καί βρίσκουν χίλιους τρόπους νά μάς πολεμήσουν.

Όμολογούμε όμως ότι ποτέ δέν μπορούσαμε νά διανοηθούμε ότι στον πόλεμο αυτόν θά χρησιμοποιούνταν καί βρώμικα μέσα.

Γι' αυτό έχομε μείνει κυριολεκτικά κατάπληκτοι από μία ύπόθεση στην όποία εκτός των άλλων έμπλέκονται — καί συμμετέχουν

σέ βρώμικα μέσα — και ξένοι οι οποίοι δραστηριοποιούνται στον Πειραιά. Περισσότερα όμως και με συγκεκριμένες αναφορές μόλις συγκεντρωθούν τα απαραίτητα στοιχεία — προς το παρόν υπογραμμίζουμε ότι δεν θα γίνει σε καμία περίπτωση ανεκτή ή χρησιμοποίηση επίμεπτων μεθόδων που

Έπισημάνσεις του Κορμίτη

Την περασμένη Πέμπτη 24 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στο Queen's Room του Baltic Exchange η ετήσια γενική συνέλευση των μελών του Κορμίτη στην οποία έγινε ευρύτατη συζήτηση των πεπραγμένων, που όπως πάντοτε, είχαν κοινοποιηθεί εγκαίρως στα μέλη ώστε να υπάρχει η επιβαλλόμενη ενημέρωση.

Πέρα από τα πεπραγμένα, αξία ιδιαίτερης προσοχής είναι και η επιστολή που απηύθυνε προς τα μέλη ο Πρόεδρος του Κορμίτη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας. Με την επιστολή του αυτή ο κ. Χατζηπατέρας:

- Υπογραμμίζει ότι από τις δηλώσεις του Πρωθυπουργού και Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Κων. Μητσοτάκης φαίνεται ότι υπάρχει διάθεση της Κυβερνήσεως να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις που απαιτούνται, ώστε σύντομα να δούμε στην εθνική μας σημαία πολλά από τα υπό ξένες σημαίες, πλοία πράγμα που θα βοηθήσει στη λύση πολλών προβλημάτων της εργασίας μας και συγχρόνως θα εξασφαλίσει για την ναυτιλία μας ίσους όρους με αυτούς των ξένων, ανταγωνιστών μας.

- Τονίζει ότι οι τρεις παράγοντες της Ελληνικής Ναυτιλίας — Κράτος, Πλοιοκτησία και Ναυτεργασία — όφειλουν να ασχοληθούν ταυτόχρονα με το μέγιστο έργο της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως και με την προσέλκυση των Έλληνοπαίδων στη Θάλασσα. Η Ναυτιλία μας, υπογραμμίζει, είναι ελληνική — με όποια σημαία — όταν κυβερνιέται και ταξιδεύει με ελληνικά χέρια. Είναι και πάλι, ή ώρα να ξεσηκώσουμε τα ελληνόπουλα, από όλες τις γωνιές της Ελλάδος μας, και να τα φέρουμε στα καράβια. Η Θάλασσα, τό θαλασσομό έπάγγελμα, είναι περήφανο και πάνω από όλα, ελληνικό. Σύντομα πάλι, να επανδρώσουμε τα βαπόρια μας, με ελληνικές καρδιές.

- Έπισημαίνει ότι το νέο μεγάλο πρόβλημα είναι το U.S. Pollution Legislation, τά μελετώμενα δέ να επιβληθούν μέτρα, με μορφή όμοσπονδιακής νομοθεσίας στις Ηνωμένες Πολιτείες δημιουργούν — αν τελικώς ψηφισθούν — ζητήματα και καταστάσεις, σχεδόν άλυτα προβλήματα και ή μόνη λύση είναι οι Έυρωπαϊκές Κυβερνήσεις και άλλες, να πείσουν την Αμερική και να της αποδείξουν την επιζήμια για τη χώρα και τους πολίτες της, συνέπεια των μέτρων. (Σ.Σ.: Σχετικό μέ το θέμα αυτό τό ειδικό αφιέρωμα των Ν.Χ. στο παρόν τεύχος).

Γιά την αύξηση της υπάρχουσας χωρητικότητας συνεπεία των παραγγελιών δεξαμενοπλοίων και φορτηγών ο κ. Χατζηπατέρας παρατηρεί ότι δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά, κάποτε πρέπει να γίνεται ή ανανέωση του υπάρχοντος στόλου και εκφράζει την έλπίδα ότι δεν θα γίνει με ρυθμό που θα καταρρεύσει ή σημερινή, σχετική ισορροπία, μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και αναφέρει ότι για την ώρα ή ελληνική συμμετοχή στις παραγγελίες δεν είναι υπέρμετρα μεγάλη.

Τέλος ο κ. Χατζηπατέρας τονίζει ότι τά

πέρα από τις νομικές συνέπειες που μπορούν να επιφέρουν εκθέτουν και μάλιστα άνεπαυρότητα και έκεινους που τίς χρησιμοποιήσαν αλλά και όσους άλλους δέχθηκαν ή ανέχθηκαν να συμμετάσχουν ή να χρησιμοποιηθούν.

προβλήματα που αντιμετωπίζει ή ναυτιλιακή επιχείρηση δεν απολείπουν. Πολλά είναι έκείνα προσθέτει που έχει να αντιμετωπίσει ή Έλληνας έφοπλιστής στο χώρο της διαχείρισης των πλοίων του, όλα απαιτούν πολύ κόπο και κρύβουν πολλές δυσκολίες. Και αναφέρει ότι δεν πρέπει να διαφεύγει ότι ή ναυτιλιακή επιχείρηση συνεχώς γνωρίζει μύριες νέες δυσκολίες, διαδικαστικές, διακρατικές, γραφειοκρατικές, Έυρωκοινοτικές και Αμερικανικές, που δημιουργούν πολλές δυσχέρειες και τονίζει ότι τά πρέπει να είμεθα καλά οργανωμένοι και προετοιμασμένοι για να τις αντιμετωπίσουμε.

Δέν παραλείπει, όπως πάντοτε άλλωστε, ο κ. Χατζηπατέρας να εκφράσει εύχαριστίες και προς τά μέλη του Κορμίτη αλλά και της Γραμματείας με έπικεφαλής τόν κ. Παν. Κοσμάτο. Έιδιατερα εύχαριστεί τούς Άντιπροέδρους κ.κ. Μιχάλη Περατικό και Έπαμεινώνδα Έμπειρίκο καθώς και τά μέλη του Συμβουλίου συλλογικά και έναν - έναν ξεχωριστά.

Χωρίς τούς άξιους συναδέλφους, τονίζει, τά μέλη του Συμβουλίου που προσφέρουν άγόνυστα χρόνο πολύτιμο για τίς συνεδριάσεις, και πολλές άλλες υποθέσεις, εκπροσωπήσεις σε διεθνείς οργανισμούς, προετοιμασία εργασιών για ποικίλα θέματα της δουλειάς μας που διαρκώς αναφύονται, χωρίς την προσφορά των προσφιλών και πολυτίμων αυτών φίλων, συναδέλφων και συνεργατών μου, τό έργο του Κορμίτη δεν θα μπορούσε να συντελεσθεί καν όχι μάλιστα με κάποια επιτυχία.

Όλοι, καταλήγει, ίδίως οι νεώτεροι μπορούν να χαίρονται για την μεγάλη προσφορά τους στα κοινά της θαλασσινης δουλειάς που υπηρετούμε.

ΚΑΙ Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ;

Η έλβετική αεροπορική εταιρία Swissair, όπως ανέγραψαν στο προηγούμενο τεύχος τά «Ναυτικά Χρονικά», καταβάλλει συστηματικές προσπάθειες για την προσέλκυση πελατείας από την Έλληνική Ναυτιλία, μάλιστα διαθέτει ειδικόν εκπρόσωπο στον Πειραιά ό οποίος ασχολείται αποκλειστικά με τό θέμα αυτό.

Έπειτα από όλα αυτά εύλόγως ανακύπτει τό έρώτημα: Και ή εθνικός μας αερομεταφορέας τί κάνει; — έμείς τουλάχιστον δεν είδαμε ποτέ στον Πειραιά κάποιον εκπρόσωπό του που να ασχολείται με την προσέλκυση πελατείας από τόν χώρο της Έλληνικής Ναυτιλίας. Άλλωστε, γιατί να άνησυχήσουν οι άνθρωποι, τά έλλείμματα καλύπτονταν τουλάχιστον μέχρι τώρα από τό ύστέρημα του Έλληνικού λαού...

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

Στό προηγούμενο τεύχος δημοσιεύσαμε χωρίς σχόλιο, την ύπ' αριθ. 458/1990 απόφαση του Συμβουλίου Έπικρατείας, την όποια

θεωρούμε, πάρα πολύ σημαντική για την Έλληνική Ναυτιλία, την σημαντικότερη, ίσως άπόφαση δικαστηρίου σε όλη τη μεταπολεμική περίοδο, δεδομένου ότι άποκαθιστά κατά τόν αυθεντικότερο τρόπο, τό κύρος του θεσμικού καθεστώτος.

Η υπόθεση αναφέρεται σε διαφωνία που δημιουργήθηκε με τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο και τίς ναυτιλιακές εταιρίες που εκπροσωπούσε ό κ. Νίκος Άναγνωστάτος.

Τό NAT σαν γνήσιος εκπρόσωπος της «Έλληνικής Δημόσιας Διοίκησης», έφάρμοζε λαμβανόμενα και κατά τό δοκούν τίς έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως των πλοίων της Diakan Shipping S.A., της ναυτιλιακής εταιρίας του κ. Νίκου Άναγνωστάτου, χρεώνοντας έτσι παράνομα υπέρογκα ποσά σαν εισφορές προς τό Ν.Α.Τ. Την ίδια τακτική τηρούσε και με όλα τά πλοία τά όποια είχαν νηολογηθεί με της ίδιας μορφής έγκριτικές πράξεις, δηλαδή όσα είχαν νηολογηθεί πριν τό 1975, αλλά μόνον ό κ. Νίκος Άναγνωστάτος άντέδρασε, άρνούνμενος κατηγορηματικά να ύποκύψει στις παράνομες απαιτήσεις του NAT.

Θυμίζουμε πως τό 1984 τό NAT είχε έξαπολύσει ένα άνηλεή διωγμό εναντίον των δήθεν όφειλτών έφοπλιστών με μηνύσεις εντάλματα και κατασχέσεις περιουσιών, με είσπρακτικό και μόνο σκοπό, χωρίς να αντιλαμβάνεται την μεγάλη ζημιά που προκαλούσε στο κύρος των έγκριτικών πράξεων, στο γοήτρο και την έμπιστοσύνη προς την Έλληνική Σημαία.

Αυτή ή έκβιαστική τακτική του NAT όδήγησε σε άθρόες αλλαγές σημαίας για να άποφευχθεί μελλοντική αναπάντεχη έκβιαστική πολιτική και τό γεγονός αυτό έχει επισημανθεί επανειλημμένα από τά «Ναυτικά Χρονικά».

Ό κ. Νίκος Άναγνωστάτος ήταν ό μόνος, στην κυριολεξία ό μόνος, που άντιστάθηκε σθεναρά και άποφάσισε να πολεμήσει με τό τέρας που λέγεται Έλληνικό Δημόσιο και δεν τόν πτόησαν ούτε τά εντάλματα, ούτε και οι καταδίκες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν δημοσιεύσει άυστηρές και σκληρές έπιστολές του κ. Νίκου Άναγνωστάτου προς τόν τότε Πρόεδρο του NAT και τούς κατά καιρούς Υπουργούς Έμπορικής Ναυτιλίας, χωρίς να ύπάρξει ή επιβαλλόμενη άναπόκριση. Συνέχισε τούς δικαστικούς άγώνες με την ίδια μαχητικότητα και άυτοπεποίθηση και κατόρθωσε τό 1987 να δικαιωθεί από τά ποινικά δικαστήρια, αλλά μόλις τώρα με την άπόφαση του Σ.τ.Ε. δικαιώθηκε πλήρως και άστικά. Διότι ή άπόφαση αυτή, με άπόλυτη σαφήνεια, δέχεται όλες τίς θέσεις του κ. Νίκου Άναγνωστάτου άκριβώς όπως τίς ύποστήριζε από την πρώτη στιγμή.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι σ' όλη αυτή την ιστορία, πέρα από τίς δικαστικές περιπέτειες ύπήρξε και κοινωνικός διασυρμός και του ίδιου του κ. Νίκου Άναγνωστάτου αλλά και του Έλληνικού έφοπλισμού γενικότερα που έμφανιζόταν να μην έκπληρώνει τίς ύποχρεώσεις του προς τό ασφαλιστικό ίδρυμα των ναυτικών μας, για λόγο τόν δέ αυτόν ή προαναφερθείσα άπόφαση του Σ.τ.Ε. προσλαμβάνει εύρύτερη διάσταση.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (Ι)

Μεταξύ των πολλών και ιδιαιτέρως χρήσιμων, έν πολλοίς, προτάσεων στις όποιες κατέληξε ή ήμερίδα με θέμα την όργάνωση και

λειτουργία του λιμένος Πειραιώς για την υποδοχή και εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων που πραγματοποιήθηκε στις 26 'Απριλίου με πρωτοβουλία της Λέσχης Λιμενικού Σώματος, περιλαμβάνεται και μία ή όποια έρχεται σε ριζική αντίθεση με την άρχη του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, πού, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, πρέπει να αποτελεί το άλφα και το ωμέγα σε όλες τις εκφάνσεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής, δεδομένου ότι στην άρχη αυτή στηρίζεται αποκλειστικά αυτή ή ίδια ή ύπαρξη της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Μιλάμε για την πρόταση περί «εφαρμογής του συστήματος των άδειων σκοπιμότητας» για τη δρομολόγηση πλοίων στις άκτοπλοϊκές γραμμές πού «τρύπωσε» (τυχαία, ή ήθελημένα, δεν είμαστε σε θέση να το γνωρίζουμε, κάθε δε διευκρίνιση δεκτή) κάπου προς το τέλος και μεταξύ των προτάσεων για την ευρύτερη συμμετοχή των χρηστών του λιμανιού στο Δ.Σ. του ΟΛΠ, για την εκχώρηση αρμοδιοτήτων του σε ιδιωτικούς φορείς για να τερματισθεί το ύφιστάμενο μονοπωλιακό καθεστώς και για τη δημιουργία ελεύθερων ζωνών στο λιμάνι μαζί με την απλούστευση των τελωνειακών διατυπώσεων και της γραφειοκρατίας...

Μέ την πρόταση αυτή επιχειρείται να συνηχισθεί (οι ενδιαφερόμενοι είναι βέβαιο ότι θα επιθυμούσαν να διαιωνισθεί, αλλά, φευ, ή 1.1.1993 έπέρχεται ακάθεκτη) όσο είναι δυνατόν περισσότερο το προστατευτικό καθεστώς πού είχαν κατορθώσει να επιβάλουν επί σειρά ετών στην 'Ακτοπλοία την όποια θεωρούσαν σαν χωράφι πού είχαν κληρονομήσει από τον πατέρα τους.

Δέν πρόκειται για ισχυρισμό δικό μας. Τό λένε, οι ίδιοι, με περίτεχνη, βέβαια, διατύπωση, στην περί ής πρόταση ή όποια, ερήσθω εν παρόδω, είναι απολύτως ξεκαρλωτή και δέν είχε καμία απολύτως σχέση με τό θέμα της ήμερίδας πού ήταν «ή οργάνωση και λειτουργία του λιμανιού για την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων» και όχι οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες και την όποια παραθέτομε για του λόγου τό ασφαλές.

Μεταξύ εκείνων, λοιπόν, πού πρέπει να γίνουν, κατά τις προτάσεις πού υπέβαλε στο 'Υπουργείο ή Λέσχη Λιμενικού Σώματος, είναι και «ή εφαρμογή του συστήματος των άδειων σκοπιμότητας (για τη δρομολόγηση πλοίων στις άκτοπλοϊκές γραμμές) ώστε (και ίδου τό ψητό)» **να υπάρχει ίσορροπία μεταξύ προτασίας του επενδεδυμένου κεφαλαίου και των συμφερόντων του κοινωνικού συνόλου** από πλευράς εξυπηρέτησης των συγκοινωνιακών αναγκών! (τό θαυμαστικό δικό μας).

Και όλα αυτά — αυτή, δηλαδή, ή θρασυάτη διεκδίκηση του προστατευτισμού — στη χώρα της όποιας ή Ναυτιλία ύφίσταται και θά εξακολουθήσει να υπάρχει μόνον έφ' όσον στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο επικρατεί ή άρχη του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. 'Αλλά και έν όψει της επικείμενης Εύρωπαϊκής ολοκλήρωσης πού πρέπει — υποτίθεται — να μάς βρεί κατάλληλα προετοιμασμένους για να αντιμετωπίσουμε την εισβολή ξένων και για να διατηρήσουμε ή 'Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια.

'Εθνική, 'Υπερκομματική και Ρεαλιστική Πολιτική χρειάζεται ή Ναυτιλία μας

Μεστή σε νόημα και ρεαλισμό ή πρόσφατη όμιλία του αντιπροέδρου της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννη Γκούμα, κατά την έτήσια έκδήλωση της Λέσχης 'Αποφοίτων 'Υδρας, πού πραγματοποιήθηκε στην 'Αθήνα στις 22 Μαΐου.

'Ο κ. Γ. Γκούμας περιέγραψε τη σημερινή θέση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και διατύπωσε σειρά σκέψεων για τό μέλλον της. Συγκεκριμένα ό κ. Γκούμας υποστήριξε ότι ό 'Ελληνικός έφοπλισμός βρίσκεται σήμερα σε καλή και προσηκτικά δυναμική πορεία, με τάσεις εκσυγχρονισμού της νοοτροπίας του, ένω αντίθετα τό εργατικό δυναμικό, τελεί σε υποχώρηση τόσο αριθμητικά όσο και ποιοτικά. Ειδικότερα για την υποδομή της ναυτιλίας, υποστήριξε ότι βρίσκεται σε κάμψη και στα «σημεία», σε κατάρρευση.

Μιλώντας για τόν ρόλο του ναυτικού συνδικαλισμού, υπογράμμισε την ανάγκη διευρύνσεως της δημοκρατικής του λειτουργίας, ώστε οι αποφάσεις των διοικήσεων των σωματείων να μην λαμβάνονται ούσιαστικώς έρήμην του κύριου όγκου των μελών πού βρίσκονται στη βάση τους και κατά κανόνα μακριά από την 'Ελλάδα.

Για να προχωρήσει ή ναυτιλία σε ανάπτυξη, εκσυγχρονισμό και πρό παντός σε παραγωγική σύνδεση με τόν τόπο, ό κ. Γκούμας πρότεινε σχέδιο εύρειας ανάπτυξης της υποδομής, σε διαστάσεις διεθνούς ναυτιλιακού και οικονομικού κέντρου, τό όποιο άλλωστε μελετά ήδη ή "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών.

Πολύ όρθά, ό κ. Γκούμας συνόψισε τη σημερινή εικόνα της Ναυτιλίας μας ως έξης:

— **'Εθνική πολιτική για τη ναυτιλία.** 'Η σχετική πρόθεση μέχρι τώρα έχει έξαντληθεί σε φιλολογία. Τό γενικώτερο κλίμα της κοινωνικής και πολιτικής αντιπαράθεσης δέν επέτρεψε ούσιαστικά βήματα 'Ο συνδικαλισμός και έδω έχει τις ευθύνες του.

— **Πολιτική βούληση.** 'Αμφίβολη ή έκδήλωσή της, βάσει της πείρας του παρελθόντος κι όταν ή εκάστοτε κυβερνητική πολιτική δέν δεσμευόταν χωρίς παραγωγικές νοθείες, από τούς βασικούς νόμους της αγοράς. Δέν εξέφυγε δηλαδή από την «νόσο του πολιτικού κόστους». 'Η νέα κυβέρνηση με τό στόμα του ίδιου του Πρωθυπουργού, μάς διαβεβαίωσε για τό αντίθετο. Περιμένουμε και αισιοδοξούμε.

— **Τεχνική υποδομή.** 'Η λύση του

προβλήματος σε πλήρη συνάρτησή με τη ρεαλιστική πολιτική βούληση και την αποδοχή της όρθόδοξης άρχης, ότι ή επιχείρηση είναι για να παράγει έργο και φυσικά για να εξασφαλίζει άπασχόληση. "Οχι όμως μόνο τό αντίθετο.

— **'Ανάπτυξη τηλεπικοινωνιών.** 'Ως έχουν σήμερα τά πράγματα με τό κρατικό μονοπώλιο, ή ναυτιλία δέν πρόκειται να αποκτήσει ποτέ, τις εύκολές πού έχει ανάγκη. Μοιραίως, χρειάζεται χειραφέτηση με δικό της αυτόνομο τηλεφωνικό κέντρο, πού μπορεί να τό συγκροτήσει με δικά της κεφάλαια και δικές της συνεργασίες.

— **'Οργάνωση υποδομής υπηρεσιών.** 'Η προϋπόθεση αυτή έμπλέκεται στο πολεοδομικό κονφούζι της μείζονος πρωτεύουσας και στο άδιαχώρητο της 'Ακτής Μιαούλη.

Αυτές οι προϋποθέσεις, τόνισε ό κ. Γκούμας, είναι για τό κράτος, πού πρέπει να τις εξασφαλίσει όταν αποφασίσει να κερδίσει και να φέρει κοντά στον τόπο **τόν διάχυτο, τόν σκόρπιο, πλούτο της ναυτιλίας.**

Καταλήγοντας ό κ. Γκούμας υπογράμμισε ότι με τη σειρά του ό 'Εφοπλισμός πρέπει να :

— 'Αξιοποιήσει τις επιχειρηματικές σχέσεις σε διεθνές επίπεδο, κυρίως με την μορφή των συνεργασιών.

— Να προωθήσει περαιτέρω ανάπτυξη του μανάτζμεντ των ναυτιλιακών γραφείων του Πειραιά.

— Και να αξιοποιήσει τό 'Ελληνικό έμψυχο δυναμικό, όπου υπάρχει και όπου μπορεί να αποδώσει καλύτερα, κυρίως στις ήγετικές θέσεις, όχι μόνο του πλοίου αλλά και του γραφείου.

Αυτή ή σύντομη περιγραφή του σημερινού ναυτιλιακού σκηνικού, πού όδηγεί στην αντίφαση του «έξω πάμε καλά, αλλά μέσα χάνουμε έδαφος», κατέληξε ό κ. Γκούμας, όριζει τη μορφή, τούς στόχους και τις δυνατότητες μιάς νέας φιλοσοφίας, μιάς νέας όπτικής γωνίας, από την όποια να δούμε τόν **κόβο** με τόν όποιο θά δέσουμε όχι άπλως, τό πλοίο, αλλά όλόκληρη την ναυτιλία, με τόν τόπο και την οικονομία του.

'Ο **κόβος**, αυτός είναι, ή παροχή υπηρεσιών μέσα από τό φάσμα της έφοπλιστικής έμπειρίας, της ιστορικής παραδόσεως και της γεωγραφικής θέσεως, πού στο λειτουργικό πλαίσιο ενός διεθνούς κέντρου, θά φέρει και θά κρατήσει την 'Ελλάδα στο παγκόσμιο προσκήνιο.

TAX FREE CARS

Αγοράστε σωστά. Στην Ευρώπη. Στην EXPOCAR.

Σκεφθείτε EXPOCAR στο Βέλγιο... για καινούργια και μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, στις χαμηλότερες τιμές της αγοράς και παράδοση σε 24 ώρες.

ΔΡΕΑΝ
ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΟ ΣΑΣ
ΕΙΣΗΓΗΘΕ
ΓΙΑ ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ

EXPOCAR

RUE VANDEWEYER 63-65, 1030 BRUSSELS, TEL. 00-32-243-4620 - 243-4662
FAX 2 5-5957, TV 26647 EXPOS

PRIN

50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ευχάριστα μηνύματα μας έρχονται από το Λονδίνο. Η όλιγον πρό του πολέμου συσταθείσα ασφαλιστική εταιρία «The Oceanic and Mediterranean Insurance Co. Ltd.» με σκοπόν την κατά μικτόν ποσοστόν συμμετοχήν εις τας ασφαλίσεις των κινδύνων επί Έλληνικών σκαφών, ήρρισε πρό μηνός τας έργασίας της.

— Προεβλέψαμεν από διμήνου την χαλάρωσιν της ναυλαγοράς. Η έγγυτερά παρακολουθήσας όλων των συντελεστών του ναυλοτιμαρίθμου μας επέτρεψε να διώδωμεν εν τίνι μέτρω την σημερινήν εξέλιξιν. Τά πράγματα άτυχώς μας έδικαίωσαν.

— Την 21 Μαΐου σμήνη Γερμανικών άεροπλάνων επέδραμον άλληλοδιαδόχως και έβομβάρδισαν σφοδρώς τας λιμενικάς εγκαταστάσεις της Ντιέπης και τά εν τω λιμένι εύρισκόμενα έμπορικά πλοία. Μία εκ των ριφθεισών βομβών έπληξε τό ελληνικόν φορτηγόν «Γαλαξίας», 4.393 τόννων γκρός, προκαλέσασα έκτεταμένης ζημίας. Τό σκάφος λόγω άκατασχέτου είσορής ύδάτων έβυθίσθη εις τό άγκυροβόλιόν του. Επίσης τό ελληνισμένον πλησίον τούτου φορτηγόν «Περράκης Α. Καμπάνης» 3.584 τόννων γκρός, έπληγη υπό βόμβας και έβυθίσθη.

— Τό Ύπουργείον Ναυτιλίας διεβίβασεν αύστηράν έγκύκλιον πρός τας λιμενικάς «Αρχάς δι' ης υπεγκυμίζει ότι τά υπό Παναμαϊκήν σημαίαν πλοία, τά προσεγγίζοντα εις τούς έθνικούς λιμένας δέν έξομοιούνται πρός τά Έλληνικά και συνεπώς ύπόκεινται εις την καταβολήν διπλασίων φαρικών τελών και ύγειονομικών δικαιωμάτων.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 227/1.6.1940)

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (2)

Η έξυγίανση της έθνικής οικονομίας την όποία έπιχειρεί ή κυβέρνηση δέν μπορεί να έπιτευχθεί μόνον με τίς βαρύτατες θυσίες στις όποιες υποβάλλεται ό ελληνικός λαός. Πρέπει να ύπάρξουν παράλληλα και οικονομίες με περιστολή των δαπανών και από την πλευρά του κράτους.

Στόν ναυτιλιακό χώρο πρέπει να έξοικονομηθεί τό σεβαστό κονδύλι πού διατίθεται για την έξυπνότητα των άγωνων γραμμών και τό όποιο κυμαίνεται γύρω στο ένα δισεκατομμύριο. Δέν έννοούμε, βεβαίως, ότι πρέπει να σταματήσει ή έξυπνότητα των άγωνων γραμμών αλλά άπλούστατα να άναληφθεί χωρίς την παραμικρή έπιδότηση από εκείνους πού έκμεταλλεύονται τίς κύριες (και ιδιαίτερα άποδοτικές) γραμμές.

Η άνταποδοτικότητα ή όποία συζητείται για όλους τούς τομείς πρέπει να ύπάρξει και στη συγκεκριμένη περίπτωση στην όποία ύπάρχει έκχώρηση κρατικού δικαιώματος. Καί όχι μόνον για να έξοικονομηθεί τό ένα δισεκατομμύριο, ή όσο είναι τό συνολικό ποσό πού διατίθεται για την έξυπνότητα των άγωνων γραμμών. Αλλά και για να σταματήσει να διασύρεται ό έφοπλισμός μας πού ένών μόνον προσφέρει στόν τόπο έμφανίζεται να είσπράττει, σε μία έποχή, μάλιστα, ισχνών άγελάδων, ένα δισεκατομμύριο δραχμές, τό όποιο, βεβαίως, πηγαίνει στις τσέπες μερικών κυρίων της Ακτής Τζελέπη.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (3)

Τακτικός και ιδιαίτερα προσεκτικός άναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών» μας έπισήμανε ότι δέν επανήλθαμε στο θέμα της άνακλήσεως της άδείας σκοπιμότητας του πλοίου «Αρκάδι», την όποία είχαμε ζητήσει στο τεύχος της 1ης Απριλίου, έπειδή είχε έξασφαλισθεί, όπως είχαμε ύπογραμμίσει τότε, με έξαπάτηση του Κράτους. Καί ταυτόχρονα διερωτήθηκε πού όφειλόταν ή σιωπή μας — συγκεκριμένα μας ρώτησε αν άλλαξαμε άντιλήψεις έπειδή ένδεχομένως τέθηκαν ύπ' όψει μας νέα στοιχεία, ή αν σιωπήσαμε για να μήν φέρουμε σε δύσκολη θέση τόν Κρητικό Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη,

πού είχε διατηρήσει ταυτόχρονα και τό Ύπουργείο Ναυτιλίας.

Όυτε τό ένα, ούτε τό άλλο συνέβη. Άπλούστατα, οι μετά τίς έκλογές έξελίξεις και οι ιδιαίτερα εύνοϊκές προοπτικές για τη Ναυτιλία πού δημιούργησαν οι θέσεις και οι διακηρύξεις του νέου Πρωθυπουργού αλλά και ή άνάληψη από τόν ίδιον και του Ύπουργείου Ναυτιλίας άπορρόφησαν όλο τό ένδιαφέρον μας.

Τώρα, λοιπόν, πού καταλαγιάζουν τά πράγματα επανερχόμαστε στο συγκεκριμένο θέμα. Είναι γεγονός ότι ή άνάκληση της άδείας σκοπιμότητας θα θίξει περισσότερο τούς άπλους μετόχους και όχι εκείνους πού εύθύνονται για την έξαπάτηση του Κράτους και οι όποιοι είναι οι μόνοι πού πρέπει να τιμωρηθούν και από την Πολιτεία αλλά και από τούς ίδιους τούς μετόχους — ή έξυγίανση, κατά την άντίληψή μας, πρέπει να είναι γενική αν θέλουμε να προχωρήσει αύτός ό τόπος. Καί για να προχωρήσει πρέπει να γίνει σεβαστό από όλους τό Κράτος τό όποιο ουδείς μπορεί να έξαπατά άτιμωρητή — αύτοί, λοιπόν, πού έξαπάτησαν τό Κράτος με την περίπτωση του πλοίου «Αρκάδι» πρέπει να λογοδοτήσουν, άλλίως θα ύπάρξει είτε ύποτροπή, είτε μίμηση. Τό Ύπουργείο Ναυτιλίας, τό όποιο έξαπατήθηκε, έχει τόν λόγο.

ΑΥΞΑΝΕΙ ΤΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

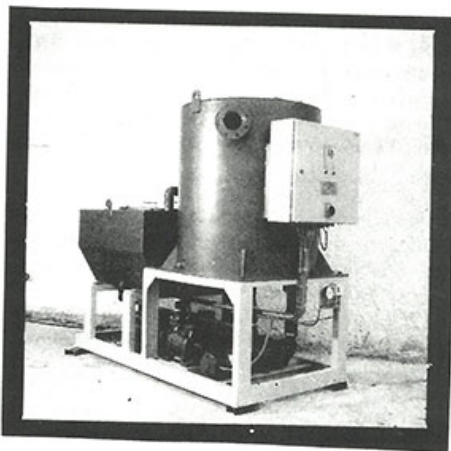
Τό συμπέρασμα της διπλωματικής διασκέψεως του IMO ύπήρξε ή σοβαρή αύξηση της άποζημιώσεως πού θα καταβάλλεται στους έπιβάτες — θύματα ναυτικών άτυχημάτων. Η διάσκεψη αύτή πού κράτησε μία βδομάδα και στην όποία πήραν μέρος άντιπροσωπείες 50 κρατών υιοθέτησε ένα πρόσθετο πρωτόκολλο στη διεθνή σύμβαση των Αθηνών «περί μεταφοράς έπιβατών και των άποσκευών τους», ή όποία είχε έγκριθεί τό 1974 αλλά τέθηκε σε ισχύ μόλις τό 1987. Ένας άπό τούς λόγους της καθυστέρησης ήταν τό γεγονός ότι πολλές χώρες πού συμφωνούσαν με τίς άρχές της σύμβασεως θεωρούσαν τά έπίπεδα των άποζημιώσεων άπαραδέ-

TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

- According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
- Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI) and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.
- Provide Sanitary service from 18 up to 2.500 persons/ day, depending on model and ship's toilet type (Gravity system-vacuum etc.)
 - Provide the following advantages:
 - Compact size
 - Light weight and volume
 - Easy to install
 - Fully automatic and reliable operation
 - Prompt delivery
 - Little maintenance

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING LTD.
88, Iroon Politechniou Str. 185 36 PIRAEUS, GREECE

Phones: (01) 4529 292 — (01) 4130 027,
Telex: 211363 POLY GR, Fax: 01 4532 800



κτως χαμηλά, όπως π.χ. της άποζημιώσεως για θάνατο ή τραυματισμό ή όποια δεν ξεπερνούσε τις 50.000 δολάρια.

Η αύξηση των ανωτάτων ορίων είχε προταθεί από τη Μ. Βρετανία μετά την καταστροφή του «Herald of Free Enterprise». Τώρα με το νέο πρωτόκολλο ορίζεται ως ανώτατο όριο σε περίπτωση θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού το ποσό των 225.000 δολλαρίων, σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας των αποσκευών το ποσό των 2.323 δολλαρίων και του αυτοκινήτου το ποσό των 12.900 δολλαρίων. Τα ως άνω ποσά είναι κατά προσέγγιση σε άναφορά με ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Για τις χώρες που δεν είναι μέλη του ΔΝΤ ή άναφορά γίνεται σε χρυσά φράγκα. Η νέα συμφωνία θα τεθεί σε εφαρμογή τρεις μήνες μετά την επικύρωσή της από 10 κράτη.

ΤΑ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

Με ιδιαίτερη δριμύτητα αντιμετώπισε η Κομισιόν της ΕΟΚ την πρόθεση των Γερμανών που θέλουν να επιβάλουν από την 1η Ιουλίου ένα ειδικό αυτοκινητιστικό τέλος επί των ξένων φορτηγών που διασχίζουν το έδαφός τους. Κατά τη δήλωση του αρμοδίου Επιτρόπου της ΕΟΚ «τό τέλος αυτό αποτελεί δηλητήριο για τη μεγάλη κοινή αγορά της Ευρώπης».

Τό γεγονός μάλιστα ότι οι Γερμανοί παίρνουν ένα τέτοιο μέτρο μονομερώς και σε βάρος των πολιτών των άλλων χωρών της Κοινότητας, την ώρα που ζητούν από αυτούς την κατανόηση για τα δικά τους προβλήματα και ειδικότερα την ένωση της Ανατολικής Γερμανίας, καθιστά την επιβολή αυτή κυριολεκτικά αξιόμειπη, ενώ τυπικά είναι και παράνομη. Προστίθεται δε ότι εκτός των άλλων δημιουργεί και τον κίνδυνο να ξεκινήσουν και άλλοι εταίροι παρόμοιες αξιώσεις. Αναφέρεται μάλιστα το παράδειγμα του Βελγίου που πρό διετίας είχε προσπαθήσει να εφαρμόσει ένα τέτοιο τέλος αλλά υποχώρησε τελικά κάτω από την πίεση των άλλων εταίρων και ιδιαίτερα των... Γερμανών. Εξάλλου και η Ολλανδία, που θίγεται ίσως περισσότερο από όλους, σκέπτεται να ενισχύσει οικονομικά τους μεταφορείς της για να αντιμετωπίσουν τον γερμανικό φόρο.

Δεδομένου ότι η γνώμη της Κομισιόν για το Γερμανικό σχέδιο είναι ξεκάθαρα αντίθετη, η πιθανότερη συνέχεια είναι να κινηθεί ο αρμόδιος Έπιτροπος — και μάλιστα με τον χαρακτήρα του επείγοντος — τη διαδικασία προσφυγής στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

ΑΠΟ ΤΟΥΣ 28 ΣΤΟΥΣ 12

Μολονότι είναι πάρα πολλοί οι τομείς στους οποίους και η πληροφορική και η τεχνολογία βοηθάει στη μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως του πλοίου, είναι βέβαιο ότι ο σπουδαιότερος τομέας που ελέγχεται άμεσώτερα από τον διαχειριστή της ναυτικής εταιρίας, είναι η επάνδρωση του πλοίου. Τό κόστος επανδρώσεως επηρεάζεται από τη σημαία του πλοίου, από την εθνικότητα του πληρώματος και κυρίως από τον αριθμό των ανδρών που είναι αναγκαίοι για την ασφαλή λειτουργία του σκάφους.

Γι' αυτό και στο θέμα αυτό έχουν γίνει ομολογουμένως σημαντικές πρόοδοι. Ένα κλασσικό μπάλκ κάρριερ των 35.000 τον. d.w. έκινεϊτο τό 1974 με 25-28 άνδρες. Από

τότε βαθμιοίς μειώσεις έγιναν με την άφαίρεση μερικών ανδρών του μηχανοστασίου, του καταστρώματος και των γενικών υπηρεσιών. Έγιναν όμως όχι με κάποιο στρατηγικό σχέδιο αλλά κάτω από άμεσες οικονομικές πιέσεις. Άναμφίβολα ή σημαντικότερη συνεισφορά στη μείωση του πληρώματος ύπληξε ή ιδέα του ανεπάνδρωτου μηχανοστασίου και σε δεύτερο στάδιο ήρθαν οι εξελίξεις στις άλλες κατηγορίες του ήλεκτρονικού εξοπλισμού του σκάφους. Χάρη σ' αυτά και μόνο φθάσαμε στους 17 άνδρες, χωρίς την άναγκη προσφυγής σε μία έκτεταμένη εφαρμογή των μεθόδων της νέας τεχνολογίας.

Τό επόμενο όμως βήμα, που θεωρείται τό πληρώμα των 12 ανδρών, θα απαιτήσει ένα πολύ ευρύτερο συνδυσμό των τεχνολογικών εξελίξεων. Πιστεύεται δε ότι για να κινηθεί ασφαλώς τό μπάλκερ των 35.000 τον. d.w. με 12 άνδρες, είναι απαραίτητο να εφαρμοσθούν οι ακόλουθοι άναφύρες:

— ολοκληρωμένο σύστημα κεντρικού ελέγχου,

— πλήρης χρήση των πρόσφατων τεχνικών δεδομένων (Inmarsat) για την επικοινωνία πλοίου - ήρράς,

— εκσυγχρονισμός όλων των ναυτιλιακών εγγράφων και άπαλλαγή των ναυτίλων άξιωματικών από περιττές άπασχολήσεις,

— ευρύτατη χρήση των ήλεκτρονικών υπολογιστών του πλοίου για τις έπ' αυτού έφαρμογές (συντήρηση, έλεγχος, οικονομία καυσίμων, εξοικονόμηση ένεργείας, διοίκηση κλπ.).

ΜΙΚΡΑΙΝΟΥΝ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ

Άντιπροσωπεία της Καναδικής κυβερνήσεως και της Έταιρίας άναπτύξεως του Άγ. Λαυρεντίου, προσήγγισε τους κυριώτερους άσφαλιστάς του Λονδίνου προς τους οποίους παρουσίασε σχετικές τεχνικές μελέτες και ζήτησε τη γνώμη τους για τη δυνατότητα περιορισμού της έπίσημης χειμερινής περιόδου όσον άφορά τη ναυσιπλοία στον Άγιο Λαυρέντιο.

Όπως είναι γνωστό σήμερα μεταξύ 1ης Δεκεμβρίου και 3ης Άπριλίου τά πλοία που χρησιμοποιούν τον ποταμό πληρώνουν έπασφάλιστρα κινδύνου τά όποια ποικίλουν κατά έταιρία και πλοίο. Έπειδή ή έπιπλέον αυτή δαπάνη δεν εύνοει την άνάπτυξη της ναυσιπλοίας στην περιοχή, οι άρμόδιοι του Κεμπέκ άναζητούν λύση προς βελτίωση της καταστάσεως. Ξεκινώντας άπο την άρχή ότι για πολύ άκόμα καιρό οι κλιματολογικές συνθήκες στον Καναδά δεν πρόκειται να μεταβληθούν, έστράφησαν προς τις τεχνικές προόδους που άπό τό 1976 — χρονολογία έ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η άνταλλακτική συμφωνία που υπεγράφη πρόσφατα μεταξύ της ΕΣΣΔ και της Persi Cola ύπολογίζεται ότι είναι της τάξεως των 3 δισεκατομ. δολλαρίων. Θεωρείται δε ως ή μεγαλύτερη συμφωνία που συνήψε ποτέ ή Σοβιετική Ένωση με άμερικανική ήρμα.

Κατά τη συμφωνία, ή Persi θα διπλασιάσει σχεδόν την παραγωγή της στη Ρωσία με άντάλλαγμα την έκ μέρους των Σοβιέτ διάθεση πλοίων και οίονπνευματωδών ποτών. Ειδικότερα ή Persi παράγει σήμερα στη Σοβιετική Ένωση 40 έκατομμύρια κιβωτίων άναψυκτικών έτησίως, έναντι του άποκλειστικού προνομιού δικαιώματος εξαγωγής της βότκας Stolichnaya στις Η.Π.Α. Με την καινοφανή συμφωνία ή Persi θα αύξησει τά εκεί έργαστάσια της έμφιαλώσεως άπό 24 σε 50, των οποίων τη χρηματοδότηση θα αντιμετώπισει με μεγαλύτερα και περισσότερα φορτία βότκας για την επόμενη δεκαετία και με την πώληση ή ναύλωση τουλάχιστον δέκα σοβιετικών φορτηγών και δεξαμενοπλοίων Σημειώνεται ότι ο τύπος της άνταλλαγής χρησιμοποιήθηκε κατ' άνάγκη, δεδομένου ότι τό ρούβλι δεν είναι εύκολα μετατρέψιμο σε Δυτικά νομίσματα.

Σχολιάζοντας την είδηση ό διεθνής τύπος γράφει ότι ή άνταλλαγή αυτή είναι άσφαλώς τό θέμα του πρόσφατου άνέκδοτου που κυκλοφορεί για την περεστρόικα στη Μόσχα, σύμφωνα με τό όποιο ένας Σοβιετικός πολίτης διερωτάται «πόσες μπουκάλες πέτσι μπορεί να αγοράσει με ένα έμπορικό πλοίο ή με μία κάσα βότκα;».

φαρμογής του ισχύοντος κανονισμού — έχουν σημειωθεί στά πλοία και στον τεχνικό εξοπλισμό τους και στά μέσα και όργανα ναυσιπλοίας. Καί σκέφθηκαν ότι θα ήταν δυνατό να μικρύνουν τον χειμώνα κατά 6 περίπου έβδομάδες, περιστέλοντας τη χειμερινή περίοδο άπό 20 Δεκεμβρίου μέχρι 5 Άπριλίου.

Με τις σκέψεις αυτές και με τά όριστικά πορίσματα των σχετικών μελετών που θα παρουσιάσουν συντόμως, οι Καναδοί έλπίζουν ότι θα πείσουν τους άσφαλιστάς των Λούδς, την Salvage Association και τά άλλα άσφαλιστικά ιδρύματα για τό δίκαιο του αίτήματός τους.

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ EUROPEAN NAVIGATION INC.

Γνωστοποιεί την μεταφορά των κεντρικών της γραφείων στην Γλυφάδα, όδός Άρτεμησίου 2 και πλατεία Φλέμινγκ, (στροφή Γκόλφ Γλυφάδας) — GR 166 75 Γλυφάδα.

Νέα τηλέφωνα: 8942022 (4 γραμμές) — 8981581 (4 γραμμές)

Τέλεξ: 21/6428 - 6331 - 8179, Τέλεφαξ: 8946777

Τηλεγραφική: EURONAVIG

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

“Ανοδος του πληθωρισμού στις περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες, με το μέσο όρο στις χώρες της Κοινότητας να φθάνει το 5,2%.

“Η Έλλάς διατηρεί τα πρωτεία με 16,5%, ενώ το χαμηλότερο δείκτη επιδεικνύει η Ολλανδία με 2,1% και ακολουθούν η Δυτ. Γερμανία (2,7%), η Δανία (3,2%) το Βέλγιο και η Γαλλία με 3,4%.

Οι πληθωριστικές πιέσεις είχαν σαν επακόλουθο την άνοδο των επιτοκίων που έφθασαν στο 9% στις Ηνωμ. Πολιτείες τη Δυτ. Γερμανία και την Έλβετία, ενώ στην Ιαπωνία διαμορφώθηκαν σε 7,5%.

Δολλάριο ΗΠΑ

Καί τον Μάιο η αστάθεια ήταν το κύριο γνώρισμα του δολλαρίου, το οποίο κατά το πρώτο 10ήμερο του μήνα έπεσε στο χαμηλότερο επίπεδο της τελευταίας διετίας.

Τό έλλειμμα του Αμερικανικού Ισοζυγίου Πληρωμών και τό ακόμη μεγαλύτερο έλλειμμα του Κρατικού Προϋπολογισμού, τό οποίο για τό 1990 ύπολογίζεται νά φθάσει τά 185 δισεκ. δολάρια διατηρούν τό δολλάριο σέ αδυναμία έναντι του μάρκου, του Έλβετ. φράγκου και του γιέν.

Στασιμότητα παρουσιάζει και ο ρυθμός εξέλιξης της Αμερικανικής οικονομίας με άνοδο του δείκτη άνεργίας και πτώση του αριθμού των νέων οικοδομικών άδειών.

Παρά τά παραπάνω άρνητικά δεδομένα ο χρηματιστηριακός δείκτης Dow Jones έφθασε στις 14 Μαΐου τό νέο ρεκόρ των 2852 μονάδων, τίς όποιες ξεπέρασε φθάνοντας στις 22 Μαΐου τίς 2860, γιά νά κλείσει στις 2852,2. “Η άνοδος ατή εξηγείται από τή πεποίθηση ότι λόγω τής ύφεσης πού παρουσιάζει ή οικονομία δέν θά υπάρξει περαιτέρω άνοδος των επιτοκίων.

Μάρκο Γερμανίας

Στίς 18 Μαΐου ύπογράφηκε ή ιστορική συμφωνία οικονομικής και νομιματικής ένωσης των δύο Γερμανιών, σύμφωνα με τήν όποία από 2 Ιουλίου οι νόμοι τής ελεύθερης αγοράς ισχύουν και γιά τήν Άνατολ. Γερμανία. Σύμφωνα με οδηγίες τής Κεντρικής Τράπεζας Bundesbank ή ανταλλαγή ανατολικών μάρκων με δυτικά θά γίνεται επώνυμα ένα προς ένα μέχρι ποσού 4.000 μάρκων γιά άτομα ήλικίας από 14 έως 60 ετών, ενώ γιά άτομα άνω των 60 ετών αύξάνεται μέχρι τά 6.000

μάρκα και γιά τούς νέους κάτω των 14 ετών τό ανταλλάξιμο ποσό περιορίζεται σέ 2.000 μάρκα.

Γιά όλες τίς άλλες περιπτώσεις ή ανταλλαγή ανατολικών προς δυτικά μάρκα όρίζεται σέ δύο προς ένα.

Οι προοπτικές άνόδου του πληθωρισμού και των επιτοκίων, σέ συνδυασμό με τά μη εύνοϊκά έκλογικά αποτελέσματα γιά τό κυβερνών κόμμα των Χριστιανοδημοκρατών σέ δύο Όμοσπονδιακά κρατίδια προκάλεσαν πτώση των Χρηματιστηρίου τής Φραγκφούρτης, στό όποιο ο δείκτης από τό ύψος ρεκόρ των 1992 μονάδων στις άρχές Μαΐου, ακολούθησε συνεχή πτωτική πορεία, φθάνοντας στις 1832 μονάδες.

Λίρα Άγγλίας

Οι σχετικά μικρές απώλειες των Συντηρητικών στις πρόσφατες δημοτικές εκλογές εύνόησαν τή λίρα πού παρουσίασε σημαντική άνοδο τόσο έναντι του δολλαρίου, όσο και έναντι του μάρκου.

Άπό 2.760 μάρκα στις άρχές Μαΐου ή λίρα έφθασε στις 22 του μήνα τά 2.830 μάρκα και από 1.645 δολάρια έφθασε στά 1.6925.

Παράλληλα με τήν άνοδο τής ισοτιμίας τής λίρας σημειώθηκε άνοδος και των χρηματιστηριακών τιμών με τόν δείκτη Financial Times από τίς 2135 στις 2311 μονάδες, δηλαδή άνοδος κατά 8% σέ ένα 20ήμερο.

Γιέν Ιαπωνίας

Άλλαγή σκηνικού στην Ιαπωνία. Τό γιέν από 158.10 στό δολλάριο και 94.65 γιέν στό Γερμ. μάρκο στις άρχές του μήνα με συνεχή άνοδο έφθασε στις 22 Μαΐου τά 151.15 γιέν στό δολάριο και 92,5 γιέν στό μάρκο. “Η επάνοδος εμπιστοσύνης στό γιέν και στην οικονομική κατάσταση στην Ιαπωνία, επανέφερε τήν ήρεμία στό χρηματιστήριο του Τόκιο. “Ο δείκτης Νίκκεί πού είχε πέσει στις 28.000 μονάδες στις 2 Άπριλίου, ύστερα από τίς 38916 μονάδες (ρεκόρ) πού είχε φθάσει στις 2 Ιανουαρίου (απώλεια 10916 μονάδων ή 28,5%) παρουσίασε σταθερή ανάκαμψη και με συνεχή άνοδο ξεπέρασε τίς 32000 μονάδες στις 22 Μαΐου.

“Η επάνοδος τής «Άνατολής» (όπως ονομάσθηκε ή ανάκαμψη) στό Τόκιο χαιρετίστηκε από όλες τίς χρηματαγορές, άφού οι Ιάπωνες επενδυτές δέν χρειάζονται πλέον νά έκποιούν χρεώγραφα και μετοχές στό έξωτερικό γιά νά καλύπτουν ύποχρεώσεις τους

στό έξωτερικό.

“Η Δραχμή

Χρειάστηκαν αλληπάλληλες διαβεβαιώσεις τής κυβερνήσεως και του διοικητού τής Τράπεζας τής Έλλάδος, ότι δέν πρόκειται νά γίνει έφ’ άπαξ ύποτίμηση τής δραχμής αλλά θά συνεχισθεί ο θεσμός διολίσθησης γιά νά καμφθούν οι σχετικές φήμες.

Αυτό όμως δέν απέτρεψε τήν κατακόρυφη άνοδο των εισαγωγών και τήν διόγκωση του έλλειμματος του Έμπορικού Ισοζυγίου.

“Όπως φαίνεται από τόν πίνακα 3, ή δραχμή παρουσίασε μία άνοδο 1,4% έναντι του δολλαρίου (κάμψη του τελευταίου) και σοβαρή κάμψη έναντι όλων των άλλων νομισμάτων συμπεριλαμβανομένου του ECU κατά 1,1%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δολλ. Ν. Ύόρκης

Μαρ. Γερμ.	1.6985	1.6720	- 1.6
Φρ. Έλβ.	1.4940	1.4162	- 5.2
Λίρ. Άγγλ.	1.6350	1.6925	- 3.4
Φρ. Γαλλ.	5.6985	5.6275	- 1.2
Λίρ. Ιταλ.	1246.0	1226.0	- 1.6
Γιέν Ιαπ.	157.51	151.15	- 4.0

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 1/4	8 3/8	8 1/2
Λίρ. Άγγλ.	15	15	15
Μαρ. Γερ.	8	8 1/4	8 1/2
Φρ. Έλβετ.	8 13/16	8 13/16	8 13/16
Φρ. Γαλλ.	9 11/16	9 13/16	9 13/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Τιμές Δραχμής Fixing — Τράπ. Έλλάδος

	23.4.90	23.5.90	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	165.810	163.510	+ 1.4
Μαρ. Γερμ.	97.660	98.520	- 0.9
Φρ. Έλβετ.	111.324	116.262	- 4.2
Λίρ. Άγγλ.	271.000	278.410	- 3.7
Φρ. Γαλλ.	29.122	29.286	- 0.6
Λίρ. Ιταλ.			
(100)	104.550	108.315	- 3.5
ECU	200.060	202.370	- 1.1

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Διακυμάνσεις Τιμών Χρηματιστηρίων

	25.4.90	23.5.90	Διαφ. %
Dow Jones	2667.0	2852.2	+ 6.9
Fin. Times			
(Λονδ.)	2143.1	2287.4	+ 6.7
DAX (Fragk.)	1843.3	1831.8	- 0.6
CAC (Παρίσι)	553.0	563.0	+ 1.8
Nikkei (Τόκιο)	29564	32177	+ 8.8
Ζυρίχης	611.8	654.3	+ 6.9
Άθηνών	929.4	1119.0	+ 20,5

ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ

“Η PICCARD DIVERS, του κ. Σωτ. Χιώτη και Σία Ο.Ε., Άκτή Μιαούλη 81, απέδειξε, γιά άλλη μία φορά, ότι ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ ή επίσκεψη — ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΣ — ενός ρήγματος διαστάσεων 2.70X3.00 μέτρων στό πιά δύσκολο σημείο του πλοίου, στην κούρπα του FLAT BOTTOM.

“Η επίσκεψη έγινε στόν Πειραιά με τήν παρακολούθηση και τήν έγκριση του Νηογνώμονος, στις άρχές Άπριλίου.

“Η PICCARD DIVERS ΣΩΤ. ΧΙΩΤΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε. έχει κάνει πολλές παρόμοιες εργασίες και στό έξωτερικό. Στέλνει τούς Τεχνίτες — Δύτες παντού, έχοντας ένα EMERGENSY SERVICE επί 24ώρου βάσεως, 365 ήμέρες τό χρόνο.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος αριθ. 1319/1077/15.5.1990 του περιοδικού σας και στη σελίδα 6 δημοσιεύεται άρθριό μου με τον τίτλο «ΚΑΤΙ ΔΕΝ ΠΑΕΙ ΚΑΛΑ» στο οποίο, άσφαλώς λόγω έσφαλμένης πληροφόρησής σας, διαστρέφεται η πραγματικότητα σε όσα άφορούν την Ένωσή μας, με αποτέλεσμα τις σε βάρος μας κρίσεις σας.

Μέ σκοπό την αποκατάσταση της αλήθειας σας κάνω γνωστά τα παρακάτω:

1. Ο κλάδος των Πλοιάρχων έχει σε μεγάλο βαθμό ευαισθητοποιηθεί και η Ένωσή μας καταβάλλει όλες τις προσπάθειες που είναι αναγκαίες, αλλά και δυνατές, για να καταστεί συνείδηση όλων και κύρια των συναδέλφων μας ότι η προστασία του περιβάλλοντος γενικά και του θαλάσσιου περιβάλλοντος ειδικά, αποτελούν σήμερα, πανανθρώπινο πρόβλημα και άμεσης προτεραιότητας καθήκον κάθε συναδέλφου μας.

2. Η Ένωσή μας έχει επανειλημμένα επισημάνει, ότι το σύστημα της αναζήτησης υπευθύνων και καταλογισμού ευθυνών μετά την ρύπανση έχει αποδειχθεί ελάχιστα αποτελεσματικό, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Αντίθετα έχουμε τονίσει την ανάγκη της αναζήτησης και θέσπισης — σε διεθνές επίπεδο — πλέγματος μέτρων και διατάξεων, που θα καλύπτουν το πλοίο από το στάδιο της κατασκευής του, θα προχωρούν στο στάδιο της εκμετάλλευσής του ως μέσου θαλασσιών μεταφορών και θα φθάνουν μέχρι και την διάλυσή του.

3. Η Ένωσή μας από παλιά, και όχι μόνο με την ευκαιρία του περιστατικού ή των περιστατικών στα οποία αναφέρεστε, έχει επισημάνει και έχει καταγ-

γείλει το γεγονός ότι η από πλοίο ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος θεωρείται αδίκημα το οποίο ανεξάρτητα από τις όποιες σδήποτε συνθήκες και πραγματικά περιστατικά οδηγεί άνευ άλλου τινός πάντα στον καταλογισμό της ευθύνης και την δίωξη του Πλοιάρχου. Δυστυχώς, όμως, η υπάρχουσα αναχρονιστική περί Πλοιάρχου νομοθεσία και η φιλοσοφία στην οποία εδράζεται αυτή και η οποία κυριαρχεί σε όλους τους αρμόδιους φορείς, κατέστησαν και τις επισημάνσεις και τις καταγγελίες μας «φωνήν βοώντος εν τη έρημω», χωρίς βέβαια αυτή η αντιμετώπισή μας να μας αποτρέπει από την συνέχιση των προσπαθειών μας, οι οποίες δεν κατευθύνονται μόνο στην προστασία των Πλοιάρχων, αλλά παράλληλα και στην αναζήτηση των πραγματικών αιτιών και υπευθύνων.

4. Τέλος, για το συγκεκριμένο περιστατικό στο οποίο αναφέρεστε, είναι ανάγκη να σας γνωρίσω για να το μάθουν και οι αναγνώστες σας, ότι η Ένωσή μας έκανε όλες τις αναγκαίες παρεμβάσεις και προς όλες τις κατευθύνσεις, πλην όμως «επί ματαίω» λόγω της νομοθεσίας και της φιλοσοφίας, στην οποία αναφέρομαι στην άμεσως παραπάνω με αριθμό 3 παράγραφο.

Νομίζω ότι τα παραπάνω, και με κάθε δυνατή συντομία, είναι αρκετά για την αποκατάσταση της αλήθειας και για να αποδοθούν στην Ένωσή μας μόνο όσα, και αν της ανήκουν, από τον ψόγο σας για την αντιμετώπιση των όσων στο δημοσίευσή σας αναφέρετε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ

Πρόεδρος

Πανελληνίου Ένώσεως Πλοιάρχων

Ε.Ν. Πάσης Τάξεως

Πειραιάς, 24/5/90

ΕΤΣΙ ΘΑ ΠΑΜΕ ΜΠΡΟΣΤΑ...

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» της 1ης Μάη 1990, σε σχόλιο σας με τίτλο «ΕΤΣΙ ΘΑ ΠΑΜΕ ΜΠΡΟΣΤΑ...» αναφέρεστε σε δηλώσεις μου σχετικά με τα μέτρα που κατά την άποψή μας πρέπει να ληφθούν για την Ναυτιλία, και κλείνετε ότι οι αντιλήψεις μας είναι της εποχής του 1935, της εποχής της τραγιάσκας.

Είλικρινά δεν με εκπλήσσει τό σχόλιό σας, γιατί και στο παρελθόν κατά καιρούς υπήρξαν ανάλογα σχόλια από πλευράς σας για θέσεις που προβάλαμε σαν ΠΕΜΕΝ.

Τό γεγονός και μόνο ότι αναφέρεστε στις θέσεις που προβάλαμε για την Ναυτιλία, έστω και αν τις σχολιάζετε όπως τις σχολιάζετε τό θεωρούμε θετικό γιατί δίνει την δυνατότητα σ' αυτόν που τις διαβάσει και είναι καλοπροαίρετος να βγάλει τά σωστά συμπεράσματα.

Θέλω όμως να τονίσω με την ευκαιρία και για μία ακόμα φορά ότι: Είμαστε υπέρ της ανάπτυξης της Έμπορικής Ναυτιλίας υπό τις έξής προϋποθέσεις:

α) Νά είναι επωφελής για την Έθνική Οικονομία και την χώρα γενικώτερα.

β) Νά είναι επανδρωμένη με Έλληνικά Πληρώματα που ήταν οι κύριοι συντελεστές για την ανάπτυξη της.

γ) Νά παρέχει ασφάλεια και να είναι καλές οι συνθήκες δουλειάς και διαβίωσης, και όχι μία ναυτιλία σαν του ΚΡΟΝΟΥ που τρώει τά παιδιά της.

Εάν αυτές τις αντιλήψεις τις θεωρείτε ότι ανάγονται στην εποχή της «τραγιάσκας» αυτό είναι δικαίωμά σας, όπως και δικό μας δικαίωμα είναι να τις έχουμε και να τις προβάλλουμε και όποιοι μάς διαβάζουν άς βγάλουν τά δικά τους συμπεράσματα.

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία

ΘΑΝΑΣΗΣ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

Πρόεδρος ΠΕΜΕΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ελπίζω ότι η παρούσα απάντηση θα τύχει δημοσίευσης στο περιοδικό σας.

Πειραιάς, 14.5.90

Σημ. Συν.: Δύο παρατηρήσεις: 1) Όπως διαπιστώνει ο Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ, δεν χρειαζόταν ή σημείωσή του για τη δημοσίευση της έπιστολής του. 2) Τό ίδιο τό κείμενο μάς δίνει τό δικαίωμα να επαναλάβουμε τον ίδιο τίτλο — ο Πρόεδρος των Μηχανικών αποδεικνύει με τόν πανηγυρικότροπο ότι δεν έχει καταλάβει τίποτε από όλα όσα συνταρακτικά έχουν συντελεσθεί στο χώρο της Έλληνικής και της διεθνούς Ναυτιλίας τά τελευ-



T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

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

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

ταία χρόνια. Καί φαίνεται ότι δεν είναι ο μόνος από εκείνους που θέλουν να εκπροσωπούν τους ναυτικούς μας.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ «ΝΕΩΡΙΟΝ» ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Θεωρώντας σαν μικρότερη συνεισφορά σε μία πραγματικά αξιόλογη προσπάθεια την επιστολή μου αυτή θα ήθελα να σας παρακαλέσω όπως την δημοσιεύσετε εις το εγκριτο περιοδικό σας.

Την 30ήν Μαρτίου 1990 τό υπό Έλληνικήν σημαία πλοίο της εταιρίας στην οποίαν εργάζομαι Δ/Π «ΕΛΛΗ» έδεξαμενίσθη εις τό ναυπηγείον Σύρου «ΝΕΩΡΙΟΝ».

Τό ως άνω πλοίοιον είχε πρόσ έκτέλεση πολλές εργασίες, πού μέ τούς μετριώτερους υπολογισμούς καί λαμβάνοντας υπ' όψιν την τουλάχιστον τριήμερη άργία των έκλογών καί τίς άργίες του Πάσχα ο καθένας

έπίστευε ότι τό πλοίο θά τελείωνε τίς εργασίες του κάποια ήμερομηνία άρκετά μετά τό Πάσχα.

Καί έδώ είναι τό αξιόλογον. "Όλες οι εργασίες μέ άριστα άποτελέσματα έτελείωσαν, ιρός έκπληξιν όλων, την Μ. Πέμπτη 12/4/90 τό άπόγευμα καί τό πλοίοιόν απέπλευσε την έπομένη 13/4/90.

Συγχαρητήρια λοιπόν πρόσ όλους, Διοίκηση, Διευθυντάς, Τμηματάρχας, Προσωπικόν, οι όποιοι μέσα σε ένα κλίμα συνεργασίας — ευγένειας κατόρθωσαν να επιτύχουν την σύντομον άποπεράτωσιν των έργων.

"Ας προχωρήσουν λοιπόν έτσι καί ως γίνουν παράδειγμα πρόσ όλους.

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΣΙΜΟΥΔΗΣ
"Αρχιμηχανικός
FAFALIOS SHIPPING S.A.

Πειραιάς, 27/4/90

ΕΛΛΗΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΤΟ ΑΙΩΝΙΟ ΘΥΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ευτυχώς πού υπάρχουν καί τά «Ναυτικά Χρονικά» καί στέκονται μέ θάρρος καί άποφασιστικότητα δίπλα στον Έλληνα πλοίαρχο, αυτό τό αιώνιο θύμα, όπως πολύ προσφυώς τον χαρακτηρίσατε, των πάντων.

Μαζί μέ τά θερμότατα συγχαρητήριά μου σας παρακαλώ να συνεχίσετε τον άγώνα τον καλό υπέρ του Έλληνος πλοίαρχου.

Εύχαριστώ γιά τή φιλοξενία
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΙΡΗΣ
"Επίτιμος Σύμβουλος
τέως "Αντιπρόεδρος ΠΕΠΕΝ

Πειραιάς, 19 'Ιουνίου 1990

ΤΟ ΣΥΓΓΡΑΦΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΑΡΧ/ΡΧΟΥ Λ.Σ. Κ. Κ. ΣΤΑΜΑΤΗ

"Ο φίλτατος κ. Ε. Ψύλλας απέστειλε πρόσφατα τον ακόλουθη επιστολή πρόσ τον "Υπαρχηγό Λ.Σ. κ. Νίκο Χασιώτη, ή όποια άφορά τό αξιόλογο συγγραφικό έργο του κ. Κ. Σταμάτη. "Η επιστολή του έχει ως έξης:

Κύριε "Υπαρχηγέ,

Σκοπός την παρούσης μου επιστολής είναι να σας πληροφορήσω δι' ένα γεγονός τό όποϊον ίσως να μην έχη υποπέσει εις την αντίληψιν της "Υπηρεσίας καί άφορά τον "Αρχ/ρχον ΛΣ κ. Κ. Σταμάτη, έκλεκτόν στέλχος του Σώματος.

Λόγω της έπαφής μου μέ την νήσο ΑΙΓΙΝΑ καί παρακολουθώντας την ζωή της καί διάφορες έκδηλώσεις, βρέθηκα την προπαραελθούσα Κυριακή σε μία τιμητική έκδήλωση σε Κινηματογράφο της ΑΙΓΙΝΑΣ.

Κατ' αυτήν έτιμήθη από τον πνευματικό κόσμο της καί τον Δήμο Αιγίνης, ο κ. Κ. Σταμάτης, ό όποϊος έχει γράψει ένα βιβλίον, στό όποϊο περιγράφει μέ σαφήνεια καί λεπτομερέστατα την "Ιστορία της Αϊγίνας. Δέν έχει σκοπό ή επιστολή μου αυτή να σας μεταφέρει στις σελίδες του έν λόγω βιβλίου. Σκοπό έχει να σας έπισημάνη ότι υπάρχουν ευτυχώς εις την σημερινή πολυτάραχη εποχή μας, άνθρωποι σαν τον κ. Σταμάτη οι όποϊοι έκτός των καθαρά στρατιωτικών των καθηκόντων καταγίνονται μέ την λογοτεχνία, προσπαθώντας έτσι να φωτίσουν τούς σκοτεινούς δρόμους της άγνοιας πού σήμερα διασχίζουμε.

Μ' αυτόν τον τρόπο ίσως κατορθώσουν να στρέψουν την προσοχήν μας, στό γεγονός ότι, στα χώματα τά όποϊα σήμερα έμείς οι νεώτεροι διαβαίνουμε, προϋπήρξαν προγονοί μας μέ άρετές καί γνώσεις πού άξιζε τον σκοπό να σταθούμε γιά λίγο, να μελετήσουμε, να ρίξουμε μία ματιά, καί τέλος πάντως έστω καί στό ελάχιστο να προσπαθήσουμε να τούς μιμηθούμε.

Συγχαρητήρια λοιπόν εις τον έκλεκτόν σας συνεργάτη καί αγαπητό φίλο κ. Σταμάτη, γιά όλο του τό συγγραφικό έργο, τό όποϊο ίσως να άξιζει τον κόπο να γίνει πιό γνωστό σε όλα τά στελέχη του Σώματος, διότι δέν τιμά μόνο τον ίδιο, τιμά όλους.

"Ελπίζοντας ότι δέν σας κούρασα,

Σας χαιρετώ φιλικώτατα
Ε.Σ. ΨΥΛΛΑΣ
Β' Μεραρχίας 2, Πειραιά

Πειραιάς, 23/5/90



S.S.R.S. LTD.

SHIPPING SPARES, REPAIRS & SUPPLIES

WORLD WIDE SHIPREPAIRS ENGINE SPARES

Managing Director:
George KARETZOPOULOS
Shiprepair Executive:
Dimitris MAVRIDEROS

93, Kolokotroni Street,
185 35 PIRAEUS, GREECE

Tel: 4124-661, 4136-079, 4136-029
Telefax: 4134-269, 4134-215
Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,
211625 GPAP

ASTRAL INTERNATIONAL SHIPPING SERVICES, INC.

Steamship Agents and International Freight Forwarders

HEAD OFFICE:

2414 World Trade Center
2 Canal Street
New Orleans, Louisiana 70130
Ph.: 504-581-2610
Tlx: 161874 Astral Ut - 161769 Aissi Ut
Fax: 504-524-9706

ASTRAL INTERNATIONAL SHIPPING SERVICES, INC.

**IS THE ONLY TRAMP STEAMSHIP AGENT WHO PROTECTS AND SUPPORTS YOUR INTERESTS
AT ALL U.S.A. & CANADIAN PORTS**

ASTRAL ALSO OFFERS YOU CONSULTING SERVICES WITH BEST PRICES FOR:

1. Vessel repairs
2. Bunker requirements
3. Cleaning vessel's holds, tanks & slop removals
4. Legal services to protect your vessels from any type of claims
5. Stevedoring services
6. Cargo brokers
7. Protecting your interests from any damaged cargoes
8. Advising you of best ship chandlers to cover your needs
9. Offering you for sale vessels, off-shore supply boats, tugs, barges and pleasure boats
10. Export Freight Forwarding and many other services that save you money

OTHER ASTRAL OFFICES:

HOUSTON OFFICE:

Astral Intl. Shipping Services Inc.
8866 Gulf Freeway, Suite 205
Houston, Texas 77017
Ph.: 713-944-5524
Tlx: 168729 Aissi Ut
Fax: 713-944-3169
(Covers all Texas Ports)

PORTLAND OFFICE:

Astral Intl. Shipping Services Inc.
522 SW Fifth Avenue, Suite 1405
Portland, Oregon 97204
Ph.: 503-295-0825
Tlx: 185243 Astral Ptl.
Fax: 503-295-0910
(Covers all Portland and California Ports)

SEATTLE/TACOMA OFFICE:

Astral Intl. Shipping Services Inc.
Andover Executive Park
576 Industry Drive, Bldg. 6
Tukwila, Washington 98188
Ph.: 206-575-6626
Tlx: 185175 Astral Sea
Fax: 206-575-8507
(Covers all Washington Ports)

NEW YORK OFFICE

Astral Intl. Shpg. Serv. Inc.
277 Park Avenue, 49th Floor
New York, N.Y. 10172
Ph.: 212-207-5864
Fax: 212-207-2967

NORFOLK OFFICE

Astral Intl Shpg. Serv. Inc.
121 West Tazewell Str., 1st floor
Norfolk, VA. 23510
Ph.: 804-625-3641
Fax: 804-640-8579

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Δέν υπάρχει αμφιβολία ότι η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και ο έλεγχος των αιτιών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση ενδιαφέρουν άμεσα όλη την Ανθρωπότητα.

Δύο, τρία, πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα σε δεξαμενόπλοια που είχαν σαν αποτέλεσμα τη διάχυση σημαντικών ποσοτήτων πετρελαίου σε ακτές των ΗΠΑ και του Καναδά, διέγειραν την παγκόσμια κοινή γνώμη κατά των δεξαμενόπλοιων που θεωρούνται πλέον οι πιθανότερες αιτίες σημαντικής μελλοντικής μόλυνσης της θάλασσας.

Πρέπει να λεχθεί εξ αρχής ότι αν η καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των πετρελαιοειδών, είναι γενικά και όμοφωνα καταδικαστέα, λόγω των δραματικών συνεπειών επί του ζωικού και φυτικού βασιλείου και της οικονομίας των τοπικών πληθυσμών, δεν υποφέρουν λιγότερο και οι πετρελαϊκές εταιρίες ή οι πλοιοκτήτες των δεξαμενόπλοιων, των οποίων πλήττεται ταυτόχρονα τόσο η φήμη και η υπόληψη, όσο και η οικονομική τους ύπωση. Έτσι η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και ο έλεγχος των αιτιών της ρυπάνσεως, αποτελούν θέματα που ενδιαφέρουν άπολως όλα τα μέρη.

Ήδη η Αμερικανική Γερουσία και η Βουλή των Αντιπροσώπων κατέθεσαν δύο χωριστά νομοσχέδια που στοχεύουν να καταστήσουν υποχρεωτική τη μεταφορά πετρελαίου σε λιμάνια των ΗΠΑ με δεξαμενόπλοια εφοδιασμένα με διπύθμενα ή με διπλή γάστρα.

Μολονότι τα κίνητρα είναι κοινά, τα μέτρα που προτείνει κάθε νομοσχέδιο για τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι προθεσμίες εφαρμογής τους παρουσιάζουν αρκετές διαφορές, ενώ αντίθετα διεθνείς ναυτιλιακές Οργανώσεις, όπως η CENSA και η INTERTANKO επισημαίνουν ότι τα περισσότερα από τα μέτρα που προτείνονται από τα

δύο Νομοθετικά σώματα των ΗΠΑ περιλαμβάνονται στους κανονισμούς της MARPOL Πρωτόκολλα 1984 και υπογραμμίζουν τον καίριο ρόλο του ανθρωπίνου σφάλματος που είναι τόσο καθοριστικός στα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα που προκαλούν ρύπανση της θάλασσας.

Στά νέα μέτρα που προτείνουν τα Αμερικανικά Νομοθετικά Σώματα περιέχεται επίσης ένα άλλο μεγάλο «αγκάθι» για τη παγκόσμια Ναυτιλία, εκείνο της απεριόριστης αστικής ευθύνης πλοίου και πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης σε ύδατα των ΗΠΑ.

Πιστεύοντας ότι οι νέοι Κανονισμοί που προτείνονται στα δύο Νομοθετήματα σε συνδυασμό με τα άρθρα περί αστικής ευθύνης που προβλέπονται σ' αυτά, αποτελούν σήμερα τα ουσιοδέστερα προβλήματα της Ναυτιλίας, αλλά και με την ευκαιρία των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ '90, που φέρνουν στο παγκόσμιο ναυτιλιακό προσκήνιο τον Πειραιά, τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», αποτολμούν στο αφιέρωμα αυτό μια γενική θεώρηση του προβλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, του κατά πόσον τα προτεινόμενα μέτρα θα βοηθήσουν ουσιαστικά στη προστασία του περιβάλλοντος και τον γενικότερο αντίκτυπο που θα έχουν στη Ναυτιλία.

Στο αφιέρωμα αυτό περιλαμβάνονται στοιχεία που άντληθηκαν από την Ίντερτάνκο, την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών και την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Κομμίτη) του Λονδίνου, ενώ χαρακτηριστικές του προβληματισμού που έχει δικαιολογημένα δημιουργηθεί στον Έλληνικό Έφοπλισμό και για τη στάση που καλείται να κρατήσει η Ελληνική Κυβέρνηση έναντι των ΗΠΑ, είναι οι απόψεις που εκφράζονται στο αφιέρωμα αυτό από όρισμένους καταξιωμένους Έλληνες Έφοπλιστές, που διαχειρίζονται παράλληλα σημαντικούς στόλους δεξαμενόπλοιων.

Κατασκευή Double Bottoms/ Double Hulls
σε δεξαμενόπλοια

Η πρόταση για την εφαρμογή «double bottoms» (DB) σαν υποχρεωτικό στοιχείο στην κατασκευή δεξαμενόπλοιων υπεβλήθη για πρώτη φορά από τις ΗΠΑ στη Διάσκεψη που διεπραγματεύθη την International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Έπανελήφθη στην MARPOL Conference του 1978 και ανέφερετο συχνά όταν προσαράξεις δεξαμενόπλοιων κατέληγαν σε σημαντική ρύπανση. Οι υποστηρικτές του DB πίστευαν ότι με μία τέτοια κατασκευή θα περιοριζότο ση-

μαντικά η διαφυγή πετρελαίου σε περίπτωση προσαράξεως.

Η ναυτιλιακή κοινότητα αντέδρασε έντονα σ' αυτές τις προτάσεις και επέτυχε την απόρριψή τους. Το συμπέρασμα των ανωτέρω διασκέψεων ήταν, συνοπτικά, ότι η αποτελεσματικότητας του DB για τον περιορισμό διαφυγής πετρελαίου μετά από προσαράξη ήταν αμφίβολη, η ανέλκυση του πλοίου ίσως θα ήταν πιά δύσκολη και η ύπαρξη DB θα ήταν μάλλον εμπόδιο παρά βοήθημα από απόψεως προστασίας του περιβάλλον-

τος.

Η MARPOL Conference του 1978 υιοθέτησε μία σειρά από μέτρα, structural και operational (segregated ballast, protective location of ballast Tanks, tank size limitation, maximum Rypothetical outflow, inert gas, crude oil washing κλπ.) που έβαλαν κάπως στο περιθώριο το θέμα του DB. Το ατύχημα του «Eckson Valdez» το 1989 επανέφερε στην επικαιρότητα με επανάληψη σε έντονη μορφή όλων των αντιτιθέμενων απόψεων.



arriers SA



CHARTERING - SALE AND PURCHASE - CONTRACTING

48, FILONOS STR. - 18535 PIRAEUS - GREECE - TEL. (01) 4110185-4111902 - TLX 240087 DCSA GR - FAX 4115263

Πρόσφατες προτάσεις:

Οι νέες προτάσεις προέρχονται πάλι από τις «Ηνωμένες Πολιτείες», περιλαμβάνουν την εφαρμογή όχι μόνον DB αλλά και «double hull» (DH) και μερικώς αναφέρονται στα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια. Οι προτάσεις περιέχονται σε δύο νομοσχέδια, το Senate Bill S. 686 και το House Bill HR. 1465 τα οποία, πλην των DB/DH εισάγουν και άλλα μέτρα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ρύθμιση της «ευθύνης» σε περίπτωση ρυπάνσεως. Περιληπτικά, ως πρό το DB/DH, το S.686 προβλέπει DB ή DH σε «νέες κατασκευές» δεξαμενοπλοίων εντός ενός έτους, εκτός αν «either or both will not enhance oil tanker navigation safety». Το HR. 1465 προβλέπει DH σε όλες τις νέες κατασκευές «without delay» και DB σε όλα τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια εντός επτά ετών. Προς το παρόν τα δύο νομοθετικά σώματα προσπαθούν να συμβιβάσουν τις απόψεις τους σε ένα κοινό νομοσχέδιο που αναμένεται σύντομα.

Παράλληλη δραστηριότητα:

Εκτός των ανωτέρω η U.S. Coast Guard ανέθεσε στο National Research Council της U.S. Nat. Academy of Science την μελέτη των «Safety, economic and environmental implications of alternative ocean going tank vessel designs». Το N.A.R.C. ζήτησε στοιχεία και απόψεις από όλους τους ενδιαφερομένους οργανισμούς μέχρι 1.3.90 με προοπτική συμπλήρωσης της μελέτης εντός του 1991. Οι «Οργανισμοί ICS, INTERTANKO και OCIMF συνεργάστηκαν για την υποβολή κοινών απόψεων στο N.A.R.C. και απηύθυναν κοινή επιστολή προς το Κογκρέσο των ΗΠΑ με γενικές απόψεις τονίζοντας κυρίως στην ανάγκη διεθνούς λύσεως του θέματος.

Για τη συζήτηση, μεταξύ άλλων, και του θέματος του «Tanker design» ο IMO πραγματοποίησε τις ακόλουθες συνόδους: MEPC 12-16 Μαρτίου 1990, παρασκευαστική σύνοδο «on oil pol-

lution preparedness and response» 14-18 Μαΐου 1990, σύνοδο της MSC 21-25 Μαΐου 1990 και τέλος την Conference «on oil pollution preparedness and response» 12-16 Νοεμβρίου 1990. Δυσκολίες θα δημιουργηθούν αν η νομοθετική εργασία του Κογκρέσου ολοκληρωθεί πριν επιτευχθεί διεθνής συμφωνία για το θέμα DB/DH.

Οι απόψεις ενάντια στα DB/DH:

Η χρησιμοποίησης DB στα πλοία ξηρού φορτίου χρονολογείται από τότε που άρχισαν να κατασκευάζονται σιδηρά πλοία για τα οποία αποτελεί τον γενικό κανόνα. Ο έσωτερικός πυθμής δίνει μια όμοια επιπεδή επιφάνεια που διευκολύνει την στοιβασία και φορτοεκφόρτωση του ξηρού φορτίου. Ο χώρος του DB χρησιμοποιείται για έρμα και ύγρο καύσιμα. Στη περίπτωση του ύγρου φορτίου ο έσωτερικός πυθμής δεν εξυπηρετούσε καμιά ανάγκη και παρελήφθη. Σε προσάραξη δεξαμενοπλοίου (χωρίς DB) θα σημειωθεί κατ' αρχήν διαφυγή φορτίου ή οποία εντούτοις θα σταματήσει όταν η πίεση στη δεξαμενή του φορτίου ισορροπήσει την εξωτερική πίεση της θαλάσσης, το πλοίο θα ελαφρυνθεί και η ανέλκυση θα διευκολυνθεί. Αυτή τουλάχιστον είναι η θεωρία στην οποία βασίζονται και ώριμα άλλα συστήματα που προτείνονται αντί του DB/DH.

Αν το προσαρμυμένο δεξαμενόπλοιο είχε DB, η διαφυγή φορτίου, και επομένως η πιθανότητα καταστροφικής ρυπάνσεως, θα ήταν μεγαλύτερη και η ανέλκυση πιο δύσκολη λόγω μεγάλης απώλειας πλευστότητας. Το «Exxon Valdez» έχασε περίπου 45.000 τόννους φορτίου. Υποστηρίζεται ότι η απώλεια θα ήταν πολλαπλάσια αν το πλοίο είχε DB. Ο ίδιος κίνδυνος απώλειας πλευστότητας υπάρχει στην περίπτωση διαρρήξεως των segregated ballast tanks που χρησιμοποιούνται σήμερα, αλλά αυτή η πιθανότητα είναι σχετικά μικρή χάρις στην αρχή της protective location που εφαρμόζεται για τα SBT. Η

ιδέα των DB είναι δεκτή σε ώριμους τύπους μικρότερων δεξαμενοπλοίων όπου υπάρχουν operational πλεονεκτήματα, αλλά είναι απαράδεκτη σε μεγάλα σώματα όπου η μεγάλη μάζα και ταχύτης θα δώσει μια «high energy» πρόσκρουση.

Αλλά προβλήματα που αναφέρονται είναι η αδυναμία άερισμού και δυσκολία επιθεώρησης των χώρων DB, κίνδυνος διαρροής ευφλέκτων υγρών και δημιουργίας έκρηκτικής ατμόσφαιρας που επιτείνεται από την ανεπιθύμητη διέλευση σωληνώσεων στους χώρους DB.

Παράλληλα προς τα ανωτέρω αναφέρονται και οι οικονομικές επιπτώσεις που σχετίζονται με την αύξηση του βάρους του πλοίου και του κόστους κατασκευής. Οι εκτιμήσεις των ανωτέρω στοιχείων ποικίλλουν. Για ένα VLCC υπολογίζεται ότι η κατασκευή DB θα αύξησε το βάρος κατά 8-14%, που μεταφράζεται σε αντίστοιχη μείωση της μεταφορικής ικανότητας, και θα αύξησε το κόστος κατά 6-10%, ίσως και περισσότερο.

Εκτιμήσεις για την κατασκευή DH δεν είναι γνωστές. Η cost effectiveness των DB/DH είναι πιο αμφίβολη αν ληφθεί υπ' όψη ότι αυτά τα μέτρα θα εφαρμοσθούν σε μεγάλο αριθμό πλοίων που ίσως ποτέ δεν θα βρεθούν σε περίπτωση διαρροής φορτίου λόγω προσάρξεως ή συγκρούσεως. Αντ' αυτών υποστηρίζεται ότι η προσπάθεια για μεγαλύτερη ασφάλεια θα πρέπει να έχει άλλους στόχους, όπως η βελτίωση της εκπαίδευσής του προσωπικού, η εφαρμογή operational μέτρων, μεθόδων ασφαλών ναυσιπλοΐας και εργασίας επί του πλοίου, καλλίτερα ναυτιλιακά βοηθήματα, vessel Traffic Services, electronic position fixing κλπ.

Οι απόψεις υπέρ των DB/DH:

Οι υποστηρικτές των DB/DH έχουν φυσικά απαντήσεις στα παραπάνω επιχειρήματα. Πλοία ξηρού φορτίου και combination carriers μεταφέρουν ήδη



SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO LTD SINCE 1946

**IF YOU ARE
IN FAR EAST**

THINK... SASEBO!

The most competitive and reliable shipyard in Japan at privileged geographical position.
With six drydocks ranging from 20,000 to 400.000 D.W.T. able to accommodate vessels of any size.

HEAD OFFICE
SASEBO TOKYO
TLX: 2222790 SSKTK J.

SASEBO SHIPYARD
SASEBO JAPAN
TLX: 748219 SSK J.

GREECE: GMS CO LTD
PHONE: 4516195
TLX: 213025 SSK GR.



TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIER
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98000 MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

Agents

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJI IOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795

UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD
DEXTER HOUSE
ROYAL MINT COURT
LONDON
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488-0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481-4819

USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880 THIRD AVENUE
14TH FLOOR
NEW YORK
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40259
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU 111 APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -041-64834
FAX: -041-635746

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY 40038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

PLEASE NOTE
OUR NEW
LONDON
ADDRESS

εϋφλεκτα ύγρά ή άλλα επικίνδυνα φορτία. Διαρροές στο DB μπορούν να αποφευχθούν με αποτελεσματικότερο σχεδιασμό και καλλίτερη κατασκευή. Το DB/DH θα προστατεύσει το θαλάσσιο περιβάλλον καλλίτερα σε περιπτώσεις προσαράξεων/ συγκρούσεων σε περιοχές πυκνής κινήσεως, κοντά στις ακτές όπου ή περιβαλλοντολογική ευαισθησία είναι μεγαλύτερη. Η κατασκευαστική άποψη του πλοίου θα αυξηθεί αυξάνοντας έτσι την ικανότητα του πλοίου να επιζήσει μετά από ατύχημα. Η διάρρηξη μετά από σύγκρουση ή προσάραξη ενός μεγάλου πλευρικού ballast tank σε πλοίο χωρίς DB/DH θα έχη σαν συνέπεια μεγάλη απώλεια πλευστότητας και ευσταθείας. Η καλλίτερη εκπαίδευση, ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα και όποια άλλα operational μέτρα, είναι αυτά καθαυτά αναγκαία και πρέπει όπωσδήποτε να επιδιωχθούν, αλλά δεν μπορούν να θεωρηθούν σαν εναλλακτικά των DB/DH ή άλλων κατασκευαστικών βελτιώσεων.

Υποστηρίζεται ότι με ένα συμβιβασμό στις διαστάσεις των χώρων DB και DH (π.χ. 1/15 του πλάτους του πλοίου ή 2.000 μέτρα, όποιο είναι μεγαλύτερο) ώστε το πλοίο να μεταφέρει το ελάχιστο ballast που απαιτείται και από την MARPOL, μπορεί να αποφευχθεί ή απώλεια μεταφορικής ικανότητας και να εξασφαλισθεί επαρκής προστασία σε περιπτώσεις προσαράξεων και σχετική προστασία σε περιπτώσεις συγκρούσεων. Υποστηρίζεται ακόμη ότι ένα παρόμοιο design θα δώσει μια καλλίτερη τοποθέτηση των δεξαμενών καυσίμων και απλούστευση του συστήματος σωληνώσεων.

Άρκετη πείρα έχει αποκτηθεί από την διαχείριση πλοίων με DB/DH που ναυπηγήθηκαν στην τελευταία δεκαετία και οι διαχειριστές τους ισχυρίζονται ότι το αυξημένο κόστος κατασκευής αντισταθμίζεται από οικονομίες που προέρχονται από καλλίτερο χειρισμό φορτίου/ έρματος, αποτελεσματικότερο stripping και ευκολώτερο καθαρισμό δεξαμενών που όλα μαζί συντελούν σε ταχύτερο turn-around.

Στατιστικά στοιχεία:

Οι στατιστικές και κυρίως ή ανάλυση ατυχημάτων χρησιμοποιήθηκαν και από τις δύο πλευρές με αμφίβολο βαθμό πειστικότητας, κυρίως διότι τα σχετικά ατυχήματα ποικίλλουν από χρόνο σε χρόνο και μόνο στατιστικά στοιχεία μέσα σε μεγάλο χρονικό διάστημα μπορεί να δείξουν κάποια βέβαιη τάση.

Η ανάλυση σημαντικού αριθμού ατυχημάτων μιάς πρόσφατης τριετίας υποστηρίζει ότι στα μισά από αυτά ή ύπαρξη DB θα είχε κάποια επιδραση στη ρύπανση, αλλά πάλι ή μεγάλη ρύπανση που προήλθε από ένα απ' αυτά τα ατυχήματα δεν θα είχε αποφευχθεί αν ύ-

πήρχε DB. Ανάλυση ατυχημάτων που προκάλεσαν μεγάλη ρύπανση συμπεραίνει ότι το DB, αν υπήρχε, δεν θα χρησιμοποιεσε τίποτε και σε μία περίπτωση οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίου που προσάραξε διατύπωσαν τη γνώμη ότι αν υπήρχε DB ή ανέλκυση θα ήταν αδύνατη.

Αφ' ετέρου στατιστική ανάλυση, Φινλανδικής προελεύσεως, 20 ατυχημάτων σε μία περίοδο 25 ετών (1965-1989) συμπεραίνει ότι σε περίπου 90% των ατυχημάτων ή ρύπανση απέφυχθη χάρις στο DB/DH και ότι σε έννεα περιπτώσεις από τις δέκα δεν θα έγινετο διαρροή φορτίου αν υπήρχε DB/DH.

Δοθέντος ότι δεν είναι δυνατόν με στατιστικές μεθόδους να αποδειχθεί ή άρνηση και έφ' όσον κάθε ατύχημα παρουσιάζει ιδιότυπα χαρακτηριστικά και εξελίσσεται κάτω από την επιρροή μοναδικών και ανεπανάληπτων συνθηκών, τα στατιστικά συμπεράσματα θα πρέπει να γίνουν δεκτά με επιφύλαξη.

Ο Ύδροστατικός έλεγχος των δεξαμενών φορτίου:

Ο επί μία έπταετία καθηγητής του M.I.T. Δρ. Devanney, παρουσίασε στην ειδική επιτροπή της 'Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής μία βάσιμη εναλλακτική λύση στη πρότασή της υποχρεωτικής θέσεως των double bottoms/ double hulls.

Συγκρίνοντας μεταξύ των DB/DH και της δικής του πρότασης περί ύδροστατικού έλέγχου ο Δρ. Devanney ανέφερε ότι σε μεμονωμένες περιπτώσεις, άλλοτε μπορεί να υπερτερεί σε περιβαλλον-

τική προστασία το ένα σύστημα άλλοτε το άλλο, ανάλογα με το είδος της ζημίας ή το σημείο του πλοίου και το ύψος όπου σημειώνεται ή ζημία. Λέγεται, ότι ή καταστροφή από το «Exxon Valdez» θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί αν το πλοίο είχε διπύθμενα — και αυτό είναι από τα ισχυρότερα επιχειρήματα που προβάλλονται υπέρ των double bottoms. Αυτό σημαίνει όμως, ότι θεωρούμε δεδομένο πως το πλοίο δεν θα είχε την ατυχία να υποστεί τις συνέπειες της παλίρροιας και πως τα διπύθμενα θα άντεχαν στην πρόσκρουση, πράγμα που προϋποθέτει μία εξαιρετικά έξεζητημένη κατασκευή μεταξύ των διπύθμενων και της εξωτερικής γάστρας, ώστε να αποφευχθεί ή διαρροή πετρελαίου από το σχίσμο λόγω της διαφορετικής πίεσης. Αντίθετα, ανάλογα με τη μορφή της ζημίας, τα διπύθμενα μπορεί να αποβούν ακόμη και χειρότερη λύση από το τίποτε.

Από την άλλη πλευρά, ο ύδροστατικός έλεγχος προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στην κατασκευή, εξαρτώμενος κατά το μεγαλύτερο μέρος από την ποσότητα και την κατάλληλη διευθέτηση του φορτίου κάτω από την καρένα, στο λεγόμενο «live bottom line». Άλλα πλεονεκτήματα, κατά τον Δρ Devanney, αυτού του συστήματος έναντι των διπύθμενων είναι ή αποφυγή των τεράστιων δαπανών που προϋποθέτει ή κατασκευή τους, και ή ταχύτητα στην έφαρ-

Καταλήγοντας ο Δρ Devanney αναφέρει ότι ή καταπολέμηση και ή περισυλλογή πετρελαιοκηλίδας εξαρτάται από

Metalock

PORTUGAL



General Ship Repairs and Industrial Services in Portugal

Metalock Ltda
Armazém B, Cais de Santa Apolónia, 1900 Lisboa, Portugal.
Tel: (1) 86-1233 Fax: (1) 86-1297 Telex: 42753 M LOCK P

- SHIP REPAIRS
(Exclusive repair berth
210 metres long,
8 metres draught)
- DIESEL ENGINE
SERVICING
- ON-SITE
MACHINING
(including crankshaft
rectification)

Metalock

BRASIL

Voyage Repairs



for all Brasil

Authorized service
representations for major
marine equipment
manufacturers.

Agents in key
shipping centres.

Metalock do Brasil Ltda
Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474 Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360

τρεις βασικές προϋποθέσεις: 'Ακαριαία αντίδραση, σχεδόν τέλειες συνθήκες θάλασσας και καιρού, μέτρια ποσότητα πετρελαίου και έπειδή οι ιδανικές αυτές συνθήκες είναι πολύ δύσκολο να συμπέσουν, πρέπει να θεωρείται χαμένη υπόθεση. Τό κοινωνικό σύνολο θα ώφεληθεί περισσότερο αν επενδύσει χρήματα για τη μείωση των πιθανοτήτων να συμβεί μία πετρελαιοκηλίδα, δηλαδή στην πρόληψη του κακού. Γιατί, συμπλήρωσε, στην περίπτωση της ένιςχυσης ολόκληρου του στόλου των δεξαμενοπλοίων με διπύθμενα δεν είναι ο πλοιοκτήτης που θα πληρώσουν τό κόστος, αλλά ολόκληρη η κοινωνία.

Άλλες εναλλακτικές λύσεις:

Πρό καιρού υπεβλήθη στον IMO και συζητείται χωρίς μεγάλο ένθουσιασμό ή γνωστή ως Σουηδική πρόταση που α-

ποβλέπει στη δημιουργία υπο-πιεσεως μέσα στη δεξαμενή που διετρήθη ώστε, μετά από περιορισμένη άρχική διαφυγή, να κρατηθεί τό υπόλοιπο πετρέλαιο. Υποστηρίζεται ότι η διαφυγή φορτίου μπορεί να μειωθεί σημαντικά και η μεταφόρτωση να γίνει σχετικά εύκολα αν βοηθήσουν και οι καιρικές συνθήκες. Έχουν διατυπωθεί επιφυλάξεις κυρίως για την άντοχή των καταστροφών και υποστηρίγματα συνεπεία της υποπίεσεως καθώς και για διάφορες άλλες τεχνικές λεπτομέρειες.

Στό βασικό σημείο των νέων προδιαγραφών σχεδιασμού του νέου αντιρρυπαντικού δεξαμενοπλοίου, δεν θα ήταν φρόνιμο, — σημειώνει έκθεση της Inter-tanko — εκ μέρους του έφοπλισμού να πάρει οποιαδήποτε απόφαση πρό της λήψεως των αμερικανικών νομοθετικών μέτρων. Πράγμα άλλωστε που ρητώς

συνιστά σχετική ρήτρα του νομοσχεδίου της Γερουσίας. Είναι βέβαιο ότι τά ενδεχόμενα θύματα της ρυπάνσεως τόσο στις ΗΠΑ όσο και σε άλλες περιοχές του κόσμου, έχουν κάθε συμφέρον να περιμένουν ώστε οι ληφθσόμενες αποφάσεις να βασίζονται σε μία κατά βάθος μελέτη του όλου προβλήματος και όχι σε έσπευσμένα μέτρα τά όποια κατά κανόνα δημιουργούν περισσότερα προβλήματα από εκείνα που προσπαθούν να επιλύσουν.

Και ένα τελευταίο έρώτημα: Ποιό θα είναι τό κόστος των μέτρων αυτών για τόν καταναλωτή; Οι ειδικοί του γνωστού ναυλομεσιτικού οίκου Fearleys, τό υπολογίζουν σε 3 σέντς (από τά όποια 1 σέντ για τή δαπάνη της διπλής γάστρας) κατά γαλόνι (3,78 λίτρα) πετρελαίου εισαγομένου από τήν 'Αφρικανική άκτή στις 'Ην. Πολιτείες.

Τό 'Υπόμνημα της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών πρὸς τήν 'Ελληνική Κυβέρνηση

Στις 24 'Απριλίου 1990, ο Πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομικήλης υπέβαλε στον Πρόεδρο της Κυβερνήσεως και 'Υπουργό 'Εμπορ. Ναυτιλίας κ. Κωνσταντίνο Μητσοτάκη, καθώς και στον 'Υπουργό 'Εξωτερικών κ. 'Αντώνη Σαμαρά τό ακόλουθο υπόμνημα σχετικά μέ τά προτεινόμενα Νομοσχέδια της 'Αμερικανικής Γερουσίας και της Βουλής των 'Αντιπροσώπων.

ΘΕΜΑ: U.S. Oil Spill Legislation

'Η 'Ελληνική ναυτιλιακή κοινότης είναι πλήρως ενήμερη της τρεχούσης εντόνου συζητήσεως στις ΗΠΑ, σχετικά μέ τήν ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από δεξαμενόπλοια και της προσάτου εντάσεως λόγω της προσάρξεως του Δ/Ξ «Εκxon Valdez». Μέτρα προλήψεως, περιστολής και αποκαταστάσεως ζημιών περιλαμβάνονται στά Senate Bill S. 686 και House of Representatives Bill H.R. 1465. Τά μέτρα καλύπτουν ένα εύρύ φάσμα, αναγνωρίζουν τήν σημασία του ανθρώπινου παράγοντος, αποβλέπουν στη βελτίωση της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και εισάγουν όρισμένες καινοτομίες στό σχέδιο και τήν κατασκευή των δεξαμενοπλοίων.

'Η 'Ελλάς υποστηρίζει, όπως πάντοτε στό παρελθόν, τά μέτρα για τή βελτίωση της ασφαλείας στη θάλασσα, αλλά, μαζί μέ τήν διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, έχει σοβαρές αμφιβολίες για τίς κατασκευαστικές καινοτομίες που αποτελούν μέρος των δύο ανωτέρω νομοθετημάτων. Τό παρόν μνημόνιο αναφέρεται ιδιαίτερα στις προτάσεις για τήν εισαγωγή double bottoms/double hulls στα δεξαμενόπλοια.

Τό νομοσχέδιο της Γερουσίας (S.686) προβλέπει τήν ένδοξο έτους από της έφαρμογής του, έκδοση κανονισμών που θα επιβάλλουν double bottom/double hull σε νέες κατασκευές δεξαμενοπλοίων εκτός εάν ο αρμόδιος 'Υπουργός αποφανθεί ότι «either or both will not enhance oil tanker navigation safety».

Τό νομοσχέδιο της Βουλής των 'Αντιπροσώπων (H.R. 1465) προβλέπει άμεση έφαρμογή του double hull σε όλες τίς κατασκευές και double bottom σε όλα τά υπάρχοντα πλοία εντός έπτά έτών.

Παράλληλα πρὸς τή νομοθετική δραστηριότητα, τό National Research Council της U.S. National Academy of Sciences, ανέλαβε κατόπιν προτάσεως της U.S. Coast Guard, τήν μελέτη των «Safety economic and environmental implications of alternative oceagoing

tank vessel designs» δηλαδή τήν μελέτη της έφαρμογής double bottom/ double hull και των σχετικών επιπτώσεων. 'Η μελέτη του N.R.C. αναμένεται να ολοκληρωθεί περί τό τέλος 1990 — άρχές 1991 και αναμφίβολα θα έχει μεγάλη επίδραση στη διαμόρφωση της διεθνούς γνώμης των ειδικών σχετικά μέ τήν κατασκευή των δεξαμενοπλοίων του μέλλοντος.

Οί προτεινόμενες κατασκευαστικές καινοτομίες έχουν τούς υποστηρικτές τους αλλά έχουν και πολλούς αντιπάλους. Τό παρόν μνημόνιον δεν επιχειρεί να συνηγορήσει υπέρ της μίας ή της άλλης απόψεως. Σημειώνει όμως μόνο ότι, ίσως για πρώτη φορά, γίνεται μία συντονισμένη προσπάθεια για τήν αντικειμενική τεχνική μελέτη των στοιχείων της κατασκευής double bottom/double hull και των οικολογικών (περιβαλλοντολογικών) επιπτώσεων της έφαρμογής τους. Σημειώνει ακόμη ότι η άρχή της ανασταλτικής έφαρμογής υπάρχει ήδη στό νομοσχέδιο της Γερουσίας που δίδει στην έκτελεστική έξουσία τήν δυνατότητα να αποφασίσει περί της αποτελεσματικότητας του μέτρου υπό τό φως των συμπερασμάτων της τεχνικής μελέτης του N.R.C., ή όποια άλλωστε δεν θα βραδύνει και αυτό είναι τό αίτημα του παρόντος μνημονίου που θεωρεί ότι τό

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

νομοσχέδιο της Γερουσίας αντιμετώπιζει το θέμα με περισσότερο ρεαλισμό.

Συνδυασμένο με το ανωτέρω διάγραμμα εξέλιξης είναι και το πρόγραμμα των ενεργειών που έχει καθορίσει, πάλι με πρωτοβουλία των Η.Π.Α., ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Όργανισμός. Το πρόγραμμα προβλέπει ότι διεθνείς θέσεις και Κανονισμοί επί συναφών μέτρων θα έχουν διαμορφωθεί μέχρι τέλους του 1990. Δεν χρειάζεται να τονισθεί ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας και επομένως η ανάγκη διεθνώς αποδεκτής νομοθεσίας. Οι διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια, την πρόληψη ρυπάνσεως και την αποκατάσταση ζημιών είναι λεπτομερείς και έχουν ευρεία βάση και διεθνή αποδοχή. Μονομερής νομοθέτηση κανονισμών κατασκευής πλοίων που θα διέφεραν από τα διεθνή standards θα προκαλούσε έκτεταμένη σύγχυση στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Επιπροσθέτως, θα αύξανε το μεταφορικό κόστος των εμπορευμάτων — λόγω της αύξησης των ναύλων — με τελική συνέπεια την μετατόπιση της σχετικής επιβαρύνσεως επί των καταναλωτών διεθνώς, οι οποίοι θα έκαλυπτο να καταβάλλουν το υψηλότερο κόστος των εμπορευμάτων. Υπό τις περιστάσεις αυτές η επακόλουθη εξαιρετικά μεγάλη αύξηση της τιμής των νέων δεξαμενοπλοίων θα καταστήσει δυσχερότατη την ανανέωση του γηρασμένου στόλου των δεξαμενοπλοίων.

Η ανάγκη για διεθνώς αποδεκτά μέτρα συνηγορεί και για την κύρωση από τις ΗΠΑ των διεθνών συμβάσεων που ρυθμίζουν την ευθύνη του πλοιοκτήτου για αποζημίωση ή αποκατάσταση ζημιών λόγω ρυπάνσεως (1984 protocols to the Civil Liability Convention and the Fund Convention). Η μονομερής νομοθέτηση υπό των ΗΠΑ της αρχής της άπεριορίστου ευθύνης του πλοιοκτήτου σημαίνει ότι σε περίπτωση ρυπάνσεως συνεπεία ατυχήματος, ο πλοιοκτήτης παραμένει ασφαλιστικώς άκαλυπτος, δεδομένου ότι θα του παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη μόνον μέχρι ύψους δολ. 700.000.000 (δολ. 500.000.000 εκ των P and I Clubs και δολ. 200.000.000 εξ άτομικης ασφάλισης στα Lloyds), καθ' ην στιγμήν όμως η ευθύνη του για ρύπανση θα ανέρχεται σε δισεκατομμύρια δολάρια. Το αποτέλεσμα εκ της μη κύρωσε των Πρωτοκόλλων θα είναι ότι οι περισσότεροι έφοπλιστές — όντες κατ' ουσίαν ανασφάλιστοι — θα είναι απρόθυμοι, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, να μεταφέρουν πετρέλαιο στις ΗΠΑ.

Τα προαναφερθέντα νομοσχέδια επιχειρούν να ρυθμίσουν το θέμα της ευθύνης του πλοιοκτήτου κατά διαφορετικό τρόπο. Παρά ταύτα, το νομοσχέδιο της Βουλής των Αντιπροσώπων είναι πίο διαλλακτικό στο θέμα της ευθύνης του πλοιοκτήτου και προβλέπει ρύμι-

ση που επιτρέπει την κύρωση των προαναφερθέντων Πρωτοκόλλων. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα είναι έτοιμη να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας σύμφωνα με τα ζητούμενα υπό των ΗΠΑ, καθώς και να αυξήσει το μέγιστο ύψος της ασφαλιστικής καλύψεως. Εκείνο όμως που θεωρεί αδύνατον είναι να εξασφαλίζει την εξαφάνιση των ατυχημάτων ή την άνευ ασφαλιστικής καλύψεως απεριόριστη ευθύνη για την μεταφορά του πετρελαίου.

Εν όψει των ανωτέρω, εισηγούμεθα όπως καταβληθεί προσπάθεια να πεισθούν οι ΗΠΑ να κυρώσουν τα Πρωτόκολλα του 1984 λαμβανομένου υπ' όψη ότι η μη κύρωση υπό των ΗΠΑ των Πρω-

τοκόλλων 1984 και η καθιέρωση άλλων αυστηροτέρων ρυθμίσεων εκτός του ότι δεν έχει σημαντικές επιπτώσεις στην διεθνή ναυτιλία θά συνιστά και μονομερή ενέργεια, η οποία θα αντίκειται στην διεθνή συνεργασία όπως αυτή εκφράζεται έως σήμερα στα πλαίσια του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Πρός το σκοπόν αυτό, και προκειμένου να προβληθούν οι θέσεις του έφοπλισμού, αντιπροσωπεία του Council of European and Japanese Shipowners' Associations (CENSA) μετέβη στην Ουάσιγκτον την 30/3/90 για να προβεί σε παραστάσεις προς το Υπουργείον Έξωτερικών άφ' ενός και την Γερουσία άφ' έτερου.

Οι συζητήσεις του CENSA στις ΗΠΑ.

Κατά τη συζήτηση των Κανονισμών που προτείνουν τα δύο «αντιρρυσπαντικά» νομοσχέδια των ΗΠΑ, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Άμερικανικό Υπουργείο Έξωτερικών στις 30 Μαρτίου 1990, με τη συμμετοχή του Υφυπουργού Έξωτερικών των ΗΠΑ κ. Ρόμπερτ Κίμμιτ και αντιπροσωπείας του CENSA, με επικεφαλής τον αντιπρόεδρό της κ. Γιάννη Μ. Λύρα, οι θέσεις τις οποίες υποστήριξαν οι εκπρόσωποι της Ναυτιλίας συνοψίζονται στις εξής:

— Υπάρχει σοβαρός προβληματισμός της Ναυτιλίας σχετικά με τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και υποστηρίζεται σθεναρά η εφαρμογή των Πρωτοκόλλων του Λονδίνου.

— Η Ναυτιλία έλαβε υπόψη της τις συγκεκριμένες απαιτήσεις της Άμερικανικής Γερουσίας, όπως εκφράστηκαν στην έπιστολή της της 20 Άπριλίου 1984 προς τη Διοίκηση σχετικά με τη προετοιμασία της Συνόδου του IMO για τα Πρωτόκολλα 1984. Η Ναυτιλία θεωρεί ότι η άρνηση της Άμερικανικής Γερουσίας να δεχθεί τα Πρωτόκολλα θέ-

τει σε άμφισβήτηση την άξιопιστία των ΗΠΑ σε συζητήσεις για θέματα προστασίας του περιβάλλοντος σε διεθνή φόρα.

— Οι ΗΠΑ εξαρτώνται άμεσα από τα εισαγόμενα πετρέλαια και η εξασφάλιση του έφοδιασμού τους εξαρτάται από τη τελική διαμόρφωση της νέας Νομοθεσίας για τη πετρελαϊκή ρύπανση. Θα πρέπει να αναρωτηθούν εάν μπορούν να άπομονωθούν από τη Διεθνή Κοινότητα διαμορφώνοντας το δικό τους σύστημα ασφαλιστικής ευθύνης.

— Η άποδοχή των όρων Άστικής Ευθύνης που προβλέπονται στο νομοσχέδιο της Άμερικανικής Γερουσίας θα έχει άρνητικές επιπτώσεις στους Άμερικανούς καταναλωτές και γιαυτό συνιστάται η άμεση προσυπογραφή των Πρωτοκόλλων. Εάν η Γερουσία πιστεύει ότι τα όρια ευθύνης δεν είναι ίκανοποιητικά θα μπορούσε να έπωφεληθεί από τους μηχανισμούς εντός των Πρωτοκόλλων για αύξηση των όριών σε εύθετο χρόνο.

Η Κοινή Συνεδρίαση Έπιτροπών

Η πρώτη κοινή συνεδρίαση των έπιτροπών του Κογκρέσου και της Γερουσίας με στόχο την εξέλιψη των διαφόρων των δύο νομοθετικών σωμάτων επί της νέας νομοθεσίας για την αντιμετώπιση της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος πραγματοποιήθηκε τελικά στις 24 Άπριλίου, ένα μήνα σχεδόν μετά την άρχικά όρισθείσα ήμερομηνία για την ολοκλήρωση του νέου Νόμου. Είναι δύσκολο να προβλεφθεί η ήμερομηνία της τελικής παρουσίσεως του νέου Νόμου, καθώς οι γνώμες των παρατηρητών διχάζονται μεταξύ ενός μηνός ή της χειρότερης περίπτωσης και μετά τις καλοκαιρινές διακοπές. Η μικτή έπιτροπή σχεδιάζει να συναντάται κάθε δύο έβδομάδες, μέχρι την τελική σύγκληση των άπόψεων, όμως η δεύτερη συνάντηση που είχε προγραμματισθεί

για τις 7 Μαΐου ήδη άναβλήθηκε.

Στην πρώτη συνεδρίαση εκλέχτηκε πρόεδρος της Κοινής Έπιτροπής ο βουλευτής Ουώλτερ Τζόνς, ενώ άλλοι βουλευτές κατηγόρησαν το νομοσχέδιο ως ξεπερασμένο από τη σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Στο μεταξύ συνεχίζονται οι πιέσεις από παράγοντες της ναυτιλιακής κοινότητας με την μορφή έπιστολών που κατηγορούν ή υπερασπίζονται την έφαρμογή του νέου αντιρρυσπαντικού νόμου, ενώ οι νομικοί σύμβουλοι της Ίντερτάνκο έπικροτούν τις ενέργειες της Άμερικανικής Κυβέρνησης να φέρει το θέμα προς συζήτηση στις χώρες του Ναυτιλιακού Συμβουλίου (Βέλγιο, Δανία, Νορβηγία, Ίσπανία, Σουηδία) καθώς και στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

MOCHI QUALITY



Mochi 56

Mochi Quality στο χώρο των σκαφών σημαίνει γερή κατασκευή, θαυμάσια πλεύση, πολυτέλεια και σωστός καταμερισμός του χώρου. Σημαίνει ακόμα άψογη σχέση με τον πελάτη. Και σημαίνει υψηλή τιμή μεταπώλησης. Η Mochi Craft από τότε που ιδρύθηκε εδώ και 30 χρόνια έχει θέσει σαν βασικούς της στόχους την τελειότητα στην ποιότητα και στη σχέση της με τους πελάτες. Σαν αποτέλεσμα, έχει χτίσει μία σειρά κορυφαίων σκαφών που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του πιο δύσκολου πλοιοκτήτη. Έχει καταφέρει να συνδυάσει τη σύγχρονη τεχνολογία, την πολυτέλεια και τη μοντέρνα γραμμή. Έχει κάνει τον πελάτη πιστό φίλο, ένθερμο υποστηρικτή, τον καλύτερο διαφημιστή της. Η Mochi Craft δεν θα ήθελε να είναι απλώς το πιο μεγάλο ναυπηγείο. Δεν αρκείται στο ότι θεωρείται ένα από τα ναυπηγεία που κατασκευάζουν τα καλύτερα σκάφη στον κόσμο. Η Mochi Craft θέλει να μένει πάντα πιστή στους στόχους της: «**ΠΟΙΟΤΗΤΑ MOCHI**»



Mochi Europa

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

ΤΡΙΚΑΡΔΟΣ Α.Ε.

Κεντρική Διεύθυνση: Κηφισίας 119, Μαρούσι, Τηλ: 8068.101-9, Τlx: 215813 BJT GR

MOCHI QUALITY

Mochi Europa



Mochi Quality στο χώρο των σκαφών σημαίνει γερή κατασκευή, θαυμάσια πλεύση, πολυτέλεια και σωστός καταμερισμός του χώρου. Σημαίνει ακόμα άψογη σχέση με τον πελάτη. Και σημαίνει υψηλή τιμή μεταπώλησης. Η Mochi Craft από τότε που ιδρύθηκε εδώ και 30 χρόνια έχει θέσει σαν βασικούς της στόχους την τελειότητα στην ποιότητα και στη σχέση της με τους πελάτες. Σαν αποτέλεσμα, έχει χτίσει μία σειρά κορυφαίων σκαφών που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του πιο δύσκολου πλοιοκτήτη. Έχει καταφέρει να συνδυάσει τη σύγχρονη τεχνολογία, την πολυτέλεια και τη μοντέρνα γραμμή. Έχει κάνει τον πελάτη πιστό φίλο, ένθερμο υποστηρικτή, τον καλύτερο διαφημιστή της. Η Mochi Craft δεν θα ήθελε να είναι απλώς το πιο μεγάλο ναυπηγείο. Δεν αρκείται στο ότι θεωρείται ένα από τα ναυπηγεία που κατασκευάζουν τα καλύτερα σκάφη στον κόσμο. Η Mochi Craft θέλει να μένει πάντα πιστή στους στόχους της: «**ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΜΟΧΙ**»



ΤΡΙΚΑΡΔΟΣ Α.Ε.

Κεντρική Διεύθυνση: Κηφισίας 119, Μαρούσι, Τηλ: 8068.101-9, Τίχ: 215813 BJT GR

U.S. SPILL/POLLUTION LEGISLATION

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου του Κομμίτη

«Η Παμμέγιστη αυτή χώρα που λέγεται «Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής», οί φίλοι μας και σπουδαίοι πολίτες του κόσμου, οί «Αμερικάνοι», ενεργούν πολλές φορές — στην δικαιολογημένη βέβαια προσπάθειά τους, να προασπίσουν τα συμφέροντά τους — ενεργούν αδιαφορώντας για τις συνέπειες που οί «ενεργείες τους» θα έχουν, γι' αυτούς που θα θίξουν. Σέ όλα τὰ διεθνή σώματα, προτείνουν λύσεις, άψηφώντας τις επιπτώσεις πρὸς τρίτους. Παίρνουν αποφάσεις παρά τὰ κουδούνια που τούς χτυπάνε οί φίλοι και σύμμαχοί τους.

«Η Εύρωπη και οί Εύρωπαίοι, έχουν αντιμετώπισει τέτοιες άσυμβίβαστες και άπαράδεκτες Unilateral αποφάσεις τους. Τό τελικό αποτέλεσμα ήταν πάντα να ζημιωθεί ή ίδια ή «Αφρική. Τό ίδιο θα συμβεί και τώρα αν επιμείνουν στη ψήφιση των νομοθετικών πράξεων της έπιβολής Unlimited Liability (και άπεριορίστου ύψους προστίμων) για τις περιπτώσεις της θαλασσίας ρυπάνσεως. «Η κατάληξη θα είναι να δημιουργηθεί μία τέτοια κατάσταση στη προσφορά πετρελαιοφόρων και άλλων πλοίων στην «Αμερική, που τό κόστος τό μεταφορικό θα είναι τεράστιο (αν οί «Αμερικανοί θέλουν και θα θέλουν, ύγρά και ξηρά φορτία), μέ συνέπεια να φθάσει πολύ σύντομα στόν καταναλωτή ή οικονομική επιβάρυνση του επί πλέον μεταφορικού κόστους. Και πέραν αυτού, πολύ εύκολα μπορεί να δημιουργηθεί μία έλλειψη,



που θα καταλήξει στο να βρεθεί ό «Αμερικανός» στην ούρά, περιμένοντας να πάρει «γκάζ» για τό αυτοκίνητό του.

Τότε ό «Αμερικανός» θα φωνάξει και θα διαμαρτυρηθεί και δέν θα χειροκροτεί πιά τόν Κόγκρεσμάν του για τέτοια μέτρα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Τό βαπόρι μας δέν μπορεί να προσεγγίζει τις «Αμερικανικές άκτές, αν περάσει ή νομοθεσία της άπεριορίστου ευθύνης του πλοίου και πλοιοκτήτη. Ποιός

μπορεί να αντιμετώπισει μία άπερίοριστη ευθύνης άσφαλιστική κάλυψη. Και ποιός θα μάς την δίνει και μέ τί κόστος!

Γιά τό στόλο μας αυτή τή στιγμή τό θέμα τούτο είναι τό μεγαλύτερό μας άγκάθι. Και είναι θέμα έθνικής σημασίας, δηλαδή που αντιμετωπίζεται μόνο από τό Κράτος, από τήν Κυβέρνηση. Και εύτυχώς δέν ενδιαφέρει μόνον τήν «Ελληνική ναυτιλία αλλά και τήν Εύρωπαϊκή και έκείνες του Χόγκ Κόγκ και της «Ιαπωνίας και άλλες. Στόν Εύρωπαϊκό χώρο γίνεται ήδη συλλογική Κρατική αντιμετώπιση, μέ νομοθετικά μέτρα, τέτοια που να καταλάβουν οί φίλοι μας οί «Αμερικανοί ότι οί Εύρωπαϊκές χώρες δέν θα ύποταχθούν στις δικές τους αποφάσεις.

Οί «Αμερικανοί να καταλάβουν και να πεισθούν ότι ή διεθνής πλοιοκτησία θα κάμει ότι είναι δυνατό για να άποφεύγονται κάθε είδους άτυχήματα. Θα δαπανήσει ή πλοιοκτησία, θα λάβει και άλλα τεχνικά μέτρα, αλλά είναι άδύνατο να εξεύρει τόν τρόπο να ίκανοποιήσει τήν άπειλή τους και έπιβολή των άστρονομικών προστίμων.

Κάθε πράγμα έχει τή λογική και τό όριό του.

«Η «Αμερική, ή παμμέγιστη και ίσχυρή αυτή χώρα, είναι για τήν δουλειά μας μία τεράστια άγορά, αλλά τὰ βαπόρια μας όταν πηγαίνουν στα λιμάνια της θα πρέπει να μπορούν και να φεύγουν.

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

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

Γραφείο ΠΕΙΡΑΙΑ:
ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81
3ος ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦ. 36
ΤΗΛ. 4132158

‘Η προστασία του περιβάλλοντος καί τό πρόβλημα τής ρύπανσης τής θάλασσας από τά πλοία

Του κ. ΛΟΥΚΑ ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΟΥ, Προέδρου τής ‘Ενώσεως Κυπρίων ‘Εφοπλιστών

“Ένα πρόβλημα πραγματικά πολύ-πλοκο τό όποιο άγγίζει τίς καρδιές καί τή συνείδηση του κοινού παγκοσμίως. Βεβαίως υπάρχουν καί άλλες πηγές ρύπανσης τής θάλασσας πολύ πιό ούσιώδεις καί μεγάλες από τή ρύπανση τήν όποία προκαλούν τά πλοία, όπως τά χημικά έργοστάσια καί ή άπερισκεψία του κοινού στίς παραλίες. Έντούτοις, έμείς οί άνθρωποι τής ναυτιλίας πρέπει από πλευράς μας νά κάνουμε ότi είναι δυνατό γιά νά άποφεύγουμε έστω καί τό ένα τοίς χιλίοις πιθανότητα πού υπάρχει νά ρυπάνουμε τίς άκτές.

Πρός τό σκοπό τουτο, όφείλουμε νά έξετάσουμε όλες τίς δυνατός λύσεις γιά τή μείωση των πιθανοτήτων τής ρύπανσης τής θάλασσας. Προτού προχωρήσουμε στίς έξ ιδίων πρωτοβουλίες των έφοπλιστών διά λύσεις, άς άνατρέξουμε είς τάς διαφόρους λύσεις τίς όποιες προτείνουν οί διάφοροι διεθνείς όργανισμοί καθώς επίσης καί όλες οί μεγάλες κυβερνήσεις του κόσμου, όπως ή κυβέρνηση των ‘Ηνωμένων Πολιτειών. Έκ προοιμίου πρέπει νά λάβουμε τή θέση ότi κάθε κυβέρνηση έχει δικαίωμα νά εισάγει νομοθεσίες διά τήν προστασία των άκτών της, καί τίς όποιες πρέπει νά σεβόμεθα, ως επίσης καί ό κάθε διεθνής όργανισμός ως συλλογική έξουσία έχει έξίσου δικαιώματα νά συνομολογήσει διεθνείς συμβάσεις διά τήν προστασία των θαλασσών καί των άκτών από τή ρύπανση.

Βεβαίως ή ρύπανση δέν προκαλείται μόνο από τά πλοία, αλλά καί από τά χημικά καί άπόβλητα των διαφόρων έργοστασίων τά όποία χύνονται στους ποταμούς καί στίς θάλασσες καί τά όποία ό λαός δέν μπορεί νά τά δει διά κοινού όφθαλμού. Έκείνο πού πρέπει νά τονιστεί, είναι ότi καί σ’ αυτό τό σημείο, πολύ περισσότερο σ’ αυτό τό σημείο, πρέπει επίσης νά στραφεί ή προσοχή των διαφόρων κυβερνήσεων διότι αυτό άποτελεί πρόβλημα τό όποιο δύναται νάλυθεί έπιτοπίως από τίς ίδιες τίς κυβερνήσεις μέ άυστηρά κυβερνητικά μέτρα. Λέγεται ότi σέ έναν ποταμό ό όποιος διασχίζει μιά τεράστια πόλη καί εκβάλλει στή θάλασσα δέν υπάρχει ίχνος ψαριού πράγμα πού άποδεικνύει πόσο μολυσμένος είναι ό ποταμός. ‘Ο ώκεανός είναι μεγάλος καί οί κολυμβητές δέν διαθέτουν μικροσκόπια διά νά έντοπί-

ζουν τή ρύπανση. Γι’ αυτό άποφεύγεται καί ή μεγάλη κατακραυγή.

“Όσον άφορά τήν ρύπανση τήν προερχόμενη έκ των πλοίων ή όποία είναι όφθαλμοφανής, πρέπει ό έφοπλιστικός κόσμος νά λάβει τά μέτρα του ούτως ώστε νά τήν περιορίσει είς τό άπειροελάχιστο. Έάν αναλύσουμε όλες τίς ρυπάνσεις τίς προκληθείσες υπό των διαφόρων πλοίων κατά καιρούς, θά βρούμε ότi οί μεγαλύτερες όφείλονταν είς θάλάσσια άτυχήματα. Πώς λοιπόν μπορούμε νά περιορίσουμε τά θαλάσσια άτυχήματα;

Καί υπάρχει τρόπος; Βεβαίως υπάρχεις τρόπος.

Πρώτο αίτιο των άτυχημάτων μπορεί νά είναι ή μέθη. Φυσιολογικό είναι νά άπαγορευθεί τό άλκοόλ τουλάχιστον στά δεξαμενόπλοια. Αυτό είναι μέτρο τό όποιο οί κυβερνήσεις τής σημαίας όσον καί οί έφοπλιστές οί ίδιοι μπορούν νά έφαρμόσουν.

Δεύτερον, προς άποφυγήν τυχόν τεχνικών άτυχημάτων θά ήταν όρθό διά διεθνούς συμβάσεως νά άπαγορευθεί ό παράπλους των πλοίων πλησιέστερα των 40 μιλίων από τήν οίανδήποτε άκτή. Είς όέ τά στενά περάσματα νά υπάρχουν πάντοτε είς επί φυλακήν ρυμουλκά.

Τρίτον, δέν θεωρώ παράλογη τήν έισήγηση των ‘Ηνωμένων Πολιτειών γιά διπλή γάστρα στά νεότευκτα πλοία, νοουμένου ότi οί δυνάμενοι νά έχουν πείρα προς τουτο διεθνείς νηογνώμονες, θελήσουν νά τό έγκρίνουν.

‘Αναλύοντας τίς διάφορες μικρορυπάνσεις έν λιμενεί ή έν όρμω θά βρούμε ότi ή μεγάλη τους πλειοψηφία προκαλείται από ανθρώπινα λάθη έπιπολαιότητας καί έλάχιστες προκαλούνται από θαλασσινά άτυχήματα ή μηχανικές βλάβες. Συμφωνούμε μέ τά διάφορα μέτρα πού έχουν λάβει τοπικώς οί διάφορες κυβερνήσεις διά τέτοιες ρυπάνσεις, τά όποία είναι άυστηρά. Έντούτοις, όφείλουμε νά έπισημάνουμε ότi τά διάφορα μέτρα των κυβερνήσεων δέν άγγίζουν καθόλου, ή άγγίζουν έλάχιστα τους πραγματικούς έπιπολαιούς δράστες. ‘Επί παραδείγματι, τό 70% των διαφόρων ρυπάνσεων έν όρμω ή έν λιμένει όφείλονται σέ έπιπολαιότητα κάποιου ύποπλοιάρχου ή πλοιάρχου, άντλιωρού ή

λαδά.

Δέν είναι άρκετό νά επιβάλλονται τεράστιες χρηματικές ποινές είς τόν πλοιοκτήτη ό όποιος έν τελευταία αναλύσει είναι άσφαλισμένος καί τά πληρώνουν οί ασφάλειες, αλλά πρέπει νά επιβάλλονται σοβαρές ποινές είς τους δράστες, είς τους πραγματικούς δράστες, ως καί ή έγγραφή είς τό ναυτικό τους φυλλάδιο. ‘Επίσης άυστηρές ποινικές ποινές πρέπει νά επιβάλλονται υπό των δικαστηρίων είς τόν ύπαίτιο ή καί συνυπαίτιο άκόμα τής ρυπάνσεως, οί όποιες νά είναι δίκαιες γιά νά γνωρίζει ό κάθε ναυτικός επί του πλοίου, ότi όποιος κάνει τήν έπιπολαιότητα θά τιμωρηθεί άυστηρώς.

‘Αλλά προπαντός πρέπει νά γίνουν ειδικά σεμινάρια στους ναυτικούς από τίς κυβερνήσεις των, πού νά τονίζουν τή μεγάλη σημασία τής άποφυγής τής ρυπάνσεως.

Τά πετρελαιοφόρα μέσω των διεθνών συμβάσεων έχουν άνεβάσει τό επίπεδο τής ποιότητας όπως: ‘Ο διαχωρισμός καθαρών δεξαμενών έρματος ως έπίσης καί σύστημα του crude oil washing. Μέ τά δύο τελευταία μέτρα τό πλοίο άπηλλάγει από τήν κατάρα τής ρυπάνσεως διά του άφερματισμού.

Τελικά μαζί μέ τό μέτρο τής ναυσιπλοίας ούχί έγγύτερον των 40 μιλίων από τήν άκτή θά ήθελα νά τονίσω τήν άνάγκη τής χρησιμοποίησης έμπειρων πλοηγών, ύπεύθυνων άστικώς καί ποινικώς γιά τίς πράξεις τους, οί όποιοι θά έπρεπε νά επιβιβάζονται των δεξαμενόπλοίων δι’ έλικοπτέρου είς άπόσταση 40 μιλίων από τό λιμάνι, οί όποιοι θά είχαν τήν ευθύνη έκτός τής πλοηγείσεως, καί τής άστυνομεύσεως επί του πληρώματος ότi τουτο δέν έχει κάνει χρήση άλκοολικών ποτών κατά τίς τελευταίες 12 ώρες.

Τά ως άνω μέτρα θά εκόστιζαν έλάχιστα έναντι του κόστους μιās ρυπάνσεως τήν όποία έν κατακλείδι οίονδήποτε πλοίο καί άν τήν έπροκάλεσε πληρώνουμε συνοπτικώς όλοι οί έφοπλιστές μέσω των ασφαλίστων μας.

Σεμινάρια γιά τά πληρώματα πρέπει νά γίνονται καί στά διάφορα έφοπλιστικά γραφεία γιά νά κάνουν οί ναυτικοί μας συνείδηση τήν άποφυγή τής ρυπάνσεως.

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.

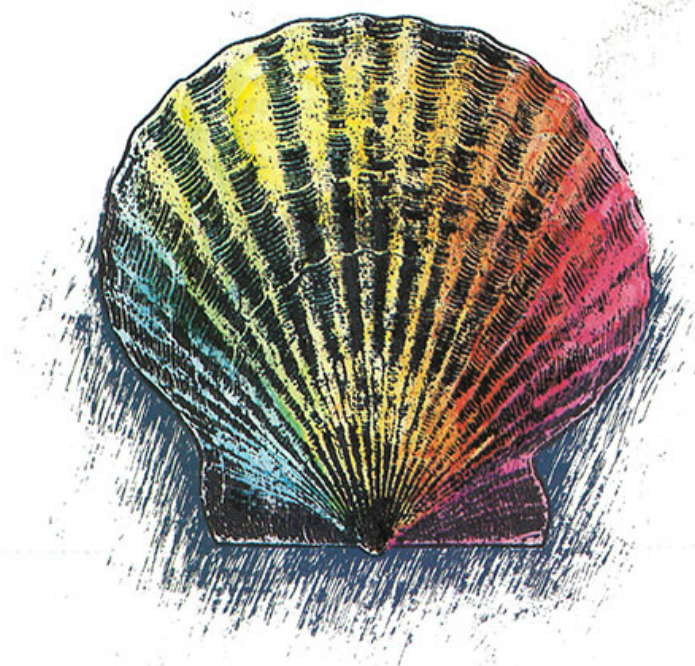
Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

Εθνική των 5 ηπείρων!



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον



TH. KASSELAKIS

GROUP OF COMPANIES

M A R I N E
P A I N T S
&
C O A T I N G S
W O R L D W I D E

447 PROMOTIONS



IMCO HELLAS S.A.

12, AKTI POSIDONOS PIRAEUS - 185 31 GREECE
TEL: 4173829, 4178071, 4118788, 4173535 TLX: 212038, 211807 FAX: 4176028

‘Ο Νόμος τῶν Η.Π.Α. γιά τήν ρύπανση τῆς θάλασσας μέ πετρέλαια

Τοῦ κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ Γ.Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

Προχωρεῖ τώρα στό Κογκρέσσο τῶν Η.Π.Α. ἡ νομοθετική διαδικασία γιά τήν ἐκδοση ἑνός νόμου πού, ἂν ψηφισθεῖ, θά σημαίνει, ὅτι οἱ ἐφοπλιστές, πού ἀσχολοῦνται μέ θαλάσσιες μεταφορές τῶν ΗΠΑ, δέν θά μποροῦν πιά νά περιορίζουν τήν εὐθύνη τους σέ περίπτωση ρύπανσης τῆς θάλασσας ἀπό πετρέλαιο. Μιά τέτοια κατάληξη θά ἦταν ἐπιζήμια στά συμφέροντα τῆς Ἑλλάδας γενικότερα, καί ἰδιαίτερα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Θά εἶχε σάν ἀναπόφευκτη συνέπεια τή μείωση τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καί θά εἶχε ἐπίσης ἐπιζήμιες συνέπειες γιά ὅλους ἐκείνους πού χωρίς νά εἶναι Ἀμερικανοί ἐμπορεῦνται μέ τίς Η.Π.Α.

Τό ἀτύχημα τοῦ «Exxon Valdez» ἀπέδειξε στόν ἐφοπλισμό, ὅτι ἐνδεχόμενη εὐθύνη γιά ρύπανση ἀπό διαρροή πετρελαίων στίς Ἡνωμένες Πολιτείες μπορεῖ νά φθάσει σέ δισεκατομμύρια δολλάρια. Ἡ ἀσφαλιστική κάλυψη, πού εἶναι σήμερα διαθέσιμη γιά τοὺς ἐφοπλιστές ἀπό τὰ Clubs ἀσφάλισης τῆς εὐθύνης γιά ρύπανση ἀπό πετρέλαιο, φθάνει τὰ 500.000.000 (πεντακόσια ἑκατομμύρια) δολλάρια. Ὑπάρχει, βέβαια, γιά τοὺς ἐφοπλιστές ἡ δυνατότητα νά διαπραγματευθοῦν μέ τὰ Lloyds τήν κάλυψη ἄλλων 200.000.000 (διακοσίων ἑκατομμυρίων) δολλαρίων. Ἔτσι, τό σύνολο τῆς ἀσφαλιστικῆς κάλυψης γιά τήν εὐθύνη ἀπό ρύπανση μέ πετρέλαιο, πού εἶναι δυνατόν νά ἔχει στή διάθεσή του ἕνας ἐφοπλιστής, φθάνει τὰ 700.000.000 (ἑπτακόσια ἑκατομμύρια) δολλάρια. Κάλυψη σέ ὑψηλότερα ἐπίπεδα εἶναι ἀδύνατη, ἀλλά καί οἱ σημερινές δυνατότητες εἶναι ἐνδεχόμενο νά ἐκλείψουν στό μέλλον, ἂν οἱ ἀσφαλιστές ἀντιληφθοῦν νά ἀναπτύσσεται στίς Η.Π.Α. ἕνα δυσμενές γι’ αὐτοὺς κλίμα.

Ἐπομένως, ἕνας ἐφοπλιστής πού θά ἀναλαμβάνει μεταφορές τῶν Η.Π.Α., θά ἀντιμετωπίζει ἐνδεχόμενες εὐθύνες δισεκατομμυρίων δολλαρίων, ἐνῶ δέν θά ἔχει τή δυνατότητα ἀσφαλιστικῆς κάλυψης παρά μόνον μέχρι 700.000.000 (ἑπτακοσίων ἑκατομμυρίων) δολλαρίων. Ἔτσι θά ἀπομένει οὐσιαστικά ἀνασφάλιστος.

Αὐτοί οἱ κίνδυνοι γιά τόν ἐφοπλιστή μεγαλώνουν ἀπό τήν τάση τῶν Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων νά σχίζουν τό ἐταιρικό πέπλο (corporate veil) καί νά προσπαθοῦν νά καταστήσουν ὑπεύθυνο σάν ἐπιχειρηματία τόν ἰδιώτη μέτοχο τῆς ἐταιρίας, τοῦ ὁποίου ἔτσι ὁλόκληρη ἡ περιουσία θά ἐκτίθεται σέ κίνδυνο.

Ἐν τούτοις, ἕνα καθεστῶς πού οὐσιαστικά καταργεῖ τήν περιορισμένη εὐθύνη, εἶναι γέννημα κοντόφθαλμης πολιτικῆς. Ἐάν ἕνα τέτοιο καθεστῶς ἐπικρατήσει στίς Η.Π.Α., σοβαροὶ ἐφοπλιστές, πού δέν ἐπιθυμοῦν νά ἐργάζονται ἀνασφάλιστοι καί νά ἐκθέτουν σέ κίνδυνο ὁλόκληρη τήν περιουσία τους, θά εἶναι ἀπρόθυμοι νά στέλνουν τὰ δεξαμενόπλοιά τους στίς Η.Π.Α.

Θά ἀναπτυχθεῖ μία ἰδιότυπη ἀγορά, στήν ὁποία πολύ ὑψηλές τιμές ναύλου θά πρέπει νά πληρώνονται γιά ταξίδια στίς Η.Π.Α. καί πέραν ἀπό αὐτό, εἶναι πιθανόν, ὅτι μόνον κερδοσκόποι, πού σάν μόνον περιουσιακά τους στοιχεῖα θά ἔχουν παλαιά καί καταχρεωμένα πλοῖα, θά δέχονται νά μεταφέρουν φορτία στίς Η.Π.Α. Τέτοιοι ἐφοπλιστές, φυσικό εἶναι νά χρησιμοποιοῦν παλαιότερα καί κακὰ συντηρημένα πλοῖα, ἔτσι ὥστε σιῆν πράξη νά μεγαλώνουν οἱ κίνδυνοι τῆς ρύπανσης ἀπό πετρέλαιο καί οἱ δαπάνες, ἀλλά καί ἡ ρύπανση στίς Η.Π.Α.

Ἀκουσα νά λέγεται, ὅτι δυναμώνει τώρα στό Κογκρέσσο τῶν Η.Π.Α. διαρ-

κῶς καί περισσότερο τό αἶσθημα, ὅτι αὐτός πού προκαλεῖ τήν ρύπανση δέν πρέπει μόνον νά πληρώνει ἀλλά καί νά τιμωρεῖται ποινικά, καί ὅτι ἕνα τέτοιο αἶσθημα δέν συμβιβάζεται μέ τόν «περισμό τῆς εὐθύνης». Αὐτό τό αἶσθημα, ὅμως, παρ’ ὅλον ὅτι εἶναι κατανοητό, εἶναι ἕνας κακός ὁδηγός. Ἀκόμη καί οἱ πύο σοβαροὶ καί ἐπαγγελματικά καταρτισμένοι ἐφοπλισταὶ γνωρίζουν καλά ὅτι δέν μποροῦν νά ἐγγυηθοῦν πῶς ἡ μεταφορά θά γίνει χωρίς ἀτύχημα, ὅσες προσπάθειες καί ἂν καταβάλουν. Ὑπό τοὺς ὅρους αὐτοὺς, ἐάν οἱ ἐνδεχόμενες ποινές καί οἱ ἀποζημιώσεις, πού ἀκολουθοῦν ἕνα ἀναπόφευκτο ἀτύχημα, εἶναι ἀδύνατο νά ἀσφαλισθοῦν, καί ξεπερνοῦν κάθε ἀναλογία πρὸς τὰ ἀναμενόμενα κέρδη, εἶναι φανερό πῶς ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρηση δέν εἶναι δυνατόν νά ἐπιζήσει. Τίποτε, ἄλλωστε, δέν ὑποχρεώνει τοὺς ἐφοπλιστές νά μεταφέρουν πετρέλαιο στίς Η.Π.Α. Πέραν αὐτοῦ, ὅμως, εἶναι πολύ δύσκολο νά φαντασθεῖ κανεὶς πῶς εἶναι δυνατό νά ἀνανεωθεῖ ὁ στόλος τῶν ὑπερήλικων δεξαμενοπλοίων μέ νέα σκάφη, τῶν ὁποίων ἡ ἀξία εἶναι ἐξαιρετικά μεγάλη, μέσα σ’ ἕνα περιβάλλον ἀπεριόριστης καί μὴ ἀσφαλίσιμης εὐθύνης, ὅταν ἔχει κανεὶς ὑπ’ ὄψει τοῦ ὅτι ἡ εὐθύνη αὐτὴ μπορεῖ νά φθάσει σέ δισεκατομμύρια δολλάρια.

Ὁ ἐφοπλισμός θέλει, βέβαια, καί μπορεῖ, νά πάρει τὰ ἀπαιτούμενα μέτρα καί νά προβεῖ στίς ἐπενδύσεις πού θά χρειασθοῦν, γιά νά βελτιώσει τό ἐπίπεδο ἀσφάλειας τῶν μεταφορῶν, ὅπως αὐτό θά προβλέπεται σέ διεθνή πλαίσια. Ὁ ἐφοπλισμός εἶναι, ἐπίσης, πρόθυμος νά χρησιμοποιήσει ὅλες τίς δυνατότητες ἀσφαλιστικῆς κάλυψης πού τοῦ παρέχει ἡ ἀγορά. Ἐκεῖνο πού ὁ ἐ-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

φοπλισμός δεν μπορεί να κάνει, είναι τό αδύνατο. Νά έγγυθη, δηλαδή, ότι δεν θά υπάρξει ατύχημα, ή νά φορτωθεί αὐτός τήν μή ασφαλίσιμη καί οὐσιαστικά ἀπεριόριστη εὐθύνη σέ περίπτωση τέτοιου ατύχηματος κατά τήν μεταφορά ἐνός φορτίου, πού ἀπό τήν φύση του εἶναι ἐπικίνδυνον καί προκαλεῖ ρύπανση.

Ὑπῆρχε πάντοτε σταθερή πολιτική στίς χώρες πού διαθέτουν ἀξιόλογο ἐμπορικό στόλο, καί σέ ἐκεῖνες πού ὑπολογίζουν στόν ἐφοπλισμό γιά τήν μεταφορά τῶν ἐμπορευμάτων τους, νά διατηροῦν ἕνα καθεστῶς περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης (liability limitation), πού ἐπιτρέπει τήν ἀνάπτυξη μιᾶς ὑγιούς ναυτιλίας καί κάνει δυνατή τήν διάθεση τῶν ἀπαιτούμενων κεφαλαίων γιά ἐπενδύσεις στή ναυτιλία, ὥστε ἡ παγκόσμια χωρητικότητα νά συντηρεῖται στά ἀνώτατα ποιοτικά ἐπίπεδα καί, ἐπομένως, νά ἀνανεώνεται ὅπως πρέπει.

Ὁ περιορισμός τῆς εὐθύνης εἶναι ζωτική ἀνάγκη γιά τήν ἐπιβίωση τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης, γιατί μόνον μ' αὐτόν μπορεί νά πραγματοποιηθεῖ ἀσφαλίστική κάλυψη καί μάλιστα ὅσον ἀφορᾷ τήν εὐθύνη ἐναντι τρίτων. Ἡ ἀπεριόριστη εὐθύνη δέν ἀσφαλίζεται καί ἐπέν-

δυση στήν κεφαλαιώδους σημασίας ἐπιχείρηση θαλάσσιας μεταφορᾶς πού δέν εἶναι δυνατόν νά ἔχει ἀσφαλίστική κάλυψη, δέν μπορεί νά ἔχει σοβαρή προοπτική γιά μακρό χρόνο. Ἐν τούτοις, οἱ ΗΠΑ ὄχι μόνον ἔχουν τήν πρόθεση νά καταργήσουν τόν περιορισμό τῆς εὐθύνης γιά τήν ρύπανση ἀπό πετρέλαια, ἀλλά ἔχουν ἤδη σοβαρά ὑποσκάψει καί τόν ἱερό θεσμό τῆς ἐταιρίας περιορισμένης εὐθύνης (Company of limited responsibility) τόν κυριώτερο, δηλαδή, στόλο πού ἐπὶ τόσα χρόνια στήριζε τήν ἐμπορική ἀνάπτυξη τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου.

Τί μπορεί ἡ Κυβέρνηση τῆς Ἑλλάδος νά κάμει γιά νά βοηθήσει τήν Ναυτιλία τῆς, ἐν ὧν αὐτῶν τῶν κινδύνων πού ἀπειλοῦν κυρίως τὰ δεξαμενόπλοια, ἀλλ' ἐπίσης καί τὰ πλοῖα ξηροῦ φορτίου πού ἐνδέχεται π.χ. νά συγκρουσθοῦν μέ ἕνα δεξαμενόπλοιο;

Πῶς εἶναι δυνατόν νά προστατευθεῖ ὁ Ἑλληνικός Ἐμπορικός στόλος, τήν ὥρα πού ἀναδιοργανώνεται γιά νά ἀντιμετωπίσει τόν κίνδυνο τῆς ἀπεριόριστης εὐθύνης στά νερά τῶν Η.Π.Α.;

Ἄς ἐλπίσουμε ὅτι, ἂν τό Κογκρέσο τῶν Η.Π.Α. παρ' ὅλες τίς διεθνεῖς ἀντι-

δράσεις ψηφίσει τόν νόμο πού θά προβλέπει ἀπεριόριστη εὐθύνη γιά τήν ρύπανση ἀπό πετρέλαια, ἡ Κυβέρνηση τῆς Ἑλλάδος, καί οἱ ἄλλες Εὐρωπαϊκές Κυβερνήσεις, ἀκόμη καί Κυβερνήσεις ἄλλων χωρῶν μέ μεγάλους ἐθνικούς στόλους, ἡ χωρῶν πού ἐξαρτῶνται ἀπό τίς θαλάσσιες μεταφορές, θά ἐκδώσουν νόμους πού θά ὀρίζουν, ὅτι ἀντίκειται στή δημόσια τάξη των ἡ ἐκτέλεση, μέσα στό ἐθνικό τους ἔδαφος, ἀποφάσεων Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων σχετικά μέ ρύπανση, γιά ποσά πού θά ὑπερβαίνουν τά διεθνῶς ἀναγνωριζόμενα ὅρια εὐθύνης, ὥστε τέτοιες ἀποφάσεις νά μήν εἶναι δυνατόν νά ἐκτελεσθοῦν ἐξω ἀπό τίς Η.Π.Α.

Αὐτό θά ἀποτελοῦσε μιά θετική ἀντίδραση στή θανάσιμη ἀπειλή κατά τῆς ναυτιλίας, καί θά καταστήσει ἴσως δυνατή τήν προστασία τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐνός ὑπεύθυνου πλοίου στά Ἀμερικανικά νερά μέ ἀσφαλίστικές καλύψεις.

Ἔτσι θά ἐξακολουθήσουν οἱ ἐπενδύσεις στή Ναυτιλία καί τό Ἑλληνικό Ἐμπορικό Ναυτικό θά συνεχίσει νά προοδεύει.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ

Πύλος καί Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ · ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ · ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

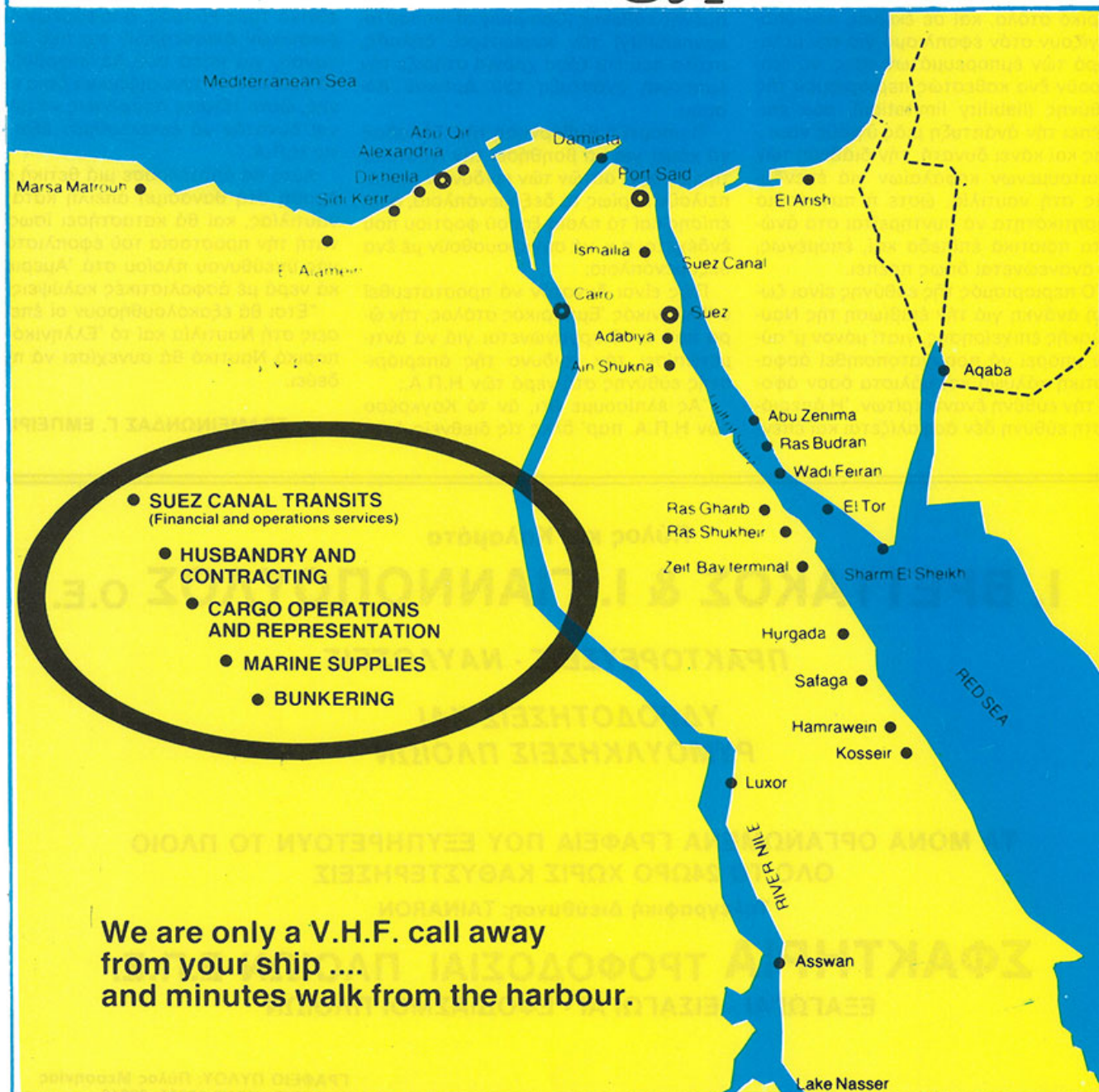
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΙΔΗ (TRANZITO — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

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

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΟΨΙΑΣ

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Η στάση της Αμερικανικής Κυβέρνησης στο πρόβλημα της διεθνούς ρύπανσης είναι απαράδεκτη. Αγνοεί και τις πρακτικές επιπτώσεις των μέτρων που προβλέπονται από τα νομοσχέδια που ετοιμάζονται και την ανάγκη όμαλης εξέλιξης διεθνών κανονισμών στη ρύμιση της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου. Πολιτικά κριτήρια για άλλη μία φορά έχουν προτεραιότητα και εκτοπίζουν τα καλώς έννοια οικόνομικά συμφέροντα όχι μόνον της διεθνούς αλλά και της τοπικής παροικίας.

Η λύση των διπύθμενων ή διπλής γάστρας πετρελαιοφόρων είναι καθαρά πολιτικής έμπνευσεως. Τα γνωστά προβλήματα επιβολής αποκλείουν τη λύση αυτή σαν ταχύ και αποτελεσματικό μέτρο στον ουσιαστικό κίνδυνο που διατρέχουν τό θαλάσσιο περιβάλλον και τα συναφή οικονομικά συμφέροντα. Όπως φαίνεται από την εξέλιξη του προτεινόμενου νομοσχεδίου, σταδιακά «απαλύνονται» τα αρχικώς δραστικότητα μέτρα. Διαπιστώνουμε ότι οι νομοθέτες ενδιαφέρονται μόνο να υπάρχει η λέξη «διπύθμενο» στο τελικό νομοσχέδιο ασχέτως της πραγματικής ουσίας.

Είναι γνωστό ότι η σωστή αντιμετώπιση του προβλήματος θ' απαιτούσε τη δημιουργία συστημάτων έλέγχου κυκλοφορίας (traffic control) όπως, παραδείγματος χάριν, στη πολιτική αεροπορία. Θα προέβλεπε μεγαλύτερη συντηρητικότητα στη διατύπωση των όρων



βυθίσματος (draft restrictions) και θ' προσπαθούσε να επωφεληθεί της αρχής της ύδροστατικής ροής (ώστε να εισρέει τό νερό αντί να εκρέει τό φορτίο σε περίπτωση άτυχήματος). Όλα αυτά δημιουργούν δέσμη άποτελεσματικών και άμεσων μέτρων, αλλά τό πιο μακροχρόνιο και ουσιαστικό μέτρο είναι ή σωστή και υπεύθυνη εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού.

Ο μεγαλύτερος κίνδυνος που διατρέχει ό Αμερικανικός λαός στο όλο θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης πρόκειται ν' άγνοηθεί έντελώς από τό Κογκρέσσο — πάλι λόγω πολιτικών έρεισμάτων — και αυτή τη φορά (άν είναι δυνατόν) λόγω ενός και μόνου ίσχυροϋ γερουσιαστή όνόματι Mitchell. Έπειδή ό κ. Mit-

chell νομίζει ότι άπαιτείται έκφοβισμός προκειμένου να προστατευθεί από τη ρύπανση ή άκτή του Maine, αντίτίθεται στην επικύρωση των πρωτοκόλλων της IMO τά όποια θά επέτρεπαν την έφαρμογή ενός σταθεροϋ καθεστώςος για τη συμμετοχή στις ευθύνες του κόστους ρύπανσης. Κατά συνέπεια ό έκάστοτε έφοπλιστής παραμένει μέ πιθανώς άπεριόριστη ευθύνη.

Τό αποτέλεσμα αυτής της έπιμονής του κ. Mitchell, όσον άφορά τά Αμερικανικά συμφέροντα είναι ότι:

1. Οί υπεύθυνες έφοπλιστικές εταιρίες θ' άποφεύγουν τη μεταφορά πετρελαιοειδών στ' Αμερικάνια λιμάνια και,

2. Δέν θά ύπάρχει άμεση άποζημίωση από ύπάρχον ταμείο όπως προβλέπεται στα Πρωτόκολλα. Έτσι οί πολιτικοί μέ την ύπεροψία τους άγνοούν τά συμφέροντα των πολιτών.

Η τραγωδία όμως για τη διεθνή κοινωνία είναι ότι ακόμη και τώρα έπιτρέπεται σε μερικές χώρες να έπηρεάζουν τά συμφέροντα όλόκληρου του κόσμου μέ μονομερή μέτρα. Έάν πρέπει ή ναυτιλία να συμμορφωθεί μέ κανονισμούς, τουλάχιστον άς είναι κατόπιν πολυμερούς συμφωνίας και όμοιογενείς ώστε να μπορούν οί θαλάσσιες μεταφορές να εκτελούνται άποτελεσματικά προς τό συμφέρον όλου του εισαγωγικού και έξαγωγικού κόσμου.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



This plaque certifies your boat was designed, surveyed and built to ABS standards

HULL STRUCTURE
KEEL ATTACHMENT
RUDDERS & STEERING GEAR
DECKS
DECKHOUSES
TANKS
WATERTIGHT BULKHEADS
BULWARKS, RAILS & PORTS
HATCHES, WINDOWS
& PORTLIGHTS
MATERIALS
FABRICATION
ENGINES & PROPULSION
SHAFTING & PROPELLORS



PUMPS & PIPING SYSTEMS
ELECTRICAL INSTALLATION
VENTILATORS
FIRE EXTINGUISHERS

When you see this plaque on a boat, you know the builder followed ABS-reviewed plans, ABS-developed rules and standards for yachts, and was certified by an exclusive ABS surveyor. Look for the ABS plaque which signifies quality construction of sailing and motor yachts. It means that ABS acted as an independent third party to assure quality construction from design to trials and that your boat is classed ABS + A1.

ABS GROUP

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

Offices in 164 Major Ports

World Headquarters: 45 Eisenhower Drive, Paramus, NJ 07653-0910 USA

Telephone: 201-368-9100 Cable: RECORD Telex: ITT 421966 Telex: RCA 232099

Telex: MCI 620353 FAX: 201-368-0255

MEDITERRANEAN REGIONAL OFFICE, PIRAEUS

Akti Miaouli and Filellinon St., No. 1-3 P.O. Box 80139 GR185 10 Piraeus, Greece

Tel: (30-1) 452-7611 / 12 / 13 / 15-452-5997 Cable: Record Telex: 212494 Fax: (30-1) 452-7614

Τό Περιβάλλον αποτελεί τή μεγαλύτερη πρόκληση τών Πλοιοκτητῶν

Τοῦ κ. ΣΕΪΓΚΟ ΣΟΥΖΟΥΚΙ, Προέδρου INTEPTANKO

Ἡ μεγαλύτερή μας πρόκληση στό περιβαλλοντολογικό ζήτημα εἶναι ἡ νομοθεσία γιά τίς πετρελαιοκηλίδες πού θά ἐφαρμόσουν οἱ ἠνωμένες Πολιτεῖες. Ἐδῶ ἀντιμετωπίζουμε μία κατάσταση ὅπου τά συναισθήματα μᾶλλον, παρά ἡ λογική, παίζουν σημαντικό ρόλο. Δέν πρέπει νά ξεχνᾶμε ὅτι αὐτοί πού παίρνουν τίς ἀποφάσεις εἶναι πολιτικοί καί οἱ πολιτικοί ἔχουν ἀνάγκη νά ἐπανεκλέγονται. Οἱ ἀντιλήψεις περί περιωρισμένης εὐθύνης δέν ἔχουν τή συναίνεση τοῦ κοινοῦ καί πραγματικά ὑπάρχουν πολλοί πού πιστεύουν ὅτι ὁ καλύτερος τρόπος νά προστατευθεῖ τό θαλάσσιο περιβάλλον, εἶναι ἡ ἐφαρμογή σκληρῶν προστίμων πού θά λειτουργοῦν ἀποτρεπτικά. Ἐνα παρόμοιο ἀποτρεπτικό μέτρο πιστεύουν πώς εἶναι ἡ ἀπεριόριστη εὐθύνη τῶν πλοιοκτητῶν. Ἐμεῖς θέλουμε νά ἐνεργοῦμε ὑπεύθυνα καί δεχόμαστε ὅτι ἔχουμε εὐθύνη ὅταν τά δεξαμενόπλοιά μας προκαλοῦν ρύπανση. Θέλουμε νά πράξουμε ὅτι εἶναι οἰκονομικά ἐφικτό μέ σκοπό νά ἀποφύγουμε τίς πετρελαιοκηλίδες. Ὅμως οἱ περισσότεροι πλοιοκτῆτες δεξαμενοπλοίων ἀπλῶς δέν διαθέτουν τά μέσα πού διαθέτουν ἡ Ἑξῆς καί ἄλλες μεγάλες ἐταιρεῖες πετρελαίου. Πραγματικά, ὁ μόνος τρόπος γιά νά ἐξασφαλίσει κάποιος τήν διαθεσιμότητα τῶν ἀναγκαίων ποσῶν, εἶναι μέσω ἑνός ἀσφαλιστικοῦ συστήματος. Ἄν δέν ὑπάρχει ἀσφάλιση διαθέσιμη, τό ἀποτέλεσμα θά εἶναι ὅτι μόνο οἱ λιγότερο ὑπεύθυνοι πλοιοκτῆτες μέ περιορισμένη οἰκονομική ἐπιφάνεια θά εἶναι διατιθέμενοι νά ἐξυπηρετήσουν τίς πετρελαιομεταφορές τῶν ΗΠΑ. Αὕτη εἶναι μία κατάσταση πού κανεῖς δέν ἐπιθυμεῖ καί σίγουρα δέν ἐξυπηρετεῖ τά συμφέροντα τῶν θυμάτων τῆς ρύπανσης ἀπό πετρέλαιο. Ἄν καί δέν ἔχουμε ἐξαντλήσει τίς προσπάθειές μας στήν Οὐάσιγκτον γιά τή προαγωγή τῶν θέσεών μας, πρέπει νά παραδεχθῶμε ὅτι πρόκειται γιά ἕναν ἀνηφορικό ἀγῶνα. Δέν πρέπει νά λησμονοῦμε ὅτι τό φορτίο προκαλεῖ τή ρύπανση καί ὄχι τά πλοῖα. Δέν πρέπει νά ξεχνᾶμε ἐπίσης ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ φορτίου θά εἶναι περισσότερο προσεκτικός στήν ἐπιλογή πού θά κάνει μεταξύ τῶν δεξαμενοπλοίων πού ναυλῶναι ἂν μοιράζεται τήν εὐθύνη σέ περίπτωση ἀτυχήματος. Αὐτό ἀναγνωρίζεται ἀπό τόν IMO καί περιγράφεται στό Πρωτόκολλο τοῦ 1984.

Ἐνα σημαντικό θέμα πού πρέπει νά λυθεῖ εἶναι τό μέλλον τῶν γηρασμένων δεξαμενοπλοίων. Ὑπάρχουν διχασμένες ἀπόψεις γιά τό ἂν θά πρέπει νά πω-

ληθοῦν πρὸς διάλυση τό συντομότερο δυνατό ἢ ἂν θά ἔπρεπε νά ἐπεκταθεῖ ἡ χρησιμὴ ζωὴ τους. Μπορεῖ νά ἀντιμετωπίσουμε νέες σχεδιαστικές ἀπαιτήσεις ἀλλά οἱ εἰδικοί δέν συμφωνοῦν ὅτι οἱ διπλοὶ πυθμένες/τοιχώματα μποροῦν νά εἶναι οἱ μοναδικές λύσεις. Ἐτσι πάλι τό μήνυμά μας θά εἶναι ὅτι νέοι κανονισμοὶ θά πρέπει νά ἐφαρμοσθοῦν μόνο μετὰ ἀπὸ μία προσεκτικὴ ἀξιολόγηση.

Ἀκόμα περισσότερο, ἡ ἀπόφαση ἐφαρμογῆς τους πρέπει νά ληφθεῖ σέ διεθνές ἐπίπεδο καί ὄχι σέ μονομερὴ βάση.

Ὅποιαδήποτε μονομερὴς πράξη ἂν ληφθεῖ γιά ἕνα τόσο σημαντικό θέμα ὅπως οἱ εἰσαγωγὲς πετρελαίου στίς ΗΠΑ, θά ἔχει σημαντικές ἐπιπτώσεις σέ ὁλόκληρο τόν παγκόσμιο ἐμπορικό στόλο. Εἶναι πιθανό ὅτι θά εἶναι μία κίνηση πού οἱ διεθνεῖς διαδικασίες θά ἐπιβράδυναν ἢ καί θά ἀνέβαλαν ἐντελῶς. Ἀλλά εἶναι ἐπίσης πιθανό ὅτι οἱ ἀπαιτήσεις πού θά ἐπιβληθοῦν ἐν μέσω μίας ἐθνικῆς συναισθηματικῆς κατάστασης πού μεταφράζεται σέ πολιτικὴ ἀπόφαση, ἀπλῶς θά ληφθοῦν τυχαῖα ἀπὸ ἕνα σύνολο εὐλογοφανῶν λύσεων ἀπὸ τό ὅποιο πολὺ λίγοι Νομοθέτες μποροῦν νά σχηματίσουν μία ἀνεξάρτητη καί πληροφορημένη γνώμη. Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ Γερουσία δέν ἔχει πεισθεῖ γιά τήν καλύτερη λύση πού πρέπει νά ἐφαρμοσθεῖ. Αὐτό πραγματικά ἀντιπροσωπεύει τήν κοινὴ ἀντίληψη τῶν εἰδικῶν: δέν εἶναι ἀπλῶς ἀναβλητικότητα πού διαιωνίζει τήν συζήτηση γιά τά διπύθμενα γιά εἴκοσι χρόνια ἀλλά ἡ γνήσια ἀμφισβήτηση τῆς ἀποτελεσματικότητάς τους.

Ἡ ἐλκυστικὴ πιθανότητα τοῦ «ἂς νομοθετήσουμε πρῶτα καί μελετοῦμε ἀργότερα» περιγράφει τίς ἐνέργειες πού λαμβάνονται κάτω ἀπὸ τήν πίεση τραγικῶν γεγονότων.

Ἡ μεταφορά πετρελαίου εἶναι ἕνας σημαντικὸς τομέας τῆς παγκόσμιας παραγωγῆς καί τῆς παγκόσμιας οἰκονο-

μίας. Τό 1988 περί τό 38% τῆς παγκόσμιας κατανάλωσης ἐνέργειας ἦταν πετρέλαιο. Σχεδόν 1,4 δισ. τόννοι αὐτῆς τῆς κατανάλωσης μετακινήθηκαν διὰ θαλάσσης μέ περισσότερα ἀπὸ 3.000 δεξαμενόπλοια σέ ἀποστάσεις 4.700 ναυτικῶν μιλίων.

Παρά τίς τεράστιες ποσότητες πετρελαίου πού μεταφέρονται μέ δεξαμενόπλοια σέ ὅποιαδήποτε στιγμή, οἱ διαρροές πετρελαίου στίς θάλασσες λόγω ἀτυχημάτων δεξαμενοπλοίων, ὑπολογίζονται μόνο στό 12% ὅλης τῆς θαλάσσιας ρύπανσης. Παγκόσμια τά ἀποτελέσματα εἶναι εὐνοϊκά: «Οἱ ἐτήσιες ποσότητες πετρελαίου πού ἀπορρίπτονται στή θάλασσα ὑπολογίζονται σέ ἕνα τόννο ἀνά μίλι γιά τό 1,4 δισ. τόννους φορτίων πού μετακινήθηκαν στή θάλασσα τό 1981, καί τό 1988 ἦταν μόνο τό μισό αὐτῆς τῆς ἀναλογίας. Ἐκφράζοντάς το θετικά, τό 99,9995% ὅλων τῶν φορτίων παραδόθηκαν μέ ἀσφάλεια.

Ἰσως ὁ σημαντικότερος τρόπος καταπολέμησης τῆς ρύπανσης σήμερα εἶναι ἡ δημιουργία μίας φιλοσοφίας μέσα στήν πετρελαϊκὴ βιομηχανία ὅτι ἡ ἀσφάλεια καί ἡ πρόληψη τῆς ρύπανσης ἔχουν περὶτεραιότητα, τά προληπτικά μέτρα κοστίζουν καί αὐτό πρέπει νά ἀντακλᾶται στίς τιμές τῶν ναύλων.

Αὐτό δέν φαίνεται ὅτι ἔχει ἀναγνωριστεῖ πλήρως ἀκόμη.

Ἀντιμετωπίζουμε μεγάλες προκλήσεις. Θέλουμε νά εἴμαστε ἀνταγωνιστικοί. Ἐπιθυμοῦμε νά διατηρήσουμε τήν ικανότητα συναγωνισμοῦ ἀλλά ὄχι περικόπτοντας τήν ἀσφάλεια. Δέν ὑπάρχει τρόπος γιά τήν ἀναζωογόνηση τοῦ γηρασμένου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἂν ἡ πετρελαϊκὴ βιομηχανία δέν εἶναι προετοιμασμένη νά πληρώσει τό πραγματικὸ κόστος τῆς θαλάσσιας μεταφοράς.

Σ.Σ. Οἱ παραπάνω ὁπότες τοῦ Προέδρου τῆς Ἰντερτάνκο κ. Σέιγκο Σουζούκι ἐκφράστηκαν κατὰ τή πρόσφατη γενικὴ συνέλευση τοῦ Ὁργανισμοῦ στή Σιγκαπούρη.

ALFASHIP 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



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτερα
και πολυτελέστερα
F/B MILENA
F/B DALIANA
F/B RODANTHI
F/B DIMITRA

A.N.
CA
FERRIES

ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

Προστατεύοντας τό περιβάλλον καί άλλα τινά...

Του κ. ΣΤΕΛΙΟΥ ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΟΥ

Ο Κόσμος γίνεται περισσότερο «πράσινος» — πολύ σωστά — και η ναυτιλία των δεξαμενοπλοίων πρέπει να βοηθήσει όσο μπορεί σ' αυτό.

Οι περιβαλλοντολόγοι πριν από μερικά χρόνια θεωρούνταν στην καλύτερη περίπτωση σαν «σοσιαλιστές» και στην χειρότερη σαν «παράφρονες», αλλά σήμερα όλος ο κόσμος, συμπεριλαμβανομένων των ηγετών του, συμμετέχει ενεργά στην εκστρατεία της προστασίας του περιβάλλοντος. Όποιαδήποτε και αν είναι τα κίνητρα για τόν καθένα που αποφασίζει να γίνει «πράσινος» τό γεγονός παραμένει ότι αυτός ο σκοπός αξίζει κάθε κόπο. Είναι καιρός οι διαχειριστές δεξαμενοπλοίων και όλες οι άλλες βιομηχανίες να σταματήσουν τις συζητήσεις και να υποστηρίξουν με τα χρήματά τους τις απόψεις τους και να κάνουν τις θεωρίες τους πρακτική.

Εξετάζοντας ρεαλιστικά τα πράγματα, η πετρελαϊκή ρύπανση που προκαλούν τα δεξαμενόπλοια δεν είναι, όσοδήποτε φαντασία κι αν διαθέτουμε, ή χειρότερη μορφή ρύπανσης — παραδείγματος χάριν σε σύγκριση με τα βιομηχανικά απόβλητα. Τό πετρέλαιο είναι ένα φυσικό προϊόν, βιοδιαλυτό, και η πετρελαϊκή βιομηχανία έχει ήδη φτάσει σε τέτοιο στάδιο ανάπτυξης με την ισχύουσα διεθνή νομοθεσία (MARPOL κ.α.) που εξασφαλίζει ότι οι περισσότερες πηγές ρύπανσης αντιμετωπίζονται ήδη, είτε θα αντιμετωπισθούν στο μέλλον.

Για παράδειγμα, η νομοθεσία περί δεξαμενών διαχωρισμού έρματος επιλύει αποτελεσματικά τό συνεχές πρόβλημα του ακαθάρτου έρματος. Οι παράκτιες εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων, οι οποίες δεν είναι τόσο εκτεταμένες όσο θα έπρεπε γιατί μερικές κυβερνήσεις κάνουν ακόμη στραβά μάτια στο θέμα αυτό, καλύπτουν επαρκώς την αποκομιδή των καταλοίπων που παρά-



γονται από τόν καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου των δεξαμενοπλοίων και από εργασίες εξαέρωσης. Εύτυχως κανένα από τα ανωτέρω δεν κοστίζει πραγματικά πολλά χρήματα.

Οι δεξαμενές διαχωρισμού έρματος (SBT) είναι πλέον μέρος της τυπικής σχεδίασης των δεξαμενοπλοίων και έτσι δεν δημιουργούν προβλήματα ανταγωνιστικότητας. Τά κατάλοιπα είναι ένα πολύτιμο προϊόν, λόγω της περιεκτικότητάς τους σε πετρέλαιο, έτσι ώστε στη χειρότερη περίπτωση μπορούν να διατεθούν με μηδενικό κόστος, (υποθέτοντας βέβαια ότι υπάρχουν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις για την απόσπαση του πετρελαίου).

Έτσι η πετρελαϊκή βιομηχανία παραμένει με μία κύρια αιτία ρύπανσης, ή οποία είναι η τυχαία διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα. Δυστυχώς αυτή η μορφή ρύπανσης προσελκύει περισσότερη

προσοχή από κάθε άλλη αιτία. Η γνώμη μου είναι ότι αυτό συμβαίνει γιατί πρόκειται περί ατυχήματος, δηλαδή δεν είναι μέρος της κανονικής πορείας των πραγμάτων και αφορά πλοία, που είναι ή ιδιοκτησία «γοητευτικών απόμων» σε δημόσια θέα.

Αν και όλα αυτά ήταν ορατά από την δεκαετία του 1970, όλα έγιναν περισσότερο φανερά με τό πρόσφατο περιστατικό στην Αλάσκα (Μάρτιος 1989) που έγινε πρωτοσέλιδος τίτλος και έδωσε την ευκαιρία στις εφημερίδες και τό κοινό να ασχοληθούν με κάτι άλλο. Αφορούσε δέ μία από τις πλουσιότερες εταιρίες στον κόσμο.

Όποιοι και αν είναι οι λόγοι, πρέπει να μάθουμε να ζούμε με τό γεγονός ότι ο πολύς κόσμος απλώς περιμένει να συμβεί ένα ακόμα μεγάλο περιστατικό ρύπανσης που θα έχει σχέση με δεξαμενόπλοιο και τότε θα βρεθούμε σε πολύ δυσχερή θέση.

Η λύση που προτείνω έχει τρεις πλευρές:

- Τή πρόληψη.
- Τήν άμεση αντίδραση και αποκατάσταση μετά τό συμβάν και
- τή βελτίωση της εικόνας της βιομηχανίας μας.

Η πρόληψη της ρύπανσης είναι ή κύρια προτεραιότητα για κάθε διαχειριστή δεξαμενοπλοίων και μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι υπάρχουν αρκετά οικονομικά, καθώς και περιβαλλοντολογικά κίνητρα για αυτό. Οι αποζημιώσεις σε πρόστιμα, έξοδα εκκαθάρισης των άκτων και πρόστιμα των δημοσίων αρχών είναι λιγότερο από τό μισό του κόστους ενός τέτοιου ατυχήματος. Τήν μεγαλύτερη ζημιά σε ένα πλοιοκτήτη την προκαλεί ή «σπίλωση» του όνόματός του. Αυτό μειώνει και την ικανότητα της εταιρίας του να βρει μελλοντικούς πελάτες για τό πλοίο της. Για τούς λόγους αυτούς πιστεύω ότι οι πλοιοκτήτες δε-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

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

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

CABLES: HELLASMAR BAIRE

ξαμενοπλοίων πρέπει να γίνουν περισσότερο «πράσινοι» από τους πράσινους και ο μόνος τρόπος για την επιτυχία αυτού του σκοπού είναι να προωθήσουμε την πρόληψη της ρύπανσης σαν «κύρια σκέψη» και «τρόπο ζωής».

Οι έπισκευές και η συντήρηση πρέπει να εστιάζονται στην πρόληψη της ρύπανσης με τις κατάλληλες βαλβίδες θαλάσσης και τούς άγωγους του έρματος που περνούν μέσα από τις δεξαμενές φορτίου.

Τά ανθρώπινα σφάλματα είναι αναπόφευκτα αλλά μπορούν να ελαχιστοποιηθούν με την ευαισθητοποίηση και την κατάλληλη εκπαίδευση των πληρωμάτων. Είναι αναγκαία η εφαρμογή κατάλληλων κανονισμών που θα ελέγχουν κάθε λειτουργία επί του πλοίου. Οι υπερασπιστές των ανθρωπίνων δικαιωμάτων μπορεί να μην συμφωνήσουν με την παραβίαση των πολιτικών ελευθεριών αλλά όταν έχεις την διακυβέρνηση ενός πλήρους έμπορο VLCC δεν είσαι υπεύθυνος μόνο για τον έαυτό σου. Για το λόγο αυτό έμεις στη «Troodos» πιστεύουμε ότι μία όλική απαγόρευση χρήσης οίνοπνευματωδών ποτών είναι ο μόνος αποτελεσματικός τρόπος έλέγχου της υπερβολικής κατανάλωσης οίνοπνεύματος επί του πλοίου.

Οι πειθαρχικές ποινές στα πληρώματα που είναι υπεύθυνα για διαρροές φορτίου, ένα πρόγραμμα έπιλογής πληρωμάτων που θα βασίζεται σε ήλεκτρο-

νικό ύπολογιστή και διαθέτει άρχείο περιστατικών και άλλων χρήσιμων πληροφοριών μαζί με ένα σύστημα που θα ανταμοίβει την ποιότητα, όλα αυτά μαζί βοηθούν στη πρόληψη.

Άλλά στο τέλος της ήμέρας, είναι μόνο ζήτημα χρόνου πρίν την έπόμενη οικολογική καταστροφή και πρέπει όλοι να είμαστε προετοιμασμένοι. Άλλά και τό κοινό πρέπει να είναι προετοιμασμένο έπίσης. Πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι δεν ζούμε σε ένα τέλειο κόσμο και ότι άτυχήματα θα συμβαίνουν.

Στους τίλους των έφημερίδων έχει περισσότερη σημασία ο τρόπος που αντιμετωπίζεται ένα περιστατικό ρύπανσης μετά τό άτύχημα και ή βιομηχανία μας πρέπει να δώσει την εικόνα της σωστής προετοιμασίας για εκείνη τη δύσκολη ώρα.

Πρόκειται για ούσιώδες θέμα, με τό όποιο οί Κυβερνήσεις σε παγκόσμια κλίμακα πρέπει να αναλάβουν τις υποχρεώσεις τους. Καμμία έταιρία δεν είναι άρκετά μεγάλη για να έχει κατάλληλο ύλικό άποθηκευμένο στο κατάλληλο σημείο την αναγκαία στιγμή. Έτσι άρκετές ομάδες καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης πρέπει να τοποθετηθούν σε στρατηγικές τοποθεσίες σε όλη την ύδρόγειο, πάντα σε κατάσταση έτοιμότητας. Για τόν σκοπό αυτό ή κρατική χρηματοδότηση και συντονισμός είναι άπόλυτα αναγκαίες. Οί κυβερνήσεις θα πρέπει τουλάχιστον να καταλά-

βουν ότι ή ναυτιλία δεν είναι μόνο για την είσπραξη τελών χωρητικότητας.

Άν και ή περιβαλλοντολογική επαγρύπνηση είναι σημαντική, είναι του ναντίον έντελώς άχρηστη ή υπερβολική αντίδραση μετά από μία μεγάλη διαρροή πετρελαίου.

Ο τρόπος που τά δεξαμενόπλοια σχεδιάζονται και λειτουργούν πρέπει να είναι τό αποτέλεσμα προσεκτικής έρευνας από ψύχραιμους ειδικούς και όχι τό αποτέλεσμα συναισθηματικής προπαγάνδας από πολιτικούς μετά από περιβαλλοντολογικές καταστροφές.

Νέες ιδέες όπως οί υποχρεωτικοί διπλοί πυθμένες ή και ή διπλή γάστρα έχουν προκαλέσει μεγάλες φιλονικίες μέσα στη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά ή άποψη όρισμένων ανθρώπων, τη τεχνική γνώση των όποιων σέβομαι άπόλυτα, είναι ότι αυτές προκαλούν περισσότερα προβλήματα από αυτά που επιλύουν.

Τό καίριο θέμα που οί περισσότεροι άνθρωποι άποτυγχάνουν να αντιληφθούν είναι ότι κάθε κανονισμός που μπορεί να εφαρμοστεί άμέσως και δεν δημιουργεί προβλήματα ανταγωνισμού, δεν κοστίζει παρά έλάχιστα στον πλοιοκτήτη. Άν όλοι οί πλοιοκτήτες πρέπει να τό εφαρμόσουν, τό κόστος μεταφέρεται στον χρήστη της ναυτιλιακής ύπηρεσίας και σε τελευταία άνάλυση στη τιμή της βενζίνης που φθάνει από τό πρατήριο στον καταναλωτή.



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

Lloyd's Register

Αξιοπιστία σε όλες τις γλώσσες



Newbuildings, conversions or ships in service – whether your project is large or small, Lloyd's Register gives you unrivalled technical expertise and care to best protect your investment – and a degree of exclusive coverage second to none.

Lloyd's Register has more than 3300 technical and administrative staff, based in more than 240 offices covering over 100 countries – all working exclusively for LR. We also undertake work on behalf of more than 125 governments.

Our principal Greek office, in Piraeus, is staffed by 20 exclusive surveyors able to service the wide variety of ships coming into the Greek ports. Northern Greece is covered by our office in Thessaloniki.

Lloyd's Register of Shipping
71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS
Tel: 071-709 9166
Fax: 071-488 4796
Telex: 888379 LR LON G

Lloyd's Register
87 Akti Miaouli
185 38 Piraeus
Tel: (1) 452 35 29/30/31
Fax: (1) 452 39 43
Telex: 21 2244 LRS GR

Lloyd's Register
13 Kountouriotou Street
Thessaloniki
Tel: (31) 51 29 87
Telex: 418622 LRTH GR

RELIABILITY IN ANY LANGUAGE

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

Groundings - Ruptures - Cracks - Dents/Holes - Wrecks - Pluggings - Cutting/
Welding - Inspections all these are routine work for our team of

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

Replacement of Anodes - Blank offs/Sealings - Damage Surveys - TV- VIDEO
Surveys - Photography - Visual Inspections - In Water surveys in lieu of dry
docking because its reputation is based on

QUALITY WORK UNDERWATER

NEW STATION—KALI LIMENES (CRETE)

(SEKA BUNKER STATION)

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

Tel: 4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277 A.O.H: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

ΡΥΠΑΝΣΗ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΚΑΙ ΑΚΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΔΕΝΙΟΖΟΥ, άνθυποπλοιάρχου Λ.Σ.

Στίς 31 Δεκεμβρίου 1988, τό παράρτημα V τής Διεθνούς Σύμβασης περί πρόληψης τής ρύπανσης τής θαλάσσης από τά πλοία, του 1973 καί του πρωτοκόλλου του 1978, πού άναφέρεται σ' αυτή τήν σύμβαση (MARPOL 73/78), τέθηκε σέ ίσχύ.

Όπως τά παραρτήματα III καί IV πού πραγματεύονται κανονισμούς γιά τήν πρόληψη τής θαλάσσιας ρύπανσης από έπιβλαβείς ούσίες πού μεταφέρονται σέ συσκευασίες, έμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα όχηματα καί από λύματα, αντίστοιχα, εφαρμόζονται προαιρετικά από τίς κυβερνήσεις τών χωρών, έτσι καί τό παράρτημα V είναι προαιρετικό γιά τά κράτη πού έχουν αποδεχθεί τήν MARPOL. Ός γνωστόν οί κυβερνήσεις αυτών τών χωρών είναι υποχρεωμένες νά εφαρμόζουν τά δύο πρώτα παραρτήματα τής σύμβασης πού αναφέρονται σέ θέματα θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο καί από ύγρές έπιβλαβείς ούσίες χύδην. Τό γεγονός είναι, ότι πολλές κυβερνήσεις καθυστέρησαν στό νά αποδεχθούν τά τρία «προαιρετικά» παραρτήματα μέ αποτέλεσμα τό παράρτημα V νά μήν έχει τεθεί σέ ίσχύ δεκαπέντε χρόνια από τήν υιοθέτησή του.

Έν τούτοις, τό παράρτημα V είναι τώρα σέ ίσχύ καί αντιπροσωπεύει ένα από τά μεγαλύτερα βήματα πού έχουν γίνει μέχρι τώρα στην μάχη εναντίον τής ρύπανσης τών θαλασσών από τά απορρίμματα — ένα πρόβλημα πού έχει επιδεινωθεί κατά τήν διάρκεια τών τελευταίων δεκαετιών. Καταφανή απόδειξη αποτελεί ή άσχημη εικόνα πού παρουσιάζουν οί παραλίες καί οί άκτές πού άσφυκτιούν από σωρούς σκουπιδιών πού μεταφέρονται από τήν παλίρροια καί πού συχνά προέρχονται από τά πλοία.

Όστόσο τά απορρίμματα δέν δημιουργούν μόνο μία άσχημη εικόνα στίς άκτές καί τίς παραλίες αλλά συχνά προκαλούν τόν άργό θάνατο στην ύδρόβια

ζωή του πλανήτη μας.

Τά απορρίμματα εμφανίζονται σέ πολλές μορφές καί δημιουργούνται από πολλές καί διαφορετικές ύλες, αλλά δέν υπάρχει άμφιβολία ότι ή ύλη πού έχει τήν δυνατότητα γιά τήν δημιουργία τής μεγαλύτερης ζημιάς στό θαλάσσιο περιβάλλον είναι τό πλαστικό. Όχι μόνον έπειδή χρησιμοποιείται γιά τήν παραγωγή μιάς εύρείας κλίμακας προϊόντων, αλλά είναι επίσης καί ύλη πού δέν καταστρέφεται εύκολα. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί νά παραμείνει στην θάλασσα άναλλοίωτη γιά πολλές δεκαετίες.

Ό ύψηλός ρυθμός χρησιμοποίησης πλαστικών είναι ένα από τά χαρακτηριστικά τής παγκόσμιας οικονομίας μετά τόν Β' παγκόσμιο πόλεμο καί δέν υπάρχει πρός τό παρόν καμία ένδειξη ότι αυτός ό ρυθμός θά μειωθεί. Τό 1960, σύμφωνα μέ τήν Ένωση Βιομηχανιών Πλαστικών τών ΗΠΑ σχεδόν 2.900 τόννοι ρητινώδους πλαστικού παρήχθησαν σ' αυτή τήν χώρα. Τό 1986 αυτή ή ποσότητα αύξήθηκε στους 23.000 τόννους καί ή πλαστική ύλη εξακολουθεί νά χρησιμοποιείται σέ μεγάλη έκταση στην παραγωγή προϊόντων καθημερινής χρήσης (μπουκάλια, σακκούλες άγορών, κύπελλα, πιάτα, σάκκοι σκουπιδιών κ.ά.). Επίσης στην βιομηχανία, τό πλαστικό χρησιμοποιείται γιά τήν κατασκευή σχοινιών, ταινιών (ιμάντων) συσκευασίας καί πλαστικών φύλλων, ένω στόν τομέα τής άλιείας συνθετικές ίνες έχουν σχεδόν αντικαταστήσει άλλα ύλικά στην κατασκευή δίχτυων. Είδη σάν καί αυτά πού αναφέρθησαν, είναι δυνατόν νά είναι ζημιόγona γιά όλες τίς μορφές ύδρόβιας ζωής καί όταν άκόμα ρίπτονται τυχαία καί άκούσια από τά πλοία.

Ένώ λοιπόν ή πλαστική ύλη αποτελεί μία μεγάλη άπειλή γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον, μερικά άλλα ύλικά συμβάλουν στην έπιδείνωση του προβλήματος τής ρύπανσης. Τό άλουμίνιο γιά πα-

ράδειγμα πού χρησιμοποιείται στην κατασκευή δοχείων, όπως καί τά σπασμένα γιαλιά έπηρεάζουν άρνητικά τό θαλάσσιο περιβάλλον. Ό τύπος τών απορριμμάτων ποικίλλει άνάλογα μέ τήν θαλάσσια περιοχή στην όποία έντοπίζονται. Έκεί όπου ή έπαγγελματική άλιεία είναι εύρέως διαδεδομένη, δίχτυα καί άλλα όμοειδή ύλικά είναι δυνατόν νά έπιπλέουν, ένω σέ περιοχές συχνής διέλευσης πλοίων, τά απορρίμματα πού έντοπίζονται πιθανότατα προέρχονται από αυτά. Έπιπρόσθετα, σέ κατεργασμένα (τελικά) προϊόντα είναι δυνατόν επίσης νά περιέχονται μικρές ποσότητες ούσιων πού δημιουργούν τήν πρώτη ύλη γιά παραγωγή πλαστικού, καί μεταφέρονται διά τής θαλάσσης σέ μεγάλες ποσότητες. Σέ άλλα μέρη, πολλά από τά απορρίμματα προέρχονται είτε από σκάφη άναψυχής είτε από τά άτομα πού κάνουν τίς διακοπές τους καί άδιαφορούν γιά τήν προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Τόν Άπρίλιο του 1989 έθελοντές σέ μία έπιχείρηση καθαρισμού τών άκτών τής Άττικής, σέ έκταση 8,2 χιλιομέτρων περισυνέλεξαν 559 κυβικά μέτρα σκουπιδιών σέ μία μέρα, πού περιείχαν:

Πλαστικά	34,9%
Χαρτικά	19%
Ξύλινα αντικείμενα	18,4%
Μεταλλικά αντικείμενα	
καί δοχεία	17,8%
Γυαλιά	7,4%
Κουρέλια	2,5%

Από τά πλαστικά αντικείμενα, τά σχοινιά αντιπροσώπευαν τό 5,2% καί τά δίχτυα άλιείας τό 3,7%. Μία παρόμοια έπιχείρηση πού διεξήχθη μία ήμέρα του Μαΐου του ίδιου χρόνου σέ δώδεκα παραλίες πού έκτείνονται κατά μήκος 14 χιλιομέτρων, απέδωσε συγκέντρωση 830 κυβικών μέτρων απορριμμάτων.

Όμοιες προσπάθειες γιά τόν καθαρι-

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

σμός των ακτών στις ΗΠΑ αποφέρουν έ-
πίσης την συγκέντρωση απογοητευτικά
μεγάλων, ποσοτήτων απορριμμάτων. 'Η
όργάνωση Padre Island National Sea-
shore στο Τέξας των ΗΠΑ συγκεντρών-
ει κάθε χρόνο 580 τόννους σκουπιδιών
από τις ακτές (σχετόν 10 τόννους σέ κά-
θε μίλι). Τό 1987 έπετεύχθη ένα δυσάρε-
στο ρεκόρ, όταν 477 έθελοντές περισυ-
νέλεξαν 13 τόννους απορριμμάτων σέ
ακτή έκτασης 13,6 μιλίων, σέ χρονικό
διάστημα τριών ωρών. Πολλά από αυτά
τά απορρίμματα προήρχοντο από τά έμ-
πορικά πλοία και από τις εγκαταστά-
σεις εξόρυξης πετρελαίου, πλησίον των
ακτών.

Καί πάλι σ' αυτήν την περίπτωση ή
πλαστική ύλη αποτελούσε «είδος έν ά-
φθονία». Στην θαλάσσια περιοχή της 'Α-
λάσκας τά απορρίμματα προέρχονται
συνήθως από την άλιεία, άφού τά κατε-
στραμμένα δίχτυα κατέχουν ένα μεγά-
λο ποσοστό στην σύνθεση των σκουπι-
διών πού επιπλέουν ή καταλήγουν στίς
ακτές. Δέν υπάρχει άμφιβολία ότι ή έμ-
πορική ναυτιλία συμβάλλει κατά ένα με-
γάλο βαθμό στό πρόβλημα των απορ-
ριμμάτων πού επιπλέουν στους ώκα-
νούς όλου του κόσμου. 'Η 'Εθνική 'Ακα-
δημία 'Επιστημών των ΗΠΑ ύπολόγισε
ότι τά απορρίμματα πού προέρχονται ά-
πό την ναυτιλία, τό 1975 άνήρχοντο σέ
5,6 έκατομμύρια τόννους, ένώ άλλη έ-

κτίμηση γιά τό 1982, ύπολόγισε ότι ή
παγκόσμια έμπορική ναυτιλία απέρριψε
693.000 πλαστικά άντικείμενα, 426.000
άντικείμενα από γυαλί και σχεδόν 7 έ-
κατομμύρια μεταλλικά άντικείμενα. 'Η έ-
δια μελέτη άναφέρει ότι ένα πλήρωμα
από 46 άτομα κατά την διάρκεια ενός
ταξιδίου 44 ήμερών απορρίπτει κατά μέ-
σο όρο στην θάλασσα 320 χαρτοκιβώ-
τια, 370 πλαστικά Holders κουτιών μύ-
ρας, 165 εύθραυστα πακέτα, 19 πλαστι-
κές σακκούλες, 2 πλαστικά βαρέλια,
245 μπουκάλια, 5 ποτήρια, 29 λάμπες
φθορίου, 5.176 μεταλλικά δοχεία και 2
μεταλλικά βαρέλια.

"Όλα αυτά τά είδη πού άναφέρθηκαν
καί απορρίπονται από τά πλοία ρυπαί-
νοντας τό θαλάσσιο περιβάλλον, προ-
καλούν καταστροφές εύρείας κλίμακας
σέ πάρα πολλές μορφές της ύδρόβιας
ζωής.

Ειδικότερα: Σέ θαλάσσιες περιοχές
όπου είναι άνεπτυγμένη ή άλιεία, τά κα-
τεστραμμένα ή εγκαταλελειμένα δί-
χτυα αποτελούν άπειλή γιά την ύδρό-
βια ζωή. Οί τύποι των δίχτυων πού προ-
καλούν τά μεγαλύτερα προβλήματα εί-
ναι: 'Ο γρύππος και ή τράτα, πού σχε-
δόν καθ' όλοκληρίαν είναι κατασκευα-
σμένα από συνθετικές ίνες.

'Ο γρύππος είναι δυνατόν νά άπλω-
θει σέ μήκος 27 χιλιομέτρων και έχει έ-
κτιμηθεί ότι τό συνολικό μήκος αυτού

του τύπου των δίχτυων πού χρησιμο-
ποιούνται στον Ειρηνικό ώκεανό, είναι
170.466 χιλιόμετρα — τέσσερις φορές
περισσότερο από την άπόσταση γύρω
από τόν ίσημερινό της Γης. Τά δίχτυα
της τράτας είναι δυνατόν νά καταστρα-
φούν από άντικείμενα του βυθού της
θάλασσας.

'Ιδιαίτερα ό γρύππος λόγω του μεγέ-
θους του και της μή όρατότητός του μέ-
σα στό νερό, αποτελεί σοβαρότερο
πρόβλημα, μέ αποτέλεσμα νά άπαγο-
ρευθεί ή χρησιμοποίησή του σέ πολλές
χώρες. 'Επιπλέον αυτά τά δίχτυα όταν
άποσπασθούν θά έξακολουθήσουν νά
«ψαρεύουν» μέχρι τελικά νά μπερδε-
τούν και νά ποντισθούν έντελώς.

Μεγάλοι θαλάσσιοι όργανισμοί όπως
φάλαινες, δελφίνια, φώκιες κ.ά. διακι-
νούνται όταν έμπλέκονται άνάμεσα
στό γρύππο. Μιά μελέτη τίς φώκιες
στην Βόρεια 'Αλάσκα απέδειξε ότι αυτή
ή παγίδευση στά δίχτυα είναι ή μεγαλύ-
τερη αίτία του θανάτου της φώκιας και
έξ αίτίας αυτού του γεγονότος ό πληθυ-
σμός της, έχει μειωθεί κατά πολύ περισ-
σότερο από τό μισό στην διάρκεια των
τελευταίων τριάντα έτών. 'Επίσης τέ-
τοια δίχτυα συχνότατα παγιδεύουν και
θαλασσοπούλια. Σέ παράκτιες περιο-
χές «παγίδες» πού χρησιμοποιούνται
γιά άστακούς και καβούρια συχνά χά-
νονται ή καταστρέφονται ένώ άλλες



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.

CONTACT:

IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- ★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
- ★ STEVEDORES - FACILITIES FOR S.T.S. TRANSHIPMENT & SUPPLIES AT O.P.L.
- ★ APPOINTED SURVEYORS FOR:

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL: 2684338/2658933 (10 Lines)
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX: 2684432
CABLES: HELLENSEA/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL.
4675772 - Capt JOHN GOROS (HELLENÉ)
4590194 - ANTHONY FONG
4661925 - ANNA YEO.

★ IN THAILAND

★ HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO. LTD
61, Kasemraj Road - Tach Bldg
Klongtoey, Prakanong-BANGKOK 10110
Tel: 2490541-2/2497198 - Fax: 2497199
Tlx: 84602 / 21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO
AOH Tel: 3142690 (Ext. 4D-Capt E. GLYPTIS)

★ IN MALAYSIA

★ HELLENIC OVERSEAS MARITIME SERVICES
Holiday Plaza Office Tower
Century Garden - JOHORE BAHRU 80250
TEL: (07)-513231 / 312099 AOH: 329998/229964
TLX: 60770 / 60217 - FAX: 511175 / 312096
CABLES: HELLENICO / JOHOREBAHRU

★ IN GREECE (LIAISON OFFICE)

★ HELLENIC OVERSEAS SERVICES
5, Bouboulinas - 185 35 PIRAEUS
TEL: 4110594 / 4130488
AOH: 4511705 Capt JOHN PSARRAS
FAX: 4126061

«συνεχίζουν να προσελκύουν την λεία τους» μέχρις ότου τελικά σαπίζουν.

Έπειδή όμως αυτές οι «παγίδες» σέ ένα πολύ μεγάλο ποσοστό κατασκευάζονται από πλαστική ύλη, τις περισσότερες φορές απαιτείται να περάσουν αιώνες για να διαλυθούν εντελώς.

Ένα άλλο πρόβλημα προκύπτει από τα κάθε είδους σχοινιά και ταινίες ασφάλισης των διαφόρων κιβωτίων. Αυτά στην πλειοψηφία τους είναι πλαστικά και δεδομένου ότι προτιμούνται επειδή είναι υψηλής αντοχής, αντέχουν στην διάβρωση και το κόστος τους είναι χαμηλό, αποτελούν μία δυσάρεστη πραγματικότητα για κάθε θαλάσσιο θηλαστικό και οποιοδήποτε άλλο υδρόβιο οργανισμό, όταν συμβεί να παγιδευθεί το κεφάλι τους σ' αυτά. Τό πρόβλημα θά μπορούσε να ελαχιστοποιηθεί εάν αυτά του είδους τά σχοινιά και οι πλαστικές ταινίες κοβόντουσαν σε μικρά κομμάτια πριν την απόρριψή τους στην θάλασσα.

Υλικά αυτού του είδους δημιουργούν επίσης προβλήματα και στα σκάφη με τό να εμπλέκονται ναύλον ή πλαστικά σχοινιά στις προπέλλες τους, με δυσάρεστες συνέπειες για τις μηχανές τους. Σε μερικές περιοχές αυτό τό πρόβλημα είναι τόσο έντονο που οι κατασκευαστές χορηγούν ειδικά άμοιβά εξαρτήματα έτσι ώστε να αντιμετωπίζετα αυτό τό ένδεχόμενο.

Πρέπει επίσης να σταθούμε και στο φαινόμενο «πλαστικές σακκούλες». Τό 1987 μία επιχείρηση καθαρισμού τών ά-

κτών στό Τέξας απέφερε την συγκέντρωση, σχεδόν 32.000 πλαστικών σάκων κάθε είδους και τύπου. Αυτές οι σακκούλες παγιδεύουν ψάρια και άλλους υδρόβιους οργανισμούς και πολλές φορές αποτελούν «άκουσια τροφή» τους, με έξισου μοιραία αποτελέσματα. Τό 1984 διεπιστώθη, ότι ένα μικρό φάλαινας πού είχε πεθάνει από μόλυνση του υπογαστρίου, είχε προηγουμένως καταπιεί ένα πλαστικό δοχείο άπορριμάτων χωρητικότητας 30 γαλλονιών.

Ακόμη πρέπει να σημειώσουμε ότι τά πλαστικά Holders σέ σχήμα δακτυλιδιού πού χρησιμοποιούνται για να συγκρατούν δοχεία μύρας, είναι πολύ πιθανόν να άποδειχθούν θανατηφόρα για τά ψάρια, θαλάσσιες χελώνες και φώκιες. Επιπλέον και προσκολλώνται γύρω από τό σώμα του ψαριού ή γύρω από τόν λαιμό ενός θαλάσσιου θηλαστικού. Τό γεγονός αυτό οδηγεί σέ μία δυσφορία ή σέ άργό στραγγαλισμό του υδρόβιου οργανισμού καθώς αυτός άναπτύσσεται.

Είναι ένδιαφέρον να άναφέρουμε ότι ή πλαστική ύλη σάν προϊόν της πετροχημικής βιομηχανίας παρουσιάζεται στην άρχική της μορφή σέ σχήμα μικρών σφαιριδίων πού κατόπιν λύνονται (τήκονται) και άκολουθως τοποθετούνται σέ καλούπια για να πάρουν τό όριστικό σχήμα του τελικού προϊόντος. Αυτά τά σφαιρίδια συχνά μεταφέρονται χύδην και χρησιμοποιούνται επίσης και

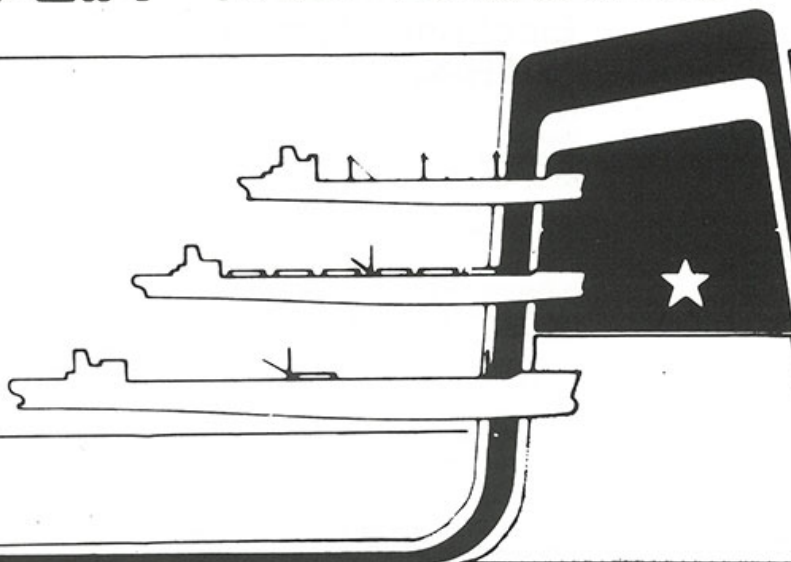
στις συσκευασίες. Έπειδή είναι μικρού μεγέθους και δέν κοστίζουν πολύ, συχνά άπορρίπτονται υπό την μορφή σκουπιδιών. Κατ' αυτόν τόν τρόπο πολλές φορές «εξαπατούνται» τά θαλασσοπούλια πού πιστεύοντας ότι είναι αυγά ψαριών, τρέφονται μ' αυτά.

Οί θαλάσσιες χελώνες επίσης «προτιμούν» για τροφή αυτά τά σφαιρίδια από πλαστικό μέ άποτέλεσμα να τούς προκαλείται δυσπεψία ή όποία επιταχύνει τόν θάνατό τους. Έχουν άναφερθεί επίσης περιπτώσεις θαλασσιών χελωνών πού τρεφόμενες μέ σκουπίδια από πλαστικό, άπέκτησαν τόση θετική πλευστότητα μέ συνέπεια να άδυνατούν να καταδυθούν πρós άναζήτηση τροφής.

Όλοκληρώνοντας είναι άναγκαίο να τονίσουμε ότι τό παράρτημα V της MARPOL 73/78 παρέχει στην ναυτιλιακή κοινότητα μία μεγάλη εύκαιρία για την μείωση τών άπορρίψεων σκουπιδιών στην θάλασσα. Όστόσο αυτή ή προσπάθεια θά είναι επιτυχής μόνο εάν εφαρμοσθεί κατάλληλα τό παράρτημα V. Αυτό συνεπάγεται, συμμετοχή τών έφοπλιστών και τών πληρωμάτων πού πρέπει να εξασφαλίσουν ότι ή άπόρριψη λαμβάνει χώρα μόνο μέ τις προϋποθέσεις του παραρτήματος V και τών κυβερνήσεων πού πρέπει μέ την σειρά τους να παρέχουν εύκολίες υποδοχής πού προβλέπονται από την σύμβαση και κατόπιν να εξασφαλίσουν ότι τά πλοία τις χρησιμοποιούν.

ΝΙΚΟΣ Κ. ΔΕΝΙΟΖΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

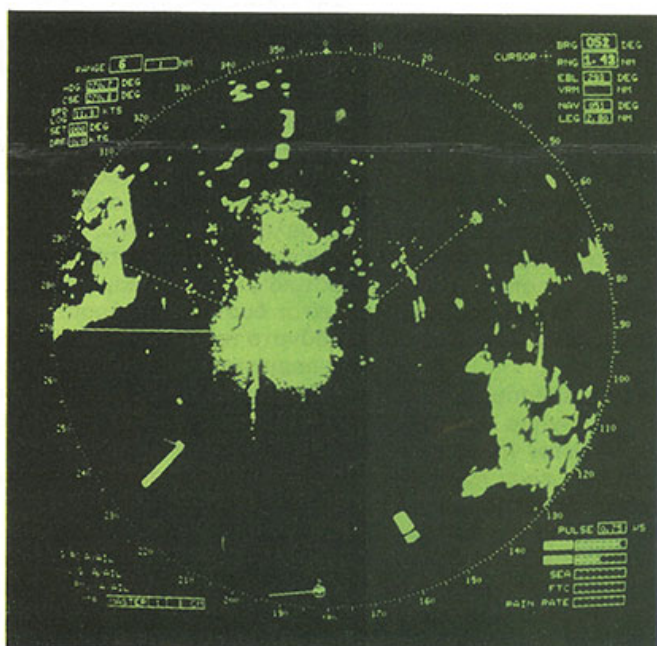


ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

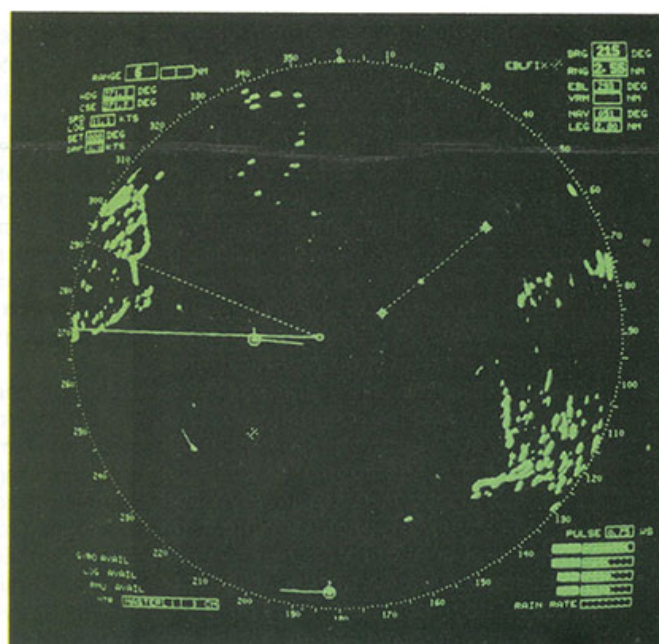
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



With rain and sea clutter circuits OFF on PATHFINDER/ST ARPA, sea clutter extends 1.8 to 2 miles from ship, ice floe belts appear 320° to 35°, additional ice clutter scattered beyond sea clutter 270° to 320° (Thick lines at 230° and 155° are RACONS).



With rain and sea clutter circuits ON, the radar picture is absolutely "clean." Sea and ice clutter are gone. All targets previously masked are clearly visible.

Περιγραφέας ραντάρ
γροπιάς 6211
ΜΑΡΕΝ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΕ
Σωζήτρος Διός 6
Πειραιάς.

Τηλέφωνα:

4123943 - 4128838

TELEX:

2525 ΜΑΡΕΝ-1101

SPEL GR.

FAX: 4127819

ΚΑΙ

Στα Ποσειδωνία '90
Περιπτερο Β. 718.

Raytheon PATHFINDER®/ST. Superior Technology Provides Superior Target Detection.

True Motion with Electronic Plotting or ARPA.

Raytheon sets radar performance standards for the 21st century with technology breakthroughs that virtually eliminate noise, interference and clutter, while recognizing and displaying even weak targets typically lost on other radars.

The heart of this improved radar system is Raytheon's exclusive five-stage signal processing...we call it Superior Technology.

ST for short.

Combined with higher performance transmitters and receivers, and the latest raster displays, ST provides performance levels never before available. Now, with PATHFINDER/ST, your vessels—and their crews—can have an important extra measure of safety and efficiency, including a unique Safety-Coded CPA Circle, which shows course selections for safest CPAs. PATHFINDER/ST is available as an ARPA or a True Motion/Relative Motion

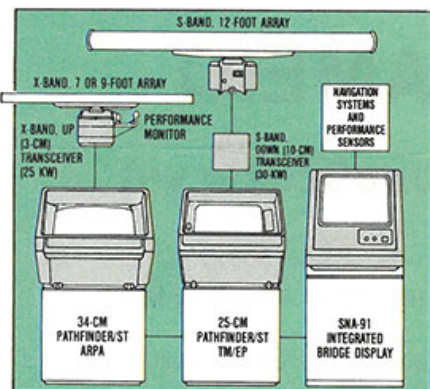
display with Electronic Plotting. These displays can easily retrofit the displays in older Raytheon Bright Display Radar Systems, and can be high-performance repeaters for radars of most other manufacturers.

When interfaced with an SNA-91 Integrated Bridge Display, the PATHFINDER/ST ARPA also becomes a key sensor/decision-aid in a complete shipboard navigation and control system.

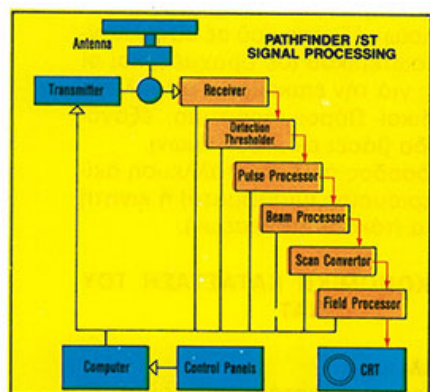
Near-Perfect Target Detection.

Using increased signal-to-noise levels, high dynamic range, precisely matched pulse bandwidths, and exclusive Rain Rate circuits, PATHFINDER/ST receivers faithfully capture target returns even in severe clutter.

PATHFINDER/ST multistage processing analyzes, compares, tests, and samples the received signal so that all detected targets, no matter how weak in signal strength, are distinguished from clutter and clearly displayed.



Electronically switches up to 3 displays and transceivers, with CRT diagrams, for single/simultaneous 3 or 10-cm operation.



From the control panels through the computer, transmitter, and receiver—and then in five steps leading to the CRT—Raytheon's exclusive Superior Technology provides sharp, bright radar pictures virtually free of clutter.



PATHFINDER/ST ARPA: 34-cm or 25-cm PPI's (16" or 12" diagonal CRT IMO equivalents), provide automatic tracking of up to 40 targets with vectors and readouts for most dangerous 20. Have auto and manual acquisition, and unique trial maneuvers.

PATHFINDER/ST TM/EP: 34-cm or 25-cm PPI's (16" or 12" diagonal CRT IMO equivalents), have True and Relative Motion displays. Electronic Plotting, course, speed, bearing, CPA and TCPA for two selected targets.

Comparison Tests Prove PATHFINDER®/ST Radars See What Other Radars Can't.

In side-by-side comparison tests, a PATHFINDER/ST display and a conventional radar display were connected to the same radar system. *PATHFINDER/ST consistently displayed targets not detected by the conventional display.*

Optimum Resolution Displays are Clearly Superior.

PATHFINDER/ST raster scan PPI images are refreshed 50 times each second. This eliminates the annoying "flicker" found in other radar systems. The number of pixels has been carefully chosen for optimum resolution. The result is an extremely sharp, ultra-bright image that is easy to view, day or night.

Superior Technology Will Clearly Fit Your Needs.

PATHFINDER/ST Radars satisfy a very wide range of installation and operating requirements. Signal multiplexing reduces connections between PATHFINDER/ST receivers and displays. This, combined with electronic interswitching for dual systems, the ability to mount transceivers "up" in antenna pedestals, or "down" in separate cabinets, and keyboard entry of all set-up parameters, makes any installation straightforward, simple, and economical.

In addition to having the optional IMO-required, antenna-mounted performance monitors, PATHFINDER/ST Radar software provides menus for extensive self-testing of virtually every function.

Worldwide Approval and Support.

Raytheon PATHFINDER/ST Radars are designed to meet or exceed all applica-

ble commercial standards and reliability testing requirements, including those of IMO and the national regulatory agencies of countries worldwide.

They are backed by extensive worldwide support and service facilities, located in major ports everywhere.

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Siljengade 6
DK-2300 Copenhagen S,
Denmark
45-1-570611
Telex 855-31473
Telefax: 45-1-574077

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road
Hudson, NH 03051 USA
603-881-5200
Telex 681-7529
Telefax: 603-881-4756

ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

‘Η σημερινή κατάσταση του Ταμείου και προϋποθέσεις για την εξυγίανσή του

Τού κ. ΓΡ. ΤΙΜΑΓΕΝΗ, Προέδρου NAT

ΜΕΡΟΣ Α

Σκοπός του παρόντος είναι να παρουσιάσει συνοπτικά βασικές ιδέες για την εξυγίανση του NAT. ‘Η παρουσίαση αυτή δεν είναι οι προτάσεις μου για την εξυγίανση αλλά μία παρουσίαση και ανάλυση ιδεών και προτάσεων τόσο ιδικών μου όσο και άλλων που έχουν κατά καιρούς ακουσθή ή συζητηθή. Για τόν λόγο αυτό και για λόγους πληρότητας περιέχονται και ιδέες και απόψεις οι οποίες εγώ πιστεύω ότι δεν είναι εφαρμόσιμες ή όρθες.

‘Η πρόταση αυτή μπορεί να αποτελέσει την βάση για μία ευρύτερη συζήτηση και τελικά για την διαμόρφωση των όριστικών λύσεων που θα εφαρμοσθούν.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ NAT

1. ‘Ο Σκοπός του NAT

α. Τό NAT έχει δύο κλάδους ασφάλισης:

(αα) Τόν κλάδο συντάξεων (γήρατος, ανικανότητας, θανάτου, ατυχήματος, ελαχίστης ασφαλιστικής προστασίας) και

(ββ) Τόν κλάδο επικουρικής ασφάλισης (ο κλάδος ξεκίνησε τό 1981, νομοθετήθηκε με τό ν. 1482/84 και ένεργοποιήθηκε μόλις πρίν από ένα περίπου μήνα). Τά απόθεμά του τήν 30.6.87 είχαν ύπολογισθεί σέ 13 δίσ τά όποία όμως έχουν χρησιμοποιηθεί για πληρωμή συντάξεων και δέν έχουν αποκατασταθεί ακόμη.

β) Από τά έσοδα του NAT παρέχεται και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους ναυτικούς μέσω του Οίκου Ναύτου.

γ. Τό NAT μαζί με τά ιδικά του έσοδα εισπράττει και τά έσοδα των έξης όργανισμών, ταμείων και κεφαλαίων για τά όποία ένεργεί ως διαχειριστής:

1) Ταμείο Προνοίας ‘Αξιωματικών ‘Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ)

2) Ταμείο Προνοίας Κατωτ. Πληρωμ. ‘Εμπ. Ναυτ. (ΤΠΚΠΕΝ)

3) Κεφάλαιο ‘Ανεργείας ‘Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ)

4) Κεφάλαιο Πλοηγικής ‘Υπηρεσίας (ΚΠΥ)

5) Κεφάλαιο Ναυτικής ‘Εκπαιδεύσεως (ΚΝΕ)

6) Κεφάλαιο Δυτών (ΚΔ)

7) ‘Εστία Ναυτικών (ΕΝ)

8) Κεφάλαιο ‘Ασφάλισης ‘Επιβατών (ΚΑΕ)

9) Ναυτικό ‘Επιμελητήριο τής ‘Ελλάδος (ΝΕΕ)

10) Ειδικός Λογαριασμός Οίκου. ‘Επιδ. Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ)

11) Ειδ. Λογ/σμός ‘Εφεδρείας Ναυτικών (ΕΛΕΝ)

12) Κλάδος ‘Επικουρικής ‘Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ)

13) Ναυτικό Μουσείο

Σημ.: Πολλοί από αυτούς τούς λογαριασμούς δημιουργήθηκαν ή υπήχθησαν στό NAT με πρόσφατους νόμους με αποτέλεσμα να αυξηθεί σημαντικά ο φόρτος εργασίας του.

2. Κοινωνική Σημασία του NAT

α. Τό NAT έχει σήμερα περίπου 49.000 συνταξιούχους που μαζί με τίς οικογένειές τους ξεπερνούν σημαντικά τίς 150.000 ανθρώπους εξαρτωμένους από τό NAT. Τό NAT όμως έχει άμεση σημασία και για τούς έν ένεργεια ναυτικούς που προσβλέπουν σέ αυτό για τήν σύνταξή τους και για τήν προσέλευση νέων ναυτικών.

β. Τό NAT διαφέρει από τίς άλλες ΔΕΚΟ γιατί δέν είναι έπιχείρηση αλλά ασφαλιστικός όργανισμός με μεγάλο αριθμό ασφαλισμένων (άπόλυτα άνελαστικές οι δαπάνες λόγω συντάξεων), μεγάλη έλλείμματα και παντελή άδυναμία να λύσει τά προβλήματά του μόνος του (άφου τόσο ή αύξηση των πόρων του ό-

σο και ή αύξηση των ύποχρεώσεων του γίνεται νομοθετικά).

3. Οι Πόροι του NAT

Πόροι του NAT είναι:

(α) Οι εισφορές (πλοιοκτητών και ναυτικών) πλοίων έξωτερικού σέ συνάλλαγμα) και έσωτερικού (σέ δραχμές) και οι εισφορές για τήν έπικουρική ασφάλιση.

(β) Ειδικό Πόρο (πρόστιμα, έξαγορές, έσοδα βάσει ειδικών νόμων).

(γ) Πρόσοδος από έκμετάλλευση ακίνητης περιουσίας (μισθώματα) ή κινητή περιουσία (τόκοι καταθέσεων).

Β. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ NAT

1. Τό ‘Έλλειμμα

‘Η οικονομική κατάσταση του NAT και ιδίως ή κατάσταση του έλλείμματος του NAT πού είναι σήμερα τό κύριο πρόβλημά του όπως και οι λόγοι πού επιβάλλουν τήν ένταξη του στόν Κρατικό Προϋπολογισμό βραχυπρόθεσμα ή και μεσοπρόθεσμα ως πρώτο βήμα για τήν εξυγίανση του NAT περιέχονται συνοπτικά στην εισήγηση πού έκανε πρós τό ‘Υπουργικό Συμβούλιο τής Οίκουμηνικής Κυβερνήσεως ό τότε ‘Υπουργός ‘Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ν. Παπάς και πού έχει κατά λέξη ως έξης:

Πρός ‘Υπουργικό Συμβούλιο

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Θέμα: Ν.Α.Τ.

‘Επιτρέψτε μου να σας εισηγηθώ ένα θέμα έπείγον και σημαντικότερο για τήν ναυτιλία και στους ναυτικούς με ευρύτερη κοινωνική και οικονομική σημασία. ‘Η ουσία τής εισήγησης είναι, να δείξει πολύ συνοπτικά τήν οικονομική κατά-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

σταση του ΝΑΤ και τὰ αἰτία της ὅτι ἡ πολιτική της στήριξης του μέ δανεισμό (ὅσο καί ἂν ἦταν δικαιολογημένη βραχυπρόθεσμα σέ κάποια στάδια), τώρα εἶναι ἀδύνατο νά συνεχισθεῖ διότι ὁδηγεῖ μέ βεβαιότητα σέ ὀριστική καταστροφή ἑνός θεσμοῦ τῆς ναυτιλίας καί ὅτι τό πρῶτο βῆμα γιά τήν ἐξυγίανσή του εἶναι ἡ ἔνταξή του στόν Κρατικό Προϋπολογισμό χωρίς δυνατότητα ἄλλης ἐναλλακτικῆς λύσεως.

Πληροφοριακά γιά τό ΝΑΤ πρέπει νά σημειωθοῦν τὰ ἑξῆς:

(α) Τό ΝΑΤ εἶναι ὁ παλαιότερος ὄργανισμός κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως στήν Ἑλλάδα καί παρέχει ἀσφαλίσεις γήρατος, ἀνικανότητος, θανάτου, ἀτυχήματος, καί ἐλάχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας καί Ἀσφάλιση ὑγείας (μέσω τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ).

(β) Τό ΝΑΤ ἔχει σήμερα 47.000 συνταξιούχους (ἐναντί 31.000 τοῦ 1981 καί 23.000 τοῦ 1975) καί συνεπῶς ἡ ἐξυγίανση τοῦ ὀργανισμοῦ αὐτοῦ ἐπιβάλλεται ὡς ἐπεῖγον θέμα καί μάλιστα ἀνεξάρτητα ἀπό τό γενικό ἀσφαλιστικό ζήτημα ἂν μακροπρόθεσμα ἡ πολιτεία θά υἱοθετήσῃ τήν πολιτική τοῦ ἐνιαίου ἀσφαλιστικοῦ φορέα ἢ τῶν ξεχωριστῶν.

(γ) Οἱ προϋπολογισμοί του ἦταν μέχρι τό 1983 πλεονασματικοί καί μετά ἐλλειμματικοί. Μέχρι τό 1985 ἐξήντησε τὰ διαθέσιμά του καί μετά ἄρχισε ὁ δανεισμός. Μέχρι σήμερα δανειζόταν πρὸς 18%. Ἀπό τήν ἀπελευθέρωση τῶν ἐπιτοκίων ζητοῦνται ἐπιτόκια 21-24%. Τὰ ἐλλείμματά του ἔχουν φθάσει σέ τεράστια νούμερα καί διαρκῶς αὐξάνονται ὅπως σημειώνεται πιό κάτω.

(δ) Τό οἰκονομικό πρόβλημα τοῦ ΝΑΤ δημιουργήθηκε κατὰ κάποιο λόγο ἀπό τήν νομοθετική αὐξηση τῶν ὑποχρεώσεών του γιά λόγους κοινωνικῆς πολιτικῆς (τίς περισσότερες φορές δικαιολογημένης) χωρίς παράλληλη νομοθετική ἢ ἄλλη αὐξηση τῶν πόρων του (πράγμα πού ἦταν τό κύριο λάθος στήν πολιτική γιά τό ΝΑΤ) καί κατὰ δεύτερο λόγο στή μείωση τῶν πλοίων μέ Ἑλληνική Σημαία (ἀπό ἓνα ἀνώτατο ἀριθμό 3.591 τό 1982 σέ 1.197 τό 1988 μέ συνεχιζόμενη ἀκόμη πτωτική τάση).

Τά Σημερινά Ἑλλείμματα

Τά σημερινά ἐλλείμματα τοῦ ΝΑΤ πού περιέχουν ὑποχρεώσεις καί ἀπό τοκο-

χρεωλύσια εἶναι ΑΔΥΝΑΤΟΝ νά καλύφθουν αὐτοδύναμα μέ ὁποιοδήποτε μέτρο (αὐξηση πόρων/περιορισμός δαπανῶν) λόγω τῆς τεραστίας δυσαναλογίας ἐσόδων — ἐξόδων).

Ἐνδεικτικά:

(α) Προϋπολογισμός 1989

(Ἑξόδα 126 δῖς, Ἑσοδα 18 δῖς, Ἑλλειμμα 108 δῖς).

(β) Προϋπολογισμός 1990

(Ἑξόδα 171 δῖς, Ἑσοδα 19 δῖς — Ἑλλειμμα 152 δῖς).

(γ) Οἱ συνολικῆς δανειακῆς ὑποχρεώσεις (ληξιπρόθεσμες καί μή) στό τέλος τοῦ 1989 θά εἶναι 173 δῖς.

Τό Ἑλλειμμα ΝΑΤ εἶναι Κρατικό

Τὰ ἐλλείμματα τοῦ ΝΑΤ εἶναι οὐσιαστικά καί τυπικά ἐλλείμματα τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ (καί πρέπει νά ἀντιμετωπισθοῦν ὡς τέτοια) ἀφοῦ:

(α) Προέρχονται κατὰ κύριο λόγο ἀπό ἄσκηση κοινωνικῆς πολιτικῆς (δηλαδή ἀπό τή νομοθετική καθιέρωση παροχῶν πέρα ἀπό τίς οἰκονομικῆς δυνατότητες, καί,

(β) Τά δάνεια πού καλύπτουν τὰ ἐλλείμματα ἔχουν ὅλα τήν ἐγγύηση τοῦ Δημοσίου καί θά πληρωθοῦν ἀπό αὐτό ἀφοῦ δέν ὑπάρχει ἄλλος τρόπος ἀποπληρωμῆς.

Μοναδική Λύση Ἑνταξη στόν Κρ. Προϋπολογισμό

Μοναδική λύση γιά νά ξεκινήσει ἡ ἐξυγίανση εἶναι νά ἐνταχθεῖ τό ΝΑΤ στόν Κρατικό Προϋπολογισμό. Μόνο ὅταν φύγει τό δανειακό βάρος ἀπό τό ΝΑΤ εἶναι δυνατόν νά συζητηθοῦν τρόποι καλύψεως τοῦ τρέχοντος ἐλλείματός του.

Ἐνδεικτικά:

(α) Ἑξόδα 1989: 186 δῖς ἤτοι:

Υγεία 18, Συντάξεις 47, Τοκοχρεῶν 61.

(β) Ἑξόδα 1990: 171 δῖς ἤτοι:

Υγεία 20,7, Συντάξεις 55,6, Τόκοχρ. 97,7.

(γ) Ἀπό τὰ 97,7 δῖς τοκοχρεωλύσια τοῦ 1990 τὰ 35,8 εἶναι τόκοι, ἤτοι περισσότεροι ἀπό τὰ ἔσοδα τοῦ ἴδιου ἔτους πού εἶναι 19 δῖς.

(δ) Τό τρέχον ἐλλειμμα γιά τό 1990 (δηλαδή χωρίς τοκοχρεωλύσια) θά ἔχει ὡς ἑξῆς:

Ἑσοδα 19 δῖς, Ἑξόδα 76,3 δῖς (ἤτοι:

Υγεία 20,7/ Συντάξεις 55,6 καί συνεπῶς Ἑλλειμμα 57,3 δῖς.

Ἡ Λύση συμβάλλει δραστικά στή μείωση τοῦ Δημοσίου Ἑλλείματος

Ἡ προτεινόμενη λύση ὄχι μόνο δέν εἶναι ἀντίθετη μέ τήν πολιτική της μείωσης τῶν κρατικῶν ἐλλειμμάτων ἀλλά συμβάλλει ἀποφασιστικά στή μείωσή τους διότι:

(α) Τό ἐλλειμμα τοῦ ΝΑΤ εἶναι καί λειτουργεῖ καί τώρα ὡς κρυπτοκρατικό ἐλλειμμα.

(β) Προϋπόθεση γιά τόν ἐπιτυχῆ περιορισμό τῶν ἐλλειμμάτων εἶναι ὁ Κρατικός Προϋπολογισμός νά εἶναι ΕΙΛΙΚΡΙΝΗΣ καί νά δείχνει ΟΛΑ τὰ ἐλλείμματα. Ἄν δέν τὰ δείχνει καί τὰ ἀφήνει κρυμμένα, κάπου θά ἐκδηλωθεῖ ἡ δυσλειτουργία στήν οἰκονομία.

(γ) Ἄν ὁ Κρατικός Προϋπολογισμός ἀναλάβῃ ὁλόκληρο τὸ δανειακό βάρος τοῦ ΝΑΤ, τό συνολικό δημόσιο ἐλλειμμα θά μειωθεῖ γιά τό 1990 κατὰ 35,8 δῖς ἤτοι ὅσο εἶναι οἱ τόκοι πού δέν θά ὑπάρξουν, τό δέ ἐλλειμμα τοῦ ΝΑΤ γιά τό 1990 θά περιορισθεῖ ἀπό 152 δῖς σέ 57,3 δῖς (πού θά εἶναι τό ἐλλειμμα ἀπό τίς τρέχουσες ὑποχρεώσεις του).

Ἡ Πολιτική Δανεισμοῦ Ἀδύνατη

Ἡ πολιτική τῆς καλύψεως τῶν ἐλλειμμάτων μέ (ἐντοκο) δανεισμό (χωρίς ἐλπίδα ἀποπληρωμῆς) ΔΕΝ μπορεῖ νά συνεχισθεῖ. Ὁδηγεῖ τό ΝΑΤ σέ συνεχῶς βαθύτερη κρίση καί διαρκή διεύρυνση τοῦ ἐλλείματος χωρίς καμμία ἐλπίδα ἀνακάμψεως. Ἡ πολιτική τοῦ δανεισμοῦ ἴσως νά εἶχε κάποια λογική κατὰ τήν ἐναρξή της (π.χ. ἂν ἀνεμένετο νά γίνῃ σύντομα πάλι πλεονασματικό τό ΝΑΤ) ἀλλά σήμερα εἶναι τελείως λανθασμένη.

Ὁ Κρατικός Προϋπολογισμός μεσοπρόθεσμη λύση

Ἡ ἔνταξη τοῦ ΝΑΤ στόν Κρατικό Προϋπολογισμό ἀποτελεῖ μόνο μεσοπρόθεσμη λύση. Μετά τήν ἔνταξη μποροῦν νά ἐφαρμοσθοῦν μέτρα γιά τήν ἐξυγίανσή του καί τήν αὐτόνομη πορεία του. Μέχρι τήν ἔνταξη ὁποιοδήποτε μέτρο εἶναι μάταιο. Δανεισμός δικαιολογεῖται μόνο μέχρι τήν ἔνταξη στό Κρατικό Προϋπολογισμό τοῦ 1990.

Μέθοδος ἐντάξεως/Προτάσεις

(α) Ὁ ὑγιέστερος τρόπος ἐντάξεως τοῦ ΝΑΤ στόν Κρατικό Προϋπολογισμό

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ALPHA - VERNIKOS SALVAGE AND TOWAGE

For Safety at Sea



ALPHA - VERNICOS
SALVAGE AND TOWAGE

24 Hour Service

35/39 Akti Miaouli Street, 185 35 Piraeus, GREECE Tel.: 4527812-17 (6 lines)
Tlx.: 212450 VERN GR Fax: 4514131

είναι να αναλάβει ο προϋπολογισμός όλες τις δανειακές υποχρεώσεις του NAT ληξιπρόθεσμες ή μη κατά την 31/12/89 που είναι 173 δίσ και τό έλλειμμα από τις τρέχουσες υποχρεώσεις του 1990 που είναι 57,3 δίσ, ήτοι ένα σύνολο 230,3 δίσ. Μέ αυτό τον τρόπο και μόνο τό εύρύτερο δημόσιο έλλειμμα για τό 1990 θα μειωθεί κατά 35,5 δίσ και να αρχίσει και ή έξυγίανση του NAT και ό έλεγχόμενος πιά από τόν Κρατικό Προϋπολογισμό περιορισμός του δημοσίου ελλείμματος ως προς τό NAT.

(β) Βέβαια από πλευράς YEN, NAT και συνταξιούχων θά ήταν έξ ίσου ικανοποιητικό σέ πρώτη φάση να αναλάβει ό Κρατικός Προϋπολογισμός τό έλλειμμα από τις τρέχουσες υποχρεώσεις (συντάξεις) του 1990, που άνέρχονται, σέ 57,3 δίσ (ένώ οι ήδη δανειακές υποχρεώσεις θά καλύπτονται μέ ανακύκλωση των δανείων). Μέ αυτόν τόν τρόπο θά σταματούσε τό πρόβλημα της διαρκούς αναζητήσεως χρημάτων για τις τρέχουσες συντάξεις. Δέν θά περιοριζόταν όμως μέ τόν τρόπο αυτό τό δημόσιο έλλειμμα (άφου οι τόκοι θά συνεχίσουν να τρέχουν). Παράλληλα αυτό προϋποθέτει ότi οι Τράπεζες και τό Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο θά δέχονται να συνεχισθεί ή ανακύκλωση των δανείων τους που θά προσαυξάνονται κατά τούς τόκους, διότι αν δέν τό δεχθούν και ζητήσουν κατάπτωση των έγχυητικών έπιστολών του Δημοσίου, τότε ό Κρατικός Προϋπολογισμός θά κληθεί να καλύψει υποχρεώσεις (τις έξ έγγυήσεων) για τις όποιες δέν θά έχει νίνει άρκετή πρόβλεψη.

(γ) Μεταξύ των δύο αυτών λύσεων υπάρχει και μία ένδιάμεση, ήτοι ό προϋπολογισμός να αναλάβει τό έλλειμμα του NAT για τό 1990 (από τρέχουσες δαπάνες, ήτοι συντάξεις και από τά τοκοχρεωλύσια που θά γίνουν ληξιπρόθεσμα μέσα στο 1990) που είναι 152 δίσ. 'Η λύση αυτή έχει τό πλεονέκτημα έναντι της β' λύσεως, ότi οδηγεί σέ σταδιακή μείωση του δανειακού βάρους του NAT (ένν ή β' δέν περιέχει κανένα ξεκίνημα έξυγιάνσεως) και τό μειονέκτημα έναντι της ίδιας λύσεως ότi ή επιβάρυνση του

προϋπολογισμού για τό 1990 είναι σημαντικά μεγαλύτερη (152 δίσ έναντι 57,3 δίσ της β' λύσεως). 'Η ίδια γ' λύση έχει τό μειονέκτημα έναντι της α' λύσεως ότi δέν περισώζει για τό Δημόσιο τά 35,8 δίσ των τόκων ούτε ξεκινάει δυναμικά την έξυγίανση. 'Αντίστοιχα έχει τό πλεονέκτημα έναντι της α' λύσεως ότi δημιουργεί μικρότερη άμεση επιβάρυνση στον προϋπολογισμό του 1990 (152 δίσ έναντι 230,3 δίσ της α' λύσεως).

(δ) Λαμβάνοντας υπόψη τά πιά πάνω προτείνω ως υγιέστερη και όρθότερη λύση την λύση α', αλλά ή τελική έπιλογή θά πρέπει να γίνει μέ βάση τις δυνατότητες του Κρατικού Προϋπολογισμού και τη γενικότερη οικονομική πολιτική. 'Οποιαδήποτε από τις τρεις πιά πάνω λύσεις θά ήταν ικανοποιητική από την στενή σκοπιά του YEN και του NAT.

Στις πιά πάνω λύσεις δέν θά μπορούσε να άντιταχθεί σάν έπιχείρημα ότi υπάρχει δυσχέρεια χρηματοδοτήσεως του ίδιου του Κρατικού Προϋπολογισμού για τά αντίστοιχα ποσά διότι (α) ως προς μέν τις τρέχουσες συντάξεις τά ποσά πρέπει απαραίτητα να έξευρεθούν, είτε από τό NAT (μέ δανεισμό έντοκο που οδηγεί σέ διεύρυνση τό έλλειμμα του δημοσίου τομέα) είτε από τόν Κρατικό Προϋπολογισμό μέ όπωσδήποτε μικρότερο κόστος και κεντρικό έλεγχο και β) αν δέν καλυφθεί τώρα όλόκληρο τό δανειακό βάρος του NAT τό πρόβλημα του δημοσίου ελλείμματος θά συνεχίσει να υποφέρει και σέ κάποια στιγμή θά εκδηλωθεί μέ άκόμη μεγαλύτερη όξύτητα.

ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ NAT ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟ

'Εκτός από όσα αναφέρονται στην είσηγηση του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας για τό θέμα αυτό, πρέπει να προστεθούν και τά έξής:

1. 'Η ένταξη του NAT στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως πρώτο και μεσοπρόθεσμο μέτρο για την έξυγίανση του

Ταμείου θά έχει έναν ιδιαίτερα σημαντικό ψυχολογικό ρόλο μέ την έννοια ότi θά κάνει πιά άποτελεσματικά τά όποια δήποτε μεταγενέστερα μέτρα έξυγιάνσεως άφου θά είναι δυνατόν να φέρουν κάποιο άποτέλεσμα, ένν χωρίς την ένταξη δέν θά είναι δυνατόν. 'Επιλέον θά συντελέσει ψυχολογικά στην ένθάρρυνση νέων για τό ναυτικό έπάγγελμα δεδομένου ότi ή σημερινή άπελπιστική κατάσταση του NAT έπιδρά έντονα ως άποτρεπτικός παράγων.

2. 'Εξ άλλου είναι ένδεχόμενο να μην είναι πρακτικά δυνατή ή λήψη δανείων από τό NAT μετά την 1/1/1990 λόγω της άρνητικής θέσεως του Διοικητικού του Συμβουλίου. Ειδικότερα τό Δ.Σ. του NAT άποτελείται σύμφωνα μέ τόν Νόμο από τέσσερις (4) εκπροσώπους έφοπλιστικών οργανώσεων, τέσσερις (4) εκπροσώπους οργανώσεων ναυτεργατών και συνταξιούχων, έναν (1) εκπρόσωπο της Τράπεζας της 'Ελλάδος και έναν (1) ειδικό περί τά ασφαλιστικά, ό όποιος όρίζεται από τόν 'Υπουργό και έπιπλέον από τόν Πρόεδρο. 'Ηδη οι τέσσερις (4) εκπρόσωποι των έφοπλιστικών οργανώσεων (κατόπιν αποφάσεως των οργανώσεων των) ψηφίζουν πάγια κατά της συνάψεως των δανείων, ως διαμαρτυρία για την λανθασμένη και καταστροφική πολιτική του δανεισμού. Τό ίδιο κάνει και ένας (1) εκπρόσωπος ναυτεργατικής οργανώσεως μέ άποτέλεσμα τά δάνεια να έγκρίνονται μέ πλειοψηφία μιάς ψήφου ή μέ ίσοψηφία και ύπερσχύουσα την ψήφο του Προέδρου. 'Ηδη άλλος ένας εκπρόσωπος ναυτεργατικής οργανώσεως και ό εκπρόσωπος της Τράπεζας της 'Ελλάδος έχουν δηλώσει ότi θά ψηφίζουν και αυτοί κατά των δανείων. Τό άποτέλεσμα θά είναι να μην μπορεί τό NAT να συνάψει δάνεια. Προς τούς πιά πάνω συμβούλους έχουν άσκηθεί όλες οι δυνατότητες πειθούς από πολύ χρόνο και είχαν δεχθεί να συνεχίσουν την έγκριση δανείων μέχρι τέλους του 1989.

3. Τέλος λόγω της κακής οικονομικής καταστάσεως του NAT, αλλά και της ελπίσεως διαθεσίμων στίς Τράπεζες από

International

T A G A R O P U L O S, S. A.

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL**

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

πολύ χρόνον όλες οι είσηγήσεις των υπηρεσιακών παραγόντων των χρηματοδοτικών οργανισμών είναι αρνητικές για την χορήγηση δανείων στο NAT με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται η σύναψη δανείων μετά από κυβερνητική παρέμβαση. Αυτό πολύ συχνά αποτελεί απασχόληση αρκετών ημερών όχι μόνο του Προέδρου του NAT και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και άλλων Υπουργών (Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών) με αποτέλεσμα αρκετές ημέρες κάθε μήνα να καταναλίσκονται γι' αυτήν την φροντίδα.

4. Τέλος τόσο για το NAT όσο και για άλλες παρόμοιες περιπτώσεις είναι φανερό ότι η κεντρική χρηματοδότησή τους (μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού) και καλύτερα επιτόκια θα επιτυγ-

χάνει και κεντρικό έλεγχο των δημοσίων ιδρυμάτων ώστε να επιτευχθεί ή μείωσή τους. (Με το σημερινό σύστημα ή διοίκηση κάθε οργανισμού καταναλίσκει σημαντικό χρόνο της σε χρηματοδοτικά θέματα από ποικίλες πηγές με ποικιλία όρων και επιτοκίων αντί να ασχολείται με θέματα οργάνωσης και διοικήσεως του αντίστοιχου οργανισμού).

Η Έξελιξη των Ίσολογισμών 1981-1989. Ειδικότερα:

(α) Η εξέλιξη της οικονομικής κατάστασης του NAT από το 1975 μέχρι 1989 εμφανίζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 1

ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ NAT 15 ΕΤΙΑΣ

εκατομμύρια δρχ.

ΕΤΟΣ	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ	ΕΛΛΕΙΜΜΑ
1975	2.454	1.492	962	
1976	2.582	1.873	709	
1977	2.893	2.540	393	
1978	4.032	2.785	1.247	
1979	5.086	4.686	400	
1980	8.459	6.050	2.409	
1981	10.522	7.893	2.629	
1982	13.076	11.795	1.281	
1983	17.578	15.909	1.669	
1984	14.992	17.999		3.007
1985	9.262	26.469		17.207
1986	13.488	33.084		19.596
1987	11.350	46.592		35.242
1988	11.626	73.559		61.933
1989	13.205	108.107		94.902

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:

1) Τα στοιχεία μέχρι και του έτους 1984 είναι ύπολογιστικά.

2) Τα στοιχεία των ετών 1985 — 1988 είναι από τους προϋπολογισμούς σε συνδυασμό με προσωρινά στοιχεία εκτέλεσής τους και

3) Τα στοιχεία του έτους 1989 είναι βάσει προϋπολογισμών. (Η παρατήρηση αυτή ισχύει και για τους πίνακες Νο 2, 3 και 4).

4) Στα στοιχεία αυτά δεν περιλαμβάνονται τα έσοδα/ έξοδα τόν ΚΑΑΝ.

(β) Συνοπτικά οι ισολογισμοί μέχρι το 1983 είναι πλεονασματικοί. Από το 1984 οι ισολογισμοί είναι έλλειμματικοί. Το έλλειμμα μέχρι το Α' εξάμηνο 1985 καλύπτεται από τα διαθέσιμα του NAT. Μετά αρχίζει ο δανεισμός.

3. Αίτια της Δυσμενούς Έξελίξεως

(α) Τα αίτια της δυσμενούς εξέλιξης της οικονομικής καταστάσεως του NAT μπορούν να συνοψισθούν στα εξής:

(αα) Νομοθετική αύξηση των επιβαρύνσεων του NAT (προσθήκη κατηγοριών συνταξιούχων, αύξηση ποσών συντάξεων, μείωση όριου ηλικίας, διαδοχική ασφάλιση κλπ.) χωρίς αντίστοιχη αύξηση των πόρων.

(ββ) Μείωση του αριθμού των πλοίων και της οργανικής συνθέσεως των πλοίων λόγω αυτοματοποιήσεως.

(β) Χαρακτηριστικά αξίζει να αναφερθούν τα εξής:

(α) τα ποντοπόρα πλοία υπό ελληνική σημαία από ένα maximum 3591 (τό 1982) έφθασαν σε 1.197 (τό 1988).

(β) Τα συμβεβλημένα με το NAT άλλα πλοία από ένα maximum 1324 (τό 1975) μειώθηκαν σε 526 (τό 1981) και σε 180 (σήμερα). Η μείωση μέχρι το 1981 όφειλόταν σε ένα σημαντικό ποσοστό σε μετακίνησή τους στην Ελληνική σημαία.

(γ) Οι Συνταξιούχοι από 23.000 (τό 1975) αυξήθηκαν σε 31.000 (τό 1981) και σε 47.500 (τό 1988).

(δ) Η σχέση συνταξιούχων προς εργαζομένους είναι σήμερα 1 συνταξιού-

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNIUDI» BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

χος πρὸς 0,8 ἐργαζομένους ἐνῶ γιὰ τὴν πιὸ στοιχειώδη ὑγεία ἐνὸς ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ ἡ σχέση συνταξιούχων πρὸς ἐργαζομένους πρέπει νὰ εἶναι 1:3.

(ε) Οἱ συνολικὲς ἐτήσιες ἀσφαλιστικὲς παροχὲς τοῦ NAT ἀπὸ 1.440 ἐκ. (τὸ 1975) αὐξήθηκε σὲ 7.713 ἐκ. (τὸ 1981) καὶ σὲ 48.396 ἐκ. (τὸ 1988).

(στ) Οἱ συνολικὲς ἐτήσιες παροχὲς ἀπὸ 1.542 ἐκ. (τὸ 1975) αὐξήθηκαν σὲ 6.125 ἐκ. (τὸ 1981) καὶ σὲ 11.792 ἐκ. (τὸ 1989).

4. Οἱ μέχρι τώρα ἐνέργειες τῆς Διοικήσεως γιὰ τὴν Οἰκονομικὴ Κατάσταση τοῦ Ταμείου — Μερικὴ ἔνταξη στὸν Κρατικὸ Προϋπολογισμό

Ὅταν ἀνέλαβα τὰ καθήκοντά μου, ὡς πρόεδρος τοῦ NAT τὸ καλοκαίρι τοῦ 1989, καὶ τοὺς ἀμέσως ἐπόμενους μῆνες διαπίστωσα ὅτι ὁ δανεισμός ὄχι μόνο ἦταν μία λανθασμένη πολιτικὴ, ἀλλὰ καὶ μὴν με τὸν μῆνα γινόταν ὅλο καὶ πιὸ δύσκολος γιὰ λόγους πού δὲν ἀφοροῦσαν τὸ NAT. Μὲ δύο λόγια εἶχαν ἀρχίσει νὰ ἐμφανίζονται ἐντονα τὰ συμπτώματα τῆς κακῆς καταστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας γενικώτερα, μὲ ἀποτέλεσμα οἱ δανειοδοτικοὶ φορεῖς ὄχι ἀπλὰ νὰ δείχνουν ἀπροθυμία γιὰ τὴν χρηματοδότηση τοῦ NAT ἀλλὰ καὶ νὰ μὴν ἔχουν ἀρκετὰ διαθέσιμα γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῶν μηνιαίων ἀναγκῶν τοῦ NAT. Ἦταν φανερό ὅτι γιὰ νὰ σταματήσει ὁ κατήφορος τοῦ NAT ἔπρεπε νὰ σταματήσει ὁ δανεισμός. Ἐπρεπε τὸ NAT προσωρινὰ νὰ ἐπιδοτηθεῖ ἀπὸ τὸν Κρατικὸ Προϋπολογισμό (τὰ ἐλλείμματα τοῦ ἦταν οὕτως ἢ ἄλλως ἐγγυημένα ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸ Δημόσιο καὶ ἐν πάση περιπτώσει εἶχαν δημιουργηθεῖ ἀπὸ Κυβερνητικὰ μέτρα) ὥστε νὰ σταματήσει ἡ διεύρυνση τῶν ἐλλειμμάτων καὶ νὰ μποροῦν νὰ ληφθοῦν μέτρα ἐξυγιάνσεως.

Τὸ θέμα ἔθεσα μὲ ἔμφαση στὶς 28.11.1989 (συνεζητοῦντο τότε οἱ προγραμματικὲς δηλώσεις τῆς Οἰκουμένης Κυβερνήσεως. Ἡ Κυβέρνηση Τζαννετάκη δὲν ἐπρόκειτο νὰ ἀσχοληθεῖ μὲ προϋπολογισμό) μὲ ὑπόμνημά μου πρὸς τὴν Κυβέρνηση, τὴν Βουλὴ, τοὺς ἀρχηγούς τῶν τριῶν κομμάτων, τὶς συνδικαλιστικὲς ὁργανώσεις καὶ τὸν τύπο. Στὶς 28.12.89 τὸ Ὑπουργικὸ Συμβούλιο ἀποφάσισε τὴν μερικὴ ἐπιδότηση τοῦ NAT ἀπὸ τὸν Κρατικὸ Προϋπολογισμό καὶ λίγο ἀργότερα τὸ ποσὸ τῆς ἐπιδότησεως προσδιορίσθηκε σὲ δρχ. 42 δῖς γιὰ τὸ 1990. Ἐν τῷ μεταξύ καὶ παράλληλα μὲ αὐτὰ, λίγο πρὶν ἀπὸ τὰ Χριστούγεννα εἶχε δημιουργηθεῖ ἡ κρίση μὲ τὴν καθυστέρηση τῆς καταβολῆς τοῦ δῶρου, καὶ εἶχαν γίνῃ δύο ἀπεργίες τῶν ναυτικῶν στὶς 10 καὶ στὶς 25 Ἰανουαρίου 1990. Μετὰ τὶς ἐξελίξεις αὐτές ἡ κατάσταση διαμορφώθηκε ὡς ἑξῆς: Τὸ ἐλλεῖμα γιὰ τρέχουσες ὑποχρεώσεις τοῦ 1990 (δηλαδή γιὰ συντάξεις καὶ χωρὶς νὰ λαμβάνουμε ὑπόψη τὶς ὑποχρεώσεις γιὰ τοκοχρεωλύσια) ἀνέρχεται σὲ 53 δῖς, ἡ ἐπιδότηση ἀποφασίστηκε νὰ εἶναι 42 δῖς, πού σημαίνει ὅτι ὑπάρχει ἓνα κενὸ 11 δῖς, γιὰ τὸ 1990 ἢ περίπου 900 ἑκατομμύρια τὸν μῆνα κατὰ μέσο ὄρο. Αὐτὸ τὸ ὑπόλοιπο ἐλλεῖμα πρέπει νὰ καλυφθεῖ ἢ μὲ δανεισμό ἢ μὲ συμπληρωματικὴ ἐπιδότηση ἀπὸ τὴν Κυβέρνηση ἀφοῦ δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ αὐξηση τῶν ἐσόδων τοῦ NAT σὲ τόσο σύντομο χρονικὸ διάστημα (γιὰ τὴν αὐξηση τῶν ἐσόδων ἀπαιτοῦνται νομοθετικὰ μέτρα ἢ ἐγγραφὴ πλοίων στὴν Ἑλληνικὴ σημαία). Σ' αὐτὰ πρέπει νὰ προστεθεῖ τὸ γεγονός ὅτι ἡ πλειοψηφία τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ NAT (πού ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐκπροσώπους ναυτεργατικῶν καὶ ἐφοπλιστικῶν ὁργανώσεων) ἀπεφάσισε νὰ μὴν ἐγκρίνει πάρα πέρα δανεισμό καὶ αὐτὸ

σημαίνει ὅτι ἡ Διοίκηση τοῦ NAT δὲν ἔχει τὴν ἐξουσία νὰ συνάψει ἄλλα δάνεια. Τὸ ὑπόλοιπο ἐλλεῖμα ἀπὸ τὸν Ἰανουάριο μέχρι καὶ τὴν σύνταξη τοῦ Μαΐου ὡς προσωρινὴ λύση καλύφθηκε μὲ συμπληρωματικὴ ἐπιδότηση ἀπὸ τὴν Κυβέρνηση. Ἦδη ὅμως πρέπει νὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις γιὰ τὴν ὀριστικὴ λύση τοῦ προβλήματος.

Παράλληλα ὅμως ὑπάρχει καὶ τὸ πρόβλημα τῶν δανειακῶν ὑποχρεώσεων τοῦ NAT γιὰ τὶς ὁποῖες δὲν ἔχει ἐγκριθεῖ ἐπιδότηση καὶ τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο δὲν συμφωνεῖ νὰ καλυφθοῦν μὲ ἀνανεώσεις τῶν δανείων μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔχουν ἀρχίσει νὰ τρέχουν τόκοι ὑπερμερίας καὶ νὰ καταπίπτουν ἐγγυητικὲς ἐπιστολές. Εἶναι καὶ αὐτὴ μιὰ ἐκκρεμότης πού πρέπει νὰ διευθετηθεῖ.

Αὐτὸ πού πρέπει νὰ ἐπισημάνω σὰν συμπέρασμα εἶναι ὅτι ἡ ἐπιδότηση πού ἀποφασίστηκε ἀπὸ τὴν Κυβέρνηση εἶναι ἓνα μεγάλο βῆμα προόδου γιὰ νὰ σταματήσει ὁ κατήφορος τοῦ NAT καὶ νὰ μπορέσει νὰ ἀντιμετωπισθεῖ ἡ ἐξυγίανσή του. Ἐξακολουθεῖ νὰ παραμένει τὸ πρόβλημα τοῦ ὑπολοίπου τρέχοντος ἐλλείμματος τὸ ὁποῖο πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθεῖ καὶ αὐτό. Τέλος πρέπει νὰ τονισθεῖ ὅτι ἡ ἐπιδότηση τοῦ NAT ἀπὸ τὸν Κρατικὸ Προϋπολογισμό δὲν μπορεῖ νὰ ἀποτελέσει κατ' οὐδένα τρόπο ὀριστικὴ λύση μέχρις ὅτου ληφθοῦν καὶ ἀποδώσουν τὰ μέτρα γιὰ τὴν ἐξυγίανση τοῦ Ταμείου.

Μὲ αὐτὲς τὶς ἐξελίξεις μπορούμε ἀναμφίβολα νὰ ποῦμε ὅτι ἀνεκόπη δραστηριὰ ἡ πορεία τοῦ Ταμείου πρὸς τὸν κατήφορο. Πρέπει τώρα νὰ σταματήσει παντελῶς ἡ καθοδικὴ πορεία καὶ νὰ ἀρχίσει ἡ ἐξυγίανση.

συνεχίζεται



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 73 28

**TAKE
CARE**

**TAKE
COVER**

**TAKE
THE ALL-IN-ONE
SOLUTION**



the swedish club

SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

Göteborg

Int +46-31-63 84 00

Piraeus

Int +30-1-451 90 67

Hong Kong

Int +852-521 63 73/4

SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

EPIROTIKI LINES

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS
A WORLD OF CRUISES
A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES
87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526 641-9, 4526 782, 4526 756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302, 212741, 212575



ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ**Η ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΚΥΠΡΟΣ**

Έφ'ετος η σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία Sovcomflot θά δημοσιεύσει για πρώτη φορά απολογισμό κερδών και ζημιών χρησιμοποιώντας τις ίδιες λογιστικές μεθόδους που είναι γενικά άγνωστες στην διεθνή εμπορική κοινότητα.

Τό γεγονός αυτό, μοναδικό στην ιστορία της σοβιετικής ναυτιλίας, αποτελεί μέρος της τακτικής της Sovcomflot στην προσπάθειά της να ευθυγραμμισθεί προς τις παραδεδεγμένες εμπορικές πρακτικές της Δύσεως. Μέ το ίδιο πνεύμα θά πρέπει να κριθεί και τό πρόγραμμα της περί μεταφοράς ενός μεγάλου αριθμού πλοίων της υπό την Κυπριακή σημαία.

Ό στόχος για τόν οποίο επιχειρούνται οι βασικές αυτές αλλαγές — οι οποίες δέν ισχύουν για τις άλλες σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες — είναι στόχος που εγκρίθηκε πρό 18 περίπου μηνών, όταν η Sovcomflot υιοθέτησε επίσημα μία καινούργια δομή λειτουργίας και έσωτερικής κατανομής των μετοχών της. Τότε πράγματι η Sovcomflot άπεφασίσθη να χρησιμοποιηθεί σαν ένα πειραματικό μέσο που θά φέρει τις σοβιετικές κρατικές εταιρίες σε άπευθείας έπαφή μέ την αγορά. Έτσι η εύρύτατη στροφή της Sovcomflot θά πρέπει να ιδιωθεί μέσα στό γενικό πλαίσιο των οικονομικών και πολιτικών αλλαγών που προωθεί ό πρόεδρος Γκορμπατσώφ για την αντιμετώπιση των πτωχών αποτελεσμάτων και της χαμηλής άποδοτικότητας του κεντρικού σχεδιασμού. Σημειω-

τέον ότι η έν λόγω εταιρία ανήκει σε συγκρότημα έπτά εκ των μεγαλύτερων έφοπλιστικών επιχειρήσεων της χώρας μεταξύ των οποίων καταλέγονται οι γνωστές Black Sea Shipping και Far East Shipping.

Άπό τόν Ιούλιο του 1988 η Sovcomflot απέκτησε τό δικαίωμα να διαθέτει δικά της πλοία και να είναι άδόσμευτη από όλες τις κρατικές έντολές, τις απαιτήσεις του κεντρικού προγράμματος και τις χρηματοδοτήσεις. Στην περίοδο των 18 αυτών μηνών χρησιμοποίησε τη δύναμή της για να μεταφέρει υπό διάφορες ξένες σημαίες ένα μικρό αριθμό του τοννάζ της. Σήμερα όμως τίθεται τό ζήτημα της όμαδικής μεταφοράς στο έξωτερικό του κύριου όγκου των δύο έκατομ. τον. d.w. του υπό έντική σημαία στόλου της. Ήδη 14 πετρελαιοφόρα, χημικά και ύγραεριοφόρα τελούν υπό μεταφορά στην Κύπρο, όπως δέ δήλωσε ό Πρόεδρος της Igor Osminin τό ίδιο μπορεί να ισχύσει για τό σύνολο του στόλου της.

Κατά τόν ως άνω πρόεδρο της εταιρίας, υπάρχουν πολλοί λόγοι για τούς όποιους η αλλαγή σημαίας θά ώφελήσει την εταιρία. Πρώτος και κύριος λόγος είναι ότι ό τρόπος αυτός παρέχει στην Sovcomflot πολύ εύκολότερη πρόσβαση στό Δυτικό ναυτιλιακό κεφάλαιο για την άνανέωση του στόλου. Οι δανειακές εύκολίες για νέες ναυπηγήσεις καθώς και τά συμβόλαια και οι διαπραγματεύσεις για την αντικατάσταση του παλαιού τοννάζ αντιμετώπιζονται πολύ

εύνοϊκότερα όταν ό συμβαλλόμενος βρίσκεται έξω από τό σοβιετικό κρατικό σύστημα. Την ώρα που η Sovcomflot θέλει να επέκτεινει και να άνανεώσει τόν στόλο της, ό καλύτερος τρόπος για να τό δείξει καθαρά είναι να προσφύγει στο έξωτερικό.

Ένας άλλος λόγος για την αλλαγή σημαίας είναι τό γεγονός ότι ό τρόπος αυτός παρέχει έμπορικά πλεονεκτήματα, όπως π.χ. τό χαμηλότερο κόστος έπανδρώσεως. Η Sovcomflot προτίθεται πράγματι να χρησιμοποιήσει την μη άπαγορευόμενη από τό καταστατικό της πρόσληψη μη Σοβιετικών ναυτικών, αλλά φυσικά η πραγματοποίηση της καινοτομίας αυτής δέν είναι πιθανό να έφαρμοσθεί πολύ σύντομα. Έκείνο που η Κυπριακή σημαία επιτρέπει άμέσως στην εταιρία είναι η μείωση του αριθμού των σοβιετικών ναυτικών στα πλοία της, πράγμα που θά επιφέρει συντόμως τη μείωση του κόστους έκμεταλλεύσεως.

Γιατί όμως η Κύπρος; Υπάρχουν όμολογουμένως πολλά πλεονεκτήματα, πολιτικά και έμπορικά. Η Κύπρος είναι γεωγραφικά πλησιέστερη και σαν άδόσμευτο κράτος δέν είναι ταυτισμένο μέ τις ΗΠΑ κατά τόν ίδιο τρόπο που είναι τά άλλα μεγάλα έλεύθερα νηολόγια, όπως της Λιβερίας και του Παναμά. Ένας επιπλέον έμπορικός λόγος που η Κύπρος πλεονεκτεί των άλλων μεγάλων νηολογίων είναι ότι τά λιμενικά τέλη που εισπράττονται στα σοβιετικά λι-

Σ Κ Α Ν Δ Ι Ν Α Υ Ί Γ Κ Ο Ν**ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.****(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)****ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907****ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ****ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)****ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:****ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΓΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ****ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,****ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ****ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ**

μάνια από τὰ ὑπὸ Λιβεριανὴ καὶ Παναμαϊκὴ σημαία πλοῖα εἶναι βαρύτερα. Ἐξάλλου ὑπάρχουν στενοὶ δεσμοὶ μεταξύ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καὶ τῆς Μεσογειακῆς μεγαλονήσου οἱ ὅποιοι δὲν περιορίζονται μόνο στὴ ναυτιλία ἀλλὰ ἐκτείνονται καὶ σὲ ἄλλους ἐπιχειρηματικούς τομεῖς, ὡς π.χ. εἶναι οἱ τραπεζικαὶ ἐργασίαι ἐξωτερικῶν. Ἡ δὲ πρόσφατα ὑπογραφείσα μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν διμερὲς ναυτιλιακὴ συμφωνία, ὑπογραμμίζει τὴ σοβιετικὴ ὑποχρέωση γιὰ τὴν ἀνάπτυξη μακροπροθέσμων διακρατικῶν σχεσεων. Μὲ τὴ συμφωνία αὕτη θὰ εἶναι τῶρα δυνατό στὰ ὑπὸ Κυπριακὴ σημαία πλοῖα πού ἀνήκουν π.χ. σὲ Γερμανοὺς ἐφοπλιστάς, νὰ προσλαμβάνουν σοβιετικὰ πληρώματα μὲ χαμηλότερο κόστος ἀπὸ τὸ ἀντίστοιχο τῶν Γερμανῶν ναυτικῶν.

Από την άλλη πλευρά, για την Κύπρο ή πιθανή προσέλευση των 2 εκατομ. τόννων του στόλου της Soncomflot θα αποτελέσει πρώτη τάξεως διαφήμιση

σε μία εποχή λυσσαλέου ανταγωνισμού μεταξύ των συνεχώς αυξανομένων ελευθέρων νηολογίων. Γιατί η Sovcomflot θά φέρει μαζί της ένα εύρύτατο φάσμα πλοίων όλων των κατηγοριών από μπάλκ κάρριερ, χημικά και πετρελαιοφόρα μέχρι έπιβατηγά και ναυαγοσωστικά. Μέ ένα τέτοιο τονάζ η Κύπρος θά λάβει σπουδαία ώθηση για τή βελτίωση τής θέσεώς της στήν κλίμακα των ναυτιλιών του κόσμου. "Όπως δείχνουν τά στατιστικά στοιχεία του Λούδς Ρέτζι-στερ ήδη η Κύπρος κατείχε στό τέλος του περασμένου χρόνου τήν έβδομη θέση μέ 32.111.363 τον. d.w., υπολειπόμενη άρκετά των 95 έκατομ. τον. d.w. τής Λιβερίας.

Παράλληλα η σοβιετική τόνωση του Κυπριακού τοννάξ θα μπορούσε να χρησιμεύσει ουσιαστικά στην ανύψωση του γοήτρου της Κυπριακής σημαίας, ή ό-ποια στο παρελθόν είχε ύποσσει άρκε-τές επιθέσεις για τη μεγάλη ηλικία καί-τι μειωμένη ασφάλεια των πλοίων της.

Σημειωτέον ότι μερικά από τὰ ὡς ἄνω ὑπὸ μετεγγραφή σοβιετικά, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγῶν πού διαθέτει ἡ Far-East-Shipping εἶναι πλοῖα νεότευκτα, ναυπηγηθέντα μόλις πρὸ τριῶν ἐτῶν. Πάντως ἐκείνη πού ὁπωσδήποτε δὲν θὰ μείνει ἱκανοποιημένη ἂν πραγματοποιηθεῖ ἡ σοβιετικὴ μετεγγραφή, θὰ εἶναι ἡ Διεθνὴς Ὁργάνωση Μεταφορῶν (ITF) πού κατέτασσε ἀνέκαθεν τὴν Κυπριακὴ σημαία μεταξύ τῶν γνωστῶν σημαίων εὐκαιρίας καὶ τὴν ὑπελόγιζε ὡς στόχο τῶν ἐκάστοτε ἐκστρατειῶν τοῦ μπούκοτὰς πού ἀνελάμβανε.

Σέ όλα αυτά ή Κυπριακή Κυβέρνηση
ἀπαντᾷ ὅτι ἔχει και διατηρεῖ μιὰ ξεκά-
θαρη ναυτιλιακή πολιτική μέ τήν ὁποία
ἐνθαρρύνει τίς ναυτιλιακές ἐπενδύσεις
τόσο τῶν ὑπηκόων της ὅσο καί τῶν ξέ-
νων ἐπενδυτῶν πού θέλουν νά ἐγκατα-
στήσουσιν τήν ἑδρα τους στή Μεγαλόνη-
σο.



KOCHART / KUM

for ALL SHIPPING SERVICE TO/FROM KOREA

«The most experienced shipping professionals of KOCHART Shipping Group are ready for 24 hours, day and night shine for the following services:»

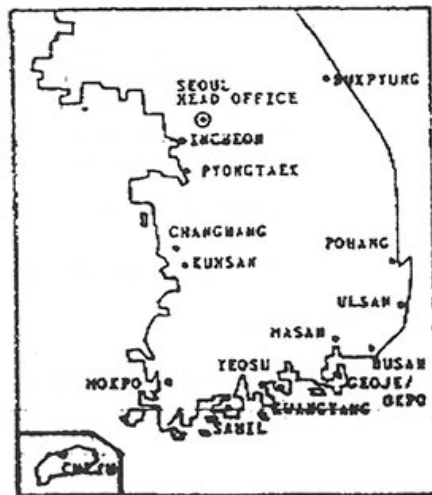
- Shipping Agency Service in all Korean ports
- Chartering Agent/Shipbroking
- International Freight Forwarding (NVOCC)

- KOREA UNIVERSAL MARINE CO., LTD. (AGENCY)
- KOREA UNIVERSAL CHARTERERS CO., LTD. (CHARTERING)
- UNI-INTERNATIONAL CO., LTD. (NVOCC)

	PHONE	FAX	TELEX
AGENCY	: (2) 300-80000/9	(2) 774-0629	K26577
CHARTERING	: (2) 777-5951/5	(2) 756-8475	K25959
NVOCC	: (2) 300-5020/30	(2) 756-5919	K22317
ADDRESS	: 13th Floor, Daewoo Foundation Bldg., No. 526, 5-Ka, Namdgum-ro, Choong-ku, Seoul 100-095 Korea C.P.O. Box 739 Seoul, Korea		

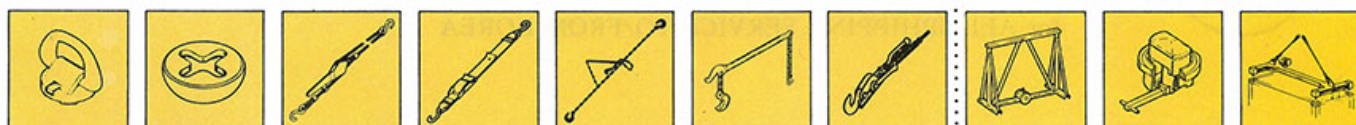
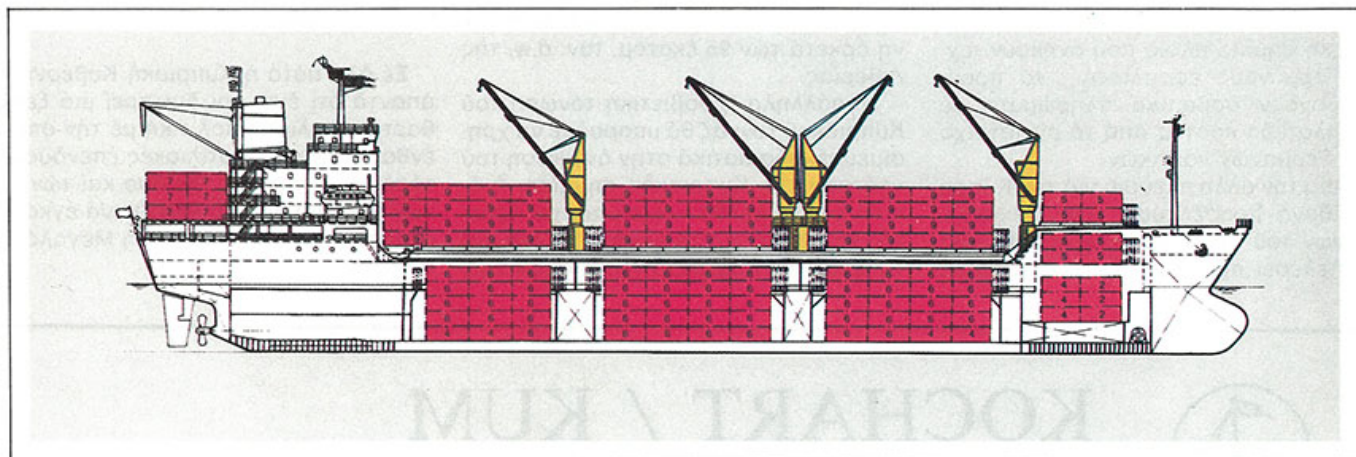


T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.
14, SKOUZE STR., 185 36 PIRAEUS, GREECE
TEL.: 451.9266, 418.0593, 451.6195, 452.7360
TLX.: 241150 - 213207 GMS GR, 213025 SSK GR
A.O.H.: 8010542, 8084328, TELEFAX: 4182432



Peck & Hale

Container securing systems



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

Container Liners
Ro-Ro Vessels
Cargo Barges
Timber Carriers

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

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

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

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

THE WORLD LEADERS IN CONTAINER SECURING SYSTEMS

World Headquarters:

PECK & HALE INC.

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

SEE US
AT POSIDONIA
STAND A 244 / 238



Greek agent:

SEAMARK LTD
Marine Systems

AKTI KONDYLI & AITOLIKOU 2
185 45 PIRAEUS
GREECE
TEL: 4176605 (4 LINES)
4122382 - 4122569
TLX: 211882 MARK GR
FAX: 4118300

'Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας τῶν 'Ακτοπλοϊκῶν Ε/Γ - Ο/Γ Πλοίων

ΑΝΑΓΚΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Ε/Γ — Ο/Γ ΠΛΟΙΩΝ (IMO CODE OF SAFETY OF PASSENGER FERRY RO-RO SHIPS)

Τοῦ κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑ, Διπλ. Ναυπηγοῦ - Μηχανολόγου

Μέ ἀφορμή τίς τραγικές συνέπειες καί τόν εὐλογα μεγάλο θόρυβο πού προκάλεσαν τά πρόσφατα ναυτικά ἀτυχήματα τοῦ Ε/Γ - Ο/Γ «Scandinavian Star» (150 ἀπωλεσθέντες) καί τῶν «Norona» καί «Queen Mathilda» εἶναι σκόπιμο νά ἀναφερθοῦμε ξανά στά θέματα 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας (Α/Ν) εἰδικά τῶν ἐπιβατηγῶν ὀχηματαγωγῶν πλοίων, τῶν ὁποίων ὁ ρόλος καί ὁ ὄγκος αὐξάνει συνεχῶς στήν 'Ακτοπλοΐα τῆς χώρας μας καί τῆς ΕΥΡΩΠΗΣ, ἐνόψει μάλιστα τῆς δυναμικῆς ἀνάπτυξης γραμμῶν πρὸς Β. 'Αφρική καί Μ. 'Ανατολή.

Τά πρόσφατα αὐτά ἀτυχήματα ἀποτελοῦν συνέχεια ἄλλων στήν Β. Εὐρώπη, καθὼς καί ἀρκετῶν σέ τρίτες χώρες (Φιλippiνές, κ.α.) ὅπου θρηνήθηκαν ἐκατοντάδες θύματα παρά τήν θέσπιση πληθώρας προληπτικῶν μέτρων καί διατάξεων ἀσφαλείας ἀπὸ τόν IMO μέ τίς ἰσχύουσες καί συνεχῶς βελτιούμενες Διεθνείς Συμβάσεις. Εἶναι γνωστό ὅτι ὁ Διεθνὴς αὐτὸς ναυτιλιακὸς ὀργανισμὸς τοῦ ΟΗΕ δὲν ἔχει ἀκόμα τήν δυνατότητα ἀμεσοῦ συντονισμοῦ καί ἐλέγχου τῆς ἐφαρμογῆς ἀπὸ τίς διάφορες χώρες τῶν Κανονισμῶν τῶν συμβάσεων αὐτῶν.

Ὅμως παρά τήν ἀδυναμία αὐτή, τό κύρος καί ὁ ρόλος τοῦ IMO συνεχῶς αὐξάνουν γιατί ἔχει μέχρι τώρα (καί σάν συμβουλευτικὸς διακυβερνητικὸς ὀργανισμὸς) προσφέρει πάρα πολλά στήν παγκόσμια Ναυτιλία. Πιστεύω δέ ὅτι μπορεῖ νά προσφέρει πολλά περισσότερα στήν οἰκονομία καί ἀποτελεσματικότητα ἐφαρμογῆς τῶν διεθνῶν Κανονισμῶν μέ τήν ἀνύψωση καί τῶν standards Α/Ν κύρια τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν μέ ἀμεση οὐσιαστικὴ βοήθεια καί μεταφορά τεχνογνωσίας.

Τά γεγονότα λοιπὸν πρέπει νά μᾶς προβληματίσουν σοβαρά, σέ διεθνὲς ἐπίπεδο ἀλλά καί σάν χώρα εἰδικότερα, προκειμένου νά προλάβουμε καί νά ἀ-

ποφύγουμε παρόμοια ἀτυχήματα τά ὁποῖα θά ἔχουν δυσμενέστερες συνέπειες στὸν τουρισμὸ καί τήν οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη τῶν νησιῶν μας. Ἡδὴ ὅπως πληροφροῦμαστε ἡ Μ. Βρεταννία μελετᾷ αὐστηρότερα μέτρα ἀσφαλείας τῶν Ro-Ro καί πορθμείων τῆς.

Πολλές φορές στά τελευταῖα 25 χρόνια μέ ἀφετηρία τό τραγικὸ ναυάγιο τοῦ «Ἡράκλειον» στὸν τομέα τῶν Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων ἐγιναν ἀπὸ τὴ χώρα μας σημαντικὰ βήματα πρὸς τήν κατεύθυνση θέσπισης Κανονισμῶν καί ἐφαρμογῆς τῶν γιὰ τὴ περαιτέρω βελτίωση τῶν ἐπιπέδων 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας. Μέτρα γιὰ τὰ ὁποῖα συχνὰ κατηγορηθήκαμε σάν «βασιλικώτεροι τῆς SOLAS» (Διεθνὴς Σύμβαση περὶ 'Ασφαλείας τῆς Ἀνθρώπινης Ζωῆς στή Θάλασσα), τό YEN καί ἡ 'Επιθεώρηση 'Εμπορικῶν Πλοίων, ἀλλά καί οἱ Ναυπηγοὶ Μηχανικοὶ πού φέρουμε τήν εὐθύνη τῶν ἐκτελουμένων ναυπηγήσεων, μετασκευῶν, ἐκσυγχρονισμῶν, κλπ. ἔργων γιὰ τήν συμμόρφωσή τους πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς Α/Ν.

Πιὸ συγκεκριμένα ἀναφέρομαι στή δεκαετία 1975-85 σέ πολλές περιπτώσεις ὑπαρχόντων πλοίων, κύρια ἀπὸ τίς Σκανδιναυικὲς χώρες καί τήν Ἰαπωνία, τά ὁποῖα μετασκευάσθηκαν σὲ Πέραμα, πού ἐνῶ ἔφεραν πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας Solas, προκειμένου νά ἀναγνωριστοῦν σάν 'Ελληνικά ὑποχρεώθηκαν νά συμμορφωθοῦν σέ οὐσιώδεις ἀπαιτήσεις τῶν κανονισμῶν μας καί τῆς Solas ἢ νά φύγουν καί νά ἀλλάξουν Σημαία μέ σοβαρὲς οἰκονομικὲς συνέπειες γιὰ τοὺς πλοιοκτῆτες.

Στὶς περιπτώσεις αὐτές εὐλογα ὑπῆρξαν διαμαρτυρίες ἀπὸ τίς ἐταιρίες μιά καί ἔφερναν πλοῖα, πού λειτουργοῦσαν στίς χώρες τῆς Σημαίας τους μέ πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας χωρὶς νά φαίνονται τυχόν ἀπαλλαγές ἢ ἐξαιρέσεις οἱ ὁποῖες ἐνδεχομένως τοὺς εἶχαν δοθεῖ. Ἄλλωστε εἶναι γνωστό ὅτι ἡ πλήρης

συμμόρφωση μέ τήν ἐκάστοτε ἰσχύουσα Solas ἰσχύει ὑποχρεωτικά μόνο γιὰ τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόες πλοῖα (international voyages).

Τό πρόβλημα αὐτὸ ἀντιμετωπίσθηκε μέ τήν πρακτικὴ προεπιθεωρήσεως πρὶν τὴν ἀγορά τῶν πλοίων καί ἀπὸ 'Επιθεωρητὲς τῆς YEN /ΔΕΕΠ πού ἔχει σάν στόχο τὴν διαπίστωση τῆς ἐφικτότητας συμμόρφωσής τους μέ τοὺς Κανονισμοὺς τῆς 'Ελληνικῆς Νομοθεσίας. Ἡ πρακτικὴ αὐτή, ἐνόψει καί τῶν παραπάνω ἀτυχημάτων πρέπει νά συνεχιστεῖ γιὰ ὅσο διάστημα δὲν ὑπάρχουν διεθνεῖς Κανονισμοὶ καί πιστοποιητικὰ πού νά καλύπτουν τὴν συμμόρφωση πρὸς τὴν SOLAS (ἔστω μερικὰ) καί τοὺς διεθνεῖς κανονισμοὺς τῶν Ε/Γ — Ο/Γ καί Ρό-Ρό πού ἐκτελοῦν πλόες ἐσωτερικοῦ.

Στὸ σημεῖο αὐτὸ τονίζουμε ὅτι οἱ Κανονισμοὶ Πυρασφαλείας καί Πυροπροστασίας (κατασκευαστικά) τῆς Solas θά πρέπει θά ἰσχύουν γιὰ ὅλα τὰ Ε/Γ — Ο/Γ πλοῖα πού ἐκτελοῦν πλόες ἀκτοπλοΐας ἀνεξαιρέτως. Ἡ ἀποψή μου αὐτὴ ἴσως ἐκ πρώτης ὄψεως φανεῖ τολμηρὴ ἢ νά κριθεῖ σάν ἰδιαίτερα ἐπιβαρυντικὴ γιὰ τὰ ἀκτοπλοϊκά μας. Δὲν εἶναι ἔτσι ὅμως καθόσον σέ μεγάλο ποσοστὸ ἡδὴ ἔχουν συμμορφωθεῖ μέ βάση τὴν ἰσχύουσα Νομοθεσία, τυχόν ὅμως ἐπιπρόσθετα μέτρα δικαιολογοῦνται ἀπόλυτα ἀπὸ τὸν σχετικὸ γιγαντισμὸ τῶν σύγχρονων Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων, τὸν μεγάλο ἀριθμὸ ἐπιβατῶν, τῆς ἀξίας τῶν μεταφερομένων ὀχημάτων καί φορτίων καί τὴν ἔλλειψη ὑποδομῆς/παροχῆς ὀργανωμένης συνδρομῆς (search & rescue).

Σημαντικὴ ἐπίσης ὑπῆρξε ἡ παγκόσμια πρωτοπορεία μας λόγω τῆς ποικιλίας τῶν περιπτώσεων πού ἀντιμετωπίσαμε στή μελέτη καί στή θέσπιση Κανονισμῶν 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας τῶν Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων, μέ χαρακτηριστικὲς περιπτώσεις τὰ συνεχῆ ΓΚΑΡΑΖ ὑπὸ τό κατάστρωμα στεγανῶν φρακτῶν (KY-ΔΩΝ), πού ὁδήγησαν στήν IMO Resol-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKOUROI» LONDON EC4A JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 - TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ution A. 264 (έναλλακτικό κεφάλαιο B' της SOLAS 1974 για την Στεγανή Υποδιαίρεση), τα ευδιάδια (μπούνια) αποστράγγισης των καταστροφμάτων όχημάτων, κ.α.π.

Η μη υποχρεωτική όμως εφαρμογή της SOLAS, έστω με κάποιες συγκεκριμένες απαλλαγές και προσθήκες, και η μη ύπαρξη ανάλογων ομοιομορφών Κανονισμών A/N και E/G - O/G πλοίων στους άκτοπλοϊκούς και γενικά στους έσωτερικούς (έθνικούς) πλόες κάθε χώρας μέλους του IMO έχει οδηγήσει στη διαμόρφωση ειδικών κατά περιοχές κανονισμών αφενός μόν σύμφωνα με τις ιδιομορφίες και ειδικές συνθήκες τους και αφετέρου ανάλογα με την βαρύτητα που η κάθε χώρα δίνει στον τομέα αυτό. Οί ειδικοί αυτοί κανονισμοί άλλοτε είναι αυστηρότεροι και άλλοτε πολύ ελαστικώτεροι σε σχέση με τους αντίστοιχους της ισχύουσας SOLAS, χωρίς ένδεχόμενα πάντοτε να υπάρχει ανάλογη αντιστοιχία τοπικών συνθηκών, από την άποψη πραγματικών κινδύνων και των προσφερομένων κατά περιοχή δυνατοτήτων διάσωσης (Search & Rescue). Τέτοιοι ομοιομορφοί διεθνείς Κανονισμοί A/G (τύπου Solas) για τις Άκτοπλοϊκές και πορθμειακές γραμμές E/G πλοίων είναι δυνατό σήμερα να συνταχθούν και να συμφωνηθούν χωρίς να θίγεται η κυριαρχία καμιάς χώρας μέλους του IMO. Η σκοπιμότητα και ωφελιμότητα δημιουργίας και εφαρμογής διεθνώς τέτοιων Κανονισμών είναι εύκολο να γίνουν αντιληπτές, αφού έτσι τα έθνικά Πιστοποιητικά Ασφαλείας θα έχουν διεθνή έγκυρότητα και αξία. Οί κανονισμοί της Έλληνικής Νομοθεσίας για τις κατηγορίες E/G — O/G πλοίων (Μεγάλης και Μικρής Άκτοπλοΐας) παραπέμπουν στα αντίστοιχα αυτούσια κεφάλαια της SOLAS και συχνά είναι αυστηρότεροι. Για τό λόγο αυτό θα μπορούσαν, σε συσχετισμό και με τη νομοθεσία άλλων ναυτιλιακών χωρών μελών του IMO, να αποτελέσουν πρώτη ύλη σχετι-

κών διεθνών Κανονισμών.

Άνεξάρτητα βέβαια από τό αν και πότε θα ισχύσουν διεθνείς Κανονισμοί A/G των E/G — O/G πλοίων, σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει έμεις να έφησυχάσουμε γι' αυτό και συνιστάται η διαρκής προσεκτική παρακολούθηση και δυναμική αναπροσαρμογή των έθνικών μας Κανονισμών με τις απαραίτητες συμπληρώσεις και διορθώσεις. Είναι βέβαια γνωστό ότι κατά την τελευταία δεκαετία για τα ειδικά θέματα ασφαλείας πλοίων τύπου Ρό-Ρό, έχει ευαισθητοποιηθεί ο IMO, στα πλαίσια του οποίου εξετάζονται διάφορες περιπτώσεις ατυχημάτων, μελετώνται προτάσεις για την θέσπιση σχετικών Κανονισμών ή την αποδοχή Συστάσεων προς τις χώρες / μέλη (Recommendations) και τέθηκαν σε ισχύ ώριμα κατά την γνώμη μου, περιορισμένης έκτασης μέτρα.

Έκτιμώ ότι στον τομέα των E/G — O/G είναι απαραίτητο να υπάρξει μεγαλύτερη ευαισθησία του IMO ώστε να μελετηθούν/ συσχετισθούν οί διάφοροι ισχύοντες Έθνικοί Κανονισμοί με στόχο την έκδοση ειδικού Κώδικα Ασφαλείας (Code of Safety of Passenger Ferry and Ro-Ro ships).

Σήμερα τα E/G — O/G μας έκσυχρονίζονται, ανανεώνονται και μεγαλώνουν συμφορούμενα με όλους τους ισχύοντες νέους κανονισμούς ένσωματώνοντας παράλληλα τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις και ανέσεις. Έτσι έχουμε εξελιγμένους τύπους E/G -O/G πλοίων με πισίνες, disco, πλήρη κλιματισμό, πολυτελή σαλόνια, κλπ. χώρους, που άλλοτε μόνο στα κρουαζιερόπλοια συναντούσαμε. Οί αριθμοί δέ επιβατών από τα 1.000 — 1.200 άτομα που ήταν ανώτατο όριο, σήμερα υπερβαίνουν τα 2.000 — 2.500 άτομα με τάση περαιτέρω αύξησής των (π.χ. τό γιγαντιαίο «ΚΥ-ΔΩΝ» της Α.Ν.Ε.Κ. και άλλα). Έτσι η ευθύνη από πλευράς Άρχων και γενικότερα για την A/N των πλοίων αυτών γίνεται ακόμη μεγαλύτερη.

Είναι δέ γνωστή σε όλους μας η μοίρα των άκτοπλοϊκών εταιριών που είχαν την άτυχία κάποιας άπωλείας ή σοβαρού άτυχήματος, δηλαδή να άφανίζονται κυριολεκτικά, τά δέ θύματα και οί περιουσίες που χάνονται να μην αποζημιώνονται και να ταλαιπωρούνται επί δεκαετίες. Είναι πλέον καιρός να εξετασθεί από την Πολιτεία η άναγκαιότητα σχετικής έγγυησης κάλυψης των τυχόν ζημιών που μπορεί να προκληθούν από ναυτικά άτυχήματα σε E/G — O/G πλοία. Μία τέτοια άσφαλιστική κάλυψη όμως θα προκαλούσε σοβαρή αύξηση στους ισχύοντες έλεγχόμενους ναύλους. Η Πολιτεία ως γνωστόν καθορίζει τά έπίπεδα ασφαλείας, έγκρίνει τά πλοία και τούς χορηγεί τις άπαιτούμενες άδειες δρομολόγησης, κατά συνέπεια έχει ουσιαστική ευθύνη έναντι των επιβατών και φορτωτών. Ευθύνη που ένισχύει τά έπιχειρηματά μας για τό Cabotage με την εύρύτερη έννοια, δηλαδή και σε περίπτωση που θα άνελάμβανε με πρωτοβουλία της ή Ε.Ο.Κ. τις ευθύνες αυτές, η κάλυψη των όποιων άπαιτεί σωστή έπαιτεία, έξειδικευμένα στελέχη και ειδική ύποδομή.

Άς πάρουμε σάν παράδειγμα τά «δυναμικώς ύποστηριζόμενα πλοία» (Υδροπτέρυγα, ταχύπλοα, κλπ.), στα όποια δίδονται σημαντικές έλαφρύνσεις από τούς ειδικούς Κανονισμούς (IMO Code of Safety of Dynamically Supported Craft), υπό τόν όρο ότι θα εξασφαλίζεται η έπιβιωσιμότητά τους (Survivability) με κατάλληλη ύποδομή ύποστήριξης (Search & Rescue Stations, έλικόπτερα, κλπ.), ώστε να εξασφαλίζονται ισοδύναμα έπίπεδα A/G.

Άνάλογα μέσα και ύποδομή ύποστήριξης έκτιμώ ότι είναι άναγκαία και για την έπαύξηση των έπιπέδων (standards) A/N για τά άκτοπλοϊκά και διεθνών πλόων E/G — O/G πλοία μας. Πρέπει δηλαδή να κάνουμε βήματα μπροστά μέσα στα πλαίσια της φιλοσοφίας της SOLAS, η όποια επιβάλλει την ΑΥ-



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

ΤΑΡΚΕΙΑ μέσων διάσωσης και επιβιωσιμότητας των πλοίων λαμβάνοντας υπόψη πάντοτε τις μέγιστες αποστάσεις από την ξηρά και τους ελάχιστους χρόνους αποστολής μέσω παροχής βοήθειας, με την δημιουργία της απαραίτητης υποδομής και οργάνωσης για κάθε γραμμή της ακτοπλοΐας μας, ήτοι:

(1) Διαρκή υπεύθυνη παρακολούθηση και επικοινωνία των εν πλώ πλοίων από Λιμενικούς Πύργους Έλέγχου κατανεμημένους σε όλη τη χώρα, με συγκεκριμένη περιοχή ευθύνης ενός εκάστου και τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας, κατά τα πρότυπα των υπηρεσιών (έλεγχου) εναέριας κυκλοφορίας.

(2) Καθορισμό θαλασσίων διαδρόμων κυκλοφορίας για κάθε γραμμή (Route). Έκδοση ειδικών χαρτών, σήμανση, κλπ.

(3) Ειδική παρακολούθηση της κυκλοφορίας σε κορεσμένες περιοχές και στις προσεγγίσεις μεγάλων λιμανιών με συστήματα Radar και Computers.

(4) Ανάπτυξη σταθμών και μέσων διάσωσης (Search & Rescue Stations).

(5) Οργάνωση επιχειρήσεων ταχείας μεταφοράς (ελικοπτέρων/ ταχυπλόων) και παροχής βοήθειας σε ναυαγούς, ασθενείς και τραυματίες.

Πέρα όμως από αυτά από την μακρόχρονη πείρα μας στα Ε/Γ — Ο/Γ πλοία και την εφαρμογή των σχετικών ειδικών κανονισμών ασφαλείας σε συνδυασμό με όλους τους λοιπούς κανονισμούς των Ε/Γ πλοίων και της Solas προκύπτει ότι είναι αναγκαία να:

- Έχουν οι Αρχές άμεση γνώση και διαρκή παρακολούθηση της κατάστασης των δρομολογημένων Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων (δχι συχνές εναλλαγές στις γραμμές).
- Να τηρούν αναλυτικά στοιχεία και σχέδια, με βάση τα οποία θα μπορούν να δίδονται σαφείς και συγκεκριμένες οδηγίες για ενέργειες στα συνεργεία διάσωσης κλπ. φορείς (άρχειο πλοίων ΔΕΕΠ) προς υποστήριξη επιχειρήσεων διάσωσης.
- Τά γραφεία των εταιρειών μαζί με τα συνεργεία που υποστηρίζουν τα συγκεκριμένα πλοία θα μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικότερα σε περιπτώσεις ανάγκης και επιχειρήσεις διάσωσης.

• Η πείρα που αποκτάται από τους Πλοιάρχους, τους Άξιωματικούς και τα πληρώματα, που ήδη αποτελούν ξεχωριστή κατηγορία (Άκτοπλοίοι), είναι πολύτιμη για την αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης.

Γίνεται κατά συνέπεια προφανές ότι είναι σκόπιμο και από άποψη Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας να διατηρούνται όσο είναι ικανά τα όποια συγκεκριμένα πλοία έχουν μετασκευασθεί ή ναυπηγηθεί, αναγνωρισθεί και δρομολογηθεί στις διάφορες γραμμές της Άκτοπλοΐας μας. Έξ άλλου στα Ε/Γ — Ο/Γ πλοία που μελετώνται για συγκεκριμένες γραμμές συχνά ενσωματώνονται και ειδικά χαρακτηριστικά που απαιτούνται για αυτές. Γενικά λοιπόν δεν συνιστάται να αλλάζουν ή να εναλλάσσονται τα Ε/Γ — Ο/Γ πλοία σε διάφορες γραμμές που ενδεχόμενα διαφέρουν ουσιαστικά μεταξύ τους. Όταν δέ είναι απαραίτητη κάποια τέτοια εναλλαγή πρέπει να εξετάζονται προσεκτικά οι ειδικές συνθήκες και παράγοντες προκειμένου να γίνονται οι απαραίτητες προσαρμογές.

Βασικός επίσης παράγων είναι η εξοικείωση του νησιωτικού πληθυσμού με τα πλοία της κάθε γραμμής. Έξοικείωση που παίρνει χρόνο για τα μεγάλα Ε/Γ — Ο/Γ. Άνθρωποι άπλοϊ συχνά όμως με ναυτικές ικανότητες θα μπορούν να βοηθήσουν σε κάποια δύσκολη στιγμή και τους πρωτάρηδες ή τους τουρίστες που ταξιδεύουν. Η συχνή εναλλαγή διαφορετικών πλοίων αντενδεικνύεται και για την διατήρηση του θετικού αυτού παράγοντα.

Τέλος υπενθυμίζω ότι δεν έχουν γίνει ευρύτερα γνωστά τα εξαχθέντα συμπεράσματα, οι τυχόν αδυναμίες των Κανονισμών και τα ληπτέα μέτρα που θα μπορούσαν ενδεχομένως να προλάβουν τα σχετικά πρόσφατα σοβαρά ατυχήματα Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων «Χρυσή Αυγή» και «Ζάκυνθος» στις γραμμές Ραφή-

νας — Άνδρου και Κυλλήνης — Ζακύνθου αντίστοιχα. Και τα δύο πλοία έκτελούσαν με δχι ιδιαίτερα δυσμενείς καιρικές συνθήκες ειδικά δρομολόγια μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (όχηματα με καύσιμα κλπ.). Άν και πρέπει να τύχουν έμπεριστατωμένης επιστημονικής έρευνας (Ε.Μ.Π., Ε.Α.Α.Τ., κλπ.), απλά σημειώνω τις έξης παλαιότερες έπιστημάνσεις μου:

- Τά θέματα ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ και ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ προέχουν της άραιωσης για λόγους μετάδοσης πυρκαϊάς λόγω περιορισμένου ύψους εξέλων (free board) και μικρών γωνιών εγκάρσιας κλίσης στις όποιες βυθίζεται τό κύριο κατάστρωμα όχημάτων και στεγανής υποδιάρεσης.

- Η πυρασφάλεια και πυρόσβεση στους χώρους όχημάτων θα πρέπει να αντιμετωπίζεται περισσότερο με την πρόληψη, έγκαιρη πυρανίχνευση και αποτελεσματικότητα αποπνιγμού και κατάσβεση της με τά συστήματα Drencher, παρά με την άραιωση και τήρηση αποστάσεων μεταξύ όχημάτων.

- Η τήρηση αποστάσεων και διαδρόμων πυρασφαλείας ή πρόσβασης όπου απαιτούνται, πρέπει να εξασφαλίζεται με κατασκευαστικά μόνιμα ή άφαιρετά στοιχεία (δοκούς κλπ) καθόσον τά μέσα έχμασης με άλυσίδες, έντατήρες και σύρματα έχουν αποδειχθεί δύσχερητα και άναποτελεσματικά. Ειδικά στόν τομέα αυτό απαιτείται ιδιαίτερα προσεκτική μελέτη για την άπλούστευση, εύχερη χρήση και αποτελεσματικότητα των μέσων έχμασης (Lashing Equipments).

Μέ την βεβαιότητα ότι τά θιγόμενα στό παρόν άρθρο θα τύχουν της πρέπουσας προσοχής των άρμοδίων υπηρεσιών του ΥΕΝ, οι όποιες είναι ιδιαίτερα ευάισθητες στα θέματα Α/Ν της Άκτοπλοΐας μας, προτείνεται ή διοργάνωση ειδικού ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ από τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος, άφου προηγούμενα συσταθεί ειδική όμάδα εργασίας ευρύτερης συμμετοχής που θα κάνει τις σχετικές εισηγήσεις.

Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
167/169 LONDON ROAD
Kingston - Upon - Thames,
Surrey KT2 6PT — England
Telephone: 081-547 2244 (7 lines)
Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G
FAX: 081-547 1949
Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1988

The first in a series of six new Reefers that will join the Lavinia Fleet shortly

LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

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

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX (01)-4182388 - 4182557

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLÉNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ

'Από τόν Ποσειδώννα στά «Ποσειδώνια» '90

Η ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Του Πλοιάρχου Ε.Ν. κ. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ

Η θάλασσα ως τή δική μας εποχή, τήν εποχή των άστρων, σημαίνει πρώτα απ' όλα επικοινωνία, γιατί ή θάλασσα δέν χωρίζει, ούτε διαιρεί αλλά ένώνει, διεθνοποιεί.

Η θάλασσα έτσι όπως μπορούμε νά τήν αντικρύσουμε και νά τήν αγαπήσουμε είναι γιά τό πιό καταπληκτικό παρελθόν της, ή πιό διάφανη απ' όλες τίς μαρτυρίες, όπως τονίζει ο Fernand Braudel¹.

Η θάλασσα είναι πρωταρχικά και κύρια ο δρόμος της ειρήνης του πλούτου και της δημιουργικής αναγνώρισης και συμπράξεως των ανθρώπων. Σ' αυτήν τήν θάλασσα ο Έλληνικός άνθρωπος αντίκρυσε τό δράμα της καθολικότητας και της παγκοσμιοτητας των ιδανικών του. Η θάλασσα είναι ή μοίρα του λαού του και της ιστορίας του και τό ύψος του πολιτισμού του θρύλου του.

Αλλωστε Πόντος σήμαινε αρχικά «άνοιχθείσα οδός», γι αυτό μεταχειρίζοντο τίς φράσεις «πόντος άλός Πολιής», ή θάλασσα Πόντου. Και τό βασίλειον της «πολιής άλός κατά τήν διανομήν του κόσμου είχε ο Ποσειδών, πού σημαίνει «άρχων των υδάτων», ταυτόσημον της σανσκριτικής λέξεως «ιδάσπατι». Αλλά ο Ποσειδών, θεός κυρίαρχος της θάλασσας είναι μορφή ουσιαστικώς Έλληνική όπως αναφέρει ο γάλλος άκαδημαϊκός Jean Richerpin¹.

Ήταν γιός του Κρόνου και της Ρέας και κατά κάποιον μύθον ή Ρέα μετά τήν

γέννηση του Ποσειδώννα γιά νά τόν προφυλάξει από τόν κίνδυνον νά τόν καταπίει ο πατέρας του Κρόνος, τόν έκρυψε πλησίον της πηγής Άρνης της Μαντινείας. «Πῶλον έδωσε ή Ρέα στόν Κρόνον νά καταπίσῃ αντί του παιδιού πού έμελλε νά γίνη Θεός της θάλασσας»³.

Η κοίτη του Άλφειού του έχρησίμευσεν ένίοτε, ως έλέγετο, ως κατοικία του.

Γιά Σένα, Ποσειδών, οί θνητοί χωρίσανε τίς τιμές σέ δύο: σου δώσανε νά είσαι δαμαστής των άλόγων και σωτήρας των πλοίων, έψάλετο στόν Όμηρικόν ύμνον.

Γι αυτό ο Ποσειδών έξεδήλωνε τήν εύνοιά του πρós τούς τολμηρούς ναυτίλους, πού διέτρεχαν τίς θάλασσες και στους στεριανούς χάρισε τόν ίππον.

Ιππικοί άγώνες πρós τιμήν του έτελούντο στά Ισθμια, μάλιστα ή ίδρυση των έγιναν από τόν Θησέα (1259 π.Χ.).

Κατά τήν παράδοσιν ο Θησέας ήταν γιός του από τόν έρωτα του Ποσειδώννα μέ τήν Αϊθραν. Αλλά ο Πλούταρχος ισχυρίζεται ότι ο Αϊγεύς έφευρε τόν μύθον γιά νά δώσει στό γιό του εύγενεστέραν καταγωγήν.

Πάντως τό καθαυτό βασίλειο του Ποσειδώννος είναι ή θάλασσα. Ήταν άπόλυτος κύριος της θάλασσας και τίποτε δέν άφηνε νά γίνεται στό βασίλειό του χωρίς τήν άδειά του. Η τριάινά του είναι τό όπλον και τό αναγκαίον έμβλημα του. Μέ τήν τριάινά του έγείρει τά κύ-

ματα και σείει τήν γην.

Μάλιστα ο Ένοσίγαιος, ο Εύρυκρείων, ο Εύρύστερνος, ο Εύρυμέδων, ο Πόντιος, ο Πελάγιος, ο Θαλάσσιος, ο Ασφάλιος, ο Τρόπαιος, ο Κρηνούχος, ο Επιλίμνιος, ο Γαιήοχος, ο Ένοσίχθων, ο Σεισίχθων, ο Γενέσιος, ο Φυτάλμιος, ο Πατρογένειος, ο Ίππιος Ποσειδώννας αλλά και ο Άμφικτυονικός θεός.

Τά ιερά του Ποσειδώννα άπετέλεσαν ξεχωριστή Άμφικτυονία. Τοποθεσίες γνωστές των ναών ή των πόλεων ήσαν ή Αίγινα, ή Έπίδαυρος, ή Έρμιόνη, ή Καλαυρία, αί Αθήναι, τό Ναύπλιον, ο Μίνυος Όρχομενός, αί Πρασιαί, ή Δήλος, τό Πανιώνιον (στή Μυκάλη της Μικράς Ασίας), τό Ίερόν στό Τριόπιον (της Ικαρίας) στή Κνωσσό και στήν Ρόδο⁴.

Οί άρχαιότερες άμφικτυονίες ή ένώσεις λαών πού κατοικούσαν γύρω από τόν ίδιον ιερόν ήσαν στήν Έλλάδα οί Άμφικτυονίες του Όγχηστου και της Καλαυρίας. Οί βουλευτές των συνήρχοντο στόν ναόν του Ποσειδώννα.

Λαμπρές γιορτές έτελούντο πρós τιμήν του Ποσειδώννα σέ πολλά σημεία των άκτών. Τό θύμα πού προτιμούσε ο Ποσειδώννας ήταν ο Ταύρος, ο Κριός και ο άγριόχοιρος. Οί ψαράδες έθυσίαζαν ψάρια.

Η Έλλάδα είναι ή πατρίδα των Θεών όπως γράφει ο Η. Miller.

Η Θεσσαλία υπήρξε ή άφετηρία λατρείας του Ποσειδώννα.

Αλλωστε από τήν Ίωλκόν ξεκίνησαν

GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044

FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

οί Ἀργοναυτές, ὡς γνωστόν ὁ Ποσειδῶνας ἐτιμᾶτο στούς Δελφούς πρὸ τοῦ Ἀπόλλωνα καὶ παραχώρησε τὴν θέση του στὸν Ἀπόλλωνα ἀφοῦ ἔλαβε ὡς ἀντάλλαγμα τὴν Καλαυρίαν, νησί τῆς Ἀργολίδας.

Κοινὰ ἱερά τῆς Ἀθηνᾶς καὶ τοῦ Ποσειδῶνα ὅπως στὸ Σούνιο ὑπῆρχαν μετὰ τὴν ναυμαχία τῆς Σαλαμίνας. Σὲ πολλὰ γλυπτά τοῦ Παρθενῶνα παρίσταται ὁ Θεὸς τῆς θάλασσας.

Ἡ πόλη Τροιζήνα ὠνομάζετο Ποσειδωνία καὶ ἦτο ἓνα ἀπὸ τὰ ἀρχαιότερα κέντρα λατρείας τοῦ Ποσειδῶνα.

Στὸ λιμένα Νισαίας στὴ Μεγαρίδα, ὅπως καὶ στὸ Βυζάντιο, ἀποικία τῶν Μεγαρέων.

Ἐπίσης στὶς Συρακοῦσες, Κέρκυραν, Ποτίδαιαν Χαλκιδικῆς.

Στὴν Πελοπόννησον ἦτο πολὺ διαδεδομένη ἡ λατρεία τοῦ.

Στὶς Ἀκτές τῆς Ἀχαΐας (Αἰγίον, Ἐλικήν, Αἰγάς).

Στὴν Ἀρκαδίᾳ ὑπῆρχαν ἀρκετὰ ἱερά τοῦ Ἰππίου Ποσειδῶνα, μετὰ τὸ πλεόν φημισμένο ἱερό τῆς Μαντινείας, πού εἶχε ἰδρυθεῖ ἀπὸ τὸν Ἀγαμέδων καὶ Τροφῶνιον, αὐτοὶ πού εἶχαν κάμει καὶ τὸ περίφημον ἱερόν τοῦ Ἀπόλλωνα στούς Δελφοὺς.

Τὸ ἱερό τῆς Μαντινείας δὲν εἶχε θύρες ἀλλὰ ἐκλείετο μετὰ μίαν κόκκινη κλωστή... καὶ ἀπαγορευόταν ἡ εἰσοδος στὸ ἐσωτερικὸ ὅπου ὑπῆρχε πηγή ἀλμυροῦ ὕδατος. Ὁ Βασιλεὺς Αἰπυτος τὴν παραβίασε γι' αὐτὸ καὶ ἐτυφλώθη καὶ ἐντὸς ὀλίγου ἀπέθανε. Στὴν Λακωνίᾳ ὑπῆρχε στὴ Σπάρτη καὶ στὸ Ταΐναρο. Ἐπίσης στὴν Ὀλυμπίαν, Ἡλίδᾳ καὶ Τριφυλίᾳ.

Ὁμοίως στὴ Σύρον, Τήνῳ, Σκύρο, Νάξῳ, Σάμῳ καὶ Χίῳ, ὅπως καὶ στὴν Μικράν Ἀσίαν (Ἀλικαρνασσὸν Πριήνην, Μίλητον, Ἐφεσσὸν καὶ Κολοφῶνα). Ἀκόμη καὶ στὴν Μεγάλῃ Ἑλλάδᾳ (Σύβαρη, Τάραντα, Συρακούσας καὶ Σελινόυντα).

Καὶ μίᾳ παρένθεση, ἡ λατρεία τῶν ἀρχαίων Ἑλλήνων συνεχίζει νὰ ἐπιζεῖ δίχως νὰ ἐξαφανίζεται. Τὸ εὐεργετικὸ ρόλο τοῦ Θεοῦ τῆς θάλασσας ἀνέλαβε στὴν ἀρχὴ ὁ Ἅγιος Φωκάς ἀπὸ τὴν Σινώπη τοῦ Πόντου ἀλλὰ παραχώρησε τὴν θέση του στὸν «Θαυματοργόν μέγαν Νικόλαον», τὸν Ἅγιο τῶν Θαλασσινῶν.

Τὰ ἱερά τοῦ Ποσειδῶνα διαδέχθησαν ναοὶ καὶ ἐκκλησίαι τοῦ Ἁγιοθαλασίτη, τοῦ τιμονιέρη τῶν ναυτικῶν μας.

Ἄς ἐπανέλθωμεν ὅμως στὸν προκάτοχο. **Ποσειδῶνια** ὀνομάζονταν οἱ γιορτές πού τελοῦνταν πρὸς τιμὴν τοῦ Ποσειδῶνα σὲ πολλὰς ἑλληνικὰς πόλεις ἀλλὰ καὶ μετὰ παραλλαγμένες ὀνομασίες, ὅπως Ποσειδάνια (στὴ Κῶ), Ποσιδεῖα

(στὴ Δῆλο) καὶ Ποσιδεᾶ (στὴ Μυτιλήνη) ἐνὸς τῆς Τήνου, ὅπου ὑπῆρχε καὶ ἱερό τοῦ Ποσειδῶνα τελοῦνταν δραματικοὶ ἀγῶνες «τὰ Ποσειδῶνια».

Στὴ Λευκανία τῆς Ἰταλίας ὑπῆρχε ἀρχαία πόλη Ποσειδωνία μετὰ τεράστιο δωρικό ναὸ τοῦ Ποσειδῶνα.

Ἀλλὰ κυριώτερον κέντρον λατρείας τοῦ Ποσειδῶνα ὑπῆρχεν στὴ Κόρινθο. Κόσμημα ἀξιόλογον στὸ ναὸ τοῦ Θεοῦ ἦτο σύμπλεγμα γλυπτικῶν χρυσοσολεφάντινον, πού προσεφέρθηκε ἀπὸ τὸν Ἡρώδην τὸν Ἀττικόν.

Μετὰ τὴν ναυμαχία τῆς Σαλαμίνας οἱ Ἕλληνες τοῦ ἀπένειμαν τὴν ἐπωνυμίαν «Σωτήρ» καὶ προσέφεραν στὸν Ποσειδῶνα μίαν φοινικικὴν τριήρη στὸ Σούνιο καὶ μίαν στὴν Κόρινθο «Ἐκ θαλάσσης ἀπάσα ἡμῖν ἡρτητὴ σωτηρία» (Ξενοφών).

Ἀκόμη μετὰ τὴν μάχην τῶν Πλαταιῶν ἀνήγειραν πρὸς τιμὴν τοῦ Ποσειδῶνα ἀγαλμα Κολοσσιαῖον.

Πάντως ὁ Ποσειδῶνας εἶναι ὁ ἀπεραντος Θεὸς τῆς Θάλασσας, πού ἡ τριαινὰ του μπορεῖ νὰ ταράζει τὴν ἡρεμὴ θάλασσα, τὰ ἀπύθμενα βάθη τοῦ ἀνθρώπου, στὰ πῶς ἐνδότερα μέρη τοῦ ἐαυτοῦ μας, ὅπου δύσκολα ἔχουμε πρόσβαση. Ἀλλὰ ἐκεῖ ἀκριβῶς στὶς ρίζες μας εἶναι πού ἐνωμόμαστε ὅλοι οἱ ἄνθρωποι, ὅπως λέει ὁ κ. Γιούγκ, γι αὐτὸ καὶ **συσχετίζεται ὁ Ποσειδῶνας μετὰ τὴν πανανθρώπινη ἀγάπη καὶ ἐνώση**. Μάλιστα εἶναι ὁ Σωτήρ καὶ Ἀμφικτυονικός Θεός.

Ἀπὸ τίς λατρεῖες σὺν Θεῷ τῆς θάλασσας καὶ τῆς Ἀμφικτυονίης πού δημιουργοῦσαν οἱ πρόγονοί μας ἀντιλαμβάνεται κανεὶς τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἐπικοινωνίας καὶ τὴν ναυτικὴ πορεία τῆς φυλῆς μας, τὴν κινητικότητά τότε μετὰ τοὺς λαοὺς τῆς Μεσογείου καὶ τὴν συνεργασία μαζί τους στὰ πλοῖα, γιὰ τὴν ἱστορία τοῦ πλοίου εἶναι ταυτόχρονα καὶ ἡ ἱστορία τοῦ ἀνθρώπου.

Πρόσφατα (1983) σὲ ἀνασκαφές στὸ Ἀκρωτήριο τῆς Θήρας βρέθηκαν τοιχογραφίες γιὰ ναυτικές γιορτές στὸ Αἰγαῖο κατὰ τὴν προϊστορικὴν περίοδον (1500 π.Χ.).

Αὐτὸ τὸ **δελφίνι** μᾶς ἀπὸ τίς τοιχογραφίες τῆς Σαντορίνης ἀποτελέσει σῆμα τῆς ΕΟΚ ὡς σῆμα τῆς Ἑλληνικῆς Προεδρίας στὴν Κοινότητα (τό β' ἐξάμηνον 1988). Ἀλλωστε ὁ Ποσειδῶνας διευκόλυνε τὴν ἀπαγωγὴ τῆς Εὐρώπης ἀπὸ τὸν Δία. Τὴν Εὐρώπη γέννησε ἡ Ἑλλάδα μέσα στὴν Ἑλλάδα μυθολογικά καὶ ἱστορικά. Ἀκόμη τὸ δελφίνι ἦταν σύμβολο τοῦ Θεοῦ τῆς θάλασσας.

Γιὰ τὴν θάλασσα καὶ ἡ Ἑλλάδα εἶναι δύο ἐννοιες ἀλληλένδετες. Ὁ τόπος αὐτὸς ἐξῆγε πάντα μετὰ τὴν θάλασσα, ἀ-

πὸ τὴ θάλασσα, χάρις τῇ θάλασσᾳ. Ἡ Ἑλλάδα ἢ Κυρά τῆς θάλασσας.

Ἡ Ἑλλάδα εἶναι ἓνας τόπος μπολιασμένος μετὰ κινητικότητα καὶ ζωηρόδα τοῦ θαλασσινοῦ στοιχείου, ἐτοιμὴ πάντα ν' ἀνοίξει τὰ πανιά καὶ νὰ σαλπάρει γιὰ κάθε καινούργιο, τολμηρὸ, οὐσιαστικὸ πολῦτιμο. Γιὰ τὴν ἑλληνικὴ κοινωνία ἦταν πάντα μιά ἀνοιχτὴ κοινωνία «διαθέσιμη» νὰ μεταδώσει τὰ μηνύματά της καὶ ἡ θάλασσα προσδιόριζε στὸ λαὸ τῆς τὴν παγκόσμια διάσταση μετὰ τὴν ναυτιλία τῆς.

Τὰ **ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ** πού ἀρχισαν ἀπὸ τὸ 1969 ἀποτελοῦν θεσμό καὶ διαιωνίζονται μιά ναυτικὴ παράδοση δημιουργίας καλῆς θελήσεως καὶ κατανόησεως τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Μὲ τὰ φετινὰ **ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ** ὁ Πειραιᾶς προβάλλεται σὲ διεθνὲς ναυτιλιακὸ κέντρο μετὰ Κοινοτικὴ ἀλλὰ καὶ διεθνή διάσταση καὶ ὑλοποιεῖ τὴν οἰκουμένικότητα τῆς Ἑλλάδος καθότι βρίσκεται στὸ ἐπίκεντρο τοῦ παγκόσμιου ναυτιλιακοῦ ἐνδιαφέροντος. Μετὰ τὴν φετινὴ ἔκθεση θὰ ἀναπτυχθοῦν νέες μορφές συνεργασίας πού θὰ δημιουργήσουν τίς προϋποθέσεις γιὰ τὴν ὑγιὴ ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας καὶ γενικότερα τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας ὥστε νὰ ἀνταποκριθεῖ στὴ πρόκληση τοῦ 2000.

Τὰ Ποσειδῶνια εἶναι μιά μαρτυρία πού εἰκονίζει τὸ ἐπιχειρηματικὸ δαιμόνιο τῆς φυλῆς μας, τὴν ἀγάπη πρὸς τὴ θάλασσα καὶ τὴν ναυτοσύνη τοῦ Ἑλλήνα ναυτικοῦ σὲ παγκόσμια προβολή.

Γιὰ τὰ φετινὰ Ποσειδῶνια ἐπικαίρα καὶ χαρακτηριστικὰ εἶναι τὰ λόγια πού ἀπηύθυνε ὁ Περικλῆς τὸν 5ον π.Χ. αἰῶνα στοὺς Πειραιεῖς.

«Προσπαθήστε νὰ προσελκύσετε ὅσο μπορεῖτε περισσότερο τοὺς ξένους φίλους μας ἐπιχειρηματίες. Γνωρίστε τους τὴν Πόλιν σας, τὰ προϊόντα μας καὶ κάντε τους νὰ κατανοήσουν τὸν τρόπο τῆς ζωῆς μας, τὴ σκέψη μας. Καὶ κρατήστε τους ὅσο μπορεῖτε περισσότερο στὴν πόλιν σας». Στὰ **ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ** στὸν Πειραιᾶ, στὸ Πόρτο Λεόνε, στὸ Πόρτο Δράκο μετὰ τὸ μαρμαρίνο λιοντάρι, τὸ ξεχασμένο σύμβολο καὶ φύλακα, πού ἄλλοτε καλωσόριζε τοὺς ἐπισκέπτες του.

Καὶ μιά ὑπενθύμιση: Ὁ Ποσειδῶνας θέλει θάλασσες καθαρές.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

1. Ferwand Braudel: Μεσόγειος σ. 12
- 2,3. Jean Richerin: Ἑλληνικὴ Μυθολογία σ. 362
4. Χρ. Σολιώτη: Ναυτικὴ Ψυχὴ τοῦ Γένους
5. Στράβων C 487



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

Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

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

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

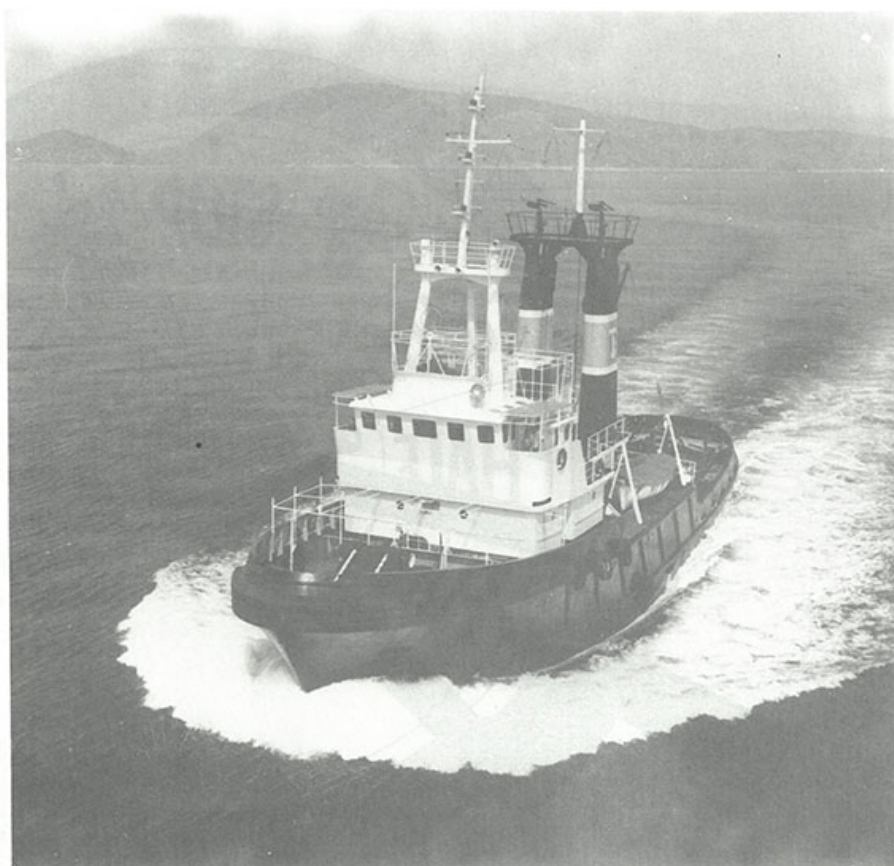
ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΑΝ ΜΕ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ «ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ»

Η μεγαλύτερη ελληνική εταιρία ναυαγαιρέσεων Alexander G. Tsaviris και η εταιρία Environmental Protection Engineering Ltd, του όμιλου Ι. Πολυχρονόπουλου, πού διαθέτει τη μεγαλύτερη παρακαταθήκη αντιρρυπαντικών υλικών στην Ελλάδα, ένωσαν τις δυνάμεις τους για μία ακόμη φορά, στην αντιμετώπιση της ρύπανσης του Σαρωνικού πού προκάλεσε η διαρροή πετρελαίου από το υπερδεξαμενόπλοιο «Ναύκρατις» στη 1 Μαΐου.

Τό υπερδεξαμενόπλοιο «Ναύκρατις» χωρητικότητας 260.000 τον. d.w. της εταιρίας Ν. Ι. Γουλανδρή, κατά τό ταξίδι από Τουρκία για Κόλπο ΗΠΑ μέσω Ελλάδος, πλήρως έμφορτο μέ ιρακινό άργο πετρέλαιο, υπέστη διαρροή στην δεξαμενή νούμερο 7. Η διαρροή έντοπίστηκε τό πρωί από υπεριστάμενο άεροσκάφος της Όλυμπιακής Άεροπορίας, ένώ τό σκάφος έπλεε μεταξύ Σουνίου καί Φλεβών προσεγγίζοντας τό λιμάνι του Πειραιά. Άμέσως όλοι οι υπεύθυνοι δραστηριοποιήθηκαν ένώ τό πλοίο άγκυροβόλησε στη ράδα.

Η εταιρία Environmental Protection Engineering Ltd κινητοποίησε τό ειδικό αντιρρυπαντικό σκάφος της «Άργώ» καί περιέκλεισε τό πλοίο μέ πλωτά φράγματα συγκράτησης του πετρελαίου. Η εταιρία Τσαβλίρη έστειλε τό ναυαγοσωστικό της «Μέγας Άλέξανδρος» έφοδιασμένο μέ ειδικευμένο προσωπικό καί χημικά διαλυτικά. Τό Λιμενικό Σώμα έστειλε τρία περιπολικά στην περιοχή του άτυχήματος για νά άναφέρουν την έκταση της ρύπανσης καί νά έπιθεωρήσουν τις έργασίες καθαρισμού. Μετά από ύποβρύχια έπιθεώρηση δύτες έντόπισαν τό ρήγμα στο κέλυφος του πλοίου καί τό έφραξαν για νά έμποδιστεί ή περαιτέρω ρύπανση.

Τό άπόγευμα της ίδιας ήμέρας τό



«Ναύκρατις» άνεχώρησε από τόν Πειραιά, ένώ οι έργασίες καθαρισμού συνεχίζονταν μέχρι τη δύση του ήλιου. Υπολογίζεται ότι περίπου 100 τόνοι άργου χύθηκαν στη θάλασσα μέ άποτέλεσμα τη δημιουργία πετρελαιοκηλίδας έκτασης 10-12 τετραγωνικών χιλιομέτρων.

Άποτέλεσμα της γρήγορης καί συντονισμένης αντίδρασης των συνεργείων των παραπάνω εταιριών, ή μεγαλύτερη ποσότητα του πετρελαίου πού διαχύθηκε είτε άναρροφήθηκε είτε δια-

λύθηκε από τά χημικά διαλυτικά άποτρέποντας σημαντική ρύπανση της περιοχής.

Άξιζει νά σημειωθεί ότι ή εταιρία Τσαβλίρη, ή εταιρία Environmental Protection Engineering, όπως επίσης τό δεξαμενόπλοιο «Ναύκρατις» καί τό ναυαγοσωστικό «Μέγας Άλέξανδρος» είναι μέλη της HELMEPA, ένώ έπισημαίνεται ότι ή διαρροή του «Ναύκρατις» είναι ή σημαντικότερη περίπτωση ρύπανσης στην περιοχή του Σαρωνικού μέχρι σήμερα.



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

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

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

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

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

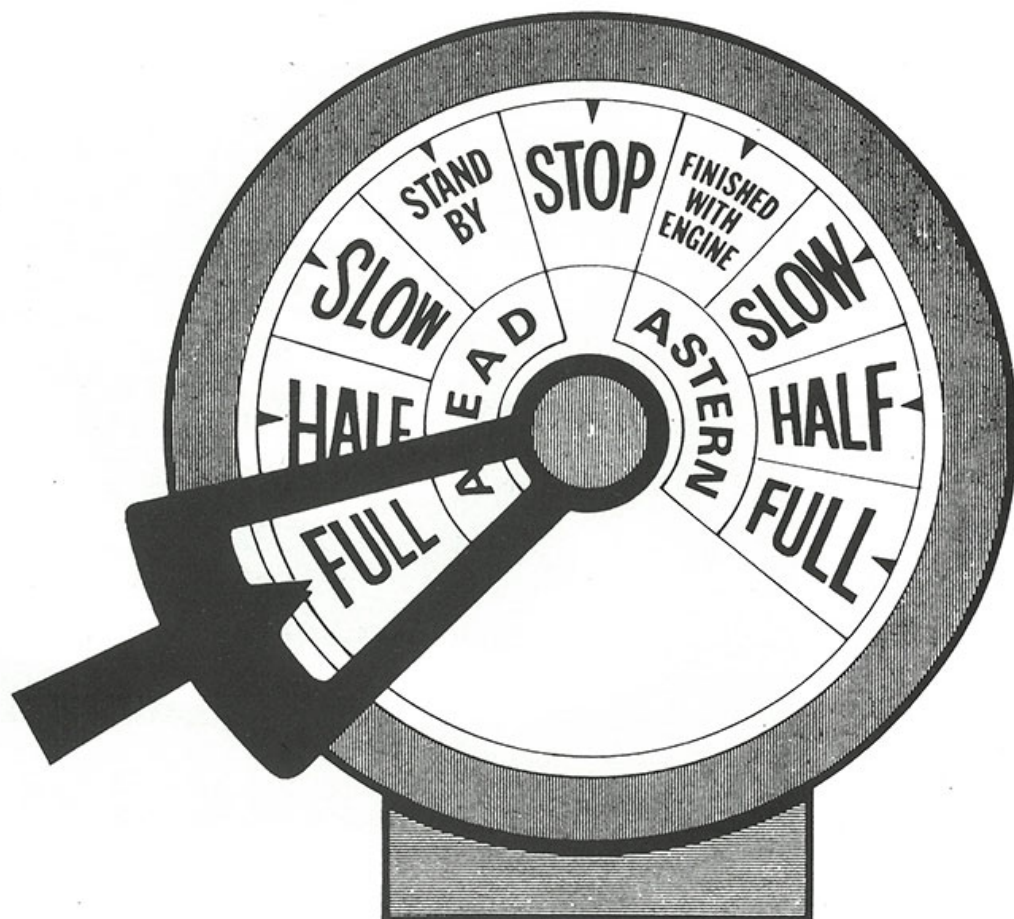
24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

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

ΟΛΟΤΑΧΩΣ ΜΠΡΟΣΤΑ

ABLE



71 ΧΡΟΝΙΑ

Στο ζωτικό χώρο της Ναυτιλίας μας, προσφέρουμε για 71 χρόνια, ποιοτικές υπηρεσίες με διεθνή αναγνώριση. Στόχος μας είναι η προσφορά και η πληρό-



τητα των υπηρεσιών μας σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Η γνώση και η οργάνωσή μας, μας επιτρέπουν να κοιτάμε μπροστά με σιγουριά και αισιοδοξία.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΥΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Ακτή Μιαούλη 23 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ: 4177632, 4116966, 4124286 FAX (01) 4135013 TELEX 213464 ΤΗΛΕΓΡΑΦ. HELREGSHIP

FLYER! ΕΙΝΑΙ ΣΙΓΟΥΡΟ / ΟΜΟΡΦΟ / ΔΥΝΑΤΟ ΠΕΤΑΕΙ ΣΤΑ ΚΥΜΑΤΑ

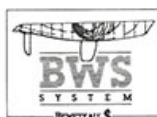


T&T

FLYER 10



ΕΙΝΑΙ BENETEAU!



**10 ΧΡΟΝΙΑ
ΑΝΤΙΟΞΗΜΟΤΙΚΗ
ΕΓΓΥΗΣΗ**

**ΔΕΙΤΕ ΜΑΣ
ΣΤΑ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ»,
STAND 238, LEVEL - A**

Με τις μηχανές του στο φουλ, το σκαρί του σε τέλεια ισορροπία να πλανάρεται πάνω στα κύματα, το FLYER της BENETEAU κατακτά τις ελληνικές θάλασσες.

Το δικό σας FLYER σχεδιάστηκε για να κυριαρχεί. Όμορφο, σίγουρο και δυνατό. Έτοιμο να σας χαρίσει την ατμόσφαιρα που πάντα ονειρεύεστε: Το δυναμισμό και την ταχύτητα στις ανοιχτές θάλασσες. Τη χαλάρωση και τις ευκολίες στ' απόμερα λιμανάκια. Τη φινέτσα της BENETEAU.

Διαλέξτε τώρα ένα από τα πέντε FLYERS της BENETEAU:

FLYER 10: Μήκος 10,30 μ. - Πλάτος 3,57 μ. - Εκτόπισμα 5,5 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 2x360 cv - Κοιμίζει 6. **FLYER 8:** Μήκος 8,70 μ. - Πλάτος 3,15 μ. - Εκτόπισμα 3 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 2x270 cv - Κοιμίζει 4. **FLYER 7:** Μήκος 7,40 μ. - Πλάτος 2,80 μ. - Εκτόπισμα 2 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 2x167 cv - Κοιμίζει 4. **FLYER 6:** Μήκος 6,50 μ. - Πλάτος 2,49 μ. - Εκτόπισμα 1,8 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 229 cv - Κοιμίζει 4. **FLYER 5:** Μήκος 5,50 μ. - Πλάτος 2,30 μ. - Εκτόπισμα 0,6 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 150 cv - Κοιμίζει 2.



Flyer Série 8



Flyer Série 7



Flyer Série 6



Flyer Série 5

BLUE YACHTS

Με το διεθνές κύρος της BENETEAU
και το δυναμισμό της VERNICOS YACHTS

MARINA 4 GR - 166 75 GLYFADA (ATHENS) GREECE TEL.: 8946981-3,
FAX: 8947467 TLX: 225817 VERN GR,

DEALERS: AQUA DYNAMICS, ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ 9, ΓΛΥΦΑΔΑ, ΤΗΛ.: 9622820

Οι αγοραπωλησίες πλοίων του Μαΐου

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η άπνοια στη θάλασσα μπορεί να σημαίνει είτε ένα ήρεμο ταξίδι είτε το προμήνυμα της καταιγίδας που έρχεται ανάλογα με την αίσιοδοξία ή απαισιοδοξία του παρατηρητή.

Η είσοδος της καλοκαιρινής περιόδου γίνεται μέσα σε ένα κλίμα άβεβαιότητας για το μέλλον ένδεικτικό του οποίου ο δείκτης BIFFEX στις 1315 μονάδες. Κάποιες άνοδικές τάσεις του πρόσθεσαν τέσσερις βαθμούς όφειλόμενες στις Σοβιετικές συμφωνίες για προμήθειες σιτηρών, τη σταθερότητα των ναύλων στις μεταφορές προϊόντων ξύλου, αλλά και στη ξαφνική έξαρση της ναυλαγοράς των πάναμαξ στον Βόρ. Ειρηνικό.

Γεγονός όμως είναι ότι η ναυλαγορά συγκρινόμενη με την αντίστοιχη της περσινής περιόδου βρίσκεται σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα. Χαρακτηριστικό επίσης είναι η μικρή ζήτηση για περίοδο και όπου αυτή υπάρχει είναι για σύντομο χρονικό διάστημα. Από γεωγραφικής πλευράς η ζήτηση χωρητικότητας ξηρού φορτίου στην Απω Ανατολή είναι ανύπαρκτη και περιορισμένη στον Ατλαντικό και το Κόντινεντ.

Οι πρόσφατες αποφάσεις του ΟΠΕΚ και η προσφορά ειδι-

κών φορτίων αναζωπύρωσε την αγορά των U/VLCCs και αναμένεται μεσοπρόθεσμα να επηρεάσει ανάλογα τα handy size δεξαμενόπλοια.

Αυτή η άβεβαιότητα που παρουσιάζεται μετά από δύο χρόνια ικανοποιητικής αγοράς εκτός από τον σκεπτικισμό για την εξέλιξη που δημιουργήσε στους πλοιοκτήτες ανέστειλε ταυτόχρονα και οποιοδήποτε πρόγραμμα απόκτησης ή διάθεσης πλοίου είχαν. Αν κάποιος εμφανισθεί σαν αγοραστής σήμερα ή πρόθεσή του είναι να πληρώσει 10-20% λιγότερο από τις προ δύο ή τριών μηνών τιμές, πράγμα μη αποδεκτό από την πλειονότητα των πωλητών.

Η άβεβαιότητα όμως φαίνεται να επηρεάζει κυρίως τις ομοιογενείς ναυτιλιακές κοινότητες όπως η Ελληνική και να αφήνει αδιάφορες άλλες, όπως η Σκανδιναβική και εκείνης των Κινέζων που συνεχίζουν απτόητες το ανανεωτικό τους πρόγραμμα. Έτσι στη σημερινή «φθίνουσα» περίοδο άλλου εμφανίζεται αδράνεια κι άλλου έντονη δραστηριότητα και μόνο ο χρόνος, όπως πάντα, θα δείξει το ποιος ένηργησε σωστά.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάγκ κάρριερς:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή U.S.\$	Αγοραστής
Ocean Pioneer	123.043	1975	21.500.000	Απω Ανατ. Τουρκοί
Cape Star	120.000	1970	8.100.000	—
Novi Beograd	84.140	1977	13.500.000	—
Lago Bentene	68.430	1989	26.500.000	Δανοί
Navios Voyager	64.000	1977	11.000.000	—
Mega Star	39.800	1978	11.250.000	Κινέζοι
Rog	34.680	1979	11.500.000	Τουρκοί
Maria C.	31.890	1971	5.500.000	Νορβηγοί
Evangelos L.	26.800	1976	7.500.000	Κινέζοι
Masashima Maru	23.400	1977	7.000.000	Τουρκοί

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή U.S.\$	Αγοραστής
Pulau Bushing	318.821	1975	27.500.000	Νορβηγοί
Platinum	229.676	1976	27.200.000	Νορβηγοί
Sea Laurel	139.528	1968	7.000.000	Ελληνες
Rebecca	94.236	1984	32.000.000	Νορβηγοί
Ocean Voyager	71.200	1973	10.500.000	Βρεταννοί
Arabian Trader	39.700	1982	27.500.000	Νορβηγοί
Port Racine	30.616	1973	7.100.000	Ελληνες
Mare Del Nord	18.000	1984	18.200.000	Ιταλοί



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

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

Φορτηγά/Τουηντέκερς:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή U.S.\$	Άγοραστές
Taina III	22.356	1978	8.900.000	—
Strathbora	21.000	1978	9.000.000	Κινέζοι
Atlantic Princess	15.760	1978	6.300.000	Αιγύπτιοι
Marina Sky	12.400	1972	3.475.000	Απω Ανατ.

Διαλύσεις στην Ίνδία:

Όνομα	Ldt	Τιμή LTD σε U.S.\$
D. Rozharskiy	11.000	231
Kota Salam	6.098	265
Bisk	5.757	251
Possidonia	4.465	245
Laker A	3.845	257
Junshan	2.880	260

Νέες ναυπηγήσεις:

Τά VLCC's «Golar Gordelia» καί «Golar Klementine» 304.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1989 έχουν κλεισθεί από άγνωστους μέχρι στιγμής αγοραστές στά δολ. 180.000.000 en bloc.

— Η Κίνα παράγγειλε στην Ίαπωνική «Χιτάτσι» τό πρώτο της πλοίο μεταφοράς άργου πετρελαίου 280.000 τον. d.w. ή κατασκευή του όποιου ύπολογίζεται νά κοστίζει 13 δισεκ. γιέν (\$ 82.000.000). Η παράδοση άναμένεται στίς άρχές 1993.

— Παραγγελία γιά τήν κατασκευή 12 φορτηγών πλοίων (τουηντέκερς) έγινε από τήν International Maritime Carriers, του Χόγκ Κόγκ, ύψους δολ. 240.000.000.

— Η Ίταλική εταιρία «Lloyd Triestino» άναμένεται νά συνάψει συμβόλαιο κατασκευής τριών μεγάλων κοντεϊνερ-πλοίων, συνολ. αξίας δολ. 284.000.000.

— Κατά τόν μήνα Άπρίλιο οί Ίαπωνικές ναυπηγικές μονάδες δέχθηκαν παραγγελίες γιά τήν κατασκευή 41 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1.226.446 τόννων.

ΤΙ ΣΥΝΕΒΗ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

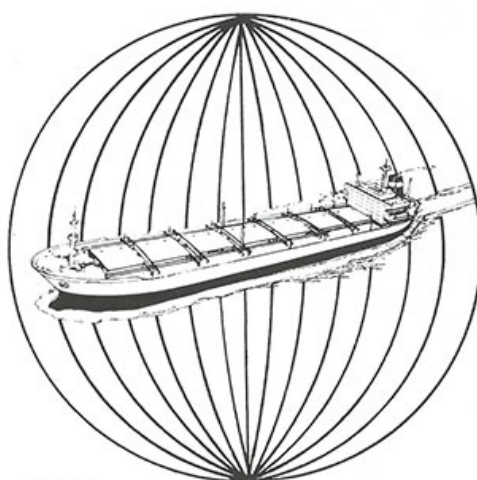
Πρίν είκοσι χρόνια: Τόν Μάιο του 1970 ή ήδη ύψηλή αγορά συνέχιζε τήν άνοδική πορεία της τόσο στην αγορά ξηρού φορτίου μέ πρωταγωνιστές τούς Ίάπωνες. Μερικά χαρακτηριστικές πωλήσεις του μηνός:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή U.S.\$	Τύπος
Byklefjell	8.500	1952	1.050.000	Τουηντέκερ
Gernic	15.220	1961	2.450.000	Μεταφ. όχημάτων
Tower Bridge	37.283	1965	4.300.000	B.C.
Springtime	34.612	1954	800.000	Τάνκερ

Πρίν δέκα χρόνια: Τόν Μάιο του 1980 ή αγορά σημείωσε μικρή πτώση τόσο στην αγορά ξηρού φορτίου όσο καί στά δεξαμενόπλοια (πού συνεχίστηκε μέχρι τό τέλος του έτους μέ έξαίρεση τά VLCCs). Μερικές από τίς πωλήσεις του μηνά:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή U.S.\$	Τύπος
Pacific Wasa	68.820	1972	14.500.000	B.C.
Mana	23.300	1980	13.100.000	B.C.
Santa Rosalia	227.500	1971	9.500.000	Τάνκερ

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



**quick and safe
operations worldwide**

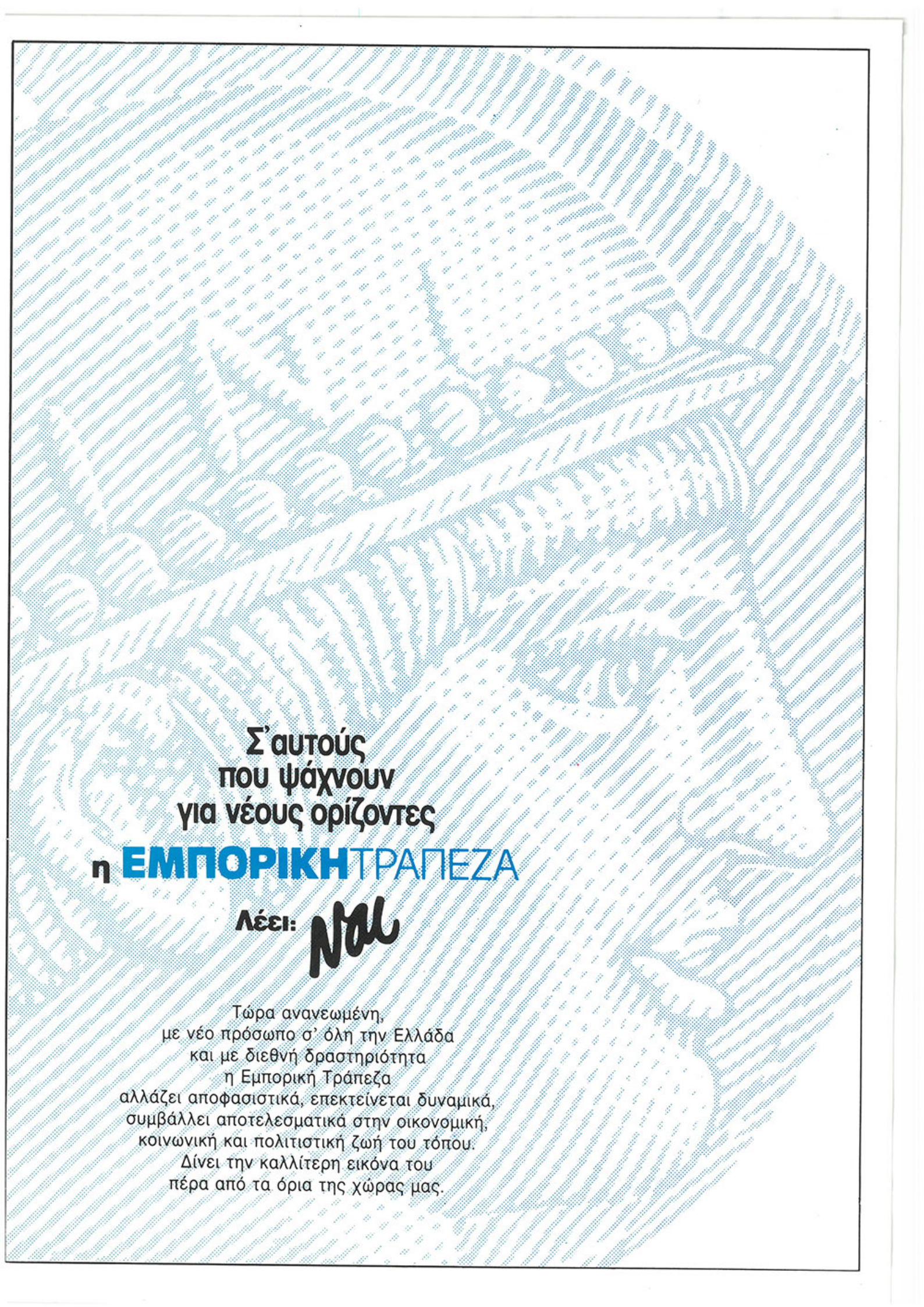


TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS 61-65 Filonou Str., GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 4.1-8 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Cables: Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED, 16 OLD BOND STR. LONDON W1X 3DB Telex: 893356/266311
Phone: 01-491-7014 Cables: Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp. 90 Broad Str., New York N.Y. 10.004 Phone: (212) 42.53.730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code Telex: ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053



Σ' αυτούς
που ψάχνουν
για νέους ορίζοντες

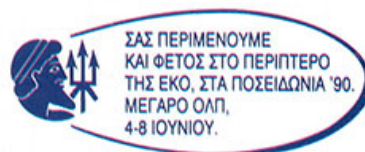
η **ΕΜΠΟΡΙΚΗ** ΤΡΑΠΕΖΑ

Λέει: **Ναι**

Τώρα ανανεωμένη,
με νέο πρόσωπο σ' όλη την Ελλάδα
και με διεθνή δραστηριότητα
η Εμπορική Τράπεζα
αλλάζει αποφασιστικά, επεκτείνεται δυναμικά,
συμβάλλει αποτελεσματικά στην οικονομική,
κοινωνική και πολιτιστική ζωή του τόπου.

Δίνει την καλλίτερη εικόνα του
πέρα από τα όρια της χώρας μας.

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε, ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ! Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΑΝΙΑ

Ο Bonde Nielsen

Ο Δανός μεγαλοεπιχειρηματίας Jan Bonde Nielsen, που υπήρξε επί πολλά έτη το πιο άμφιλεγόμενο πρόσωπο της Δανίας, αφού είχε αποκλεισθεί από τους βιομηχανικούς και οικονομικούς κύκλους της χώρας του, απέκατέστησε τώρα μία νέα μεγάλη εμπορική αυτοκρατορία με έδρα το Λονδίνο. Πρόκειται για την εταιρία United Dutch Holding (UDH), της οποίας η άνασυγκρότηση, που δεν ήταν καθόλου εύκολη υπόθεση, βρίσκεται τώρα εν τώ τελειοποιείται. Έχει τη μορφή ιδιωτικής Ολλανδικής εταιρίας και διευθύνεται από τη Γενεύη, ανήκει δε σε μία άλλη εταιρία Bonde Nielsen εγγεγραμμένη στα εμπορικά μητρώα των Ολλανδικών Αντιλλών. Η κεφαλαιουχική αυτή εταιρία έχει συμφέροντα στη Σκανδιναβία, στην Ήπειρωτική Ευρώπη, στην Αφρική, στις ΗΠΑ, στη Λατινική Αμερική και στην Αυστραλία. Σημαντικός αριθμός επιχειρηματιών των ως άνω χωρών είναι μέτοχοι του συγκροτήματος.

Η UDH είναι διηρημένη σε πέντε τμήματα: Ακινήτων, Ψυχαγωγίας, Ναυτιλίας, Χρηματοδοτήσεων και Επενδύσεων. Μετα-

ξύ αυτών οι δραστηριότητες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές είναι οι σπουδαιότερες και διευθύνονται από τον Karsten Borch, ο οποίος είχε απολυθεί από το συγκρότημα A.P. Moller της Κοπεγχάγης. Η πιο σημαντική εταιρία στον ναυτιλιακό τομέα είναι η United Dutch Shipping η οποία περιλαμβάνει και την εταιρία Goudriaan and Bolton Maritime Management, έδρεύουσα στη Μεγάλη Βρεταννία και ασχολούμενη επίσης με χρηματοδοτήσεις.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Έναντίον του δευτέρου νηολογίου

Τό συνδικάτο των εργατών μεταφοράς ΟΤΝ κατέθεσε αίτηση στο Συνταγματικό Δικαστήριο της Καρλσρούης έναντι του άνοιχτου δευτέρου νηολογίου. Τό συνδικάτο ΟΤΝ φρονεί ότι τό νηολόγιο αυτό δημιουργεί διακρίσεις και επομένως είναι αντισυνταγματικό, γιατί επιτρέπει στους γερμανούς έφοπλιστές να απασχολούν ξένους ναυτικούς, κυρίως του τρίτου κόσμου, με μισθολόγια ισχύοντα στις χώρες της καταγωγής τους και όχι με τά ισχύοντα στη Γερμανία, τά οποία είναι πολύ ύψηλότερα. Έξάλλου τό δεύτερο νηολόγιο θά μειώσει τις θέ-

σεις απασχολήσεως των γερμανών ναυτικών.

Από της πλευράς τους οι έφοπλιστές δέχτηκαν μέ πλήρη ήρεμία την συνδικαλιστική πρόκληση. Υπογραμμίζουν ότι οι διατάξεις του δευτέρου νηολογίου εξετάσθηκαν κατά βάθος πριν υποβληθούν στο Κοινοβούλιο και κρίθηκαν σύμφωνες μέ τό Σύνταγμα.

Έξάλλου τά όμοσπονδα κρατίδια της Βρέμης, Σλέσβιγκ — Χόλσταϊν και Β. Βεστφαλίας ανήγγειλαν ότι έχουν πρόθεση να κινήσουν παρόμοια δίκη ενώπιον του δικαστηρίου της Καρλσρούης. Σημειωτέον ότι και τά τρία αυτά κρατίδια κυβερνώνται από τό Σοσιαλδημοκρατικό κόμμα, τό οποίο, όπως και τό συνδικάτο ΟΤΝ, αντιτίθεται στην έφαρμογή δευτέρου νηολογίου.

Κατά τις υπάρχουσες πληροφορίες, τό Δικαστήριο δέν αναμένεται να λάβει απόφαση πρό της παρελεύσεως άρκετού χρόνου.

Κοινοπραξία στά ώκεανοπόρα

Η ναυτιλιακή εταιρία του Άμβούργου Krupp Lohrho και η εταιρία της Γένοβας Sidermar συμφώνησαν να ίδρύσουν κοινοπραξία εκμετάλλευσης μεγάλων μπάλκ κάρριερς υπό τό τίτλο «Euroseas Shipping Enterprises». Στη νέα εταιρία οι δύο μητρικές εταιρίες θά διαθέσουν από τό μισό του κεφαλαίου και η έδρα της θά είναι στις Μπαχάμας, ενώ επί του παρόντος η διαχείριση θά γίνεται από τό Άμβούργο.

Η Sidermar διαθέτει στόλο 31 πλοίων μέ χωρητικότητα που κυμαίνεται από 4.000 — 158.000 τον. d.w., ενώ η Krupp διαχειρίζεται 14 σκάφη συνολικής μεταφορικής ικανότητας τριών εκατομ. τόννων. Οι δύο εταιρίες είναι από τις κορυφαίες στην μεταφορά σιδηρομεταλλευμάτων στην Ευρωπαϊκή αγορά.

Η νέα εταιρία «Euroseas» θά άρχισε τις δραστηριότητές της μέ δύο πλοία των 150.000 τον. d.w., τό «Tiber Ore» και τό «Hydrus», ενώ σε δεύτερη φάση θά προστεθούν δύο νεοαναπήγητα σκάφη των 260.000 τον. d.w. που θά ύψώσουν Ίταλική σημαία.

Μελλοντικοί στόχοι της Euroseas είναι ό συντονισμός της διαχείρισης φορτίων και δρομολογίων μεταξύ των κυρίων στόλων των μητρικών εταιριών, συμβολή στη διαχείριση τριών νεοαναπήγητων σκαφών των 160.000 τον. d.w. της Sidermar, κοινές προσπάθειες για την άνάκτηση νέων δρομολογίων και πελατών στην διεθνή αγορά καθώς και επέκταση του κοινού στόλου, είτε μέ νέες ναυπηγήσεις είτε μέ αγορά μεταχειρισμένων μονάδων, είτε τέλος μέ χρονοναύλωση πλοίων.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Ο λιμήν του Μόντρεαλ

Ο λιμήν του Μόντρεαλ διπλασίασε την άπόδοση του σιλό δημητριακών και σχεδιάζει να έξοπλισθεί μέ τά συστήματα ανταλλαγής πληροφορικών στοιχείων (EDI).

Συνολικής άποδόσεως 260.000 τόννων, τό σιλό No 4 προορίζεται για την τροφοδότηση των ώκεανοπόρων πλοίων και τόν χειρισμό των δημητριακών εξαγωγής που προέρχονται από τά κύτη των πλοίων ή των σιδηροδρόμων που φθάνουν από τις Μεγάλες Λίμνες. Έχει τη δυνατότητα να εκφορτώνει 3.000 τόννους την ώρα, ενώ στην φόρτωση



SOBRENA SHIPYARD

BREST FRANCE

REPARATION DE NAVIRES

PORT DE COMMERCE
BP 340
29273 BREST CEDEX

TEL. 33/98 43 43 43
FAX 33/98 44 47 22
TELEX 940 617 F

Exclusive Representatives
ANDREAS P. LAMBOS MARITIME SERVICES ASSOCIATIONS
 72 Syngrou Avenue, Athens 117 42
 TelQ 923.2761, 923.1912 — TelexQ 21.82.63 ANPL GR

φθάνει τούς 4.500 τόννους ώραίως.

Γι' αυτό και θεωρείται από τὰ αποδοτικότερα και ταχύτερα σιλό του 'Αγίου Λαυρεντίου. 'Η καινούργια αυτοματοποιημένη γερανογέφυρα φορτώσεως τέθηκε ήδη σε λειτουργία. Διαθέτει τρία τόξα φορτώσεως μήκους 26 μέτρων. Κάθε τόξο έχει δυναμικότητα 1.500 τόννων ώραίως. 'Η εγκατάσταση της γερανογέφυρας διπλασίασε τις δυνατότητες φορτώσεως του σιλό και συνέβαλε στη μείωση των δαπανών εκμεταλλεύσεως. Τό σιλό αυτό μπορεί να φορτώσει με δημητριακά ένα σκάφος 30.000 τόννων σε 8 ώρες. 'Επιτρέπει επίσης την εξυπηρέτηση πολύ μεγαλύτερων πλοίων μέχρι χωρητικότητας 50.000 τόννων.

'Εξάλλου ο λιμάνι ανέλαβε να αποκτήσει το σύστημα EDI και να το θέσει σε εφαρμογή ανάλογα με τις ανάγκες των πελατών του ιδιωτικού τομέα. Παράλληλα η διοίκηση του λιμένος μετέχει στην πρωτοβουλία περί προσδιορισμού των αναγκών ολοκλήρου του τομέα των μικτών μεταφορών στο Μόντρεαλ.

ΚΑΝΑΡΙΟΙ ΝΗΣΟΙ

Σταθμός της MacGregor - Navire στη Λάς Πάλμας

Ο νέος επισκευαστικός σταθμός που εγκατέστησε η MacGregor Navire στην πρωτεύουσα των Καναρίων Νήσων, Λάς Πάλμας, θα επεκτείνει το δίκτυο των υπηρεσιών της εταιρίας, λόγω της στρατηγικής θέσης του στα διεθνή δρομολόγια μεταξύ Ευρώπης, Νότιας 'Αμερικής και 'Απω 'Ανατολής. 'Ηδη ο κ. Κέννεθ Κλάρκ ανέλαβε τη διεύθυνση της μονάδας και ο σταθμός άρχισε την παροχή υπηρεσιών από τὰ μέσα 'Απριλίου. Ο κ. Κλάρκ διαθέτει πείρα πλέον των 25 ετών στην κατασκευή, εγκατάσταση και συντήρηση υλικού χειρισμού φορτίων.

Τό παγκόσμιο δίκτυο σταθμών εξυπηρέτησης των πελατών της MacGregor - Navire περιλαμβάνει τώρα 42 μονάδες σε 22 χώρες, σε 24ωρη λειτουργία. 'Η νέα εγκατάσταση θα αναλαμβάνει επιθεωρήσεις υλικού, εφοδιασμό με τὰ απαραίτητα ανταλλακτικά και επισκευές σε υλικό χειρισμού φορτίων.

Σημειώνεται ότι η MacGregor - Navire συμμετέχει στα Ποσειδώνια '90, περίπτερο Νο. 802α.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Παραμένουν στο Λίβερπουλ

Τό κονσόρτσιουμ Atlantic Container Line (ACL) και η γερμανική εφοπλιστική εταιρία Harpag - Loyd ανανέωσαν τὸ τριετές συμβόλαιό τους με τὴν φέρμα Mersey Docks and Harbour του Λίβερπουλ στὶς ἐβδομαδιαίες προσεγγίσεις τους. 'Ετσι η ACL θα συνεχίσει τὴν ἀπὸ εἰκοσαετίας καὶ πλέον σύνδεση της με τὸν λιμένα του Λίβερπουλ ὁ ὁποῖος κατακτᾷ ἑδραφὸς στὴν ὑπηρεσία ὀχηματοφόρων/κοντεϊνερς. 'Η εἰδηση ἔγινε δεκτή με ἀνακούφιση ἀπὸ τὶς 'Αρχές του Λίβερπουλ, γιατί τὸ Λίβερπουλ ἐξαρτᾶται κατὰ πολὺ ἀπὸ τὶς δύο αὐτές εταιρίες. Σημειώτεον ὅτι οἱ ἄλλες ποντοπόρες γραμμές κοντεϊνερ προτιμούν τὸ Φέλιξτοουν, τὸ Τίλμπουρι ἢ τὸ

Σάουθάμπτον γιὰ τὸν συντονισμό τῶν προσεγγίσεών τους στὴ Μεγάλη Βρεταννία καὶ στὸ Κόντινεντ.

"Ὅπως δήλωσε ὁ Πρόεδρος τῆς ACL, ἡ ἐπιλογή του Λίβερπουλ ἔγινε ἀφοῦ ἐξέτασαν ὅλες τὶς δυνατές λύσεις καὶ κατέληξαν ὅτι τὸ λιμάνι του Λίβερπουλ εἶναι τὸ καταλληλότερο, γιατί εἶναι ἕνα μεγάλο εὐρωπαϊκὸ λιμάνι, εἶναι τὸ πλησιέστερο πρὸς τὶς ΗΠΑ καὶ βρίσκεται κοντὰ στὶς βιομηχανικές ζώνες ὥστε να ἐπιτρέπει τόσο τὸν περιορισμὸ τοῦ κόστους μεταφορᾶς με φορτηγὰ αὐτοκίνητα ὅσο καὶ τὴν ἐξυπηρέτηση τῆς 'Ιρλανδίας.

Τὸ Λίβερπουλ εἶναι ὁ τελευταῖος λιμὴν φορτώσεως στὸ πρὸς Δυσμὰς σκέλος τῶν μεταφορῶν καὶ ὁ πρῶτος λιμὴν ἐκφορτώσεως στὸ πρὸς 'Ανατολὰς σκέλος τῶν μεταφορῶν τῆς ACL, τῆς ὁποίας τὰ πλοῖα ἐνεργοῦν δωδεκαήμερους κυκλικούς πλόες.

NOTIOS KOPEA

"Ελλειψη ἐργατικῶν χειρῶν

Σύμφωνα με ὁρισμένες πληροφορίες ἡ Κυβέρνηση τῆς Ν. Κορέας μελετᾷ τὴ δυνατότητα προσελκύσεως ἐργατικῶν χειρῶν ἀ-

πὸ τὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χώρες γιὰ νὰ ἀντιμετωπίσει τὴν κρίση ἀπασχολήσεως πού ἀπειλεῖ ὅλες τὶς βιομηχανίες τῆς χώρας.

Τὸ 1990 τὸ ἔλλειμμα ἐργατικῶν χειρῶν θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 10 χιλιάδων προσώπων, τὸ δὲ ἐπόμενο ἔτος θὰ φθάσει τὶς 30.000 περίπου. 'Ελπίζεται ὅτι μετὰ ἕνα ἐξάμηνο ἐπιμορφώσεως οἱ ξένοι ἐργάτες θὰ εἶναι σὲ θέση νὰ χρησιμοποιηθοῦν σὲ τομεῖς καὶ ὑπηρεσίες πού δὲν ἀπαιτοῦν μεγάλη ἐξειδίκευση, τόσο στὶς βιομηχανίες μεταποίησης, ὅσο καὶ στὶς κατασκευαστικές.

Πάντως οἱ ναυπηγικοὶ κύκλοι τῆς χώρας δὲν φαίνεται νὰ ἐνδιαφέρονται ἰδιαίτερα γιὰ τὸ πρόβλημα αὐτό, ἐκτιμώντας ὅτι ἡ πρωταρχικὴ δυσκολία τοὺς ἔγκειται στὴν ἀνάγκη ἀνανεώσεως τοῦ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τους. 'Υποστηρίζεται μάλιστα ὅτι ἡ σύγχρονη ναυπηγικὴ προϋποθέτει προσόντα πολὺ ὑψηλότερα ἀπὸ ἐκεῖνα πού μπορεῖ νὰ διαθέσουν οἱ ἐργάτες καὶ τεχνίτες πού θὰ προέρχονται ἀπὸ τὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χώρες. Προσθέτουν ἀκόμα ὅτι δὲν πρέπει νὰ παραβλέπουμε, ἀλλὰ ἀντίθετα πρέπει νὰ ὑπογραμμίσουμε τὸ πρόβλημα τῆς γλώσσας, τὸ ὁποῖο ἀποτελεῖ ἕνα ἐπιπλέον ἐμπόδιο γιὰ τὴν ἐπωφελεῖ ἀπασχόληση τῶν ξένων ἐργατικῶν χειρῶν.



COMPUTER
EXPERT
SYSTEMS

The Most Powerful
Software

in shipping

Dedication to Quality

17 years in developing
software for :

- Shipbroking
- Shipmanagement

Managing Director: Achilles Vardakis

P.O. BOX 80051, 107-109 Filonos Str., GR-185 10 Piraeus, Greece

Tel.: (01)4510977, Fax: (01)4511949



ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΤΒΑ

Δάνεια, Εγγυήσεις, Συμμετοχές, Βιομηχανικές Περιοχές, Αντληση Κεφαλαίων, Παροχή Υπηρεσιών Χρηματοοικονομικού Συμβούλου, Αναδοχή (Underwriting) μετοχικών και ομολογιακών εκδόσεων, συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρήσεων (M+A), προσέλκυση νέων επενδυτών από το εσωτερικό και το εξωτερικό, συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη και την εφαρμογή των ΜΟΠ (Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα των Ε.Κ.).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΞΑΓΩΓΩΝ - ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

Χρηματοδότηση και εξυπηρέτηση των εξαγωγικών επιχειρήσεων για τις εξαγωγικές και εισαγωγικές τους εργασίες, factoring, forfaiting, κάλυψη νομισματικών κινδύνων, χρηματοδότηση αντισταθμιστικών συμφωνιών. (Υπό ίδρυση)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ (Ε.Ε.Ε.Χ.)

Προσφορά υπηρεσιών διαχείρισης επενδύσεων χαρτοφυλακίου.

ΕΤΒΑ LEASING (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΜΙΣΘΩΣΕΙΣ)

Χρηματοδοτικές μισθώσεις.

ΒΙΠΕΤΒΑ (ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΒΑ)

Σχεδιασμός, μελέτη και κατασκευή έργων.

ΕΤΒΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (VENTURE CAPITAL)

Χρηματοδότηση επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας.
(Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου και διαχείρισης επενδύσεων ατομικών και θεσμικών επενδυτών (Individual & Institutional Investors).
(Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ (HOLDING)

Διοίκηση και διαχείριση ειδικών προγραμμάτων ή έργων του Π.Δ.Ε. (Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων) όπως: Εταιρίες του μεταλλευτικού τομέα, της πολεμικής βιομηχανίας και των μεταφορών. (Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (MANAGEMENT)

Διαχείριση επιχειρήσεων και management Εταιριών Ομίλου Holding.
(Υπό ίδρυση)



ΕΤΒΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ Α.Ε.





Ωρα καλή στην πρώτη σας...

Έχετε ιστιοπλοϊκό σκάφος ή CRUISER; Ερασιτεχνικό ή επαγγελματικό; Ότι κι αν έχετε είστε ένας πλοιοκτήτης. Εσείς, το σκάφος σας, το πλήρωμα και οι επιβαίνοντες χρειάζονται τη σιγουριά και την εξασφάλιση της ΕΘΝΙΚΗΣ.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ, ειδικευμένη όσο καμιά άλλη στον τομέα αυτό, προσφέρει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη, για:

- Κάθε ζημιά του σκάφους σας από τους θαλάσσιους κινδύνους
- Την απώλεια ή ζημιά του σκάφους από κλοπή, ή πυρκαγιά, μέσα και έξω από την θάλασσα, από ναυάγιο ή προσάραξη οποιαδήποτε στιγμή κι αν συμβούν. *Επι ηθέον*

- Προστατεύει τον ιδιοκτήτη του σκάφους από τον κίνδυνο της αστικής ευθύνης (για ζημιά ή ατύχημα που μπορεί να προκληθεί σε τρίτους και σε επιβαίνοντες).
- Ακόμη, καλύπτει το πλήρωμα για ατύχημα ή ασθένεια.

Ποιός πλοιοκτήτης θ' άφηνε απροστάτευτη τη μικρή ή μεγάλη περιουσία του όταν μάλιστα αγαπάει και φροντίζει το σκάφος του γνωρίζοντας καλά τους θαλάσσιους κινδύνους.

Γι αυτό απευθυνθείτε σήμερα σ' οποιοδήποτε κατάστημα μας σ' όλη τη χώρα ή στον ΚΛΑΔΟ ΠΛΟΙΩΝ & ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Καραγ. Σερβίας 8, τηλεφ. κέντρο 32.999 - ΑΘΗΝΑ.

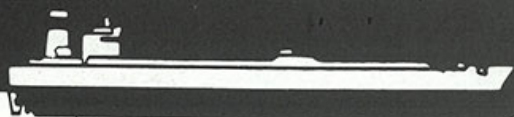
ΑΠΟ ΤΟ 1891

ΕΘΝΙΚΗ
Η ΠΡΩΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

ΟΥΓΑΤΡΙΚΗ ΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



800 Έκθέτες στά φετεινά «Ποσειδώνια»

Ανοίγουν τό απόγευμα της Δευτέρας 4 Ιουνίου μέ τά επίσημα εγκαίνια οι πύλες των «Ποσειδωνίων» 90, που αναμφίβολα θά σημειώσει μεγάλη επιτυχία καθώς περί τούς 800 εκθέτες από 50 χώρες παρουσιάζουν στον Πειραιά τά προϊόντα και τίς υπηρεσίες τους.

Όλος ο διαθέσιμος χώρος του εκθεσιακού κέντρου του ΟΛΠ έχει εξαντληθεί και χαρακτηριστικό της εμπιστοσύνης των ξένων προς την Έλληνική Ναυτιλία είναι τά 17 έθνικά περίπτερα που υπάρχουν στη φετεινή έκθεση.

Όσον αφορά την Ελλάδα, 160 ελληνικές εταιρίες έχουν κλείσει εκθεσιακό χώρο, δείχνοντας έτσι τό μεταβαλλόμενο χαρακτήρα της ελληνικής ναυτιλίας καθώς ή Ακτή Μιαούλη συνειδητοποιεί τίς διοικητικές και επιχειρησιακές απαιτήσεις του σήμερα.

Η Μεγάλη Βρετανία έχει μία ιδιαίτερα ισχυρή παρουσία, μέ 28 εκθετήρια στό έθνικό της περίπτερο και μέ 85 εταιρίες εκτός του περιπτέρου της. Τό έθνικό περίπτερο της Ιταλίας φιλοξενεί 28 εταιρίες, ενώ άλλες τόσες θά βρίσκονται εκτός του χώρου του περιπτέρου. Η Ολλανδία και ή Γαλλία έχουν 33 και 21 εταιρίες αντίστοιχα στό έθνικά τους περίπτερα, ενώ ή παρουσία τους θά είναι έντονη και σέ άλλα σημεία της έκθεσης. Οι ΗΠΑ και ή Δυτική Γερμανία έχουν από 16 εκθέτες στό έθνικά τους περίπτερα, και ισχυρή παρουσία εκτός αυτών που, στην περίπτωση των Ήνωμένων Πολιτειών, φτάνει τίς 40 εκπαιλεόν εταιρίες.

Οι Σκανδιναβικές χώρες Δανία, Φινλανδία, Νορβηγία και Σουηδία θά εκθέσουν ποικιλία προϊόντων και υπηρεσιών. Η Νορβηγία και ή Φινλανδία προηγούνται τόσο στό έθνικά, όσο και στό ιδιωτικά περίπτερα. Στην έκθεση επίσης συμμετέχουν 23 ιαπωνικές εταιρίες, εκ των οποίων οι 15 θά βρίσκονται στό έθνικό περίπτερο.

Ένας επίσης μεγάλος αριθμός ανερχόμενων ναυτιλιακών χωρών, θά παρουσιάσει τίς υπηρεσίες του. Την Κύπρο θά εκπροσωπήσουν 32 εταιρίες, εκ των οποίων 22 βρίσκονται στό έθνικό περίπτερο, ενώ 14 οργανισμοί

θά φιλοξενηθούν στό περίπτερο της Μάλτας και 13 εταιρίες προϊόντων και υπηρεσιών που βρίσκονται στό περίπτερο της Σιγκαπούρης. Η Βουλγαρία, ή Ανατολική Γερμανία, ή Σοβιετική Ένωση και ή Γιουγκοσλαβία, μέ κρατικούς και μη οργανισμούς και εταιρίες, θά εκπροσωπήσουν τό μεταβαλλόμενο κλίμα της Εύρωπης μέ τή συμμετοχή τους στην έκθεση.

Τά ναυτιλιακά θέματα της Κοινότητας

Στίς 22 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στό γραφεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, στον Πειραιά συνάντηση του Προέδρου της Ένώσεως Ευρωπαίων Έφοπλιστών (CAACE) κ. Lakalamita, του προέδρου του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Έθνικών έφοπλιστικών Ένώσεων (CENSA) κ. J. Kruse και του κ. N. Werring, αντιπροέδρου της Censa μέ τον πρόεδρο της E.E.E. κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, τον αντιπρόεδρο κ. Ιωάννη Γκούμα και τον πρόεδρο της Επιτροπής Έξωτερικών Υποθέσεων κ. Ιωάννη Β. Γουλιανδρή. Σκοπός της συνάντησης ήταν ή ανταλλαγή απόψεων επί θεμάτων τά όποια αφορούν την ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Αντιπροσωπεία της Ίντερκάργκο στό Τόκυο

Αντιπροσωπεία της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Ξηρού Φορτίου (Ίντερκάργκο) μέ επικεφαλής τον πρόεδρό της κ. Φράνκ Τσάο, τον αντιπρόσωπο της Νορβηγίας κ. Μόρτεν Βέρρινγκ και τον διευθυντή της Ένωσης κ. Μπρούς Φάρδινγκ, επισκέφθηκε τό Τόκυο στίς 14-15 Μαΐου όπου είχε συνομιλίες μέ ιαπωνικές εταιρίες που εντάχθηκαν πρόσφατα στην ένωση, τή Μιτσούι OSK και την Daiichi Chuo καθώς και συζητήσεις μέ άλλες μεγάλες εταιρίες που δέν είναι ακόμα μέλη.

Ήδη περιλαμβάνει 125 εταιρίες - μέλη από 18 ναυτιλιακά έθνη που διαχειρίζονται

συνολικά ένα στόλο από 750 μπάλκερς συνολικού τοννάζ άνω των 35 εκατομ. τον. d.w.

Υπό την κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαΐου έζητήθη ή έγγραφη στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Γαρμπής», μικτό σκάφος, που υπέστηλε τή λιβεριανή, 41.164 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Cambanos Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Λεβάντ Σπίριτ», πρώην «Shirogane» υπό σημαία Μπαχάμας, 18.799 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Pelagic Shipping S.A.» (κ. Εύστ. Λουβής).

Χρήση Πλοηγικών Υπηρεσιών στίς περιοχές Torres Strait και Great Barrier Reef της Αυστραλίας

Σύμφωνα μέ την ύπ' αριθ. Α. 619 (15) Απόφαση του IMO, συνιστάται ή χρήση πλοηγού από όλα τά πλοία μήκους 100 μέτρων και άνω και όλα τά εμπορτα πετρελαιοφόρα, ύγραριοφόρα και πλοία που μεταφέρουν χημικά χύμα ανεξαρτήτως μήκους όταν διέρχονται από τίς περιοχές Torres Strait και Great Barrier Reef της Αυστραλίας.

Οι Αρχές της Αυστραλίας εκτιμούν ότι, ή πλήρης συμμόρφωση στην Απόφαση δέν έγνυάται απόλυτα την αποφυγή κινδύνου θαλασσίας ρυπάνσεως αλλά πιστεύουν ότι θά μειώσει σημαντικά τον κίνδυνο και θά βελτιώσει την ασφάλη ναυσιπλοΐα στην αναφερόμενη, οικολογικά ευαίσθητη περιοχή.

Έν όψει της ανάγκης συμμορφώσεως προς την άνωτέρω Απόφαση, είναι άνάγκη νά ενημερωθούν οι Πλοίαρχοι των Πλοίων.

Έγκρίθηκε ή αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της ΠΕΙΡΑΪΚΗΣ Α.Ν.Ε.

Πραγματοποιήθηκε στίς 22 Μαΐου ή Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρίας ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ, στή πρώτη συνέλευση μετά την πρόσφατη αύξηση του εταιρικού της Κεφαλαίου.

Ήδη οι μέτοχοι της Εταιρίας έχουν φθάσει τούς 903 και κατά κύριο λόγο είναι Έλληνες έφοπλιστές ναυτικοί από τό βαθμό του πλοίαρχου μέχρι και του άπλου ναύτη έν ενεργεία ή συνταξιούχοι, ύπάλληλοι ναυτιλιακών εταιριών, λιμενεργάτες, έμποροι, έλεύθεροι επαγγελματίες, πράκτορες και άπλοι κάτοικοι του Πειραιά και των γύρω Δήμων.

Ή γενική συνέλευση ένέκρινε όμόφωνα την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου στό ποσό των 456.000.000 δραχμών και άποφασίσθηκε ή ύλοποίηση των στόχων της μέ κατ' άρχήν, προγραμματισμό την άγορά φορτη-



arriers S.A.



γών πλοίων και την εκμετάλλευσή τους ενώ παράλληλα θα συνεχίσει την μελέτη και έρευνα για άλλους τομείς δραστηριότητας ως στους κλάδους των δεξαμενοπλοίων και των έπιβατηγών πλοίων.

Αγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό πρόν-
τακτ κάρριερ «Λόιντα» 39.960 τον. d.w., ναυ-
πηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 8,5 έ-
κατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό ση-
μαία Μπαχάμας δεξαμενόπλοιο «Ση Λωρέλ»
139.528 τον. d.w., 66.113 τον. γκρός, ιαπωνι-
κής ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί
τών 7 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό κυπρια-
κή σημαία μπάλκ κάρριερ «Miss Άλίκη»
27.000 τον. d.w., 7.164 τον. γκρός, ναυπηγή-
σεως 1982 (Lakes fitted) έναντι τιμής περί
τών 11,5 έκατομ. δολλαρίων. Στή τιμή περι-
λαμβάνεται χρονοαύλωση τού πλοίου πε-
ριόδου 18 μηνών στά δολ. 8.500 τήν ήμέρα.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές τού μπάλκ
κάρριερ «Mythis» 15.780 τον. d.w., ναυπηγή-
σεως 1981 στή Βραζιλία, έναντι τιμής περί
τών 5,7 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθησαν τά αδελφά
πρόντακτ κάρριερ «Άράμπιαν Τρέιντερ» και
«Άράμπιαν Τσάλλεντζερ» 39.700 τον. d.w.,
21.164 τον. γκρός ναυπήγησης 1982 και 1981
στή Γιουγκοσλαβία, έφοδιασμένα μέ διπύθ-
μενα, έναντι τιμής 27 έκατομ. δολλαρίων ανά
πλοίο.

— Σέ Έλληνες έπωλήθη τό πρόντακτ
κάρριερ «Port Racine» 30.616 τον. d.w.,
17.942 τον. γκρός, όλλανδικής κατασκευής
1973, έναντι τιμής περί τών 7,1 έκατομ. δολ-
λαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό
κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Τζών Λ.»
26.644 τον. d.w. 16.022 τον. γκρός, ιαπωνικής
ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί τών 7,5
έκατομ. δολλαρίων.

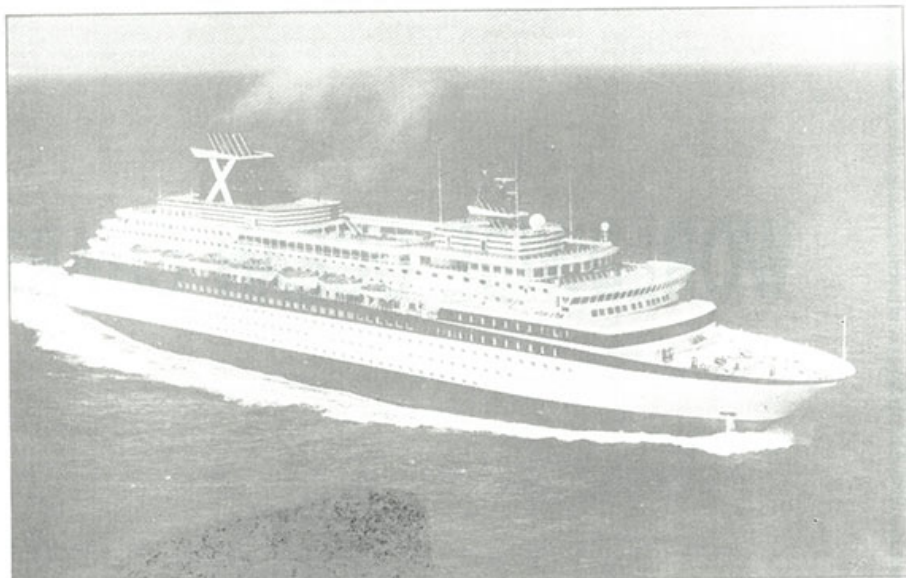
— Έλληνες αγόρασαν τό κοντεινερό-
πλοιο «Mariona del Mar» 1.875 τον. d.w., ναυ-
πήγησης 1976, σέ άγνωστη τιμή.

Διαλύσεις

— Στήν Ίνδία έπωλήθη γιά διάλυση τό
φορτηγό πλοίο «Κριστέλ» 4.191 τον. έλ. έ-
κτοπίσματος, αντί δολ. 261 ανά τόνο.

Άλλαγές στήν COSTAMARE

Άπο τήν 1η Μαΐου διευθύνων σύμβουλος
στήν εταιρία ανέλαβε ό κ. Φάνης Κωσταντα-
κόπουλος, αδελφός τού Καπετάν Βασίλη



Τό νεότευκτό κρουαζιερόπλοιο «Χοράιζον» 46.800 τον. γκρός τού Όμίλου Χανδρή κατά τό παρθενικό του ταξίδι από τό Πάπενμπουργκ τής Δυτ. Γερμανίας, μέσω Σαουθάμπτον πρós Νέα Υόρκη, από όπου άρχισαν στίς 26 Μαΐου οί τακτικές περιηγήσεις στίς Βερμούδες. Τό νέο απόκτημα τού Όμίλου Χανδρή διαθέτει 1.700 κλίνες και ή ναυπήγηση του στοίχισε 175 έκατομ. δολάρια.

Προσφορά όλοκληρωμένων προγραμμάτων Η/Υ γιά Ναυτιλιακές και Ναυλομεσιτικές Έταιρίες

Μέσα στό κλίμα όργασμου πού έπικρατεί
έν όψει τής έκθεσης τών Ποσειδωνίων '90,
πληροφορηθήκαμε ότι ή γνωστή στό ναυτι-
λιακό χώρο εταιρία Computer Expert Sy-
stems Ltd. προσφέρει μία όλοκληρωμένη λύ-
ση μέ τό «κλειδί στό χέρι» πού άποτελείται
από Hardware, λειτουργικό σύστημα, ORAC-
LE database και Software μαζί. Τό Software
πού προσφέρεται είναι τό γνωστό πλέον, έ-

ξειδικευμένο σύστημα ναυτιλιακής λογιστι-
κής γιά shipmanagement εταιρίας και Sales
and Purchase σύστημα γιά εταιρίες στόν
ναυλομεσιτικό χώρο. Η Computer Expert
Systems Ltd., συμμετέχει και στά Ποσειδών-
ια, στό Stand 117 και πιστεύουμε ότι αξίζει
νά τήν έπισκεφθεί κάθε ενδιαφερόμενος γιά
συστήματα μηχανοργάνωσης.

Κωνσταντακόπουλου, και γενικός διευθυν-
τής ό Καπετάν Γιώργης Σάρδης.

Πρόεδρος τής COSTAMARE παραμένει ό
Καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος.

Τά συμβεβλημένα

Μεταξύ Δεκεμβρίου 1989 και Μαρτίου
1990, υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά
τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέ-
ρω πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες
σημαίες:

— «Φαέθων», παναμαϊκό, 1.600 τον.
γκρός, από 11.9.89, εκπρόσωπος κ. Κων. Θε-
οδώρου.

— «Σήοαθ», μέ σημαία Μάλτας, 16.270
τον. γκρός, από 1.10.89, εκπρόσωπος κ. Δημ.
Μπαρμπούτης.

— «Γκάξ Τσάννελ», παναμαϊκό, 7.992 τον.
γκρός, από 1.10.89, εκπρόσωπος κ. Νηρ. Γε-
ωργιάδης.

— «Όλύμπικ Σπίριτ», παναμαϊκό, 92.500
τον. γκρός, από 3.12.89, εκπρόσωπος «Sprin-
field Shipping Co.».

— Στάρλαντ», κυπριακό, 5.871 τον. γκρός,
από 1.12.89, εκπρόσωπος κ. Άντ. Φαράκλας.

— «Μπελίττα Στάρ», κυπριακό, 6.392 τον.
γκρός, από 15.12.89, εκπρόσωπος κ. Άντ.
Φαράκλας.

TAKIS CONTOGEOORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEOORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS · CONTRACTORS · CHARTERERS

S & P · MANAGEMENT · AGENTS · DEMOLITION

107-109 FILONOS STR. (7th floor)
185 35 PIRAEUS
GREECE
CABLE: CHARTOCEAN

PHONES: (1)4181761 (7 LINES)
TELEX: 211618 - 241043 -
241086 - 241087 WIDE GR
FAX: (1) 4137269

— «Κερύνεια», κυπριακό, 8.976 τον. γκρός, από 1.12.89, εκπρόσωπος κ. Στ. Κολοβός.

— «Πράϊμ Βίκτορι», παναμαϊκό, 1.599 τον. γκρός, από 21.12.89, εκπρόσωπος κ. Στ. Κολοβός.

— «Φαίργουϊντ», μέ σημαία Μάλτας, 13.792 τον. γκρός, από 1.1.90, εκπρόσωπος κ. Λεων. Βαριάς.

— «Ολύμπικ Σύμφωνο», παναμαϊκό, 92.500 τον. γκρός, από 7.3.90, εκπρόσωπος κ. Ί. Ζιμπόπουλος.

— «Σουβρέττα», παναμαϊκό, 34.035 τον. γκρός, από 16.3.90, εκπρόσωπος κ. Άποστ. Φραντζής.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Δώρικ Άρμουρ», μέ σημαία Μπαχάμας, 34.620 τον. γκρός, από 1.12.89, λόγω ύψωσης τής Έλληνικής.

— «Μαριχριστίνα», παναμαϊκό, 64.940 τον. γκρός, από 5.12.89, λόγω ύψωσης τής Έλληνικής.

— «Φιλία Στάρ» λιβεριανό, 18.583 τον. γκρός πωλήσεως.

— «Φλάγκ Ρολάκο», παναμαϊκό, 6.585 τον. γκρός, από 18.1.90, λόγω ύψωσης τής Έλληνικής.

— «Λαμπούσα Καραβάς», κυπριακό, 8.976 τον. γκρός, από 1.12.89, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Νικόλαος Μ.ΙΙ», κυπριακό, 1.473 τον. γκρός, από 16.1.90, λόγω πωλήσεως.

— «Ροδόση», κυπριακό, 17.805 τον. γκρός, από 11.2.90, λόγω πωλήσεως.

— «Φλάγκ Τόμ», παναμαϊκό, 20.513 τον. γκρός, από 6.2.90, λόγω ύψωσης τής Έλληνικής.

— «Άθλος Στάρ», μέ σημαία Μάλτας, 1.400 τον. γκρός, από 14.2.90, λόγω πωλήσεως.

— «Φώντας», μέ σημαία Μάλτας, 992 τον. γκρός, από 27.12.89, λόγω ύψωσης τής Έλληνικής.

— «Χαβάϊαν Σάν», λιβεριανό, 48.929 τον. γκρός, από 1.3.90, λόγω λήξης τής σύμβασης.

— «Όλύμπικ Σπίριτ», παναμαϊκό, 92.500 τον. γκρός, από 19.3.90, λόγω ύψωσης τής Έλληνικής.

• Στίς 31.3.90 τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία άνέρχονταν σέ 184, συνολικής χωρητικότητας 3.394.989 τον. γκρός.

Στήν Ένωση Έκπροσώπων Ίδιωτικών Θαλαμηγών

Στίς 2 Μαΐου συγκροτήθηκε σέ σώμα τό νέο διοικητικό συμβούλιό τής Ένωσης Έκπροσώπων Ίδιωτικών Θαλαμηγών, τό οποίο άπαρτίζουν οί κ.κ. : Κων. Ξανάλατος πρόεδρος, Χαρ. Τζάλας άντιπρόεδρος, Γεώργ. Άλεξόπουλος γενικός γραμματέας, Γεώργ. Ζαΐμης ταμίας, Πυθ. Κοσίβας άναπληρωματικός ταμίας καί Ευστ. Βροντίσης, Κων. Γάσπαρης σύμβουλοι.

Στήν συνέχεια τό νέο Δ.Σ. συνήλθε στήν πρώτη του συνεδρίαση στήν οποία συζητήθησαν όλα τά προβλήματα πού άπασχολούν τό ίδιωτικό σκάφος άναψυχής.

Άντικείμενο μακράς συζήτησης αποτέλεσε τό πρόβλημα τής άνανέωσης τών Δελτίων Κινήσεως πού όπωσ είναι γνωστό άποτελεϊ τό καίριο πρόβλημα όλων τών διοική-



Τό Ίδρυμα Προκοδοτοήσεων του άείμνηστου εθνικού ευεργέτη Καπετάν Γιάννη Πατέρα, συνεχίζοντας μία παράδοση 18 ετών, μοίρασε καί φέτος 33.200.000 δραχμές σέ 175 νιόπαντρα κορίτσια ναυτικών.

Στή φωτογραφία άποψη τής αίθουσας του Δημοτικού Θεάτρου στήν όποία στίς 14 Μαΐου έγινε ή άπονομή τών γαμήλιων δώρων στήν όποία παραβρέθηκαν ό εκπρόσωπος του Άρχιεπισκόπου Σεραφείμ, Έπίσκοπος Άχελώου Ευθύμιος, ό εκπρόσωπος του μητροπολίτη Πειραιά, μητροπολίτης Καλύμνου καί Λέρου Νεκτάριος, ό ύπουργός Αιγαίου κ. Γ. Μισαηλίδης, ό δήμαρχος Πειραιά κ. Σπ. Στρατηγός, ό πρόεδρος του ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένης, ό κ. Διαμαντής Στεφάνου - Πατέρας, ό κ. Ν. Πατέρας, ό διευθυντής τών Ίδρυμάτων Πατέρα κ. Κ. Βλάχος καί άλλοι.

Ύπενθυμίζεται ότι τό Ίδρυμα Ι. Πατέρα προσφέρει κάθε χρόνο καί 100 ύποτροφίες έσωτερικού - έξωτερικού, από τόκους καταθέσεων λιρών Άγγλίας μέσω του Παγκιακού Ίδρύματος.

σεων πού προσπάθησαν ή κατάργηση τών γραφειοκρατικών καί αντιτουριστικών θεσμοθετημένων πού θεσπίσθηκαν μετά τό 1981.

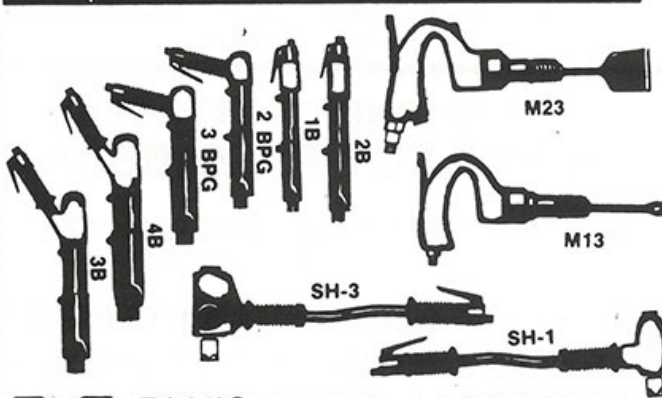
Πρός τήν κατεύθυνση αυτή γιά τήν κατάργηση όλων τών άλλοπρόσαλλων έγκυκλίων οδηγίων, πού σημειωτέον έχουν προκαλέσει

μεγάλη καί δικαιολογημένη σύγχυση στά Τελωνειακά όργανα, πήρε τήν άπόφαση τό νέο Δ.Σ. νά κάνει έπαφές μέ τούς Ύπουργούς Οικονομικών, Τουρισμού καί Έμπορικης Ναυτιλίας.

Τέλος τό διοικητικό συμβούλιο ανακοίνωσε ότι απέκτησε μόνιμο έμπειρο Πλοίαρχο

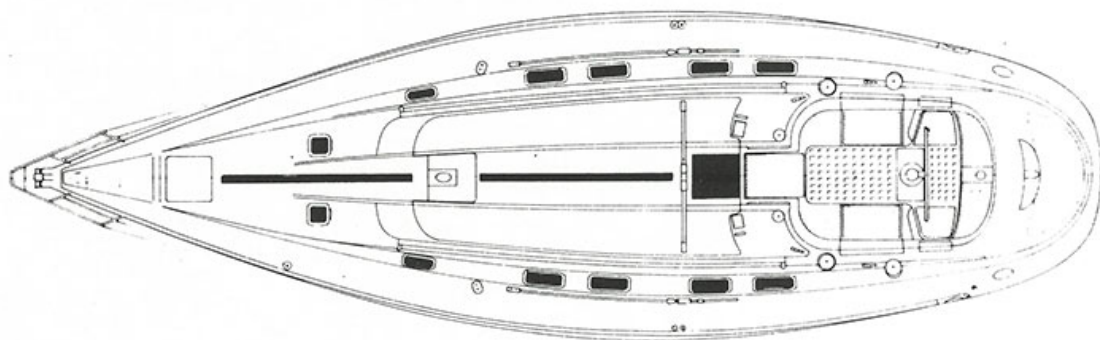
ΜΑΤΣΑΚΩΝΙΑ ΑΕΡΟΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

TRELAWNY



ΣΑΛΚΟ Κ. Α. ΣΑΛΛΗΣ - Α. Ι. ΚΟΤΖΙΚΑΣ Ε.Π.Ε.
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ
ΤΣΟΥΝΤΑ 62 - ΑΘΗΝΑ 111 43 - ΤΗΛ. : 2028.803 - 2019.877
FAX.: 20.19.548 - TELEX: 225662

Εμπορική επιτυχία σημειώνουν τα σκάφη της Beneteau στην ελληνική αγορά



Παραδίδονται ήδη στους ιδιοκτήτες τους τα όκτώ ιστιοπλοϊκά σκάφη Beneteau, τύπος First 45F5, τα οποία είχε κλείσει η εταιρία Blue Yachts για την ελληνική αγορά από τη παραγωγή της Γαλλικής εταιρίας για το 1990.

Η συνεργασία του γνωστού σχεδιαστή Pininfarina με τη Beneteau δημιούργησαν ένα

σκάφος με ραφιναρισμένη κομψότητα και εκπληκτικές επιδόσεις, το οποίο κατά τη θαλάσσια μεταφορά του από την Γαλλία στην Ελλάδα πέτυχε να διανύσει 230 ναυτικά μίλια το 24ωρο.

Εκτός από την εμπορική τους επιτυχία, αρκετά ικανοποιητικές διαγράφονται και οι προοπτικές ναυλώσεων των όκτώ σκαφών

First 45F5 που βρίσκονται πλέον στην Ελλάδα, για τα οποία η εταιρία Vernicos Yachts έχει μέχρι σήμερα εξασφαλίσει ναύλους 15 εβδομάδων κατά μέσο όρο, γεγονός που αποδεικνύει ότι οι ναυλωτές ζητούν όλο και περισσότερο καθαρόαιμα ιστιοπλοϊκά σκάφη για τις διακοπές τους.

Ε.Ν. ο οποίος καθημερινά θα βρίσκεται στα γραφεία της Ένωσης για κάθε εξυπηρέτηση και παροχή πληροφοριών στα μέλη της Ένωσης, στο τηλέφωνο 41.82.530.

Στόν Σύνδεσμο Έλλήνων Μεσιτών Ασφαλίσεων

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Συνδέσμου Έλλήνων Μεσιτών Ασφαλίσεων (Hellenic Insurance Brokers Association), το οποίο εξελέγει κατά την διάρκεια της δεύτερης τακτικής γενικής συνέλευσης του Συνδέσμου, πραγματοποίησε στις 15 Μαΐου, 1990 την πρώτη συνεδρίασή του, κατά την διάρκεια της οποίας συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Ιωάννης Μακρυμύχας πρόεδρος, Γεώργιος Κούμπας Α' αντιπρόεδρος, Άγγελική Νταλιάνη Β' αντιπρόεδρος, Άλμπερτ Σεμερτζίδης Γ' αντιπρόεδρος, Νικόλαος Μακρόπουλος γεν. γραμματέας, Γεώργιος Έμπρογλου ταμίας και μέλη οι κ.κ. Αντώνης Αργυρόπουλος, Γεώργιος Καραβίας, Σίμος Ξηρογιαννόπουλος, Θεόδωρος Πανόπουλος και Νικόλαος Πιπιλιανόπουλος.

Σχολή Σωστικών στη Νέα Μηχανιώνα

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως ιδρύθηκε και άρχισε να λειτουργεί πρόσφατα

στην Ν. Μηχανιώνα, Δημόσια Σχολή, Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων κατά το πρότυπο της αντίστοιχης Σχολής που λειτουργεί από το 1972 στον Άσπρόπυργο. Η παραπάνω Σχολή πρόκειται να εκπαιδεύει κυρίως πληρώματα εμπορικών πλοίων που προέρχονται από τον βορειοελλαδικό χώρο, ώστε να αποφευχθεί η μετακίνησή των προς το κέντρο, που συνεπάγεται οικονομικές επιπτώσεις και παράλληλα να ανακουφίσει την ήδη βεβαρημένη από πλευράς υποψηφίων, δμώνυμη Σχολή Άσπρόπυργου.

Βραβεύθηκαν 83 Έλληνικές άκτες και 6 μαρίνες

Η Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA — ανακοίνωσε τα αποτελέσματα των κρίσεων των Προγραμμάτων «Γαλάζιες Σημαίες» και «Χρυσός Άστερας» για το 1990.

Το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες» που εκτελείται με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από το 1987 στο χώρο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, διαχειρίζεται η HELMEPA στην Ελλάδα, με τη βοήθεια επιτροπής κρίσεων από εκπροσώπους της Πολιτείας.

Υπέβαλαν υποψηφιότητες 107 άκτες και 10 μαρίνες. Η εθνική επιτροπή έκρινε 85 άκτες ότι πληρούσαν τις προϋποθέσεις όπως και 6 μαρίνες, των οποίων τις υποψηφιότητες

τες έστειλε στις Βρυξέλλες.

Οι ύλικές κρίσεις που έγιναν στις Βρυξέλλες στις 23 Μαΐου με τη συμμετοχή των εθνικών χειριστών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ανέδειξαν για την Ελλάδα 83 άκτες και 6 μαρίνες, στις οποίες απονέμεται η τιμητική διάκριση της Γαλάζιας Σημαίας. Η διάκριση ισχύει στις άκτες για ένα χρόνο και δύο χρόνια για τις μαρίνες.

Τών υπολοίπων χωρών τα αποτελέσματα για τις Γαλάζιες σημαίες θα ανακοινωθούν στις 7 Ιουνίου.

Έκθεση της HELMEPA στη Θεσσαλονίκη

Η Περιβαλλοντική Έκθεση της HELMEPA «Ας Σωσουμε τις Θάλασσες» επισκέφθηκε την Συμπρωτεύουσα, στο πλαίσιο του Προγράμματος HELMEPA/MEDSPA, που συνεχίζεται με επιτυχία και υλοποιείται σύμφωνα με το Μεσογειακό Ειδικό Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον, των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Το Πρόγραμμα αυτό στοχεύει στην ενημέρωση του κοινού πάνω στη ρύπανση των Έλληνικών Θαλασσών και άκτων από τα απόρριμματα. Ακόμα περισσότερο αποσκοπεί στη δημιουργία περιβαλλοντικής συνείδησης στην πατρίδα μας για την εξάλειψη αυτής της απειλής που υποβαθμίζει το Έλληνικό θαλάσσιο περιβάλλον. Το όλο πρόγραμμα πραγματοποιείται εξ ημισείας από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τη HELMEPA.

Με την υποστήριξη του Δήμου Θεσσαλονίκης η Έκθεση λειτουργεί από 19 έως 25 Μαΐου 1990, στο χώρο της Διεθνούς Εκθέσεως, αίθουσα Αίμ. Ριάδη, δίνοντας την ευκαιρία σε μαθητές των Δημοτικών σχολείων της πόλης αλλά και στο ευρύ κοινό να την επισκεφθούν.

Αναδιάρθρωση της Swissair

Ο Έλβετικός εθνικός αερομεταφορέας αντιμετωπίζει την πρόκληση της ηνωμένης Ευρωπαϊκής αγοράς με μία γενική αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του.

Με στόχο την επέκτασή της ως αεροπορικής εταιρίας υψηλής ποιότητας, η Swissair εντείνει τις έπαφές της με τους πελάτες, εν-

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

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

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

καθιστά εξειδικευμένο σύστημα κράτησης θέσεων μέσω υπολογιστή και συνεργάζεται εντατικά με άλλες αεροπορικές εταιρίες.

Ειδικά στην Έλλάδα, η Αθήνα έγινε τό κέντρο της περιοχής ευθύνης Νοτιοανατολικής Ευρώπης και Τουρκίας με ίδρυση νέων υπηρεσιών για έρευνα αγοράς, πληροφορίες ναυλώσεων και πληροφορίες αιτήσεων.

Στά πλαίσια της αναδιάρθρωσης αυτής ανέλαβε Γενικός Διευθυντής ΝΑ Ευρώπης ο κ. H. J. Wagner Διευθυντής Πωλήσεων ο κ. Κομνηνός Μουλής και αντιπρόσωπος της Swissair για τον Πειραιά ο κ. Άναστ. Σαραφίδης.

Πρόστιμα 34 εκατομ. επιβλήθηκαν τό 1989

Πρόστιμα συνολικού ύψους 34.073.000 δρχ. επέβαλαν τό 1989 οι λιμενικές αρχές της χώρας σε υπεύθυνους πλοίων και εγκαταστάσεων ξηράς για ρύπανση της θάλασσας.

Από τά πρόστιμα αυτά τά 17.590.000 επιβλήθηκαν στους υπεύθυνους 183 πλοίων και τά 16.483.000 σε 141 υπεύθυνους εγκαταστάσεων ξηράς.

Επίσης πρόστιμα συνολικού ύψους 26.514.000 δρχ. επέβαλαν τόν περασμένο μήνα οι λιμενικές Αρχές της χώρας στους υπεύθυνους για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τά πρόστιμα αυτά 8.823.000 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος 8.832.000 για παράνομο ψάρεμα, 7.883.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 1.106.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και 170.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού περί ταχυπλόων σκαφών.

• 100,5 κυβικά μέτρα σεντινόνερα απορρίφθηκαν στη θάλασσα, τόσο στα χωρικά μας ύδατα, όσο και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, από τό μέ σημαία Αντίγκουα φορτηγό «Calypso» από τίς 17.5.89 μέχρι τίς 5 Μαρτίου 1990. Τό γεγονός διαπιστώθηκε από τό λιμεναρχείο Πειραιώς κατά τόν έλεγχο του βιβλίου πετρελαίου του πλοίου, του οποίου απαγορεύθηκε ό απόπλους μέχρι νά

κατατεθεί έγγραφική έπιστολή ύψους 17.000.000 δρχ., πού πιθανολογείται ότι θά είναι και τό πρόστιμο πού θά επιβληθεί στους υπεύθυνους.

• Πρόστιμα 300.000 δρχ. επέβαλε τό ύπολιμεναρχείο Στυλίδας στον Α' μηχανικό του με σημαία Όνδούρας φορτηγού «Robin» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του λιμανιού της Στυλίδας με πετρελαιοειδή.

• Τό λιμεναρχείο Έλευσίνας επέβαλε πρόστιμο 100.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του Κυπριακού φορτηγού «Adeler» γιατί από τόν έλεγχο του βιβλίου πετρελαίου του σκάφους διαπιστώθηκε ότι κατ' επανάληψη έχουν ριφθεί στη θάλασσα, εκτός της Μεσογείου, σεντινόνερα του μηχανοστασίου.

• Τό Γραφείο Έυρεσης Ναυτικής Έργασίας τόν περασμένο Απρίλιο επέβαλε πρόστιμα 7.422.062 δρχ., 1.741.864 δρχ. και 106.824 δρχ., αντίστοιχα, στους υπεύθυνους των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων «Νάξος», «Νέαρχος», και «Δήλος» για αντικανονική επάνδρωση των πλοίων κατά τη χειμερινή περίοδο.

Διαγωνισμός ποίησης για Έλληνες ναυτικούς

Στη μνήμη Νίκου Καββαδία, ή εταιρεία Προστασίας της Φύσεως Κεφαλονιάς και Ίθάκης στα πλαίσια του διαρκούς προγράμματος «Θάλασσα και Ζωή» προκηρύσσει ποιητικό διαγωνισμό σε πανελλήνια κλίμακα μεταξύ ΜΟΝΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.

Ο Διαγωνισμός θά γίνει στο Άργοςόλι. Τά χρηματικά βραβεία διέθεσαν Κεφαλονίτες ναυτικοί και είναι τό
Α' Βραβείο: 100.000 δρχ., τό
Β' Βραβείο: 70.000 δρχ. και τό
Γ' Βραβείο: 50.000 δρχ.

Δικαίωμα συμμετοχής έχει κάθε Έλληνας ναυτικός. Τά κείμενα των ποιημάτων νά είναι εμπνευσμένα από τη θάλασσα και τη ναυτική ή νησιώτικη ζωή. Τά ποιήματα νά μην είναι λιγότερα από όκτώ (8). Νά μην έχουν βραβευθεί σε άλλο διαγωνισμό, νά είναι πρωτότυπα και νά μην είναι ανθολογημένα. Νά υποβληθούν σε έννιά αντίγραφα τό καθένα.

Νά υποβληθούν με ψευδώνυμο των συμμετεχόντων. Τά πραγματικά στοιχεία θά πε-

ριέχονται σε μικρότερο φάκελλο κλειστό πού θά αναγράφει τό ψευδώνυμο και θά σταλεί μαζί με τά ποιήματα. Η άποσφράγιση των φακέλων θά γίνει μετά τη βράβευση. Στην κριτική επιτροπή θά συμμετέχουν εκπρόσωποι των Γραμμάτων, της Τέχνης, αλλά και του ναυτικού κόσμου. Τά ποιήματα δέν επιστρέφονται και πρέπει νά υποβληθούν τό αργότερο μέχρι τήν 1.8.90, στην Έταιρεία Προστασίας της Φύσεως «Κεφαλονιάς και Ίθάκης/ όπόψη κ. Νίκης Κατσούνη, Γερμενή 3 — Άργοςόλι.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΤΟ ΟΡΓΑΝΟΝ»

Στίς 25 Μαΐου, στην αίθουσα της ΕΣΗΕΑ, ό επίτιμος άρχηγός Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχος ε.α. κ. Άριστείδης Παπανδρέου παρουσίασε τό νεοεκδοθέν βιβλίο του «Άριστοτέλης τό Όργανον».

Τό «Όργανον» αυτό διανοείσθαι, άμετάφραστο μέχρι σήμερα επί 22 αιώνες, τό άντικείμενο της ένδιαφέρουσας έκδοσης του κ. Παπανδρέου.

Σημειώνεται ότι στην πραγματεία του αυτή, πού είναι μοναδική στον κόσμο και άγνωστη μέχρι σήμερα στον Έλληνικό Λαό και στην Έλληνική διάνοηση, ό Άριστοτέλης πραγματεύεται έπιστημονικά, ύπερσύγχρονα και άκριβέστατα τόν ανθρώπινο Λόγο, (πνευματική ένέργεια), σαν «Όργανον» για τήν επίλυση παντός ανθρώπινου προβλήματος χωρίς ό χρήστης του — άνθρωπος — νά υποπίπτει σε έναντίωση.

«ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1980-1990»

ΤΟΥ ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Ο Δρ. Ματθαίος Δ. Λώς κυκλοφόρησε πρόσφατα τήν εις τό θέμα αναφερόμενη έκδοση ή όποία περιέχει όλη τήν αρθρογραφία του συγγραφέως, με ναυτιλιακό περιεχόμενο, καθώς και «κρίσεις και άποκρίσεις» της δεκαετίας 1980-1990.

Πρόκειται για ένα πραγματικά ένδιαφέρον βιβλίο.



ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 14-16, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 4114.696, 4120.275-9
TELEX: 21-1110 TELEFAX: 4120.761

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
.. .. .

Αναπροσαρμόσαμε όλα τα προγράμματά μας σύμφωνα με την σύγχρονη αντίληψη που επικρατεί στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική.

Στο εξειδικευμένο και χρήσιμο σερβίς είμαστε Α Σ Υ Ν Α Γ Ω Ν Ι Σ Τ Ο Ι

ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ, ΝΕΑ ΑΝΤΙΛΗΨΗ
ΝΕΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ
ΧΑΜΗΛΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Σας περιμένουμε.



Το μέλλον έχει 60 χρόνια παρελθόν

Τίποτε δεν εξασφαλίζει το μέλλον, όσο ένα ισχυρό παρελθόν. Η Ασφαλιστική Εταιρία ΑΣΤΗΡ από την πρώτη στιγμή της δημιουργίας της το 1930, πραγματοποίησε έργο μέλλοντος, που εξασφάλισε εκατομμύρια Έλληνες.

Με πρωτοποριακή οργάνωση και έμπειρα στελέχη, που διακρίνονται για τη βαθειά γνώση κάθε μορφής ασφάλισης, ώστε κάθε κίνδυνος, κάθε περίπτωση να καλύπτεται σίγουρα και αποτελεσματικά.

Με τέτοιο παρελθόν και τόση σιγουριά οι ασφαλισμένοι στον ΑΣΤΕΡΑ αισθάνονται το μέλλον τους εξασφαλισμένο.



TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

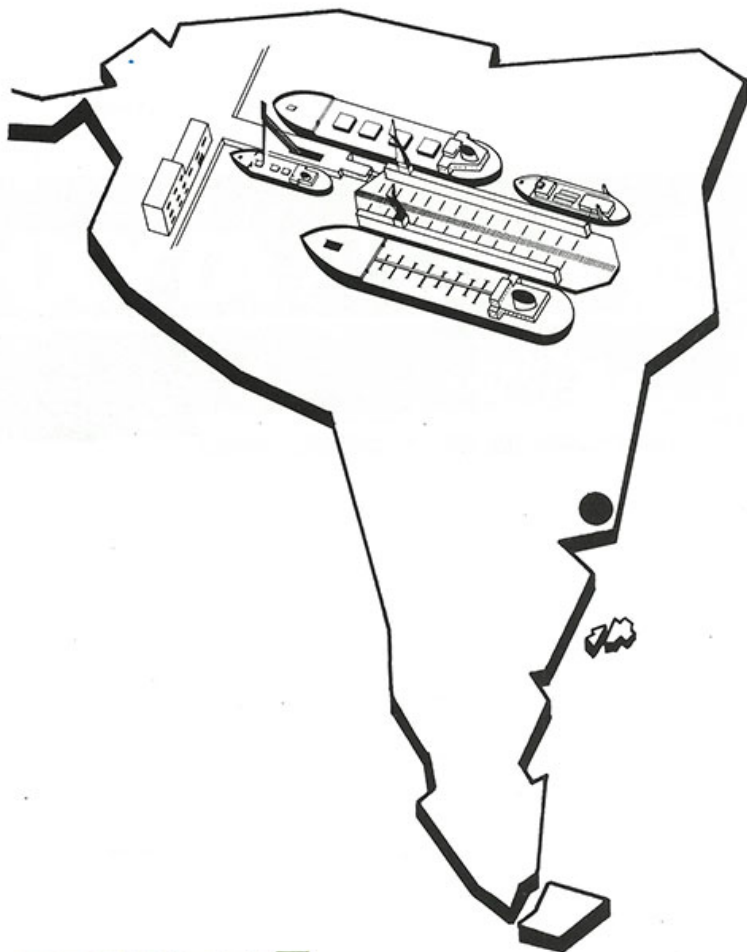
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.

Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,

Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,

Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,

Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

**OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.**

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 25 Μαΐου 1990.

Ευρώπη	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	72.00	138.00
Γένοβα	82.00	169.00
Άμβουργο	82.00	153.00
Χάβρη	87.00	170.00
Πειραιάς	75.00	152.00

Μέση Άνατολή

Πόρτ Σάϊδ	84.00	205.00
Σουέζ	84.00	205.00
Τζέντα	88.00	169.00
Ρας Τανούρα	88.00	163.00
Ήνωμένα Άραβ.		
Εμιράτα	78.00	175.00

Νταμνάν**Άφρική**

Λάγος	88.00	178.00
Ντακάρ	115.00	187.00
Λας Πάλμας	80.00	157.00
Θέουτα	79.00	160.00
Μάλτα	84.00	172.00
Ντάρμπαν	97.00	192.00

Άπω Άνατολή

Κολόμπο	82.00	230.00
Σίδνεϋ	123.00	204.00
Χόγκ Κόγκ	96.00	177.00
Σιγκαπούρη	84.00	163.00
Τόκιο	106.00	205.00

Η.Π.Α. — Νοτ. Άμερική

Μόντρεαλ	100.00	209.00
----------	--------	--------

N. Ύορκη	86.00	183.00
Χάμπτον Ρόουντς	90.00	185.00
Χιούστον	80.00	163.00
N. Όρλεάνη	80.00	163.00
Λός Άντζελες	83.00	170.00
Κρίστομπαλ	101.00	200.00
Ρίο Ίανέιρο	98.00	253.00
Βουένος Άϊρες	99.00	179.00
Μοντεβιδέο	118.00	207.00

(Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581).

Έπανεξελέγη**ό πρόεδρος του ΣΩΝΠΑΠ**

Ο κ. Χρήστος Παπάκης επανεξελέγη πρόεδρος του Σωματίου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής Πειραιώς κατά τις άρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν στις 23 Μαΐου. Συγκριμένα, η νέα διοίκηση που προήλθε από τις άρχαιρεσίες έχει ως εξής:

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΕΤΟΣ	Έλληνική	3.065	1972	Επιθεωρήθηκε στη Μάλτα συνεπεία ζημίας στην έλικα, στις 24/4.
MARK ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	Κυπριακή	1.599	1975	Άγκυροβολημένο στο Κερατσίνι υπέστη πυρκαϊά στις 9/5.
ONTYANNA H.	Κυπριακή	9.868	1971	Κατά τό ταξίδι Άλγκεκίρας για Άμβουργο υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 11/4.
ΤΗΝΟΣ Αΐ' ΛΑΝΤ	Κυπριακή	12.376	1973	Κατά τό ταξίδι Βιτόρια για Γένοβα υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 28/4.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ	Μάλτας	24.956	1970	Κατά την φόρτωση στην Παρανάγουα προσάραξε, στις 3/5. Αναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	Έλληνική	13.889	1978	Επιθεωρήθηκε στο Γιβραλτάρ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 9/5.
ΓΚΡΕΊΣ Λ.	Έλληνική	16.306	1971	Κατά τον κατάπλου στη Χοντίντα, έμφορτο σιτηρών, προσάραξε σέ θέση 14.57.5 Β, 42.53.2 Α στις 13/5.
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ	Κυπριακή	19.199	1977	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 10/5 και κατέπλευσε στο Ρίτσαρντς Μπαϊ για έπισκευές.
ΦΕΎΡΟΥΖ Ι	Έλληνική	17.217	1983	Κατά τό ταξίδι Όξελοσσοντ για Μπρέικ έμφορτο σιδήρου, προσέκρουσε σέ ναύδετο στο Κόνιγκσφορντ, στις 15/5, χωρίς νά υποστή σοβαρές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	Έλληνική	17.485	1970	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στον Πειραιά, τον Μάιο. Προσάραξε κατά τον απόπλου από Τέξας Σί-τυ στις 16/5 και αποκολλήθηκε μέ τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ	Λιβεριακή	43.441	1974	
ΜΙΚΤΑ:				
ΜΠΑΤΗΣ	Έλληνική	78.373	1973	Επιθεωρήθηκε στο Σακάιντε συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη τον Μάρτιο.
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ	Κυπριακή	48.685	1971	Συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Mercantil Niteroi» στη Δραπετσώνα, στις 7/5.

V/O SUDOEXPORT

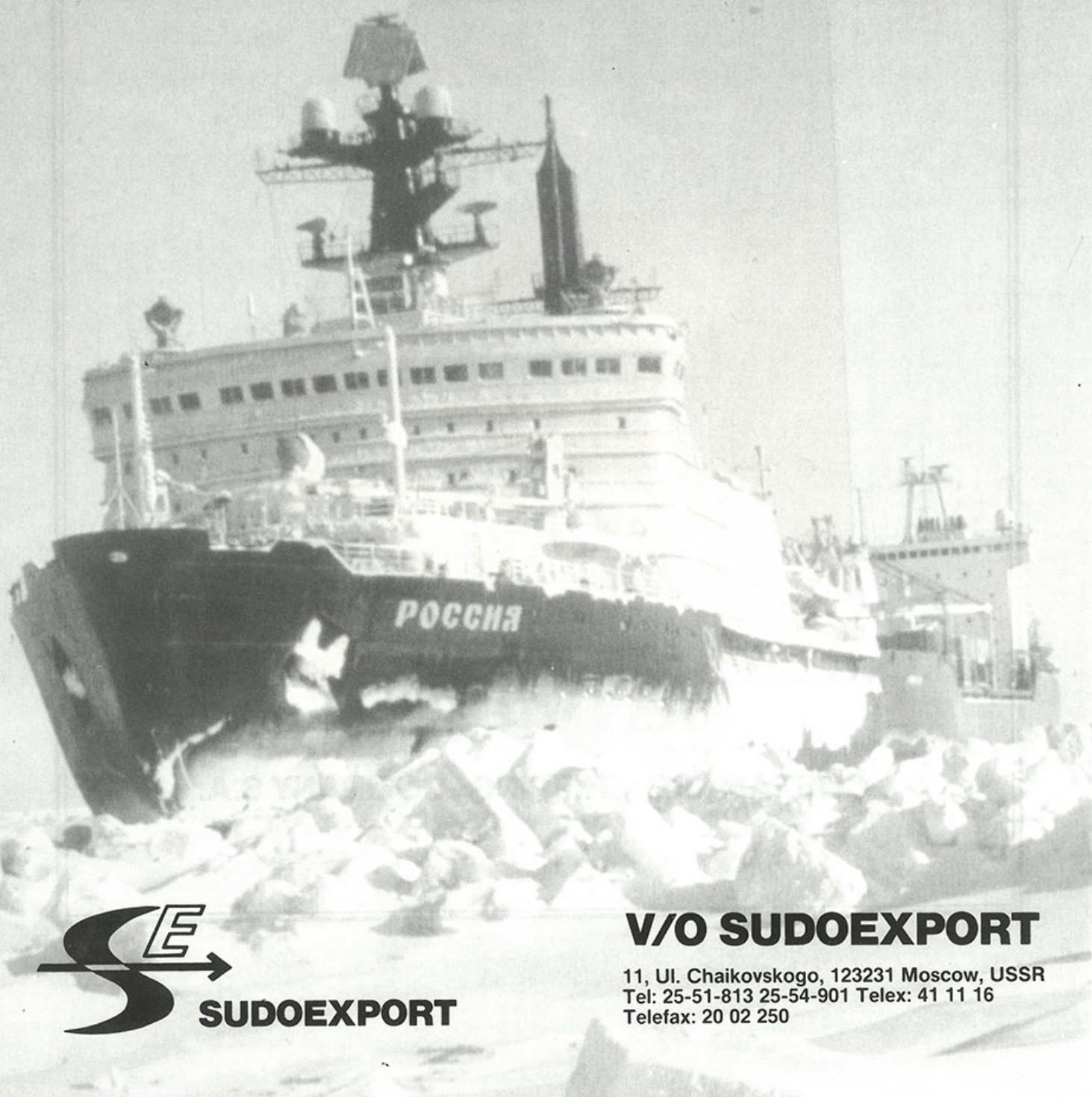
ΠΛΟΥΣΙΑ ΠΕΙΡΑ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΚΑΦΩΝ

ΤΟ ΕΞΑΓΩΓΙΚΟ ΜΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ:

- από τάνκερ, φορτηγά ξηρού φορτίου, σκάφη εξυπηρέτησης και αλιευτικά μέχρι επιβατηγά πλοία της γραμμής.
- από ιπτάμενα μέχρι ταχύπλοα και κωπήλατα
- από σκάφη αναψυχής και αγωνιστικά μέχρι αναλώσιμα
- από κατασκευαστικές διαρρυθμίσεις μέχρι σιλό
- από ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά όργανα πλοήγησης μέχρι ιατρικό εξοπλισμό.

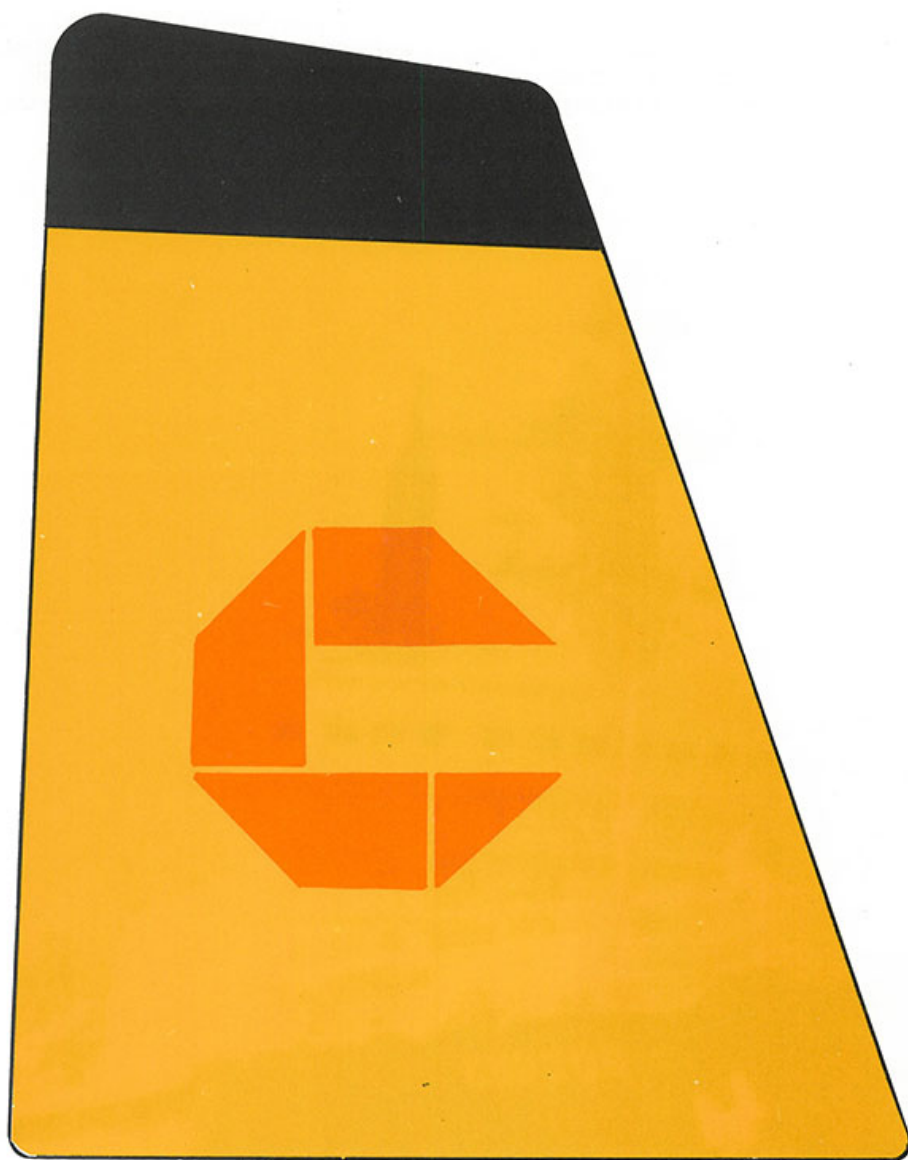
SUDOEXPORT

Στα «Ποσειδώνια» από τις 4 ως τις 8 Ιουνίου 1990.
Εκθέματα: μοντέλλα ταχυπλόων και πετρελαιοφόρων, μπότορσιπ και τζετ, σκάφη καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων και περισυλλογής απορριμμάτων, πλωτών γερανών, φορτηγών 40 χιλ. τόννων. Και εκδρομικά ARGO για συναρπαστικά υποβρύχια ταξίδια.
Σας περιμένουμε στο περίπτερό μας, στα «Ποσειδώνια» μέγαρο ΟΛΠ, στον Πειραιά.



V/O SUDOEXPORT

11, Ul. Chaikovskogo, 123231 Moscow, USSR
Tel: 25-51-813 25-54-901 Telex: 41 11 16
Telefax: 20 02 250



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Πρόεδρος Χρήστος Παπάκης, αντιπρόεδρος Άριστος. Άστρας, γεν. Γραμματέας Γεώργιος. Μάγκος, ειδικός γραμματέας Ζαφ. Βογιατζόγλου, ταμίας Βελισ. Οικονόμου, τακτικά μέλη Βασ. Κανακάκης και Έμμ. Μυτιληναίος και αναπληρωματικά Δημήτρ. Άλογάκος, Μελέτης Λέριος, Ζήσης Λυχνάρης και Δημ. Μπότζος.

Η νέα διοίκηση σε σχετική ανακοίνωση υπογραμμίζει ότι αισθάνεται την υποχρέωση να ευχαριστήσει όλα τα μέλη του Συλλόγου και τονίζει ότι πρωταρχικός και κύριος στόχος του νέου Δ.Σ. είναι η προώθηση του Προεδρικού Διατάγματος που αφορά την αναγνώριση του επαγγέλματος του Ναυτικού Πράκτορα. Επίσης τονίζεται ότι θα κληθούν συσκέψεις με ΥΕΝ, λιμενικές και τελωνειακές αρχές, ΟΛΠ, Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και συνδικαλιστικά σωματεία, προκειμένου να βρεθούν από κοινού λύσεις, για τα υπάρχοντα προβλήματα καθώς και όσα προκύψουν εν όψει της ευρωπαϊκής ενοποίησης.

Καταδίκη υπαλλήλου του Νεωρίου για κατάχρηση

Σε κάθεριξη επτά ετών καταδικάστηκε, από το Τριμελές Έφετείο Κακουρημάτων Πειραιώς η Μαρία Παπαδοπούλου, πρώην οικονομική διευθύντρια των ναυπηγείων Νεωρίου Σύρου, η οποία υπεξαίρεσε από την εταιρεία συνολικά 20 εκατομμύρια δραχμές, στο διάστημα 1982-1987. Στην απόλογιά της υποστήριξε ότι είχε οικονομικά και προσωπικά προβλήματα και αναγκάστηκε να κάνει, ότι έκανε.

Τό Διεθνές Περιβαντολογικό Συνέδριο του Όργανισμού CONCAWE

Με ιδιαίτερη επιτυχία πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα στις 10 Μαΐου το συνέδριο των μελών του Διεθνούς Περιβαλλοντολογικού Όργανισμού Concauwe, την εϋθύνη της οργάνωσης του οποίου είχε η ΕΚΟ.

Σημειώνεται ότι ο διεθνής οργανισμός Concauwe είναι μη κερδοσκοπικός και έχει καθαρώς συμβουλευτικό χαρακτήρα προς τα διάφορα όργανα της ΕΟΚ ή τις επιμέρους Κυβερνήσεις. Μέλη του είναι οι εταιρίες που διαθέτουν διύλιστρία στη Δυτική Εϋρώπη και από ελληνικής πλευράς συμμετέχουν η ΕΚΟ και τα ΕΛ.Δ.Α.

Τό ουσιαστικό μέρος του Συνεδρίου άφιερώθηκε στην εξέταση ειδικότερων εισηγήσεων που άφορούν κυρίως την άτμοσφαιρική και υδάτινη ρύπανση του περιβάλλοντος. Για τα θέματα αυτά υπάρχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε κοινοτικό και έθνικό επίπεδο, προκειμένου τα άρμόδια όργανα να είναι ένημερα των πιο πρόσφατων εξελίξεων για τον τεχνολογικό και νομοθετικό χειρισμό των αντίστοιχων θεμάτων.

Στην Υδάτινη Ρύπανση δύο συγκεκριμένα θέματα που εξέτάστηκαν είναι:

— Οι μηχανισμοί, έλέγχου της προστασίας του οικοσυστήματος και των υπογείων υδάτων από τα υγρά απόβλητα των διύλιστρίων,

— Τα τεχνολογικά μέσα που χρησιμοποιούνται άνάλογα με τό είδος της ρύπανσης.

— Οι μηχανισμοί με τους οποίους είναι δυνατόν άφ' ενός να μειώνονται τα απόβλητα των διύλιστρίων και άφ' έτέρου να άξιοποιούνται οικονομικά.

Τό δεύτερο θέμα άφορά τις σύγχρονες τεχνικές και χημικές μεθόδους που χρησιμο-

ποιούνται για την προστασία της θάλασσας και των πλωτών ποταμών από τη ρύπανση που προέρχεται από διαρροές πετρελαιοειδών. Τονίστηκε ότι τό θέμα αυτό έχει ιδιαίτερη σπουδαιότητα για κλειστές θάλασσες, όπως η Μεσόγειος, τό Αίγαίο και η Άδριατική.

Ό Concauwe για τό θέμα αυτό έχει εκδόσει συγκεκριμένες «οδηγίες» για τό πότε και πώς πρέπει χρησιμοποιούνται οι διάφοροι

• Η Peck & Hall USD, πρωτοπόρος διεθνώς σε συστήματα άσφαλούς προσδέσεως containers, έχει κερδίσει την μερδία του λέοντος στην μετατροπή πλοίων για μεταφορά containers με ένα σύστημα που συνδυάζει καινοτομία και απλότητα.

• Ό συνδυασμός «Breech - Base» της Peck & Hale με τό σύστημα «Lock - Lash»:

• Έπιτρέπει την μεγίστη χωρητικότητα container + stack weight με την χρήση έλαχίστων fittings.

• Έχει χαμηλό κόστος και σάν έγκατάσταση και σάν λειτουργικότητα.

• Έχει πλήρη συμβατότητα με άλλους τύπους φορτίων σε πλοία πολλαπλών χρήσεων (multi - purpose).

• Είναι γρήγορο και άσφαλές στην χρήση του και έγκρίνεται άπ' όλους τους Νηογώνονες.

• Η έγκατάσταση τόσο στο κατάστρωμα όσο και στο κύττα είναι εύκολη και οικονομική και μπορεί να γίνει είτε από τους πλοιοκτήτες, είτε από την ίδια την εταιρία.

• Η Peck & Hale με τό τεχνικό της κέντρο στην Ν. Υόρκη υπολογίζει και σχεδιάζει ξεχωριστά και άνάλογα με τις ιδιαιτερότητες κάθε πλοίου.

• Η ΣΗΜΑΡΚ ΕΠΕ, αντιπρόσωποι της Peck & Hale στην Έλλάδα και την Όλλανδία

παρέχει υπηρεσίες, προμήθεια υλικών, μηχανικούς και έξειδικευμένο συνεργείο εγκατάστασης στον Πειαιά και τό Ρότερντα.

• Άντίστοιχες υπηρεσίες παρέχονται και στην Σιγκαπούρη, τό Χόγκ Κόγκ, την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ.

Μέχρι στιγμής περισσότερα άπό 130 Έλληνικά πλοία και περισσότερα άπό 8.800 πλοία διεθνώς έχουν εξοπλισθεί με σύστημα Peck & Hale.

Μεταξύ των πολλών που έχουν εγκαταστήσει σύστημα Peck & Hale στα πλοία τους τους τελευταίους μήνες είναι:

Aegeus Shipping Co. (P.G. Pateras), Anpo Shipping Co. (A. Politis), Costamare Shipping Co. (V. Costantakopoulos), Daifas Maritime Enterprises S.A. (St. Daifas), Danaos Shipping Co. (J. Koustas), Diana Shipping Co. (P. Palios), Efploia Shipping Co. (L. Lemow), Embros Lines (G. Drakopoulos — B. Logothetis), Globe Trade & Transport (P. Kyriakopoulos), good Faith Shipping Co. (N. Fragos), Mark Shipping & Trading Co. (N. Markantonaki), Marship (Services) Inc. (N. Maris), Square Ltd. (P. Kallis), Uniship Shipping & Trading S.A. (Th. Latsoudis), Varnima Shipping Co. (V.I. Vardinoyiannis), World Operators (K. Papathanasiou).

χημικοί διαλύτες με στόχο όχι μόνο να διαλύονται οι πετρελαιοκηλίδες, αλλά να προστατεύεται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τό θαλάσσιο οικοσύστημα.

• Επίσης, ο οργανισμός προχωρεί στην καταγραφή όλων των μεθόδων και των σχετικών υλικών που διαθέτουν τα διύλιστρία των μελών του για να βελτιώσει, σε επίπεδο ΕΟΚ τους μηχανισμούς άμεσης επέμβασης σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο.

FOR SALE:

MAIN ENGINES

- 1 - 1700 HP NORDMO (BERGEN DIESEL) LSMB9
- 1-1500 HP NORDMO (BERGEN DIESEL) LSMB8
- 1 - 980 HP B + W T23HU
- 1- 660 HP ALPHA B + W 406-26VO
- 2- 580 HP MAN D2542 MLE

GENERATORS

- 3-HEDEMORA V16A/ESAB 1200 KVA 50 C/S
- 1-HEDEMORA V12A/NEBB 1180 KVA 60 C/S
- 2-HEDEMORA V12A/ASEA 1000 KVA 50 C/S
- 1-SACM V12/UNELCE 625 KVA 50 C/S
- 1-SACM V12/ASEA 600 KVA 60 C/S
- 1-NOHAB POLAR/SIEMENS 213 KVA 50 C/S

Cont: PAKIRIKOU NIKOLAOS
Tel: 46 31 215165
Fax: 46 31 192834
Tlx: 21536 NPIS

N.P. IMPORT - EXPORT
Virginsgatan 11 B
416 54 Gothenburg
Sweden

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'NK' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' and 'K' are connected, with the 'K' having a distinctive shape where the top bar is angled. The logo is centered on a large, solid blue rectangular background that occupies the middle section of the page.

35 years shipping & shipbroking experience

Head office: 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece
TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098
TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αρκετές άργιες και λίγα φορτία τα κύρια στοιχεία της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαΐου, συνθέτουν μία εικόνα στασιμότητας στις περισσότερες περιοχές.

Στήν αγορά του Ατλαντικού ο ναύλος δεικνύει για 50.000 τον. σιτηρών προς Ιαπωνία κυμαίνεται σήμερα περί τα δολ. 21 με τάση μείωσης στα δολ. 20,75, ενώ ο αντίστοιχος από Βορ. Ειρηνικό για Ταϊβάν συγκρατείται στα δολ. 13.

Περιορισμένη σε αναλογία η παρουσία των Σοβιετικών, οι οποίοι κάλυψαν με άνεση τις άμεσες ανάγκες τους, αν και αναμένεται εντονότερη παρουσία τους στην αγορά τις προσεχείς εβδομάδες.

Ελάχιστες οι πράξεις που έγιναν γνωστές στη κατηγορία των σιδηρομεταλλευμάτων και του γαιάνθρακα, ενώ κάποια δραστηριότητα διαφάνηκε στη ζάχαρη και τα λιπάσματα, χωρίς όμως οι σχετικές πράξεις να τονώσουν ιδιαίτερα την αγορά που δείχνει να πάσχει από ικανοποιητικό ρυθμό φορτίων όλων των κατηγοριών.

Χαρακτηριστικές των επιπέδων των ναύλων οι ακόλουθες συμφωνίες:

- 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δυτ Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 5,50.
- 100.000 τον. γαιάνθρακες Πουέρτο Μπολιβάρ για Μάνεϊπόιντ, δολ. 6,80.
- 45.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον Ρόουντς για Τριέστη, δολ. 9,85.
- 52.000 τον. γεννήματα Βορ. Χαττέρας για Ιαπωνία, δολ. 20,54.
- 52.000 τον. γεννήματα Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 21,00.
- 28.000 τον. φασάτα Κόλπο ΗΠΑ για Δυτ. άκτιν Ινδίας, δολ. 41.
- 17.000 τον. ζάχαρη Μαπούτο για Λονδίνο, δολ. 28.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στασιμότητα και ελαφρά πτώση των επιπέδων των μισθωμάτων στην αγορά των χρονοναυλώσεων σε Δύση και Ανατολή.

Στά πανάμαξ, η αγορά της Απώ Ανατολής διαμόρφωσε μισθώματα που κυμαίνονται περί τα δολ. 9-9.750 την ημέρα, ενώ στον χώρο του Ατλαντικού περί τα δολ. 11.000, πένον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα και επαναπαράδοση στην Απώ Ανατολή.

Κάπως καλύτερες οι συνθήκες απασχόλησης των μπάλκ κάρριερς μεγέθους handy και handymax, ενώ προβλήματα αντιμετώπιζον στην εξεύρεση ανοικτών μισθωμάτων οι διαχειριστές τουήντεκερς και συμβατικών φορτηγών:

Μερικές από τις χαρακτηριστικότερες συμφωνίες:

- 65.700 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.750 την ημέρα.
- 64.300 τον. d.w. από Ν. Ύμενη μέσω Ν. Αφρικής για Εύρωπη, δολ. 9.000 την ημέρα.
- 60.700 τον. d.w. από ΗΠΑ για Απώ Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα, πλέον άμοιβης δολ. 195.000.
- 37.100 τον. d.w. από Κίνα μέσω Αυστραλίας για Βορ. Εύρωπη, δολ. 7.500 την ημέρα.

— 35.400 τον. d.w. από Εύρωπη μέσω Περιοχής για Ιταλία, δολ. 9.500 την ημέρα.

— 34.680 τον. d.w. από Αλγερία μέσω Βραζιλίας για Σιγκαπούρη, δολ. 10.300 την ημέρα.

— 27.000 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Ε-ρυθρά Θάλασσα, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η πτωτική εξέλιξη των τιμών πετρελαίου περιόρισε τον αριθμό των μεγάλων φορτίων που διακινήθηκε από τη περιοχή του Αραβικού Κόλπου και συγκράτησε τους ναύλους περί τα WS 55.

Εκείνο όμως που πρέπει να σημειωθεί είναι η διπλάσια σχεδόν δραστηριότητα που παρατηρείται στις χρονοναυλώσεις VLCC και δεξαμενοπλοίων μεγέθους Suezmax καθώς και η συμφωνία που κλείστηκε για έννεα συνεχή ταξίδια από Περισκό Κόλπο για Ιαπωνία για φορτία των 250.000 τόννων ανά ταξίδι, άρχις γενομένης από τον προσεχή Οκτώβριο με ναύλους από WS 77,5, έως WS 81.

Τα παραπάνω ευλογα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι αναμένεται άνοδος στην αγορά

των πετρελαιοφόρων κατά τους προσεχείς θερινούς μήνες, με παράλληλη βελτίωση των ναύλων για τα σύγχρονα πλοία.

Η Δυτική Αφρική χωρίς μεγάλο αριθμό φορτίων κατάφερε να διατηρήσει τους ναύλους στα επίπεδα των WS 95 για τα φορτία του ενός εκατομ. βαρελιών, ενώ μεγαλύτερη κινητικότητα παρατηρήθηκε στην αγορά της Μεσογείου όπου τα πλοία των 50-60.000 τον. d.w. πληρώνονταν περί τα WS 175 και τα πλοία των 80.000 τον. d.w. περί τα WS 120-125.

Η Καραϊβική διατηρήθηκε ως η ισχυρότερη περιοχή, κυρίως λόγω των πολλών φορτίων φισούλ δλ για Κόλπο ΗΠΑ, με τους ναύλους στα WS 200 για τα φορτία των 55-70.000 τον. d.w. ενώ παρά τον μικρό αριθμό των φορτίων στη περιοχή της Βορ. Εύρωπης σημειώσαμε κάποια βελτίωση των επιπέδων των ναύλων περί τα WS 120 για τα συνήθη φορτία των 80.000 τόννων.

Βελτίωση τέλος παρουσίασε και η αγορά των καθαρών προϊόντων, με τα συνήθη μεγέθη των 30.000 τόννων στα επίπεδα WS 220-240 για ταξίδια από Εύρωπη για ΗΠΑ.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: Σαβάννα 25.000 τον. σιτηρά Αλγερία, δολ. 21 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-31.

ΒΗΤΑΤΖΟΫ: Λαζάρο Γαρδένας 26.000 τον. φασάτα Ανατολ. άκτιν Ινδίας, δολ. 36,50 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 18-31.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Σέβεν Αϊλάντς 125.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 4,95 φίο, 7 ημέρες, Ιουνίου 1-8.

ΝΗΡΕΑΣ: Δυτική Αυστραλία 34.000 τον. κριθής Ταϊβάν, δολ. 18,50 φίο, 3.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 10-20.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Σικάγο με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρνες 18-25.000 τον. γεννήματα Αλγερία, δολ. 27,75 και δολ. 20,75 φίο αντίστοιχα, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 30 — Ιουνίου 4.

ΚΟΡΥΤΟΝ: Βραζιλία 31.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 31 φίο, 5.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Σαλντάνχα Μπαϊ 47.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπούργκας, δολ. 14,25 φίο, 2 ημέρες/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαΐου.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Μισισσιππί 79.000 τον. Ολλανδία, δολ. 965.000 κατ' αποκοπή φίο, 12 ημέρες, Ιουνίου 1-8.

ΧΙΟΣ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Ανατολ. άκτιν Μεξικού, δολ. 10,75 φίο, 5 ημέρες/1.250 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 21-25.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Δύο λιμάνια Βορ. Γαλλίας 50.000 τον. σιτηρά Αϊγυπτο, δολ. 12 φίο, 8.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

ΣΗΜΕΡΙΤ: Ένα ή δύο λιμάνια Σαϊντ Λόρνες/ Δυτ. Μοντρεάλ 30.000 τον. σιτηρά Τσιταγκόγκ / Μόν-

γκλα, δολ. 31,25 φίο, 7.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιούνιο.

ΠΑΤΕΡΑΣ: Πόρτ Καμσάρ 45.000 τον. βωλίτη Πόιντ Κόμφορτ, δολ. 5 φίο, 24.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΙΕΤΤΑ: 37.767 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σάο Φρανσίσκο ντό Σούλ άμεση, επαναπαράδοση Γιουγκοσλαβία, δολ. 7.000 την ημέρα, πλόν δολ. 160.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ: 51.120 τον. d.w. του 1987, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.300 τον. d.w. του 1987, παράδοση Άντεν άμεση, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τον. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΝΙΜΠΟΝΤ: 72.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πάσσερο Μαΐου 25 — Ιουνίου 5, ταξίδι μέσω Μπράουνβικ και Σίντ Λόρνες με επαναπαράδοση, Άμβέρσα/ Άμβούργο, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΕΥΝΙΚΗ: 64.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Ειρηνικό άμεση, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΣΕΪΛΑΜΑΝ: 30.400 τον. d.w. του 1980, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 9.200 την ημέρα.

ΜΟΥΣΑΚΗ: 62.650 τον. d.w. του 1972, παράδοση

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING

J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

Γιβραλτάρ Μαΐου 25-30, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτής Νότιας 'Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΡΙΖΑΛ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. Κορέα 'Ιουνίου 1-16, κυκλικό ταξίδι μέσω Βοστόν-νυ, δολ. 9.700 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 67.230 τον. d.w. του 1987, παράδοση Γιοκοχάμα άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ 1: 35.155 τον. d.w. του 1984, παράδοση Τάισουνγκ άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ΣΒ: 40.524 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 18-20, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.734 τον. d.w. του 1984, παράδοση Δουβλίνο, Μαΐου 18-22, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.200, την ημέρα.

ΛΟΥ'Ι'ΣΙΑΝΑ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: 72.000 τον. d.w. του 1986, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άρχές 'Ιουνίου, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.900 την ημέρα, πλέον δολ. 220.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: 77.950 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Κουίνγκντ Μαΐου 30 — 'Ιουνίου 8, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ 'Αμβούργο, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 28.700 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βέσερ Μαΐου 16-18, δύο κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΓΚΛΑ'Ι'ΝΤΕΡ: 38.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Μπαλμπά Μαΐου 20-31, ταξίδι μέσω Τοκοπίλα με επαναπαράδοση 'Ακτή 'Ατλαντικού/ Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 8.050 την ημέρα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 26.100 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ιμινγκχαμ Μαΐου 28-30, επαναπαράδοση

Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.450 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 65.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, περίοδο μέχρι 5 μηνες, δολ. 9.700 τις πρώτες 50 ημέρες και δολ. 11.600 για την υπόλοιπη περίοδο.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.250 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κίνα Μαΐου 20, ταξίδια 2-5 μηνών με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή δολ. 8.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΙΝΔΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 285.000 τον. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 55, Μαΐου 15.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Λιβύη 80.000 τον. Γένοβα, WS 135, άμεση.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: 'Αλγερία 80.000 τον. 'Ιταλία, WS130, Μαΐου 19.

ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ: Βέντοπιλς 43.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 212,5, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 195, Μαΐου 26.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Πουέρτο Λά Κρούζ 85.000 τον. Σιγκαπούρη, δολ. 1.000.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 26.

ΑΓΚΑΤΕ: Γουαντί Φεϋράν 75.000 τον. 'Ιταλία, WS 117,5, Μαΐου 28.

ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. 'Αμερ. Κόλπος, W 90, Μάιος.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 190, Μαΐου 28.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Κόντινεντ 28.500 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού/ Κόλπο ΗΠΑ, WS 255, Μαΐου 23.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 215, 'Ιουνίου 10.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Περσικό Κόλπο 65.000 τον. Μομπάσα, WS 140, Μάιο.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. Μεσόγειο, WS 240, Μάιο.

ΜΕΤΑΞΑΤΑ: 'Ενδομεσογειακή μεταφορά 50.000 τον. καθαρά, δολ. 300.000 κατ' άποκοπή, Μάιο.

ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ: Ζάβια 20.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 270, 'Ιουνίου 19.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΟΝΟΡ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 55, Μάιο.

ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ: Ράς Σουκχεϊρ 140.000 τον. Φός, WS 82,5, Μαΐου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Κολέ 107.000 τον. Χιούστον, WS 102,5, Μαΐου 31.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. 'Ιαπωνία, τρία συνεχή ταξίδια, WS 77,5, 'Οκτώβριο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά 'ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 227,5, Μαΐου 25.

ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική 50.000 τον. Μόμπιλ, WS 195, Μαΐου 25.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Μαλαισία 120.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού /Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.250.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 25.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Σιντί Κερίρ 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 97,5, Μαΐου 30.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: 'Εκουαντόρ 55.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 205, άρχές 'Ιουνίου.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Καραϊβική 39.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 220, Μαΐου 28.

ΟΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 72.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 195, Μαΐου 30.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Βενεζουέλα 85.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Μαΐου 29.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. Μίλφορντχέβεν, WS 120, 'Ιουνίου 2.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 92,5, 'Ιουνίου 1.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Φατέχ 88.000 τον. Σιριράρχα, S 86,5, 'Ιουνίου 6.



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

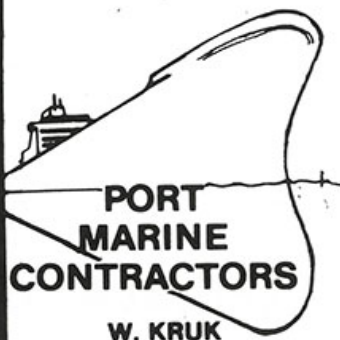
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

PORT OF DURBAN

Elgin Brown & Hamer (Pty) Ltd

SHIP REPAIRERS, MARINE & REFRIGERATION ENGINEERS



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

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



G. LAWRENCE

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

South Africa 24 hr service on-ship repair

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

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

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

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

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

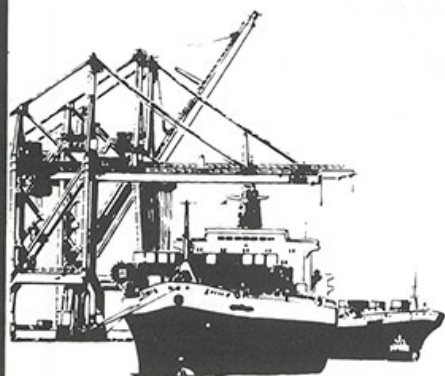


P PROVINCIAL

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE:
GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180016
Tlx: 241150 - 213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432

NAFTIKA CHRONIKA



800 COMPANIES FROM 50 COUNTRIES AT POSIDONIA '90

Posidonia 90 appears to have every right to claim it is the most important occasion in the maritime industry's calendar. When the ribbon is cut on Monday evening, June 4, to open this international exhibition, over 800 companies from 50 countries will be presenting their products and services to those who set the space in a billion-dollar marketplace.

Around 6,000 visitors from the international maritime community are expected to visit Greece to attend the exhibition and the dozens of other attractions associated with Posidonia. In addition many Greek shipowners and personalities will converge on Piraeus from London, New York, Monte Carlo and other shipping centres to join their Greek-based colleagues in an «open week» for world shipping.

This massive vote of confidence given to the industry is built on the 17 countries which have mounted national pavilions in the twelfth of these biennial international shipping exhibitions.

Over 160 Greek companies have standspace, again indicating the changing face of Greek shipping as the Akti Miaouli comes to grips with today's management and operational requirements.

SHIPS AND SEA POLLUTION

There is no doubt that the protection of the environment and controlling the sources of sea pollution are of immense importance to humanity.

The recent accidents to tankers which resulted in major oil spills along the coasts of the USA and Canada have aroused world opinion against tankers which are considered the worst danger for future sea pollution.

In the US, two separate bills have been tabled before Congress aimed at making it compulsory for oil cargoes to be carried to US ports only in tankers with double bottoms or double hulls.

Although the bills have a common incentive there are differences in the measures and time limits proposed by each. On the other hand, international maritime organizations such as CENSA and INTERTANKO note that most of the proposed measures are included in MARPOL rules. They stress the crucial factor of human error which is present

in most instances of sea pollution.

Believing that the new rules proposed in the bills, combined with the articles on unlimited liability which they contain, constitute one of the most crucial problems facing shipping today. On the occasion of POSEIDONIA '90, which brings Piraeus to the forefront of the world shipping scene, NAFTIKA CHRONIKA has undertaken a general survey of the problem of sea pollution by tankers, an assessment of how much protection the proposed measures can give and their effects on shipping as a whole.

Our survey includes data provided by INTERTANKO, the Greek Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee in London. A measure of the importance of the problem is also contained in the articles by prominent Greek shipowners who operate large tanker fleets.

U.S. SPILL/POLLUTION LEGISLATION

By Mr. JOHN A. HADJIPATERAS, Chairman, Greek Shipping Committee

Our American friends, citizens of that great country the United States of America, often act (in a justifiable attempt to protect their own interests) in such a way as to ignore and pay little heed to the consequences of their actions on other people. In all the international bodies of which they are part, they propose solutions without considering their affect on third parties. They take decisions in spite of the alarm bells their friends and allies may sound.

Europe and Europeans have had to cope with such incompatible and unacceptable unilateral decisions on many occasions. The final result has always been to the detriment of the US. The same will happen again if they insist on passing the bills imposing unlimited liability (and unlimited fines) for sea pollution. In the end, a situation will be created in which there will be a dearth of tankers and other ships available for transport to the United States and very high transport costs (if the US needs, and it will need, liquid and dry cargoes from abroad) which will have to be passed on to the consumer. There could easily be shortages too, causing Americans to wait in line at gas stations. Then Americans will shout and complain and no longer applaud their Congressman for proposing such measures to protect the environment.

Our ships will steer clear of American waters if the bill is passed imposing unlimited liability on ships and shipowners. Who could afford insurance cover for unlimited liability, and who would offer it and at what cost!

At the moment, this is the acutest thorn in our side. It is also a matter of national importance which can only be tackled by the government. Fortunately, it also concerns European shipping as a whole, as well as Hong Kong shipping, Japanese shipping and others. In Europe, the problem is already being tackled collectively with legislative measures aimed at making our American friends understand that European countries will not subject themselves to their own decisions.

The Americans must understand and be convinced that the international shipping community will do everything possible to prevent accidents of any kind. It will spend money, take more technical measures, but it cannot possibly find any way to accommodate the threat of unlimited liability and tremendous fines.

Everything within reason.

America is a great and powerful country and, in our line of business, it is a huge market. But when our ships call at US ports, they must be able to sail from them too.

U.S. Oil Pollution Legislation

By Mr. EPAMINONDAS G.E. EMBIRICOS

Proposed legislation is currently before the U.S. Congress, which if enacted, will mean that shipowners, when trading to the United States, will no longer be able to limit their liability with respect to oil pollution. Such an outcome would be most detrimental to the interests of Greece in general and Greek Shipping in particular. It would inevitably involve a contraction of the Greek Fleet. It would, of course, also most adversely affect all other non U.S. Nationals who trade with the United States.

The «Exxon Valdez» casualty has demonstrated to the Shipping Industry that potential liability for oil pollution spills in the U.S. can be in the billions of dollars. Insurance, available to Shipowners today from the Protection and Indemnity Clubs for oil pollution liability, amounts to \$ 200,000,000 (two hundred million). Thus, the total insurance for oil pollution liability, available to a Shipowner, amounts to \$ 700,000,000 (seven hundred million). Higher levels of insurance are not available and even the existing level of cover may no longer be available in the future, if underwriters perceive an adverse climate to be developing in the U.S.A.

A Shipowner trading to the United States is therefore faced with potential liabilities in the billions of dollars, with only up to \$ 700,000,000 (seven hundred million) of insurance cover available.

The risks to the Shipowner are further compounded by the propensity of U.S. Courts to pierce the corporate veil and seek to hold the beneficial owner, liable, thus putting all his assets at risk.

A regime of effectively unlimited liability is in fact short-sighted, for if such a regime is to apply in the U.S., responsible Shipowners, who are unwilling to trade on an uninsured basis, and to put all their assets at risk, will be unwilling to trade their tankers to the United States. A two tier market will develop, in which very high freight rates will have to be paid for voyages to the United States and furthermore, in all likelihood, only speculators, with no other assets than their highly mortgaged obsolescent ship, will agree to carry oil cargoes to the United States. Such Shipowners are more likely, than not, to run older and less well maintained vessels, thereby in fact increasing the risk of oil pollution and resulting in higher costs and more pollution for the U.S.

I have heard it said that there is currently a growing feeling in the U.S. Congress that the «polluter» should not only pay but should be punished and that such a feeling cannot be reconciled with limitation of liability. This feeling, though understandable, is unfortunate. Even the most responsible and professional Shipowners are well aware of the fact that, despite their best endeavours, it is impossible to guarantee accident free transportation. In the circumstances, if the potential penalties and liabilities, associated with the inevitable accidents, are uninsurable and out of all proportion to the potential rewards, it is clear that the underlying business will no longer be viable. After all, Shipowners do not have to transport oil to the United States. Furthermore, it is hard to see how the ageing world tanker fleet can be renewed, with extremely high valued new tankers, in an environment of unlimited and thus uninsurable liability, in the face of potential liabilities in the billions of dollars.

The Shipping Industry is of course willing and able to take the necessary steps and effect the necessary investment to enhance safety standards, as may be required internationally. The Industry is furthermore willing to provide the maximum insurance cover available from the markets. What the Industry cannot do, is the impossible, namely to guarantee that there will be no accidents or to accept uninsurable, effectively unlimited liability in case of such accidents in relation to the transportation of an inherently dangerous and polluting cargo, whose transportation is required by the U.S. consumer.

It has been a long standing public policy of those nations that have significant fleets, and of those other nations which rely on the shipping industry for the transportation of commodities which they require, that there should be a regime of limitation of liability, to enable the development of a healthy shipping industry and to ensure that sufficient funds are available for investments in shipping so that the world fleet of vessels can be maintained to the highest standards and continually renewed as required.

Limitation of liability is an essential requirement for a viable shipping industry, so that necessary insurance, particularly with respect to third party liabilities, can be obtained. Unlimited liability is uninsurable and investment in a capital intensive industry, which cannot be covered by insurance, is not a serious prospect over the long term. Yet the U.S. is not only proposing to do away with limitation of liability for oil pollution, but has also already substantially undermined the sanctity of the concept of the company of limited liability, which has been one of the main pillars that has, for so long, supported the development of the Western Industrialized World.

What can the Greek Government do to help its Shipping Industry in the face of these risks, which apply mainly to tankers, but also of course to dry cargo vessels, which may, for example, be involved in a collision with a tanker? How can the Greek fleet be protected, whilst it reorganizes itself and its trading pattern, in the face of the risk of unlimited liability in U.S. waters?

It is to be hoped, if the U.S. Congress, despite all international objections, enacts legislation which will provide for effectively unlimited liability for oil pollution, that the Greek Government, as well as other European Governments and Governments either with large national fleets or whose nations depend on transportation by sea, will enact legislation which will provide that it will be contrary to their public policy for U.S. Judgements relating to oil pollution to be enforceable in their national jurisdictions, to the extent that such Judgements are for amounts in excess of internationally accepted limits of liability, and that such Judgements will therefore be rendered unenforceable outside the U.S.A.

This will result in effectively countering the deadly threat to the Shipping Industry and may even permit the protection of the shipowner of the offending vessels, in U.S. waters, through collateral insurance. Thus investment in Shipping will remain viable and the Greek Merchant Marine will continue to prosper.



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
 TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
 IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Protecting the environment and other things...

The world is turning «green» — very rightly so — and the tanker industry must do all it can to help.

Environmentalists a few years ago were considered as «socialist» at best or «lunatic» at worst, but today everybody, including the world leaders, are campaigning actively for the care of the environment. Whatever the motives are for each and everyone who has decided to turn «green», the fact remains that the cause is worthwhile. It is the time for tanker operators and all other industries to stop talking and put their money where their mouths are and put their theories into practice.

Let's keep thing in perspective oil pollution caused by tankships is not, by any stretch of the imagination, the worst type of pollution — for example as compared to industrial waste. Oil is a natural substance, biodegradable, and the industry has already reached a stage of development with the prevailing international legislation (MARPOL etc.) ensuring that most sources of pollution either are or will shortly be taken care of.

For example the legislation on segregated ballast tanks is addressing effectively the everlasting problem of dirty ballast. Slop receiving facilities, which are not as widespread as they should be due to the fact that some governments turn a blind eye to the issue, adequately take care of the slops resulting from washing the ships cargo tanks for gas freeing purposes.

Fortunately none of the above really cost a lot of money. SBT is now part of the standard design of tankers, thus they do not create any competitive disadvantages. Slops are a valuable commodity, because of their oil content, so at worst can be disposed of at zero cost. (Assuming the facilities are there to recover the oil).

Therefore the industry is left with one major cause of pollution which is the accidental discharge of oil into the sea. Unfortunately this type of pollution attracts more attention than any other form. My guess is that it is because it is accidental, i.e. not part of the normal course of events and it involves ships, being the property of «glamorous individuals» in the public eye.

Although evident from the 70's all this became more apparent when the recent incident in Alaska (March '89) hit the headlines and gave the press and public something else to get excited about. It in-

involved one of the deeper pockets on earth.

Whatever the reasons, we have to learn to live with the fact that the world out there is just waiting for another major incident involving a tanker and then we are in real trouble.

My suggested solution has three aspects:

1. prevention
2. prompt response and restoration after the event
3. improve the image of our industry.

Pollution prevention is top priority for any tanker operator and I can assure you that there are enough economic, as well as environmental motives for doing so. The liabilities such as fines, clean-up expenses and civil actions are less than half the story. The most damaging to the operator is the «tarnishing» of his name. This reduces his ability to find employment for the ships. That is why I believe that the tanker operators have every reason to be more green than green and the only way to achieve that is to make pollution prevention a «state of mind» and a «way of life».

Repair and maintenance, especially focused on pollution prevention, such as sea chest valves and ballast lines through cargo tanks.

Human error is unavoidable but it can be minimised by increasing awareness and training of crews.

Proper policies and regulations controlling every function on board are necessary. Human rights activists might be unhappy about infringement of civil liberties but when you are in command of a fully laden VLCC you don't live just for yourself. That is why we, at Troodos, believe that a total ban of alcohol is the only effective way of monitoring alcohol abuse on board.

Disciplinary action against crews responsible for spills, a computerised crew selection programme that keeps a record of incidents and other relevant information together with a bonus system that rewards quality all help.

But at the end of the day, it is only a matter of time before the next environmental disaster takes place and we should all be prepared for it.

But the public at large must be prepared for it as well. They have to understand that we do not live in a perfect world and that accidents will and do happen.

The way a pollution is dealt with after the event is what reaches the headlines

By Mr. STELIOS HAJI-IOANNOU

and our industry must be seen to be well prepared for that difficult time.

There is another area where the governments of the world should step in. No single company is big enough to have sufficient equipment in stock in the right place at the right time. Therefore, several strategically positioned emergency oil combatting teams with equipment should be set up around the world always in a state of readiness. To this end government finance and co-ordination would be most appropriate. The governments should at least realise that shipping is not just about collecting tonnage dues.

Although environmental awareness is very important, what is wholly unnecessary is the over-reaction after every major oil spill.

The way tankers should be designed and operated must be the result of careful research done by coll-headed experts and not as a result of emotional propaganda by politicians in the wake of such disasters.

Novelties like double bottoms/skins have caused great controversy in our industry, but the views of certain people, whose technical opinion I greatly respect, is that they create more problems than they solve.

The point that most people totally miss is that any regulation that is effective across the board, and does not create competitive disadvantages, comes at zero cost to the operator. If everybody has to do it, the cost is passed on to the user of the shipping service and ultimately to the cost of petrol at the pump.

NEW DATA ON TANKER TRADING RESTRICTIONS

Trading regulations which affect tankers operating internationally are highlighted in a new survey from the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) Called «International Tanker Trading Regulations 1990»

The document lists boycott actions and special requirements imposed in ports around the world. The report includes age restrictions on vessels, and countries which have ratified or acceded to the MARPO 73/78 Convention are also listed.

Information on trading restrictions was provided by shipping agents and o-

ther interests in the ports of some 80 countries. Many reported restrictions on vessels which have called at South African and Israeli ports.

There is also commentary on the influence of flag on certain tonnage dues and other charges.

INTERCARGO TEAM IN TOKYO

A strong Intercargo delegation led by the Chairman Dr. Frank Chao, with Messrs Morten Werring and Bruce Farthing was in Tokyo on the 14th/ 15th May 1990. «Our purpose», explained Frank Chao, «was two fold. Firstly to pay calls on those Japanese shipping companies who had recently joined the Association, Mitsui OSK and Daiichi Chuo, and secondly to visit all the other major Japanese companies not yet in membership. NYK Bulk (Europe) joined last year. Japanese membership is very important, we believe, both for them and to us. The break through we have achieved so far is very encouraging. Our further talks were equally encouraging although not every company seems fully ready to join yet».

• The Association's progress in recent time, has been extremely encouraging. Today has 125 members from 18 maritime nations who between them operate some 750 dry bulk ships amounting to more than 35 million tons dwt.

MANAGERIAL CHANGES AT COSTAMARE SHIPPING

As from May 1st, Mr. Fanis Constantakopoulos, brother of Captain Basil Constantakopoulos, has undertaken the post of managing director of COSTAMARE Shipping Co S.A., while Captain George Sardis will act as general manager.

Captain Basil Constantakopoulos founder of the company retains his position of chairman.

PRIZES FOR CLEAN BEACHES AND MARINAS

Greece's environment protection agency, HELMEPA, has announced the prizes for its «Blue Flags» and «Golden Starfish» programmes for 1990.

The «Blue Flags» programme is sponsored by the European Commission in EC countries and is handled by HELMEPA in Greece with the help of a panel of judges composed of state officials.

107 beaches and 10 marinas submitted their candidacies for a blue flag and 85 of the former and 6 of the latter were deemed eligible by Brussels.

The beaches can fly the flag proudly for one year and the marinas for two years.

INTERTANKO CHAIRMAN CLAIMS THAT THE ENVIRONMENT IS THE TANKER OWNER'S GREATEST CHALLENGE

Speaking at the recent Intertanko's annual meeting in Singapore, Seigo Suzuki, chairman of Intertanko underlined among other the following concerning tankers and the environment:

«Our greatest challenge on the environmental side is the oil spill legislation in the United States. Here we are faced with a situation where emotions, rather than rationality play an important part. We must not forget that the decision makers are politicians. Politicians have to be re-elected. Concepts like limited liability have no popular appeal, indeed there are many who feel that the best way to enhance protection of the marine environment is to have stiff penalties, working as a deterrent. Unlimited liability is looked upon as one such deterrent. We want to behave responsibly. We accept that we have a responsibility if our tankers cause pollution. We want to do all that is economically feasible in order to avoid oil spills. However, most tanker owners simply do not have assets comparable with Exxon and other major oil companies. Indeed, the only way one can ensure that there are funds available, is through an insurance system. If insurance is not available, the result will be that only less responsible operators with very few assets would be prepared to serve the U.S. oil trade. That is the situation that nobody wants, and certainly one which does not serve the interest of the victims of oil pollution. We are not finished with our promotional activities in Washington yet, but I must admit that it is an uphill struggle. We should not forget that it is the cargo and not the ship that pollutes.

• The tempting possibility of «legislate

first, study later», illustrates action taken under the immediate pressure of tragic events.

• Transportation of oil is a vital part of world energy supply and hence the world economy. In 1988 about 38% of the world energy consumption was oil. Nearly 1.4 billion tons of the consumption was moved by sea by more than 3000 tankers over an average distance of 4,700 nautical miles. Despite the enormous quantities of oil aboard the world's tankers at any one time, oil spills into the sea from tanker accidents are estimated to be only about 12% of total marine oil pollution. Worldwide, the results have been measurably favourable: annual quantities of oil discharged at sea amounted to about one per mille of the 1.4 billion tons of cargo that moved by sea in 1981, and in 1988, it was one half of that promotion. Expressing it positively, 99.9995% of all cargoes were delivered safely.

• Perhaps the most important way to combat pollution today is to create an attitude within the industry that safety and pollution prevention comes first, preventive measures cost, and these have to be reflected in the freight rates.

This does not appear to be fully recognised today.

• We are facing great challenges. We want to be competitive. We want to preserve our ability to compete, but let our competition not lead to cutting corners as far as safety is concerned. There is no way that the ageing tanker fleet can be renewed if the oil industry is not prepared to pay for the real cost of seaborne transportation.

KRUPP LONRHO AND SIDERMAR ESTABLISH JOINT COMPANY

Krupp Lonrho GmbH's Hamburg-based ocean - shipping division and Sidermar di Navigazione SpA of Genoa have agreed to establish a joint ocean-shipping company to be called «Euroseas Shipping Enterprises». The new company, in which Krupp Lonrho and Sidermar will each have a 50% interest, will be domiciled in the Bahamas, with administration and operations being handled for the time being from Hamburg. Sidermar has a fleet of 31 vessels of between 4,000 and 158,000 dwt with an aggregate annual cargo uplift of 28 million tonnes including approx. 6 million tonnes of steel products. Krupp Lonrho controls 14 vessels of between 106,000

and 300,000 dwt with a total capacity of 3 million tonnes. In 1989 they carried 28 million tonnes of cargo.

Sidermar is Italy's biggest shipper of bulk commodities while Krupp Lonrho ranks among the European leaders in the dry bulk trades. The establishment of Euroseas will boost both shipowners' market shares in the dry bulk sector.

Euroseas will put to sea with two vessels, the «Tiber Ore» and «Hydrus» each of approx. 150,000 dwt, while in the second phase two Fincantieri newbuildings of 260,000 dwt each will be available to ply the trade routes under the Italian flag.

Greek contractors clean up «Nafkratis» pollution

Alexander G. Tsavlis and Sons, the largest salvage contractor in Greece and Environmental Protection Engineering Ltd (Polychronopoulos), the largest stockist of anti-pollution equipment in Greece joined forces again, this time to combat pollution of the Saronic Gulf caused by the leaky VLCC «Nafkratis» on May 1st.

The 260,000 ton dwt Goulandris tanker «Nafkratis» on passage from Turkey to the U.S. Gulf via Greece, fully laden with Iraqi crude oil, sprang a leak by way of N7 cargo tank. The leak was initially detected in the early morning by an overflying aircraft when the vessel was between Cape Sounion and Fleves Islands, approaching Piraeus. Immediately all concerned were alerted while the casualty came to anchor in Piraeus Roads, leaking continuously.

Environmental Protection Engineering Ltd mobilized its specialized anti-pollution vessel «Argo» and encircled the casualty with floating containment booms. Messrs Tsavlis despatched its salvage tug «Megas Alexandros» equipped with personnel and chemical detergents. The harbour corps sent three coast guard patrol boats to the area to assess the extent of pollution and to supervise the cleaning up operations. Following an underwater inspection,

divers managed to locate and plug the leak to prevent further pollution.

The «Nafkratis» departed Piraeus during the afternoon of the same day, while the clean-up operations continued until dusk. It is estimated that upto 100 tons of crude spilled into the Saronic Gulf causing oil slicks which spread over an area of about 10/12 square kilometres. As a result of the speedy concerted action by all concerned, most of the oil spilled into the Saronic Gulf was either recovered or broken-up/sunk by detergents thus averting major pollution to the numerous tourist beaches in the confined area. Frequent changes in wind direction however created an added difficulty to the clean-up operations and some oil was detected on rocky islets.

The «Nafkratis» owners of P and I Club will no doubt be fined for polluting Greek waters, but will probably be able to avoid damages to the environment claims, as a result of the successful anti-pollution intervention.

It is noteworthy that Messrs Tsavlis and Messrs Environmental Protection Engineering Ltd, also the VLCC «Nafkratis» and the S/T «Megas Alexandros», are all members of HELMEPA Piraeus.

This pollution incident is regarded as

the most significant ever to have occurred in the Saronic Gulf.

50 YEARS AGO

— Good news for London. Oceanic and Mediterranean Insurance Co. Ltd. which was formed shortly before war broke out with the object of participating in war risks coverage for Greek ships, began operating a month ago.

— The predictions we made two months ago with regard to a slackening of the freight market have, alas, been borne out.

— Squadrons of German bombers attacked the harbour installations at Dieppe on May 21 and the Greek ship «Galaxias» of 4,393 grt. was extensively damaged by a direct hit from a bomb. The ship later sank at its moorings. The cargo ship «Perrakis L. Cambanis» was also sunk during the same raid.

— The Undersecretariat of Merchant Marine has issued a strict circular to Harbourmasters reminding them that Panamanian - flag ships calling at Greek ports must pay double the lighthouse and quarantine dues charged for Greek ships.

(Naftika Chronika No. 227/1.6.1940)

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou

BERY

MARITIME INC

BERY MARITIME INC, is an independent efficiently organized shipbroking company offering highly competitive and professional brokerage services to our International clientele

- EXPERT KNOWLEDGE IN CONTAINER AND MULTIPURPOSE MARKET
- DETAILED EXPERIENCE IN HANDY — SIZE BULK CARRIER TRADES.
- EVALUATION AND PRESENTATION OF SHIPPING PROJECTS AND FREIGHT OPPORTUNITIES.
- GLOBAL COVERAGE OF ACQUISITION OPPORTUNITIES IN THE NEWBUILDING AND SECOND HAND SALE & PURCHASE MARKET.

41 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus — Greece
Tel: 4186.431 — Fax: 4181.413 — Tlx: 21 3612 BERY GR



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'IA TPEINTEP (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGGELIKH	65	8374
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIA TPIC	74	16819
AGIASOZ	82	36000
AGIOZ MAKAPIOZ	68	25003
AETOS	72	3065
AΘENΣ EΠΠPEΣ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
AΘAOC (δ.)	69	2671
A'IBAI	70	8898
AIGION	77	14274
A'IAHT ZKA'Y	76	11084
A'IAHT ZKIPEP	84	16800
A'IAHT TZEM	85	16800

α. Κεύχάν 7/3
α. Βανκούβερ 2/3
ε. Βαλέντσια 8/3
μεσογειακές μεταφορές
στη Βομβάη 10/3
προς Ιαπωνία 1/3
πρ. «Igon Kestrel»
προς Ιαπωνία 25/2
ε. Βαρκελώνη 5/3
α. Σαλέρνο 8/3
μεταφορές Πάτρας
προς Ρίο 23/2
προς Βηρυτό 24/1
επωλήθη
επωλήθη
προς Μπαντάρ Άμπας 14/2
α. Ν. Όρλεάνη 2/3
α. Ν. Όρλεάνη 27/2

προς Σιγκαπούρη 2/2
προς Ποχάγκ 13/2
προς Μπουσάν 28/2
προς Μεξικό 2/3
α. Μπιλμπάο 10/2
αργεί Πειραιά
προς Ιαπωνία 23/2
προς Άγγλία 6/2
μεσογειακές μεταφορές
προς Σιγκαπούρη 1/3
προς Ιντσόν 27/1
στην Πάχη (όμοθήκη)
ε. Πειραιά 19/2
επωλήθη Έλληνες
ε. Άμβέρσα 24/2
προς Ίνδονησία 23/10
ε. Κουίνγκουανγκντόρ 28/2
ε. Πειραιά 13/2
προς Βρέμη 26/2
α. Βρέμη 8/3
επωλήθη
στο Μπαντάρ Άμπας
επωλήθη
δ. Μπρίτζαμ 2/3
πρ. «Caroline»
ε. Θεσσαλονίκη 26/2
α. Φιλαδέλφεια 2/2
α. Ντάρμαν 8/3
ε. Σαίν Τζόν 3/3
ε. Μ. Μαγκάνου 15/12
προς Ν. Όρλεάνη 30/1
ε. Μπορντό 3/3
προς Τρίπολη 10/2
προς Κοξίν 4/3
α. Τής 453
α. Γένεβα 6/3
δ. Παναμά 1/3
προς Άμβέρσα 26/2
προς Ν. Ζηλανδία 21/2
προς Ματάνζας 16/2

α. Μοντεβιδέο 2/3
α. Χόγκ Κόγκ 5/3
ε. Μπασού 22/1
ε. Δαμίετα 2/3
α. Ντάρμαν 6/3
προς Μπαρνακούλα 22/2
α. Μουπίλ 2/3
ε. Λόγος 3/2
ε. Ν. Μαγκάλος 25/2
προς Τάιν 952
προς Σούβα 27/2
προς Σιγκαπούρη 20/2
α. Τσίμα 2/3
προς ΗΠΑ 22/2
α. Γουακαϊάμα 5/3
α. Φώλεϊ 953

α. Όλμπαν 3/2
προς Πενάγκ 23/2
επισκευές Άμβέρσα 8/2
ε. Βανκούβερ 1/3
προς Κουσίρο 2852
προς Χάμπτον 2/3
προς Πόρτ Σουδάν 6/3
α. Ν. Όρλεάνη 4/3
προς Μόντρεαλ 23/2
ε. Τζουμπάιλ 5/3
προς Πόρτ Κελάγκ 27/2
προς Μιζουράτα 9/2
α. Λειξόες 28/2
επωλήθη
επισκευές Ρόττερνταμ 16/2
προς Κίνα 7/2
α. Χιούστον 18/2
ε. Πανζάγκ 19/2

Γ		
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ.....	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ.....	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.).....	75	69222
ΑΝΑΦΗ.....	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ.....	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ.....	71	18634

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000
ΣΗΣ	76	6051
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	75	35716
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	34409
ΑΠΟΛΙΑ	73	10713
ΑΡΑΚΟΝ	77	75124
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	19016
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	20328
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΑ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	35001
ΑΞΟΝΑ	81	30500
ΑΞΑΕ'Υ	70	13363
ΑΞΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΞΤΗΡ	74	13633
ΑΞΤΥΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΞΦΑΛΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599

α. Ήστ Λόντον 4/2
ε. Βαλέντσια 8/3
α. Θέουτα 10/2
α. Βανκούβερ 4/3
προς Νιγηρία 3
α. Κολούμπια ρίβερ 4/3
ε. Ζανζιμπάρ 26/2
προς Μαλαισία 21/2

προς Ούλσάν 3/3
προς Ν. Αφρική 6/1
επισκευές Σιγκαπούρη 29/1
ε. Ράς Τανούρα 5/2
προς Περισκό 15/2
προς Γιοκοχάμα 27/2
προς Αίγυπτο 14/2

επωλήθη Έλληνες
ε. Τουτικόνρι 22/2
προς Σαλέρνο 22/2
ε. Τεργέστη 8/3
δ. Σουέζ 4/3
δ. Κων/πολη 7/3
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 24/2
ε. Τεργέστη 5/3
ε. Γιοκοχάμα 3/3
προς Κασσιούγκ 15/2
προς Ιαπωνία 24/2
προς Ταϊβάν 1752
α. Σούβα 5/3
ε. Σέκου 26/2
δ. Παναμά 23/2

προς Ρίο Ίανέιρο 4/3
προς Μοστανγκανέμ 7/2
προς Όδησσό 22/2
α. Γιούροπορτ 8/3
προς Κρίνεονταλ 24/2
ε. Τεργέστη 7/3
πρ. «Far Sea»
α. Ταρραγκόνα 4/3
ε. Τσίμα 4/3
δ. Παναμά 3/3

ε. Σουραμπάνια 24/2
ε. Μπουένος Άϊρες 2/3
προς Ν. Κορέα 13/2
α. Μπιλμπάο 7/3
ε. Γιοκοχάμα 6/3
ε. Μπάρνι 23/1
μεταφορές Ρεθύμνου
προς Παναμά 26/2
ε. Μπαχραϊν 6/3
α. Ν. Όρλεάνη 4/3
δ. Νότβερ 5/3
α. Βανκούβερ 7/2
προς Κασσιούγκ 19/2
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 5/2

προς Φορκάδος 4/2
προς Νιούκαστλ 20/2
προς Γιοκοχάμα 16/2
προς Ν. Όρλεάνη 19/2
ε. Τζαουχαράλ Νεχρού 4/3
ναυπηγ. Αϊόι
επισκευές Πειραιά 14/2
ε. Ταϊτσούγκ 4/2
ε. Ν. Όρλεάνη 5/3
α. Νάπολη 4/3
προς Άρατού 22/2
ε. Σάνκ Άνκορατζ 15/2
ε. Πειραιά 17/2
προς Άρούμα 21/2
προς ΕΣΣΔ 3051 *

α. Φουτζέιρα 15/1 *
α. Πόρτο Τορρέζ 26/2
προς Πρίνς Ρούπερτ 8/2
ε. Μπρέμερχαβεν 7/3
προς Κορέα 15/2
πρ. «Pacific Brilliance»
προς Καμάρ 24/2
ε. Μπινμούντ 27/2
στο Μπαντά Άμπας 2/2
στο Άκαμα 9/3
δ. Κων/πολη 3/3
προς Τουρκία 24/1

στην Καλκούτα
προς Ν. Υόρκη 26/2
α. Λονδίνο 9/3
α. Πειραιά 6/3
α. Πειραιά 6/3

ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Μπουσίερ 1/3
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	ε. Ραβέννα 4/4
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
BYZANTION (μ.)	67	35041	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Σιγκαπούρη 6/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Ταρραγκόνα 4/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	προς Πειραιά 1953
ΠΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Πειραιά 19/3
ΠΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	ε. Φουτζέιρα 8/2
ΠΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. 'Αμβούργο 14/4
ΠΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	προς ΗΠΑ 10/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Λάρνακα 5/4
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 8/4 *
ΓΚΑΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	δ. Παναμά 1/4 *
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. 'Οζάκα 6/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Χάμπτον 2/4
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/3 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/3 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	δ. Παναμά 2/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	προς Φιλιππίνες 10/3 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005	δ. Παναμά 4/4 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Χιούστον 7/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	α. Μπουεναβεντούρα 6/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Χιούστον 11/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Πειραιά 1/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	προς Β. Εύρωπη 22/2
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στο Κάδιξ 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. 'Αμβέρσα 12/4
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	προς Βρέμη 23/3
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Γκουάντα 26/3
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	προς 'Οζάκα 23/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Ταϊτσούγκ 25/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς 'Ιαπωνία 28/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451	προς 'Ινδονησία 28/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Κασιούγκ 28/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς 'Οζάκα 6/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Σιγκαπούρη 6/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Φιλαδέλφεια 5/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. 'Αμβέρσα 16/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Βανκούβερ 1/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	δ. Σουέζ 14/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Πόρτ Σάιτ 8/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς ΗΠΑ 21/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Χιούστον 31/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Μελίη 5/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Σιγκαπούρη 5/4 *
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Βενετία 10/4 *
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Γκουαγιαμά 3/4 *
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. 'Οδησσό 6/4 *
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	επισκευές Πειραιά 26/8
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Κόμπε 5/4
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Φουτζέιρα 13/3
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει 'Αλιβέρι
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	επισκευές Πειραιά 13/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Βαλλέττα 3/4
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773	α. 'Αλγκεθίρας 16/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Βενεζουέλα 14/3
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909	πρ. «Earl Harold»
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Ρότερνταμ 7/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Μοντοίρ 12/4
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. 'Εσπερινή 8/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	επισκευές Φουτζέιρα 6/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	προς 'Ιαπωνία 22/3
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 29/3
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Πόρτ Λίνκολν 5/4 *
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα *
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Λέ Χάβρη 11/4
ΕΘΝΟΣ	77	16726	δ. Παναμά 8/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Ναγκόγια 7/4
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	δ. Παναμά 8/4
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Τουμπάρδο 7/4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Σαβόνα 10/4
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	προς Κρήτη 20/3
ΕΛΙΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	ΕΤΑ Πάχη 10/3
ΕΛΛΗ	76	11282	επισκευές Σύρο 11/4
ΕΛΛΗΝ	82	19370	α. Τερνέστη 10/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	επωλήθη άλλοδαπούς *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ- ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	επωλήθη άλλοδαπούς *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	δ. Καυμάν Μπράκ 21/3
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. 'Ακαμπα 20/2
ΕΛΠΙΣ	84	37472	πρ. «Arrow Pride»
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	προς Μπαγκκόκ 19/3
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Θεσσαλονίκη 25/3
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 6/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 10/4
ΕΝΑΡΙΣ	79	10985	ε. Λίβερπουλ 14/4
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	προς Μπαγκκόκ 5/3
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Λός 'Αντζελες 8/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	προς 'Αλγέρι 953

ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	α. Φώλεϊ 2/4
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	επισκευές Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μομπάσα 9/3
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	ε. Σαβαντόρ 27/3
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Λός 'Αντζελες 6/4
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	α. 'Αλεξάνδρεια 16/3
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374	προς Κασιούγκ 30/1
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Μελβούρνη 9/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Λά Παλς 2/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δ. 'Αφρική 27/2
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Νορκοβίγκ 13/2 *
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. 'Αμβέρσα 3/4 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	προς Γκόβερ 31/3
ΖΕΥΣ	71	87667	προς Σαλντάν Μπαϊ 25/2
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	επωλήθη
ΖΗΝΩ	81	23100	επωλήθη 'Ελληνες
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	α. Μπρισμπαίν 7/4
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Γιοκχάμα 4/4
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Πειραιά 4/4
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Πειραιά 24/2
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Σιγκαπούρη 16/3
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	α. Χάλφαξ 8/4
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κολόμπο 5/4
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. 'Οζάκα 4/4
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Λός 'Αντζελες 8/4
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Πόιντ Νουάρ 13/3
ΖΙΝΙ	77	34035	προς Ρότερνταμ 1/4
ΖΙΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Κοτονού 8/4
ΖΗΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Χόγκ Κόγκ 4/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Μιλάκι 19/3
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 22/3
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Γκαμπόν 20/3
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς 'Ιαπωνία 10/3
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	16631	ε. Τζέμπελ 'Αλι 11/4
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κωνσταντή 7/4
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Μεθούλ 1/2
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	δ. Ντόβερ 5/4
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	ε. 'Αλεξάνδρεια 22/2
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547	πρ. «Albireo»
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	α. 'Ανκόνα 7/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	δ. Γιβραλτάρ 7/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Κωνσταντή 1/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	α. Σιγκαπούρη 24/3
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861	προς Μπορντό 5/4
ΙΟΥΣ	85	34400	ε. Ταϊτσούγκ 22/3
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849	α. 'Αντοφάγκαστα 2853
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500	προς Νακόλα 21/3
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 10/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. 'Αλεξάνδρεια 31/3
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	στο Ναγκασάκι 17/4 *
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς ΕΣΣΔ 11/3 *
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Μάντα 30/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Κολούμπια ρίβερ 19/3
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Πειραιά 21/3
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Σαγκάη 10/3
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	προς ΗΠΑ 22/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	προς 'Αβάνα 3/3
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς 'Ιαπωνία 24/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Τενερίφη 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Μαρίνα γτ Καράρα 754
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	δ. Δαρδανέλλια 27/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Τενερίφη 2/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	προς Μιζουσίμα 22/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	προς 'Α. 'Ανατολή 30/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	προς Αίγυπτο 6/3
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078	πρ. «Co-op Expressw II»
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Ροστόκ 14/3
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	ε. Χιούστον 8/4
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Πειραιά 10/4
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Πειραιά 6/4
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Γένοβα 2/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Λός 'Αντζελες 7/3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Γιβραλτάρ 6/4
ΚΑΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	α. Ρότερνταμ 6/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532	ε. Πειραιά 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πειραιά 31/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Πειραιά 19/3
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Μάλτα 4/4
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	προς Πόρτο Λιμόν 31/3
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	προς Φουτζέιρα 7/3
ΚΙΛΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	ε. Πειραιά 1/3
ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	πρ. Γλάντστουον 17/3
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς ΗΠΑ 3053
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ταϊτσούγκ 23/3
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Μπράϊα Μόλε 21/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Ρότερνταμ 11/4
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	επισκευές Σιγκαπούρη 13/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Κόρπους Κρίστι 24/3
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Γιβραλτάρ 20/3
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	α. Βίγκο 9/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τζουμπάι 1/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. 'Αμβούργο 4/4
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	προς Ντάς Μπόκας 30/3
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Γιβραλτάρ 7/4
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. Νάντη 11/4
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	προς Μπ. 'Αίρες 1/4
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤ (δ.)	86	24900	α. Χουέλα 31/3
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Αυστραλία
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. 'Αλεξάνδρεια 29/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Κεϋχάν 10/4
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Μπιλμπάο 4/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Γιβραλτάρ 10/4

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522
ΚΥΘΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΩΝ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374
ΛΑΡΑ Σ	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306
ΛΑΤΩ	68	18737
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥ'Τ'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ	74	15938
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ	88	30831

ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ	82	20432

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562

ε. Τζέντα 30/3	
α. Βαλιτιμόρη 3/4	
πρός Γένοβα 30/3	
έπισκευές Πειραιά 14/2	
α. Δουνκέρκη 2/4	
πρός Σίντι Κερρίρ 9/3	
δ. Ντόβερ 29/3	
πρός Ριγίεκα 7/4	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Άσντον 30/3	
δ. Μπρουναμπουτέλ 10/4	
α. Τζουμπάιλ 29/3	
ε. Σηάτλ 6/4	
πρός Χώρ αλ Ζουμπαιρ 29/3	
ε. Λας Πάλμας 9/4	
πρός Άπω Άνατολή 15/3 *	

δ. Σουέζ 11/4 *	
ε. Βρέμη 954 *	
α. Νιούκαστλ 7/4	
α. Κολόμπο 5/4	
πρός Παναμά 23/3	
ε. Πειραιά 3/3	
πρός Πάτρα 10/3	
πρός Νοβοροσίσκ 28/3	
ε. Σάουθεντ Άνκρατζ 9/4	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
ε. Χόγκ Κόγκ 9/4	
α. Βανκούβερ 23/3	
ε. Τόκιο 4/4	
επωλήθη	
α. Ν. Όρλεάν 2/4	
ε. Καζαμπλάνκα 9/4	
στη Βασρά	
πρός Μπουσάν 2053	
πρ. «Νόρθ Κόνιντενς»	
α. Χέυ Πόιντ 5/4	
α. Λισαβόνα 2/4	
α. Άμβούργο 13/4 *	

ε. Πόρτ Μω. Μπίν Κασίμ 6/4 *	
α. Ρότερνταμ 7/4	
α. Γιουρπόρτ 9/4	
α. Ν. Όρλεάν 1/4	
α. Άλεούς 1/4	
πρός Μπουένος Άϊρες 3053	
ε. Ζανζιάρ 2/4	
α. Φιλαδέλφεια 6/4	
α. Βανκούβερ 15/3	
ε. Τζακάρτα 17/3	
πρός Τουρκία 31/3	
ε. Σιγκαπούρη 854	
α. Βικτόρια 2853	
πρός Παντάγκ 31/3	
ε. Χιούστον 5/4	
ε. Χάιφα 6/4	
έπισκευές Πειραιά 954	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 31/3	
πρός Σιγκαπούρη 31/3	
ε. Ν. Όρλεάν 2/3	
πρός Άβάνα 2752	
ε. Μιζουσίμα 16/3	
πρός Μπόννου 852	
α. Τζέντα 3/4	
έπισκευές Πειραιά 7/4	
ε. Τζέντα 24/12	
α. Άντεν 2053	
α. Πόρτ Σάιτ 4/4	
ε. Σιγκαπούρη 5/4	
α. Λισαβόνα 4/4	
α. Σάο Σεμπαστιάν 3053	
έπισκευές Ουλσάν 7/4	

πρός Καζαμπλάνκα 18/3	
ε. Κων/πολη 1/4	
ε. Ν. Όρλεάν 26/3	
α. Λίβερπουλ 30/3	
ε. Άρκα 24/3	
ε. Πόρτμπορου 7/4	
ε. Ρίο Άντεϊρο 6/4	
ε. Γκνάνσκ 9/4	

ε. Σαγκάη 4/4	
α. Μπουσάν 3/4	
ε. Φουκουγιάμα 3053	
πρός Γιαρίμα 27/3	
ε. Πειραιά 21/11	
α. Χιούστον 27/3	
πρός Άργεντινή 16/3	
θέση 60.36 Β. 172.58 Δ 24/1	

πρός Όρν 20/12	
άρχει Ν. Όρλεάν	
δ. Παναμά 3/4	
α. Ν. Όρλεάν 21/3	
άρχει Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 27/3	
α. Χιούστον 6/4	
α. Αντίγκουα 2/4	
άρχει Ν. Όρλεάν	
ε. Ν. Όρλεάν 7/4	
άρχει Ν. Όρλεάν	
ε. Κόρπους Κρίστι 21/3	
ε. Γκλάδστον 24/3	
α. Ν. Όρλεάν 6/4	
ε. Σουέζ 8/4 *	

ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	71	1594
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΙ ΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'Τ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΓΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΑΤΙΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

α. Ν. Ουάσινγκτον 19/3	
α. Λα. Πιλάμ 9/4	
άρχει Πειραιά	
α. Μπρουναμπουτέλ 6/4	
α. Χιούστον 30/3	
α. Ν. Όρλεάν 7/4	
α. Μπαρμπάντος 27/3	
α. Ν. Όρλεάν 9/4	
α. Χιούστον 5/4	
ε. Ν. Όρλεάν 4/3	
δ. Παναμά 1/4	
επωλήθη άλλοδαπούς	
πρός Άκαγιούτλα 31/3	
ε. Ιλιτέβσκ 3/4	
πρός Άνκονα 30/3	
α. Γιούροπορτ 4/4	
πρός Δ. Αφρική 8/3	
ε. Σαβόνα 1054	
ε. Άαρχους 2/4	
α. Οζάκα 8/4	
α. Μπάχια Μπλάνκα 2953	
α. Πειραιά 8/4	
πρός Πάτρα 28/3	
επωλήθη Έλληνες	
α. Κέμι 3/4	
πρός Σιγκαπούρη 27/2	
μετασκευάζεται Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 1054	
πρός Χαλκίδα 24/3	
πρός Όγουέντα 1953	
πρός Ίνδονησία 14/3	
ε. Ίταζάι 31/3	

πρός Γιβραλτάρ 29/3
ε. Ουλσάν 20/2
ε. Ρεσιφ 29/3
α. Κόμπε 7/4
πρός Άλγερία 12/3
επωλήθη άλλοδαπούς
δ. Παναμά 9/3
πρός Τζουέμα 14/2
πρ. «Ryogo Maru No. 11»
α. Πειραιά 6/4
α. Ντάρμπαν 10/3
δ. Σουέζ 9/4
δ. Παναμά 3/4
δ. Ντόβερ 6/4
α. Μορμουγκάο 6/4
α. Μασσαλία 1054
πρός Ούμ Σάιντ 27/3
στην Άκαμπα 24/3
στη Δαμιέττα (άποθήκη)
ε. Γένοβα 954
α. Πόρτ ντε Μπουκ 31/3
δ. Κων/πολη 1/4
α. Φίναρτ 9/4
δ. Κων/πολη 2/4
ε. Δακάρ 24/3
α. Πόρτ ντε Μπουκ 954
δ. Γιβραλτάρ 11/4
α. Φιλαδέλφεια 5/4
α. Πόντ ντε Μαδέιρα 1/4
α. Δουνκέρκη 11/4
δ. Γιβραλτάρ 7/4
πρός Σιγκαπούρη 31/3
δ. Παναμά 2/4
α. Δουνκέρκη 1/4
πρός Ίαπωνία 2953
ε. Μπουλών 11/4
α. Φιλαδέλφεια 4/4
πρ. Φιλαδέλφεια 30/3
α. Καβάλια 21/3
πρ. Ταμπόκο 16/3
πρ. Αϊγυπτο 2/3
ε. Άλεξάνδρεια 28/3
ε. Όδησσό 28/3
α. Άλγχεθβρας 3/4
ώψους σημαία Μόλτα

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4 *
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	α. 'Αμβούργο 13/4
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	α. Μασσαλία 22/3
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρός Κριστομάλ 20/3
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	ε. Ράουμα 5/4
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. 'Ομοσλγ 9/4
ΠΑΛΟΜΑ	77	28491	α. Σάν Λορέντζο 3/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Γκάλβεστον 22/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σάουθεντ 'Ανκορατζ 8/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ε. Σάουθεντ 'Ελληνες
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός 'Ακαμπα 22/3
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.	72	39219	πρός Νουαντίμπου 31/3
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Παράνγους 1/4
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	πρός Κούρε 21/3
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Σαίντ Τζων 7/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	α. Βενετία 9/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός Χάμπτον 31/3
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Γκουκαγιάμα 2953
ΠΑΟΥΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Αυστραλία 28/3
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	πρός Ν. Κορέα 19/3
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	δ. Σουέζ 13/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Φουτζέιρα 31/3
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	στό Χάμπτον 20/3
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Λονδίνο 6/4
ΠΑΣΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρός Μομπάσα 5/4
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Τάραντα 2/4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	α. Μαϊάμι 854
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	α. Σαντάνα 1/4
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Κρήτη 25/3
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	72	16406	πρός Καναδά 30/3
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρός Βαλπαράϊζο 31/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Γιοκοχάμα 6/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	δ. Παναμά 8/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Ντορτζιάλ 23/3 *
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ἐπωλήθη 'Ελληνες *
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/3
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ραβέννα 5/4
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΡ 'ΙΝΤΕΡ	78	1270	ε. Πειραιά 8/4
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Ραβέννα 9/4
ΠΕΛΦΑΛ 'ΙΕΡ	82	2477	ε. Πειραιά 10/4
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	πρός Αυστραλία 29/3
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Χαλκίδα 1953
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. 'Αμβούργο 14/4
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρός Νιούκαστλ 22/3
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ουλσάν 29/3
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Μπουσάν 2/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 8/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/2
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Ν. Πλούμπερ 31/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πόρτ όφ Σπαίην 9/4
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	ε. Ρίγα 19/3
ΠΙ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 1/4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Γκαμπόν 14/3 *
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο *
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Ραβέννα 3/4
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 9/4
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 1/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Ζήμπραγκε 8/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός 'Ελλάδα 2751
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 4/4
ΠΟΠΗ	73	19584	δ. Παναμά 3053
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Χακάτα 8/4
ΠΟΡΤΑ 'ΙΤΙΣΣΑ	61	963	α. Πειραιά 6/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Σαβάννα 7/3
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	ε. Βόλο 21/3
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Ρότερνταμ 16/4
ΠΡΕΣΤΑΤΟΡ	73	18025	δ. Νιζχάμα 29/3
ΠΡΕΤΣΙΖ (δ.)	76	40632	πρός Χιούστον 24/3
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Σιγκαπούρη 26/3
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	στό Καράτι 7/4
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Σιγκαπούρη 3/4
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ἐπωλήθη Μέση 'Ανατολή
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Ταϊβανέτσια 9/4
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Πάτρα 31/3
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Αύγουστα 4/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ (δ.)	77	18325	δ. Σουέζ 10/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 10/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 20/1
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Μανφρεντόνια 2/4
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Τσιότσια 30/3
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 1054
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	α. Ναντόρ 7/4
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Κων/πολη 6/4
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	8774	α. Ν. 'Ορλεάνη 854
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Σάντος 3/4
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Μπιζέρτα 26/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Λισαβώνα 3/4
ΡΟΛΟΝ	73	38811	α. Ν. 'Ορλεάνη 854
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	ε. Ντουάλα 22/3
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρός 'Ορλεάνη 18/3
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9844	ε. Μονρόβια 7/4
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	α. Μίλφροντ Χάβεν 5/4
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Πρίνς Ρούπερτ 28/3
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	δ. Πόρτ Σαίδ 6/4
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Κασσιούγκ 30/1
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρός Σάντβαλ 29/3
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	ε. 'Αμβέρσα 15/4
ΣΑΡΦΟΝΙΚΟΣ	74	8901	ὑπέστειλε παναμαϊκή
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Σόγιο 1/3
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	α. Γιοκοχάμα 7/4
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	στή Μιλάγα 13/4
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	πρός Λάγος 3053
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	δ. Πόρτ Σαίδ 3/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Ντομάμ 7/4
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 17/3
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Κλαϊέδα 5/3
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. 'Αμβέρσα 15/4
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. Γκντάνσκ 1553
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Πειραιά 6/4
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Κπέμε 11/4
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866	πρός Τζέντα 1/4
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/3
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός 'Ιαπωνία 30/3
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Μονόπολη 28/3
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	α. Μονφαλκόνε 4/4
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	δ. Γιβραλτάρ 1/4
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρός Παναμά 18/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 17/2
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός 'Αλγέρι 2153
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούροπορτ 13/4
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Κόμπε 6/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Φλάσιγκ 'Ηστ 7/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Βιζακαπάνταμ 6/4
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Ρότερνταμ 10/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 7/4
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός 'Αβόνα 15/3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Μπαντάρ Χομείνι 25/2
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Σουέζ 4/4
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	ὑπό ναυπήγηση
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	α. Σιγκαπούρη 3/4
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στή Λά Λιμπερτάντ (ἀποθήκη)
ΤΑΚΝΑ III.	78	14568	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	δ. Κων/πολη 31/3
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	ε. Πόρτ 'Αρθούρ 6/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Τζέντα 3/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Φουτζέιρα 25/2
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	πρός 'Αγκόλα 11/1
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801	ε. Πειραιά 30/3
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Σάν Φραντσίσκο 9/3
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Λέ Χάβρη 11/4
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Ντουάλα 29/3
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός 'Ιαπωνία 28/3
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ἐπισκευές Ντουμπάι 4/4
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (ἀποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Φρημάντλ 6/4
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	ε. Πειραιά 8/4
ΤΟΠΑΖ	85	28000	α. Σαγκάι 1/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	α. Λισαβόνα 9/4
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Μπρέικ 8/4
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1.	68	2760	ἀργεί Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	α. 'Οδησσό 6/4
ΤΡΕΒΑΤΟΡΕ	75	5595	πρ. «Φανέλι»
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός ΗΠΑ 31/3
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Βανκούβερ 28/3 *
ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Μαλαισία 2/4 *
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 8/4
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	μετ. «Σίβερ 'Ενερτζυ» μ.)
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. 'Ακαγιούτλα 16/3
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/4
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Περσικό 26/3
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Κάντλα 7/3
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Τζουμπάιλ 8/4
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Τζέμπελ Ντάνα 31/3
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Χιούστον 5/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217	δ. Πόρτ Σαίδ 9/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049	στή Χονολουλού 6/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049	α. Κολούμπια ρίβερ 8/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049	πρός Μπρέικ 3/4
ΦΙΛΙΑ	71	7201	α. Χάιφα 3/4
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Πόρτ Κέλαγκ 10/4
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Χάιλιφαξ 9/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	ε. Σάντος 7/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Βαλτιμόρη 3/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Σάν Φραντσίσκο 6/4
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	α. Τζώρτζιαν 29/3
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ἐπισκευές Στουμπάλ 3/
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	δ. Κων/πολη 1/4
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Πειραιά 9/4
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	ἐπωλήθη 'Ελληνες
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	α. Πειραιά 2/4
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	α. Σπλίτ 3/4
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	πρ. «Dagomys»
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	πρός Ταμπίκο 29/3
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	α. Γιβραλτάρ 5/4
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	ε. Μαγιανάλ 2/4
ΦΛΩΡΑ	81	8831	δ. Γιβραλτάρ 29/3
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός 'Αλγερία 12/3
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	πρός Κωνσταντίνα 31/3
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	ε. Ρίγα 14/3
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Γιουγκοσλαβία 25/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	α. Γκιζών 4/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Ρας Τανούρα 26/3
ΦΡΑΓΚΙΖΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Γκλάντστον 16/3
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Πόρτ Κέλαγκ 7/4
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Περσικό 20/1
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. 'Αμβέρσα 29/3
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρός Περσικό 10/2
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	α. Σίδνεϋ 8/4
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Λιβύη 28/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	δ. Κων/πολη 2/4
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	πρός Σιγκαπούρη 21/3
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Μπ. 'Αίρες 6/4
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064	πρός Πόρτ Μπוליβάρ 7/4
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	α. Τούρμπο 6/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΛΟΗ	82	36202	πρός 'Ιντσόν 1/4
ΧΟΛΑΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840	ε. Μόντρεαλ 8/4
ΧΡΥΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Γκουάντα 2/3
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	πρός ΗΠΑ 21/3
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	πρ. «Ακράτα»
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (ΑΒ.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΪΛΑ	72	16235
ΑΙΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΪΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.π.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364

πρός Τρίπολη 17/2
πρός Μπουσάν 29/3
ε. Χόγκ Κόγκ 11/2
ύψωσε Όνδουριανή
ε. Άσντον 3/4
ε. Παρανάγουα 29/3
ε. Κλαίπεδα 8/4
ε. Βαλτιμόρη 5/4
ε. Σάντος 5/4
πρός Άκαμπα 9/4
πρός Ντάρμπαν 28/3
πρός Ίκουικε 27/3
δ. Παναμά 8/3
πρός Μίλφροντ Χάβεν 8/4
πρός Μπουσένος Άιρες 3/4
α. Σφάξ 26/3
πρός Μοζάμβικη 28/3
α. Ήστ Λόντον 11/3
α. Σετουμπάλ 11/4
ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 14/4
πρός Ρένι 25/3
πρός Νάπολη 12/4

ε. Κάντλα 29/3
ε. Κολόμπο 2/4
πρός Ίνδια 8/4
πρός Σιγκαπούρη 5/4
πρός Άντεν 2/4
α. Κοπέρ 5/4
πρός Μπουργκάς 5/4
πρός Τζέντα 12/4
μεταφορές Περισκο
πρός Άμστερνταμ 23/3
ε. Πόρτ Κάιζερ 3/4
ε. Βοιβόλ 4/3
α. Ραβέννα 10/4
πρός ΕΣΣΔ 13/4
πρός Νιγηρία 2/4
πρός Γαλλία 7/4
ε. Άλεξάνδρεια 28/3
πρός Άλεξάνδρεια 4/4
πρός Γιβραλτάρ 18/3
πρός Ρόττερνταμ 6/4
α. Μπουλόν 6/4
δ. Έλσινόρη 27/3
πρός Νοβοροσκόκ 4/4
στο Χορμούζ
πρός Χουάγκου 7/4
πρός Μπαγκκόκ 17/4
στο Χορμούζ
πρός Ίταλία 7/4
ε. Νταλιάν 27/3
ε. Ρεσίφ 10/2
πρός Όμυ Κουδάρ 8/3
ε. Φρητάνου 6/4
πρός Ρόττερνταμ 28/3
έπωλήθη άλλοδαπούς
πρός Κόμπε 21/2
ε. Κοΐν 2/4
ε. Τζενεράλ Σάν Μαρτίν 12/2

πρός Χιούστον 4/4
ε. Σαλάντ 7/2
πρός Άμβέρσα 14/4
προς Ρίο Ίανέιρο 31/3
πρός Γιβραλτάρ 18/3
δ. Γιβραλτάρ 1/4
έπισκευές Πειραιά 21/2
ε. Κλαίπεδα 27/3
ε. Πειραιά 2452
α. Ταμπικό 18/3
πρός Μπουσάν 5/4
ε. Μπορντό 7/4
δ. Γιβραλτάρ 11/4
δ. Παναμά 5/4
πρός Ίταλία 18/4/89
ε. Κουβέιτ 9/4
ε. Πειραιά 9/4
πρός Άμβέρσα 8/4
πρός Ντόνγκες 19/3
α. Ν. Όρλεάνη 7/3
α. Ν. Όρκη 6/4
δ. Πόρτ Σαίδ 5/4
α. Λός Άντζελες 2/3
μεσογειακές μεταφορές

πρός Τουμπαράο 19/3
α. Φωλεύ 6/4
ε. Πειραιά 4/4
πρός Καμσάρ 21/3
πρός Σ. Κρούα 6/4
ε. Άγ. Βικέντιο 29/3

ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΑΝΤΙΚ ΑΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (κ.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΖΟΥΪ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411

α. Ν. Όρκη 7/4
α. Λά Παλις 19/3
δ. Ντόμπερ 5/4
ε. Άλεξάνδρεια 23/3
ε. Πάιτα 9/1
πρός Βηρυττό 28/3
μετ. «Naviluck» (μ.)
ε. Κολόμπο 27/3

α. Σιγκαπούρη 7/4
μετ. «Atlantico» (Μπχ.)
μετ. «Κρέιν» (κ.)
ε. Ντάρμπαν 8/4
α. Άμβέρσα 12/4
πρός Γιοσσού 5/3
α. Ντάρμπαν 5/4
ε. Κάντλα 3053

ε. Μπιζέρτα 23/3
πρός Όρν 29/3
α. Μασσαλία 11/4

ε. Όκλαντ 4/4
ε. Παρανάγουα 29/3
α. Κολούμπια ρίβερ 7/4
πρός Βερμούδα 30/3
α. Ν. Όρλεάνη 30/3

πρός Ίτακούϊ 24/3
α. Κόμπε 3/4
στο Χορμούζ
ε. Γιοκοχάμα 31/3
έπωλήθη Άπω Άνατολή
ε. Νάπολη 4/4
α. Μπ. Άιρες 7/4

έπωλήθη άλλοδαπούς
πρός Μαυριτανία 27/3
πρός Βραζιλία 1953
πρός Τόκιο 27/3
α. Γάνδη 7/4
α. Σάο Σεμπασιάν 2/4
πρός Λίβανο 23/3
δ. Γιβραλτάρ 7/4
α. Λονδίνο 12/4
ε. Σχέζιν 11/4
στο Μπαντάρ Άμπας 16/12
στο Σέτι 17/4
ύψωσε σημαία Μάλτας
πρός Μπαντάρ Άμπας 19/3
α. Κουβέιτ 10/4
μεταφορές Περισκο
α. Σετουμπάλ 4/4
α. Γιούροπορτ 31/3
πρ. «Νικόλαος Α.»
πρός Άλγέρι 18/2
έπωλήθη
α. Ήστ Λόντον 22/2
α. Χιούστον 4/3
πρός Ιαπωνία 1/1
α. Πειραιά 4/4
α. Φάλαουθ Μπαίη 8/4
πρός Πασιρ Γκουιντγκ 3053
ε. Σιγκαπούρη 30/3
ε. Λεμεσός 6/4
στο Μπαντάρ Άμπας 1/2
ε. Πειραιά 8/3
πρός Γιβραλτάρ 18/3
α. Σάντος 4/4
αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 19/3

ε. Λάρνακα 9/4
πρός Δ. Άφρική 31/3
μεταφορές Πάτρας
ε. Ρίο Ίανέιρο 14/3
ε. Πόρτ Έσκουβέλ 9/4
πρός Τζακάρα 23/3
ε. Μπαρλέτα 4/4

πρός Νιγηρία 4/3
ε. Ν. Όρλεάνη 6/4
προς Όρκια 30/3
δ. Σουέζ 14/4
ε. Πειραιά 27/2
α. Άμβούργη 1/4
πρός Άλγερία 15/3
πρός Β. Κορέα 2053
ε. Γιοκοχάμα 3/4
ε. Ουλάν 13/3
δ. Σουέ 11/4

ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ

(Μηχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1559
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1559
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΣ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΑΛΑΓ'ΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616
ΓΚΑΛΑΝΤΑ ΙΝΤ.	65	1222
ΓΚΑΛΑΝΤΑ ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	15438
ΓΚΑΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΑΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΑΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'ΙΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)*	79	126260
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)*	66	39042
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	23938
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	71	37115
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	69	16229
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	74	20712
ΔΑΜΩΝ	75	8884
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	59	11841
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	70	32758
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	77	12590
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	63	22862
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	59	6785
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	75	1599
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599

πρ. «Πρόσω» *	πρ. Βραζιλία 2052
α. Κεμπέκ 9/4	α. Πειραιά 4/4
α. Πειραιά 4/4	πρ. Άμπιτζάν 12/3
α. Βαλέντσια 9/4	α. Σαλβαντόρ 2853
α. Μπάρι 954	α. Ρότερνταμ 14/4
α. Βενετία 10/4	α. Φόξ 9/4
α. Πειραιά 8/4	πρ. Άγγλία 16/3
πρ. Κίνα 31/3	α. Μπαγκκόκ 20/2
α. Τυνησία 14/3	α. Πειραιά 6/4
α. Σιγκαπούρη 27/3	α. Μπουλάν 12/4
α. Ντάρμπαν 1/4	α. Μασσαλία 5/4
πρ. Πόντα ντ' Μαδεΐρα 29/3	πρ. Μεξικό 23/3
πρ. Βαλτιμόρη 26/3	πρ. Γιβραλτάρ 29/3
πρ. Ίμουιντεν 30/3	πρ. Άλεξάνδρεια 31/3
πρ. Τσιλόν 27/3	α. Τζέντα 5/4
α. Πειραιά 8/4	δ. Σουέζ 1054
δ. Σουέζ 12/4	πρ. Άρζιου 28/3
α. Γκέρμης 5/4	δ. Γιβραλτάρ 5/4
α. Βομβάη 1054	α. Τζέμπελ 'Αλι 10/4
α. Πόρτ ντ' Μπουκ 954	μετ. «Ερατώ» (μ.)
μεσογειακές μεταφορές	α. Ν. Όρλεάν 28/3
πρ. Κωνσταντία 22/3	πρ. «Αδελφ Στάρ»
πρ. Καμσάρ 9/4	α. Σιγκαπούρη 2/4
α. Σιγκαπούρη 3/4	α. Μπάχια Μπλάνκα 3/4
πρ. Μουρμάνσκ 2853	πρ. Τσιβάν 7/3
α. Καλλάο 1/4	α. Καζαμπλάνκα 7/4
πρ. Ν. Όρλεάν 13/3	πρ. Βανκούβερ 23/3
α. Τουκουγιόμα 1/4 *	α. Ν. Όρλεάν 8/4
α. Μπουενναβεντούρα 4/4	δ. Παναμά 2852
α. Παναμά 2852	α. Ν. Όρλεάν 9/4
α. Ν. Όρλεάν 9/4	πρ. Άλεξάνδρεια 8/4
α. Ν. Όρλεάν 8/4	α. Κομώ Μπαϊν 2/4 *
α. Ν. Όρλεάν 15/3	α. Ν. Όρλεάν 15/3
α. Παναμά 24/3	πρ. Ν. Όρλεάν 5/4
πρ. Ν. Όρλεάν 18/3	πρ. Τσιλόν 24/3
πρ. Γκαμπόν 28/2	α. Τενερίφη 7/4
α. Ρίο Γκράντε 8/4	α. Βομβάη 13/3
α. Ν. Όρλεάν 7/4	δ. Κων/πολη 6/4
πρ. Γισσού 5/3	πρ. Μπάρντ Μωχ. Μπιν Κασίμ 6/4
α. Μπάρντ Μωχ. Μπιν Κασίμ 12/2	πρ. Καναδά 26/3
α. Σάφι 2/4	α. Σιγκαπούρη 4/4
πρ. Μπντάν Μπαϊν 21/3 *	α. Κίγκτον 27/12 *
α. Ουλάαν 10/3 *	α. Χάμπτον Ράουντ 1/4
πρ. Όια 23/3	α. Σάν Λορέντσο 7/4
α. Σάν Λορέντσο 3/4	πρ. Ίντσόν 4/3
α. Σιγκαπούρη 26/3	α. Σαβόνα 31/3
α. Άκαμπα 30/1	α. Φουτζέιρα 9/3
α. Μαπούτο 15/2	α. Σέτε 5/4 *
πρ. Κίνα 27/3 *	α. Ρότερνταμ 7/4
δ. Πόρτ Σάιτ 10/4	

ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μηχ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗΝ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΥΝ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ 1 (π.)	74	13687
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΤΑ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	81	14699
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	78	39814
ΕΡΑΤΙΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	68	14569
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	86	15952
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	88	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	68	11434
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	84	22629
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	69	9985
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	67	1199
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	78	11850
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	73	10058
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	76	17308
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	77	80824
ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	67	1220
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	69	1473
ΕΥΝΙΚΗ	79	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	79	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	77	15355
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)	79	9016
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	72	30930
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	76	20546
ΖΑΡΑ Α. (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑΝΑΤΑ	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	77	69338
ΖΕΥΣ Ι (π.)	75	176008
ΖΕΥΦΥΡΟΣ ΙΙ	60	17447
ΖΩΗ Χ. (π.)	77	18838
ΗΒΗ	68	10182
ΗΡΑ *	79	16379
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	79	16390
ΗΡΩ	57	2875
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	76	17129
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	84	25063
ΘΑΛΙΑ (π.)	78	11003
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	76	16873
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	66	1588
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	75	65055
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	1467
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	70	55032
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	73	1272
ΙΛΙΟΝ (κ.)	77	997
ΙΝΑΧΟΣ	72	8016
ΙΝΑΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	73	25045
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	77	140277
ΙΟΛΑΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΑΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΑΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΑΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	29991
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	82	4796
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	67	5293
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	69	9333
ΙΡΙΣ (κ.)	78	23230
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	70	5278
	72	25035

α. Καρντεγιέβ 6/4	α. Καρντεγιέβ 6/4
πρ. Μομπάσα 16/3	πρ. Μομπάσα 16/3
πρ. Σπλίτ 24/3	πρ. Σπλίτ 24/3
πρ. Ταρτούς 23/3	πρ. Ταρτούς 23/3
ε. Τόρνατ 1/4	ε. Τόρνατ 1/4
πρ. Πεισικό 19/2	πρ. Πεισικό 19/2
ε. Σιγκαπούρη 8/4	ε. Σιγκαπούρη 8/4
πρ. Πόρτο Ρίκο 1/2	πρ. Πόρτο Ρίκο 1/2
α. Σιγκαπούρη 5/4	α. Σιγκαπούρη 5/4
πρ. «Grand»	πρ. «Grand»
α. Λούπη Τέρμιναλ 28/3	α. Λούπη Τέρμιναλ 28/3
α. Ν. Όρλεάν 27/3 *	α. Ν. Όρλεάν 27/3 *
πρ. «Capitol» *	πρ. «Capitol» *
πρ. Λαμπουάν 17/3	πρ. Λαμπουάν 17/3
α. Πόρτ 'Αρθουρ 3/4 *	α. Πόρτ 'Αρθουρ 3/4 *
α. Γιούροπορτ 15/4 *	α. Γιούροπορτ 15/4 *
α. Ρας Τανούρα 1/4 *	α. Ρας Τανούρα 1/4 *
α. Τζουέμα 28/2 *	α. Τζουέμα 28/2 *
α. Ν. Όρλεάν 7/4 *	α. Ν. Όρλεάν 7/4 *
πρ. Κουβέιτ 22/3	πρ. Κουβέιτ 22/3
δ. Πόρτ Σάιτ 13/4	δ. Πόρτ Σάιτ 13/4
ε. Ν. Όρλεάν 9/4	ε. Ν. Όρλεάν 9/4
α. Ν. Όρλεάν 9/4	α. Ν. Όρλεάν 9/4
ε. Ν. Όρλεάν 9/4	ε. Ν. Όρλεάν 9/4
ε. Ν. Όρλεάν 15/3	ε. Ν. Όρλεάν 15/3
α. Άλεξάνδρεια 21/3	α. Άλεξάνδρεια 21/3
ε. Άλεξάνδρεια 18/3	ε. Άλεξάνδρεια 18/3
ε. Μανζανίλο 5/3	ε. Μανζανίλο 5/3
ε. Ίμινγκχαμ 10/4	ε. Ίμινγκχαμ 10/4
πρ. Βερκρούζ 27/3	πρ. Βερκρούζ 27/3
πρ. Σαλίνα Κρούζ 16/3	πρ. Σαλίνα Κρούζ 16/3
ε. Άμμουρ 12/4	ε. Άμμουρ 12/4
στη Μπαγκκόκ	στη Μπαγκκόκ
δ. Ντόβερ 6/4	δ. Ντόβερ 6/4
ε. Σάν Χουάν 5/4	ε. Σάν Χουάν 5/4
δ. Σουέζ 13/4	δ. Σουέζ 13/4
πρ. Σαμουσόν 4/4	πρ. Σαμουσόν 4/4
πρ. Πουέρτο Καμπέλο 1/3	πρ. Πουέρτο Καμπέλο 1/3
α. Χάμπτον 1/4	α. Χάμπτον 1/4
πρ. Κούβα 8/2	πρ. Κούβα 8/2
πρ. Τσιτσούκ 29/3	πρ. Τσιτσούκ 29

ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688

ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	67	16098
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	16037
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	73	63218
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	71	31584
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	73	62317
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	26290
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	69	34613
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	9112
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	73	11954
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	10239
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	67	15472
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	9941
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	14349
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	80	4397
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	13532
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	8978

ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	81	1800
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	72	11954
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	5379
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	65	1219
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	75	76873
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	19166
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	19459
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	17218
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	10805
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	71	9842
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	9942
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	71	9826
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	71	41565
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	72	9542
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	8896
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	78	8898
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	64	999
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	69	16229
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	81	9909
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	18124
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	78	11686
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	73	22126
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	7557
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	8976
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	69	46890
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	19451
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	66	6995
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	84	4509
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	69	1572
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	24800
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	15756
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	40626
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	8915
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	86	10511
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	83	10520

ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	84	10511
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	84	3793
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	83	4433
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	78	39814
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	81	15397
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	112825
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	35014
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	75	17175
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	14186
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	15389
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	15994
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	75	16221
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	75	16221
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	81	10524
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	71	52519
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	88886
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	79	7599
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	64	26621
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	79	12784
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	15809
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	9634
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	10313
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	74	65685
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	75	17875
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	71	15951
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	72	51403
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	71	14757
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	70	9981
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	66	2990
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	2834
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	1575
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	72	83714
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	4965
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	76	12166
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	75	18763
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	8135
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	80	16225
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	78	10698
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	70	63519
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	65	1600
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	78	8980
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	75	12416
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	61	22046
ΚΑΡΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	68	22244

ε. Πόρτ Καμπέλλο 13/3
δ. Παναμά 2/4
ε. Τζέντα 8/4
ε. Βέντοπιλα 26/3
δ. Σουέζ 9/4 *

πρός Κανκασαντουρά 13/3 *
πρός Χιούστον 3/4
πρός Ακαμπα 29/3
μεταφορές Μπριντζί
πρός Μπείλβον 28/3
α. Βενετία 26/3
πρός ΕΣΣΔ 24/3
α. Ν. Όρλεάνη 28/3 *

πρός Ίνδία 29/3 *
ε. Ν. Όρλεάνη 9/4
ε. Πειραιά 11/3
α. Λός Αντζελες 29/3
ε. Τουμπάρδο 1/4
επισκευές Ουλσάν 13/3
α. Γκάνδη 9/4
πρός Χό Τσί Μίνχ Σίτ 25/3
α. Αμβούργο 11/4
πρός Κωνσταντίνα 26/3
α. Άσπτον 5/4
πρός Λονδίνο 28/3
ε. Ρίγα 30/3
μετ. «Chempetrol Safina I» (π.)
πρός Βενεζουέλα 24/3
α. Σιγκαπούρη 8/4 *

πρός Ζαβία Τέρμιναλ 7/4 *
πρός Κόστα Ρίκα 15/3 *
α. Ντάρμπαν 5/4
πρός Γκάλατ 22/3
πρός Μιζουσίμα 12/3
πρός Κόμπε 5/3
α. Άντεν 25/3
α. Μπιάμπο 21/3
α. Άντοφαγκάστα 2/4
πρός Συρία 26/3
πρός Λός 27/3
ε. Πειραιά 22/3
αγορά από Κύπρο
α. Θέουτα 2/4
ε. Ρεσίφα 4/4
δ. Παναμά 4/4
ε. Πόρτ Νουάρο 3/4
πρός Κορέα 29/3
επώληθη
ε. Πόρτ Κέλαγκ 11/4
α. Σιγκαπούρη 3/4
α. Λός Αντζελες 8/4
μετ. «Pearly One» (Μηχ.)
πρός Καέν 27/3
ε. Αύγουστα 6/4
α. Τακόμα 4/4
ε. Τζ. Μπρί 15/4
α. Λονδίνο 15/4
μεταφορές Ν. Γουινέας
α. Λός Αντζελες 8/4
πρός Βιζακαπάντα 14/3
μετ. «Domira» (κ.)
επώληθη άλλοδοπούς
πρός Κούβα 18/3
ε. Σακάι 6/4 *

α. Σιγκαπούρη 5/4 *
στη Βαρκελώνη 24/3
α. Σιγκαπούρη 3/4
πρός Κωνσταντίνα 12/3
επισκευές Σιγκαπούρη 5/4
επώληθη
πρός Ακαμπα 21/2
πρός Σιγκαπούρη 5/3
ε. Νάπολη 10/4
πρός Χοντίντα 30/3
ε. Σιγκαπούρη 4/4
α. Λύττελτον 9/4
ε. Φρημνάλ 4/4
στην Τεργέστη 13/4
ε. Πειραιά 20/3
πρός Περισκό 30/3
δ. Παναμά 31/3
α. Φουτζέιρα 6/4
πρός Κασίμα 17/3
ε. Χόγκ Κόγκ 6/4
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 31/3
πρός Ακαμπα 30/3
ύψωσε λιβεριανή
ε. Σιλκάν 24/3
α. Πενάγ 1/4
α. Γκιζών 2/4
ε. Κάντιλα 23/3
επώληθη Έλληνες
ε. Νακόλα 21/2
πρός Ντέρνα 14/3
α. Φός 12/4
στο Κόροσο Ρόαντς 1054
επισκευές Πειραιά 20/12
α. Κερμάν 9/4
πρός Μόντρεαλ 1/4
α. Σαλέρο 2/4
ε. Καλλάο 30/3
ε. Μάλαγα 11/4
πρός Σιγκαπούρη 9/4
πρός Κουεϊμμένα 23/3
πρός Ίταλία 29/3
πρός Μαύρη Θάλασσα 3053
ε. Φουτζέιρα 12/10
ε. Λόγος 1/4

ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991
ΛΙΜΠΕΣΛΑ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36885
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36885
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	26	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247

MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊΤΚ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)	69	11700
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΝΟΣ II (π.)	80	14397
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.)	84	5717
ΜΑΡΚ ΑΊ' ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (κ.)	75	1599
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ)	60	4638
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΑΝΤΕΡΑ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	67	5509
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΊ' ΡΕΣ (κ.)	71	9903
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969
ΜΠΡΑΪΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870
ΜΠΡΑΪΤ ΠΑΪ' ΟΝΗΡ (μ.)	68	6789
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΑΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748

α. Ν. Όρλεάνη 1/4
πρός Σεπετιέμα 24/3
στο Κάργκ (όποθληκη)
δ. Πόρτ Σάι 12/4 *

επώληθη Έλληνες *
πρός Γίγκου 28/2
πρός Φλάσιγκ 24/3
πρός Άβόνα 13/3
ε. Νόρντεχαμ 11/4
α. Κουκούρα 9/4
πρός Λονδίνο 29/3
δ. Κων/πολη 3/4
α. Όκλαντ 6/4
πρός Πειραιά 25/3
α. Ρας Τανούρα 30/3
πρός Πόρτ Σουάν 30/3
πρός Ίνχαμπάν 10/3
α. Αλικάντε 7/4
πρός Λά Σπέζια 1/4
α. Μαντρός 8/4
στο Κάδιξ 26/3
ε. Τσαγκουαρόμας 22/3
πρός Γκουαγιαλίνα 31/3
α. Ν. Ύορη 2/4
ε. Τέξας Σίτ 31/3
ε. Ίζόλα 31/3
πρ. «Atlantic Hero» *

δ. Σουέζ 14/4 *
στη Δαμιέττα 6/4
ε. Χάμπτον 6/4
πρός Λουάντα 12/3
δ. Σουέζ 2/4
ε. Αμβέρσα 12/4
α. Σιγκαπούρη 5/4
πρός Μπελέν 23/3
επισκευές Πειραιά 6/4
πρός Ρίο Τανέιρο 30/3
ε. Πειραιά 31/3
α. Ραβέννα 10/4
α. Κακούτα 3/4
ε. Αβονμαουβ 8/4
πρός Ίντσόν 17/2
πρός Ουλσάν 22/3
μεταφορές Περισκό
πρός Παλάου Σαμπού 17/3
ε. Ντάρμπαν 5/4
ε. Λά Σαμπαστίνα 31/3
ε. Λά Γκουέτ 2/4
πρός Περισκό 31/3
πρ. «Σκόπιοι»
μετ. «Ραί Μαρίνος»
πρ. «Σταλ 2»
πρός Λιβερία 30/3
ε. Μασσαλία 10/4
ύψωσε Έλληνική
ε. Πόρτ Σάι 27/3
πρός Κουντάν 25/3
δ. Σουέζ 6/4
ε. Άλεξάνδρεια 13/3
πρός Σηάττλ 24/3
πρός Περού 27/2
μετ. «Clipper Majestic» (Λ.)
δ. Κων/πολη 25/3
δ. Κων/πολη 22/3
α. Καράτσι 12/3
πρός ΗΠΑ 25/3
δ. Παναμά 9/3
πρός Όϊτα 2/3
ε. Χάμπτον 20/3
πρός Περισκό 16/3
ε. Μπόμοντ 12/3
α. Νάπολη 3/4
διάλυση Άλνγκ
α. Φιλαδέλφεια 6/4
πρός Ίλιτσεβ 21/3
α. Νταμά 5/4
στη Βιτόρια 1754
άρχει Ν. Όρλεάνη
επώληθη άλλοδοπούς
επώληθη Νορβηγούς
πρός Σαγκάη 26/3
α. Βανκούβερ 7/4
επισκευές Βαλτιμόρη 24/3
α. Λειζόες 4/4
επισκευές Ντάρμπαν 30/3
πρός Ίσπανία 10/3
πρός Κασσιούγκ 24/3
α. Μαντάρ Άμπας 25/10
ε. Δαμιέττα 18/3
πρός Ρότερνταμ 25/3
α. Γάνδη 5/4
ε. Μπότγουντ 9/3
στον Πειραιά 12/3
ε. Ρουέν 25/3
στη Σεμάγκα (όποθληκη)
ε. Βαλπαράϊζο 30/3
ε. Βαλλέττα 29/3
πρός Χάργκ 8/3
α. Ν. Όρλεάνη 26/3
δ. Παναμά 3/4
ε. Αμβέρσα 1154
ε. Μοντεβιδέο 5/4
πρ. «Ολύμπιον Ρήφερ»
δ. Μπρίτσαμ 2/4
πρός Μπαγκκόγκ 20/3
α. Γκάνδη 7/4
πρός Σιγκαπούρη 13/4
α. Νάντη 15/3
ε. Πειραιά 12/3
ε. Σαουδά 9/4
α. Λόγος 4/4
ε. Πειραιά 154
ε. Σακάρ 23/3

ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).	82	32506
ΜΥΡΙΣΙΝΙΔΗ	77	5511
Ν. ΜΕΡΙΣΙΝΗ (π.).	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΡΥ (κ.).	71	9646
ΝΑ'Τ'Α (κ.).	70	9069
ΝΑ'Τ'Α ΛΑ'Τ' (Μπχ.).	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.).	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.).	73	11645
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.).	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.).	76	14760
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.).	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.).	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.).	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.).	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.).	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.).	70	9247
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.).	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.).	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.).	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΝΤ (κ.).	71	5447
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.).	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ (π.).	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.).	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.).	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.).	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.).	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.).	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.).	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.).	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.).	73	75049
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.).	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.).	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.).	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.).	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ.	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.).	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.).	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.).	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.).	78	2491
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.).	78	16893
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.).	70	11248
ΟΛΕΜΑΡ (κ.).	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.).	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.).	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.).	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.).	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.).	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.).	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.).	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.).	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.).	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.).	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.).	71	9868
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.).	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.).	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.).	75	1999
ΟΡΛΑΝΤΟ.	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.).	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΛ (δ.π.).	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.).	76	12443
ΟΤΑΡΟΥ I (δ.π.).	79	3818
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.).	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ.	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.).	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα).	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.).	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.).	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.).	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.).	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.).	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ.	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.).	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΣ (Βα.).	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.).	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.).	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ.	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ.	84	22100
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.).	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.).	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.).	74	16388
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ II (κ.).	79	13251
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.).	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.).	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.).	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.).	77	36411
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.).	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.).	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.).	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.).	71	104253
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.).	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.).	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.).	72	16402
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.).	72	15798

α. Σιγκαπούρη 6/4		
ε. Μπότγουντ 24/3		
ε. Μόγκλα 31/3		
α. Σιγκαπούρη 4/4		
πρός Λίβανο 23/3		
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/3		
ε. Καλλά 22/3		
πρός Μανζανίλο 23/3		
ε. Ραβέννα 6/4		
πρός Άλγεσία 27/3		
επισκευή Κίελο 12/4		
πρός Βηρυτό 22/3		
πρός Ταϊλάνδη 26/3		
πρός Μεξικό 18/3		
πρός Αγκόλα 23/3		
ε. Φαδελφεία 5/4		
πρός Γκιζάν 27/3		
α. Βανκούβερ 1/4		
ε. Σαλβαντόρ 8/12		
διαγράφεται		
α. Σάν Λορέντζο 17/3		
επισκευή Πειραιά 18/4		
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 1/4		
πρός Δ. 'Αφρική 22/3		
ε. Μορμουγκά 6/4		
πρός Βενεζουέλα 1/4		
πρός Πειραιά 27/3		
α. Χιούστον 17/3		
δ. Πόρτ Σαϊδ 1/4		
ε. Φουτζέιρα 23/3		
πρός Ροστόκ 20/3		
α. Ν. 'Ορλεάνη 754		
πρός Χάργκ 19/1		
ε. Χαίφα 7/4		
α. Γκάνδη 19/3		
πρός Μπελίζ Σίτυ 3053		
α. Μαϊμί 3/4		
ε. Λάς Πάλμας 5/4		
πρός Τάμπα 18/3		
δ. Πόρτ Σαϊδ 10/4		
ε. Μορμουγκά 22/3		
πρός Νοβοροσίσκ 28/3		
α. Μπάγια Μπλάνκα 7/4		
στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)		
πρός Σιγκαπούρη 24/3		
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 31/3		
πρός Μανασός 29/3		
πρός Σουέζ 12/1		
μεταφορές Περσικού		
πρός Πειραιά 27/3		
μετ. «Θερμαϊκός II» (κ.).		
ε. Λίβερπουλ 6/4		
ε. Λισαβόνα 8/4		
πρός 'Αλικάντε 4/4		
πρός Σάντα Λουτσία 15/2		
ε. Καράτσι 29/3		
α. Σ. Μάικας 10/4		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
πρός Ρόττερταμ 3/3		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
πρός Γιβραλτάρ 6/3		
μεσογειακές μεταφορές		
επιπλήθη		
ε. Παράναγκουα 26/3		
α. Μόντρελα 1/4		
δ. Γιβραλτάρ 10/4		
δ. Μάττα 5/4		
δ. Κων/πολη 1/4		
α. Φός 10/4		
πρός Βραζιλία 24/3		
α. Σάν Πέντρο 20/3		
πρός Ν. 'Υόρκη 29/3		
α. Μπουεναβεντούρα 7/4		
πρός Κούβα 8/3		
στο Χάργκ (άποθήκη)		
ε. Χακάτα 6/4		
μεταφορές Κιούγκα		
ε. Μόγκλα 9/4		
πρ. «Lux Eagle» *		
ε. Πειραιά 22/3		
α. Νικόσια 7/4		
πρός ΗΠΑ 28/3		
α. Τζουστίνι 4/4		
α. Μαρίνα ντί Καράρα 4/4		
α. 'Ασάμ 4/4		
πρός Σαλίνα Κρούζ 12/3		
α. Πόρτ Γκιλες 22/3		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 31/3		
ε. Λάς Πάλμας 3/4		
α. Κολόμπο 8/3		
πρός Πειραιά 31/3		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 17/2		
δ. Γιβραλτάρ 10/4		
μεταφορές		
πρός Μεσσία 20/3		
α. Γέλα 9/3		
α. Ναγκόγια 30/3		
πρός Γιβραλτάρ 30/3		
α. Σουέζ 13/4		
ε. 'Αλεξάνδρεια 9/3		
πρός Ταϊβάν 26/2		
α. Πειραιά 9/4		
α. Λός 'Αντζελες 8/4		
πρός ΕΣΣΔ 27/2		
α. Φουτζέιρα 8/2/89		
α. Βαρκελώνη 6/4		
δ. Σουέζ 9/4 *		

ε. Ρεσίφ 6/3 *		
πρός Ούμπε 23/3		
ε. Βερκαρούζ		
επισκευή Πειραιά 21/11		

ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.).	69	10839
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.).	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.).	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.).	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.).	69	9072
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.).	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.).	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.).	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.).	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.).	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.).	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ.	72	35840
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.).	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.).	70	10469
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.).	76	1596
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.).	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ.	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.).	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.).	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.).	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.).	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.).	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.).	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.).	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.).	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).	84	26959
ΡΑΦΟΥΣ (κ.).	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.).	78	11875
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.).	81	8352
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).	73	8405
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.).	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.).	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.).	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.).	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.).	64	4824
ΡΟΥΜΠΥ (κ.).	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.).	73	22626

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.).	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.).	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.).	66	39695
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.).	71	14925
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΑΕΝ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.).	76	21619
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.).	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.).	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).	75	29068
ΣΑΝ II (π.).	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.).	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.).	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.).	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.).	70	11329
ΣΑΝ ΗΡΟΣ (κ.).	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137
ΣΑΟΥΒ Α'Τ'ΑΝΤ (π.).	75	12322
ΣΑΟΥΒ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.).	74	12498
ΣΑΟΥΒ ΣΤΑΡ (π.).	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.).	72	14095
ΣΑΡΛΑ (κ.).	77	17772
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).	86	15933
ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ.).	80	17798
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μπχ.).	75	117143
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.).	70	9951
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.).	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.).	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.).	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ.	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.).	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μπχ.).	68	66113
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.).	76	18174
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.).	71	4713
ΣΗ ΟΑΘ (κ.).	74	3764
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	84	4073
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.).	73	13631
ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.).	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.).	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΤΙΑΝ (μ.).	76	30343
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.).	78	28025

ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15264
ΣΗΛΙΚ (Μαλ.).	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.).	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.).	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173

πρός Ταϊλάνδη 26/2
πρός Κάμπος 25/3
ε. Φουτζέιρα 3/3
α. 'Αμβέρσα 4/4
δ. Σουέζ 20/3
επιπλήθη Νορβηγούς
α. Παλέμο 2/4
α. Καζαμπλάνκα 19/3
α. Ζήμπραγκε 12/4
πρός 'Αβάν 13/2
στο Χάργκι (ἀποσθήκη)
α. 'Αμβέρσα 7/4
πρός Νιγηρία 10/3
α. Γδύνια 6/4
πρός ΗΠΑ 13/3
α. Κάρντιφ 11/4
ε. Πόρ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/4
πρός Βραζιλία 16/3
πρός Σουέζ 23/3
ε. Αύγουστο 6/4
α. Πόρ Σάϊδ 11/4
ἐπισκευές Γιβραλτάρ 13/4
πρός Νοβορόσκσκ 3/4
α. Πειραιά 2/4
πρός Ν. 'Ορλεάν 19/3
πρός 'Ιαπωνία 31/3
α. Μπρωστόν 6/4
α. Μπουένος 'Αϊρες 30/3
ε. Μπ. 'Αϊρες 5/4
επιπλήθη
ε. Παράνγουα 25/3
α. 'Ορλεάν 31/3
ε. Χιούστον 6/4
α. Τζουμπάιλ 12/4
δ. Πόρ Σάϊδ 3/4
πρός Τσακμπεούκο 16/3
ε. Ντουάλα 9/3
πρός Καρατίσι 5/4
α. Τάιν 6/4
α. Θέουτα 7/4
ε. Λειζόες 7/4
α. Φιλαδέλφεια 2/4
πρός 'Οναχάμ 29/3
πρός Κόλπο ΗΠΑ 21/3
α. Πόρ Χέντλαντ 8/4
στο Γκιζάν
ε. Σουέζ 8/4
α. Λά Σπέτζια 5/4
μετ. «Ρούμπεν» (κ.)
α. Ν. 'Ορλεάν 31/3 •

ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Κομώ Μπαϊν 1/4
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	πρόσ Ν. Αμερική 23/3
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Λένινγκραντ 7/4
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Σκώ 5/4
ΣΗΜΠΡΕΪΒΡΥ (δ.μ.7.)	73	17795	δ. Κων/πολη 6/4
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Άλγχεκίρας 22/3
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 6/2
ΣΗΠΕΪΣ (μ.)	77	15225	α. Φουτζέιρα 31/3
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Μίλφροντ Χάβεν 10/4
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	ε. Πιομπίνιο 1/3
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρόσ Ίρσν 28/3
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Γιβραλτάρ 25/3
ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	πρόσ Ρουέν 11/4
ΣΗΣΚΟΥΥΤ (δ.μ.)	75	42619	δ. Κων/πολη 2/4
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρόσ Έλλάδα 31/3
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173	α. Λισσαβώνα 10/4
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρόσ Τουάπσε 2/4
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρόσ Καναδά 29/3
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	δ. Σκώ 7/4
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	ε. Γάνδη 11/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Σάν Λορέντζο 5/4
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Ντάρμπαν 7/4
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Νάντη 28/3
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρόσ Περσικό 7/12
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Βομβάη 10/4
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	πρ. «Φαίδρα»
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	ε. Φέλιξτσου 15/4
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρόσ Κίνα 25/3
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Ντάρμπαν 31/3
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΪΚΕΤ (κ.)	80	24917	α. Γκάλβεστον 6/3
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρόσ Ματάνι 24/3
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΘΟ (Μηχ.)	75	13835	α. Νάντη 12/4
ΣΙΛΙΜΝΑ *	78	32508	δ. Σουέζ 12/4
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	δ. Γιβραλτάρ 10/4
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Ν. Όρλεάνη 6/4
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Άνναπόλη 30/3
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρόσ Χουάγκου 26/3
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Σουέζ 11/4
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑΪΪΛΑΪΝ (δ.Μ.)	73	17466	πρόσ Σουέιμα 11/1
ΣΚΑΪΪΜΑΝ (κ.)	77	11679	δ. Σουέζ 1/4
ΣΚΑΪΪ ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	πρόσ Τριντινάντ 8/3
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρόσ Βανκούβερ 29/3
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	ε. Μπουσάν 6/3
ΣΚΥΡΩΝ (δ.) *	74	75049	α. Γιβραλτάρ 11/4
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Σάν Λορέντζο 7/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Τακοράντι 27/3
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	ε. Άμβούργο 11/4
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρόσ Βαλτιμόρη 3/4
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρόσ Άμπουκίρ 23/3
ΣΟΥΠΕΡΙΤΣ (κ.)	73	20538	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	ε. Σιμάγκα Μπαϊν 30/1
ΣΟΥΦΙΑ (κ.)	68	2712	ε. Αλικάντε 31/3
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 8/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρόσ Άκαμα 21/3
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	στη Σιγκαπούρη 11/4
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Άντεν 3/5
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Ρουέν 25/3
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. Θεσσαλονίκη 19/3
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	δ. Σουέζ 13/4
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Άμβέρσα 7/4
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Πόρτο Έμπεδόκλε 28/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Γκάλβεστον 24/3
ΣΤΑΡΑΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	πρόσ Νοβοροσίσκ 10/2
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Κινούρα 3/4
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133	ε. Φλάσιγκ 6/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710	πρόσ Ρίταρντς Μπαϊν 21/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	πρόσ Φός 31/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Πειραιά 29/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	α. Πόρτ Κέλαγκ 4/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	α. Πόρτ Κέλαγκ 2/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	δ. Σουέζ 9/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρόσ Μπελαγκουάν 7/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρόσ Νιγηρία 10/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρόσ Βενεζουέλα 27/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρόσ Φιλιππίνες 28/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	ε. Άλεξάνδρεια 10/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	ε. Πειραιά 10/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΕΪΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	ε. Χιούστον 8/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	δ. Δαρδανέλλια 6/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Πειραιά 25/3
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	70	15265	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	έπισκευές Πειραιά 24/9
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ *	76	31725	πρόσ Σουέζ 11/2
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	δ. Παναμά 8/4
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Άκαμα 16/3
ΤΑΕΣΧΟΡΝ *	70	18736	δ. Κων/πολη 6/4
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	α. Άμβέρσα 1/4
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο Ίανέιρο 23/6
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	πρ. «Μαρε Ιταλίο»
ΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999	ε. Βαρκελώνη 8/4
ΤΑΝΤΑ (κ.)	73	16997	πρ. «Άξιον Έστί»
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Χόγκ Κόγκ 7/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	ε. Βενετία 3/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Ντάρμπαν 31/3
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρόσ Κόντινεντ 24/3
ΤΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16529	α. Άμβέρσα 12/4
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	18204	πρόσ Λας Πάλμας 26/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	18204	έπισκευές Ντάρμπαν 3/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	3531	α. Όδησσό 7/4
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	83	35762	πρόσ Αλγέρι 11/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	81	3375	α. Βαλεντία 2/4
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	5868	α. Μάλαγα 2/4
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	9954	πρόσ Λομπίτο 15/2
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	9044	πρόσ Σκώ 30/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	16023	πρόσ ΣΟΪΒΑ 17/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	5907	α. Ντάρμπαν 9/4
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	15660	πρόσ Κούβα 18/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	10197	α. Κοπερ 10/4
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	12376	α. Μπρισμαίν 9/4
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	83	21000	δ. Παναμά 30/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	69	5406	α. Καζαμπλάνκα 5/4
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	9213	πρόσ Γιβραλτάρ 16/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	12376	πρόσ Φουτζέιρα 21/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	65	15090	δ. Παναμά 24/3
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	9082	

ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	16822	ΤΟΞΟΝ II (κ.)	75	16822
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	20670	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	13550	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	77	17339	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	18953	ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ *	76	18953
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	80	30502	ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	50849	ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	109197	ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	30746	ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	43867	ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	13567	ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	13547	ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	43867	ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	79317	ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	25394	ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	113950	ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ *	72	113950
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	106776	ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	48501	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	12463	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	11644	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	5999	ΤΡΟΟΔΟΣ (κ.)	76	5999
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	8826	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	11644	ΤΡΟΪΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	6057	ΤΣΑΪΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	52765	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	47133	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	10059	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	82	15953	ΥΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	1954	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1954
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	77	15901	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	77	20608	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	9059	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	67.202	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	4080	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	69	8767	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	13690	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	54	1598	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	67	54322	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	83168	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	65	15090	ΦΙΝΙΞ (δ.Ονδ.)	65	15090
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	4617	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	10194	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	37310	ΦΙΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.) *	70	37310
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	13580	ΦΙΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	85	38629	ΦΙΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	65	12636	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.Ονδ.)	65	12636
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	16398	ΦΙΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	20214	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	75	20214
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16885	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	23104	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	77	18745	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	63	10736	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	17918	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	63	26759	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	29709	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	8034	ΦΡΙΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	9342	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	69	8065	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	1971	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	61	1652	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ (π.)	61	1652
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	8413	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	1568	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	5631	ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	77	6680	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	77	9264	ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	88	4999	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	79	5045	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	89	4999	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	3699	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	2863	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	5537	ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	5644	ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	5871	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	89	4999	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	2987	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	3563	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	90	5266	ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5266
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	2662	ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	6863	ΦΡΙΟ ΧΙΛΑΝ (κ.)	73	6863
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	44698	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	44699	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	48928	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	109700	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.) *	72	9343	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.) *	72	9343
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	18694	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	13687	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	30000	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	14986	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	33267	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	8183	ΧΑΡΜΟΥΝΥ (κ.)	73	8183
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	12348	ΧΑΡΜΟΥΝΥ Ι (μ.)	68	12348
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	9918	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	79	5266	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	4697	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	79	6521	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΥΖ (δ.π.)	79	6521
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	6521	ΧΕΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	84	4409	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	84	4409
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	19116	ΧΕΡΚΟΥΕΛΣ (κ.)	75	19116
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	12363	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λαβ.)	70	12363
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	19407	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	15981	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π) *	78	15981
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	14760	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	6166	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	13437	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	79	12074	ΧΟΛΣΑΤΙΑ (π.)	79	12074
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	64	15404	ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	139421	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	3668	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	15332	ΧΡΥΣΑΝΘΣ Σ. (κ.)	71	15332
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	79	12598	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ (π.)	79	12598
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	19451	ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	17674	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	6744	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	116150	ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	7045	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ	76	7045
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	79	7366	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪ'ΝΤ (π.)	79	7366
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	7049	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



TELESHIP

- ◆ AUTOMATION
- ◆ INSTRUMENTATION
- ◆ HEAT EXCHANGERS
- ◆ SPARE PARTS
- ◆ GENERATORS
- ◆ RIDING SQUADS

TELESHIP MARITIME AGENCIES S.A.

35-39, AKTI MIAOULI - 185 35 PIRAEUS - GREECE - TEL: 4183692/3 - TLX: 241578 TLSP - FAX: 4183693