ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

1η Απριλίου 1991

Αρ. Φύλλου 1040/1098

1931-1991
60 χρόνια

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

With English Supplement

ΑΡΙΘ. 1040/1098
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1991
ΔΡΧ 400

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλωνιά
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

The Shipping Agency
at Your Service at all Italian Ports

NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES

45 YEARS OF EXPERIENCE

NATIONAL NETWORK OF AGENCIES

SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF

PASSENGER HANDLING
AND SHORE EXCURSIONS

MEDOV SpA - Genoa - Italy Tel:(-3910)54901 - Fax:(-3910)562050 - Tlx: 270046/270346

POINT TO POINT

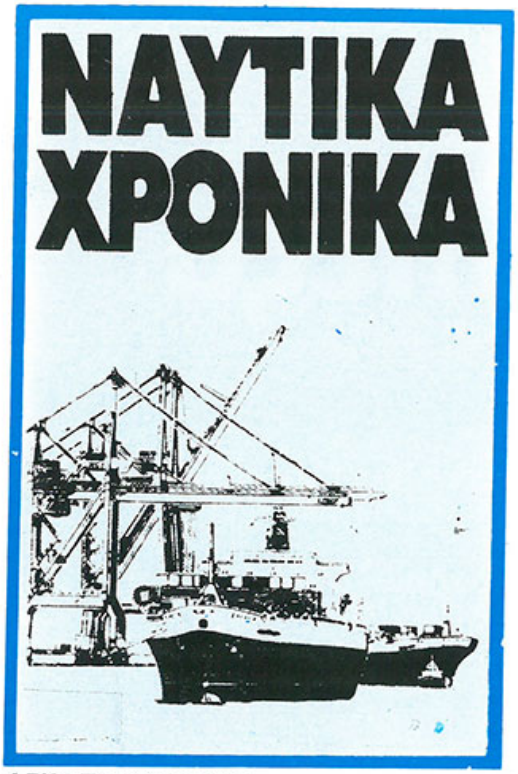
Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

U.S.A.
Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
24th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

GREECE
Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON
Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (071) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (071) 828 9197

SEATRAMP TANKERS



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1040/1098

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρᾶ 77 - 185 35 Πειραιᾶς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιᾶς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Ἐσωτερικοῦ..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Εὐρώπης & Ἡνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδᾶ..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Ἀμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ἀνατολή & Ἀφρική ..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Ἄπω Ἀνατολή
& Αὐστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Ἐσωτερικοῦ ταχυδρομικῶς..... Δρχ. 9.000
Σέ πλοῖα μέσω γραφείων Πειραιῶς..... Δρχ.8.000

NAFTIKA CHRONIKA
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

60th Year
Issue No. 1040/1098 April 1st, 1991

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

11 **Ὁ Θαλάσσιος Τουρισμός μετά τόν πόλεμο στόν Περσικό.**
Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀναλύουν καί προτείνουν μέτρα γιά τήν ἐλαχιστοποίηση τῶν ζημιῶν πού προκάλεσε στό κλάδο ἡ πρόσφατη σύρραξη.

18 **Λίγα ἀπό Ὅλα.**
Ἐπισημάνσεις τοῦ κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

20 **Τό Νέο Συμφωνητικό γιά τή Συλλογική Σύμβαση τοῦ 1991.**

22 **Ἀμερικανική Ἀντιρυπαντική Νομοθεσία (OPA 90)**

23 **Οἱ Ἀγοραπωλησίες πλοίων τόν Μάρτιο.**
Ἀπό τήν Overseas Agency Ltd.

26 **Γιά τήν Ἐπέτειο τῆς Ἐθνικῆς Παλιγγενεσίας**
Τοῦ Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. Π. Ἀποστολόπουλου.

27 **Ἡ Ἑκατονταετηρίδα τῆς Stolt-Nielsen.**

30 **Ἡ Κυπριακή Ναυτιλία.**
Τό πρόσφατο σεμινάριο στό Λονδῖνο.

31 **Legal Aspects of Bunkering.**
By Mr. Odysseus Goumas.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
34 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
44 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
45 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
48 ENGLISH SUPPLEMENT
51 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

Σέ ὦτα μή ἀκουόντων

Ὅσα εἶπε τήν περασμένη Τετάρτη ὁ Ὑπουργός κ. Ἀριστ. Παυλίδης, γνωστοποιώντας τήν πρόθεση τεσσάρων μεγάλων ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν νά ὑψώσουν ἐντός τῶν ἡμερῶν τήν Ἑλληνική σέ πλοῖα τους σημαντικῆς συνολικῆς χωρητικότητας, ἐπιβεβαιώνουν μέ τόν πλέον πανηγυρικό τρόπο τίς θέσεις τῶν στηλῶν αὐτῶν γιά τήν πορεία πού πρέπει νά ἀκολουθηθεῖ ὥστε ἡ χώρα νά ἐπιτύχει ἀμέσως τήν μεγαλύτερη δυνατή ὠφέλεια ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων.

Ὁ Ὑπουργός ἀπέδωσε τή σχετική ἀπόφαση τῶν τεσσάρων ἑταιριῶν, τίς ὁποῖες δέν κατονόμασε, στήν πολιτική τῆς Κυβερνήσεως στόν τομέα τῆς Ναυτιλίας, μιά πολιτική ὅμως πού ὅπως ἀποδεικνύεται, δέν ὁδηγεῖ — δέν μπορεῖ νά ὁδηγήσει — στόν ὁμαδικό ἐπαναπατρισμό τῶν πλοίων. Κάτι ἄλλωστε πού τό ὁμολογεῖ — ἔμμεσα στήν ἀρχή ἀλλά σαφέστατα — ὁ ἴδιος λέγοντας (ἤ προβάλλοντας τή δικαιολογία) ὅτι δέν εἶναι δυσαρεστημένος μέ τά (μέχρι τοῦδε) ἀποτελέσματα πού ἀναφέρονται στήν προσέλκυση τῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο, τά ὁποῖα, ἄλλωστε, συμπίπτουν μέ τίς ἐκτιμήσεις του. Καί δηλώνοντας, ἀμέσως ἐν συνεχεία, ἀπερίφραστα ὅτι δέν ἀναμένεται ἀθρόα προσέλκυση ἐπειδή, δῆθεν, λόγω τῆς κρίσεως τοῦ Κόλπου, οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές ἀναγκάσθηκαν νά ρίξουν τό βάρος τους σέ καθαρά ἐπιχειρηματικούς στόχους, ἐνῶ ἡ πραγματικότητα εἶναι ἐντελῶς διαφορετική.

Ἡ πολιτική καί τῆς παρούσης Κυβερνήσεως στόν ομέα τῆς Ναυτιλίας, ἁπλούστατα, δέν ἐξασφαλίζει στό ἑλληνικό πλοῖο καί στόν Ἕλληνα ναυτιλιακό ἐπιχειρηματία τήν ἐλευθεριότητα πού ἀποκτήθηκε μέ τίς λύσεις πού βρῆκε ἡ ἑλληνική ναυτιλιακή ἐπιχειρηματικότητα γιά νά μήν καταποντισθεῖ στή διάρκεια τῆς τελευταίας μακρόχρονης καί σκληρότατης κρίσεως.

Θά ἔλθουν ἀσφαλῶς πλοῖα στό ἐθνικό νηολόγιο ἀλλά θά εἶναι ὁρισμένα, δέν θά εἶναι πολλά, ἐκεῖνα πού θά δώσουν ζωή καί στό ΝΑΤ ἀλλά καί στήν ἐθνική μας οἰκονομία. Ἀλλά γι' αὐτά τά πολλά πλοῖα δέν κάνουμε τίποτε, παρά τό γεγονός ὅτι ὑπάρχουν δοκιμασμένες λύσεις τίς ὁποῖες — καί αὐτό εἶναι τό σπουδαιότερο — τίς ἀποδέχονται ἐκεῖνοι πού θά ἐπιβαρυνθοῦν μέ τήν ἐφαρμογή τους.

Κουρασθήκαμε νά τό λέμε καί νά τό ἐπαναλαμβάνουμε σέ κάθε τεῦχος: Νά κάνουμε καί τό ἕνα, νά κάνουμε καί τό ἄλλο. Νά πάρουμε μέ τό δεξί χέρι ἀλλά ταυτόχρονα νά τρυγήσουμε καί μέ τό ἀριστερό ὅπ δέν φθάνει τό δεξί, νά μήν ἀφήσουμε κανένα τσαμπ ρύγητο.

Φαίνεται ὅμως ὅτι μιλᾶμε σέ ὦτα μή ἀκουόντων — δέν μποροῦμε ἀλλιῶς νά ἐξηγήσουμε τήν ἐμμονή σέ μονομέρειες.

●

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ

Ἔχει ἀπόλυτο δίκαιο ὁ Ὑπουργός κ. Ἀριστ. Παυλίδης πού χαρακτήρισε σημαντικό γεγονός τή συμφωνία πού ἐπῆλθε μεταξύ τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί τῆς Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας γιά τήν ὑπογραφή νέας συλλογικῆς συμβάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων (τό σχετικό κείμενο δημοσιεύεται σέ ἄλλη σελίδα). Καί εἶναι σημαντικό ὄχι βεβαίως γιατί καί «οἱ δύο πλευρές συμφώνησαν σέ πνεῦμα ἀπόλυτης συνεργασίας, πρᾶγμα πού βοηθᾶ στή διατήρηση τοῦ καλοῦ κλίματος τό ὁποῖο ἔχει ἀναπτυχθεῖ μέχρι στιγμῆς μεταξύ τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας», ὅπως εἶπε ὁ Ὑπουργός, ἀλλά διότι δείχνει ὅτι καί οἱ δικοί μας ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν ἀρχίζουν νά προσαρμόζονται στίς νέες συνθῆκες πού ἔχει δημιουργήσει ἡ διεθνής ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Καί αὐτό εἶναι πράγματι πολύ σημαντικό γιά τήν πορεία τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, θέλουμε δέ νά ἐλπίζουμε ὅτι ἀπό τή ναυτεργατική πλευρά θά τηρηθεῖ θετική στάση καί στίς διαπραγματεύσεις γιά τίς συλλογικές συμβάσεις τῶν πληρωμάτων καί τῶν ἄλλων κατηγοριῶν πλοίων καί κυρίως τῶν ἐπιβατηγῶν πού ἔχουν πληγεῖ καίρια ἀπό τήν κρίση καί τόν πόλεμο στόν Κόλπο, ἀπό τίς ταξιδιωτικές ὁδηγίες καί ἀπό τίς τρομοκρατικές ἐνέργειες μερικῶν ἀνθελλήνων — ἄν τελικά εἶναι Ἕλληνες καί ὄχι ξένοι ἐκεῖνοι πού παριστάνουν τούς παλικαράδες ἐκ τοῦ ἀφανοῦς καί δυναμιτίζουν μέ τίς τρομοκρατικές τους ἐνέργειες τίς προσπάθειες ὅλων γιά κάτι καλύτερο καί γιά τόν τόπο καί τόν Ἑλληνικό λαό.

●

ΧΡΗΣΙΜΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ

Ἐποικοδομητική, ἀπό πολλές πλευρές, ὑπῆρξε ἡ συνάντηση τῆς νέας διοικήσεως τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν μέ τόν Πρόεδρο τοῦ ΠΑΣΟΚ κ. Ἀνδρέα Παπανδρέου.

Πρῶτα πρῶτα ἔσπασε ὁ πάγος πού εἶχε δημιουργηθεῖ τά τελευταῖα χρόνια ἀπό τήν ἄρνηση τοῦ κ. Παπανδρέου νά συναντηθεῖ μέ τήν προηγούμενη ἡγεσία τῆς Ε.Ε.Ε — δέν ἐξετάζουμε τό πῶς καί τό γιατί καί ἄν ἦταν δικαιολογημένη ἤ ὄχι ἡ ἄρνηση αὐτή.

Κατά δεύτερο λόγο ἐδόθη ἡ εὐκαιρία στό νέο προεδρεῖο νά θέσει ὑπ' ὄψει τοῦ Ἀρχηγοῦ τῆς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτεύσεως τά προβλήματα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τίς προοπτικές πού ὑπάρχουν καί τούς στόχους τῆς νέας διοικήσεως, πού ὅπως εἶπε ὁ κ. Γιάννης Γκούμας μετά τή συνάντηση μέ τόν κ. Παπανδρέου, εἶναι ἡ συνεχής βελτίωση τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ἡ ἐπιστροφή τῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο καί ἡ ἀνάπτυξη τῶν τηλεπικοινωνιῶν ὥστε ὁ Πειραιᾶς νά καταστεῖ τό μεγαλύτερο χρηματοοικονομικό κέντρο.

Καί τρίτο, διότι μέ τίς δηλώσεις στίς ὁποῖες προέβη ἐν συνεχεία ὁ κ. Παπανδρέου δεσμεύεται τό κόμμα τῆς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτεύσεως σέ μιά μόνιμη γραμμή ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας — ἐλπίζουμε ὅτι ὁ κ. Παπανδρέου θά ἐπιβάλει αὐτή τή γραμμή σέ ὅλες τίς πλευρές τοῦ κόμματός του ὥστε νά ἀποφεύγονται στό μέλλον θέσεις πού ἔρχονται σέ πλήρη ἀντίθεση καί μέ μέτρα πού εἶχαν λάβει στό πρόσφατο παρελθόν οἱ κυβερνήσεις τοῦ ΠΑΣΟΚ.

Ὁ κ. Παπανδρέου, λοιπόν, μετά τή συνάντηση τόνισε ὅτι ὁ ρόλος τῆς Ναυτιλίας θά εἶναι σημαντικότερος στή δεκαετία τοῦ '90, παρατήρησε ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία εἶναι μιά πολύ μεγάλη ὑπόθεση καί ὅτι τό ΠΑΣΟΚ σάν κυβέρνηση καί ὡς ἀντιπολίτευση πῆρε πάντοτε θέσεις πού εὐνοοῦν τήν ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας.

Ἐπαναλαμβάνουμε, ἡ συνάντηση ἦταν χρήσιμη ἀπό πολλές πλευρές καί ἐποικοδομητική.

●

ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Στό ἐνεργητικο τῆς νέας διοίκησης τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς ἐγγράφεται ἡ πρόσφατη ἀπόφαση τῆς μεγαλύτερης σοβιετικῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρίας Black Sea Shipping Co. τῆς Ὀδησσοῦ, νά καθιερώσει τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ ὡς κέντρο διαμετακόμισης τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων πού διακινοῦν τά πλοῖα της στή Μεσόγειο.

"Οπως γνώρισε στή διοίκηση τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς μέ ἐπιστολή της ἡ πρακτορεύουσα τή σοβιετική ναυτιλιακή ἑταιρία Transmed τοῦ Πειραιῶς ἡ ἀρχική φάση προβλέπει τή σύνδεση τοῦ Πειραιᾶ μέ τήν «Odessa Ocean Line» πού διακινεῖ ἐμπορευματοκιβώτια μεταξύ τῶν λιμανιῶν τῆς νοτιοανατολικῆς 'Ασίας καί ἐκείνων τῆς Μεσογείου καί τῆς Μαύρης Θάλασσας.

'Ο μέσος ἐτήσιος ὄγκος τῶν διακινουμένων φορτίων ὑπολογίζεται σέ 60.000 — 70.000 μονάδες κοντέϊνερς, ἐνῶ ὁ μέσος μηνιαῖος ἀριθμός προσεγγίσεων θά κυμανθεῖ μεταξύ 7-8 πλοῖα.

Στήν ἐπιστολή ἀναφέρεται, ἀκόμη, ὅτι ἡ παραπάνω κίνηση δέν εἶναι περιοριστική, δεδομένης τῆς πρόθεσης τῶν Σοβιετικῶν νά συμπεριλάβουν καί ἄλλες τακτικές γραμμές τους στό σχέδιο μεταφορτώσεων μέ βάση τόν Πειραιᾶ.

'Η ἐπιλογή τοῦ Πειραιᾶ ἀπό τήν παραπάνω σοβιετική ναυτιλιακή ἑταιρια ὡς ἕνα ἀπό τά κυριότερα λιμάνια γιά τή διαμετακόμιση κοντέϊνερς στή Μεσόγειο ἀποτελεῖ πρόσθετη ἀναγνώριση τῶν πλεονεκτημάτων, πού συγκεντρώνει σήμερα ὁ Πειραιᾶς καί πού ἔχουν σάν ἀποτέλεσμα, ὁλοένα καί περισσότερες διεθνεῖς μεταφορικές ἑταιρίες, νά τόν ἐντάσσουν στά ἀναπτυξιακά ἐπιχειρηματικά τους σχέδια ὡς κέντρο διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.

●

ΟΙ ΦΡΕΓΑΤΕΣ

Πολύ καλή ἡμέρα ηταν γιά τά 'Ελληνικά Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ ἡ Πέμπτη 29 Μαρτίου καί σηματοδοτεῖ μιά νέα πορεία αὐτῆς της μεγάλης μονάδος.

Τήν Πέμπτη, λοιπόν, ξεκίνησαν στόν Σκαραμαγκᾶ οἱ ἐργασίες κατασκευῆς τῶν τριῶν φρεγατῶν οἱ ὁποῖες θά ναυπηγηθοῦν γιά λογαριασμό τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. 'Η ἔναρξη τῶν ἐργασιῶν ἔγινε μέ τήν κοπή τῶν ἐλασμάτων τῆς πρώτης φρεγάτας καί μέ τήν εὐκαιρία τόσο ἡ διοίκηση ὅσο καί οἱ ἐργαζόμενοι ἐκδήλωσαν τήν προθεσή τους γιά συνέχιση τῆς ἀπρόσκοπτης συνεργασίας καί ἀλληλοκατανόησης μέ στόχο τήν ὑλοποίηση τοῦ προγράματος πού θά ἰσχυροποιήσει τά μέγιστα στήν 'εθνική μας ἄμυνα ἀλλά καί τά ἴδια Ναυπηγεῖα πού μέ τήν τεχνογνωσία πού θά ἀποκτήσουν θά εἶναι σέ θέση νά μποῦν ἀποφασιστικά καί στόν τομέα τῶν εἰδικῶν πολεμικῶν κατασκευῶν.

"Οπως εἶναι γνωστό, τό πρόγραμμα κατασκευῆς τῶν φρεγατῶν γίνεται σέ συνεργασία μέ τά Γερμανικά ναυπηγεῖα Blohm and Voss καί προβλέπει τήν ναυπήγηση μιᾶς φρεγάτας στά Γερμανικά Ναυπηγεῖα καί τήν κατασκευή τριῶν ἄλλων στά Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ.

●

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΩΝΟΙ

Μετά τούς Φιλιππινέζους καί οἱ Πολωνοί στό προσκήνιο, μέ οὐκ. ὀλίγα προβλήματα πού προκαλοῦν ἀνησυχίες καί διεργασίες γιά τό τί δέον γενέσθαι ἀναφορικά μέ τά πληρώματα καί κυρίως τούς ἀξιωματικούς πού χρειαζόμαστε γιά τήν ἐπάνδρωση τῶν πλοίων.

Πολωνοί, λοιπόν, πού ἔφαγαν γλυκό ψωμί σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα, ἄρχισαν τώρα νά ἀπειλοῦν μέ προσφυγές γιά παρεμβάσεις τῆς ITF, ὄχι βεβαίως διότι δέν ἐξασφαλίζουν καί μέ τό παραπάνω μάλιστα ἐκεῖνα τά ὁποῖα ἔχουν συμφωνήσει ἀλλά γιά νά ἐκβιάσουν — ἀπό τά περιστατικά πού ἔχουμε ὑπ' ὄψει μας προκύπτει σαφέστατα ὅτι ἡ ἀπειλή τῆς προσφυγῆς στή Διεθνή τῶν Μεταφορῶν γίνεται καθαρά γιά ἐκβιασμό καί ἐκεῖνο πού πρέπει νά γίνεται στίς περιπτώσεις αὐτές εἶναι ἡ ἄμεση ἀπόλυση καί ἀντικατάσταση ὅλων τῶν Πολωνῶν καί ὄχι μόνον ἐκείνων πού βγαίνουν στό προσκήνιο, δεδομένου ὅτι ὅλοι περιμένουν νά κερδίσουν ἀπό τόν ἀσκούμενο μέ τήν ἀπειλή τῆς ITF ἐκβιασμό.

'Εμεῖς πιστεύουμε ὅτι ἀνάλογη τακτική θά ἀρχίσουν νά ἐφαρμόζουν — μόλις λιγδώσει τό ἀντερό τους — καί οἱ Σοβιετικοί ναυτικοί πού σκέπτονται ὁρισμένοι νά χρησιμοποιήσουν στά πλοῖα τους. Καί κατά τήν ταπεινή μας ἀντίληψη, ἡ μόνη λύση γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων μας εἶναι μόνον οἱ "Ελληνες ναυτικοί — μιλᾶμε πάντοτε γιά ἀξιωματικούς — γιά αὐτό καί μόνιμος στόχος μας πρέπει νά εἶναι ἡ δημιουργία τῶν στελεχῶν πού χρειαζόμαστε.

●

ΝΑ ΕΠΑΓΡΥΠΝΟΥΝ

Παρά τίς διαβεβαιώσεις τῶν 'Αρχῶν τῆς

HOM

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: HELLENSEAS/SINGAPORE

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

★ ***IN THAILAND***

★ ***HELLENIC – UNITED NAVIGATION CO. LTD***
61, Kasemraj Road – Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong-BANGKOK 10110
Tel: 2490541-2/2497198 – Fax: 2497199
Tlx: 84602 / 21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO
AOH Tel: 2493706 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

Σιγκαπούρης, ὅτι ἔχουν πυκνώσει τίς νυκτερινές περιπολίες στά χωρικά τους ὕδατα γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν πειρατικῶν ἐπιθέσεων στά πλοῖα, φαίνεται ὅτι ὁ ἀσφαλέστερος τρόπος γιά τήν ἀντιμετώπισή τους εἶναι ἡ ἐπαγρύπνηση τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος κατά τή διέλευση τῶν πλοίων ἀπό τή περιοχή.

Ἀκόμη οἱ πλοίαρχοι καλοῦνται νά χρησιμοποιοῦν τό κανάλι ἄμεσης ἐπικοινωνίας μέ τήν Λιμενική ἀρχή τῆς Σιγκαπούρης τό ὁποῖο ὑπάρχει γιά τή καταγγελία παρόμοιων πειρατικῶν ἐνεργειῶν καί νά τοποθετοῦν ὀπτῆρες γιά τόν φωτισμό τῶν πλοίων ὅταν διέρχονται ἀπό ἐπικίνδυνες περιοχές.

●

Η ΕΦ' ΑΠΑΞ ΕΙΣΦΟΡΑ

Μέ ἀποφάσεις τῶν Διαιτητικῶν Δικαστηρίων ὁ Ἐφοπλισμός ἔχει δικαιωθεῖ στίς προσφυγές του γιά τήν ἔκτακτο ἐφ' ἅπαξ εἰσφορά πού εἶχε ἐπιβληθεῖ τό 1985.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες μας, ἡ ἐπιστροφή τῶν καταβληθέντων ποσῶν καθυστερεῖ, διότι οἱ ἑταιρίες δέν ἔχουν συνυποβάλει στό ἁρμόδιο Νομικό Συμβούλιο τοῦ Κράτους τά ἐπακριβῆ στοιχεῖα πληρωμῆς καί ἀποδεικτικά καταβολῆς, γεγονός πού ἐπισημάνθηκε καί ἀπό τήν Ἕνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τήν ὁποία μποροῦν νά συμβουλευθοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι γιά νά κλείσει ἐπιτέλους αὐτή ἡ ἐκκρεμότης.

●

ΜΙΑ ΧΑΜΕΝΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Σέ λίγες ἡμέρες θά διενεργηθοῦν οἱ μειοδοτικοί διαγωνισμοί πού ἔχει προκηρύξει τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας γιά τή μίσθωση τῶν ἄγονων γραμμῶν. Καί μιά ἀκόμη φορά ὁ βαρύτατα φορολογούμενος ἑλληνικός λαός θά κληθεῖ νά καταβάλει ἀπό τήν τσέπη του κάπου τρία δίς δραχμῶν ἤ καί περισσότερα — ἡ πράξη θά δείξει — γιά μιά ὑπηρεσία τήν ὁποία ἔπρεπε νά παρέχουν χωρίς τήν παραμικρή ἀμοιβή ἐκεῖνοι πού ἐκμεταλλεύονται τίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Ἡ εὐθύνη γι' αὐτό βαρύνει τόν σημερινό Ὑπουργό Ναυτιλίας ὁ ὁποῖος ἀρνήθηκε — ἤ δέν θέλησε, δέν ἔχει σημασία — νά ἐπωφεληθεῖ τῆς εὐκαιρίας πού εἶχε δημιουργήσει ἡ ἀποδοχή ἀπό ὁρισμένους πλοιοκτῆτες ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῆς ὑποχρεώσεως νά ἐκτελοῦν (ἤ νά ἐπεκτείνουν) δρομολόγια καί σέ ἄγονες γραμμές χωρίς τήν παραμικρή ἀποζημίωση γιά νά ἐπιβάλει τήν ἴδια ὑποχρέωση σέ ὅλους τούς πλοιοκτῆτες καί σέ ὅλα τά πλοῖα. Ἡ εὐθύνη αὐτή ἐπιτείνεται καί ἀπό τό γεγονός ὅτι καί ἐκεῖνοι πού εἶχαν ἀποδεχθεῖ τήν ὑποχρέωση νά ἐκτελοῦν καί ἄγονα δρομολόγια χωρίς ἐπιδότηση μιλοῦν τώρα γιά ἄνιση μεταχείριση καί τό πιθανότερο εἶναι ὅτι θά ἀρνηθοῦν νά ἐκτελοῦν ἄγονες γραμμές χωρίς ἀποζημίωση, ὁπότε θά κληθεῖ καί πάλι ὁ ἑλληνικός λαός νά πληρώσει τό τίμημα τῆς ἀβελτηρίας τοῦ Ὑπουργοῦ.

●

ΚΑΙΡΙΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Ὁ κατά τά ἄλλα φειδωλός στίς δηλώσεις του Ἕλληνας ἐφοπλιστής καί μεγαλοεπιχειρηματίας κ. Βαρδῆς Βαρδινογιάννης, προχώρησε σέ ὁρισμένες καίριες ἐπισημάνσεις σχετικά μέ τήν ἀπραξία ἐπενδύσεων πού παρατηρεῖται τά τελευταῖα χρόνια στήν Ἑλλάδα.

Ἀπαντώντας σέ ἐρωτήματα δημοσιογράφων κατά τά ἐγκαίνια τοῦ πρώτου καταστήματος τῆς Τράπεζας Χίου, ὁ κ. Βαρδῆς Βαρδινογιάννης πολύ ὀρθά ἐπισήμανε ὅτι ἡ ἑλληνική κυβέρνηση δέν ἔχει ξεκαθαρίσει τούς ὅρους τῆς ἀποκρατικοποίησης καί χωρίς ξεκάθαρα πλαίσια καί κανόνες δέν μποροῦν νά ὑπάρξουν σοβαρές προοπτικές οὐσιαστικῶν ἐπενδύσεων. Οἱ καίριες αὐτές ἐπισημάνσεις ἀπηχοῦν καί τίς ἀπόψεις πολλῶν ἄλλων μελῶν τῆς ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογένειας πού ἄν καί διατεθειμένη νά προχωρήσουν σέ χερσαῖες ἐπενδύσεις, σταματοῦν ἐμπρός στήν ὀλιγωρία πού ἐπιδεικνύεται ἀπό τίς κυβερνήσεις τῶν τελευταίων δύο ἐτῶν νά ξεκαθαρίσουν ἀπόλυτα τούς «ὅρους τοῦ παιχνιδιοῦ».

●

ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Τήν οἰκονομική πτυχή τῶν ταχυπλόων πλοίων ὑψηλῶν ταχυτήτων, παρουσίασαν πρό δεκαημέρου περίπου οἱ Νορβηγοί κατασκευαστές τους στήν Ἀθήνα, σέ μιά ἐκδήλωση πού ὀργάνωσαν μέ ἐπιτυχία οἱ σύλλογοι τῶν Institute of Marine Engineers καί Royal Institute of Naval Architects τῆς Ἑλλάδος σέ συνεργασία μέ τόν ἀντιπρόσωπο τῶν Καταμαράν Harding - Verft στήν Ἑλλάδα κ. Τρ. Παπασπύρου.

Γιά πρώτη φορά ἀκούσθηκαν ἀπό ἔμπειρα χείλη οἱ οἰκονομικοί παράγοντες πού συνδέονται μέ τήν ἐκμετάλλευση τῶν ταχυπλόων πλοίων, τά ὁποῖα σιγά - σιγά ἐμφανίζονται στό ἀκτοπλοϊκό προσκήνιο καί τῆς Ἑλλάδος καί ἄν ἐπιβεβαιωθοῦν στή πράξη οἱ οἰκονομικοί ὑπολογισμοί πού μᾶς ἐξέθεσαν οἱ Νορβηγοί κατασκευαστές ς τους, δέν θά ἀργήσουμε νά δοῦμε νά πυκνώνουν μέ τή παρουσία τους τίς ἀκτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες.

●

ΜΕΤΑΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

Στήν τελευταία σύνοδο τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Συμβουλίου τῶν Ὑπουργῶν Μεταφορῶν, ὑπό τήν Ἰταλική προεδρεία, ἐλήφθησαν οἱ ἀκόλουθες ἀποφάσεις.

Ἐν πρώτοις τό Συμβούλιο ἀποδέσμευσε ἐν μέρει τόν φάκελλο τοῦ καμποτάζ καί ἐπιφόρτισε τήν ἐπιτροπή τῶν μονίμων ἀντιπροσώπων νά συνεχίσει τίς ἐργασίες του ὥστε ὁ φάκελλος νά ἐπανεξετασθεῖ στήν προσεχή σύνοδο.

Ὅσον ἀφορᾶ τίς ἐντός τῆς Κοινότητος μετανηολογήσεις ὁ Γ. Γραμματεύς ἔδωσε

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

Furness-Houlder (Greece) Inc.
International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants
98B Filonos 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

ΚΑΛΟ ΠΑΣΧΑ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS
825 Beacon Street, Newton, MA 02159 (U.S.A.)
Phone: (617) 527-5880 Cable: Paralia FAX: (617) 527-8249 Telex: 94 0656
Attending at: BOSTON MA. Providence, R.I. Portsmouth, N.H. Portlandh, Me. (U.S.A)

στή δημοσιότητα ἀνακοινωθέν σύμφωνα μέ τό ὁποῖο τό Συμβούλιο κατέληξε σέ συμφωνία ἐπί προτάσεως ἀναφερομένης στήν ἀλλαγή νηολογίου ἐντός τῆς Κοινότητος, γιά τήν ὁποία ζητήθηκε ἡ γνώμη τῆς Ἐπιτροπῆς Οἰκονομικῶν καί Κοινωνικῶν Ὑποθέσεων. Ὑπενθυμίζεται ὅτι μεταξύ τῶν μέτρων πού προορίζονται γιά τή βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῆς Κοινότητος, ἡ Ἐπιτροπή εἶχε ἐγκρίνει τίς διευκολύνσεις τῆς ἐλευθέρας μετανηολογήσεως τῶν πλοίων. Ὁ σχετικός Κανονισμός θά πρέπει νά συμβάλει ἀποτελεσματικά στόν περιορισμό τῆς δαπάνης πού συνεπάγονται αὐτές οἱ μετεγγραφές. Γιά τό σκοπό αὐτό ὁ Κανονισμός βασίζεται ἐπί τῆς ἀρχῆς τῆς ἀμοιβαίας ἀναγνωρίσεως τῆς ἐρμηνείας πού τά διάφορα κράτη - μέλη δίνουν στίς τεχνικές προδιαγραφές ὁρισμένων διεθνῶν συμβάσεων καί προβλέπει τήν ἀμοιβαία ἀναγνώριση τῶν πιστοποιητικῶν πού τά κράτη - μέλη χορηγοῦν σέ ἐκτέλεση τῶν ἐν λόγω συμβάσεων. Παράλληλα ὁ Κανονισμός θά περιορίσει τίς ἀλλαγές, τίς ἀντικαστάσεις ὀργάνων καί τίς διοικητικές διαδικασίες πού συνοδεύουν συνήθως τήν μετεγγραφή τοῦ πλοίου. Ὡστόσο τό κράτος πού θά δεχθεῖ στό νηολόγιό του τό μετεγγραφόμενο πλοῖο θά ἔχει τό δικαίωμα ἐπιθεωρήσεώς του, ἐνῶ οἱ τυχόν διαφωνίες ὡς πρός τήν ἑρμηνεία τῶν προδιαγραφῶν τῶν διεθνῶν συμβάσεων θά τίθενται ὑπόψη μιᾶς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς διακανονισμοῦ.

●

ΙΣΠΑΝΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ

Ἡ Εὐρωπαϊκή Ἐπιτροπή προέβη στό κλείσιμο τῶν διαδικασιῶν πού σχετίζονται μέ τίς ναυπηγικές ἐπιχορηγήσεις στήν Ἱσπανία καί τήν Ἑλλάδα.

Ὡς πρός τήν Ἱσπανία, ἡ Ἐπιτροπή ἔκλεισε τή διαδικασία πού ἄνοιξε τόν Ἰούλιο τοῦ 1989 ἀναφορικά μέ τή χώρα αὐτή, θεωρώντας ὅτι ἡ ἐν λόγω βοήθεια δέν ἀντιτίθεται στήν ἕκτη καί ἕβδομη ὁδηγία τῆς ΕΟΚ ἐπί τῶν ναυπηγήσεων, οἱ ὁποῖες ἐπέτρεπαν εἰδική μεταχείριση τοῦ τομέας αὐτοῦ στήν Ἱσπανία λόγω τῶν ἀναγκῶν ἀνασυγκροτήσεως. Ἡ μεταχείριση αὐτή συνίσταται σέ ναυπηγική ἐπιδότηση γιά συμβόλαια πού ὑπογράφηκαν μεταξύ 1987-1990 (203 δισεκ. πεσετῶν) καί σέ συμψηφισμό τῶν ζημιῶν πού ὑπέστησαν τά κρατικά ναυπηγεῖα κατά τήν ἴδια περίοδο (91,4 δισεκατ. πεσετῶν).

Ὡς πρός τήν Ἑλλάδα, ἡ Ἐπιτροπή ἔκλεισε τή διαδικασία πού ἄνοιξε τό 1989 γιά τούς λογαριασμούς τῶν ναυπηγικῶν ἐπιδοτήσεων πού χορηγήθηκαν στήν Ἑλλάδα. Ἐγκρίθηκε ἡ ἐφαρμογή τοῦ ν. 1262/82 πού καλύπτει τήν περίοδο 1987-89 καί τόν προϋπολογισμό τῶν 16 δισεκ. δραχμῶν. Σχετικά ἡ Ἐπιτροπή διαπίστωσε ὅτι: α) ἡ ἐπιδότηση γιά ναυπηγήσεις ἤ μετασκευές δέν ὑπερέβη τά προσδιορισμένα ἀνώτατα ὅρια γιά κάθε ἕνα ἀπό τά παραπάνω ἔτη, β) ὅτι οὐδεμία βοήθεια παρεσχέθη κατά τήν περίοδο αὐτή γιά ἐπισκευές πλοίων, γ) ὅτι οἱ διατάξεις τοῦ ἑλληνικοῦ νόμου πού παραβίαζαν τό ἄρθρο 7 τῆς Συνθήκης ΕΟΚ περί ἐθνικότητος, καταργήθηκαν μέ τόν ν. 1892/1990 καί δ) ὅτι ἡ πρός ἁλιευτικά πλοῖα παρασχεθεῖσα βοήθεια κατά τήν ἐν λόγω περίοδο ἦταν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό τοῦ 1986.

●

ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ

Ἀπό μηνῶν ἤδη ὁ ἐπί τῶν μεταφορῶν Ἐπίτροπος τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κομισιόν Van Miert, εἶχε ὑποδείξει τήν ἀνάγκη μιᾶς κοινῆς Εὐρωπαϊκῆς — Ἀμερικανικῆς παραστάσεως στίς Ἰαπωνικές Ἀρχές γιά νά θέσουν τέρμα στήν πρακτική πού ἐφαρμόζεται στούς λιμένες τους, βάσει τῆς ὁποίας ἐπιβάλεται ἐπί τῶν εἰσαγομένων καί ἐξαγομένων φορτίων εἰδικός φόρος - τέλος προοριζόμενος γιά τή χρηματοδότηση τοῦ ἰαπωνικοῦ συστήματος διανομῆς καί τῆς διατηρήσεως μόνιμης καί σταθερῆς λιμενικῆς ἐργασίας. Ἤδη, ὕστερα ἀπό σχετική αἴτηση τῶν ἐφοπλιστικῶν ἑνώσεων τῆς Κοινότητος, ἡ Ἐπιτροπή ἀπεφάσισε νά προχωρήσει σέ σχετική ἔρευνα γιά νά πιστοποιηθεῖ ἄν πράγματι ἡ ἰαπωνική αὐτή ἐπιβάρυνση ἦταν ἀντίθετη πρός τά Κοινοτικά συμφέροντα.

Κατά τήν ἐφοπλιστική ἄποψη, ἡ πρακτική αὐτή ἀφενός μέν εἶναι ἀθέμιτη καί ἀφετέρου δημιουργεῖ ἀπαράδεκτες διακρίσεις. Πράγματι ἐνῶ ὅλες οἱ ναυτικές ἑταιρίες πού φορτώνουν ἤ ἐκφορτώνουν φορτία στήν Ἰαπωνία ἀναγκάζονται νά πληρώνουν αὐτό τό τέλος, οἱ Ἰαπωνικές ἑταιρίες

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μιά ἐνδιαφέρουσα βολιδοσκόπηση γιά τή σημασία τῆς διατηρήσεως τοῦ ὑπό ἐθνική σημαία στόλου διεξήχθη πρόσφατα μεταξύ τῶν μελῶν τοῦ βρεταννικοῦ κοινοβουλίου, μέ τά ἀκόλουθα συμπεράσματα:

Τό 88% τῶν Βρεταννῶν βουλευτῶν θεωρεῖ ὅτι ὁ ὑπό ἐθνική σημαία στόλος συμβάλει οὐσιωδῶς στήν ἐθνική ἄμυνα, ἐνῶ τό 85% αὐτῶν πιστεύει ὅτι συμβάλει κυρίως στό ἰσοζύγιο τῶν πληρωμῶν. Περίπου τά τρία τέταρτα τῶν ἐρωτηθέντων βεβαίωσαν ὅτι θά ὑποστηρίξουν τίς κρατικές ἐπιχορηγήσεις γιά τήν ἐνθάρρυνση τῶν ἐπενδύσεων σέ νέα πλοῖα.

Ἡ δημιουργία κινήτρων γιά νέες ἐπενδύσεις ἀποτελεῖ μία ἀπό τίς προτάσεις πού κατέθεσε ἡ British Shipping νέα ὀνομασία τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλιστικοῦ συμβουλίου ἐνώπιον τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ἐν ὄψει καταρτίσεως τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ. Ὁ Ὑπουργός θά εἶχε τήν ὑποστήριξη τοῦ 64% τῶν μελῶν του Κοινοβουλίου ἐάν προέβαινε σέ παραχωρήσεις ὡς πρός τή φορολογία καί τίς κοινωνικές ἐπιβαρύνσεις τοῦ ἐφοπλισμοῦ γιά τήν ἐνθάρρυνση τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέα στήν ἀπασχόληση καί τήν ἐκπαίδευση νέων.

Διαβάζοντας τήν ἀνωτέρω εἴδηση διερωτηθήκαμε ἄν θά εἶχε ἐνδιαφέρον μιά παρόμοια βολιδοσκόπηση στή δική μας Βουλή, ὅπου ἡ ἐμπορική ναυτιλία σπάνια ἀκούγεται καί σπανιότερα ἐπαινεῖται. Καί ἀκόμα περισσότερο ἐνδιαφέρον θά εἶχε ἴσως ἡ σφυγομέτρηση τῆς κοινῆς γνώμης στόν τόπο μας, ἡ ὁποία σέ μεγάλη ἀναλογία δέν φαίνεται νά γνωρίζει τή ναυτιλία, τούς μόχθους καί τούς ἀγῶνες της, παρά μόνο τά μυθιστορήματα πού διοχετεύει ἡ σκανδαλοθηρία.

ΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.
MILTIADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR
10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O.BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines
ADAMSON PHIL. INC.
Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

πού ἀσχολοῦνται στήν ἐθνική ἀκτοπλοΐα πληρώνουν μόνο ποσοστό 35% τοῦ τέλους αὐτοῦ

Ἔχει ὑπολογισθεῖ ὅτι ἀπό τοῦ Ὀκτωβρίου 1989 μέχρι Σεπτεμβρίου 1990 τό 96% τοῦ συγκεντρωθέντος ἀπό τή φορολογία αὐτή συνολικοῦ ποσοῦ προερχόταν ἀπό τίς ναυτικές ἑταιρίες ποντοπόρων πλοίων. Ἀπό δέ τοῦ Ὀκτωβρίου 1989 μέχρι Μαρτίου 1990 οἱ Κοινοτικές ναυτικές ἑταιρίες ἔχουν ἐπιβαρυνθεῖ μέ ἐπιπλέον 4,5 ἑκατομ. δολλαρίων, πού ἀντιστοιχοῦν πρός τό 10% τοῦ συνόλου καί ἡ ὁποία, ὅπως ὑποστηρίζεται, δέν εἶναι δυνατό νά μεταφερθεῖ ἐξ ὁλοκλήρου σέ βάρος τῶν φορτωτῶν.

●

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗ ΑΛΑ ΓΑΛΛΙΚΑ

Στή Γαλλία ἡ ἔκθεση τῆς ἐπιτροπῆς πού μελετᾶ τόν πετρελαϊκό ἀνεφοδιασμό τῆς χώρας διά τῆς θαλασσίας ὁδοῦ, κατέληξε στό συμπέρασμα ὅτι ἡ Γαλλία ἔχει ἀνάγκη νά διατηρεῖ ὑπό ἐθνική σημαία ἕνα στόλο ἀσφαλείας πού νά μπορεῖ νά καλύψει τά δύο τρίτα τῶν ἐλάχιστων ἀναγκῶν της σέ προϊόντα πετρελαίου. Αὐτός ὁ στόλος ἀσφαλείας σέ χονδρικό ὑπολογισμό θά περιλαμβάνει 20 πετρελαιοφόρα τῆς τάξεως τῶν 200 χιλιάδων τον. d.w. γιά τό ἀκάθαρτο πετρέλαιο καί περίπου 25 δεξαμενόπλοια τῆς τάξεως τῶν 20-40 χιλιάδων τον. d.w. γιά τά διϋλισμένα προϊόντα.
Ὁ προορισμός του ὡς στόλου ἐνεργειακῆς ἀσφαλείας τῆς χώρας θά ἐπιτρέψει τήν ἀποφυγή οἱασδήποτε παρεμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν.

Τό ἐρώτημα βέβαια εἶναι πώς θά χρηματοδοτηθεῖ τό ὑπερκόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐν λόγω στόλου, χωρίς νά ἐπιβαρυνθεῖ ὁ κρατικός προϋπολογισμός καί ὁ φορολογούμενος πολίτης, ὁ ὁποῖος οὕτως ἢ ἄλλως πληρώνει τό κόστος μέσω τῆς τιμῆ τοῦ λίτρου τῆς βενζίνης, τοῦ τόννου τοῦ πετρελαίου θερμάνσεως κ.λ.π. Ἡ ἀπάντηση τῆς Ἐπιτροπῆς στό ἐρώτημα ὁδηγεῖ πρός τήν ἐφαρμογή «ἀλά Γαλλικά» τοῦ ἀμερικανικοῦ συστήματος τῶν γνωστῶν «διαφορικῶν ἐπιχορηγήσεων» (differential subsidies), ὅπου ὁ «διαφορισμός» ἀναφέρεται στό ἐπί πλέον κόστος ἐκμεταλλεύσεως ὑπό τή γαλλική σημαία σέ σχέση μέ τό μέσο διεθνές κόστος. Καί τή διαφορά αὐτή θά κληθοῦν νά πληρώσουν οἱ εἰσαγωγεῖς, ἀπαλλασσόμενοι μέν ἀπό τήν ἰσχύουσα ὑποχρέωση μεταφορᾶς τῶν δύο τρίτων τῶν εἰσαγωγῶν τους μέ πλοῖα ὑπό ἐθνική σημαία, φορολογούμενοι δέ βάσει τῶν διατιθεμένων ποσοτήτων στήν κατανάλωση τῆς ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς.

Χρηματο-οικονομικές ἐξελίξεις

Ὁ Πρόεδρος τῆς Γερμανικῆς Κεντρικῆς Τράπεζας καί πρόεδρος τῶν Διοικητῶν τῶν Κεντρικῶν Τραπεζῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητας κ. Πέλ, εἰδοποίησε τά 12 κράτη - μελη νά μήν βιάζονται γιά τήν Οἰκονομική καί Νομισματική Ἕνωση ὥστε νά ἀποφύγουν δυσμενῆ προβλήματα, ὅπως αὐτά πού παρατηροῦνται σήμερα ἀπό τήν ἑνοποίηση τῶν δύο Γερμανιῶν.

Ὁ κ. Πέλ προτείνει τή δημιουργία τῆς Κεντρικῆς Τράπεζας τῆς Κοινότητας τό 1997, ἀντί τό 1994, γεγονός πού προβληματίζει τούς ἑταίρους μας ἀπό τήν Ὁλλανδία, τό Βέλγιο καί τό Λουξεμβοῦργο.

Δολλάριο ΗΠΑ

Τό τέλος τῆς σύρραξης στόν Περσικό καί ἡ μείωση τῶν ἐπιτοκίων στίς ΗΠΑ δημιούργησαν εὐφορία στούς ἐπενδυτές καί στό χρηματιστήριο τῆς Νέας Ὑόρκης ὁ δείκτης Dow Jones ξεπέρασε τό φράγμα-ρεκόρ τῶν 3.000 μονάδων, σημειώνοντας ἄνοδο κατά 20% ἀπό τά ἐπίπεδα τοῦ Ὀκτωβρίου 1990.

Ἡ ραγδαία ἄνοδος τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου δέν δικαιολογεῖται ἀπό τήν ἐξέλιξη πού παρουσιάζουν οἱ βασικοί δεῖκτες τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας καί πρός τό παρόν μπορεῖ νά ἑρμηνευθεῖ σάν ἀποτέλεσμα τῆς ψυχολογικῆς εὐφορίας πού ἐπικρατεῖ ἀπό τά παραπάνω γεγονότα.

Οἱ ἐπιπτώσεις τῆς ἀνόδου τοῦ δολλαρίου θά σχολιασθοῦν ἐκτενῶς στό προσεχές δελτίο μας.

Γερμανικό Μάρκο

Ὀδυνηρές οἱ ἐμπειρίες ἀπό τή βιαστική νομισματική ἕνωση τῶν δύο Γερμανιῶν στήν ἰσοτιμία ἀνατολ. πρός δυτικό μάρκο 1 πρός 2, μέ αὔξηση τῆς ἀνεργίας, διπλασιασμό τῶν τιμῶν καί πτώση τῆς παραγωγῆς νά πλήττει τούς Ἀνατολικογερμανούς.

Γιά πρώτη φορά ἀπό τό 1985 τό Ἰσοζύγιο Τρεχουσῶν Συναλλαγῶν, παρουσιάζει ἔλλειμμα (1.2 δισεκ. μάρκα τόν Ἰανουάριο τοῦ 1991 ἔναντι πλεονάσματος 3.3 δισεκ. τό 1990).

Στά πλαίσια αὐτά δύσκολα ἐξηγεῖται ἡ ἄνοδος τοῦ δείκτη τιμῶν τοῦ χρηματιστηρίου ἀξιῶν τῆς Φραγκφούρτης DAX πού στίς 8 Μαρτίου ξεπέρασε τίς 1600 μονάδες.

Ἡ ἰσοτιμία τοῦ μάρκου πρός τό δολλάριο, ἀπό τό ρεκόρ τῶν 1.4435 στίς 11 Φεβρουαρίου, ἔφθασε στίς 22 Μαρτίου τά 1.6475 μάρκα στό δολλάριο, σημειώνοντας κατά τή περίοδο αὐτή πτώση κατά 15%.

Βρεταννική Λίρα

Συρρίκνωση τῆς βρεταννικης οἰκονομίας κατά 2% προβλέπει ὁ ὑπουργός Οἰκονομικῶν κ. Λαμόντ κατά τό πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ 1991, μέ πιθανή ἀνάκαμψή της στό τέλος τοῦ ἔτους.

Ἡ τιμή τῆς λίρας ἐνῶ σημείωσε πτώση κατά 11% ἔναντι τοῦ ἀνοδικοῦ δολλαρίου, διατηρήθηκε σχετικά σταθερή ἔναντι τοῦ Γερμ. μάρκου καί κυμάνθηκε περί τά 2.9200 κατά τόν Μάρτιο.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

P & I — LEGAL AND SPECIAL SERVICES
FORWARDING
REPRESENTATIONS
CATERING
IATA OPERATORS
IMPORT — EXPORT & TRADING

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIRES

Phones: 3116163, 3121843
Switchboard: 3110463, 3119480
Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENTING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Γιέν

Ἀπό τίς ὑψηλές τιμές τῶν 127,75 γιέν στό δολλάριο τοῦ Φεβρουαρίου, ὑπέστη καί τό ἰαπωνικό νόμισμα κάμψη καί κυμάνθηκε γύρω στά 135-137 γιέν στό δολλάριο.

Τό χρηματιστήριο τοῦ Τόκιο ἀργά ἀλλά σταθερά ἀκολούθησε ἀνοδική πορεία καί ἀπό τή 25903 μονάδες στίς 22 Φεβρουαρίου, ἔκλεισε στίς 26613 μονάδες στίς 22 Μαρτίου, πολύ μακριά βέβαια ἀπό τό ρεκόρ τῶν 38900 μονάδων τοῦ Ἰανουαρίου 1990.

Ἡ Δραχμή

Παρά τή συγκρατημένη διολίσθηση τῆς δραχμῆς ἡ ἔκκρηξη τῶν τιμῶν τοῦ δολλαρίου φαίνεται ὅτι μᾶς ὁδηγεῖ πρός τίς 200 δραχμές τό δολλάριο.

Ἀπό τήν ἀρχή τοῦ χρόνου ἡ δραχμή ἔχασε 3.5% ἐναντι τοῦ ECU (δηλαδή πάνω ἀπό 1% τόν μήνα) ἐνῶ ἐναντι τοῦ δολλαρίου καί τοῦ γιέν πάνω ἀπό 9%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δραχμῆς Fixing Τράπεζα Ἑλλάδος

	22.2.91	22.3.91	Διαφ.%
Δολλ. ΗΠΑ	159.690	176.400	+ 9.5
Μαρ. Γερμ.	107.400	108.138	+ 0.7
Φρ. Ἑλβετ.	125.670	125.814	+ 0.1
Λίρ. Ἀγγλ.	313.390	317.960	+ 1.4
Φρ. Γαλλ.	31.540	31.782	+ 0.8
Γιέν Ἰαπ. (100)	122.10	128.880	- 5.3
ECU	221.082	222.042	- 0.4

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Δολλάριο ΗΠΑ

	22.2.91	22.3.91	Διαφ.%
ECU	1.3742	1.2500	- 9.1
Δραχμή	159.690	176.400	+ 9.5
Μαρ. Γερμ.	1.5050	1.6475	+ 9.5
Λίρ. Ἀγγλ.	1.9440	1.7830	- 9.0
Φρ. Ἑλβε.	1.2918	1.4120	+ 9.3
Φρ. Γαλλ.	5.1215	5.6020	+ 9.4
Γιέν Ἰαπ.	132.00	137.50	+ 4.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Κυριωτερα Χρηματιστήρια

	22.2.91	22.3.91	Διαφ.%
Dow Jones (N.Y.)	2889.4	2858.9	- 1.1
Fin. Times (Λονδ.)	2314.3	2440.5	+ 5.4
Dax (Φραγκ.)	1582.5	1520.3	- 4.0
CAC Παρίσι)	463.0	473.5	+ 2.3
SMI (Ζυρίχη)	592.3	600.2	+ 1.3
NIKKEI (Τόκιο)	25904	26613	+ 2.7
Χρημ. Ἀθηνῶν	1223.6	1248.2	+ 2.0

ΚΟΛΛΕΓΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ
ATHENS COLLEGE

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Το Σάββατο, 25 Μαΐου 1991, θα διεξαχθή διαγωνισμός στα πλαίσια συνεχίσεως της υποτροφίας — «εις μνήμη Ευρυδίκης Διαμαντίδου» — στο Κολλέγιο Αθηνών για την επιλογή ενός μαθητή ή μαθήτριας της έκτης τάξης του Δημοτικού, κατοίκου Αττικής. Ο μαθητής ή η μαθήτρια που θα επιλεγεί, θα αρχίσει τη φοίτηση στο Κολλέγιο από την πρώτη τάξη του Γυμνασίου το σχολικό έτος 1991-92.

Στο Διαγωνισμό μπορούν να λάβουν μέρος μόνο παιδιά ναυτικών που εργάζονται σε ποντοπόρα πλοία, τα οποία για τις σπουδές τους στο Κολλέγιο έχουν την ανάγκη οικονομικής βοήθειας.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να πάρουν το έντυπο αιτήσεως από τη Γραμματεία του Ταμείου Υποτροφιών του Κολλεγίου Αθηνών, από Δευτέρα έως Παρασκευή, 9.30 π.μ. — 3.30 μ.μ. Οι αιτήσεις συμμετοχής στο διαγωνισμό πρέπει να κατατεθούν από τους γονείς μέχρι την Τρίτη, 30 Απριλίου 1991. Πληροφορίες στο τηλέφωνο 6714 621, εσωτερικό 35.

Από τη Διεύθυνση
του Κολλεγίου Αθηνών

29 Μαρτίου 1991

Με θάρρος και ρεαλισμό

Του Θανάση Βαρίνου

Ὅλα τά ἀσφαλιστικά ταμεῖα ἐπιχορηγοῦνται ἔμμεσα ἤ ἄμεσα ἀπό τό κράτος καί ἰδιαίτερα στό Ι.Κ.Α, τά τελευταῖα πέντε χρόνια, ὁ κρατικός προϋπολογισμός πλήρωσε περισσότερα ἀπό 300 δίς. Βεβαίως οἱ συνταξιοῦχοι τοῦ Ι.Κ.Α. συνεχίζουν νά παίρνουν τίς νόμιμες αὐξήσεις τους καί οἱ συνταξιοῦχοι τοῦ Δημοσίου κάτω παραπάνω.

Ἐξάλλου στό Δημόσιο, συντάξεις τῶν 200.000 δρχ. εἶναι συνηθισμένο φαινόμενο.

Γιά τούς ναυτικούς τά πράγματα δέν εἶναι ἔτσι. Ὅταν τό Ν.Α.Τ. κατέθετε τά συναλλαγματικά του ἀποθέματα στίς Τράπεζες ἔπαιρνε ἐπιτόκιο 4%, ἐνῶ ὅταν δανείστηκε οἱ Τράπεζες χρέωσαν ἐπιτόκιο μέχρι καί 27%. Τό Ν.Α.Τ. εἰσπράττει ἀπομαχικά γιά τόν Πλοίαρχο περισσότερα ἀπό 210.000 δρχ. τό μήνα καί δίνει ἀνώτερη σύνταξη περίπου 140.000 δρχ.

Παρ' ὅλα αὐτά, ἄν ἡ Κυβερνητική πολιτική ἦταν τό πάγωμα ὅλων τῶν συντάξεων, αὐτό μποροῦσε νά γίνει κατανοητό ἀπό τούς ἀπόμαχους τοῦ κύματος, οἱ ὁποῖοι ἔχουν μάθει χρόνια τώρα νά προσφέρουν στήν Ἐθνική μας Οἰκονομία. Ὅμως μέ ποιά λογική δίδεται ἡ αὔξηση πού προβλέπει ἡ Κυβέρνηση γιά φέτος στούς συνταξιούχους π.χ. τοῦ Δημοσίου καί τοῦ Ι.Κ.Α. καί δέν θά δοθεῖ στούς συνταξιούχους τοῦ Ν.Α.Τ.;;

Αὐτή ἡ ἄνιση μεταχείριση τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, πού δυστυχῶς συνεχίζεται σέ ὅλους τούς τομεῖς, τώρα ὁλοκληρώνεται μέ αὐτή τήν ἀπαράδεκτη μεταχείριση τῶν ἀπομάχων τοῦ κύματος.

Εἶναι ντροπή, νά μεταχειρίζεται ἡ Πολιτεία ἔτσι, αὐτούς τούς ἀνθρώπους πού ἔστελναν δισεκατομμύρια δολλάρια κάθε χρόνο γιά νά στηρίξουν τήν οἰκονομία τῆς χώρας τους.

Σέ τελευταία ἀνάλυση, οἱ πραγματικοί ναυτικοί, οἱ χῆρες καί τά ὀρφανά τῶν πνιγμένων, δέν ἔχουν καμμία εὐθύνη γιά τήν χρεωκοπία τοῦ Ν.Α.Τ. Ὑπεύθυνες εἶναι οἱ Κυβερνήσεις πού παρέλαβαν ἕνα Ταμεῖο μέ ἱκανά συναλλαγματικά ἀποθέματα, γιά νά τό ὁδηγήσουν στή χρεωκοπία μέ τήν ἀλλοπρόσαλη πολιτική πού ἐφάρμοσαν γιά τήν Ἐμπορική μας Ναυτιλία ἀλλά καί τήν τακτική τους νά συνταξιοδοτοῦνται ἀπό τό Ν.Α.Τ. ἄσχετοι μέ τό ναυτικό ἐπάγγελμα.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

Ὁ Ἑλληνικός Θαλάσσιος Τουρισμός μετά τόν Πόλεμο στόν Περσικό

Ἡ σύρραξη στόν Περσοαραβικό Κόλπο σέ συνδυασμό μέ τίς ταξιδιωτικές ὁδηγίες καί παράλληλα οἱ βομβιστικές καί ἐξτρεμιστικές ἐνέργιες πού ἔλαβαν χώρα στήν Ἑλλάδα τούς τελευταίους μῆνες, ἔπληξαν καίρια τό Τουρισμό τῆς Ἑλλάδος καί δημιούργησαν τεράστια προβλήματα στίς ἐπιχειρήσεις τῶν κρουαζιεροπλοίων, τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν καί ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, καθώς καί στό γιώτιγκ.

Στή προσπάθεια πού καταβάλλετε ἀπό τό Ὑπουργεῖο Τουρισμοῦ καί τόν Ἑλληνικό Ὀργανισμό Τουρισμοῦ, μέ τή παράλληλη δραστηριοποίηση τῆς διπλωματικῆς μηχανῆς καί τῶν Εὐρωβουλευτῶν μας στά πλαίσια τῆς Κοινότητας, τά «Ναυτικά Χρονικά» προσπαθοῦν στίς σελίδες πού ἀκολουθοῦν νά ἐπισημάνουν τά **«ἐλάχιστα μέτρα»** πού πρέπει νά ληφθοῦν, γιά νά μειωθοῦν κατά τό δυνατό οἱ ἀπώλειες κατά τή προσεχή τουριστική περίοδο, μέ στόχο νά διατηρηθεῖ ἀλώβητη ἡ τόσο σημαντική θαλάσσια τουριστική ὑποδομή πού ἔχει δημιουργηθεῖ στό τόπο μας μέ τόσο μόχθο καί πολύχρονες προσπάθειες.

Στό ἀφιέρωμα αὐτό παρουσιάζονται οἱ σύντονες προσπάθειες πού καταβάλλουν ἀπό τόν περασμένο Ἰανουάριο οἱ οἰκεῖες ἐφοπλιστικές Ἑνώσεις καί οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ Ἑλληνικοῦ Γιώτιγκ, μέ προεξάρχουσα τήν Ἕνωση Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων, ἡ ὁποία ἀπό τίς 21 Ἰανουαρίου 1991 ἀπέστειλε στόν Ὑπουργό Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδη τά ἀκόλουθα αἰτήματα, μέ κοινοποίηση στόν Ὑπουργό Τουρισμοῦ κ. Γιαν. Κεφαλογιάννη.

Αἰτήματα Τουριστικῆς Ναυτιλίας γιά τήν ἀντιμετώπιση δυσμενέστατων ἐπιπτώσεων στόν Τουρισμό

Τά κατωτέρω ἀποτελοῦν ἕνα ἐλάχιστο «πακέτο» μέτρων πού κρίνεται ἀπολύτως ἀναγκαῖο νά ληφθοῦν προκειμένου νά ἀναχαιτισθοῦν οἱ προκληθεῖσες καί ἐπερχόμενες δυσμενέστατες ἐπιπτώσεις στόν Ἑλληνικό Θαλάσσιο Τουρισμό (Περιηγητικά Πλοῖα καί Πλοῖα Γραμμῶν Ἐξωτερικοῦ).

1. Ἐξάμηνος ἀναστολή ἐξοφλήσεως πάσης φύσεως δανείων καί τόκων, πού συνήφθησαν σέ δραχμές ἤ καί ξένο συνάλλαγμα ἀπό Ἑλληνικές καί ξένες Τράπεζες.
2. Χορήγηση χαμηλοτόκων δανείων γιά κεφάλαια κινήσεως.
3. Ἀναστολή ἐξοφλήσεως ὑποχρεώσεων πρός Ὀργανισμούς καί λοιπά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, ἀπό Τέλη καί λοιπά δικαιώματα (Ο.Λ.Π., λιμενικά Ταμεῖα, ΕΟΤ, ΙΚΑ, ΝΑΤ κλπ.).
4. Ἐπιδίωξη χρηματοδότησης ἀπό ΕΟΚ γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς προκαλουμένης ἐκ τῆς κρίσεως ἀνεργίας τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ (ναυτεργατικό καί ὑπαλληλικό) μέ ἐνισχύσεις ἀπό κοινοτικά κονδύλια τοῦ ΟΑΕΔ, ΝΑΤ, Οἴκου Ναύτου κλπ.).
5. Ἐνίσχυση τῶν ζημιουμένων ἐπιχειρήσεων ἀπό κοινοτικούς πόρους, διά τῆς ὑποβολῆς σχετικῶν στοιχείων, πρός τό Ὑπουργεῖο Ἐξωτερικῶν γιά τήν κατάλληλη προώθηση στά ἁρμόδια Κοινοτικά ὄργανα.

Αἰτήματα τῶν Ἀκτοπλόων Ἐφοπλιστῶν:

— Ἐπιβάλλεται ἡ ἐπιμήκυνση τοῦ χρόνου ἀκινησίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων σέ 4μηνο ἀδιακρίτως γραμμῆς καί χωρίς παρέμβαση τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. γιά ἐπάνδρωση μετά 2μηνο.

— Ἐλάττωση τῶν δρομολογίων στό βαθμό πού εἶναι δυνατό γιά κάθε γραμμή καί μέ ὑποχρεωτική δέσμευση σ' αὐτό ὅλων τῶν μελῶν τῆς Ἕνωσης.

— Ἐκτέλεση τῶν ἐτησίων δρομολογίων μέ ἐξαίρεση τούς μῆνες Ἰούλιο/ Αὔγουστο), μέ μειωμένη ταχύτητα γιά ἐξοικονόμηση καυσίμων καί κατά συνέπεια συναλλάγματος.

— Μείωση τῆς ὀργανικῆς σύνθεσης (μέ ἐξαίρεση τούς μῆνες Ἰουλίου / Αὐγούστου καί ἰδιαίτερα στίς εἰδικότητες

α) Οἰκονομικῶν Ἀξιωματικῶν.
β) Θαλαμηπόλων
γ) Μαγείρων

— Ἔγκριση ἀπό τά συναρμόδια Ὑπουργεῖα χορήγησης τῆς αἰτουμένης αὔξησης ναυλολογίου (27%) ἡ ὁποία καί πάλι δέν κλείνει τό οἰκονομικό ἄνοιγμα πού ἔχει δημιουργηθεῖ μέ τήν ἐπί σειρά ἐτῶν περικοπή τῆς ἑκάστοτε αἰτουμένης αὔξησης ναυλολογίου.

— Ἀνάκληση ὅλων τῶν ἐκπτώσεων καί ἀπαλλαγῶν πού ἔχουν χορηγηθεῖ καί μάλιστα σέ πρόσωπα καλῆς οἰκονομικῆς κατάστασης. Ἄς σημειωθεῖ ὅτι τό 40% περίπου τῶν ἐπιβατῶν δικαιοῦνται ἀπαλλαγῆς ἤ ἐκπτώσεως. (Νά ἐξαιρεθεῖ ἡ κατηγορία προβληματικῶν ἀτόμων, τυφλῶν κλπ.).

— Πάγωμα σκοπιμοτήτων, δηλαδή μή χορήγηση νέων σκοπιμοτήτων γιά μιά 2ετία τουλάχιστον, οὔτε καί σέ περίπτωση ἀπόσυρσης ἀπό γραμμή ἀκτοπλοϊκοῦ πλοίου μέτό δικαιολογητικό τῆς κάλυψης τοῦ κενοῦ πού δημιουργεῖται.

— Ἡ διατήρηση τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοΐας (cabotage) στόν Ἑλληνικό θαλάσσιο χῶρο.

— Τέλος μιά συντονισμένη ἐνέργεια μέ τεκμηριωμένα ἐπιχειρήματα πρός τήν ΕΟΚ, γιά τή ἐπιδότηση καί τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἑταιριῶν — ὅπως πρόκειται νά γίνει γιά ἄλλους κλάδους τῆς Τουριστικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας μας. Τουλάχιστον ἐπιδότηση τοῦ κονδυλίου τῶν καυσίμων τῶν ὁποίων οἱ τιμές σέ σχέση μέ τήν προηγούμενη χρονιά ἔχουν σχεδόν διπλασιασθεῖ.

Αἰτήματα τῶν Πλοιοκτητῶν Σκαφῶν Τουρισμοῦ

Μιλώντας πρός τά «Ναυτικά Χρονικά», ὁ πρόεδρος τῆς Ἕνωσης κ. Γιῶργος Βερνῖκος ὑπογράμμισε ἀκόμη καί τά ἑξῆς:

«Εἶναι γεγονός ὅτι τώρα πρέπει νά δοθεῖ μάχη ὥστε ὁ Πόλεμος νά ἔχει τίς μικρότερες δυνατές συνέπειες στόν Κλάδο τοῦ Τουρισμοῦ καί εἰδικώτερα στό Θαλάσσιο Τουρισμό, ὅπως ὀρθά ἐπισημαίνουν τά «Ναυτικά Χρονικά» καί ὅπως ἔχει ἀρχίσει νά γίνεται συνείδηση, προκειμένου νά

περιοριστοῦν οἱ ἀρνητικές ἐπιπτώσεις.

Πρίν ἀναφερθῶ στά μέτρα πού πρέπει νά λάβουμε, θέλω νά ἐπισημάνω ὅτι ἰδιαίτερα ἀρνητικές ἐπιπτώσεις, ἐκτός ἀπό τόν Πόλεμο, προξενοῦν οἱ τρομοκρατικές ἐνέργειες καί ἡ κοινωνική ἀναταραχή. Ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ τήν κοινωνική ἀναταραχή ἐπισημαίνω ὅτι ἡ Ἑλληνική κοινωνία πρέπει νά πείσει ὅτι μπορεῖ νά λειτουργήσει σάν μία ὀργανωμένη καί σύγχρονη κοινωνία.

Αὐτό ξεκινάει ἀπό ἕνα σύνολο πραγμάτων πού στόν Κλάδο τό δικό μας ἔχει σχέση μέ τό πώς λειτουργοῦν τά ἀεροδρόμια, οἱ δυνάμεις ἀσφαλείας, οἱ μεταφορές, οἱ τηλεπικοινωνίες, κλπ. Δηλαδή ὅταν παρουσιαζόμαστε νά ἐπικρατεῖ χάος σέ διάφορους ἐπιμέρους τομεῖς, αὐτό συμβάλει στήν ἀρνητική εἰκόνα καί ἐξουδετερώνονται τά ὅποια θετικά μέτρα.

Τό πώς θά ἐπιτευχθεῖ αὐτό δέν εἶναι εὔκολο νά τό πεῖ κανείς σέ λίγες γραμμές, διότι ἔχει σχέση μέ τή σημερινή δομή τῆς κοινωνίας μας καί τήν παρακμιακή εἰκόνα πού παρουσιάζει. Τώρα ὅσο ἀφορᾶ ὁρισμένα συγκεκριμένα μέτρα, σίγουρα θά πρέπει νά ἀναφέρει κανείς τά ἑξῆς:

— Τήν ἀνάγκη ἀνάκλησης τῶν ταξιδιωτικῶν ὁδηγιῶν.

— Τή σωστή διαφημιστική καμπάνια ἐκ μέρους κυρίως τοῦ ΕΟΤ, πού ἔχει καί τή βασική εὐθύνη τοῦ μάρκετιγκ τῆς χώρας μας καί πού νά περιλαμβάνει στή μερίδα πού τοῦ ἀναλογεῖ τό Γιώτιγκ.

— Τήν ἀνάγκη ἐνίσχυσης ἀπό τήν ΕΟΚ τῶν ἐπιχειρηματιῶν τοῦ Θαλάσσιου Τουρισμοῦ.

— Τή μέ γρήγορους ρυθμούς ὑλοποίηση θεσμικῶν αἰτημάτων τοῦ Κλάδου μας, ὅπως π.χ. τό θέμα τοῦ τιμολογίου τῆς Διώρυγας τῆς Κορίνθου, τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου, τῆς σωστῆς λειτουργίας τῶν Μαρινῶν.

— Τέλος, δυναμικές πρωτοβουλίες, ὅπως διεθνῆ συνέδρια, συμπόσια, ἐκδηλώσεις καί ἄλλες ἐνέργειες πού νά ἐπιβεβαιώνουν ὅτι εἴμαστε ἀκόμα «ζωντανοί», ὅτι ὑπάρχουμε καί ἔχουμε τή δυνατότητα καί τήν ἱκανότητα νά ἀναλαμβάνουμε πρωτοβουλίες».

* * *

Εἶναι προφανές ὅτι οἱ ἐπιχειρηματίες τοῦ Θαλάσσιου Τουρισμοῦ ἀλλά καί ἡ Ἑλληνική Πολιτεία προσβλέπουν στή οὐσιαστική συνδρομή τοῦ κλάδου ἀπό τήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα, ἡ ὁποία στίς 21 Φεβρουαρίου 1991, ἐξέδωσε ψήφισμα σχετικά μέ τίς «κοινωνικές καί οἰκονομικές ἐπιπτώσεις της κρίσης στόν Κόλπο».

Στό ψήφισμα αὐτό ἀναφέρονταν μεταξύ ἄλλων καί τά ἑξῆς:

INTERKAT Α. Ε. Β. Ε.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ

Ἀναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οἱουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοῖα

ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

OCEANIS LINE

Ευρύχωρο, άνετο, ευκολοχείριστο. Ειδικά κατασκευασμένο για chartering.

ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

OCEANIS 500 CLIPPER

Αποκτήστε ένα OCEANIS και χαρείτε το. Πάνω στο OCEANIS όλα είναι ευρύχωρα, άνετα, όμορφα, ηλιόλουστα. Και απίστευτα εύκολα. Ποτέ ένα μεγάλο ιστιοπλοϊκό σκάφος δεν ήταν τόσο ευκολοχείριστο, όσο το OCEANIS της BENETEAU.

Αποκτήστε ένα OCEANIS, χαρείτε το και εκμεταλλευτείτε το. Είναι ιδανικό σκάφος για chartering. Και στην Ελλάδα προσφέρεται με ένα πρόσθετο ατού:

Την πλήρη υποστήριξη της **VERNICOS YACHTS**. Πράγμα που σημαίνει: απεριόριστες δυνατότητες service, εγγυημένη ναύλωση συνεργασία με τα μεγαλύτερα πρακτορεία του εξωτερικού, δυνατότητα test του σκάφους πριν την αγορά.

Διαλέξτε ένα από τα OCEANIS της BENETEAU:

OCEANIS 500: Μήκος 15,30 μ. - Πλάτος 4,75 μ. - Κοιμίζει 8/12.
OCEANIS 430: Μήκος 12,96 μ. - Πλάτος 4,22 μ. - Κοιμίζει 7/9.
OCEANIS 390: Μήκος 11,65 μ. - Πλάτος 3,90 μ. - Κοιμίζει 6/8.
OCEANIS 370: Μήκος 10,85 μ. - Πλάτος 3,80 μ. - Κοιμίζει 5/7.
OCEANIS 350: Μήκος 10,30 μ. - Πλάτος 3,43 μ. - Κοιμίζει 6/8.
OCEANIS 320: Μήκος 9,60 μ. - Πλάτος 3,26 μ. - Κοιμίζει 6.

10 ΧΡΟΝΙΑ ΑΝΤΙΟΣΜΩΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ

BENETEAU

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, TLX: 225817 VERN GR, FAX: 8947467

Τό Εὐρωπαϊκό Κοινοβούλιο

— Λαμβάνοντας ὑπόψη ὅτι οἱ συνεχιζόμενες πολεμικές ἐπιχειρήσεις καί ὁρισμένες ἐπίσημες ὁδηγίες περί ἐπικινδυνότητας περιοχῶν ἐκτός τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἶχαν ὡς ἀποτέλεσμα, πέραν τῆς ἀρχικῆς ἀναστολῆς πολλῶν τουριστικῶν προγραμμάτων, καί τήν **ἀκύρωση ἤδη γενομένων κρατήσεων πού σέ ὁρισμένες χῶρες ὑπερβαίνουν τό 60%.**

— Λαμβάνοντας ὑπόψη ὅτι οἱ ἀεροπορικές **καί ναυτιλιακές ἑταιρίες,** οἱ ἑταιρίες σιδηροδρόμων, τά γραφεῖα ταξιδίων, τά ξενοδοχεῖα καί ὅλες οἱ ἐπιχειρήσεις πού σχετίζονται μέ τόν τουρισμό, ὑφίστανται λόγω τοῦ πολέμου, σημαντικό περιορισμό τῶν δραστηριοτήτων τους μέ σοβαρές οἰκονομικές συνέπειες πού πλήττουν ἄμεσα τούς ἐργαζομένους τῶν ἐν λόγω τομέων, οἱ ὁποῖοι ἀπειλοῦνται ἀπό τό φάσμα τῆς ἀνεργίας τόσο αὐτή τή στιγμή ὅσο καί γιά τήν προσεχή τουριστική περίοδο.

— Ζητεῖ ἀπό τήν **Ἐπιτροπή** νά μελετήσει καί **νά θεσπίσει ἐπείγοντα μέτρα,** πού θά ἰσχύουν μόνον κατά τή διάρκεια τῆς κρίσης, κυρίως μέ **τήν ἐλευθέρωση πόρων ἀπό τά κοινοτικά ταμεῖα,** δάνεια τῆς ΕΤΕ, δημόσιες ἐνισχύσεις, γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς κατάστασης αὐτῆς ἡ ὁποία δημιουργεῖ πραγματικές δυσκολίες οἰκονομικῆς καί κοινωνικῆς φύσεως γιά τούς ἐργαζομένους στό ναυτιλιακό τομέα καί στόν τομέα τῶν ἀερομεταφορῶν, κυρίως ὅσον ἀφορᾶ τόν τομέα τῆς ἀπασχόλησης καί τῆς πολιτικῆς μισθῶν.

— Ζητεῖ ἀπό τήν Ἐπιτροπή καί τό Συμβούλιο νά κηρύξουν καί **τόν τουριστικό τομέα σέ κατάσταση κρίσης** καί νά θέσουν σέ ἐφαρμογή κατάλληλο πρόγραμμα γιά τόν εὐρωπαϊκό τουρισμό καί μέτρα ὑπέρ τοῦ τουριστικοῦ ἱστοῦ καί τῆς ἀπασχόλησης, ὅπως, συγκεκριμένα, **δάνεια** πού θά συνάπτονται σέ συνεργασία μέ τήν **ΕΤΕ,** ἀξιοποίηση τῶν ἄλλων κοινοτικῶν ταμείων καί μελέτη τῆς δημιουργίας ἑνός ταμείου ἐκτάκτων κινδύνων γιά τήν ἐνίσχυση τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων.

— Ζητεῖ ἀπό τήν **Ἐπιτροπή** καί **τό Συμβούλιο,** σέ συνεργασία μέ τό Εὐρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κυρίως μέ τήν Ἐπιτροπή Μεταφορῶν καί Τουρισμοῦ, νά λάβουν ἀποφάσεις πού θά συμβάλουν στήν ἐπίλυση τῆς κρίσης.

— Ζητεῖ ἀπό τό Συμβούλιο νά διαμαρτυρηθεῖ σέ ὁρισμένες τρίτες χῶρες πού κήρυξαν ὁρισμένα τμήματα τῆς Κοινότητας ὡς ἐπικίνδυνες ζῶνες.

* * *

Τήν ἔκδοση τοῦ παραπάνω ψηφίσματος τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου ἀκολούθησε σειρά ἐπαφῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐνδιαφερομένων Ἐφοπλιστικῶν Ἑνώσεων, μέ προεξάρχοντα τόν πρόεδρο, τῆς Ε.Ε.Ε.Π. κ. Ἀνδρέα Ποταμιάνο, μέ τόν Ἐπίτροπο Μεταφορῶν καί Τουρισμοῦ τῆς Κοινότητας κ. Καρντόσο, ἐνῶ παράλληλα οἱ Ἕλληνες Εὐρωβουλευτές ἀνέπτυξαν ἰδιαίτερη κινητικότητα στά πλαίσια τῆς ΕΟΚ, ἐνόψει τῆς δημόσιας ἀκρόασης ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν καί Τουρισμοῦ ἡ ὁποία πραγματοποιήθηκε στίς 20 Μαρτίου στίς Βρυξέλλες, στήν ὁποία προήδρευσε ὁ Ἕλληνας Εὐρωβουλευτής κ. Παῦλος Σαρλῆς.

Σύμφωνα μέ ἐπιστολή πού ἀπηύθυνε ὁ κ. Σαρλῆς τήν ἑπομένη 21 Μαρτίου, πρός τόν Πρόεδρο τῆς Κομμισιόν τῆς Κοινότητας κ. Ζάκ Ντελόρ, ἡ Ἐπιτροπή Μεταφορῶν καί Τουρισμοῦ αἰτεῖται:

α. Τήν κοινοτική χρηματοδότηση διαφημιστικῆς ἐκστρατείας μέ ECU 10 ἑκατομ.

β. Τήν ἐπίσπευση καί ἁπλούστευση τῶν διαδικασιῶν χρηματοδότησης τῶν διαφόρων προγραμμάτων τῶν Διαρθρωτικῶν Ταμείων τῆς Κοινότητος πού ἀφοροῦν τόν Τουρισμό (λ.χ. πρόγραμμα PERIPHERA ECU 40 ἑκατομ.).

γ. Τήν δημιουργία μέ κοινοτικούς πόρους εἰδικοῦ κεφαλαίου πρός ἀντιμετώπιση ζημιῶν στίς τουριστικές ἐπιχειρήσεις ἀπό ἀπρόβλεπτα γεγονότα.

δ. Νά ἀσχοληθεῖ ὁ Πρόεδρος κ. Delors προσωπικῶς μέ τό πρόβλημα.

Στήν ἀκρόαση μετεῖχε καί ὁ Πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου τῶν Ὑπουργῶν Τουρισμοῦ, κος **Boden, ὑπουργός Τουρισμοῦ τοῦ Λουξεμβούργου, ὁ ὁποῖος ἐνημέρωσε τήν Ἐπιτροπή γιά τίς μέχρι σήμερα ἐνέργειες τοῦ Συμβουλίου.**

Στά πλαίσια τῶν δραστηριοτήτων στό χῶρο τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου ἀξίζει νά σημειώσομε ἀκόμη τίς ἀπόψεις πού ἐξέφρασε **ὁ Πορτογάλος Ἐπίτροπος Μεταφορῶν καί Τουρισμοῦ κ. Καρντόσο,** μέ ἀφορμή ἐρώτηση τοῦ Εὐρωβουλευτή τοῦ Συνασπισμοῦ κ. Β. Ἐφραιμίδη σχετικά μέ «μέτρα ὑπέρ τοῦ Ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ καί τῆς Ὀλυμπιακῆς Ἀεροπορίας ἐξαιτίας τῆς σύρραξης στόν Κόλπο».

Ὁ κ. Καρντόσο ἀπάντησε τά ἑξῆς:

Ἡ Κομμισσιόν ἔχει ἀπόλυτα συνειδητοποιήσει τίς ἀρνητικές ἐξελίξεις πού ἡ κρίση τοῦ Κόλπου ἐπιφέρει στήν εὐρωπαϊκή τουριστική βιομηχανία καί εἶναι ἰδιαίτερα εὐαίσθητη ἀπό τήν ἄποψη τῶν ἐπιπτώσεων στήν Ἑλλάδα καί ὄχι μόνο ἐξαιτίας τῆς γεωγραφικῆς θέσης τῆς Ἑλλάδος, ἀλλά κυρίως γιατί ἡ Ἑλλάδα εἶναι ἰδιαίτερα ἐξαρτημένη ἀπό τήν Τουριστική Βιομηχανία.

Ἡ κρίση αὐτή ἄγγιξε αὐτή τή χώρα στήν καρδιά τῆς οἰκονομίας της. Ἡ ἐπιτροπή ἀπό τήν ἐκδήλωση τῆς κρίσης κράτησε στενή ἐπαφή μέ τίς κυβερνήσεις τῶν κρατῶν - μελῶν καί μέ φορεῖς πού ἀντιπροσωπεύονται ἀπό τήν Εὐρωπαϊκή Ὁμοσπονδία ἐγκαθιδρύοντας ἕναν ἀμοιβαῖο μηχανισμό συμβουλευτικοῦ πληροφοριακοῦ - χαρακτήρα ὅπως καί τακτικές ἐπαφές μέ τούς ἐπαγγελματίες, πού ἐγώ ὁ ἴδιος προήδρευσα σέ σύσκεψή τους τῆς 5ης Μαρτίου.

Αὐτή τή στιγμή, παρατηρεῖται μιά κάποια ἀνάκαμψη γενική στόν τομέα τοῦ τουρισμοῦ ὅλης τῆς κοινότητας, ἀλλά πρέπει νά ἀναγνωρίσω, καί πρέπει νά δείξουμε ἀλληλεγγύση στό θέμα αὐτό, ὅτι ὁ ἑλληνικός τουριστικός τομέας ἀργεῖ στό νά παρακολουθήσει αὐτή τήν ἀνάκαμψη γιά εὐνόητους λόγους.

Στήν εἰδική περίπτωση τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας ἡ Κομμισσιόν ἔλαβε πρόσφατα, μέτρα πού θά ξεπεράσουν κάποιες δυσκολίες καί θά ἐπιτρέψουν μιά προσωρινή ἀνάκαμψη ἀκολουθώντας ὀρθολογικές ἐμπορικές πρακτικές. Οἱ πρωτοβουλίες αὐτές δυστυχῶς δέν μποροῦν νά ἐφαρ-

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING
25 YEARS IN PIRAEUS
KP
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
• SHIPDESIGNERS
• CONSULTANTS
• CONTRACTORS
• SURVEYORS

μοστοῦν στό πεδίο τοῦ τουρισμοῦ λόγω ὅτι ἀπό τή φύση του ὁ τουρισμός δέν εἶναι πεδίο ἐλεγχόμενο.

Ἔτσι οἱ κυβερνητικές δραστηριότητες ἔχουν λιγότερη δυνατότητα νά ἐπηρεάσουν μέ τό ἕναν ἤ τόν ἄλλο τρόπο τήν κοινοτική ἐξέλιξη τῶν ἐπί μέρους τομεακῶν πολιτικῶν.

Γιά τήν περίπτωση ἐφαρμογῆς μέτρων ἐλάφρυνσης φορολογικῶν ὑποχρεώσεων καί κοινωνικῶν εἰσφορῶν θυμίζω στούς κύριους βουλευτές ὅτι αὐτό ἀφορᾶ μηχανισμούς κατά κύριο λόγο ἐθνικούς πάνω στούς ὁποίους, ἤ στά συμφέροντα τῶν ὁποίων αὐτή τή στιγμή ἡ Κομμισσιόν δέν ἔχει τρόπους ἐπηρεασμοῦ οὔτε πρός τή φορολογική πρακτική, οὔτε στίς κοινωνικές ἀποζημιώσεις τῶν κρατῶν - μελῶν.

Ἀπό τήν κρίση αὐτή πάντως πρέπει νά ἀποκομίσουμε κάποιο μάθημα καί **πιστεύω ὅτι εἶναι ἐμφανές ὅτι ἐπιβάλλεται τώρα νά ξεκινήσουμε μία δράση σέ αὐτό τό Βιομηχανικό τομέα (τουριστικό) μέ ὅλη τήν Κοινότητα καί ἰδιαιτέρως στήν Ἑλλάδα, δράση γιά τήν ὁποία ἡ Κομμισσιόν θά δόσει ὅλη τήν ὑποστήριξή της.**

Σέ μιά ἀπό τίς ἐρωτήσεις τῶν κυρίων βουλευτῶν τῆς Ἑλλάδας ἀναφέρεται στίς ὁδηγίες πού ἔδωσαν οἱ κυβερνήσεις τῆς Ἰαπωνίας καί τῶν ΗΠΑ ὥστε νά ἀποφεύγονται τά ταξίδια στήν Ἑλλάδα εἴτε γιά τουριστικούς εἴτε γιά ἐμπορικούς λόγους. Εἶναι ἐμφανές ὅτι συμμερίζομαι τήν ἀνησυχία τῶν κυρίων βουλευτῶν ἀλλά ἡ Ἐπιτροπή δέν διαθέτει κανένα μέσον ὥστε νά ἀντιδράσει σέ αὐτά τά κράτη.

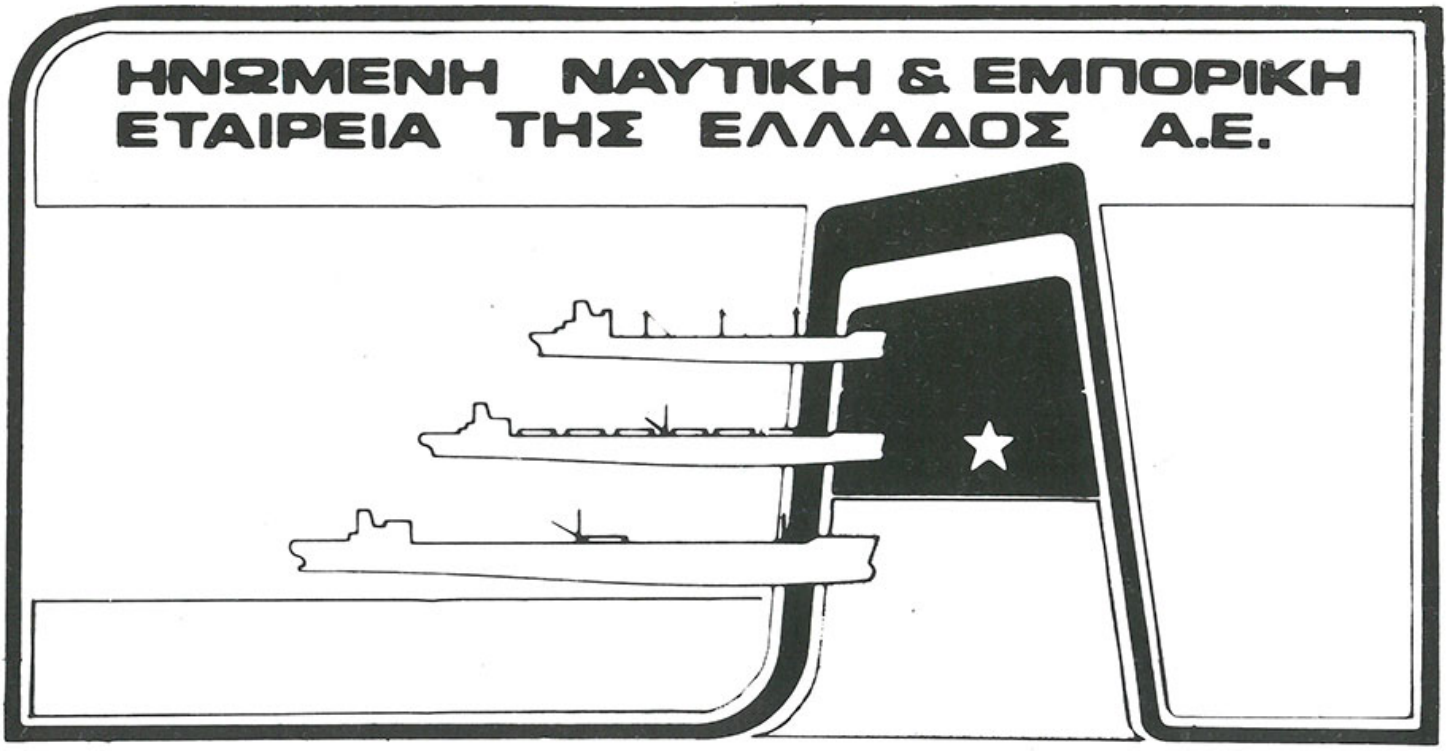
Καί ὁ κ. Καρντόσο κατέληξε:

Ἡ Κομμισιόν ἐνέσκηψε μέ πολύ προσοχή στά προβλήματα πού ἡ Ἑλλάδα ἀντιμετωπίζει καί ἡ Κομμισσιόν μελετᾶ καί θά προτείνει πολύ σύντομα μέσω τῶν δικῶν μας ὑπηρεσιῶν περιφερειακῆς πολιτικῆς, ἕνα νέο πρόγραμμα πού ἤδη ἔχει βαπτισθεῖ μέ τό ὄνομα, **Periphera**, τό ὁποῖο εἶναι ὑπό μελέτη στή **«Διεύθυνση τῆς Commission»**. Αὐτό τό πρόγραμμα χρηματοδοτεῖται γιά νά ὑποστηρίξει τίς οἰκονομίες πού ἔχουν πληγεῖ ἀπό τά γεγονότα τοῦ 1990.

Συμπεράσματα καί Προτάσεις:

Ἀπό ὅλα τά παραπάνω προκύπτουν, κατά τήν ἐκτίμηση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τά ἀκόλουθα συμπεράσματα, ἀλλά καί οἱ ἄμεσες ἐνέργειες πού πρέπει νά ὑπάρξουν ἀπό τήν Ἑλληνική Πολιτεία καί τούς ἐποπτεύοντες Ὀργανισμούς ὥστε ἡ Ἑλληνική Θαλάσσια Τουριστική Βιομηχανία νά ξεπεράσει τή φετεινή κρίση μέ τίς λιγότερες δυνατές ἀπώλειες, τόσο σέ ἀνθρώπινο δυναμικό ὅσο καί σέ ἀριθμό πλοίων καί **παραμένοντας σέ Ἑλληνικά χέρια** νά συνεχίσει νά προσφέρει τό ὑψηλό ἐπίπεδο ὑπηρεσιῶν πού ἐπί χρόνια προσέφερε στό ἐπιβατικό τουριστικό κοινό.

— Πρῶτον, ὁ Ὑπουργός Τουρισμοῦ κ. Γιάννης Κεφαλογιάννης πρέπει νά προκαλέσει τό ταχύτερο τή σύγκληση τοῦ Συμβουλίου Ὑπουργῶν Μεταφορῶν καί Τουρισμοῦ τῆς Κοινότητας, καθώς μόνο τό Συμβούλιο αὐτό μπορεῖ νά ἀποφασίσει τήν ὑλοποίηση τῆς πρότασης τῆς Κομμισσιόν



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

γιά τή χρηματοδότηση τοῦ προγράμματος PERIPHERA μέσω τῶν Διαρθρωτικῶν Ταμείων τῆς Κοινότητας.

Ἄλλως, οἱ προτάσεις τῆς Κομμισσιόν θά μείνουν ἁπλά εὐχολόγια, ἐνῶ δέν πρέπει νά διαφεύγει τῆς προσοχῆς μας ὅτι ὁρισμένα κράτη-μέλη εὐνοοῦνται ἀπό τήν τουριστική κρίση πού προκάλεσε στά κράτη τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου ἡ σύρραξη στόν Περσικό.

— Δεύτερον, ὁ Ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδης, ὁ ὁποῖος ἤδη ἔχει ἀντιμετωπίσει θετικά τό αἴτημα ἀναστολῆς τῆς αὔξησης τῶν Port Taxes, πρέπει να ἐπωμισθεῖ τό βάρος νά πείσει τούς συναδέλφους του Ὑπουργούς νά συνηγορήσουν στούς ἐποπτεύοντας Ὀργανισμούς ὥστε νά ἐγκριθοῦν ἀμέσως οἱ σχετικές ἀποφάσεις γιά τά ἀκόλουθα μέτρα:

• Τέλη χρήσεως λιμένων ἐπί εἰσιτηρίων ἐξωτερικοῦ

Σέ ἀνύποπτο χρόνο πέρυσι τό καλοκαίρι οἱ Ὑπουργοί Οἰκονομικῶν καί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπέγραψαν κοινή ἀπόφαση μέ τήν ὁποία ἐπιβαρύνθηκαν σημαντικά τά πάγια τέλη χρήσεως λιμένων κατά ἐπιβάτη, τά γνωστά Port Taxes, χάριν ἐνίσχυσης ὁρισμένων λιμενικῶν ταμείων.

Ἐν ὄψει τίς προσπάθειας πού καταβάλλεται γιά τήν προσέλκυση ξένων τουριστῶν μέ σημαντικότατες μειώσεις στούς ναύλους, ἡ παραπάνω ἀπόφαση πρέπει νά ἀνακληθεῖ ἤ τουλάχιστον νά ἀνασταλεῖ γιά τό 1991.

• Ἀναστολή Καταβολῆς Τρεχουσῶν Ἀσφαλιστικῶν Εἰσφορῶν

Πρόκειται γιά παρόμοιο αἴτημα πού ὑπέβαλαν καί οἱ Ξενοδόχοι, γιά τούς ὁποίους ἐκδόθηκε ἡ Κοινή ἀπόφαση ΥΠΕΘΟ καί Ὑπουργείου Προνοίας καί Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων (Φ11/ΟΙΚ 401/15.2.91) σύμφωνα μέ τήν ὁποία ἀναστέλεται ἡ καταβολή εἰσφορῶν πρός ΙΚΑ καί Ἀσφαλιστικά Ταμεῖα, οἱ ὁποῖες κεφαλαιοποιοῦνται χωρίς πρόσθετα τέλη καί θά ἐξοφληθοῦν μέ δόσεις.

• Ἀναστολή Ἐξυπηρέτησης Δανείων

Σύμφωνα μέ παλαιότερες ἀπόφασεις: ὑπ' ἀριθ. 1661/27.6.74 καί 891/14.3.75, ἡ Νομισματική Ἐπιτροπή εἶχε ἐγκρίνει τήν ἐπί ἕνα ἑξάμηνο ἀναστολή ἐξοφλήσεως τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων, ἐξοφλήσεως δανείων Τραπεζῶν ἤ Πιστωτικῶν Ὀργανισμῶν πρός τίς ἐπιχειρήσεις ἐπιβατηγῶν πλοίων, γιά τή προσωρινή τους διευκόλυνση στήν ἀντιμετώπιση δυσχερειῶν οἱ ὁποῖες εἶχαν ἀνακύψει τότε ἀφ' ἑνός μέν λόγω τῆς σοβαρῆς μειώσεως τῆς τουριστικῆς κινήσεως, συνεπεία τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς κρίσης καί αφ' ἑτέρου λόγω τοῦ ἀντίκτυπου τῶν γεγονότων τῆς Μέσης Ἀναστολῆς.

Ὑπενθυμίζεται ἀκόμα ὅτι τό 1975, ἡ Νομισματική Ἐπιτροπή λαμβάνοντας ὑπόψη, τίς δυσμενεῖς συνθῆκες τίς ὁποῖες ἀντιμετώπισε κατά τό 1974, ἡ ἑλληνική ἐπιβατηγός ναυτιλία καί τά κρουαζιερόπλοια ἀπεφάσισε, μέ τήν ὑπ' ἀριθ. 891/14.3.75, ἀπόφαση τῆς:

α) τή χορήγηση δανείων γιά κεφάλαια κινήσεως πάσης φύσεως ἀναγκῶν τῶν ὑπό ἑλληνική σημαία πλοίων καί πορθμείων γραμμῶν ἐσωτερικοῦ καί ἐξωτερικοῦ καί τῶν κρουαζιεροπλοίων καί

β) ἐνέκρινε τήν κεφαλαιοποίηση τῶν ληξιπρόθεσμων ὀφειλῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων καί ὅριζε ὅτι τό ποσό τῶν κεφαλαιοποιούμενων ὀφειλῶν θά συνιστοῦσε νέο δάνειο πρός τήν ὀφειλέτρια ἐπιχείρηση, βαρυνόμενο μέ ἐπιτόκιο 11,5% ἐτησίως, ἐξοφλητέο ἐντός 6 (ἕξι) ἐτῶν, μέ ἰσόποσες ἑξαμηνιαῖες δόσεις.

• Ἀναστολή Καταβολῆς Τρεχουσῶν Εἰσφορῶν στό ΝΑΤ

Βεβαίως, τά οἰκονομικά καί λοιπά προβλήματα ρευστότητας πού ἀντιμετωπίζει τό Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο εἶναι γνωστά καί δέν χρειάζεται νά τά ἐπαναλάβουμε.

Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ὅμως ἡ ἀνακούφιση τῶν Τουριστικῶν καί Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιχειρήσεων μέ τήν ἀναστολή καταβολῆς τρεχουχῶν εἰσφορῶν μέχρι καί τόν προσεχή Ἰούνιο εἶναι νομίζομε ζωτικῆς σημασίας γιά τίς ἐπιχειρήσεις αὐτές πού ἀπασχολοῦν μεγάλο ἀριθμό Ἑλλήνων ναυτικῶν, καί γιά τό λόγο αὐτό ἐπιβεβλημένη.

• Καθορισμός εἰδικοῦ χαμηλοῦ τιμολογίου ἀπό τόν ΟΛΠ καί τίς Μαρῖνες.

Ἐν ὄψει ὅτι ἤδη πολύ σωστά ὁ Ὀργανισμός Λιμένος Πειραιῶς παραχώρησε δίμηνη παράταση γιά τόν ἐλλιμενισμό τῶν κρουαζιεροπλοίων στήν περιοχή Ξαβερίου, θά πρέπει ἡ ρύθμιση αὐτή νά περιλαμβάνει ἕνα εἰδικά χαμηλό τιμολόγιο μέχρις ὅτου τά ἐπιβατηγά καί τουριστικά πλοῖα ἀρχίσουν τά κανονικά τους δρομολόγια.

Ἀνάλογη ρύθμιση πρέπει νά προσφερθεῖ ἀπό τόν Ἑλληνικό Ὀργανισμό Τουρισμοῦ γιά τήν περίοδο μέχρι καί τόν Ἰούνιο 1991 στίς Μαρῖνες, ὅπου ἐλλιμενίζονται τά τουριστικά ἐπαγγελματικά σκάφη.

Δ.Ρ.—Κ.

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

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 412 0932/3

RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2/3, FAX. 363 4271, TLX 216396 NAVI GR

NEW YORK ◦ MIAMI ◦ LONDON ◦ GENEVA ◦ FRANKFURT ◦ PARIS ◦ GENOA ◦ BRUSSELS

CHANDRIS

ATELIER GRAPHIQUE GENOA ITALY

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΟΛΟ καί περισσότεροι Ἕλληνες στρέφονται στά μεγάλης χωρητικότητας πλοῖα δεδομένου ὅτι τά πλεονεκτήματα εἶναι πάρα πολλά. Ὅπως μᾶς ἐξηγοῦσε πρό ἡμερῶν γνωστός ἐφοπλιστής, τό πλέον ἐνδιαφέρον πού παρουσιάζει ἡ διαχείριση τῶν μεγάλης χωρητικότητας πλοίων ἐκτός τό κέρδος εἶναι ἡ ἀποφυγή τῶν προβλημάτων τά ὁποῖα εἶναι ἀρρήκτως συνδεδεμένα μέ τά πολλά πλοῖα — μέ δύο λόγια, ὅπως ὑπογράμμισε, γίνεται ἡ ζωή του εὔκολη καί μπορεῖς πλέον νά ξεκλέψει καί μερικές ὧρες γιά τόν ἑαυτό του.

Αὐτό εἶναι σωστό, ἀλλά ἡ στροφή στά μεγάλης χωρητικότητας πλοῖα δημιουργεῖ καί προβλήματα καί πρωτίστως στό ΝΑΤ, τά ὁποῖα ὅμως οἱ καρεκλοκένταυροι τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων ἀγνοοῦν.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ συνεχίζει τήν ἀνεξήγητη σιωπή του γύρω ἀπό τό θέμα τοῦ πλοίου «La Palma», παρά τή Γνωμοδότηση τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, τήν ὁποία ἀναγκάσθηκε νά ζητήσει μέ πολύ μεγάλη καθυστέρηση καί ἀφοῦ προηγουμένως οἱ μανδαρῖνοι πού χειρίσθηκαν τήν ὑπόθεση αὐτή ἔβαλαν στό στόμα τοῦ Ὑπουργοῦ λόγια πού τελικά τόν ἐξέθεσαν καί εἶχαν ἄμεση ἐπίπτωση στήν ἀξιοπιστία του. Γιατί, ἁπλούστατα, δέν μπορεῖς ἀπό τή μιά νά λές ὅτι ἀδυνατεῖς νά ἐπέμβεις γιατί ὑπάρχουν δικαστικές ἐκκρεμότητες μεταξύ τῶν συμπλοιοκτητῶν — ἀντίληψη ἡ ὁποία ἐξεφράσθη καί ἀπό ὁρισμένα «συγκοινωνοῦντα δοχεῖ – καί ἀπό τήν ἄλλη νά κάνεις, ἐξαναγκαζόμενος ὅμως, ἐκεῖνο πού ἔπρεπε νά γίνει ἀπό τήν ἀρχή, τήν προσφυγή δηλαδή στό Νομικό Συμβούλιο τοῦ Κράτους. Καί γιατί, ἐπίσης, δέν μπορεῖς, σέ καμμιά περίπτωση, σάν ἁρμόδιος Ὑπουργός, νά ἀφήνεις νά σέρνεται σέ βάρος τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἡ κατηγορία πού θέλησαν νά τοῦ προσάψουν οἱ ὑπεύθυνοι τῆς ἀποδεδειγμένης, καί μέ δικαστική μάλιστα ἀπόφαση, κομπίνας τοῦ «La Palma», ὅτι δέν κάνει τίποτε ἄλλο παρά νά ἐπιδίδεται σέ κομπίνες σάν τή δική τους.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, μέ τήν ὑπόθεση τοῦ «La Palma» ἀσχολήθηκε στίς 17 Μαρτίου καί ὁ συνάδελφος Σάββας Ἀθανασίου πού δημοσίευσε στό «Κέρδος» τήν Γνωμοδότηση τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους καί διατύπωσε ὁρισμένα ἐρωτηματικά, τά ὁποῖα ὑπῆρξαν ἀναπάντητα. Διότι, βεβαίως, ὅσα εἶπε ὁ Ὑπουργός τήν περασμένη Τετάρτη 27 Μαρτίου κατά τή διάρκεια τῆς τακτικῆς συνεντεύξεως τύπου εἶναι «ἤξεις ἀφήξεις».

Ἀπαντώντας σέ ἐρώτηση τοῦ κ. Ἀθανασίου γιά τή Γνωμοδότηση εἶπε — σάν αὐτό νά εἶναι τό θέμα — ὅτι (ἡ πιστοποίηση τῆς ἑλληνικότητας τῶν κεφαλαίων που ἐπενδύονται στή Ναυτιλία) «εἶναι ἕνα τεράστιο ναυτιλιακό θέμα». Σήμερα, πρόσθεσε, συνεχίζοντας τόν δρόμο τοῦ «ἤξεις ἀφήξεις», εἶναι δυσχερέστατη ἡ διακρίβωση καί ὅσο περνάει ὁ καιρός θά γίνεται ἀκόμη δυσχερέστατη. Μέ τήν ἑνοποίηση τῆς κοινοτικῆς νομοθεσίας καί τήν ἐλεύθερη διακίνηση τῶν εὐρωπαϊκῶν κεφαλαίων θά παίζει μικρότερο ρόλο ἀπ' ὅ,τι παίζει σήμερα. Ὑπό τίς παροῦσες συνθῆκες, ὑπογράμμισε ὁ ὑπουργός θά συνεχίσουμε νά ἐφαρμόζουμε τή νομοθεσία γιά νά λειτουργοῦμε μέ τόν καθορισμένο μηχανισμό καί μέ τήν ὅποια ἀποτελεσματικότητα ἔχει αὐτός».

Λέξη, λοιπόν, γιά τήν ταμπακιέρα ὁ Ὑπουργός καί ὁ καθένας ἄς συναγάγει ὅσα συμπεράσματα θέλει ἤ τόν συμφέρει — τό νόημα εἶναι σαφέστατο καί ὅσοι δέν μποροῦν νά τό ἀντιληφθοῦν εἶναι τό λιγότερο ἀπροσάρμοστοι, στούς χαλεπούς καιρούς μας, ἀνόητοι καί... (σταματᾶμε ἐδῶ, γιατί ἡ εὐπρέπεια τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δέν... ἐπιτρέπει νά χρησιμοποιήσουμε τή λέξη πού ἐχει γίνει ψωμοτύρι γιά τούς περισσότερους Ἕλληνες).

Βεβαίως, τό θέμα δέν κλείνει σέ καμμιά περίπτωση καί αὐτό θά φανεῖ πολύ σύντομα, ἀλλά τότε ἀρκετοί δέν θά ξέρουν ποῦ νά κρυφθοῦν — γι' αὐτό νά εἶναι ἀπολύτως σίγουροι.

ΑΥΤΗ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ οὐδείς εἶναι σέ θέση νά προσδιορίσει τίς ἐπιπτώσεις πού ἐνδέχεται νά ὑπάρξουν ἐάν γίνει ἀποδεκτή ἀπό τό Συμβούλιο τῆς Ἐπικρατείας ἡ αἴτηση πού ἔχει ὑποβληθεῖ γιά τήν ἀκύρωση τῶν ἀποφάσεων τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας μέ τίς ὁποῖες χορηγήθηκαν στήν Πειραϊκή ΑΝΕ δύο ἄδειες σκοπιμότητας γιά τή δρομολόγηση καταμαράν σέ γραμμές τῶν Κυκλάδων. Ἡ αἴτηση ἀκυρώσεως ὑπεβλήθη ἀπό τίς ἑταιρίες «Σούπερκατς Ναυτική Ἑταιρία» καί «Σούπερκατς Ἕνα Ναυτική Ἑταιρία» τοῦ κ. Ἀνδρέα Βομβογιάννη. Καί φυσικά οὐδείς εἶναι αὐτή τή στιγμή σέ θέση νά προσδιορίσει ἐάν καί γιά τήν Πειραϊκή ΑΝΕ θά τηρηθεῖ ἀπό τή Νορβηγική πλευρά ἡ ἴδια στάση πού τηρήθηκε καί ἔναντι τοῦ κ. Βομβογιάννη στήν περίπτωση πού τό Συμβούλιο Ἐπικρατείας ἀκυρώσει τελικά τίς προαναφερθεῖσες ὑπουργικές ἀποφάσεις καί δέν καταστεῖ δυνατόν νά ὑπερπηδηθεῖ τό ἐμπόδιο πού θά ἀνακύψει ἀπό τόν λόγο αὐτόν.

Ἐν ἀναμονῇ τῶν ἐξελίξεων, λοιπόν.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΠΟΡΕΣΕΙ τό ΝΑΤ νά ἐκπληρώσει τίς ὑποχρεώσεις του πρός τούς ἀσφαλισμένους θά χρειασθεῖ γιά τό ἔτος πού διανύουμε 36 δίς δραχμῶν, πέρα ἀπό τήν ἐνίσχυση πού καταβάλλεται ἀπό τόν κρατικό προϋπολογισμό. Δηλαδή, τά πράγματα εἶναι δύσκολα καί πρέπει πλέον ὅλοι νά ἀφήσουμε τά λόγια καί νά βάλουμε γερή πλάτη γιά νά βγοῦν τό Ταμεῖο καί οἱ συνταξιοῦχοι ναυτικοί μας ἀπό τό ἀδιέξοδο.

Πρῶτα πρῶτα πρέπει νά συνεχίσει νά βάζει γερή πλάτη ἡ Ἑλληνική Πολιτεία, δεδομένου ὅτι ἐν πολλοῖς ἡ σημερινή οἰκονομική κατάσταση τοῦ Ταμείου ὀφείλεται σέ δικές της ἐνέργειες ἤ παραλείψεις, τίς ὁποῖες τά «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν ἐπισημάνει ἐπανειλημμένα καί δέν χρειάζεται νά τίς ἐπαναλάβουμε.

Χρειάζεται ὅμως νά βάλουν γερή πλάτη καί οἱ δύο κύριοι παράγοντες τῆς Ναυτιλίας, οἱ ναυτικοί μας καί οἱ ἐφοπλιστές.

Οἱ πρῶτοι μποροῦν νά συνεισφέρουν στήν ἐξυγίανση τοῦ ΝΑΤ μέ τήν ἀποδοχή ὁρισμένων ρυθμίσεων πού δέν ἀλλοιώνουν ἀλλά οὔτε καί ὑποβαθμίζουν τό συνταξιοδοτικό του καθεστώς: Μία ἀπό τίς ρυθμίσεις αὐτές εἶναι ὁ καθορισμός 15ετοῦς πραγματικῆς (καί ὄχι συνθετικῆς, ὅπως εἶναι σήμερα) θαλάσσιας ὑπηρεσίας γιά τήν ἑδραίωση τοῦ συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος — ἡ συνθετική ὑπηρεσία, πού δέν καταργεῖται, θά συνυπολογίζεται ἀλλά μόνον γιά τήν ἐπαύξηση

τῆς συντάξεως.

Ἀλλά καί οἱ δεύτεροι μποροῦν νά συνεισφέρουν καί αὐτοί σημαντικά: Πρῶτα πρῶτα μέ μιά χειρονομία σάν ἐκείνη τοῦ 1974, ἀλλά αὐτή τή φορά ἀποκλειστικά ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ. Πέρα ἀπό αὐτό, ὁ ἐφοπλισμός μπορεῖ — ἤ μᾶλλον ὀφείλει — νά ἐξετάσει καί τό ἐνδεχόμενο μιᾶς νέας ρυθμίσεως ἀναφορικά μέ τίς εἰσφορές τῆς ἐργοδοσίας πρός τό ΝΑΤ — οἱ εἰσφορές, λόγου χάρη, νά ὑπολογίζονται βάσει τῆς χωρητικότητας κάθε πλοίου ὥστε τά μεγαλύτερα πλοῖα νά εἰσφέρουν κάτι περισσότερο. Ἐπίσης ὁ ἐφοπλισμός μπορεῖ να ἀξιώσει ἀπό τήν Πολιτεία τήν ὑλοποίηση τῆς προτάσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά τήν καταβολή εἰσφορῶν ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ ἀπό ὅλα τά ἑλληνόκτητα πλοῖα μέ τήν ἀσφάλιση ὀκτώ Ἑλλήνων ναυτικῶν καί δή τῶν ἀξιωματικῶν πού εἰσφέρουν καί τά περισσότερα. Ἀκόμη ὁ ἐφοπλισμός μπορεῖ νά ἀξιώσει τήν πλήρη, τήν ἐκ βάθρων ἀναδιοργάνωση τοῦ ΝΑΤ ὥστε νά γίνει ἕνας σύγχρονος καί εὐέλικτος ἀσφαλιστικός ὀργανισμός κατά τό πρότυπο τῶν ἰδιωτικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

Πολλά μποροῦν νά γίνουν. Ἐκεῖνο πού εἶναι ἀνεπίτρεπτο εἶναι νά μείνουμε γιά μιά ἀκόμη φορά στά λόγια καί στίς καλές προθέσεις.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ μέ ἀνακοίνωσή της γνωστοποίησε τήν πρόθεσή της γιά τή μεταβίβαση στόν ἰδιωτικό τομέα 60.675 μετοχῶν της (ποσοστό 48,54% τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου) τοῦ Νεωρίου τῆς Σύρου καθώς καί τῆς συμμετοχῆς τῆς ΕΤΒΑ (ποσοστό 37,46%) καί τῆς Ἰονικῆς Τράπεζας (ποσοστό 14%). Οἱ προσφορές τῶν ἐνδιαφερομένων πρέπει νά ὑποβληθοῦν μέχρι τίς 15 Μαΐου καί νά συνοδεύονται μέ ἐγγυητική ἐπιστολή Τραπέζης 200.000.000 δρχ. διαρκείας τριῶν μηνῶν.

ΑΠΟ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ τοῦ Ὑπουργείου μας πληροφορηθήκαμε ὅτι ἀπό ὄργανα τοῦ λιμεναρχείου Ἐλευσίνας συνελήφθη ὁ συμπλοιοκτήτης ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ καί ὁδηγήθηκε στόν ἀρμόδιο εἰσαγγελέα διότι στό πλοῖο ἀπασχολούνταν δύο ἀλλοδαποί πού δέν εἶχαν ἄδεια παραμονῆς καί ἐργασίας στήν Ἑλλάδα. Καί αὐτό τή στιγμή πού ἑκατοντάδες χιλιάδες ξένοι ἀλωνίζουν κυριολεκτικά τήν Ἑλλάδα. Σιγά μή στάξει ἡ οὐρά τοῦ γαϊδάρου, δηλαδή...

Η ΚΑΘΟΔΟΣ τῶν μυρίων πρός τή θάλασσα. Σύμφωνα μέ ἀποκλειστικές πληροφορίες τῆς στήλης, μετά τή μετάδοση ἀπό τηλεοπτικό σταθμό τῆς εἰδήσεως ὅτι οἱ συνταξιοῦχοι ναυτικοί μας ζοῦν σέ πελάγη εὐτυχίας μέ συντάξεις πού φθάνουν καί τίς 600.000 δραχμές τόν μήνα(!) συντάξεις πού τίς ἐξασφαλίζουν μάλιστα μέ ἐλάχιστες εἰσφορές πρός τό ΝΑΤ, πού δέν φθάνουν οὔτε τίς 10.000 δραχμές, χιλιάδες Ἑλλήνων σπεύδουν νά στραφοῦν πρός τό ναυτικό ἐπάγγελμα. Ἔτσι λύνεται καί τό κυριότερο πρόβλημα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πού μέχρι πρό ἡμερῶν ἦταν ἡ ἔλλειψη ναυτικῶν.

Τό θαῦμα — διότι περί θαύματος πρόκειται — ἐπιτελέσθηκε, ὅπως μᾶς εἶπαν αὐτήκοοι μάρτυρες, ἀπό γνωστό δημοσιογράφο καί μέχρι πρόσφατα συνιδιοκτήτη ἀθηναϊκῆς ἐφημερίδας, ὁ ὁποῖος γιά νά στηρίξει τά περί τῶν συντάξεων τῶν 600.000 δρχ. ἐπιδείκνυε ἀπό τή μικρή ὀθόνη καί κάποιο χαρτάκι πού ἐπιβεβαίωνε τοῦ λόγου τό ἀσφαλές!

Αὐτά, γιά νά καταδειχθεῖ γιά μιά ἀκόμη φορά ὅτι οἱ Ἕλληνες, περιλαμβανομένων καί ἐκείνων πού λόγω ἐπαγγέλματος (ἤ λειτουργήματος, ὅπως θέλετε) πρέπει (ἤ ὑποτίθεται ὅτι πρέπει) νά γνωρίζουν, ἔχουν παντελή ἄγνοια καί γιά τή Ναυτιλία μας ἀλλά γιά τούς ναυτικούς μας...

ΘΑ ΚΛΕΙΣΟΥΜΕ καί σήμερα μέ τή συνήθη ἀναφορά στό βιβλίο τοῦ φίλτατου Χρήστου Ντούνη «Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία κατά τόν Πρῶτο Παγκόσμιο Πόλεμο», τό ὁποῖο, ὅπως εἶναι γνωστό ἀπό προηγούμενα δημοσιεύματα, διατίθεται καί ἀπό τά «Ναυτικά Χρονικά» — ἀρκεῖ ἕνα τηλεφώνημα στόν γράφοντα ἤ στή γραμματεία τῶν «Χρονικῶν» γιά τήν ἀποστολή τῶν ἀντιτύπων πού χρειάζεται ἕκαστος (ἤ ἑκάστη ἑταιρία): Ὁ Ἀρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχος κ. Γεώργ. Βασόπουλος σέ σχετική ἐγκύκλιό του ἀναφέρει ὅτι στούς πίνακες τῶν βιβλίων γιά τίς βιβλιοθῆκες τῶν πλοίων πού ἔχουν ἀποσταλεῖ κατά καιρούς πρέπει νά προστεθεῖ καί τό βιβλίο τοῦ κ. Ντούνη — τό βιβλίο αὐτό, καθώς καί ὁ δεύτερος τόμος πού ἀναφέρεται στήν Ἑλληνική Ναυτιλία κατά τόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο καί ἑτοιμάζεται πυρετωδῶς γιά νά κυκλοφορήσει ἐντός τοῦ ἔτους, πρέπει νά βρίσκονται στίς βιβλιοθῆκες ὅλων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Πύλος καί Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ 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 (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

ΤΟ ΝΕΟ ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ 1991

Στίς 18 Μαρτίου ὁλοκληρώθηκε ἡ συμφωνία μεταξύ τῆς νέας διοίκησης τῆς Ἕνωσης Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας γιά τή νέα συλλογική σύμβαση ἐργασίας.

Οἱ αὐξήσεις στίς ἀποδοχές κυμαίνονται στά περυσινά ὅρια, ἐνῶ τά θεσμικά θέματα πού ἔχουν τεθεῖ ἀπό τήν ΠΝΟ παραπέμφηκαν σέ ὁμάδα ἐργασίας.

Τό νέο συμφωνητικό καλύπτει τά ποντοπόρα πλοῖα ἄνω τῶν 4.500 τον. d.w. καί προβλέπει τά ἑξῆς:

1) Οἱ βασικοί μισθοί ἐνεργείας πού προβλέπονται ἀπό τήν προηγούμενη συλλογική σύμβαση ἐργασίας τῆς 20ης Δεκεμβρίου 1989, αὐξάνονται κατά ποσοστό δέκα πέντε ἐπί τοῖς ἑκατόν (15%) διά τούς ἀξιωματικούς καί κατά ποσοστόν δέκα ἓξ ἐπί τοῖς ἑκατόν (16%) διά τά κατώτερα πληρώματα.

Συμφωνεῖται ὅτι σέ περίπτωση ὅπου τά ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν μισθῶν τοῦ κατωτέρου πληρώματος προκύπτοντα ποσά ὑπερβαίνουν ἐκεῖνα τοῦ Γ' Πλοιάρχου, Γ' Μηχανικοῦ κλπ. ταῦτα θά προσδιορίζονται σέ ποσά κατώτερα κατά πεντακοσίας δραχμάς (500) ἔναντι τοῦ μισθοῦ Γ' Πλοιάρχου, Γ' Μηχανικοῦ κλπ.

2) Κατά τό αὐτό ὡς ἄνω ποσοστόν αὐξάνονται καί ὅλα τά εἰς ποσά καθοριζόμενα πάσης φύσεως ἐπιδόματα καθώς καί οἱ ἔξτρα ἐργασίες πού καθορίζονται ἀπό τήν προηγούμενη Σ.Σ.Ε. / 1990.

3) Τό ἀντίτιμον τροφῆς καθορίζεται σέ δραχμές χίλιες σαράντα (1.040) τήν ἡμέρα. Ὡς πρός τό ἀντίτιμον τροφῆς πού ὁρίζεται ἀπό τήν παρ. 6 τοῦ ἄρθρου 13 τῆς Σ.Σ.Ε. τῆς 20ης Δεκεμβρίου 1989, τοῦτο παραμένει ὡς ἔχει.

4) Διά τήν ὑπερωριακήν ἀμοιβήν Σαββάτου καί ἀργιῶν συμφωνοῦνται τά ἀκόλουθα:

α) διά ὅλο τό πλήρωμα ἡ ἀπασχόληση κατά τά Σάββατα καί τίς ἀργίες θά ἀμείβεται ἀπό 1ης Ἰανουαρίου 1991 ἕως 31 Δεκεμβρίου 1991 μέ τό 1/173 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ γιά κάθε ὥρα ὑπερωριακῆς ἀπασχόλησης προσαυξημένο κατά τριάντα πέντε ἐπί τοῖς ἑκατό (35%) καί γιά ὅλες τίς ὧρες τῆς ὑπερωριακῆς αὐτῆς ἀπασχόλησης.

β) ἀπό 1.1.1992 ἕως 31.12.1992 τό ἀνωτέρω εἰς τήν παρ. α καθοριζόμενο ποσοστό 35%, αὐξάνεται εἰς 42,5%.

γ) ἀπό 1.1.1993 ἕως 31.12.1993 τό ἀνωτέρω εἰς τήν παρ. α καθοριζόμενο ποσοστό 35%, αὐξάνεται εἰς 50%.

5) Συμφωνεῖται ὅπως, ὁμάδα ἐργασίας τῆς Ε.Ε.Ε. καί Π.Ν.Ο. ἐξετάσει κλαδικά καί θεσμικά θέματα καί ὑποβάλλει προτάσεις στίς Διοικήσεις τῶν δύο μερῶν προκειμένου νά ληφθοῦν ἀποφάσεις ἐπ' αὐτῶν.

Τό ἔργο καί τά ἀποτελέσματα τῆς ἀνωτέρω ὁμάδος ἐργασίας δέν ἐπηρρεάζουν τίς διαδικασίες ὑπογραφῆς κύρωσης καί δημοσίευσης τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως Ἐργασίας 1991 σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος μνημονίου.

6) Κατά τά λοιπά ἰσχύουν οἱ ὅροι της ἀπό 20.12.1989 Συλλογικῆς Συμβάσεως Ἐργασίας.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

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»

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

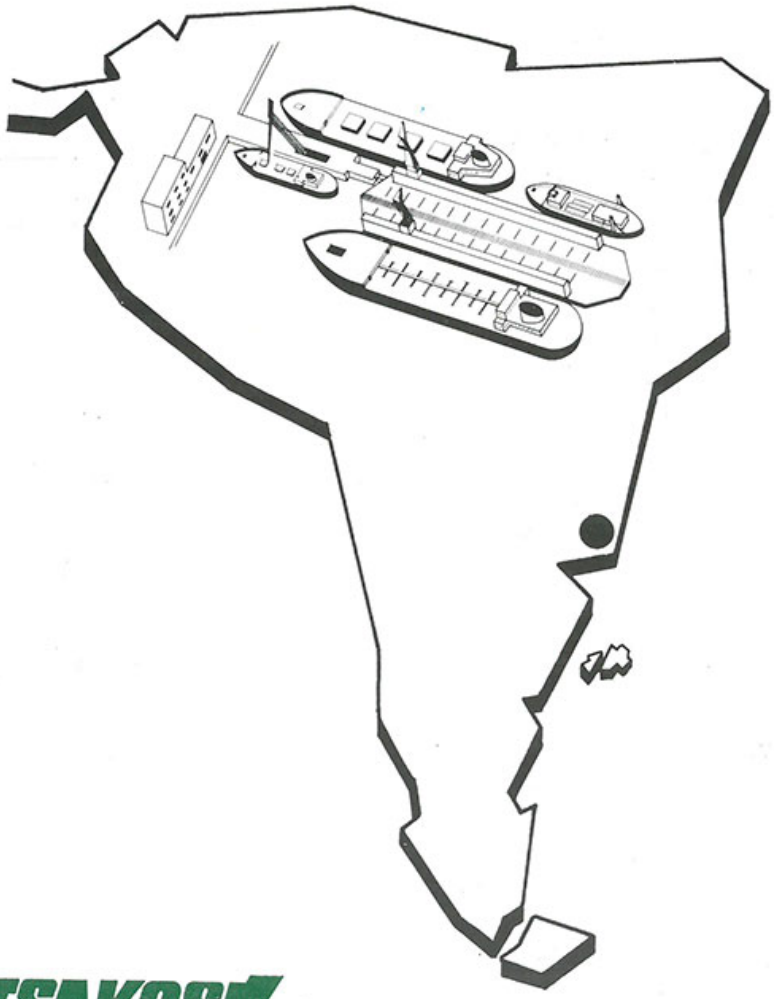
MONTEVIDEO - URUGUAY

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

PIRAEUS AGENTS:
S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

LONDON AGENTS:
A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

NEW YORK OFFICE:
33 Rector Street Company,
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL CARPENTRY, FOUNDY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΝΤΙΡΥΠΑΝΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ (OPA 90)

Συνεχίζοντας τήν ἀρθρογραφία μας σχετικά μέ τά ποικίλα προβλήματα πού ἀνακύπτουν κατά τήν ἐφαρμογή τῆς νέας ἀντιρυπαντικῆς νομοθεσίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἡ ὁποία ἰσχύει ἀπό τόν Αὔγουστο τοῦ 1990, θά ἀναφερθοῦμε σήμερα σέ ἕνα ἀπό τά σοβαρότερα προβλήματά του, καθότι ὁ ὁμοσπονδιακός αὐτός Νόμος, ὄχι μόνον δέν κατισχύει τῆς νομοθεσίας τῶν ἐπί μέρους Πολιτειῶν, ἀλλά ἀντίθετα τίς προτρέπει στή δημιουργία ἑνός νομικοῦ ὁπλοστασίου τοῦ ὁποίου οἱ συνέπειες εἶναι ἀδιάγνωστες καί ἐπικίνδυνες. Γενικά πιστεύεται ὅτι παρά τίς ἀρχικές καλές προθέσεις, ὁ OPA 90 τελικά ὁδήγησε στό ξεσήκωμα τῆς γενικῆς κατακραυγῆς τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρηματιῶν ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ἔρχεται νά καταφέρει ἕνα θανάσιμο ἐνδεχομένως πλῆγμα τή στιγμή κατά τήν ὁποία ἔχει καταγραφεῖ μιά σταθερή ὕφεση τῆς θαλάσσιας ρύπανσης. Ἐκτός αὐτοῦ ὅμως ὁ νέος νόμος παρουσιάζει καί σοβαρές ἀνακολουθίες, ὅπως: α) ὅτι συνιστᾶ κατά κάποιο τρόπο ἕναν διαχωρισμό καί μιά ἀντιπαράθεση μεταξύ ΗΠΑ καί ΙΜΟ πού ἐγκυμονεῖ πολλούς κινδύνους, β) ὅτι δέν προσέλκυσε τή γενική ὁμοφωνία ἀλλά ἀντίθετα καταπολεμήθηκε ἀπό ἐκείνους πού κυρίως ἀφορᾶ, γ) ὅτι οἱ διατάξεις του δέν πρόκειται νά συμβάλουν διόλου στήν καταπολέμηση τῆς ρύπανσης καί δ) ὅτι ἡ δικαϊκή αὐτή ὑπερβολή τῶν Ἀμερικανῶν δέν ἀποκλείεται νά προκαλέσει προβλήματα καταχρήσεως δικαιωμάτων.

Ὁ νέος νόμος, ἀποτέλεσμα τῆς ἀντιδράσεως στό ἀτύχημα τοῦ «Exxon Valdez» ἐπιφέρει ἐπανάσταση στό πεδίο τῆς εὐθύνης γιά τή ρύπανση τῆς θάλασσας ἀπό πετρελαιοειδῆ. Τροποποιεῖ τίς ἰσχύουσες νομοθεσίες καί δίνει τή δυνατότητα σέ κάθε ἀμερικανική Πολιτεία νά θεσμοθετήσει συμπληρωματικές ἢ διαφορετικές εὐθῦνες καί ἀπαιτήσεις καί ἰδίως νά καθιερώσει τήν ἀπεριόριστη εὐθύνη τρίτων.

Τό κεφάλαιο 1 καθιερώνει τήν ἀλληλέγυα εὐθύνη ὅλων τῶν «ὑπευθύνων μερῶν» πού συνδέονται μέ τό πλοῖο ἤ τήν ἐγκατάσταση. Ὡς «ὑπεύθυνα μέρη» θεωροῦνται: οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ναυλωταί γυμνοῦ πλοίου, οἱ ἰδιοκτῆτες καί οἱ ἐνοικιασταί ἐγκαταστάσεων καί τά δίκτυα πετρελαιαγωγῶν.

Οἱ δαπάνες πού συνδέονται μέ τά ἔργα τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς περιοχῆς αὐξάνονται μέ ἔντοκες ἀποζημιώσεις γιά τήν ἀπώλεια φυσικῶν πηγῶν, τήν οἰκονομική ἀπώλεια, τήν ἀπώλεια ἐκμεταλλεύσεως, τή μείωση ἀποδόσεως, τά ἔξοδα ὑπηρεσιῶν τῶν ὁποίων ἡ προέλευση συνδέεται μέ τή ρύπανση ἤ μέ τό ἔργο καταπολεμήσεως τῆς ρύπανσης καί μέ τίς ἄμεσες ἤ ἔμμεσες συνέπειές του, ὅπως εἶναι ἡ ἀπώλεια ψυχαγωγίας, ἡ βλάβη φυσικῶν πόρων, τά προληπτικά μέτρα κλπ.

Ὡς πρός τήν εὐθύνη τῶν τρίτων, εἶναι βέβαιο ὅτι τούς καθιστᾶ ὑπόχρεους κατά 100% χωρίς καμμιά ἀπαλλαγή ἐκ τῆς ἰδιότητός τους ὡς τρίτων. Οἱ μόνες ἐξαιρέσεις εἶναι ἡ ἀνωτέρα βία (ἔννοια ὄχι ἀρκετά ξεκαθαρισμένη), ὁ πόλεμος κλπ., ἀλλά ἡ ἀπόδειξη τῆς ὀρθότητος τῶν ἐνεργειῶν βαρύνει κατ' ἀρχήν τό «ὑπεύθυνο μέρος».

Ὅλες αὐτές οἱ διατάξεις εἶναι φανερό ὅτι χρειάζονται λεπτομερή καί ἐμπεριστατωμένη μελέτη. Ὡστόσο καί ἐκ πρώτης ὄψεως προκαλοῦν οὐσιώδεις παρατηρήσεις. Κατ' ἀρχήν στίς Ἡν. Πολιτεῖες ἡ νομολογία εἶναι σημαντικότερη ἀπό τή νομοθεσία. Ἑπομένως ἀφοῦ ὁ νέος Νόμος εἶναι πολύ πρόσφατος, πρέπει νά περιμένουμε νά δοῦμε πώς θά ἐφαρμοσθεῖ ἀπό τά δικαστήρια καί πώς ἡ νομολογία θά συμβάλει στή διαμόρφωση τοῦ σχετικοῦ δικαίου. Σήμερα ἔχουμε ἁπλῶς ἕνα νόμο χωρίς τά ἐκτελεστικά του διατάγματα. Μιά ἄλλη οὐσιώδης παρατήρηση εἶναι ὅτι οἱ ξένοι ἐφοπλισταί θά πρέπει νά ὑπαχθοῦν στίς παραπάνω δικαιοδοσίες. Κατά κάποιο τρόπο δηλαδή οἱ Ἀμερικανοί διεθνοποιοῦν μιά συνθήκη στό μέτρο πού εἶναι σύμφωνη μέ τή δική τους νομοθεσία, ἀφοῦ ὁ Νόμος δέν κάνει καμμιά μνεία διεθνοῦς ἐφαρμογῆς, παρά τό γεγονός ὅτι πρόκειται γιά τή σημαντικότερη νομοθεσία πού ἐφαρμόσθηκε ποτέ γιά τή ρύπανση τῆς θάλασσας καί δέν θεσμοθετήθηκε κατά τόν συνήθη τρόπο τοῦ διεθνοῦς δικαίου, ἀλλά μέ μιά μονομερή πράξη τῆς Ἀμερικῆς.

Στή προσπάθεια νά ἐλεγχθεῖ ἡ ἐξέλιξη τῆς νέας Ἀμερικανικῆς Νομοθεσίας σέ κάθε μία ἀπό τίς Πολιτεῖες τῶν ΗΠΑ, ἡ INTERTANKO, σέ συνεργασία μέ τή BIMCO καί τό Διεθνές Ναυτικό Ἐπιμελητήριο προχώρησαν σέ συμφωνία μέ κοινοπραξία τῶν τριῶν δικηγορικῶν γραφείων τῆς Νέας Ὑόρκης:

— Haight, Gardner, Poor & Havens,
— Hill, Betts & Nash, καί
— Watson, Farley & Williams, ἡ ὁποία γιά μία δοκιμαστική περίοδο ἕξι μηνῶν θά παρακολουθήσει καί θά σχολιάσει κάθε ἐπιμέρους νομοθετική ἐξέλιξη τῆς OPA 90, ἐνημερώνοντας τίς παραπάνω Ἐφοπλιστικές Ὀργανώσεις, οἱ ὁποῖες ἀνέλαβαν καί τή σχετική δαπάνη τῆς δικηγορικῆς κοινοπραξίας.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ.4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ.241783
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183
ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: *PRODROMAR*

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΜΑΡΤΙΟ

Από τήν OVERSEAS AGENCY LTD.

Ἡ λήξη τοῦ πολέμου συνετέλεσε στή σημαντική βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς χωρίς ὅμως ἀκόμα νά ἔχει προσδιορισθεῖ τό ἐάν καί κατά πόσο ἡ ἀποκατάσταση τῶν πληγέντων περιοχῶν θά συντελέσει στήν αὔξηση τῆς διακίνησης φορτίων.

Γιά μιά φορά ἀκόμα ἐπιβεβαιώθηκε ὁ κανόνας ὅτι ἡ ἄνοδος στίς τιμές τῶν πλοίων προηγεῖται τῆς ἀνόδου τῆς ναυλαγορᾶς. Η παρατηρηθεῖσα ἀπό τίς ἀρχές Φεβρουαρίου ἄνοδος τῶν ἀξιῶν κορυφώθηκε τόν Μάρτιο μέ πρωταγωνιστές, ὅπως πάντα, τῆς ἀγοραστικῆς κίνησης τούς Ἕλληνες.

Χαρακτηριστικά τῆς περιόδου εἶναι ὅτι πολλά πλοῖα ἀποσύρθηκαν ἀπό τήν ἀγορά τοῦ S and P βρίσκοντας ἐλκυστικότερη ἐπένδυση τήν 6-12μηνο χρονοναύλωση. Σέ πληθώρα περιπτώσεων οἱ ζητούμενες τιμές ἀντικατοπτρίζουν περισσότερο τήν αἰσιοδοξία τοῦ πωλητή παρά τήν πραγματικότητα. Οἱ πωλήσεις τοῦ Μαρτίου πραγματοποιήθησαν σέ ρεαλιστικά ἐπίπεδα. Ἄς μήν ξεχνᾶμε ὅτι μόνον αὐτές ἀποτελοῦν τόν οὐσιαστικό δείκτη τῆς ἀγορᾶς.

Στήν ἐξέλιξη θά ἐπιδράσει ὁπωσδήποτε θετικά ἡ διαγραφομένη σταθεροποίηση τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου σέ χαμηλά ἐπίπεδα. Ἀντίποδα ἀποτελεῖ ἡ πενία τῆς χρηματαγορᾶς. Τό Corporate Finance βρίσκεται στά χαμηλότερα ἐπίπεδα τῶν τελευταίων δεκαετιῶν, ἐνῶ στή μάχη τοῦ Κόλπου ξοδεύτηκαν δισεκατομμύρια δολλαρίων σέ μή παραγωγικές ἐπενδύσεις καί κυρίως χῶρες πού στό παρελθόν ἀποτελοῦσαν πηγές χρηματοδότησης σήμερα ζητοῦν νά δανειστοῦν οἱ ἴδιες.

Ἀντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα	TDW	Ἔτος	Τιμή $	Ἀγοραστές
Almare Seconda	104.865	1975	en block	Ἕλληνες
Almare Terza	104.865	1976	21.300.000	Ἕλληνες
Vancouver	64.000	1977	9.150.00	Ἄγνωστοι
Rimba Balau	24.518	1976	4.750.000	Ἕλληνες
Finnbeaver	34.995	1975	4.800.000	Ἀμερικανοί
Black Pearl	46.628	1960	2.100.000	Ἕλληνες
Fathom	28.498	1974	en block	Ἕλληνες
Glastnos	28.559	1974	8.000.000	Ἕλληνες
Kftu	28.221	1973	3.500.000	Ἕλληνες
Astron	21.241	1978	1.500.000	Ἕλληνες
Donna Silvana	26.696	1979	6.300.000	Ἕλληνες
Feng Shiang	81.478	1971	4.850.000	Ἕλληνες
Oriane G.	30.781	1970	2.200.000	Ἄγνωστοι
Pankar Resolute	45.206	1970	2.750.000	Ἕλληνες
Solita	131.305	1976	7.800.000	Ἕλληνες
Subicevac	28.973	1978	6.050.000	Ἕλληνες
Talisman	23.757	1977	4.400.000	Ἰάπωνες
Aries	61.737	1971	3.500.000	Ἕλληνες
Azure	61.694	1970	3.250.000	Β. Κορεάτες
Cbekay	26.923	1979	4.500.000	Ἕλληνες
Ethnos	29.039	1979	7.000.000	Τοῦρκοι
Good Strait	27.150	1976	4.100.000	Ἕλληνες
Iron Ktrby	23.299	1974	3.990.000	Ἄγνωστοι
Rancelot Spirit	34.474	1976	5.500.000	Ἕλληνες
Mineral Star	66.350	1973	2.000.000	Ἄγνωστοι
Nerezine I	34.478	1978	5.650.000	Ἄγνωστοι
Sarah	19.544	1971	1.700.000	Ἕλληνες
Combis Trader	104.500	1974	8.125.000	*Ἕλληνες*
Jarrah	164.900	1974	11.600.000	Ἕλληνες
Camara	17.832	1986	en block	Δανοί
Cinchona	17.832	1986	8.000.000	Δανοί
Frotanorde	25.035	1969	1.000.000	Ἄγνωστοι
First Lady	27.586	1986	11.500.000	Ἰάπωνες

Δεξαμενόπλοια:

Boris	29.980	1988	20.000.000	Δανοί
Anatoli	29.980	1990	20.000.000	Δανοί
Lana	29.980	1991	20.000.000	Δανοί
Bregen	68.157	1989	26.500.000	Ἰταλοί
Hesnfs	68.157	1990	26.000.000	Ἰταλοί
Cherso	20.968	1964	3.000.000	Ἄγνωστοι
Ravnaas	9.064	1983	9.250.000	Νορβηγοί
Singa Wilmina	32.235	1976	7.950.000	Νορβηγοί
South Vivien	117.253	1976	9.500.000	Ἄγνωστοι
Yuma	2.180	1969	650.000	Ἄγνωστοι
Sea Duke	275.993	1990	84.500.000	Ἰάπωνες
Slavtsa Vaunfr	71.062	1968	3.100.000	Ἄγνωστοι
ACF Chemi	8.730	1985	7.250.000	Ἕλληνες
Apsheron	32.039	1970	enblock	Ἕλληνες
Grozny	32.039	1979	en block	Ἕλληνες
Gudermes	32.039	1977	enblock	Ἕλληνες
Makharhkaia	32.039	1976	en block	Ἕλληνες

KP

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ — (ΜΕΛΗ Τ.Ε.Ε.)

ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ •

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267

Maykop	32.039	1975	37.000.000	Έλληνες
Dafni	97.286	1970	6.250.000	Ιορδανοί
Mobil Arctic	131.087	1972	4.500.000	Έλληνες
Shoe Maru	5.275	1981	6.300.000	Έλληνες
Sparti	1.111	1969	290.000	Έλληνες
World Protector	31.168	1974	7.000.000	Έλληνες
Knock Ville	268.863	1975	25.000.000	Γάλλοι
Polystar	50.025	1981	20.000.000	Χόγκ Κόγκ
Kakuyo Maru	2.993	1988	1.700.000	Έλληνες

Τουήνκτερς:

Northern Vieja	10.000	1978	4.200.000	Έλληνες
Mojl	16.166	1977	—	Άγνωστοι
Brea	15.315	1971	750.000	Έλληνες
Korean Trader	29.342	1977	4.950.000	Άγνωστοι
Laptev Sea	20.950	1975	2.500.000	Έλληνες
Tristan	12.828	1974	2.350.000	Σιγκαπουρ.
Fredro	166.980	1979	4.200.000	Κινέζοι
Nassau	12.147	1972	2.300.000	Σιγκαπουρ.
Nagasaki	12.147	1972	2.300.000	Σιγκαπουρ.

Διάφορα:

Amour (Ferry)	352	1961	300.000	Έλληνες
Izu Maru No. 3 (Pax)	7.454	1972	enblock	Έλληνες
Izu Maru No. 11 (pax)	7.480	1972	18.600.000	Έλληνες
Thia	2.838	1958	enblock	—
Ursa	4.089	1958	420.000	—

Πωλήσεις γιά διάλυση:

Όνομα	TDW/LTD	Έτος	Τιμή US$	/LDT
Chamois	73.257	1967	180	Μπαγκλαντές
Ηυδρθσ (δαμαγεδ)	160.787	1975	165	Ίνδοί
Bruve	13.154	1966	160	Λονδίνο
Loire	13.181	1966	160	Λονδίνο
Adventure	13.616	1971	177.50	Ίνδία
Bai Yu Hai	38.140	1967	165	Ίνδία
Asterias	24.672	1968	190.5	Ίνδοί
Linge	13.154	1967	180	Μπαγκλαντές
Filothei	102.504	1968	190	Μπαγκλαντές

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ:

Πρίν 20 χρόνια — Μάρτιος 1971

Trafalgar	TW	9.270	1949	320.000
Fleet Kosmos IV	MT	20.177	1937/51/66	2.950.000
Holsta	MT	57.357	1965	4.025.000

Πρίν 10 χρόνια — Μάρτιος 1981

Carmen maria	BC	115.334	1974	enblock
Mercedes Maria	BC	115.334	1975	46.000.000
Polyviking	BC	116.570	1976	22.500.000
Cast Fek	BC	62.322	1977	24.000.000
Seafox	BC	21.939	1975	7.400.000
Dosina	MT	70.504	1956	4.200.000
Kollskjegg		135.900	1975	22.000.000

Πρίν 1 χρόνο — Μάρτιος 1990

Trentwood	BC	129.470	1972	11.700.000
Ros Transporter	BC	115.000	1968	8.800.000
Arrow Pride	BC	65.295	1984	19.350.000
Co op Express TT	BC	52.692	1987	15.500.000
Huan	BC	40.507	1981	15.400.000
Zelandf	BC	38.100	1977	11.150.000
Neo Helianthus	BC	37.443	1985	15.600.000
Banya	BC	26.940	1972	5.200.000
Valdora	BC	21.206	1970	2.450.000
Yanan	BC	16.408	1979	5.200.000
Happy Jttani	MT	126.400	1977	24.000.000
Touraine	MT	90.675	1975	10.500.000
Granita	MT	21.214	1974	6.500.000
Eastern Pride	MT	6.815	1984	6.800.000

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

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE MARITIME COMPANY

Ocean Going Salvage Tug
« MATSAS STAR »,
120 tons Bollard Pull, 15.000 HP

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TEL.: 4520132, 4520084,
4520128, 4525262
FAX: 4522025
TELEX: 212250 LGM
CABLES LIMINSHIP PIRAEUS

MARINE SALVAGE - OFFSHORE SERVICES
FIREFIGHTING - ANTIPOLLUTION
OCEAN / COASTAL / HARBOUR TOWAGE
STS TRANSFER OPERATIONS
SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION
UNDERWATER INSTALLATIONS / SERVICES
OPERATING 24 HOURS
V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9.12.16

LONDON BRANCH OFFICE
LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.

ST. ALBANS HOUSE
57 - 60 HAYMARKET
LONDON SW1Y 4QX
TEL.: 9301493
TELEX: 897954 MATSAS G.
CABLES LUMATSHIP
FAX: 9306727

Γιά τήν ἐπέτειο τῆς Ἐθνικῆς Παλιγγενεσίας

Τοῦ Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΠΑΝΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ

Συμπληρώνονται σήμερα 170 χρόνια ἀπό τήν ἔναρξη τοῦ ἱεροῦ ἀγώνα τῆς ἐθνικῆς μας παλιγγενεσίας κατά τοῦ Τούρκου δυνάστη καί μέ τό σημερινό πανηγυρισμό ἡ μεγάλη Ἑλληνική ναυτιλιακή οἰκογένεια ἀποτίει φόρο τιμῆς καί εὐγνωμοσύνης σ' ὅλους τούς ἐπώνυμους καί ἀνώνυμους ἀγωνιστές τοῦ 21, πού μέ τή θυσία τους μᾶς κληροδότησαν ΠΑΤΡΙΔΑ ΕΛΕΥΘΕΡΗ.

Ἔτσι ὑπηρετοῦμε, διατηροῦμε καί ἐνδυναμώνουμε τήν ἐθνική μας μνήμη, τή δροσερή καί ἀστείρευτη αὐτή πηγή ἀπ' ὅπου ἀντλοῦμε τά ἰδεώδη τῆς ὑψηλοφροσύνης, τῆς ἀρετῆς καί τῆς ἀφοσίωσης πρός τήν πατρίδα.

Παράλληλα, οἱ κοινές ἀναμνήσεις, οἱ κοινές δεήσεις καί εὐχές, συσφίγγουν τούς φυλετικούς μας δεσμούς, τονώνουν τήν τάση γιά ὑψηλά ἰδανικά, διεγείρουν τήν εὐγενή ἄμιλλα καί πάνω ἀπόλα διδάσκουν πώς ἡ ἠθική ἑνός ἔθνους μπορεῖ νά ὑπερνικήσει τίς μεγαλύτερες ὑλικές δυσχέρειες καί τίς πιό ἀντίξοες συνθῆκες. Ἐξάλλου, ἡ παρούσα νοερή προσέγγιση καί ἐπαφή μας μέ τίς ἀδάμαστες ψυχές τῶν ἀγωνιστῶν, ἀμβλύνει τούς προβληματισμούς μας τῆς καθημερινότητας, μᾶς μετουσιώνει καί μᾶς κάνει νά αἰσθανόμαστε ρωμαλεότεροι, ἰδανικώτεροι καί ἱκανώτεροι γιά νά συμπληρώσουμε τό ἔργο πού μᾶς ἄφησαν, παραδίδοντας καί ἐμεῖς μέ τή σειρά μας στούς νεώτερους μιά Ἑλλάδα ἰσχυρότερη, ἐνδοξότερη καί πνευματικά ἀνώτερη ἀπό ἐκείνη πού παραλάβαμε, CACER AMOR PATRIAE DAT ANUMUM (Ἡ ἱερή ἀγάπη γιά τήν πατρίδα ἐμψυχώνει.)

Τό γεγονός, ὅτι σχεδόν κάθε χρόνο, μέ διαφορετικούς λόγους ἐπαναλαμβάνουμε τά ἴδια, δέν ἔχει καμμιά σημασία, ἀφοῦ τά ἐθνικά ἱστορικά ἐνθυμήματα εἶναι «ἀγήραστα θέματα λόγου ἐπανερχόμενα ὡς τά καθοδηγητικά μοτίβα μουσικῶν δραμάτων», ὅπως ἔλεγε ὁ μεγάλος μας ποιητής Κωστῆς Παλαμᾶς.

Δέν χάνουν λοιπόν τό γόητρό τους ὅπως καί ἄν τά ἐκμεταλλευτεῖ κανείς, ἀντίθετα ἐφόσον ὑπάρχει ἐλεύθερη Ἑλλάς τήν ἡμέρα αὐτή ὅλο τό ἔθνος θά ἀναβαπτίζεται, θά ἀναγεννιέται καί θά φρονηματίζεται.

Ἀπό τίς σύντομες αὐτές σκέψεις ὁ σημερινός πανηγυρικός μπορεῖ ἀφεαυτοῦ νά τιτλοφορηθεῖ: «Ἡ ἱστορική μνήμη ἀποτελεῖ μοναδική συμβολή καί ἀκλόνητη ἐγγύηση γιά τή διατήρηση τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους».

Στή μνήμη αὐτή καταγράφεται ὁ ἀποφασιστικός ρόλος πού ἔπαιξε ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία στήν ἔκβαση τοῦ ἱεροῦ ἀγώνα γιά τήν Ἀνεξαρτησία, ἐνάντια σένα πανοῦργο κατακτητή πού προσπάθησε μέ βία, βαρβαρότητα καί πονηριά νά νοθέψει τό γένος καί νά ἐξαφανίσει τό ἔθνος γιά νά διαιωνίσει τήν κυριαρχία του.

Αὐτό ἀποδίδεται στήν ἐκπληκτική ἀκμή καί ὀργάνωση πού ἔφθασε τό ἐμπορικό ναυτικό κατά τούς χρόνους τῆς Τουρκοκρατίας καί ἰδιαίτερα μετά τό Ρωσοτουρκικό πόλεμο καί τή συνθήκη τοῦ Κιουτσούκ Καϊναρτζῆ τό 1774.

Ἔτσι ἡ ἀκατάλυτη καί ρωμαλέα ψυχή τῆς ἀρχαίας Ἑλλάδας ἀρχίζει πάλι νά ἐπιβάλλεται. Στίς πρύμνες τῶν πλοίων ξαναφαίνονται ἀρχαῖα δοξασμένα ὀνόματα: Θεμιστοκλῆς, Ποσειδώνας, Κίμων καί ὁλόκληρη ἡ μυθολογία Ἄρης, Ἥρα, Ἀφροδίτη, ἐνῶ οἱ πλῶρες γεμίζουν μέ μορφές θεῶν καί ἡρώων.

Ὁ ψημένος αὐτός ναυτικός λαός συμπλήρωσε τήν πολεμική του ἀνατροφή στόν αὐτοκρατορικό στόλο. Ὁ Τοῦρκος δέν ἦταν ἄξιος ναύτης. Γνώριζε νά χειριστεῖ τό κανόνι, νά ρίξει τό τρομπόνι, ἤξερε πώς νά πολεμήσει. Ἀλλά νά ἀναρριχηθεῖ στά ξάρτια, ὅταν ὁ ἄνεμος λυσσομανοῦσε καί ἡ θάλασσα κόχλαζε ἢ νά κρεμαστεῖ ψηλά ἀπό τό πίνο τῆς γάμπιας καί νά αἰωρεῖται ἀνάμεσα στόν οὐρανό καί τό πέλαγος μόνο ὁ Ἕλληνας μποροῦσε νά τό κάνει. Αὐτός ἦταν ἡ πραγματική δύναμη τῶν πολεμικῶν τρικάταρτων τῆς Τουρκίας καί σαυτά μάθαινε πώς θά τά πολεμήσει. Μισοῦσαν τόσο τήν ὑπηρεσία στόν Τούρκικο στόλο, ὥστε ἡ πιό μαύρη μέρα ἦταν ὅταν ἔφταναν στά νησιά οἱ Τοῦρκοι ναυτολόγοι, οἱ σεφερλῆδες νά πάρουν ναῦτες γιά τήν Κωνσταντινούπολη.

Ἀπό τά σπλάχνα αὐτοῦ τοῦ αἰγαιοπελαγίτικου κόσμου θά ξεπηδήσουν σύντομα οἱ τρομεροί θαλασσομάχοι μας, Μιαούληδες, Κανάρηδες, Τομπάζηδες, Πιπῖνοι, Τσαμαδοί, Σαχίνηδες, Ματρόζοι, ἡ Μπουμπουλίνα καί ὁ ἀντρειωμένος ἐκεῖνος λεβέντης Γιῶργος Πολίτης, πού μέσα σέ μιά νύχτα ἢ μᾶλλον σέ μιά στιγμή, ὅπως μᾶς ἱστορεῖ ὁ Δημήτρης Φωτιάδης ἀπό ἁπλός ναύτης ἔγινε πλοίαρχος καί ἥρωας στό ἀπίστευτο κατόρθωμα, τρόπαιο τῆς ναυτικῆς μας ἱστορίας, ὅπου παραδόθηκαν στίς φλόγες εἰκοσιοχτώ πλοῖα τοῦ ἐχθρικοῦ στόλου.

Ἄν οἱ ἡρωϊκοί Ἕλληνες θαλασσομάχοι δέν ἀπέκλειαν στήν αὐτοκρατορία, τούς εὔκολους καί γρήγορους δρόμους τῆς θάλασσας, αὐτή θά ἦταν σέ θέση νά χρησιμοποιήσει τή συντριπτική της ὑπεροχή καί νά καταπνίξει τήν ἐπανάσταση στίς ἑστίες της, μόλις αὐτή ἐκδηλώθηκε, μέ τήν ἄμεση μεταφορά ἰσχυρῶν δυνάμεων. Καί εἶναι σέ ὅλους μας γνωστό ὅτι ἡ παράτολμη καί ἄνιση αὐτή ἀναμέτρηση ἄρχισε μέ μιά ἀνθηρότατη ἐμπορική ναυτιλία, πού ἔφθανε τά 700 περίπου ἱστιοφόρα γιά νά καταλήξει νά ἀριθμεῖ, τελείως ἀποδεκατισμένη, τό τέλος τοῦ ἑπταετή ἀγώνα, πενήντα μόνο σκάφη.

Ἡ ὑπέροχη ὅμως αὐτή παρέμβαση ἀπελευθέρωσε τήν Ἑλλάδα, ἀφοῦ ἔδωσε φτερά στούς ψυχωμένους ἥρωες τῆς στεριᾶς νά κατατροπώσουν τό Βάρβαρο Ἀσιάτη.

Τό ἀνεξάρτητο ἑλληνικό κράτος πού δημιουργεῖται ἀπό τήν ἐπανάσταση ἔχει ἕνα ἀσφυκτικά περιορισμένο χερσαῖο χῶρο.

Διαθέτει ὅμως ναυτοσύνη καί παράδοση θαλασσινή, πού βρίσκει πάλι διέξοδο στή θάλασσα γιά νά ἀναπτυχθεῖ καί νά δημιουργήσει μιά μεγάλη ἐμπορική ναυτιλία.

Ἡ ναυτιλία αὐτή πρώτη στίς ἐπάλξεις συμμετεῖχε σ' ὅλους τούς ἀγῶνες καί τίς θυσίες τῆς πολυκύμαντης καί αἱματηρῆς ἱστορίας τοῦ νεώτερου Ἑλληνικοῦ Ἔθνους γιά νά κατακτήσει τελικά τήν ἡγετική θέση μεταξύ τῶν πρώτων ναυτιλιῶν στόν κόσμο.

Τήν ἱερή αὐτή παρακαταθήκη εἶναι ἱστορική ἐπιταγή καί ὑπέρτατο ἐθνικό καθῆκον, ἐμεῖς οἱ παράγοντες τῆς μεγάλης ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ὄχι μόνο νά τήν προστατέψουμε καί νά τή διατηρήσουμε, ἀλλά νά τή βελτιώσουμε, ἐξελίξουμε καί ἐκσυγχρονίσουμε.

Σημ. Συντ.: Τό παραπάνω κείμενο ἀποτελεῖ σύντμηση τοῦ πανηγυρικοῦ πού ἐκφωνήθηκε στό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας στίς 22 Μαρτίου, ἀπό τόν Πλοίαρχο Λ.Σ. Π. Ἀποστολόπουλο, κατά τή τελετή τοῦ ΥΕΝ γιά τήν ἐπέτειο τῆς 25ης Μαρτίου.

Ἡ Ἑκατονταετηρίδα τῆς Stolt-Nielsen

Ἑκατό χρόνια συμμετοχῆς καί δράσης στή διεθνή ναυτιλία γιορτάζει ἐφέτος τό μεγάλο Νορβηγικό ναυτιλιακό συγκρότημα Stolt - Nielsen, πού ἱδρύθηκε τό 1891 ἀπό τόν Botolf Stolt Nielsen.

Ἡ προϊστορία τῆς ἀνάμιξης τῆς οἰκογένειας στήν ναυτιλία ἀρχίζει τό 1799 ὅταν ἡ οἰκογένεια Stolt - Nielsen ἐγκαταστάθηκε στήν Νορβηγία πού ἦταν τότε ἐπαρχία τῆς Δανίας, συμμετέχοντας ἐνεργά στήν τάξη τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων πού κυβερνοῦσε τή χώρα μέχρι τόν 19ο αἰώνα. Τό 1855 οἱ Nielsen μετεγκαταστάθηκαν στό λιμάνι τοῦ Χώγκεσουντ πού ἀναπτύσσονταν ραγδαία χάρις στήν ἐκμετάλλευση ἁλιείας τῆς ρέγγας. Ἡ πρώτη εἴσοδος τῆς οἰκογένειας στήν ναυτιλία σημειώθηκε ὅταν ὁ Botolf Stolt Nielsen ἵδρυσε ἕνα ναυτασφαλιστικό πρακτορεῖο τό 1886 τό ὁποῖο ἀσφάλιζε τό στόλο τῶν ἁλιευτικῶν τῆς πόλης καί ἀργότερα συμμετεῖχε καί στήν μεταπώληση τῶν ἁλιευμάτων στό ἐξωτερικό. Τό 1891 οἱ ἰδιοκτῆτες ἑνός πλοίου πού εἶχε βυθισθεῖ στή Δυτική Ἀφρική ἔλαβαν ἀποζημίωση ἀπό τό πρακτορεῖο τοῦ Nielsen, ἀποζημίωση πού ὑπερέβαινε κατά πολύ τήν ἀξία τοῦ σκάφους καί ὡς ἔνδειξη εὐγνωμοσύνης προσκάλεσαν τόν Botolf Stolt-Nielsen νά συμμετάσχει στό ἑπόμενο πλοῖο. Μέ τήν χαρακτηριστική προθυμία τῆς οἰκογένειας νά διακινδυνεύσει πολλά σέ νέους καί ἀδόκιμους τομεῖς, ὁ Botolf Stolt - Nielsen ἐπένδυσε τό 60% τοῦ κεφαλαίου του στήν συμμετοχή κατά 15% σέ ἕνα ἀπό τά πρῶτα ἀτμόπλοια τῆς ἐποχῆς, τό «Avance» 360 τον. d.w.

Μέχρι τό 1899 οἱ Nielsen διέθεταν ἕνα στόλο ἀπό 11 σκάφη, ἀγορασμένα ἀπό τήν ἀγορά τῶν μεταχειρισμένων, πού μετέφεραν ρέγγα τόν χειμώνα καί τήν ἄνοιξη καί σιτηρά καί κάρβουνο τόν ὑπόλοιπο χρόνο.

Botolf Stolt-Nielsen, 1863-1936.

Τή περίοδο ἐκείνη ναυπηγήθηκε στά ναυπηγεῖα τοῦ Μπέργκεν τό πρῶτο νεότευκτο πλοῖο τῆς οἰκογένειας, ἐνῶ τό 1901 ὁ Botolf ἀνέλαβε τήν ἐκπροσώπηση τοῦ Λλόϋδς Ρέτζιστερ στό Χώγκεσουντ, ἐνῶ τό 1918 ἐκλέχτηκε στή Βουλή τῆς Νορβηγίας. Τή περίοδο ἀμέσως μετά τόν Πρῶτο Παγκόσμιο Πόλεμο οἱ Nielsen εἶχαν ἀναθέσει σέ διάφορα ναυπηγεῖα τή ναυπήγηση 45 νέων σκαφῶν, ἀλλά ἡ οἰκονομική κρίση τῆς δεκαετίας τοῦ 1920, ἔπληξε σοβαρά τίς ἐπιχειρηματικές δραστηριότητες τῆς οἰκογένειας πού ἀναγκάσθηκε νά πωλήσει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ στόλου της τή περίοδο 1923-25.

Ὁ Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος βρῆκε τήν οἰκογένεια μέ δύο πλοῖα, ἀπό τά ὁποῖα τό ἕνα βυθίσθηκε ἀπό νάρκη καί ἀντικαταστάσθηκε ἀργότερα, ἐνῶ οἱ προσπάθειες τῆς οἰκογένειας νά ἐπεκτείνουν τόν στόλο μετά τό τέλος τοῦ πολέμου ἐμποδίστηκαν ἀπό τήν μή εὐνοϊκή πολιτική τῆς κυβέρνησης.

Τό 1953 ὁ νεότερος γιός τῆς οἰκογένειας Jakob Nielsen ἐγκαταστάθηκε στή Νέα Ὑόρκη, ὅπου ἄρχισε νά ἀσχολεῖται μέ τό ἐμπόριο τῶν διαλυτικῶν ἐνῶ ἦταν ἀπό τούς πρώτους πλοιοκτῆτες πού ἐγκατέστησαν νέου τύπου ἀντλίες στά δεξαμενόπλοια ὥστε νά ὑπάρχει καλύτερος διαχωρισμός φορτίων. Ἡ δεκαετία τοῦ 1960 παρουσίασε θεαματική ἄνοδο τῆς ἀγορᾶς τῶν χημικῶν προϊόντων, ὅπου ἡ Stolt - Nielsen ἔγινε γνωστή γιά τίς ἱκανότητές της νά ἐκμεταλλεύεται στό ἔπακρο τά πλοῖα της καί νά ἀναλαμβάνει συμβόλαια πού ἄλλοι πλοιοκτῆτες θεωροῦσαν μή κερδοφόρα.

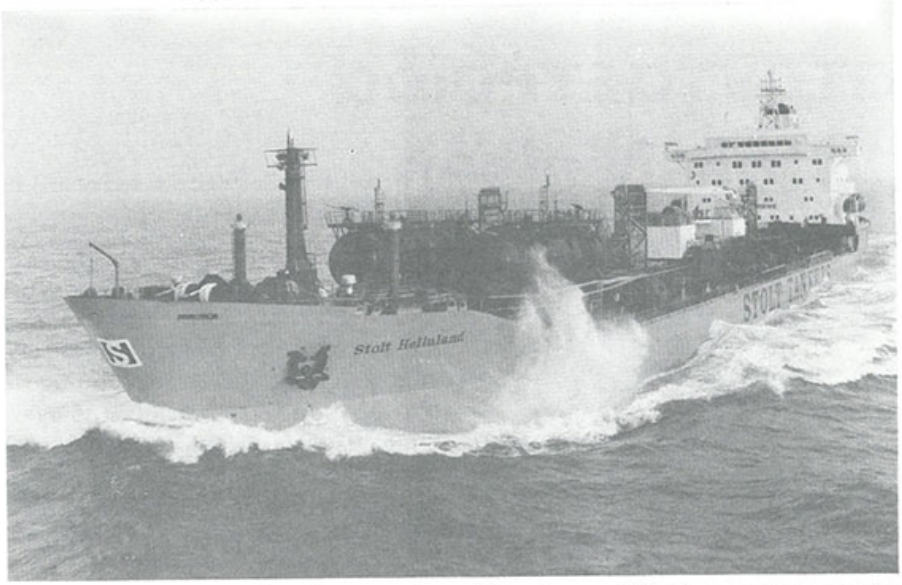
Τό 1961 ἱδρύθηκε στή Νέα Ὑόρκη ἡ ἑταιρία Stolt - Nielsen Chartering, πού ἀργότερα μετωνομάσθηκε σέ Stolt - Nielsen Inc. ἐνῶ τόν ἑπόμενο χρόνο ἱδρύθηκε γραφεῖο στήν Ἰαπωνία καί τό 1963 ἡ ἑταιρία Stolt- Nielsen Shipping στό Ὄσλο.

Στά τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 1960 ἡ παράδοση τῆς οἰκογένειας συνεχίστηκε μέ τήν ἐπένδυση τοῦ συνόλου τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων τῆς ἑταιρίας στήν ναυπήγηση ἑπτά νέων σκαφῶν στά Βεγλικά ναυπηγεῖα Boelwerf. Τά σκάφη αὐτά πού ἄρχισαν νά παραδίνονται ἀπό τό ναυπηγεῖο στίς ἀρχές τοῦ 1970 καί παραμένουν ἀκόμα τό καμάρι τῆς οἰκογένειας, καθώς ἡ πρωτοποριακή σχεδίασή τους καθώς καί οἱ ὑψηλές προδιαγραφές τους χρησιμοποιήθηκαν ἀπό τή Διεθνή Συμβουλευτική Ναυτιλιακή Ἐπιτροπή γιά τόν καθορισμό τῶν κανόνων ναυπήγησης τῶν νέων χημικῶν δεξαμενοπλοίων. Οἱ προδιαγραφές τους περιελάμβαναν διπύθμενα τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί διπλά κελύφη, χωριστές ἀντλίες καί παρόμοια χαρακτηριστικά πού σχεδιάστηκαν μέ βάση ἐμπορικές ἀνάγκες ἀλλά πού ἐξυπηρετοῦσαν συγχρόνως καί περιβαλοντολογικούς σκοπούς.

Τό 1971 ἡ οἰκογενειακή ἐπιχείρηση ἐπεκτάθηκε καί στόν τομέα τῶν τέρμι-

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά από ριζική ανανέωση του μηχανολογικού τους εξοπλισμού τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» αναλαμβάνουν κάθε είδους εκδοτική και τυπογραφική εργασία offset.
Πληροφορίες - προσφορές στα τηλέφωνα: 417 8869 - 417 6658 - Fax: 417 2268



ναλ μέ τήν ἀγορά τῆς ἀποθηκευτικῆς ἐγκατάστασης Zeetank στό Βέλγιο, ἐνῶ ἡ διοίκηση τοῦ στόλου τῆς ἑταιρίας μεταφέρθηκε ἀπό τό Χώγκεσουντ στό Γκρήνουϊτς τοῦ Κοννέκτικατ.

Ἡ ἐνεργειακή κρίση τοῦ 1973 ἀπέφερε στούς Nielsen καθαρά κέρδη 25 ἑκατομμύρια δολλάρια ἀλλά μέ τό τέλος τοῦ πανικοῦ καί τήν ὕπαρξη μεγάλων ἀπ'οθεμάτων διϋλισμένων προϊόντων σέ κάθε χώρα, ἡ ἑταιρία Stolt-Nielsen Tankers and Terminals πού διέθετε σημαντικό στόλο καί εἶχε ὑπό παραγγελία 15 ἀκόμα σκάφη σέ διάφορα ναυπηγεῖα, βρέθηκε μπροστά σέ μεγάλα οἰκονομικά προβλήματα. Οἱ Τράπεζες ἄρχιζαν νά πιέζουν τήν ἑταιρία γιά πώληση τῶν πλοίων ὥστε νά ἐξοφληθοῦν τά χρέη καί τό μέλλον νά διαγράφονταν σκοτεινό.

Ἡ σωτηρία ἦρθε τό 1977 μέ μία συμφωνία συνεργασίας πού ὑπογράφηκε μέ τήν πετρελαϊκή ἑταιρία British Petroleum. Τόν ἴδιο χρόνο ὁ κ. Stolt-Nielsen μετεγκαταστάθηκε μόνιμα πλέον στήν Νέα Ὑόρκη, ὅπου παρά τά ἀρχικά προβλήματα συνεργασίας μεταξύ τῆς μεγάλης ἑταιρίας καί τοῦ Νορβηγοῦ ἐφοπλιστή, ἡ ἀνάπτυξη συνεχίσθηκε.

Μέ τό κλείσιμο ἑνός αἰώνα ναυτιλιακῆς ἱστορίας ἡ οἰκογένεια Nielsen διαθέτει ἕνα στόλο ἀπό 54 σκάφη συνολικοῦ τοννάζ 1.503.954 τον. d.w. Ὁ στόλος τῶν χημικῶν δεξαμενοπλοίων χωρίζεται σέ τρεῖς κύριες ὑπηρεσίες. Τήν ὑπηρεσία τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ πού ἐξυπηρετεῖ τίς γραμμές μεταξύ Εὐρώπης καί ΗΠΑ καί Νοτιοανατολικῆς Ἀσίας, Ἄπω Ἀνατολῆς καί Αὐστραλίας/ Νέας Ζηλανδίας, τήν ὑπηρεσία τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ πού ἐξυπηρετεῖ τά δρομολόγια ἀπό Εὐρώπη καί ΗΠΑ γιά Ἀφρική, Ἰνδία καί Πακιστάν καί ἀπό Εὐρώπη καί ΗΠΑ γιά Βραζιλία, Ἀφρική, Νοτιοανατολική Ἀσία καί Ἄπω Ἀνατολή καί τήν ὑπηρεσία τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ μέ δρομολόγια μεταξύ τῶν ΗΠΑ καί τῆς Νότιας Ἀμερικῆς, τῶν Μεγάλων Λιμνῶν καί τῆς Εὐρώπης καί τῶν ΗΠΑ καί τῆς Εὐρώπης.

Πρόσφατα τό πρῶτο ἀπό μία σειρά τεσσάρων ἀδελφῶν δεξαμενοπλοίων παραδόθηκε στήν ἑταιρία. Πρόκειται γιά σκάφη τῶν 30.000 τόννων, ὑψηλῆς ποιότητας κατασκευῆς καί εἰδικά σχεδιασμένων μέ τίς ἀνάγκες τῆς ἀγορᾶς καί τή προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος, ἐφοδιασμένων μέ διπύθμενα, 41 ξεχωριστές δεξαμενές ἀπό τίς ὁποῖες 28 κατασκευασμένες ἀπό ἀνοξείδωτο ἀτσάλι καί μέ μόνιμα τοποθετημένες ἐγκαταστάσεις καθαρισμοῦ, μέ δυνατότητες μεταφορᾶς πλήρους φορτίου φωσφορικοῦ ὀξέος ἢ μεθανόλης καθώς καί ὅλων τῶν λοιπῶν ὑγρῶν χημικῶν τῆς ἀγορᾶς.

Μέ τήν ἀγορά τῆς ἑταιρίας Van Ommeren Ceteco (VOC) ἡ ἑταιρία Nielsen ἐπεξέτεινε τίς δυνατότητές της διανομῆς τῶν φορτίων καθώς τώρα μπορεῖ νά χρησιμοποιεῖ 4.400 κοντέϊνερς χημικῶν ὑγρῶν προϊόντων καί ὑγραερίου, ἐνώ πρόσφατα ἵδρυσε τέσσερες σταθμούς ἐπισκευῆς τῶν κοντέϊνερς αὐτῶν δτή Σιγκαπούρη, τή Ταϊβάν, τό Κόμπε καί τό Ὀχί τῆς Ἰαπωνίας καί ἐξετάζει τή δυνατότητα ἐγκατάστασης παρόμοιων σταθμῶν στή Νότια Κορέα, τίς Φιλιππῖνες, τή Ταϋλάνδη καί τήν Ἰνδονησία.

Τέλος μέ ἐπιτυχία δραστηριοποιεῖται ἡ θυγατρική ἑταιρία Stolt - Nielsen Seaway μέ ἕδρα τό Ὄσλο, πού προσφέρει ὑπηρεσίες ὑποθαλάσσιας ἔρευνας καί ὑποστήριξης τῆς πετρελαϊκῆς βιομηχανίας.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

16, II MERARCHIAS STR.
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4536451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3160, 24 1707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917

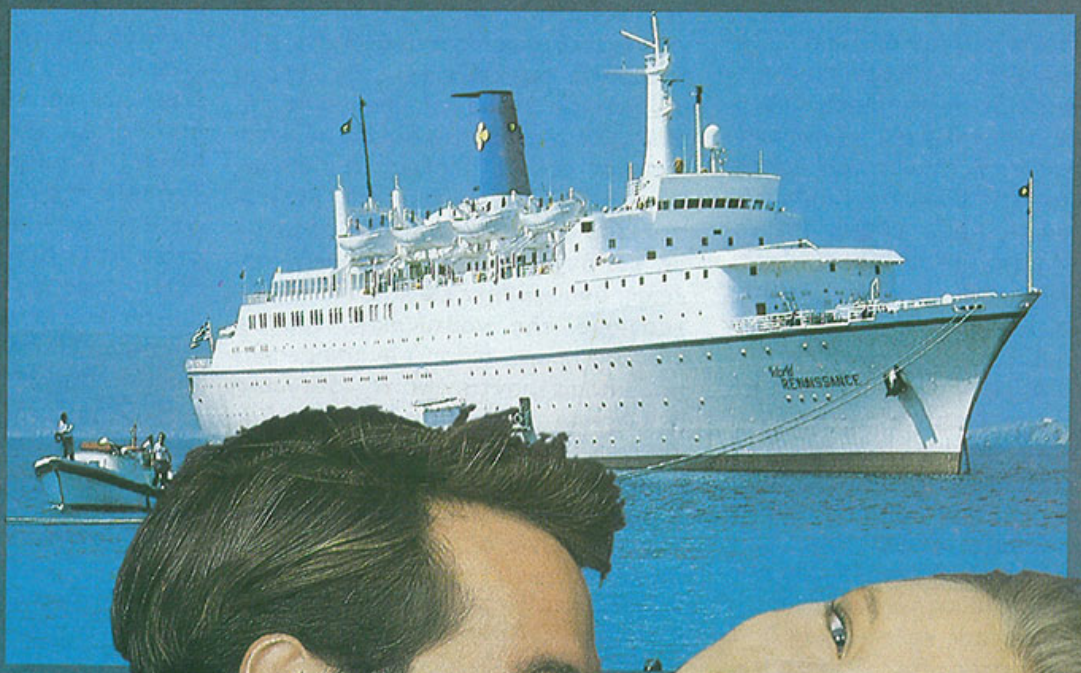
SUN FUN CULTURE IN ONE

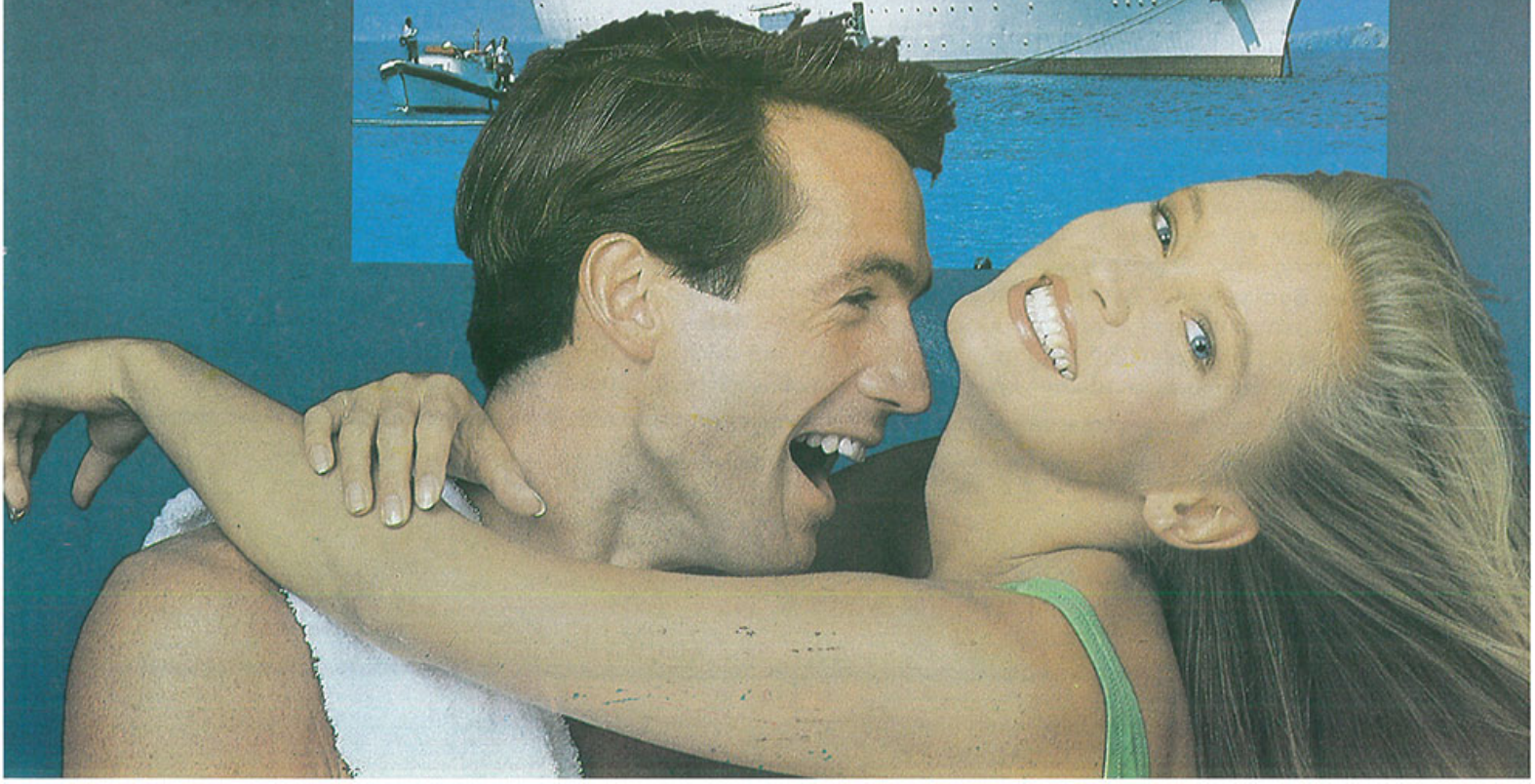
TAKE A CRUISE WITH

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





ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

Ἡ Κυπριακή Ναυτιλία

Μέ ἀρκετή ἐπιτυχία πραγματοποιήθηκε στό Λονδῖνο στίς 19 Μαρτίου 1991, ὑπό τήν προεδρία τοῦ Συμβούλου τοῦ Προέδρου τῆς Δημοκρατίας τῆς Κύπρου γιά Ναυτιλιακά θέματα κ. Ζ. Κατσουρίδη, σεμινάριο γιά τήν Κυπριακή Ναυτιλία πού ἀποσκοποῦσε στήν προβολή τῶν διευκολύνσεων καί ὑπηρεσιῶν τίς ὁποῖες προσφέρει ἡ Κύπρος ὡς διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο.

Τό Σεμινάριο παρακολούθησαν 300 καί πλέον σύνεδροι, συμπεριλαμβανομένων τοῦ Γενικοῦ Γραμματέα τοῦ Διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Ὀργανισμοῦ (IMO), κ. W. A. O'Neil, μεγάλου ἀριθμοῦ πλοιοκτητῶν μέ ἕδρα τό Λονδῖνο, διευθυντῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν καί Τραπεζῶν, ἀντιπροσώπων ἑταιριῶν πετρελαίου, Ἀσφαλιστῶν, Δικηγόρων καί ἄλλων πού κατέχουν διευθυντικές θέσεις σέ παραναυτιλιακές ἑταιρίες.

Στήν εἰσαγωγική του ὁμιλία ὁ κ. Ζήνων Κατσουρίδης, ἐξήγησε τή σημασία πού ἀποδίδει ἡ Κυπριακή Κυβέρνηση στήν ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας, τή βελτίωση τῶν ὑπηρεσιῶν καί τοῦ ἐπιπέδου τῆς Κυπριακῆς σημαίας καί τίς προσπάθειες πού καταβάλλονται γιά τή καθιέρωση τῆς νήσου σέ ἀκόμη πιό σημαντικό διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο. Ἀνέφερε ὅτι μιά σημαντική αὔξηση στή χωρητικότητα τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς νήσου ἔχει ἐπιτευχθεῖ ταυτόχρονα μέ τό τριπλασίασμα, κατά τά τελευταῖα τρία χρόνια, τῶν ἐπιχειρήσεων πού σχετίζονται μέ τήν ναυτιλία πού λειτουργοῦν ἀπό τήν Κύπρο, συμπεριλαμβανομένων μερικῶν ἀπό τά μεγαλύτερα ὀνόματα στήν ναυτιλιακή βιομηχανία.

Τούς Συνέδρους καλοσώρισε ὁ Ὑπατος Ἀρμοστής τῆς Δημοκρατίας στό Ἡνωμένο Βασίλειο, κ. Ἄγγελος Ἀγγελίδης καί στή συνέχεια ἔλαβε τό λόγο ὁ Ὑπουργός Συγκοινωνιῶν καί Ἔργων κ. Παῦλος Σαββίδης, ὁ ὁποῖος

ἐξῆρε τό γεγονός ὅτι ἡ Κύπρος ἔχει κερδίσει τό διεθνή σεβασμό κατά τά τελευταῖα χρόνια καί ἔχει ἀναπτυχθεῖ σέ μιά σημαία προόδου καί ἐμπιστοσύνης, ἔχει ἐξασφαλίσει τή θέση της στό Συμβούλιο τοῦ IMO, ἔχει τόν ἕβδομο μεγαλύτερο στόλο τοῦ κόσμου ἀπό ἄποψης ὁλικῆς χωρητικότητας καί εἶναι τρίτη σέ ἀριθμό πλοίων. Ὁ Κύπριος Ὑπουργός, ἀναγνώρισε τίς βελτιώσεις πού ἀπαιτοῦνται γιά τή προώθηση καί ἀνύψωση τῆς Κυπριακῆς σημαίας, ἀναφέρθηκε εἰδικά στόν ἐκσυγχρονισμό τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας, τή τελειοποίηση τῶν ὑπηρεσιῶν πού προσφέρονται ἀπό τή ναυτιλιακή βιομηχανία, τόσο ἀπό τό δημόσιο ὅσο καί ἀπό τόν ἰδιωτικό τομέα, τή συνομολόγηση διμερῶν συμφωνιῶν καί τά πλεονεκτήματα πού ἀπορρέουν ἀπό τήν εἰσαγωγή φορολογικῶν καί ἄλλων κινήτρων.

Στήν ἡμερίδα μίλησαν ἐν συνεχεία ὁ κ. Μιχάλης Χανδρῆς, μόνιμος ἀντιπρόσωπος τῆς Κύπρου στόν IMO, ὁ ὁποῖος μίλησε γιά τήν Κύπρο καί τήν συνεισφορά της στήν διεθνή ναυτιλία σάν ἐνεργό μέλος τοῦ IMO, ὁ κ. Σέργιος Σεργίου, διευθυντής τοῦ τμήματος Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος ἐξήγησε τήν ἀνταγωνιστική θέση τῆς Κύπρου, ἡ κ. Μαρία Κυριακοῦ, Ἔφορος ἑταιριῶν, ἡ ὁποία ἐξήγησε σέ γενικές γαμμές τή διαδικασία σύστασης ἑταιριῶν, τήν ὑποβολή τῶν σχετικῶν ἐκθέσεων καί τή φορολογία στή Κύπρο, ὁ Δρ. Σοφοκλῆς Μιχαηλίδης, βοηθός διευθυντής στήν Κεντρική Τράπεζα τῆς Κύπρου, ὁ ὁποῖος ἀναφέρθηκε στήν ὑποδομή τῶν ἐπιχειρήσεων στήν Κύπρο, ὁ κ. K.E. Oldendorf, πρόεδρος τοῦ Κυπριακοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλίου, ὁ ὁποῖος περιέγραψε τά πλεονεκτήματα πού ἔχει ἡ Κύπρος σάν βάση γιά διεθνεῖς δραστηριότητες καί τέλος ὁ κ. Ζ. Μούσκας, ἔδωσε τήν εἰκόνα πού ἔχουν γιά τήν Κύπρο οἱ ναυλομεσίτες τοῦ Λονδίνου.

Κλείνοντας τίς ἐργασίες τοῦ σεμιναρίου, ὁ κ. Κατσουρίδης εὐχαρίστησε τούς συνέδρους γιά τή συμμετοχή τους καί ζήτησε ἀπ' αὐτούς νά μελετήσουν τά πολλά πλεονεκτήματα καί κίνητρα πού προσφέρει σήμερα ἡ Κύπρος, στή προσπάθειά της νά ἀναδειχθεῖ σέ διεθνές ναυτιλιακό καί ἐπιχειρηματικό κέντρο.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

LEGAL ASPECTS OF BUNKERING

By Mr. ODYSSEUS GOUMAS

Problems arising in connection with the supply of bunkers to vessels can involve any one or more of Bunker Supplier, Trader, Broker, Shipowner and Charterer.

The simplest way to examine the issue is the straight forward contractual agreement between the Bunker Supplier and the Shipowner.

The Bunker Supplier terms and conditions governing the sale and delivery of Marine Fuels (binding contract for all parties concerned) usually include the following clauses.

1. *Price and credit terms*
2. *Nominations and deliveries, delays*
3. *Marine fuels quality - Complaints*
4. *Measurement of quantity - Complaints*
5. *Liability for obligations*
6. *Force majeure*
7. *Law and arbitration.*

1, 2, 5, 6 and 7 are straight forward conditions relying on specific agreement and negotiations at the time of stem of each bunker covering price, any interest for late payment, notice needed by the Bunker Supplier, barging details, facilities to be provided by the receiving ship, overtime (if any), demurrage charges, enviromental protection. It is worth to outline the «force majeure» clause, an important condition, which clearly is designed to remove responsibility fromeither party if the circumastances occuring are beyond their control.

However quality and quantity issues provide the more fertile source of disputes involving management loss time, legal expenses, stress, lawyers, arbitrators and finally the courts, thus lets quote herebelow typical clauses related to Quality/ Quantity.

Quality

(a) Marine Fuels shall be Bunker Supplier commercial grades of Marine Fuels as generally offered to customers at the time and place of supply. Buyer shall have the sole responsibility for the selection of proper Marine Fuels for use in the vessel being supplied.

(b) Any quality doubts / disputes will be resolved by an analysis the retained, sealed and signed samples taken during delivery by an independent laboaratory and the certificate of analysis sent to the parties concerned, with results binding for all parties.

Two (2) samples for each type of Marine Fuels supplied shall be taken during delivery from the terminal shore tank, load pipline or delivery tender, as appropriate, and sealed and signed.

The samples shall be taken by line-sampling devices, where available. One sealed and signed sample shall be handed to the receiving vessel, and the other retained by the Delivering Company for three (3) months.

(c) No quality claim will be entertained and no action against Bunker Supplier shall be taken unless notice in writing is given to the Bunker Supplier within a period not exceeding fourteen (14) days from completion of delivery.

or (a similar approach)

(a) The Marine Fuel to be supplied hereunder shall be the Delivering Company's commercial grades of Marine Fuel offered generally to its customes for similar use at the time and place of delivery.

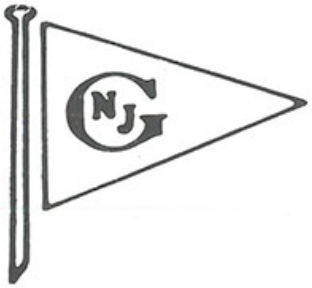
(b) The Delivering Company shall take three representative samples of each grade of Marine Fuel delivered. One sealed sample shall be handed to the Master of the vessel receiving the Marine Fuel and the other two retained by the Delivering company for three months from the date of delivery in a safe place where they will not deteriorate. One of these samples shall be retained by the Delivering Company for its own use and the other shall on request be made available to the independent expert refered to below if the quality of the Marine Fuel of which it is a sample should be disputed.

(c) Any complaint or claim on the part of the Buyer with regard to the quality of the Marine Fuel delivered under a Bunkering Commitment, or the execution thereof, must be made to the Contracting Company as soon as possible and in any event within three months of the date of delivery, in default of which the Buyer shall be deemed to have waived such complaint or claim.

(d) Any dispute as to the quality of Marine Fuel delivered under a Bunkering Commitment shall be determined conclusively by an independent expert appointed jointly by the Buyer and the Delivering Company or if they can not agree on such an appoitment then an expert appointed by

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

the President for the time being of the institute of Petroleu in England.

Quantity

(a) The Delivering company's measurements on the terminal shore tank or delivery tander, as appropriate shall be accepted as conclusive, but the representative from the vessel is at liberty to attend at the measuring of the terminal shore tank or delivery tender.

(b) Complaints ofshort delivery shall only be admissible if made to the Bunker Supplier and noted on the delivery receipt or by leter during completion of the delivery and before departure of the vessel from the port/alongside.

or (a similar approach)

The quantity of Marine Fuel delivered shall be determined from the official gauge of the barge effecting delivery, or by measuring the shore tank of the Supplying Company, or from gauging the oil meter of either party at the election of the Supplying Company. Except where government regulations determine otherwise, any adjustment in volume owning to difference in temperature shall be made in accordance with A.S.T.M. — A.P.I. — I.P. Petroleum Measurement Tables (table 6 at United States ports and Table 54 at other ports A.S.TM.M.

Designation: D1250-A.P.I. Designation: 2540 -I.P. Designation: 200. IN the measurment of Marine Fuel, the Supplying Company shall make allowance for all water and no-petroleum sediment in excess of one per cent (1%). The Purchaser may be present or repersented by its property accredited agent when such measurments are taken, but if the Purchaser is no present or represented, then the determination of quantity made the Supplying Company shall be deemed to be correct. The Purchaser may inspect the Marine Fuel the subject to any delivery before it is pumpled out of the shore tank or barge by the Supplying Company. The Purchaser shall be deemed to have waived any claim against the Supplying Company relating to the quantity, or price of any Marine Fuel delivered subject to these Condition unless the Purchaser's claim is submitted to the Supplying Company in writing within thirty (30) days after the date of the relevant invoice relating to the particular delivery of Marine fuel with respect to which the said claim is made.

Above clauses are Internationally acceptable and common practice and failing to comply results for any possible doubt for bad quality or short delivery to be deemed waived and absolutely barred.

The reasons of taking the Bunker Supplier barge as reference and not the receiving vessel are:

(a) Smaller in size limited of tanks and void spaces making it easy to completely check the barge thoroughly before and after transfer where else the receiving vessel is often very much larger than the barge making impractical to completely check all tanks on board due to time constraint.

(b) Access facilities visual inspection, sampling e.t.c. where else receiving vessels tanks ireggular in shape, larger volume, area and more sensitive to list and trim.

(c) Supplier Bunker barges much more easy to be monitor on their performance, densitities e.t.c. where else the receiving vessels perfromance, densities of bunkers remaining on board are unknown and depend on previous bunker receipt values.

EL GRECO MANILA

el Greco

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

SHIPPING ENTERPRISES MANILA

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

PATERAS BROTHERS LIMITED

SAILING SHIP «V. PATERAS» MANAGED BY THE 6 BROTHERS 1906

47-49 AKTI MIAOULI 185-36 PIRAEUS

TEL: 4523811 - 15 FAX: 4182105 TELEX: 212548 – 212548 MEDF – 241159 PABR.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Βοήθεια πρός τήν Lloyd Brazileiro

Σύμφωνα μέ τόν νέο διορισμένο πρόεδρο τῆς ἑταιρίας Οὐάλτερ Γκρανέϊρο, ἡ κυβέρνηση τῆς χώρας δέν ἔχει πρόθεση νά ὁδηγήσει τήν χρεωκοπημένη κρατική ναυτιλιακή ἑταιρία Lloyd Brasileiro στήν ἐκποίηση τῶν περιουσιακῶν της στοιχείων. Ἤδη χορηγήθηκαν στήν ἑταιρία κεφάλαια ὕψους 60 ἑκατομ. δολλαρίων μέ τά ὁποῖα ἐλπίζεται ὅτι θά ἐπιτευχθεῖ ἡ ἀπελευθέρωση τῶν πλοίων τῆς ἑταιρίας πού εἶναι δεσμευμένα στήν Βόρειο Ἀμερική καί τήν Εὐρώπη λόγω χρεῶν. Πολλά ἀπό τά πλοῖα τῆς ἑταιρίας ἀναμένεται νά πωληθοῦν, ἄν δέν εἶναι κερδοφόρα, ἐνῶ θά ὑπάρξουν σημαντικές ἀλλαγές στό προσωπικό καί τή διαχείριση τῆς ἑταιρίας μέ στόχο τή ἄμεση αὔξηση τῆς παραγωγικότητας, τήν εἰσροή κεφαλαίου, καί τήν ἐπανεδραίωση τῆς ἐμπιστοσύνης τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς στό μέλλον τῆς ἑταιρίας.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό δεύτερο νηολόγιο

Σύμφωνα μέ ἀνακοίνωση τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Γραφείου Ναυτιλίας καί Ὑδρογραφίας τοῦ Ἀμβούργου, στίς ἀρχές τοῦ ἔτους στό δεύτερο γερμανικό νηολόγιο εἶχαν ἐγγραφεῖ 451 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 2,9 ἑκατομ. τον. γκρός. Τό ἐν λόγω γραφεῖο εἶναι ὑπεύθυνο γιά τίς ἐγγραφές στό δεύτερο νηολόγιο, τό ὁποῖο φέρει ἐπισήμως τό ὄνομα «Διεθνές Νηολόγιο» μέ τήν ἔννοια ὅτι μόνο γερμανικά πλοῖα πού ἀσχολοῦνται στό διεθνές ἐμπόριο μποροῦν νά ἐγγραφοῦν σέ αὐτό. Σημειωτέον ὅτι πρόκειται γιά συμπληρωματικό νηολόγιο, πρᾶγμα πού σημαίνει ὅτι ὅλα τά πλοῖα πού ἐγγράφονται σέ αὐτό πρέπει ἀπαραιτήτως νά εἶναι ἐγγεγραμμένα καί στό κανονικό γερμανικό νηολόγιο.

Τό πλεονέκτημα τοῦ δευτέρου νηολογίου συνίσταται στήν καθιέρωση ἑνός πιό εὐέλικτου καθεστῶτος ἐργασίας καί μισθοδοσίας πού εὐνοεῖ τούς γερμανούς ἐφοπλιστάς πού μποροῦν νά προσλαμβάνουν ξένους ναυτικούς μέ μισθούς πολύ χαμηλότερους ἀπό τό ἐπίσημο γερμανικό μισθολόγιο. Ἱδρύθηκε τό 1989 γιά νά σταματήσει τήν ὁμαδική ἔξοδο τοῦ γερμανικοῦ τοννάζ πρός τίς ξένες σημαῖες καί θεωρεῖται ὅτι ἐπέτυχε τό σκοπό του.

Ἐξάλλου τό Ὁμοσπονδιακό Γραφεῖο Ναυτιλίας καί Ὑδρογραφίας τοῦ Ἀμβούργου συνεστήθη πέρσι μέ τή συγχώνευση τοῦ ὁμοσπονδιακοῦ ἰνστιτούτου ὑδρογραφίας καί τοῦ ὁμοσπονδιακοῦ γραφείου καταμετρήσεως πλοίων, μέ σκοπό νά συγκεντρώσει ὅλες τίς ὁμοσπονδιακές ναυτιλιακές ἁρμοδιότητες. Τό προσωπικό του ἀνέρχεται σέ 1.000 περίπου ἄτομα καί ἡ δικαιοδοσία του μετά τήν ἕνωση τῶν δύο Γερμανιῶν ἐπεξετάθη καί σέ ὁλόκληρη τήν τέως Ἀνατολική Γερμανία.

ΔΑΝΙΑ

Ἐργοστάσιο κοντέϊνερς

Τελείωσε ἡ ἐγκατάσταση τοῦ ἐργοστασίου κατασκευῆς ἐμπορικιβωτίων στό Τίνγκλεβ πού ἀνήγειρε τό συγκρότημα Μόλλερ στά νότια τῆς Γιουτλάνδης. Ἡ παραγωγή ἄρχισε ἤδη καί τόν περασμένο μήνα πραγματοποιήθηκαν οἱ πρῶτες παραδόσεις.

Τά ἐμπορικιβώτια προορίζονται γιά τήν Maersk - Line καί εἰδικότερα γιά τά νέα ὑπό ναυπήγηση πλοῖα -κοντέϊνερ πού ναυπηγεῖ στά ναυπηγεῖα τοῦ συγκροτήματος στήν Odense.

Ἡ ἐξαγωγή τῶν κοντέϊνερς θά γίνεται ἀπό τόν λιμένα Aadenraa γιά τή Φινλανδία, ὅπου ὁρισμένα ἐξ αὐτῶν θά παραδίδονται στά πλοῖα τῆς Maersk πού βρίσκονται στήν περιοχή. Ὡς δεύτερος ἄξων ἐξαγωγῆς θά χρησιμοποιηθοῦν Δανικοί καί Γερμανικοί σιδηρόδρομοι πού θά μεταφέρουν τά κοντέϊνερς μέ εἰδικά τραῖνα στό Ἀμβοῦργο γιά τήν τελική ἐξαγωγή.

Τό ἐργοστάσιο τοῦ Τίνγκλεβ θά παράγει στήν πρώτη φάση 5000 ἐμπορικιβώτια τῶν 20 ποδῶν καί σέ δεύτερη φάση ἰσάριθμα τῶν 40 ποδῶν. Θά εἶναι χαλύβδινα τύπου στάνταρ ISO. Σημειωτέον ὅτι ἡ παγκόσμια παραγωγή ἀνέρχεται σήμερα σέ 700.000 κιβώτια ἐτησίως ἐκ τῶν ὁποίων τό ἥμισυ περίπου κατασκευάζεται στήν Κορέα.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Ἡ τουριστική κίνηση

Ἐνῶ κατά τό 1990 ὁ ἀριθμός τῶν ξένων τουριστῶν πού ἐπισκέφθηκαν τίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες σημείωσε ρεκόρ αὐξήσεως, ἐφέτος λόγω τοῦ φόβου τῶν τρομοκρατικῶν ἐνεργειῶν ἐμφανίζεται σημαντική μείωση τοῦ πρός τίς Η.Π.Α. τουριστικοῦ ρεύματος.

Ἐξάλλου οἱ ὑπεύθυνοι τῆς προαγωγῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ τουρισμοῦ στό ἐξωτερικό, στή μεγάλη πλειοψηφία τους, διαπιστώνουν ὅτι παρουσιάζεται μείωση τῆς κινήσε-

International

TAGAROPULOS, 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

ως κατά 40% καί ὑπολογίζουν ὅτι οἱ ἐργασίες τους ἔχουν πληγεῖ σοβαρότατα. Πάντως συμφωνα μέ σχετική ἔρευνα τήν ὁποία ἐνήργησε τό Ὑφυπουργεῖο Ἐμπορίου, πολλοί τουριστικοί ἐπιχειρηματίες ἀναμένουν ὅτι ἡ κατάσταση θά ἐπανέλθει σέ κανονικά ἐπίπεδα σέ ἕνα εὔλογο χρονικό διάστημα ἀπό τή λήξη τῶν ἐχθροπαξιῶν στόν Κόλπο.

Ὁ ἀριθμός τῶν ξένων τουριστῶν τῆς Ἀμερικῆς ἔφθασε πέρσι τά 39,8 ἑκατομμύρια ἀτόμων, σημειώνοντας αὔξηση σέ σχέση μέ τό 1989 κατά 8,7%. Ὑπολογίζεται δέ ὅτι οἱ τουρίστες αὐτοί δαπάνησαν στίς Η.Π.Α. ἄνω τῶν 52,8 δισεκ. δολλαρίων, πού ἀποτελεῖ ἐπίσης νέο ρεκόρ. Σημειωτέον ὅτι τό μεγαλύτερο ποσοστό τῶν τουριστῶν τῆς Ἀμερικῆς προέρχεται ἀπό τόν Καναδᾶ καί φθάνει περίπου τό 43% τοῦ συνόλου.

Ὑπολογίζεται ἐξάλλου ὅτι οἱ Ἀμερικανοί τουρίστες πού ἐπισκέφθηκαν πέρσι τό ἐξωτερικό δαπάνησαν περίπου 38,1 δισεκ. δολλάρια.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Ναυπηγεῖο γίνεται Πλοιοκτήτης

Τά ναυπηγεῖα τοῦ Μπέλφαστ, Χάρολντ & Γούλφ μετά τήν κερδοφόρα ἐπιτυχία πού σημείωσαν οἱ δραστηριότητές τους κατά τό πρῶτο 16άμηνο τῆς λειτουργίας του μέ ἰδιωτικά κριτήρια, ἀποφάσισαν νά δραστηριοποιηθοῦν καί στό τομέα τῆς πλοιοκτησίας μέ τήν ἀγορά ἑνός δεξαμενοπλοίου. Πρόκειται γιά σκάφος μεγέθους σουέζμαξ, 140.000 τον. d.w., σουηδικῆς ναυπηγήσεως 1975, που ἀνῆκε στόν πλοιοκτήτη Φρέντ Ὄλσεν καί θά συνεχίσει νά λειτουργεῖ ὑπό τή διαχείρισή του. Ἐπίσης τό ναυπηγεῖο θά συμμετάσχει κατά 6,5% σέ δύο ἑταιρίες τοῦ Νορβηγοῦ πλοιοκτήτη πού ἐλέγχουν τέσσερα δεξαμενόπλοια καί ναυπηγοῦν τέσσερα παρόμοια σκάφη. Ἀκομα ἡ διαφοροποιηση τῶν ἐπενδυτικῶν δραστηριοτήτων τοῦ ναυπηγείου περιλαμβάνει τήν ἐκμετάλλευση μεγάλων ἐκτάσεων γῆς πού συνορεύουν μέ τά ναυπηγεῖα στό Μπέλφαστ.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Μέτρα γιά τήν Ναυτιλία

Δέν ἔμειναν ἱκανοποιημένοι οἱ Βρεταννοί ἐφοπλιστές μέ τά μέτρα πού προτίθεται νά λάβει ἡ κυβέρνηση γιά τή σωτηρία τῆς φθίνουσας ναυτιλίας τῆς πρώην θαλασσοκράτειρας. Μετά τή κατάθεση τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τό Γενικό Συμβούλιο τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας ἀνακοίνωσε ὅτι ἡ παραχώρηση πρός τούς Βρεταννούς ναυτικούς τοῦ δικαιώματος ἐλαφρύτερης φορολογίας μόνο στά ποντοπόρα πλοῖα, θά μειώσει τούς διαθέσιμους ναυτικούς γιά τήν ἀκτοπλοΐα καί θά ἀναγκάσει τούς ἐφοπλιστές νά προσλάβο ξένους ναυτικούς, ἤ ἀκόμα καί νά ἐπανο λογήσουν τά πλοῖα τους ὑπό ξένες σημαῖες. Οἱ ἐφοπλιστές ζητοῦν ἀπό τήν κυβέρνηση νά λάβει τά κατάλληλα μέτρα γιά τήν εἰσροή στή Ναυτιλία κεφαλαίων ὕψους 2,2 δισεκ. δολλαρίων πού εἶναι ἀναγκαία γι τήν ἀνανέωση τοῦ γηρασμένου ἐμπορικοῦ στόλου, σέ ἐτήσια βάση κατά τήν ἐπόμενη δεκαετία.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Οἱ ἀλλαγές σημαίας

Ἐνώπιον τῆς παρατηρουμένης καί πάλι ἀθρόας μεταφορᾶς πλοίων ὑπό ξένες σημαῖες, τό Κοινοβούλιο τῆς χώρας ζήτησε ἀπό τήν Ὑπουργό Μεταφορῶν τήν ἐπεξεργασία νέων μέτρων γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Σημειωτέον ὅτι ἡ ἐν λόγω Ὑπουργός εἶχε μειώσει ἀπό τίς ἀρχές τοῦ ἔτους τήν ἐπιδότηση ἐπενδύσεων γιά νέες κατασκευές μέ στόχο τήν πλήρη κατάργησή της ἐντός δύο ἐτῶν.

Οἱ διαπραγματεύσεις γιά τήν ἀντικατάσταση τῆς ἀνωτέρω ἐπιδοτήσεως μέ μιά νέα μορφή ἐνισχύσεως καί εἰδικότερα μέ ἐπιταχυνόμενη ἀπόσβεση προχωροῦν βραδύτατα. Τό Ὑπουργεῖο δέν ἔχει ἀκόμα ἐκδηλώσει τήν προτίμησή του γιά τά νέα μέτρα. Γι' αὐτό καί τό Κοινοβούλιο ζήτησε ὅπως οἱ σχετικές προτάσεις κατατεθοῦν τό συντομότερο ὥστε οἱ ἐφοπλισταί νά εἶναι σέ θέση νά καταρτίσουν τά ἐπενδυτικά τους σχέδια. Μάλιστα τό Ἐργατικό κόμμα ἀντιμετωπίζει τήν κατάθεση μομφῆς κατά τῆς Ὑπουργοῦ λόγω τῆς ἀδιαλλαξίας της σέ σχέση μέ τίς μεταφορές γενικά καί τίς ὁδικές εἰδικότερα.

Οἱ ἐπιχειρηματίες τῶν ὁδικῶν μεταφορῶν παραπονοῦνται γιά τή σπουδή μέ τήν ὁποία τό Ὑπουργεῖο ἀπεδέχθη τόν περιορισμό τοῦ μήκους τῶν ἐφοδιοπομπῶν σέ 18,35 μ. τόν ὁποῖο πρότεινε ἡ Εὐρωπαϊκή Ἐπιτροπή καί ἐνέκρινε τό Συμβούλιο Ὑπουργῶν Μεταφορῶν τῆς Κοινότητος. Οἱ ἐν λόγω ἐπιχειρηματίες εἶναι ἀντίθετοι μέ τόν περιορισμό αὐτόν, ὁ ὁποῖος κατά τή γνώμη τους θά ἐπιφέρει αὔξηση τοῦ κόστους μεταφορᾶς.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Ναυπηγήσεις μεγάλων ὑπερδεξαμενοπλοίων

Ἡ ἑταιρία πετρελαιομεταφορῶν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας πού μέχρι τώρα ἦταν ὁ καλύτερος πελάτης στίς χρονοναυλώσεις ὑπερδεξαμενοπλοίων γιά μεταφορές ἀργοῦ, ἀποφάσισε τήν ἐπέκταση τοῦ ἰδιόκτητου στόλου της μέ τήν ναυπήγηση ἕξι ὑπερδεξαμενοπλοίων τῶν 280.000 τόν. d.w. σέ Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα, ἐνῶ ἐξετάζονται προσφορές ἀπό διάφορα ναυπηγεῖα γιά τήν ναυπήγηση καί ἕξι ὑπερδεξαμενοπλοίων τύπου ULCC τῶν 350.000 τόν. d.w. Μέ συνολικό κόστος περί τά 850 ἑκατ. δολλάρια τά σκάφη αὐτά θά εἶναι τά πρῶτα πού θά ναυπηγηθοῦν ἀπό τό 1980, καί λόγω τῆς ἔλλειψης ναυπηγικῆς δυναμικότητας τῶν ἰαπωνικῶν ναυπηγείων στό ἐγγύς μέλλον, ἀρκετά Εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα συμμετέχουν μέ ἐλπίδες ἀνάληψης, ἐνῶ δέν πρέπει νά ἀποκλεισθοῦν καί τά ναυπηγεῖα τῶν ΗΠΑ, παρά τό ὑψηλό κόστος τους, λόγω τῶν πρόσφατων δεσμῶν πού ἀναπτύχθηκαν μεταξύ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας καί τῶν ΗΠΑ στή σύρραξη τοῦ Περσικοῦ.

In Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS TSATIRIS
Phones: 413 4304 — 413 2617
Tlx: 21 2884 GENY GR.

CITY University
BUSINESS SCHOOL

THE TROODOS SCHOLARSHIPS

Applications for two Scholarships of approximately £8,500 each (to cover half the fees and a monthly allowance of £425 for fourteen months) are invited by

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.

for the

MSc. IN SHIPPING, TRADE AND FINANCE
(for the academic year 1991-92)

The MSc. in Shipping, Trade and Finance is an intensive 14 months' International Business Course in the heart of the City of London.

TROODOS is one of the largest tanker operating groups in the world, with offices in the City of London, Athens, New York, Monte Carlo, and other parts of the world.

The successful candidates would be required to possess a first Class Honours Degree, or its equivalent, in the Sciences, Arts, or other suitable discipline, and may be given the opportunity to start a career with the Company after successfully completing the MSc. in Shipping, Trade and Finance.

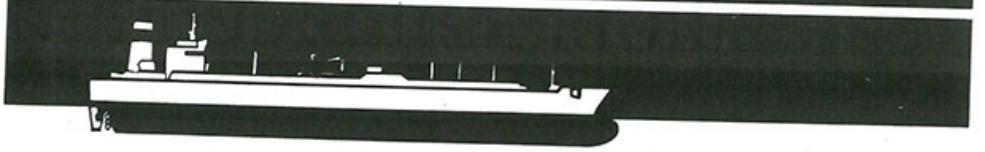
International Centre for Shipping, Trade and Finance

For further details, please contact:

The Admissions Officer
MSc. Programmes
City University Business School
Frobisher Crescent
Barbican Centre
LONDON EC2Y 8HB

Telephone: 071-920 0111 extn 2238
Facsimile: 071-588 2756

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Σταθερές οἱ ἐπιδιώξεις τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ

Ἡ καθιέρωση ἐθνικῆς ὑπερκομματικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἡ ἐνδυνάμωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, ἡ περαιτέρω αὔξηση τῆς συναλλαγματικῆς συνεισφορᾶς τῆς Ναυτιλίας, ἡ προσέλκυση νέων ναυτιλιακῶν καί οἰκονομικῶν δραστηριοτήτων στόν Πειραιᾶ καί ἡ ἐξεύρεση λύσεων γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν οἰκονομικῶν προβλημάτων τοῦ ΝΑΤ ἀποτελοῦν τούς κύριους στόχους τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πού ἐπαναλήφθηκαν γιά μιά ἀκόμη φορά κατά τήν πρώτη ἐφετεινή κοινή συνεδρίαση τῶν διοικητικῶν συμβουλίων τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου.

Κατά τή συνεδρίαση αὐτή πού πραγματοποιήθηκε στό Λονδῖνο στίς 25 Μαρτίου ἐξετάστηκαν ὅλα τά θέματα πού ἀπασχολοῦν τήν Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία στόν Ἑλλαδικό καί διεθνή χῶρο καί ἀντηλάγησαν ἀπόψεις.

Ἐπισημάνθηκε, κατ' ἀρχή ἡ ἀποφασιστική συμβολή τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στά πρόσφατα γεγονότα τοῦ Περσοαραβικοῦ Κόλπου, γεγονός πού ἀναμφισβήτητα στηρίζει τίς προσπάθειες τῆς Ἑλληνικῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς.

Συζητήθηκε τό θέμα τῆς περαιτέρω ἐνδυναμώσεως τοῦ Ἐθνικοῦ Νηολογίου, μετά τήν ὁμαλοποίηση τῆς διεθνοῦς καταστάσεως.

Ἐπισημάνθηκε ἡ ἀνάγκη τῆς συνεχίσεως καί διευρύνσεως τῆς παραγωγῆς συνεργασίας μέ τήν πολιτεία καί ἑδραίωση μιᾶς Ἐθνικῆς ὑπερκομματικῆς πολιτικῆς ἀπέναντι στά θέματα πού ἀφοροῦν τή Ναυτιλία.

Ἰδιαίτερα τονίστηκε ἡ ἀνάγκη στενῆς παρακολουθήσεως ἀπό τήν πολιτεία τῶν ἐξελίξεων πού ἐπηρεάζουν ἄμεσα τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ πλοίου, ὥστε νά εἶναι ἐφικτή ἡ ἔγκαιρη λήψη ἀναγκαίων.μέτρων.

Στό σημεῖο αὐτό ἐπισημάνθηκε ἡ ἀνάγκη περαιτέρω ἀναβαθμίσεως τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί ἡ ὅσο τό δυνατόν μικρότερη ἐξάρτιση του ἀπό συναρμόδια ὑπουργεῖα.

Ἰδιαίτερη ἔμφαση δόθηκε στο θέμα τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, ὅπου σημειώθηκε μέ ἱκανοποίηση ἡ ἐνθαρρυντική πορεία τοῦ συστήματος τῶν sandwich courses καί ἡ πρόοδος στήν συνεργασία μέ τήν Πολιτεία, μέ σκοπό τήν περαιτέρω βελτίωση τοῦ ὅλου συστήματος μέ τήν δεδηλωμένη συνδρομή τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

Ἀναφορικά μέ τίς σχέσεις ἐφοπλισμοῦ καί ναυτεργασίας, ἐπισημάνθηκε μέ ἱκανοποίηση τό ὑπάρχον καλό κλῖμα στίς μεταξύ τους σχέσεις, γεγονός τό ὁποῖο ἐάν διατηρηθεῖ θά βοηθήσει ἀποφασιστικά τήν πορεία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί παράλληλα θά ἐπιτρέψει τήν ἐξεύρεση καί ὑλοποίηση λύσεων χρονίων προβλημάτων.

Τά μέλη τῶν δύο συμβουλίων ἀπασχόλησε ἐπί μακρόν τό σοβαρώτατο πρόβλημα τοῦ ΝΑΤ καί ἡ ἐξεύρεση λύσεων προκειμένου νά ἐξέλθει ἀπό τήν δεινή κρίση στήν ὁποία βρέθηκε ἐξ αἰτίας λανθασμένης ἀσκήσεως ἐθνικοκοινωνικῆς πολιτικῆς ἐπί σειρά δεκαετιῶν.

Ὑπό τήν κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Μαρτίου ὑποβλήθηκαν στό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας αἰτήσεις γιά τήν ἐγγραφή στό ἑλληνικό νηολόγιο, βάσει τοῦ ἄρθρου 12, τῶν ἀκολούθων πλοίων:

— «Κρέων», μπάλκερ, πρώην «Oriane G.» ὑπό Ἀγγλική σημαία, 18.164 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στήν ἑαιρία «Meladon Shipping Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Φοίνικας», μπάλκερ, πρώην «Donna Silvana» ὑπό Ἰταλική σημαία, 15.379 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1979, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Compania Maritime Foinikas S.A.» (Agencia Maritime Kosmonaftis S.A.).

— «Βάρκιζα», δεξαμενόπλοιο, πού ὑπέστειλε τή σημαία Μάλτας, 12.588 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1968, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «ΒΑΡΚΙΖΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» κ. Ἰωάν. Διαμαντής).

— «Ἑλλάς», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Slavisa Vajner» ὑπό σημαία Γιουγκοσλαβίας, 39.530 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1968, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «LSP Tankers Corportaion» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

Παραγγελίες

Σύμφωνα μέ ἀναγγελία τῆς ἑταιρίας Λυκιαρδόπουλος & Κο. τοῦ Λονδίνου, ἡ παραγγελία τῆς ἑταιρίας Arosa Maritime Inc. στά ἰαπωνικά ναυπηγεῖα Χιτάτσι γιά τή ναυπήγηση ἑνός ὑπερδεξαμενοπλοίου τῶν 290.000 τον. d.w., συμφωνήθηκε νά μετατραπεῖ σέ τύπου πλήρους double hull design.

Ἡ τροποποίηση αὐτή θεωρήθηκε ἀναγκαία μετά τή νέα ἀντιρυπαντική νομοθεσία (OPA '90) καθώς καί τά πορίσματα τῆς μελέτης τῆς US National Academy of Sciences γιά τό μελλοντικό σχεδιασμό τῶν δεξαμενοπλοίων.

Τό σκάφος θά ναυπηγηθεῖ σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Λόϋδς Ρέτζιστερ μέ αὐξημένου πάχους σιδηροκατασκευή καί μειωμένη χρήση χάλυβα τύπου high tensile, ἐνῶ δέν ἐγνώσθη ἡ τελική αὔξηση τῆς τιμῆς γιά τή τροποποίηση τῶν τεχνικῶν προδιαγραφῶν ναυπήγησης.

Ἐγκαινιάσθηκε τό νέο κρουαζιερόπλοιο «EMPRESS»

Τήν Παρασκευή 22 Μαρτίου ἐγκαινιάσθηκε στό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ τό νέο κρουαζιερόπλοιο «Empress» τοῦ συγκροτήματος Λελάκη. Τό σκάφος μετασκευάσθηκε στά Ναυπηγεῖα Αὐλίδας, πού τελοῦν ὑπό τόν ἔλεγχο τοῦ κ. Λελάκη καί εἶναι μεταφορικῆς ἱκανότητας 700 ἐπιβατῶν. Μιλώντας στά ἐγκαίνια ὁ κ. Ἀντώνης Λελάκης εἶπε ὅτι στά Ναυπηγεῖα Αὐλίδας ναυπηγοῦνται τρία ἀκόμη κρουαζιερόπλοια γιά λογαριασμό τοῦ Συγκροτήματός του.

Καθελκύστηκε τό «Ἰωλκός Ι»

ΣΤά «Ναυπηγεῖα Φιλίππου», καθελκύσθηκε τό πρῶτο ἀπό τά δύο φορτηγά πλοῖα πού ναυπηγοῦνται, γιά λογαριασμό τῆς «ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ».

Πρόκειται γιά τό εἰδικῆς κατασκευῆς πλοῖο «Ἰωλκός Ι», τό ὁποῖο πρόκειται νά χρησιμοποιηθεῖ, γιά τή μεταφορά πρώτων ὑλῶν ἀπό τόν Ἀλμυρό στό Βόλο.

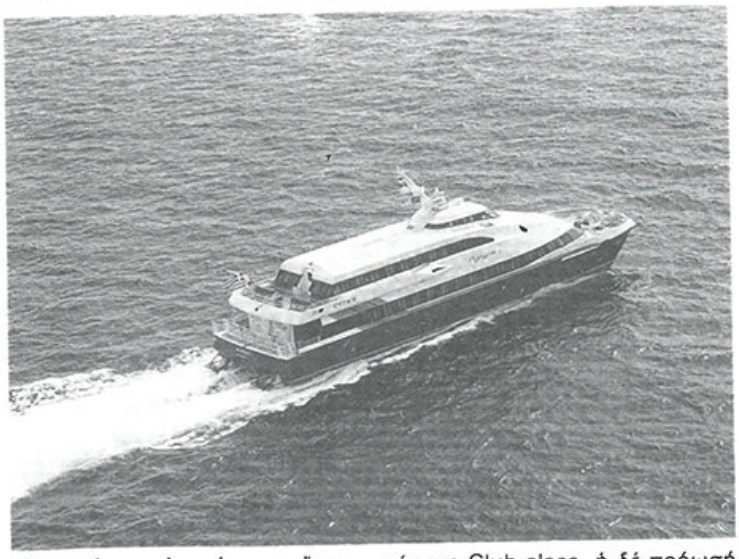
SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos
173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece
Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677

Τό δεύτερο ἀδελφό σκάφος πού θά χρησιμοποιηθεῖ γιά τόν ἴδιο σκοπό, θά καθελκυστεῖ μετά ἀπό τέσσερις μῆνες.

Ἀνάδοχος, τοῦ ἔργου κατασκευῆς καί τῶν δύο πλοίων εἶναι ἡ ἑταιρία «ΕΒΙΕΣΚ» ἐνῶ ἡ ναυπηγική μελέτη καί σχεδίαση τῶν πλοίων, ἀνήκουν στό ναυπηγικό γραφεῖο Ἄρη Θεοδωρίδη.

Ἐντυπωσιακό τό νέο Καταμαράν τῆς Ἑταιρίας «Σέρες»



Ἄριστες ἐντυπώσεις ἀπεκόμισαν ὅσοι παρέστησαν στή παρουσίαση τοῦ καινοφανοῦς ἐπιβατηγοῦ πλοίου τύπου Καταμαράν, πού πραγματοποιήθηκε στίς 28 Μαρτίου στή Μαρίνα Ζέας, παρουσία τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδη.

Ὁ πρόεδρος τῆς ἑταιρίας «Σέρες Ὑδροκομῆτες Ν.Ε.» κ. Κώστας Χατζηαντωνίου, μιλώντας γιά τό νέο ἀπόκτημα τῆς κοινοπραξίας ὑδροπτερύγων «Σέρες», εὐχαρίστησε ὅλους ὅσους μέ τόν τρόπο τους βοήθησαν τή πραγματοποίηση τῆς κατασκευῆς καί τή δρομολόγηση τοῦ «Flyingcat I» καί ἰδιαίτερα τό ἐπιβατηγό κοινό πού πίστεψε καί πιστεύει στήν διαρκή ἀνανέωση τῆς ἀκτοπλοΐας.

Τό νέο καταμαράν ναυπηγήθηκε γιά τήν «Σέρες» στά Νορβηγικά Ναυπηγεῖα τῆς «Kvaerner Fjellestrand» καί παραδόθηκε στούς πλοιοκτῆτες στό τέλος τοῦ 1990. Ἔχει μῆκος 143 ποδῶν, πλάτος 34, μεταφορική ἱκανότητα, σέ δύο καταστρώματα, 352 ἀτόμων ἐκ τῶν ὁποίων οἱ 96 στή λεγόμενη Club class, ἡ δέ πρόωσή του εἶναι μέ σύστημα Water Jet πού τό κατατάσσει στά σκάφη ὑψηλῆς νέας τεχνολογίας.

Ἔχει δύο μηχανές τύπου MTU, 16V 396 μέ συνολική ἱπποδύναμη 5400 HP πού τοῦ δίνουν ὑπηρεσιακή ταχύτητα 38 κόμβων καί αὐτονομία 700 μίλια.

Τό σκάφος φέρει τήν ἀνώτερη κλάση τοῦ Νορβηγικοῦ Νηογνώμονος καί εἶναι σύμφωνο μέ τά τελευταῖα standards τῶν SOLAS καί IMO.

Τέλος εἶναι πλήρως αὐτοματοποιημένο καί κλιματιζόμενο σέ ὅλους τούς χώρους καί διαθέτει τηλεόραση κλειστοῦ κυκλώματος, τέσσερα κανάλια στερεοφωνικῆς μουσικῆς καί δύο μπάρ σέ κάθε κατάστρωμα.

Ἡ ἀξία κατασκευῆς του ξεπέρασε τό ἕνα δισεκατομμύριο δραχμές.

Τό «Flyingcat I» δρομολογήθηκε ἀπό τίς 22 Μαρτίου στήν γραμή τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ καί συγκεκριμένα στή γραμή Πόρου — Ὕδρας — Σπετσῶν — Πόρτο Χέλι.

Δέν ἰσχύουν γιά τό ΝΑΤ οἱ γενικές διατάξεις διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως

Σύμφωνα μέ τήν ὑπ' ἀριθ. 1341/1991 Γνωμοδότηση τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, ἡ ὁποία ἔγινε δεκτή ἀπό τό Ὑπουργεῖο Ὑγείας, Πρόνοιας καί Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων, οἱ περί διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως διατάξεις τοῦ ἄρθρου 14, πού περιέχονται στό Ν. 1902/90, δέν ἰσχύουν γιά τό ΝΑΤ, γιά τό ὁποῖο εἰδικῶς, ὅπως ἐπίσης καί γιά τόν Οἶκο Ναύτη καί τούς ἐργαζομένους ἐπί πλοίων, ἐξακολουθεῖ νά ἐφαρμόζεται ἡ νομοθεσία πού ἴσχυε μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παραπάνω νόμου καί συγκεκριμένα οἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν.Δ. 4202/61, ὅπως τροποποιήθηκαν μέ τό ἄρθρο 9 τοῦ Ν. 1405/83.

Γιά τό θέμα αὐτό τό προαναφερθέν Ὑπουργεῖο κοινοποίησε σέ ὅλους τούς Ὀργανισμούς κύριας καί ἐπικουρικῆς Ἀσφαλίσεως στίς 15 Μαρτίου τήν κατωτέρω ἐγκύκλιο:

«Μέ ἀφορμή τό Γ23/2/3.1.91 ἔγγραφο τοῦ ΙΚΑ σχετικά μέ τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τῆς Διαδοχικῆς Ἀσφάλισης μεταξύ τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν ἁρμοδιότητας Ὑπουργείου Ὑγείας, Πρόνοιας καί Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων καί τοῦ ΝΑΤ, σᾶς γνωρίζουμε τά ἀκόλουθα:

Ὡς γνωστόν, στίς 17.10.90 δημοσιεύτηκε ὁ Νόμος 1902/90, στόν ὁποῖο ἐκτός τῶν ἄλλων διατάξεων ὑπάρχουν καί αὐτές τοῦ ἄρθρου 14 μέ τίς ὁποῖες ἀντικατάσταθηκαν οἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν.Δ/τος 4202/61, ὅπως αὐτές ἴσχυαν μετά τήν ἀντικατάστασή τους ἀπό τίς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Ν. 1405/83.

Ἐπί πλέον στόν ἀνωτέρω νόμο περιελήφθη διάταξη, παρ. 6 τοῦ ἄρθρου 43, σύμφωνα μέ τήν ὁποία ὁρίζεται ὅτι οἱ διατάξεις τοῦ νόμου αὐτοῦ δέν ἰσχύουν γιά τό ΝΑΤ, τόν Οἶκο Ναύτου, καί γενικά, γιά τούς ἐργαζόμενους ἐπί πλοίων, ἀλλά ἐξακολουθεῖ νά ἐφαρμόζεται ἡ νομοθεσία πού ἴσχυε πρίν ἀπό τήν ἐφαρμογή τοῦ νόμου 1902/90.

Ἐπειδή μέ τή διάταξη αὐτή δημιουργήθηκαν προβλήματα ὡς πρός τήν ἐφαρμοζόμενη νομοθεσία στίς περιπτώσεις συνταξιοδότησης ἀσφαλισμένων πού ἔχουν ὑπαχθεῖ διαδοχικά στήν ἀσφάλιση τοῦ ΝΑΤ καί ἄλλων ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν κύριας ἀσφάλισης ἁρμοδιότητας τοῦ Ὑπουργείου Ὑγείας, Πρόνοιας καί Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων, ἡ Νομική Ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου μᾶς ζήτησε τή γνώμη τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους.

Τό Νομικό Συμβούλιο τοῦ Κράτους μέ τήν ἀριθ. 1341/1991 γνωμοδότηση του τήν ὁποία καί κάνουμε δεκτή, ἀπεφάνθη ὅτι οἱ διατάξεις τοῦ Ν. 1902/90 πού ἀφοροῦν τήν Διαδοχική Ἀσφάλιση δέν ἐφαρμόζονται γιά τό ΝΑΤ, τόν Οἶκο Ναύτου καί τούς ἐργαζόμενους ἐπί πλοίων, ἐξακολουθεῖ ὅμως νά ἐφαρμόζεται γι' αὐτούς ἡ νομοθεσία πού ἴσχυε πρίν τήν δημοσίευση τοῦ νόμου αὐτοῦ καί συγκεκριμένα οἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν.Δ. 4202/61, ὅπως τροποποιήθηκαν μέ τό ἄρθρο 9 τοῦ Ν. 1405/83, καθώς καί αὐτῆς τοῦ ἄρθρου 11 τοῦ ἰδίου νόμου καί τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρ. 4 τοῦ Ν. 1539/85.

Ἀναλυτικά στίς περιπτώσεις ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς Διαδοχικῆς Ἀσφάλισης μεταξύ ΝΑΤ καί ἄλλων Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν γιά μέν τό ΝΑΤ, θά ἐφαρμόζονται οἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 14 καί 15 τοῦ ν. 1902/90.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω παρακαλοῦμε γιά τήν πιστή ἐφαρμογή τῶν προαναφερομένων διατάξεων.

Ἀγοραπωλησίες

Ἕλληνες ἀγόρασαν τό μικτό πλοῖο (Ore/Oil) «Jarrah» 164.991 τον. d.w., ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1974, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 11,6 ἑκατομ. δολλαρίων, στήν ὁποία περιλαμβάνεται χρονοναύλωση τοῦ πλοίου μέχρι τόν Ἰούνιο 1991, μέ ὀψιόν 1 ἀκόμη χρόνο πρός δολ. 12.000 τήν ἡμέρα.

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό πρόντακτ κάρριερ «Γουόρλντ Προτέκτορ» 31.161 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1974 στόν Σκαραμαγκᾶ, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 7 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκ κάρριερ «Korean Trader» 18.939 τον. d.w., ναυπήγησης 1977 στή Κορέα, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 4,9 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἐπίσης σέ Ἕλληνες περιῆλθε τό μπάλκερ «Lancelot Spirit» 34.473 τον.

d.w., ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1976, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 5,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκ κάρριερ «Rimba Balau» 24.518 τον. d.w., 13.993 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1976, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 4,7 ἑκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Πάνκαρ Ρεσολιούτ» 45.200 τον. d.w., 24.693 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1970, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 2,8 ἑκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό ὑπό ἑλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Γκούντ Στραίητ» 23.150 τον. d.w., 14.591 τον. γκρός, ναυπήγησης 1976, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 4 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τῶν ἀδελφῶν μικτῶν πλοίων (OBO) «Almare Seconda» καί «Almare Terza» 104.865 τον. d.w., 59.307 τον. γκρός, ἰταλικῆς ναυπήγησης 1977 καί 1976 ἀντίστοιχα, ἔναντι συνολικῆς τιμῆς περί τά 21 ἑκατομ. δολλάρια.

— Ἐπίσης Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ ὑπό σημαία Μπαχάμας μπάλκ κάρριερ «Aries» 61.737 τον. d.w., 30.667 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1971, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 3,6 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ ἑλληνικά συμφέροντα φέρεται πωληθέν τό ὑπό σημαία Βανουάτου μπάλκ κάρριερ «Feng Shiang» 61.773 τον. d.w. 34.800 τον. γκρός ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1971, ὑπό ἐμπιστευτικούς ὅρους.

— Ἐπίσης σέ Ἕλληνες περιῆλθε τό πλοῖο γενικοῦ φορτίου «Northern Vilja» 16.000 τον. d.w., 11.771 τον. γκρός, ἰσπανικῆς ναυπήγησης 1978, 450TEU, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 4,2 ἑκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Διαλυτές τοῦ Μπαγκλαντές ἀγόρασαν τό ὑπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Τεό» 102.504 τον. d.w., 18.965 τον. βάρους, ναυπήγησης 1967, ἀντί δολ. 19 ἀνά τόννο βάρους.

Αὔξηση παροχῶν τοῦ Οἴκου Ναύτη

Μέ ἀποφάσεις τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδη αὐξήθηκαν οἱ κατωτέρω παροχές τοῦ Οἴκου Ναύτη πρός τούς ἀσφαλισμένους του:

- Ἐπίδομα ἀσθενείας ἐγγάμου σέ 40.000 δρχ. ἀπό 33.000 δρχ.
- Ἐπίδομα ἀσθενείας ἀγάμου σέ 30.000 δρχ. ἀπό 25.000 δρχ.
- Ἐπίδομα φυσιολογικοῦ τοκετοῦ σέ 60.000 δρχ. ἀπό 50.000 δρχ.
- Ἐπίδομα τοκετοῦ μέ καισαρική τομή σέ 96.000 δρχ. ἀπό 80.000 δρχ.
- Ἔξοδα κηδείας σέ 72.000 δρχ. ἀπό 60.000 δρχ.
- Ἔξοδα κηδείας βρεφῶν μέχρι ἑνός ἔτους σέ 36.000 δρχ. ἀπό 30.000 δρχ.

Ἡ Σχολή Σωστικῶν

Ἀπό τή Σχολή Σωστικῶν καί Πυροσβεστικῶν Μέσων πού λειτουργεῖ στόν Ἀσπρόπυργο, ἀποφοίτησαν κατά τό Φεβρουάριο 632 ναυτικοί.

Ἡ Σχολή Σωστικῶν Νέας Μηχανιώνας

Ἀπό τή Σχολή Σωστικῶν καί Πυροσβεστικῶν Μέσων Νέας Μηχανιώνας ἀποφοίτησαν τόν Φεβρουάριο 350 σπουδαστές.

Νέα φυλλάδια

Ἀπό τίς ἁρμόδιες ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ ἐκδόθηκαν τό Φεβρουάριο 380 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ἄρχισαν τά δρομολόγια τοῦ «Μιλένα» καί τοῦ «Ἰόνιαν Σάν»

Τό ἐπιβατηγό - ὀχηματαγωγό «Μιλένα» τοῦ Συγκροτήματος Ἀγούδημου ἐπανέλαβε τά δρομολόγιά του μετά τήν ἀλλαγή μηχανῶν πού ἔγινε κατά τή διάρκεια τῆς ἐτησίας ἐπιθεωρήσεώς του. Τό σκάφος ἀναπτύσσει ἤδη, ὅπως ἄλλωστε καί τό ἀδελφό σκάφος «Νταλιάνα», ὑπηρεσιακή ταχύτητα 21 μιλίων.

Ἐξ ἄλλου ἄρχισε τά δρομολόγιά του στή γραμμή Ραφήνας — Ἄνδρου — Τήνου — Μυκόνου — Κῶ— Ρόδου τό ἐπιβατηγό - ὀχηματαγωγό «Ἰόνιαν Σάν» τῆς ἑταιρίας Στρίντζη, τό ὁποῖο εἶναι μεταφορικῆς ἱκανότητας 50 φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἢ 280 ΙΧ καί διαθέτει 450 κλῖνες.

Ὁ Ὑπουργός συγχαίρει τόν Ἑλληνικό Ἐρυθρό Σταυρό

Τά συγχαρητήριά του, πρός τό Κέντρο Ἰατρικῶν Ὁδηγιῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ ἐξέφρασε ὁ Ὑπουργός κ. Ἀριστ. Παυλίδης γιά τήν προσφορά του πρός ναυτιλλομένους κατά τή διάρκεια τοῦ 1990.

Συγκεκριμένα κατά τό 1990, τό Κέντρο Ἰατρικῶν Ὁδηγιῶν τοῦ Ε.Ε.Σ. πρόσφερε τή βοήθειά του πρός 927 πλοῖα διαφόρων κατηγοριῶν πού ἦταν στήν πλειοψηφία τους Ἑλληνικά.

Ἐγκαινιάσθηκε ἡ Τράπεζα Χίου

Ἡ Τράπεζα Χίου ξεκίνησε τίς δραστηριότητές της, στεγασμένη στό ἀναπαλαιωμένο παραδοσιακό κτίριο τῆς ὁδοῦ Ἀριστείδου 4 στήν Ἀθήνα.

Ἡ XIOSBANK προσφέρει ὅλο τό φάσμα τῶν τραπεζικῶν ἐργασιῶν μέ ἔμφαση ὅμως στά προϊόντα πού ἀφοροῦν τόν ἰδιώτη. Προσβλέπει στήν ὑποδειγματική ἐξυπηρέτηση τοῦ ἁπλοῦ καταθέτη μέσα ἀπό ἕνα ἐκτεταμένο δίκτυο καταστημάτων πού ἤδη ἄρχισε νά ἀναπτύσσεται. Τό ἑπόμενο κατάστημα θά ἀνοίξει τόν προσεχή Μάϊο στόν Πειραιᾶ, ἐνῶ τό πρόγραμμα γιά τό 1991 προβλέπει ἄλλα δύο καταστήματα. Παράλληλα ἡ Τράπεζα σκοπεύει νά ἀναπτύξει τήν καταναλωτική πίστη μέσα ἀπό τά ὑπάρχοντα ἀλλά καί νέα προϊόντα πού τώρα μελετάει. Ταυτόχρονα, προσφέρονται ἤδη ἀπό τά κεντρικά γραφεῖα στή Βασ. Σοφίας 1 ὑπηρεσίες σέ ἐπιχειρηματική πίστη, Private Banking καί Merchant Banking.

Ἀπό τά βασικότερα προϊόντα πού προσφέρει τώρα στό ξεκίνημά της ἡ XIOSBANK εἶναι καταθέσεις μέ «Κλιμακούμενο Ἐπιτόκιο» καί τά «Στεγαστικά Δάνεια».

«Κλιμακούμενο ἐπιτόκιο» σημαίνει ὅτι τό ἐπιτόκιο στίς καταθέσεις αὐξάνεται ἀνάλογα μέ τό ὑπόλοιπο τοῦ λογαριασμοῦ.

Μέ τό προϊόν αὐτό ἡ XIOSBANK προσβλέπει νά δώσει ἐλκυστική ἀπόδοση στούς καταθέτες σέ μιά ἐποχή πού ὁ κόσμος ἀναζητεῖ καινούργιες μορφές ἀποταμίευσης. Κλιμακούμενο ἐπιτόκιο προσφέρεται καί σέ λογαριασμούς ὄψεως.

Ἡ XIOSBANK προσφέρει ἤδη στεγαστικά δάνεια. Μιά ξεχωριστή ὑπηρεσία εἶναι ἤδη σέ πλήρη ὀργάνωση, μέ σκοπό τήν ἄμεση ἀνταπόκριση στίς αἰτήσεις τῶν πελατῶν καί τήν τήρηση τῆς ὑπόσχεσης ὅτι ὁ ἐνδιαφερόμενος θά ἔχει τήν προεγκριτική ἀπάντηση μέσα σέ τρεῖς μόνο μέρες. Μέ αὐτό τό προϊόν ξεκινᾶ ἡ καταναλωτική πίστη ἀλλά γρήγορα ἀκολουθοῦν καί ἄλλα, μέ πρῶτο στή σειρά τήν πιστωτική κάρτα.

Ὁμιλία τοῦ Βρεταννοῦ πρέσβυ στή Λέσχη

Στά πλαίσια τοῦ θεσμοῦ τῶν γευμάτων ἐργασίας μίλησε τήν περασμένη Πέμπτη στή Ναυτιλιακή Λέσχη ὁ πρέσβης τῆς Με-

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

© ALECTOR

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.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΑΣΤΗΡ
ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΠΟΛΛΩΝ ΑΣΤΕΡΩΝ

γάλης Βρετανίας στήν Ἀθήνα Sir David Miers μέ θέμα «Πειραιᾶς καί Λονδῖνο: Ἡ προώθηση τῶν ἀδήλων πόρων».

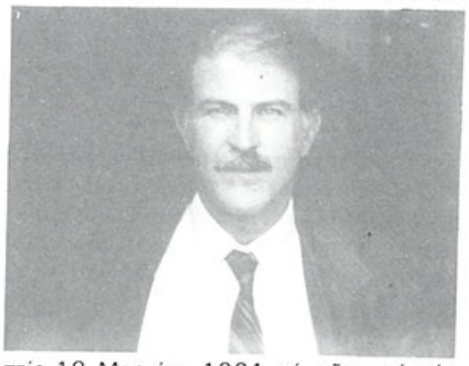
Σύντομα 14.000 νέα τηλέφωνα στόν Πειραιᾶ

Σύσκεψη μέ θέμα τήν ἐξέταση τῶν τελευταίων λεπτομερειῶν πρίν ἀρχίσει ἡ ἐφαρμογή τοῦ προγράμματος βελτιώσεως τοῦ τηλεπικοινωνιακοῦ συστήματος Πειραιῶς ναυτιλιακῆς χρήσεως, πρό 15θημέρου στόν ΟΤΕ, παρουσία καί τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδη.

Τό πρόγραμμα αὐτό τό ὁποῖο, ὅπως εἶναι γνωστό, περιλαμβάνει ἐνίσχυση δικτύων, καί ἐγκατάσταση ψηφιακῶν τηλεφωνικῶν κέντρων, θά ὁλοκληρωθεῖ σέ σύντομο χρονικό διάστημα καί θά ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τή βελτίωση τῶν τηλεπικοινωνιῶν μέ τή δημιουργία 14.000 νέων τηλεφωνικῶν γραμμῶν.

Ἀρχαιρεσίες καί ἐκλογή νέου διοικητικοῦ συμβουλίου στήν Ἕνωση Πλοιοκτητῶν Ἑλληνικῶν Σκαφῶν Τουρισμοῦ

Μετά ἀπό ἀρχαιρεσίες πού πραγματοποιήθηκαν κατά τήν ἔκτακτη γενική συνέλευση τῆς Ἕνωσης Πλοιοκτητῶν Ἑλληνικῶν Σκαφῶν Τουρισμοῦ, συγκροτήθηκε



στίς 18 Μαρτίου 1991 σέ σῶμα τό νέο διοικητικό συμβούλιο τῆς Ἕνωσης μέ πρόεδρο τόν κ. Γιῶργο Ἀλ. Βερνῖκο.

Τίς ὑπόλοιπες θέσεις στό προεδρεῖο τῆς Ἕνωσης κατέλαβαν κατά σειρά οἱ κ.κ. Βενετόπουλος Τριαντάφυλλος α' ἀντιπρόεδρος, Βασιλάκης Δημήτριος β' ἀντιπρόεδρος, Μιχόπουλος Διονύσιος γεν. γραμματέας, Κοντογιάννης Βασίλειος ἀναπλ. γραμματέας, Καβαγεώργη Ἀλεξάνδρα ταμίας καί Γάσπαρης Κωνσταντῖνος, Ταβιανάτου Ἀγγελική, Κυριακούλης Σταῦρος, ὡς μέλη.

Ἀναπροσαρμογή τελῶν τῶν νόμων 885/78 καί 1147/81

Ἀναπροσαρμόσθηκαν τά τέλη τῶν νόμων 855/78 καί 1147/81. Σύμφωνα μέ σχετική ἀπόφαση τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί Μεταφορῶν καί Ἐπικοινωνιῶν ἀναπροσαρμόσθηκαν τά τέλη ἀπό 2.000 δρχ. σέ 20.000 δρχ. γιά τά πλοῖα καί ἀεροσκάφη πού εἶναι ἐγγεγραμμένα στά ἑλληνικά νηολόγια, καί ἀπό 30 σέ 70 λίρες Ἀγγλίας γιά τά ξένα πλοῖα καί ἀεροσκάφη. Ἡ ἀπόφαση αὐτή ἰσχύει ἀπό τή δημοσίευση καί στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Μέ ἱκανοποίηση σημειώθηκε ἡ σημαντική αὔξηση εἰσροῆς ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἔναντι τοῦ περασμένου χρόνου καί συζητήθηκαν τρόποι γιά περαιτέρω αὔξηση, ἐν ὄψει τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως πού βρίσκεται ἡ χώρα.

Ἔμφαση δόθηκε ἐπίσης, στήν προσπάθεια γιά τήν προσέλκυση νέων ναυτιλιακῶν καί οἰκονομικῶν δραστηριοτήτων στόν Πειραιᾶ, γεγονός πού θά συμβάλλει τόσο στήν αὔξηση τοῦ συναλλάγματος, ὅσο καί στήν δημιουργία σημαντικοῦ ἀριθμοῦ θέσων ἐργασίας καί γιά τό σκοπό αὐτό ἐπισημάνθηκε γιά μιά ἀκόμη φορά ἡ ἐπείγουσα ἀνάγκη ριζικῆς ἀναβαθμίσεως τῶν τηλεπικοινωνιῶν.

Συζητήθηκαν ἐκτενῶς τά θέμα πού ἀπασχολοῦν τήν Ἑλληνική Ναυτιλία στό διεθνῆ χῶρο καί ἰδιαίτερα ἡ Ἀμερικανική Νομοθεσία, περί ἀπεριορίστου Εὐθύνης γιά περιστατικά ρυπάνσεως.

Στό σημεῖο αὐτό τονίστηκε ἰδιαίτερα ἡ συλλογική προσπάθεια τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ στά διεθνῆ συνέδρια, τόσο ἐντός ὅσο καί ἐκτός ΕΟΚ καί ἐκδηλώθηκε ἡ μακρά ἀντίδραση αὐτοῦ, κατά τῆς θεσπίσεως μονομερῶν μέτρων ἀπό διάφορες χῶρες ἢ ὀργανισμούς.

Τέλος, ἐπιβεβαιώθηκε ἡ πίστη τοῦ ἐφοπλισμοῦ στο θεσμό τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, μέ βάση τήν ἀρχή τοῦ ἐλεύθερου καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

Ἡ ἑπομένη κοινή συνάντηση τῶν δύο διοικητικῶν συμβουλίων ἀποφασίσθηκε νά πραγματοποιηθεῖ στόν Πειραιᾶ τόν προσεχῆ Σεπτέμβριο.

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Μέ τήν συνεργασία τῆς γνωστῆς ἑταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύομε κατωτέρω τίς τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 27 Μαρτίου, 1991

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρόττερνταμ	78.00	151.00
Γένοα	87.00	189.00
Ἀμβούργο	81.00	170.00
Χάβρη	93.00	193.00
Πειραιᾶς	85.00	177.00
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ		
Πόρτ Σάϊδ	85.00	275.00
Τζέντα	92.95	189.20
Ράς Τανούρα	80.58	181.50
Ἡν. Ἀρ. Ἐμιράτα	75.00	225.00
ΑΦΡΙΚΗ		
Λάγος	85.00	187.00
Ντακάρ	176.00	218.00
Λάς Πάλμας	89.00	184.00
Θέουτα	86.00	190.00
Ντῶρμπαν	79.00	318.00
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ		
Κολόμπο	70.00	325.00
Σίδνεϋ	137.00	273.00
Χόγκ Κόγκ	99.00	265.00
Σιγκαπούρη	76.00	187.00
Τόκιο	103.00	280.00
ΑΜΕΡΙΚΗ		
Μόντρεαλ	107.00	243.00
Νέα Ὑόρκη	70.00	218.00
Χάμπτον Ρόουντς	78.00	213.00
Χιοῦστον	67.00	178.00
Νέα Ὀρλεάνη	67.00	178.00
Λός Ἄντζελες	64.00	200.00
Κρίστομπαλ	94.00	250.00
Ρίο Ἰανέϊρο	100.00	345.00
Μπουένος Ἄϊρες	128.00	262.00
Μοντεβιδέο	138.00	270.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται ἀπό τήν Transmarine Πειραιᾶ, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 24478, Φάξ: 4138581.

Μεταλλικοί Ἀνιχνευτές γιά ἀποσκευές καί ἐπιβάτες

Ὁ ὅμιλος ἑταιριῶν Ἀντωνιάδης — Ἄτλας Α.Ε., ἀνέλαβε τήν ἐκπροσώπηση στήν Ἑλλάδα τῆς ἰταλικῆς ἑταιρίας C.E.I.A. γιά τή προμήθεια καί ἐγκατάσταση μεταλλικῶν ἀνιχνευτῶν σέ πλοῖα ἢ ἑταιρίες, πού ἐλέγχουν ἀποτελεσματικά κάθε ἐπιβάτη ἢ ἐπισκέπτη καί προστατεύουν πλοῖα καί γραφεῖα ἀπό τόν κίνδυνο τρομοκρατικῶν ἐνεργειῶν.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι μποροῦν νά ἐπικοινωνήσουν στά τηλέφωνα 4825810/13, φάξ: 4825814 μέ τόν ἀρμόδιο τῆς ἑταιρίας κ. Θ. Σπινθηρόπουλο γιά ἐπίδειξη τῶν μεταλλικῶν ἀνιχνευτῶν καί παροχή περισσότερων στοιχείων γιά τή προστασία πού παρέχουν.

Ὁ κ. Γεράσιμος Βλάχος Ἐπίτιμος πρόξενος τῆς Ὁλλανδίας στόν Πειραιᾶ

Ἡ Πρεσβεία τῆς Ὁλλανδίας στήν Ἀθήνα ἀνακοίνωσε ὅτι ὁ Δικηγόρος κ. Γεράσιμος Μ. Βλάχος ὁρίσθηκε ἀπό τήν Α.Μ. τήν Βασίλισσα τῆς Ὁλλανδίας, Ἐπίτιμος Πρόξενος τῆς Ὁλλανδιας στόν Πειραιᾶ, μέ ἁρμοδιότητα στούς νομούς Ἀττικῆς Βοιωτίας, Φθιώτιδας, Ἀργολίδας, Κορινθίας καί Εὐβοίας. Τό Προξενεῖο ἐγκα-

ταστάθηκε προσωρινῶς, στόν Πειραιᾶ, ὁδός Νοταρᾶ 110-112. Τηλ. 41.81.095, φάξ: 41.81.096.

Κατασκευή ἠλεκτραμαξῶν στά Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα

Νέο σημαντικό συμβόλαιο ἐξασφάλισαν τά Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ στά ὁποῖα ἀνετέθη ἀπό τούς ΗΣΑΠ ἡ κατασκευή 50 ἠλεκτρομαξῶν προηγμένης τεχνολογίας. Ἡ κατασκευή θά γίνει σέ συνεργασία μέ τίς ἑταιρίες MAN καί SIEMENS καί ἡ παράδοση τῶν ἠλεκτραμαξῶν θά ἀρχίσει μετά ἀπό 26 μῆνες καί θά ὁλοκληρωθεῖ σέ 40 μῆνες.

Παρουσίαση τοῦ συστήματος GMDSS ἀπό τή ΜΑΡΑΚ

Στοχεύοντας στήν ἔγκαιρη ἐνημέρωση τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου τῆς χώρας γύρω ἀπό τίς τεχνολογικές ἐξελίξεις πού ἐπιφέρει στόν ἐξοπλισμό τοῦ πλοίου τό νέο Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου καί Ἀσφάλειας (GMDSS), ἡ ΜΑΡΑΚ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ παρουσίασε πρόσφατα στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιᾶ τά νέα της συστήματα τά ὁποῖα διευρύνουν οὐσιαστικά τό ἐπίπεδο ὑπηρεσιῶν της στήν ἀγορά τῶν ναυτιλιακῶν ἠλεκτρονικῶν.

Ἀξίζει νά σημειωθεῖ ὅτι ἀπό τόν Φεβρουάριο 1992 ἀρχίζει ἡ προαιρετική ἐφαρμογή τοῦ GMDSS, παρέχοντας στά πλοῖα τή δυνατότητα ἐπιλογῆς μεταξύ τοῦ ὑπάρχοντος καί τοῦ νέου συστήματος, ἐνῶ σταδιακά θά γίνει ὑποχρεωτική ἡ ἐφαρμογή του σέ ὅλα τά πλοῖα πάνω ἀπό 300 GRT. Τό γεγονός αὐτό προκαλεῖ τό ἐνδιαφέρον τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου πού ἐκδηλώθηκε μέ τή μεγάλη προσέλευση στήν παρουσίαση ἐκπροσώπων τῶν σημαντικώτερων ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ Πειραιᾶ.

Σημειώνεται ὅτι ἡ ΜΑΡΑΚ ἔχει ἐξασφαλίσει τήν ἀντιπροσώπευση στήν ἑλληνική ἀγορά σημαντικῶν κατασκευαστικῶν οἴκων (Elektrisk Bureau Νορβηγίας, SERPE - IESM Γαλλίας κ.α.), ἐνῶ παράλληλα ἔχει ἐνισχύσει σημαντικά τίς κατασκευαστικές της δραστηριότητες μέ κεντρικό ἄξονα τή μαζική παραγωγή τῶν δεκτῶν NAVTEX NMR100.

Ὁ δέκτης NAVTEX NMR100 εἶναι μία συσκευή αὐτόματης λήψης καί ἐκτύπωσης μετεωρολογικῶν σημάτων ἡ ὁποία πρόκειται νά λειτουργεῖ στά πλαίσια τοῦ GMDSS. Τό Τμῆμα Ἔρευνας καί Ἀνάπτυξης τῆς ΜΑΡΑΚ κατόρθωσε νά συγκεντρώσει μία σειρά μοναδικῶν πλεονεκτημάτων στή σχεδίαση τοῦ δέκτη παράλληλα μέ τήν κάλυψη τῶν διεθνῶν προδιαγραφῶν τοῦ IMO. Ἐπιγραμματικά ἀναφέρουμε τή δυνατότητα ἐκτύπωσης ἑλληνικῶν χαρακτήρων ὅπως ἐπίσης καί τή χρήση κοινοῦ καταγραφικοῦ χαρτιοῦ.

Ἔντονη δραστηριοποίηση τῆς Vernicos Yachts καί αὔξηση κεφαλαίου μέ ἰδιωτική ἐγγραφή

Σέ αὔξηση τοῦ κεφαλαίου της μέ ἰδιωτική ἐγγραφή προχωρεῖ ἡ Βερνῖκος Κόττερα Ναυτιλιακή Α.Ε., μία ἀπό τίς σημαντικότερες ἑλληνικές ἐπιχειρήσεις στό χῶρο τοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ.

Ἡ Βερνῖκος Κόττερα Ναυτιλιακή Α.Ε. εἶναι μία πλοιοκτητική ἑταιρία σκαφῶν ἀναψυχῆς, ἡ ὁποία παράλληλα λειτουργεῖ σάν Holding Company καί ἔχει δημιουργήσει θυγατρικές ἑταιρίες, ὅπως: τή Blue Yachts, Α.Ε., πού εἶναι κοινή ἐπένδυση τῆς Βερνῖκος Κόττερα Ναυτιλιακῆς Α.Ε. καί τοῦ Γαλλικοῦ Ναυπηγείου Beneteau, πού εἶναι τό μεγαλύτερο στήν Εὐρώπη, τή Ver-Sun, πού εἶναι κοινή ἐπένδυση τῆς Βερνῖκος Κόττερα Ναυτιλιακῆς Α.Ε. καί τῆς Ἀγγλικῆς ἑταιρίας Sunsail, πού ἔχει τήν ἐκμετάλλευση 600 σκαφῶν σ' ὅλο τόν κόσμο περιλαμβανομένης τῆς Καραϊβικῆς, Μεσογείου καί Ἄπω Ἀνατολῆς καθώς καί πέντε ξενοδοχεῖα, καί τέλος τή Βερνῖκος Κόττερα Ε.Π.Ε., πού ἀσχολεῖται μέ ναυλώσεις τρίτων σκαφῶν, ἀσφαλίσεις καί παροχή ὑπηρεσιῶν σέ σκάφη ἀναψυχῆς.

Μέσα στούς ἄμεσους στόχους τῆς Βερνῖκος Κόττερα Ναυτιλιακῆς Α.Ε. εἶναι:

— Νά διεύρυνει τή συμμετοχή της στή Sunsail, ἐπιτυγχάνοντας ἔτσι τή διείσδυση μιᾶς Ἑλληνικῆς ἑταιρίας σέ μία μεγάλη ξένη ἑταιρία, σέ ἐποχή πού συμβαίνει τό ἀντίθετο.

— Τήν ἐξαγορά καί συγχώνευση μιᾶς σειρᾶς μικρότερων ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων Yachting, ὥστε μέ τήν «ἰσχύ ἐν τῇ ἑνώσει» νά ἀντιμετωπισθεῖ ὁ διεθνής ἀνταγωνισμός μετά τό 1992, καί

— Τήν αὔξηση τῶν δυνατοτήτων τῆς Βερνῖκος Κόττερα Ναυτιλιακῆς Α.Ε. γιά χρηματοδότηση σκαφῶν ἀναψυχῆς.

Ἡ Βερνῖκος Κόττερα Ναυτιλιακή Α.Ε. ἐνδιαφέρεται ἐπίσης σοβαρά γιά τό θέμα τῶν Μαρινῶν καί βρίσκεται σέ τελικό στάδιο συζητήσεων γιά τή συμμετοχή της σέ δύο Μαρίνες.

Ἡ συμμετοχή στήν ἰδιωτική αὔξηση μέσα ἀπό τήν ἀποστολή ὀνομαστικῶν αἰτήσεων ἐγγραφῆς καί πληροφορίες παρέχονται ἀπό τά γραφεῖα τῆς ἑταιρίας: ὁδός Διαδόχου Παύλου 12, Γλυφάδα, τηλ. 8946981-3.

Τό πρόγραμμα MEDSPA γιά τή Μεσόγειο

Τό πρόγραμα Medspa (Μεσογειακή Στρατηγική καί Πρόγραμμα Δράσης γιά τό Περιβάλλον), τό ὁποῖο θεσπίσθηκε στό πλαίσιο τῆς πολιτικῆς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητας γιά τήν προστασία τοῦ περιβάλλοντος τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου, παρουσιάσθηκε στίς 19 Μαρτίου 1991, στά γραφεῖα τῆς ΕΟΚ στήν Ἀθήνα ἀπό τήν Ἑλληνική Ἕνωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMEPA).

Κατά τήν παρουσίαση τοῦ προγράμματος τονίστηκαν οἱ τομεῖς παρέμβασης τοῦ προγράμματος πού ἀφοροῦν:

— Ἀπορρίμματα πλοίων στήν θάλασσα: Ἐθελοντική περιβαλλοντική ἐκπαίδευση Ἑλλήνων ναυτικῶν.

— Ἀπορρίμματα τοῦ κοινοῦ στις ἀκτές καί θάλασσες: Πληροφόρηση καί περιβαλλοντική εὐαισθητοποίηση τοῦ κοινοῦ καί ἐθελοντικοί, καθαρισμοί ἀκτῶν ἀπό μαθητές.

— Διαχείριση ἀπορριμμάτων ἀπό τήν πηγή ἕως τήν τελική διάθεση: Ἐντοπισμός, συλλογή, καταγραφή, ὄγκος, σύσταση καί πηγές ἀπορριμμάτων.

— Περιορισμός οἰκονομικῆς σπατάλης — Πειραματική ἐθελοντική ἀνακύκληση.

Τό πρόγραμα HELMEPA — MEDSPA '89-'90 στοίχισε 81 ἑκατομμύρια δραχμές, ποσό τό ὁποῖο καλύφθηκε κατά 50% ἀπό τή HELMEPA καί τή ΕΟΚ.

Βάσει τῶν στοιχείων τοῦ προγράμματος στή σύνθεση τῶν ἀπορριμμάτων τῶν ἀ-

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ (ΝΥΚΤΟΣ 22956)
(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIAKANEL
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

κτῶν τῆς Ἀττικῆς κυριαρχεῖ τό πλαστικό καί τό χαρτί.

Οἱ προτάσεις πού ὑποβλήθηκαν καί οἱ ὁποῖες ἀπορρέουν ἀπό τήν ἐκτέλεση τοῦ προγράμματος ἔχουν ὡς ἑξῆς:

— Παρουσίαση τοῦ προβλήματος στό κοινό μέ ὑπόδειξη τῆς προσωπικῆς ἀτομικῆς εὐθύνης.

— Συνεργασία φορέων γιά μείωση ὄγκου ἀπορριμάτων μέ: ἀνακύκληση, τοποθέτηση κάδων, ἀποκομιδή, ὀργάνωση, συντονισμός, ἐνημέρωση.

— Περιβαλλοντική ἐνημέρωση μαθητῶν ἡλικίας 7 ἕως 12 γιά τήν προσωπική τους συμμετοχή καί εὐθύνη στή διατήρηση τοῦ περιβάλλοντος.

— Υἱοθέτηση ἀκτῶν ἀπό σχολεῖα μέ ὀργάνωση ἐθελοντικῶν καθαρισμῶν.

— Ἀναζήτηση ἀπό τήν ΤΑ πόρων σέ συνεργασία μέ εἰδικά προγράμματα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων γιά τεχνικά ἔργα καί ἀνακύκληση.

— Περιορισμός ἤ/ καί ἀπαγόρευση τῆς χρήσης ὁρισμένων ὑλικῶν συσκευασίας π.χ. πλαστικό.

— Ἐνθάρρυνση τῆς ἀνακύκλησης χαρτιοῦ στίς δημόσιες ὑπηρεσίες.

— Προώθηση συσκευασίας ἀπό ἀκακυκλήσιμα ὑλικά.

— Ἐπίσπευση ἐγκατάστασης Σταθμῶν Ὑποδοχῆς Καταλοίπων πλοίων στά ἑλληνικά λιμάνια, ὅπως εἶναι ἡ διεθνής συμβατική ὑποχρέωση τῆς ἑλληνικῆς πολιτείας.

— Συντονισμός τῶν μεμονωμένων προσπαθειῶν φορέων.

— Σύνδεση σημασίας περιορισμοῦ ἀπορριμμάτων μέ σπατάλη ἐθνικῶν πόρων.

— Συνεργασία Κράτους καί πολίτη γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ κοινοῦ προβλήματος.

Τό νέο Δ.Σ. τῆς Ἑνώσεως Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιριῶν

Τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο τῆς Ἑνώσεως Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιριῶν γιά τή διετία 1991 - 1992 πού ἐξελέγη κατά τίς ἀρχαιρεσίες τῆς 14ης Φεβρουαρίου 1991 συγκροτήθηκε σέ σῶμα ὡς ἑξῆς:

Πρόεδρος Δούκας Παλαιολόγος, ἀντιπρόεδροι Ἱερ. Δελένδας (κλάδου Πυρός), Ν. Ἀδαμαντιάδης (κλάδου Μεταφορῶν), Ι. Κυριάκος (κλ. Αὐτοκινήτων - Ἀτυχημάτων) καί Ἀνδρ. Βασιλείου (κλάδου ζωῆς), γεν. γραμματέας Θάνος Μελακοπίδης, ταμίας Ἄλμπερτ Μπάρρου καί διοικ. σύμβουλοι Μιχ. Παρασκάκης, Ἰωάν. Πολίτης, Παν. Σίμιτσεκ, Ἐμμ. Ματθιᾶς, Μεγ. Λουρίδας, Νικ. Σταματόπουλος, Παν. Καραλῆς καί Ἰωάν. Λαπατᾶς.

Οἱ Ἕλληνο-Σοβιετικές σχέσεις στό ναυτιλιακό τομέα

Στίς 20 Μαρτίου 1991, πραγματοποιήθηκε τελικά τό ἀπό καιρό προγραμματισμένο γεῦμα ἐργασίας ἐκπροσώπων τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος μέ τόν πρέσβη τῆς Σοβιετικῆς Ἕνωσης στήν Ἑλλάδα κ. Ἀν. Σλιουσάρ καί τούς συνεργάτες του, στόν Ναυτικό Ὅμιλο Ἑλλάδος.

Κατά τό γεῦμα ἔγινε εὐρεία ἀνασκόπηση τῶν Ἑλληνοσοβιετικῶν σχέσεων στόν ναυτιλιακό τομέα καί ἀνταλλάγησαν σκέψεις γιά τήν προσέγγιση τῶν προβλημάτων ὅπου καί σέ ὁποιο βαθμό αὐτά ὑπάρχουν.

Εἰδικότερα ὑπῆρξε θετική ἡ πρόθεση καί ἀπό τίς δύο πλευρές νά δημιουργηθεῖ ἕνα κλῖμα εὐρύτερης συνεργασίας καί ἀλληλοκατανοήσεως στήν ἀντιμετώπιση τῶν ποικίλων θεμάτων πού συζητοῦνται στούς διεθνεῖς ὀργανισμούς μέ σημαντικότερους τήν UNCTAD καί τόν IMO, ὥστε οἱ ἀποφάσεις τους νά μήν εἶναι δυσμενεῖς καί νά μήν περιορίζουν τόν ἐλεύθερο ἀνταγωνισμό στή Ναυτιλία.

Ὅπως εἶναι γνωστό, στήν Οὐνκτάντ συνήθως οἱ ἀναπτυσσόμενες χῶρες τοῦ Group 77 προσπαθοῦν νά κερδίσουν ἀπό τίς ἀναπτυγμένες τοῦ Group B ὁρισμένα πλεονεκτήματα ὅπως στό Κώδικα τακτικῶν γραμμῶν, στό θέμα τῶν δημιουργίας κώδικα γιά τίς χύδην μεταφορές, τή νηολόγηση πλοίων καί ἄλλα.

Ἀκόμη ἔγινε ἀναφορά καί στό καθεστώς πού ὑπάρχει στά λιμάνια καί τῶν δύο χωρῶν Ἑλλάδος καί Σοβιετικῆς Ἕνωσης ὅσον ἀφορᾶ τίς εὐκολίες διακινήσεως προσώπων καί ὑλικῶν ἀπό καί πρός τό πλοῖο μέ τήν καθυστέρηση πού παρατηρεῖται καί καθιστᾶ προβληματική τήν ἀντικατάσταση πληρώματος, τήν ἐπίσκεψη τοῦ πλοίου ἀπό ἐπιθεωρητάς ἤ τεχνικούς, τήν ἀποστολή ἀμοιβῶν διαφόρων μηχανημάτων, κλπ.

Τό ὁμοίωμα τοῦ «Karteria» στό Baltic Exchange

Στίς 6 Μαρτίου, στήν αἴθουσα Queen's Room τοῦ Baltic Exchange σε μιά σεμνή καί συγκινητική τελετή, ὁ Πρόεδρος τοῦ Κομμίττη κ. Ἰω. Ἀδ. Χατζηπατέρας παρέδωσε ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας ὁμοίωμα τοῦ πρώτου ἀτμοκινήτου πλοίου πού ἔφερε τήν ἑλληνική σημαία, τοῦ α/π «Karteria», τό ὁποῖο ναυπηγήθηκε σέ ἀγγλικά ναυπηγεῖα, στή διάρκεια ἀκόμη τοῦ ἀπελευθερωτικοῦ ἀγῶνα τοῦ Ἔθνους. Τό πλοῖο ἀγοράσθηκε ἀπό τήν Ἑλληνική Πολιτεία καί συνέβαλε καί ὡς πολεμικό σέ ναυμαχίες πού ἀκολούθησαν. Τό μοντέλλο τοῦ α/π «Karteria» δωρήθηκε σέ ἔνδειξη τῶν δεσμῶν φιλίας καί συνεργασίας τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ μέ τό Baltic Exchange.

Μετά τήν τελετή τῆς παραδόσεως τοῦ ὁμοίωματος, παρουσία καί τοῦ πρέσβη τῆς Ἑλλάδος στή Μ. Βρεταννία, κ. Γ. Παπούλια, ὁ Πρόεδρος τοῦ Baltic Exchange κ. Paul J. Vogt καί οἱ διευθυντές τοῦ Baltic παρέθεσαν γεῦμα σέ ὅλα τά μέλη τοῦ συμβουλίου τοῦ Κομμίττη.

ΠΕΝΘΗ

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΚΑΒΟΥΣΑΝΑΚΗ

Πέθανε ἔπειτα ἀπό μακρόχρονη ἀσθένεια καί κηδεύθηκε στήν Ἀθήνα ἡ Μαργαρίτα Καβουσανάκη, σύζυγος τοῦ Καπετάν Μανώλη Καβουσανάκη, διευθυντοῦ τῆς ἑταιρίας Westwind Africa Line τοῦ κ. Γεώργ. Κουμάνταρου στόν Πειραιᾶ.

Γιά τόν θάνατο τῆς Μαργαρίτας Καβουσανάκη ἐξέφρασε συλλυπητήρια τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο Ἑλλάδος τό ὁποῖο διέθεσε στή μνήμη της 35.000 δραχμές ὑπέρ φιλανθρωπικῶν σκοπῶν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν εἰλικρινῆ συλλυπητήρια στόν φίλτατο Καπετάν Μανώλη γιά τήν ἀπώλεια τῆς συζύγου του.

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΗΣ CITIBANK

Μέ τόν νέο τίτλο «Citibank News» θά κυκλοφορεῖ πλέον τό περιοδικό πού ἐκδίδει ἡ Διεύθυνση Προσωπικοῦ τῆς Citibank. Ἡ νέα μορφή τῆς ἔκδοσης λαμβάνει ὑπόψη τήν ἐμπειρία ἀπό τήν μέχρι τώρα κυκλοφορία

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	Ελληνική	6.096	1977	Ανέφερε βλάβη στή μηχανή ἀνοικτά τῆς Ἀφρικῆς τό Φεβρουάριο.
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	Ελληνική	12.840	1969	Ὑπέστη ζημίες συνεπεία κακοκαιρίας πού συνάντησε κατά τό ταξίδι Σύδνεϋ γιά Μελβούρνη τόν Φεβρουάριο.
ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ	Ελληνική	12.373	1969	Ὑπέστη βλάβη στή μηχανή κατά τό ταξίδι Σιγκαπούρη γιά Μπρισμπαίην τόν Μάρτιο καί κατέπλευσε στήν Τάουνσβιλ γιά ἐπισκευές.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Ελληνική	12.458	1973	Ὑπέστη πυρκαϊά στό φορτίο, στό Σάντος, στίς 12/3.
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ.	Κυπριακή	10.354	1979	Ὑπέστη βλάβη στή μηχανή καί κατέπλευσε στή Μπαλμπόα γιά ἐπισκευές στίς 7/3.
ΜΗΛΟΣ Λ. (πρ. «Bernburg»)	Παναμαϊκή	8.501	1967	Ἔμεινε ἀκυβέρνητο ἀνοικτά τοῦ Γιβραλτάρ καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκοῦ στίς 19/3.
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ	Κυπριακή	11.185	1972	Κατά τήν εἴσοδο στό λιμάνι τῆς Βομβάης προσάραξε ἔμφορτο φωσφάτων σέ θέση 18.52 Β, 72.47 Α στίς 17/3 καί ὑπέστη ρῆγμα καί εἰσροή ὑδάτων στό μηχανοστάσιο.
ΡΙΚΙΑ (πρ. «Νέστωρ Σκάϋ»)	Κυπριακή	9.810	1972	Κατά τό ταξίδι Ρίο Γκράντε γιά Βικτόρια ὑπέστη ἀπώλεια τῆς προπέλλας στίς 6/3. Ἀναλήφθηκε ὑδροδεξαμενισμός στό Ρίο Ἰανέϊρο.
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ.	Κυπριακή	5.386	1978	Ὑπέστη βλάβη στή μηχανή κατά τό ταξίδι Ἰταλία γιά Φός καί κατέπλευσε στόν Πειραιᾶ στίς 19/3.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	Ελληνική	21.200	1983	Ἀνέφερε ζημίες ἀπό πρόσκρουση σέ πλωτό ἀντικείμενο στίς 2/2.
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	Παναμαϊκή	19.044	1968	Κατά τό ταξίδι Πύλο γιά Γαλλία ὑπέστη ζημίες ἀπό κακοκαιρία στίς 15/2.
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ	Κυπριακή	19.061	1971	Κατά τό ταξίδι Λοριέντ γιά Βέντσπιλς ὑπέστη βλάβη στή μηχανή καί κατέπλευσε στό Φάλμουθ στίς 17/3.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Μάλτας	14.986	1972	Ἀνέφερε βλάβη στή μηχανή, στόν Πειραιᾶ στίς 11/3.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ	Ελληνική	64.948	1973	Ὑπέστη ἀπώλεια τῆς ἄγκυρας στόν π. Ντέλαγουερ, στίς 3/3.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	Ελληνική	17.744	1971	Προσέκρουσε σέ θύρα φράγματος στό Γκρέϊντζμαουθ στίς 20/3 καί ὑπέστη μικρό ρῆγμα καί διαρροή φορτίου.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ὁ περιορισμός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐντολῶν, μέ τή παράλληλη ψυχολογική πίεση στή πλοιοκτησία ἀπό τίς σημαντικές καθυστερήσεις στίς πληρωμές τῶν Σοβιετικῶν ναυλωτῶν ὑπῆρξαν τά βασικά χαρακτηριστικά τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Μαρτίου.

Ὅπως εἶχαμε σημειώσει στό προηγούμενο δελτίο μας, ἡ σταδιακή μείωση ροῆς φορτίων πού εἶχε διαφανεῖ ἀπό τά μέσα Μαρτίου, ὁδήγησε τήν ἀγορά σέ χαμηλώτερα ἀπό τά ἐπίπεδα ρεκόρ πού παρατηρήθηκαν στίς ἀρχές τοῦ μήνα.

Ἀποτολμώντας μιά πρόβλεψη, θά ὑποστηρίξουμε ὅτι οἱ πτωτικές τάσεις θά διατηρηθοῦν μέχρι καί τή συμπλήρωση τῶν ἑορτῶν τοῦ Πάσχα, χωρίς ὅμως νά πιθανολογεῖται μεγάλη διαφοροποίηση ἀπό τά σημερινά ἀρκετά ἐπικερδῆ ἐπίπεδα.

Ἄς δοῦμε ἐν συνεχεία πώς διαμορφώθηκαν οἱ ναῦλοι κατά τή τελευταία ἑβδομάδα τοῦ Μαρτίου στίς βασικώτερες κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

— 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ταϊβάν, δολ. 27.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ.2 3,25.

— 52.000 τον. Βόρειο Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία, δολ. 14,60.

— 50.000 τον. Δανία γιά Τζέντα, δολ. 22,50.

— 50.000 τον. Βανκοῦβερ γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 13,75.

— 50.000 τον. Βραζιλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 30,50.

— 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἄκαμπα, δολ. 26,50.

— 48.000 τον. Ροστόκ γιά Τζέντα, δολ. 20,50.

— 23.000 τον. Βορ. Γαλλία γιά Τυνησία, δολ. 17,30.

— 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἀνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ, 12,50.

Γαιάνθρακες:

— 150.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς γιά Νότιο Κορέα, δολ. 16,50.

— 125.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη γιά Ρόττερνταμ, δολ. 9,50.

— 120.000 τον. Πόρτ Κέμπλα γιά Τουρκία, δολ. 13,25.

— 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς γιά Ἀμβέρσα, δολ. 7,50.

— 60.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη γιά Μεσογειακό λιμάνι Ἱσπανίας, δολ. 12,75.

Σιδηρομεταλλεύματα:

— Μικρός ὁ ἀριθμός τῶν διακινηθέντων φορτίων μέ τό πιό χαρακτηριστικά:

— 100.000 τον. Νουαντχίμπου γιά Τάραντο, δολ. 5,20.

— 100.000 τον. Τουμπαράο γιά Καοσιούγκ, δολ. 12,50.

— 100.000 τον. Πόρτ Καρτιέρ γιά Δουκέρκη, δολ. 7,95.

Λιπάσματα:

— 30.000 τον. Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα γιά Κίνα, δολ. 32.

— 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά Δυτ. ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 48,50.

— 27.500 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά Δυτ. ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 49,75.

— 14.000 τον. Ἄκαμπα γιά Ἰνδία, δολ. 21.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Περιορισμένος, σέ σύγκριση μέ τό προηγούμενο δεκαπενθήμερο, ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων πού ἀπασχολήθηκαν μέ χρονοναύλωση, μέ χαλάρωση τῆς ζήτησης σέ Δύση καί Ἀνατολή. Στή κατηγορία τῶν πάναμαξ ἡ ἀγορά τοῦ Ἀτλαντικοῦ διαμορφώθηκε περί τά δολ. 13.000 τήν ἡμέρα, ἐνῶ στόν Εἰρηνικό ἡ πίεση στή πλοιοκτησία ὑπῆρξε ἰσχυρότερη καί τά μισθώματα ἔφθασαν στά ἐπίπεδα τῶν δολ. 11-11.500.

Στά handymax μπάλκ κάρριερς τά μισθώματα πλησίασαν τά δολ. 10.000 τήν ἡμέρα γιά κυκλικό ταξίδι Εἰρηνικοῦ, ἐνῶ μέ ἐπαναπαράδοση στήν Εὐρώπη διαμορφώθηκαν κάτω ἀπό τά δολ. 9.000.

Τά μικρότερα πλοῖα χύδην φορτίων τά μισθώματα παρουσίασαν διαφοροποιήσεις ἀνάλογα μέ τίς περιοχές παράδοσης καί ἐπαναπαράδοσης, μέ καλύτερη ἀγορά ἐκείνη τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς, ἀπ' ὅπου οἱ ναυλώσεις μέ προορισμό τήν Ἄπω Ἀνατολή πλήρωναν δολ. 8-8.500 τήν ἡμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἠρεμία ἐπικράτησε γενικά στή ναυλαγορά τῶν πετρελαιοφόρων κατά τό διαρρεῦσαν δεκαπενθήμερο, μέ σταθερά μειωμένη τή ροή φορτίων ἀπό ὅλες τίς βασικές περιοχές φορτώσεων.

Ἡ περιοχή τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἐλάχιστα ἀκούστηκε καί οἱ λίγες ναυλώσεις VLCC's ἀπέφεραν ναύλους τῆς τάξεως τῶν WS 60 γιά τήν Ἄπω Ἀνατολή καί WS 52 γιά τή Δύση.

Λιγοστά καί τά φορτία στίς περιοχές τῆς Μεσογείου καί τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς μέ τούς ναύλους γιά μέν τή πρώτη στά WS 105 γιά φορτία 80.000 τόννων καί στή δεύτερη στά WS 90 γιά φορτία 130.000 τόννων.

Ἀδύναμη σέ γενικές γραμμές καί ἡ ἀγορά Καραϊβικῆς μέ τά συνήθη φορτία τῶν 50.000 τόννων στά WS 210 καί τῶν 75.000 τον. στά WS 150. Κάπως καλύτερα ἀντέδρασαν οἱ ναῦλοι στά καθαρά φορτία ἀπό τή περιοχή μέ τούς 30.000 τόννους περί τά WS 310-325.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις τῆς περιόδου:

— 260.000 τον. Περσικό Κόλπο γιά Γαλλία, WS 55.

— 240.000 τον. Περσικό Κόλπο γιά Νοτ. Κορέα, WS 59.

— 260.000 τον. Ἀγγλία γιά Μεσόγειο, WS 70.

— 130.000 τον. Δυτ. Ἀφρική γιά Γαλλία, WS 95.

— 127.000 τον. Δυτ. Ἀφρική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 87,5.

— 120.000 τον. Αἴγυπτο γιά Ἰταλία, WS 81.

— 75.000 τον. Καραϊβική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 155.

— 68.000 τον. Καραϊβική γιά Βορ. Εὐρώπη, *WS 110.*

Στά καθαρά φορτία, σημειώνομε χαρακτηριστικά:

— 60.000 τον. Περσικό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, WS 145.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

— 30.000 τον. Ἀργεντινή γιά Χιλή, WS 350.

— 29.000 τον. Καραϊβική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 330.

— 25.000 τον. Ἀλγερία γιά Βραζιλία, WS 25'2,5.

Τά ναυλωθέντα ἑλληνόκτητα πλοῖα

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Βραζιλία 210.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερντα, δολ. 6,50 φίο, 7 ἡμέρες, Ἀπριλίου 8-20.

ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ: Βορ. Γαλλία 15.000 τον. σιτηρά Ἀγλερία, δολ. 18,50 φίο, 5.000/1.500 τον. φερτρεκφόρτωση, ἄμεση.

ΒΑΤΗΣ: Σαλντάνχα Μπαίη 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 8,25 φίο, 7 ἡμέρες, Ἀπριλίου 1-14.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΚ: Νουαντχίμπου 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερντα, δολ. 5 φίο, 5 ἡμέρες, Ἀπριλίου 1-15.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 24.000 τον. γεννήματα Ἀλγερία, δολ. 28 φίο, 5 ἡμέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιο.

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν.: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. φωσφάτα Δυτ. ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 48,50 φίο, 8.000/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἀπριλίου 18-25.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 25 φίο, 11 ἡμέρς, Ἀπριλίου 15-25.

ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ταβιάν, δολ. 27 φίο, 5 ἡμέρες /4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἀπριλίου 9-20.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Ρίτσαρντς Μπαίη 125.000 τον. γαιάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 9,20, φόρτωση κλίμακας /25.000 τον. ἐκφόρτωση, Ἀπριλίου 5-15.

ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.: Μακαπά 25.000 τον. μαγνήσιο Τάραντο, δολ. 15,85 φίο, 5 ἡμέρες, Ἀπριλίου 4-14.

ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Κόλπο ΗΠΑ 27.000 τον. φωσφάτα, Δυτική ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 49,75 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 24-31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: 145.100 τον. d.w. τοῦ 1971, παράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 20-30, ταξίδι μέσω Βραζιλίας μέ ἐπαναπαράδοση Ἀμβέρσα/ Ἀμβοῦργο, δολ. 14.500 τήν ἡμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.570 τον. d.w. τοῦ 1981, παράδοση Πράϊα Μόλτε Μαρτίου 15-20, ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.650 τήν ἡμέρα, πλέον δολ. 280.000 γιά πλοῦ ὑπό ἕρμα.

ΑΣΤΕΡΙΞ: 77.100 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση Πάσσερο ΜΑρτίου 24-25 ταξίδι μέσω Ἀνατολ. ἀκτῆς Νοτ. Ἀμερικῆς μέ ἐπαναπαράδοση Γκέντ, δολ. 17.000 τήν ἡμέρα.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.200 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση Γιοκοχάμα Μαρτίου 28 — Ἀπριλίου 5, ταξίδι μέσω Κέδρος Ἄϊλαντ μέ ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία / Νοτ. Κορέα, δολ. 10.900 τήν ἡμέρα.

ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ: 43.100 τον. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Λισσαβῶνα ἄμεση ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ μέ ἐπαναπαράδοση Ἄπω Ἀνατολη, δολ. 13.800 τήν ἡμέρα.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ: 71.700 τον. d.w. τοῦ 1975, παράδοση διερχόμενο Φός Μαρτίου 20, ταξίδι μέσω Ἀνατολ. ἀκτῆς Νοτ. Ἀμερικῆς μέ ἐπαναπαράδοση Σκώ /Πάσσερο, δολ. 13.750 τήν ἡμέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ: 31.793 τον. d.w. τοῦ 1982, παράδοση Κίνα ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία, δολ. 11.900 τήν ἡμέρα.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 37.850 τον. d.w. τοῦ 1973, παράδοση Ἄμστερνταμ Μαρτίου 20-25, ταξίδι μέσω Νοτ. Ἀμερικῆς μέ ἐπαναπαράδοση Λισσαβῶνα /Ἀμβοῦργο, δολ. 9.000 τήν ἡμέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.160 τον. d.w. τοῦ 1952, παράδοση Σακάτα Μαρτίου 23-27, ταξίδι μέσω Κουϊνχουανγκντάο μέ ἐπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 14.550 τήν ἡμέρα.

ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: 114.100 τον. d.w. τοῦ 1971, παράδοση Πάσσερο τέλη Ἀπριλίου, ταξίδι Ἀτλαντικοῦ μέ ἐπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 13.000 τήν ἡμέρα.

ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ: 61.200 τον. d.w. τοῦ 1981, παράδοση Νοτ. Κορέα Μαρτίου 27-28, ταξίδι μέσω Βορ. Εἰρηνικοῦ μέ ἐπαναπαράδοση Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 12.450 τήν ἡμέρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 21.000 τον. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Νοτ. Ἀφρική Μαρτίου 25-31, ἐπαναπαράδοση Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 8.250 τήν ἡμέρα.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: 34.500 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Νοτ. Κορέα Μαρτίου 25-31, ταξίδι μέσω Χιλῆς μέ ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία, δολ. 9.000 τήν ἡμέρα.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΕΗΒ: 37.250 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση Βραζιλία ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 13.750 τήν ἡμέρα.

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΤΖΕ'Ι'Ν: 26.300 τον. d.w. τοῦ 1978, παράδοση Ἀμβέρσα /Ἀμβοῦργο ἄμεση, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέϊτ μέ ἐπαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 7.900 τήν ἡμέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 61.250 τον. d.w. τοῦ 1973, παράδοση Ἰντσόν Μαρτίου 24 — Ἀπριλίου 2, ταξίδι 3-5 μηνῶν, δολ. 11.000 τήν ἡμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: Περσικό Κόλπο 450.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 50, Μάρτιο.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Γιέμπο 78.000 τον. Αὐγούστα, WS 120, Ἀπριλίου 5.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Κοβένας 68.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 175, Ἀπριλίου 30.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Ἐρυθρά Θάλασσα 50.000 τον. καθαρά Ἰαπωνία, WS 170, Μάρτιο.

ΑΞΩΝ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Ἰνδονησία, WS 80, Μάρτιο.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Λ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Σιντί Κερίρ 100.000 τον. Ἰταλία, WS 100, Μαρτίου 20.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Καραϊβική 50.000 τον. Δυτική ἀκτή ΗΠΑ, WS 225, Μαρτίου 24.

ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 69, Μαρτίου 26.

ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σιντί Κερίρ 82.000 τον. μέρος φορτίου Λέγκχορν, WS 132,5, Μαρτίου 16.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Δυτ. Ἀφρική 130.000 τον. μέρος φορτίου Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ / Κόλπο ΗΠΑ WS 110, ὀψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 112,5, Μαρτίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Σαλλόμ Βόε 215.000 τον. Τουρκία, WS 72,5, Μαρτίου 21.

ΝΟΤΟΣ: Ἀνατολ. ἀκτή ΗΒ 130.000 τον. Μεσόγειο, WS 82,5, Μαρτίου 25.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Δυτική ἀκτή ΗΠΑ 30.000 τον. καθαρά Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 630.000 κατ' ἀποκοπή, Μάρτιο.

ΕΒΟ'Ι'ΚΟΣ: Ἰνδονησία 110.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 130, Μαρτίου 12.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 76.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 145, Μαρτίου 29.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Ἀρζοῦ 75.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 125, ἄμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Καραϊβική 70.000 τον. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 157,5, Μαρτίου 27.

ΑΛΦΑ ΣΑΝ: Μπανίας 80.000 τον. Ἰταλία, WS 107,5, Μαρτίου 26.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λιβύη 80.000 τον. Γιουγκοσλαυία, WS 125, Μαρτίου 25.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Βενεζουέλα 68.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 108, Μαρτίου 29.

雲林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.
(INCORPOATED IN SINGAPORE) ESTB 1974
SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE
MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,
LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE: 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.
185 36 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΚΑΙ
«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τον Ιανουάριο 1991, τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» συμπλήρωσαν 60 χρόνια ζωής. Εξήντα χρόνια δυναμικής παρουσίας στο χώρο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και θετικής προσφοράς στο μεγάλο της έργο.

Οι 56 ογκώδεις ετήσιοι τόμοι του περιοδικού είναι γεμάτοι από την πλούσια αυτή ύλη που καθρεφτίζει τις σκέψεις και τους αγώνες μας.

1.350 τεύχη, 70.000 σελίδες διηγούνται το ναυτιλιακό έπος της χώρας μας.

Την επιτομή του μεγάλου αυτού εκδοτικού έργου, μοναδικού ίσως σε συνέχεια και συνέπεια, που περιέχει τον αμητό της γνώσης και της πείρας του κόσμου της Ναυτιλίας, του Εφοπλισμού, των Ναυτικών μας και των ειδικών Επιστημόνων του κλάδου, σκεφτήκαμε οι σημερινοί συνεχιστές του έργου του αοίδιμου Κωττάκη, να φέρουμε στο φώς της επικαιρότητας.

Με τη βοήθεια μιας ομάδας εκλεκτών συνεργατών μας που θα συνοψίσουν και θα επιλέξουν τα κύρια και χαρακτηριστικά βήματα της εξηντάχρονης ναυτιλιακής μας πορείας, όπως προκύπτουν απ' τις σελίδες του περιοδικού μας, θα εκδώσουμε ένα χωριστό πολυσέλιδο πολυτελή τόμο, αφιερωμένο στη μνήμη του ιδρυτού μας, που ελπίζουμε ν' αποτελέσει όχι μόνο το ΛΕΥΚΩΜΑ και το ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ του παράλληλου βίου της Ναυτιλίας και των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», αλλά ν' αποβεί συγχρόνως ένας αναγκαίος οδηγός για τη μελέτη των ναυτιλιακών μας πραγμάτων και ένα διδακτικό έργο και βοήθημα για τη σύγχρονη ναυτιλιακή πράξη και δραστηριότητα.

Ακόμη, το σπάνιο αυτό ιστορικό ΛΕΥΚΩΜΑ της Ναυτιλίας θα εμπεριέχει ένα εμπεριστατωμένο English Supplement, ώστε να είναι κατανοητό και στους πολλούς ξένους φίλους και συνεργάτες του Ελληνικού Εφοπλισμού.

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία .....

Κύριοι,

Επιβεβαιώνεται η παραγγελία για ..... αντίτυπ..... ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

.....

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

.....

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ..... ΑΡ. ..... ΤΑΧ. ΚΩΔΙΞ .....

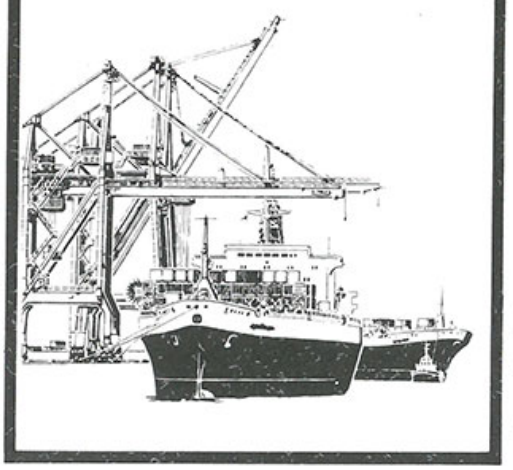
ΠΟΛΗ: ..... ΧΩΡΑ: .....

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ..... ΤΕΛΕΞ ..... ΤΕΛΕΦΑΞ .....

Εσωκλείεται Επιταγή: Δρχ. 20.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐

ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: (Τιμές συμπεριλαμβάνουν έξοδα συσκευασίας και αποστολής, καθώς και Φ.Π.Α.)
ΕΛΛΑΔΑ / ΚΥΠΡΟ: ΔΡΧ. 20.000 - ΕΥΡΩΠΗ / ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ: ΛΙΡΕΣ 75,00 - Η.Π.Α.: ΔΟΛΛ. 150,00 - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ / ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ / ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ: ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 170,00-

NAFTIKA CHRONIKA



REGISTRY TRANSFERS IN THE EC

At the last meeting of the European Council of Transport Ministers, under Italian presidency, the following decisions were taken:

First, the Council partly disengaged the file on cabotage and asked the committee of permanent delegates to continue to work on it so it could be re-examined at the next Council meeting.

Regarding registry transfers within the EC, the secretary-general published an anouncement saying the Council has come to an agreement on the subject and had asked for the opinion of the Committe on Social and Financial Affairs on this agreement. We remind that the Council has approved the free transfer of registry. The relevant Regulation should contribute decisevely towards reducing the cost of such transfers. It is based on the principle of mutual recognition of the interpretation given by various member - countries to the technical specifications of certain international conventions and provides for the mutual recognition of certificates issued by member countries in compliance with these conventions. At the same time the Regulation will reduce the changes, replacement of equipment, and administrative procedures which usually accompany registry transfers.

THE JOINT MEETING

The first joint meeting in 1991 of the Greek Shipowners' Association and the Greek Shipping Cooperation Committee was held in London on March 25th.

It was noted that the contribution of Greek shipping to the Gulf war has undoubtedly helped Greek foreign policy.

Among other matters discussed were measures to further encourage the national register now that the international situation was normal again and the need was stressed for a national, non-artisan policy towards shipping and for the government to keep close tabs on shipping developments throughout the world that might affect the competitiveness of Greek ships, so that it could react accordningly and in good time.

It was suggested, in this respect, that the Ministry of Mercantile Marine should be upgraded and made more independent of other ministries.

On matters of training, it was noted with satisfaction that sandwich courses are making good progress and so was the cooperation between the government and the shipowners in the all-round effort to improve training.

The climate of good relations between the shipowners and the unions was also noted and the hope was expressed that this would lead to the solution of chronic problems.

Solutions were sought to the serious problem of the Seamen's Pension Fund (NAT) which had been disastrously depleted by the unthinking social policies of previous governments for many decades.

The increase in foreign exchange earnings from shipping was seen as a good sign for the country's ailing economies and ways were discussed for bringing about a qreater increase and creating more jobs. In this respect, the urgent, need for improving the country's telecommmunications was stressed.

Also discussed were American legislation concerning oil pollution and the collective action Greek shipowners had taken at international conferences and both with and outside the EC, to prevent unilateral measures by various countries effecting the freedom of the sea, a principal to which were strongly attached.

The next joint meeting will be held in Piraeus in September.

●

SPAIN AND GREECE

The European Commission has ended the procedures relating to shipbuilding subsidies in Spain and Greece.

With regard to Spain, the Commission has deemed that such subsidisation does not conform with the sixth and seventh EC directives on shipbuilding which allowed subsidisation in Spain for rehabilitation purposes.

With regard to Greece, the Commission has ended the procedures initiated in 1989 regarding the accounts of shipbuilding subsidies in Greece. The application of Law 1261/82 was approved, covering the period between 1987 and 1989, as was the budget of 16 billion drachmas. In this respect, the Commission noted that:

a) the subsidisation of Shipbuilding and repairs did not exceed the set limits during each of these years, b) no assistance was given during that period for ship repairs, c) that the provisions of Greek law which contravened article 7 of the EC Treaty were abolished by Law No. 1892/1990 and d) that assistance to fishing vessels during that period was in accordance with the 1986 Regulation.

●

THE IMPORTANCE OF THE NATIONAL REGISTER

An intersting poll was held recently among British MP's on the importance of maintaining a national merchant fleet.

88% of the MP's consider that a national fleet is necessary for national defence while 85% believe it contributes mainly to the balance of payments. About three quarters of those asked said they would support state subsidies to encourage investment in new ships.

British Shipping, as the new shipowners' council has been named, has proposed the creation of incentives for new investments to the Chancellor of the Exchequer, in view of the coming Budget. The Chancellor will have the support of 64% of MR's if he made concessions on taxation and social contributins by shipowners in

order to encourage more jobs for seamen and the training of younsters for sea careers.

We wonder what responce such a proposal would get from our own members of parliament in a House where shipping is seldom mentioned and rarely praised.

●

GERMANY's SECOND REGISTER

According to an announcement by the Federal Shipping Bureau of Hamburg, 451 ships had been registered with the second German registry at the beginning of the year, totalling 2.9 million grt. The Bureau is responsible for this registry which is officially termed «international registry» meaning that only German ships engaged in international trade can use it. It should be noted that it is really a complementary registry, meaning that all ships registered with it must also be registered with the ordinary German register.

The advantage of the second registry consists of a more flexible status regarding working conditions and wages, enabling German owners to employ foreign crews at much lower wages than these foressen by the official German wage scale. It was set up in 1989 to stop the mass transfer of German ships to foreign flags and is believed to have achieved its objecitve.

●

FRENCH - STYLE SUBSIDY

The committee in France which is studying the supply of oil to the country by sea has come to the conclusion that France needs to maintain a safety fleet which could cover two thirds of its minimum requirements in oil products. This safety fleet should roughly consist of 20 200,000 ton. tankers for crude and about 25 tankers of 20-40,000 dwt. for refined products. Its mission as a safety measure would prevent any intervention by Bussels.

The question is how will the extra cost of maintaining this fleet be met without burdening the state budget and the taxpayer.

The committee's reply leads to the application of a French-style subsidy in accordance with the American system of differential subsidies, by which the diference between running the ship with the French flag and a foreign flag is calculated and paid for by importers.

●

A JAPANESE TAX

For months now the transport commisioner of the EC, Mr. Van Miert, has been calling for the need to make a joint EC-American appeal to the Japanese authorities to put an end to the practice in Japanese ports of applying a special tax on incoming and outgoing cargoes aimed at financing the Japanese distribution system and maintaining a permanent and stable stevedoring work force. The EC Commission has already tried to ascertain whether this tax was contrary to EC interests.

According to the shipowners, this practice is unfair on the one hand and discriminatory on the other, because-Japanese shipers pay only 35% of the tax.

It has been calculated that from October 1989 to September 1990, 96% of the total revenue from this tax has been collected .

●

VLCC NEWBUILDING DECLARED TO FULL DOUBLE HULL DESIGN

London Shipbrokers, Lykiardopulo and Company Ltd., announce that the contract placed by overseas clients, Arosa Maritime Inc. with Hitachi zosen Corporation of Japan, for the construction of a VLCC has been declared as a fully double hull design. The LR-classed vessel shall be of 290, 000 tons deadweight and a continuous service speed in laden condition of 15 knots.

The owners have been influenced in their decision by their concern for the environment and have taken into account the latest thinking on pollution prevention, including the recently published US National Academy of Sciences report on tanker design.

The high specification vessel shall be constructed with less high tensile steel and increased steel thickness in both the internal structure and outer shell to a level well in excess of class requirements. No price details are disclosed.

●

DEFINITIVE SAFETY CERTIFICATES - SWIFTER ISSUANCE BY BUREAU VERITAS PIRAEUS

The Piraeus office of Bureau Veritas has been granted the power to issue Definitive Statutory Certificates to ships attached to the office, as from January 1991.

At present, this authorization applies only further to surveys carried out in Greece and not to all flags. However, it is expected that this will be extended in the near future.

Clients to Bureau Veritas will benefit by this new «instantaneous» procedure. The issuance of Definitive Certificates will be far more rapid than before, when certificates could only be issued by Bureau Veritas Head Office, Paris.

KP J. KOUIMANIS
D. PETRONGONAS
& ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS
• SHIPDESIGNERS
• CONSULTANTS
• CONTRACTORS
• SURVEYORS
25 YEARS IN PIRAEUS
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

HELMEPA PRESENTATION OF A PUBLIC AWARENESS CAMPAIN TO LIMIT POLLUTION

The Commission of the European Communities co-financed with HELMEPA the project entitled: «Public awareness campaign to limit garbage pollution of the Greek seas and beaches» within the framework of the MEDSPA '89 Programme.

The results of the Implementation of this project were very satisfactory and the Commission appreciated HELMEPA's efforts aiming not only at a sustalnable information campaign to make the Greek public, including children and summer visitors, aware of pollution problems but also to create a scheme for the management of municipal garbage illustrating to the local authorities the environmental benefits of recycling. This scheme introduces a new concept, as local authorities are not only confined to garbage collection and disposal issues related to cleanliness but are also actively involved in solving garbage problems through recycling, as well as keeping the public conscious of the importance of the environment.

Such successful collaboration between the Commission and HELMEPA has produced valuable experience which should be used and applied to other areas by the local and central Authroties in order to minimize the environmental problems facing Greece.

In order to eliminate garbage pollution originating from marine sources, it is necessary to promote the implementation of Annex V of the MARPOL 73/78 International Convention. In addition, it is essential to inform seafarers of the impacts of garbage pollution.

For this reason, the Commission selected two new projects proposed by HELMEPA entitled: «Uniform Environmental Initiative /Action Programme in the Mediterranean» and «Onboard (Ashore training of Seafarers for the prevention of sea pollution», for financial support within the framework of the MEDSPA '90 Programme. The Commission also expects to achieve successful results from these two new projects.

This collaboration will certainly contribute to help the Commission formylate global objetives for the long-term strategy aimingat the protection of the Mediterranean basin and to set up the timetable from now to 2025 for actions related to these objectives, in accordance with the decisions taken by the Ministers of Environment of the Mediterranean countries and the Commission in Nicosia (Cyprus) on 27 April 1990, with the adoption of the Charter on euro-mediterranean cooperation concerning the environment in the Mediterranean basin.

•

ASRY ADVANCES TIMING OF EXPANSION PLAN

Faced with increasing demand for docking facilities following the end of the Gulf crisis, ASRY is seeking a Panamax floating dock for immediate installation at Bahrain.

The timing for construction of ASRY'S planned second graving dock of 180,000 dwt capacity was delayed by the invasion of Kuwait and the ASRY Board of Directors is anxious to regain momentum and to meet market demand.

Since the ceasefire, demand for ASRY's services has jumped. Owners who had deferred repairs during hostilities are now booking firm, among them Mayamar of Greece, Bergesen of Norway, Westfal Larsen of Norway, Interoceam Management Corporation of USA and Silver Carriers of Greece. ASRYMAR, ASRY's wholly - owned marketing company is actively pursuing over 200 enquiries for ASRY's services.

•

LUCEMBOURG JOINS IMO

Lucembourg has become the 135th Member State of the International Maritime organization, the United Nations agency concerned with shipping safety and the prevention of pollution from ships. Its acceptance of the Convention establishing IMO was deposited with the United nations on 14 February 1991.

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΒΙΝ Ο'Γ'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	πρός 'Ες Σίντερ 25/2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	πρός Ταϊβάν 6/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	πρός Μπ. 'Αϊρες 26/2
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	ε. Βαλτιμόρη 26/2
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Γκνάνσκ 13/2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	πρός Γιοκοχάμα 23/2
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819	πρός Χάτσινοχ 11/2
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Νιούκαστλ 28/2
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)	70	999	πρός Καβάλλα 8/2
ΑΕΤΟΣ	72	3065	δ. Πόρτ Σουδάν 28/2
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεταφορές Πάτρας
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	ε. Μοντεβιδέο 1/3
Α'Γ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	πρός Τουρκία 19/1
Α'Γ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	πρός Χοντέϊντα 23/12
Α'Γ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Μόντρεαλ 7/2
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933	πρός 'Εκουαντόρ 23/2
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136	πρός Κοξίν 11/2
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρός Δουνκέρκη 6/2
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Γ'Ρ	77	9136	α. 'Αντεν 3/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Γ'ΝΤ	83	20960	δ. Παναμά 26/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Γ'ΟΝ	77	38484	πρός Βανκούβερ 14/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	διαγράφεται (ἐπιβατηγό)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	πρός Σιμπούσι 1952
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	ε. Χάμπτον 2852
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	πρός Οὐαλία 19/2
ΑΚΟΗ	74	55783	πρός Νιγηρία 23/2
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	πρός Πόρτο Βέσμε 20/2
ΑΚΡΟΠ	83	35911	πρός Τουμπαράο 16/2
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	α. Ράς Τανούρα 13/2
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ἐπισκ. Λός 'Αντζελες 16/2
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Ραβέννα 19/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	πρός Λευκάδι 31/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	πρός Ταϊβάν 13/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	πρός Μπέλφαστ 16/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ.	77	1598	ε. Πειραιά 29/4/90
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ.	77	1584	ε. Πειραιά 14/1
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	πρός Σουρινάμ 15/2
ΑΛΙΝ ΙΙ	69	10650	πρός Λά Σπέζια 22/2
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Ν. 'Υόρκη 21/2
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	πρός Κήλαγκ 13/2
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	πρός 'Αμβοῦργο 25/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Ταρραγκόνα 26/2
ΑΛΜΑ	80	11584	πρός 'Αμβοῦργο 1652
ΑΛΜΠΑ ΙΙ.	72	9709	μετ. «Aghios Rafael» (μ.)
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	πρός Γουϊμίγκτον 24/2
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440	πρός Γιβραλτάρ 23/2
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ'	74	52459	πρ. «Combi Trader»
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818	πρ. «Combi Sabrina»
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	πρός Γκουάντα 15/2
ΑΛΦΑ ΦΕ'Γ'Θ	84	22000	πρός Χόγκ Κόγκ 14/2
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Μαυρίκιο 21/2
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	πρός Κόμπε 25/2
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	πρός ΗΠΑ 18/2
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	πρός 'Αγγλία 7/2
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	πρός 'Απω 'Ανατολή 6/2
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 28/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α. Μαρίνα ντί Καράρα 28/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	πρός Γδύνια 23/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	πρός Πόρτο Κέλαγκ 22/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	πρός Παναμά 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	ε. Πόρτ Κέμπλα 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	πρός ΗΠΑ 22/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Γ'ΣΝΤΟΜ	74	13348	πρός Μομπάσα 30/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ἐπισκ. Κοῦρε 1/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	δ. Παναμά 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	πρός Σεμαράγκ 9/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	πρός 'Ερυθρά Θάλασσα 12/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	πρός Σιγκαπούρη 22/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Γ'Τ	78	13889	πρός Ντῶρμπαν 22/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	πρός 'Υεμένη 13/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	πρός Τζέντα 23/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	πρός Σαφάγκα 27/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΓ'Γ'Σ	74	13631	ε. Χάλιφαξ 15/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	πρός 'Ιαπωνία 7/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	πρός Ρεϊνιόν 23/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	πρός Μπαγκλαντές 16/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ'	79	10993	α. Βανκούβερ 22/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	πρός Μαλαισία 23/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Γ'ΟΜΦ	76	13633	ε. Ρίο 'Ιανέϊρο 7/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	στή Ντόρντρεχτ 1/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	πρός Μπαγκόγκ 2852
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	πρός Λαττάκια 26/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	πρός Κασσιούγκ 6/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	πρός 'Αμπιτζάν 13/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Γ'ΖΟΝ	77	15378	ε. Μόγκλα 2852
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	πρός Νταλουΐζ 2752
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Ρόττερνταμ 28/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	πρός Ράς 'Ιζα Τέρμ. 20/2
ΑΝΑΦΗ	85	34400	ε. Πόρτο Κέμπλα 17/2
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592	πρός Κολούμπια Ρίβερ 24/2
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	πρός 'Αλγέρι 7/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	πρός Μιζουσίμα 4/2
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	πρός Ν. Κορέα 15/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	πρός Τομπάτα 4/1
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	ε. Γένοβα 22/2
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	πρός Κάπ Λοπέζ 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	πρός Ρόττερνταμ 23/2
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Χάμπτον 4/2
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	πρός Πειραιά 24/2
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Γουακαγιάμα 24/2
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	πρός Νιγηρία 20/2
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389	πρός Σίντι Κερίρ 7/2
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	α. Γουϊλμιγκτον 28/2
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	πρός Τρομπέτας 22/2
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	πρός 'Αλεξάνδρεια 29/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	πρός Γιαντάϊ 12/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	πρός Ν. 'Ορλεάνη 25/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	πρός Ν. 'Ορλεάνη 26/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	πρός Γιοκοχάμα 23/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	πρός Ντῶρμπαν 29/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	ε. Ντῶρμπαν 26/1
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. 'Ιντσόν 23/2
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355	ἐπισκ. Πειραιά 28/2
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ)	81	30622	πρός 'Αρούμπα 20/2
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	πρός Νιούκαστλ 20/2
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101439	πρός 'Ιντσόν 11/2
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	πρός Κασσιούγκ 14/2
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Μπορντώ 25/2
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	ξα. Ν. 'Ορλεάνη 24/2
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	ε. Τσάρλεστον 24/2
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124	ε. Φός 28/2
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	πρός Μπ. 'Αμπάς 22/1
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016	πρός 'Οδησσό 19/2
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	ε. Κουϊντέρο 952
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378	πρός Ρόττερνταμ 21/2
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	ε. Ντῶρμπαν 21/2
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Γ'ΝΤΕΡ	78	20328	πρός 'Ιράν 10/1
ΑΡΕΤΗ	73	13631	πρός Ν. 'Ορλεάνη 12/2
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.	72	20239	α. Σάν Φραντσίσκο 11/2
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	πρός Μπαγκόγκ 3/2
ΑΡΙΕΛ	70	7571	πρός 'Ισραήλ 26/2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	πρός Κίνα 25/2
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Ντῶρμπαν 7/2
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	ε. Λός 'Αντζελες 25/2
ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Νιϊχάμα 24/2
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	πρός Χιοῦστον 26/2
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Βανκούβερ 21/2
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	πρός Τζακάρτα 8/1
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Κόμπε 24/2
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	πρός Ντζένο Τέρμ. 16/2
ΑΡΤΕΜΩΝ	65	8344	ε. Λάς Πάλμας 3/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	πρός Κουσίρο 21/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρός Γιοκοχάμα 24/2
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	πρός Κίνα 7/1
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Ρίο 'Ιανέϊρο 17/2
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	πρός ΗΠΑ 10/2
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Κινούρα 19/2
ΑΣΛΕ'Υ'	70	13363	πρός Μακέϊο 26/2
ΑΣΤΗΡ	74	13633	πρός 'Ικουΐκ 13/2
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Λέ Χάβρη 28/2
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	πρ. «BP Energy»
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Γ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	πρός 'Αμουάϋ Μπ. 17/2
ΑΤΕΝΙ (δ)	76	28059	ε. Βομβάη 25/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	πρός Χιοῦστον 25/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	δ. Σουέζ 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	πρός Κόρπους Κρίστι 25/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΗΒΙΟΡ	83	37452	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 7/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Γ'ΛΟΡ	77	37456	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Γ'Ν	86	35954	δ. Παναμά 6/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	πρός Γιοκοχάμα 24/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΗΤΣΜΑΝ	81	35840	πρός Μόρρο Ρεντόντο 24/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	πρός ΗΠΑ 23/2
ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρός 'Αμβέρσα 24/2
ΑΥΛΙΣ	79	10993	πρός 'Αλγερία 16/2
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	77	6096	πρός 'Αμπιτζάν 1/2
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Πρίνς Ροῦπερτ 27/2
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ἀργεῖ Πειραιά
ΒΑΛΠΑΡΑ'Γ'ΖΟ ΡΗΦΕΡ	72	5882	πρός Παναμά 13/2
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπ. 'Αμπάς 27/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	ε. Πειραιά 29/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XI (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 25/2
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Ντῶρμπαν 21/2
ΒΕΝΟΥΣ	76	14540	ὕψωσε κυπριακή
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/2
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Βενετία 19/2
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	πρ. «Bowlder»
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεῖ Πειραιά

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Ρουμανία 16/2
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Ούλσάν 15/2
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	ε. Γένοβα 25/2
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	πρός Ὀδησσό 20/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέϊρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Γάνδη 22/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	πρός Βόλο 18/2
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Μπιζέρτα 25/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στή Φουτζέϊρα (ἀποθήκη)
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 2/3
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	πρός Ράς Σουκχέϊρ 2/3
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	πρός Τέξας 21/2
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Ρίο Ἰανέϊρο 25/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Τεργέστη 24/2
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	δ. Γιβραλτάρ 15/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	πρός Ὀράν 2/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	πρός Σ. Τζών 22/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	πρός Κορίντο 12/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	δ. Παναμᾶ 1752
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	δ. Παναμᾶ 10/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Παναμᾶ 15/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	πρός Μαζατλάν 2/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Τενερίφη 13/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Τζέντα 29/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	μετ. «Nile Delta» (Μπχ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΗΤ	76	14592	ἐπισκ. Πειραιᾶ 16/1
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	α. Ρόττερνταμ 22/2
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	πρός Ρόττερνταμ 19/2
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	πρός Τρινκομάλη 9/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Σαγκάη 20/1
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Κρόφτον 28/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	πρός Εὐρώπη 24/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Σιγκαντίγκ 31/1
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Καράτσι 4/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Ντῶρμπαν 22/1
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός Σ. Τζών 29/1
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Σιγκαπούρη 16/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Ὀζάκα 23/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	ε. Σουέζ 2/3
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	πρός Ραμπίχ 12/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Ν. Ὀρλεάνη 24/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Γένοβα 27/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Σκίντα 26/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Γιβραλτάρ 27/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Καράτσι 22/2
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ἐπωλήθη Ἕλληνες
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Σουώνση 3/3
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	πρός Ράς Τανούρα 1/2
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840	ε. Μελβούρνη 19/2
ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ	69	12373	πρός Μελβούρνη 24/2
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 28/2
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	μετ. «ΑΛΣ Δαναός» (ε.)
ΔΑΦΝΗ	84	35746	πρός Ἰαπωνία 27/2
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ἀργεῖ Ἀλιβέρι
ΔΗΛΟΣ (δ)	71	17957	ε. Τής 28/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Ρουέν 24/2
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	πρός Ἀρούμπα 14/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός ΗΠΑ 18/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	πρός Πόρτο Ρίκο 28/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Τουμπαράο 25/2
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός Κωνστάντζα 28/2
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρός Βαγκαρέϊ 8/2
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	α. Ταρραγκόνα 15/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	πρός Δρέπανον 25/2
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Περσικό 13/2
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεῖ Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Ντῶρμπαν 25/2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ζίρκου Ἀϊλαντ 26/2
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ἐπισκ. Πειραιᾶ 16/2
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Ν. Ζηλανδία 28/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	πρός Σιγκαπούρη 752
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	73	10227	πρ. «Πάτμος Ρήφερ»
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Γιοκοχάμα 16/2
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Σάντος 18/2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρός Βομβάη 20/2
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	πρός Κρήτη 25/1
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στήν Πάχη (ἀποθήκη)
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Πειραιᾶ 22/2
ΕΛΛΗΝ	82	19370	πρός Σιγκαπούρη 23/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ)	76	47344	πρός Ἰαπωνία 14/2
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Βραζιλία 23/2
ΕΛΠΙΣ	84	37472	πρός Ἰαπωνία 11/2
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Ἰαπωνία 19/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιᾶ 23/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιᾶ 10/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	πρός Ἀλιβέρι 23/2
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	α. Νόρντενχαμ 19/2
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Ρόττερνταμ 27/2
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Δουβλίνο 21/2
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	α. Ρόττερνταμ 2/3
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	ε. Πειραιᾶ 21/12
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Μαρόκο 7/2
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Ντουμπαΐ 2/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Νιγηρία 16/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Ὀζάκα 21/12
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Δουνέρκη 20/2
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	δ. Παναμᾶ 13/2
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρός Τυνησία 25/2
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ'	70	16374	ε. Μομπάσα 13/2
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Πόρτ Σάϊδ 28/2
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Μπουσάν 23/2
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	πρός Λάγος 10/1
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	πρός Ταϊτσούγκ 9/1
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Ἀμβοῦργο 2/3
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Πόρτ Κέλαγκ 26/2
ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)	77	69338	πρός Γιάνμπου 26/2
ΖΕΥΣ	71	87667	α. Ράς Τανούρα 22/2
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	πρός Λισσαβῶνα 24/2
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Τζιμπουτί 5/2
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	ε. Πειραιᾶ 2/2
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Μπρισμπαίην 28/2
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	πρός Βενετία 28/2
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	πρός Τεργέστη 21/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	πρός Χάλιφαξ 25/2
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρός Σιγκαπούρη 16/2
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	πρός Μπουσάν 21/2
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Λός Ἀντζελες 18/2
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Ἀφρική 25/2
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Γιοκοχάμα 1/2
ΗΡΩ	76	17129	πρός Λός Ἀντζελες 18/2
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	ε. Λάγος 7/2
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. Ὀρλεάνη 23/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Πόρτ Καρτιέρ 14/2
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Μιλάκι 27/2
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρός Χάμπτον 18/2
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	α. Πειραιᾶ 5/1
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 27/2
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Ἰντσόν 14/2
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	πρός Τζέντα 25/2
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Ν. Ὀρλεάνη 23/2
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Ρόττερνταμ 16/2
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Ν. Ὀρλεάνη 27/2
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547	ε. Πειραιᾶ 1/2
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	πρός Πάτρα 23/2
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	πρός Ματάνζας 20/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	πρός Ἑλλάδα 26/2
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	πρός Ἐκουαντόρ 27/2
ΙΟΣ	85	34400	α. Ροζάριο 26/2
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570	πρός Γιάνμπου 28/1
ΙΩΑΝΝΑ (δ)	69	1110	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	α. Ἀλεξάνδρεια 10/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρός Ἱσπανία 1/2
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Ταμπίκο 8/2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Μομπίλ 28/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Μίνα Καμπούς 29/1
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Σαγκάη 31/1
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Ὀράγη 10/2
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	πρός Σιγκαπουρη 16/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Ν. Ὀρλεάνη 12/2
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Βραζιλία 15/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Τόγκα 20/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	ε. Ράς Τανούρα 5/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Λούπ Τέρμιναλ 12/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Ν. Ὀρλεάνη 16/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	στό Σάντος 15/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Σιγκαπούρη 10/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	α. Ράς Τανούρα 13/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	α. Τζουέμα 4/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472	ὑπέστειλε σημ. Μάλτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Φός 28/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Βαρκελώνη 26/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	ε. Ν. Ὀρλεάνη 24/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 14/2
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078	α. Ν. Ὀρλεάνη 17/2
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρός Αὐστραλία 27/2
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Πειραιᾶ 17/2
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Σαγκάη 25/2
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Μπ. Ἀϊρες 21/2
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. ΠΕιραιᾶ 22/2
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Κορέα 28/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Γιβραλτάρ 22/2
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	ε. Φλάσιγκ 26/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532	πρός Νιγηρία 18/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	πρός Γκεμλίκ 26/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Καζαμπλάνκα 25/2
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	ε. Σαλβαντόρ 26/2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	στή Φουτζέϊρα 7/9
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Φουτζέϊρα 23/2
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	δ. Παναμᾶ 21/2
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	πρός Σουέζ 21/2
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	α. Ν. Ὀρλεάνη 14/2
ΚΟΜΕΤ	78	14374	πρός ΗΠΑ 17/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Καράτσι 22/2
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	πρός Ὀῖτα 25/2
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Γαλλία 23/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Χάμπτον 18/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	πρός Κίνα 21/2
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	ε. Ρόττερνταμ 26/2
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	ε. Γκουγιακοΰίλ 21/2
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	ε. Φουτζέϊρα 24/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	πρός Ἀλεξανδρούπολη 22/2
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Βραζιλία 2/2
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Γιουγκοσλαβία 16/2
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	α. Τζουμπαΐλ 16/2
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Μελίλη 25/2
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Μεσόγειο 25/2
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 19/2
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	πρός Γιάνμπου 17/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	ε. Πειραιᾶ 5/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Τζέντα 24/12
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 18/2
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Τζέντα 2/2
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Χάργκ 23/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Νιγηρία 27/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Μελίλη 15/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Σιγκαπούρη 14/2

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Ἀμστερνταμ 26/2
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ)	86	24000	πρός Γιάνμπου 24/2
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΓΜ (δ)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	δ. Ἐλσινόρη 17/2
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Ρόττερνταμ 3/2
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	πρός Μπελαγουάν 26/2
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Ἰντσόν 2/3
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	α. Ἀμβέρσα 1/3
ΚΥΜΩ	74	65685	πρός Δ. Ἀφρική 26/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρός Γιοκοχάμα 14/2
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.7	74	60250	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 22/1
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	πρός Ράμπιχ 23/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Μεξικό 2/2
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Ἰαπωνία 16/2
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ρεσίφε 14/2
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρός Λοβίσα 25/2
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965	ἐπισκ. Πειραιά 29/11
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	ε. Κων/πολη 21/2
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874	πρός Δ. Ἀφρική 10/1
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	πρός Τεργέστη 23/2
ΛΕΩΝ	73	70931	πρός Πόρτ Καρτιέρ 27/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	στήν Φορταλέζα (ἀποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Ἔιλατ 8/2
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	πρός ΗΠΑ 3/2
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Ἰαπωνία 23/2
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Μαρακαΐμπο 13/2
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Κίνα 22/1
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Γαλλία 23/2
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΓΝΤΕΡ	68	9505	α. Ἀμβέρσα 2/3
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρός Τζέντα 28/2
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βασώρα
ΛΟΥΓΙΖΙΑΝΑ ΡΕΓΝΜΠΟΟΥ	86	36600	ε. Λός Ἄντζελες 19/2
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρός Ἰαπωνία 7/1
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Καστελλαμάρε 26/2
ΛΥΔΙΑ ΙΙ	74	8740	πρός Θεσσαλονίκη 23/2
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Σέτε 21/2
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	ε. Μπαρλέττα 22/2
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Ὀακχαμα Νές 1/3
ΜΑΓΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047	δ. Παναμᾶ 23/2
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	ε. Φουτζέϊρα 1/3
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Καζαμπλάνα 31/1
ΜΑΙΡΗ	84	14103	α. Χάμπτον 24/2
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	ε. Ταϊτσούγκ 3/2
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρός Ταϊτσούκ 23/2
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	α. Σιγκαπούρη 7/12
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Ν. Ὀρλεάνη 27/2
ΜΑΓΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Ρεσίφ 10/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Ματάνζας 30/1
ΜΑΝΑ	77	30263	πρός Κουαντάν 28/1
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	πρός Σουραμπάγια 19/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Τέμα 20/2
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	ε. Ἀμβέρσα 26/2
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	παραμένει στή δύναμη
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρός Ἰταλία 22/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Χάτσινοχ 23/1
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Χιοῦστον 14/2
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Γιοκοχάμα 15/1
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	πρός ΕΣΣΔ 2252
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός Ταϊτσούγκ 20/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	ε. Σιγκαπούρη 7/2
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	ἐπισκ. Ἀμβοῦργο 9/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	ε. Μπιλμπάο 28/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	68411	μεταφορές Ἐρυθρᾶς
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ἀμβέρσα 27/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	α. Γιούροπορτ 26/2
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	πρός Μπόννυ 22/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Ράς Τανούρα 6/2
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	α. Χιοῦστον 12/2
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Καζαμπλάνκα 29/1
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	πρός Ἑλλάδα 28/2
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Παναμᾶ 28/2
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Ν. Ὀρλεάνη 19/2
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρός Ν. Ὀρλεάνη 17/2
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Ἀμβέρσα 2/3
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Σάντος 28/2
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Σάντος 12/2
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Παρανάγουα 20/2
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432	πρός Πόρτ Κέμπλα 14/2
ΜΕΓΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Καράτσι 15/2
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Καοσιούγκ 21/2
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 15/2
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ἐπισκ. Χαλκίδα 11/10
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός Λένινγκραντ 28/2
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Λός Ἄντζελες 26/2
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	ἐγκαταλείφθηκε 16/11/89
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	στό Ὀράν 31/8
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΓΝΕΡ	71	15998	α. Σάν Νίκολας 12/2
ΜΙΝΙ ΛΑΓΟΝΕΣ	72	1563	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΓΤ	70	1585	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Ὀρλεάνη 23/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	πρός Ν. Ὀρλεάνη 15/2
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρός Κόστα Ρίκα 29/1
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. Ὀρλεάνη 24/2
ΜΙΝΙ ΛΕΓΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΓΣ	69	1570	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	δ. Παναμᾶ 23/2
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	πρός Ρίο Χάϊνα 14/2
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	πρός ΗΠΑ 17/2
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρός Νουαντιμπου 21/2
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. Ὀρλεάνη 21/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Νουακσότ 26/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Ν. Ὀρλεάνη 20/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ν. Ὀρλεάνη 11/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Χιοῦστον 12/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Ν. Ὀρλεάνη 25/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Χιοῦστον 19/2
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Ν. Ὀρλεάνη 27/2
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιοῦστον 31/1
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	πρός Εἰρηνικό 28/2
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575	πρ. «Salines»
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. Ὀρλεάνη 14/2
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Σάν Λοοέντζο 22/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Ν. Ὀρλεάνη 14/2
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός Δ. Ἀφρική 26/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Γιβραλτάρ 27/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Αἴγυπτο 26/1
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Μπαγκνόλι 27/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	πρ. «Oak Glory»
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	δ. Παναμᾶ 13/2
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ	69	8047	πρός Εἰρηνικό 28/2
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρός Ἀγγλία 25/2
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785	πρός Γκρός Κασούνα 15/2
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Ἀφρική 4/2
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	ε. Πειραιά 27/2
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Πειραιά 26/2
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580	πρός Γκαρούτσα 25/2
ΜΠΟΕΜ	72	17728	ε. Σχζέσιν 1/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029	παραμένει στή δύναμη
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρός Θεσσαλονίκη 18/2
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831	πρός Τσιτακόγκ 12/2
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	πρ. «Bronislaw Czech»
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Μοντεβιδέο 23/1
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	πρός Ρόττερνταμ 19/2
ΝΑΓΑΝΤ	75	35561	ε. Ν. Ὀρλεάνη 27/2
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. Ρεσίφ 20/2
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Βραζιλία 28/2
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Αἴγυπτο 24/2
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	πρός Λειξόες 27/2
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	πρός Καοσιούγκ 30/1
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	πρός Θεσσαλονίκη 18/2
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	ἐπωλήθη Ἕλληνες
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρός Σμύρνη 25/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρός Ἰνδία 19/2
ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρός Ἀλγερία 17/1
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Μπιλμπάο 15/2
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	ἀργεῖ Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός Τουάπσε 23/2
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρός Κολούμπια Ρίβερ 19/2
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέττα (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρός Ἀρζιου 28/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρός Ὀδησσό 22/2
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Φιλαδέλφεια 26/2
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρός Κολε Τέρμιναλ 4/2
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ε. Γένοβα 20/2
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός Μερσίνη 23/2
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	/38240	α. Χιοῦστον 26/2
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Τσιταγκόγκ 25/2
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. Ἀφρική 21/1
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	δ. Παναμᾶ 20/2
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρός Ἰαπωνία 17/2
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Καμάνα 24/2
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	πρός Νορκοπίγκ 19/2
ΝΟΡΘ ΒΑΓΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Ν. Ὀρλεάνη 24/2
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	ε. Νιϊχάμα 25/2
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ἐπισκ. Τσουνέϊσι 28/2
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Βραζιλία 19/2
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	67239	πρός Μπόννυ 12/2
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Λαττάκια 27/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Ν. Ὀρλεάνη 22/2
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Κρίστομπαλ 21/2
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	μετ. «Dignity V» (κ.)
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Πόρτο Ἀλέγκρε 18/2
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	δ. Σουέζ 1/3
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Σουηδία 25/2
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Λός Ἄντζελες 14/2
ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	ε. Αὐγούστα 21/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΓΤΟΡ	86	35600	ε. Φουκουγιάμα 25/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Μομπίλ 2/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	πρός Ἰαπωνία 24/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	πρός Ρόττερνταμ 18/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός Ἰμμιγκχαμ 16/2
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρός Μέγαρα 6/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός Ροστόκ 27/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	πρός Ν. Κορέα 23/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	δ. Ντόβερ 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Μελβούρνη 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	πρός Νορβηγία 13/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Γιβραλτάρ 1/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Ξιγκάγκ 3/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	ναυπηγ. Ὀπάμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	ε. Νταμπιέρ 1/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρός Σιγκαπούρη 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	α. Κόρπους Κρίστι 22/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Γιβραλτάρ 26/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	ε. Σιγκαπούρη 20/2
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρός Κίνα 2/1
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	πρός Ἀρζιου 4/2
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρός Πόρτο Μιράντα 20/2
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ε. Πόρτ Γουώλκοτ 24/2
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	α. Γιβραλτάρ 15/2
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΓΝΤ	83	20669	πρός Μεξικό 22/2
ΟΥΑΓΤ ΟΠΑΛ	77	13864	α. Μανίλα 20/2
ΟΥΑΓΤ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438	ε. Κότκα 26/2
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	πρός Μπαγκόγκ 4/2
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397	ε. Βαλπαραΐζο 25/2
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρός Σάν Χουάν 24/2
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	ε. Ἀμβέρσα 27/2
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρός Βερακρούζ 25/2
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	ε. Χούντικσβαλ 23/2
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	πρός Η.Α.Ε. 22/2
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Βομβάη 27/2
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Λάγος 23/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	δ. Παναμᾶ 28/2

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ....	72	39219	πρός Σέβεν Ἄϊλαντ 28/2
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	23693	є. Γιβραλτάρ 18/2
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	20784	є. Σαΐντ Τζών 24/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	є. Μπέλφαστ 15/2
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	82	35127	α. Μπωμόντ 16/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545	πρός Βραζιλία 22/2
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)..	87	27333	є. Ν. Ὀρλεάνη 26/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.....	75	20797	πρός Ν. Κορέα 18/2
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.).....	80	42236	α. Λέγκχορν 27/2
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198163	πρός Κόλπο ΗΠΑ 13/12
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163	πρός Κόλπο ΗΠΑ 1/1
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355	πρός Λάγος 31/1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	6298	πρός Μαϊάμι 25/2
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	81	31006	πρός Ἰαπωνία 22/2
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585	πρός Κρήτη 25/1
ΠΑΤΜΟΣ	72	6406	є. Ρίο Χάϊνα 28/1
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	125947	πρός Περσικό 27/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.....	71	16306	є. Ρουέν 14/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297	πρός Ἅγ. Θεοδώρους 26/2
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	є. Νάπολη 1/3
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ἤμσχαβεν 30/1
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	μετ. «Ἀγγελική Κ.» (є.)
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ.....	70	1599	πρός Πειραιά 25/2
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	78	1270	πρός Πειραιά 15/2
ΠΕΛΤΣΕΗΣΕΡ	78	2815	πρός Ραβέννα 22/2
ΠΕΛΦΛΑΪΕΡ.....	82	2477	πρός Θεσσαλονίκη 25/2
ΠΕΝΤΕΛΗ.....	72	57802	α. Ὀμισάλγ 27/2
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Χαλκίδα 31/2
ΠΕΡΚΟ (δ.).....	72	1597	πρός Μπέλφαστ 21/2
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ὕψωσε σημαία Μπαχάμας
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρός Ν. Κορέα 5/2
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624	πρός Σιγκαντίγκ 26/2
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρός Ἀργεντινή 26/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεῖ Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399	є. Πειραιά 12/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεῖ Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ἀργεῖ Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594	ἀργεῖ Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594	ἀργεῖ Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ).....	77	45755	στήν Ἀραβική Θάλασσα 25/1
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	є. Σουώνση 25/2
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749	πρός Καστέλλον 17/2
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	75	13275	διαγράφεται (ἐπιβατηγό)
ΠΗΤΕΡ Λ.....	84	35808	πρός Ἰαπωνία 6/2
ΠΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333	πρός Αὐστραλία 20/2
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	α. Νουακτσότ 10/1
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	στό Λομπίτο ►
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.).....	76	43681	πρός Μομπάσα 23/2
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	є. Χόγκ Κόγκ 27/2
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102	ὑπέστειλε λιβεριανή
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ἐπωλήθη
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768	στήν Τέμα 28/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976	πρός Ταρτούς 19/1
ΠΟΠΗ.....	67	11002	στό Μοντεβιδέο 6/2
ΠΟΠΗ	73	19564	δ. Παναμᾶ 19/2
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	πρός Λιβύη 4/2
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ.....	61	963	πρός Πρέβεζα 22/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρός Βόλο 2752
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).	87	27333	πρός Οὐλσάν 15/2
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρός Πασίρ Γκουντάγκ 11/2
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.).....	76	40632	α. Ν. Ὀρλεάνη 12/
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)...	87	27333	α. Χιοῦστον 26/2
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929	πρός Φουτζέϊρα 14/2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	πρός Ἀλεξάνδρεια 8/2
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).	87	27333	πρός Χιοῦστον 7/2
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166	πρός Ἀλιβέρι 18/2
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	є. Πειραιά 26/2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	πρός Λαύριο 27/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ (δ.).....	77	18325	є. Πειραιά 27/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 2 (μ.).....	79	32023	πρός Ραμπίχ 26/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 3 (δ.).....	78	69016	πρός Γιάμπου 25/1
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	πρ. «Ἱεράπετρα»
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	πρός Μπουκάναν 18/2
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573	є. Πειραιά 27/2
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	πρός Ἑλλάδα 22/2
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	πρός Μῆλο 14/2
ΡΗΛΑΪΑΝΤ.....	77	9774	α. Ν. Ὑόρκη 1/3
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	πρός Μπ. Ἄϊρες 27/2
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	πρός Τσιταγκόγκ 19/2
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	α. Καλλάο 15/2
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	πρός Χάμπτον 15/2
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	πρός Χαλκίδα 23/2
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ).....	91	29900	ὕψωσε λιβεριανή
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).....	88	25000	πρός Κόλπο ΗΠΑ 16/2
ΣΑΜΟΣ.....	74	13633	πρός Ρουέν 25/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490	πρός Γκάνδη 21/2
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.).....	81	4036	πρός Βανκούβερ 15/2
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).....	77	19742	πρός Χαλκίδα 18/1
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	84	6471	πρός Σιγκαπούρη 13/2
ΣΑΝ Π.....	81	35522	πρός Ἰαπωνία 3/2
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρός Μπουργκάς 14/2
ΣΑΝΤΒΙΚ.....	76	1598	πρός Λευκάδι 22/2
ΣΑΡΛΑ.....	77	15533	πρός Αἴγυπτο 26/2
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ.....	74	8901	πρός Κοατζακόλκος 28/1
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Νιγηρία 8/2
ΣΕΝ ΤΖΟΝ.....	77	11168	πρός Νουακτσότ 17/2
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995	πρός Λουάντα 1/2
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	є. Πειραιά 4/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Μπ. Ἄϊρες 28/2
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	67	988	πρός Βόλο 23/2
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	77	38514	α. Γκάνδη 12/2
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	ἐπωλήθη Ἕλλ ες
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	є. Καλλάο 17/2
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ.....	73	13631	є. Ταϊτσούγκ 10/2
ΣΗΓΟΥΕΗΒ	65	1503	є. Πειραιά 27/2
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465	πρός Ν. Κορέα 22/1
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ.....	76	11866	є. Χογκ Κόγκ 19/2
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	πρός Μπαγκλαντές 14/2
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911	πρός Γιοκοχάμα 13/2
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....	76	9123	πρός Σουδνα 2/2
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Πειραιά 18/2
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	6702	πρός Ὀράν 14/1
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).....	74	67239	α. Λάς Πάλμας 14/2
ΣΟΠΕΝ (δ.).....	75	20495	στόν Πειραιά 22/12
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ.....	84	22342	πρ. «Moleson»
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ.....	78	34034	ὑπέστειλε παναμαΐκή
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Ὀρλεάνη 17/2
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	є. Βαρκελώνη 26/2
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.....	78	12517	є. Ἰμμιγκχαμ 26/2
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Ἀρτζύλ Τέρμιναλ 13/1
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	δ. Γιβραλτάρ 22/2
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Πόρτο Μπολιβάρ 17/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)..	73	32510	πρός Νοβοροσίσκ 24/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	є. Ν. Ὀρλεάνη 16/2
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	πρός Μασάν 25/2
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	πρός Λάγος 13/1
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).....	76	163810	α. Τζουαίμα Τέρμ. 21/2
ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036	є. Σάντος 1/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9837	πρός Σάντος Τόμας 24/2
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	πρός Πόρτ Σάϊδ 27/2
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.).....	90	27500	πρός Πακιστάν 24/2
ΣΩΤΗΡΑΣ.....	82	31323	є. Ν. Ὀρλεάνη 13/2
ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	78	12688	πρός Σιγκαπουρη 25/2
ΤΑΝΤΑ	73	16997	πρός Πόρτ Σουδνα 11/2
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785	α. Χιοῦστον 24/2
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....	77	14607	πρός Μαρακάϊμπο 10/2
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....	79	8957	πρός Μπαγκόγκ 11/2
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	є. Ντῶρμπαν 24/2
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 15/2
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).....	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.....	69	16229	є. Καοσιούγκ 12/2
ΤΖΟ'Υ'.....	76	10801	πρός Λονδῖνο 21/2
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.).....	63	9143	πρός Βενεζουέλα 27/12
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786	πρός Ντουμάϊ 19/2
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348	πρός Χαλκίδα 15/2
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904	προς Κακογκάβα 19/2
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	πρός Ἰνδικό 14/1
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281	στό Γκιζάν (ἀποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829	πρός Φουτζέϊρα 19/2
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211	є. Γουέστερνμπορτ 18/2
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000	α. Ἰντσόν 25/1
ΤΟΣΚΑΝΑ.....	76	36204	α. Ν. Ὀρλεάνη 25/2
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210	є. Κολούμπια ρίβερ 25/2
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.....	68	2760	ἀργεῖ Πειραιά
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ.....	81	16500	πρός Λάζαρο Καρντένας 5/2
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ.....	74	13639	πρός Κόμπε 12/2
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	πρός Ἀλγέρι 24/1
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ.....	75	5595	πρός Λάγος 29/12
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	є. Σάουθεντ Ἄνκορ. 26/2
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός Μομπάσα 23/2
ΤΣΕΦΟΥ.....	84	10511	πρ. «Ἄλφα Τσάλλεντζ»
ΤΥΧΗ.....	70	10886	πρός Λαμπουάν 22/2
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	πρός Ἡράκλειο 26/2
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ.....	59	2910	πρ. «Konkad»
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	α. Μπωμόντ 7/2
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α Κόρπους Κρίστ 19/2
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ).....	75	138255	πρός Σιγκαπούρη 23/2
ΦΑΣΣΑ (δ.).....	74	60352	πρός Μάλαγκα 1/2
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Ν. Ὀρλεάνη 24/2
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.).....	84	31411	πρός Φουτζέϊρα 27/1
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.).....	74	118215	є. Γιοκοχάμα 26/2
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.).....	87	25000	α. Κόρπους Κρίστι 4/2
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.....	83	17217	πρός Μουροράν 15/2
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049	πρός Τουάπσε 13/2
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049	πρός Βιτόρια 23/2
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.....	84	19049	πρό Τσιγουάν 19/2
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201	є. Λέϊθ 19/2
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.).....	76	41330	πρός Χώρ Φακάν 2/2
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	πρός Σουέζ 17/2
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ).....	75	24614	πρός Ὀνσάν 2/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.).....	83	31321	ἐπισκ. Πειραιά 23/2
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	є. Ρόττερνταμ 19/2
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Σάν Φραντσίσκο 18/2
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΛΙΑΜΣ.....	62	19974	δ. Παναμᾶ 26/2
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	67	15621	πρός Φρῆπορτ 19/2
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	πρός Μπρέμερχαβεν 27/2
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.....	71	14885	πρός Πειραιά 28/2
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	πρός Κουαντάν 13/2
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	є. Μάλαγα 27/2
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	66	12098	є. Νόρντεχαμ 28/2
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570	πρός Μπρούνσβικ 22/2
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.....	78	6585	πρός Καρταγένα 8/2
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513	πρός Αἴγυπτο 15/2
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786	πρός Κωνστάντζα 23/2
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38626	πρός Σιγκαπούρη 22/2
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός ΕΣΣΔ 8/2
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρός Πόρτ Γουώλκοτ 22/2
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΙΛΑΝΤ	76	18933	α. Γουϊλμιγκτον 27/2
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Γαλλία 1/2
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568	πρός Φλάσσιγκ 26/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216	α. Ράς Τανούρα 4/2
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	α. Ν. Ὀρλεάνη 25/2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).....	87	25000	πρός Σουέζ 19/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945	πρός Τσίμπα 23/2
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418	πρός Ρόττερνταμ 28/2
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	146309	α. Τζουαία 14/12
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	є. Μπρισμπαΐην 28/2
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	πρός Πύλο 26/2
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	πρός Θεσσαλονίκη 25/2
ΧΣΚ ΓΚΛΟΡΥ.....	89	36438	πρός Σουΐνουσκιε 22/1
ΧΑΛΚΗ (δ.).....	89	27500	πρός Λά Πλάτα 8/2
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	στό Πόρτο Λιμόν 2/3
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	πρός Θέουτα 23/2
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	στήν Ἀμβέρσα 29/12
ΧΛΟΗ	82	36202	πρός Σεπετίμπα 11/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	α. Χιοῦστον 7/2
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	μεταφορές Περσικοῦ
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500	δ. Ντόβερ 17/2
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753	є. Ρεσίφ 19/1
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.....	86	59850	πρός Καοσιούγκ 10/2

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Ἰταλία 16/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ἐπωλήθη Ἕλληνες
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824	μετ. «Marco Polo» (Ὀνδ.7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Γδύνια 21/1
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	17825	α. Γκάλβεστον 11/12
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	ε. Χιοῦστον 21/1
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Σάντος 24/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι (π.)	70	3056	πρός Πόρτ Σουδάν 22/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ (μ.)	68	9380	πρ. «Ζωή Χ.»
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997	πρός Γουατεμάλα 16/1
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	πρός Ἀγγλία 21/1
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	ε. Νιούπορτ 23/1
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478	ε. Γκάνδη 19/1
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	πρός Γαλλία 20/1
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Ντῶρμπαν 24/1
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 11/10
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	ε. Γουϊλμιγκτον 13/1
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	πρός Ἀμβέρσα 23/12
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Κορέα 1/12
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	πρός Μπέλφαστ 1851
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Ν. Ὀρλεάνη 22/1
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	πρός Γκάλατζ 2/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Δανία 27/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	ε. Ρουέν 22/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Σιγκαπούρη 22/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Γιούροπορτ 15/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	πρός Κάντλα 16/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός Ἰνδία 18/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρός Πακιστάν 23/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	πρός Κωνσταντζα 19/1
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περσικοῦ
Α'Γ'ΒΟΡΥ (κ.)	71	19747	πρός Ἀβάνα 17/12
Α'Γ'ΛΣΑ	72	16235	ε. Ρεσίφ 19/12
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066	ε. Κουνσάν 11/11
Α'Γ'ΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376	πρός Μπαγκόγκ 17/1
Α'Γ'ΝΤΗΑΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ἐπισκ. Πειραιᾶ 25/1
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Γ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός Ντάρ ἐς Σαλάαμ 22/1
Α'Γ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	πρός Κουανγιάγκ 20/1
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ)*	74	60930	πρός Γκαμπόν 11/1
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	πρός Γαλλία 26/1
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	πρός Δ. Ἀφρική 19/1
ΑΚΟΥΡ ΙΙ (κ.)	73	8824	ε. Ρεσίφ 26/12
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Ἀμβέρσα 22/1
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765	πρός Λάγος 21/1
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	ε. Καράτσι 23/1
ΑΛ ΤΑ'Γ'Φ (μ.)	71	24956	προς Τογιάμα 17/1
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	στό Χορμούζ
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	πρός Ζίρκου Ἀϊλαντ 18/1
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	πρός Ὀράν 27/12
ΑΛΕΓΚΡΕ (π)	75	8896	πρός Ταμπίκο 23/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993	πρός Μοντεβιδέο 27/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ε. Ν. Ὀρλεάνη 24/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633	πρός Σάλλομ Βόε 24/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'Γ'ΤΖ (μ.)	70	12578	πρός Ἀγαδίρ 16/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856	α. Ν. Ὀρλεάνη 17/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364	πρός Πολωνία 13/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	πρός ΗΠΑ 15/1
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Πόρτ Καρτιέρ 21/12
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρός Νορβηγία 15/1
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	πρός Ρίο Ἰανέϊρο 6/1
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Σαγκάη 9/1
ΑΛΙΣ (ΑΒ)	63	9404	ε. Βαλέντσια 18/12
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150	ἐπισκευές Πειραιᾶ 7/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρός Καζαμπλάνκα 13/1
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775	α. Γουϊλμιγκτον 23/1
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	πρός Ὄϊτα 13/1
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824	α. Μπέϊρα 23/12
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	δ. Πόρτ Σάϊδ 23/1
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	ε. Λά Σπέζια 20/1
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	πρός Π. Κόμφορτ 23/1
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	πρός Κολούμπια ρίβερ 17/1
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924	πρ. «Ρέα Σάν»
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069	πρός Λαττάκια 23/1
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	πρός Γιβραλτάρ 23/1
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	α. Τεργέστη 17/1
ΑΝΑΞ (δ.)	72	122926	ὑπέστειλε κυπριακή
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π)	77	4713	α. Καλλάο 14/1
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	πρός Δακάρ 21/12
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Εὐρώπη 5/1
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	πρός Β. Εὐρώπη 2/1
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ὕψωσε σημαία Μάλτας
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	ε. Μομπάσα 25/12
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	πρός Τάμπα 19/1
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	πρός Περσικό 6/1
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Τσίμπα 18/1
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	πρός Κωνσταντζα 22/1
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Λίβανο 12/1
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	πρός Βραζιλία 16/1
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	ε. Σουΐνουσκιε 16/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	ε. Σαλβαντόρ 20/1
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Γ'Τ Ν.(κ.)	86	22273	ε. Νιούπορτ 25/1
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρός Κωνσταντζα 21/1
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρός Σιλάμ 4/1
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	πρός Χάργκ Ἀϊλαντ 18/1
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	πρός ΗΠΑ 9/1
ΑΠΜΑΝ 2 (π)	77	11559	α. Νταμάμ 13/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520	πρός Ἑλλάδα 23/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	πρός Στυλίδα 15/12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'Γ'ΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός Ὀράν 17/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'Γ'Θ (κ.)	77	6522	πρός Θεσσαλονίκη 19/1
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	α. Ν. Ὀρλεάνη 16/1
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρός Βάλβις Μπαίη 7/1
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρός Ἰνδικό Ὠκεανό 20512
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	πρός Ἰαπωνία 14/1
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898	ε. Ἀλεξάνδρεια 3/1
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρός Ταρτούζ 15/1
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Γκουαγιάμας 1/12
ΑΡΙΩΝ Ι (μ.)	64	1221	ε. Πειραιᾶ 8/1
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	πρός ΗΠΑ 6/1
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678	πρός Λιβύη 16/1
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	πρός Ἰνδία 11/1
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	πρός Πειραιᾶ 25/1
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρός Ρίο Ἰανέϊρο 13/1
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	ε. Βόλο 14/1
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	πρός Ἰνδία 22/1
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	α. Κάδιξ 20/1
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ)*	72	3908	ε. Ἐμδεν 25/1
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ)	79	23193	ε. Σιγκαπούρη 22/1
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	ε. Γιοκαΐτσι 18/1
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	πρός Τουρκία 12/1
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	πρός Ἰαπωνία 8/12
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	πρός Μαντράς 20/1
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	ἐπωλήθη
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Κομώ Μπαίη 5/12
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	πρός Ταρτούζ 7/1
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691	πρός Πακιστάν 17/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	ε. Γιβραλτάρ 21/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρό Σάντος 7/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'Γ'ΝΤ	78	38467	ε. Ν. Ὀρλεάνη 17/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	α. Ντουμπάϊ 10/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	α. Ν. Ὀρλεάνη 20/1
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	πρός Ματάντζας 12/1
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρός Βανκοῦβερ 7/1
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'Γ'ΝΤ	73	112306	πρός Ὄϊτα 19/12
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ)	61	1354	πρός Μέϊλ Ἀϊλαντ 2/1
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Χιοῦστον 7/1
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973	ε. Φουτζέϊρα 22/8
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρός Ἰταλία 18/1
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρός Ἀλιάγα 21/1
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618	πρός Θέουτα 23/12
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	ὕψωσε ἑλληνική
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	πρό Παλέρμο 18/1
ΒΑ'Γ'Ν (δ.π.)	65	13408	πρός Μάλτα 24/1
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	πρός Ταρτούζ 26/11
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766	πρός Ἑλλάδα 19/1
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	πρός Λουάντα 6/12
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)*	85	16623	πρός Σκώ 8/1
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)	68	12588	πρός Κάγκλιαρι 16/1
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578	ε. Ἰντσόν 31/12
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	ε. Σαντάντερ 23/1
ΒΑΣΣΩ (Μπχ.)	67	34951	πρός Νταμμάμ 9/1
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. Ὀρλεάνη 4/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 15/1
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	πρός Ἀμβέρσα 24/1
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Λά Γκουλέτ 17/1
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	πρός Ἰταλία 5/1
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222	α. Ἄσντοντ 13/1
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917	πρός Συρία 21/1
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρός Γιοκοχάμα 21/12
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	στό Ἀμβοῦργο 26/1
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρός Πορτογαλία 19/1
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)	78	26409	πρός Μαυρίκιο 17/1
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρός Ξιγκάγκ 20/1
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	πρός Καράτσι 24/1
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Ραβέννα 18/1
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρός Σάν Πέντρο 21/1
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Λέγκχορν 14/1
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	πρός Γερμανία 20/1
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Ἄνναμπα 19/12
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	πρός Λειξόες 23/1
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	πρός Πόρτο Ὀρντάζ 11/12
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	στόν Περσικό 9/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	ε. Σάφι 31/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	πρός Λεμεσσό 21/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	πρός Κολόμπο 23/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.(μ.)	70	8868	α. Τζέντα 21/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Ἀμβέρσα 19/1
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	πρός Κότα Κιναμπάλου 19/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	α. Σάντο Ντομίγκο 9/1
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	ἐπισκ. Λέ Χάβρη 18/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	πρός Ὁλλανδία 18/1

ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρός Κίνα 25/11
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Βραζιλία 19/12
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	πρός Ούαλλία 3/1
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	є. Ν. Ὀρλεάνη 2/1
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	πρός Αἴγυπτο 24/1
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	α. Βιζακαπατνάμ 21/1
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	є. Λάρνακα 23/1
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	πρός Χοντέϊντα 20/1
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	є. Νάπολη 24/1
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	πρός Ντάρ ές Σαλάαμ 23/1
ΓΚΑΖ ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760	πρός Λίβανο 15/1
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	πρός Λέ Χάβρη 19/1
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	πρός Πειραιᾶ 19/1
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ (δ.π.)	66	24696	є. Λάρνακα 6/1
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρός Ἰταλία 15/1
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	πρός Πειραιᾶ 15/1
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ράς Σουκχεΐρ 12/1
ΓΚΑΛΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΑ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	πρός Γαλλία 21/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996	є. Σέβεν Ἄϊλαντ 18/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	πρός Νταλιάν 17/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	πρός Κεηπτάουν 30/12
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	є. Καράτσι 15/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	α. Λάγος 12/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	α. Ντῶρμπαν 24/1
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ΕΤΑ Ράς Τανούρα 26/1
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	πρός Ρίο Ἰανέϊρο 23/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Ντῶρμπαν 20/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	δ. Παναμᾶ 18/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	є. Λός Ἀντζελες 6/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	є. Καλκούτα 30/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	є. Ν. Ὀρλεάνη 24/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	є. Τερνεουϊζέν 26/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	πρός Ματαράνι 20/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Μπέλφαστ 23/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	є. Βόλο 12/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	є. Ν. Ὀρλεάνη 11/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	є. Μπουεναβεντούρα 2/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	πρός Μαρακαΐμπο 23/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	є. Παρανάγουα 14/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	α. Γκάνδη 23/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. Ὀρλεάνη 25/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	α. Βανκούβερ 10/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531	α. Ν. Ὀρλεάνη 17/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	πρός Ἀκαγιούτλα 2/1
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ἐπισκ. Κόμπε 23/1
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Γιούροπορτ 22/1
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	πρός Λά Γκουαΐρα 2/1
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Χιοῦστον 16/12
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	є. Νιούπορτ 14/1
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	є. Ντῶρμπαν 24/1
ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	πρός Η.Α.Ε. 21/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	πρός Ἀργεντινή 19/1
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Ρίο Ἰανέϊρο 23/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	δ. Παναμᾶ 14/1
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΚΙΝΖΙΠ (δ.)	80	40551	πρός Σίντνεϋ 23/1
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	πρός Κίγκστον 30/9
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)*	70	56799	πρός Ποχάγκ 13/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800	є. Τομπάτα 21/1
ΓΟΥΩΡΘΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Καράτσι 7/12
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Ἄπω Ἀνατολή 7/12
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρός Σάροχ 19/1
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρός Αἰάκιο 18/1
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρός Πειραιᾶ 5/1
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	є. Καστέλα ντί Στάμπια 16/1
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρός Μπόνυ 22/1/90
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	є. Κοπέρ 1/1
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	є. Ἰντσόν 25/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	πρός Σάλινα 2/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	πρός Ὀλλανδία 13/1
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	πρός Μπ. Ἄμπάς 14/1
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	στή Σάρζα 22/1
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	α. Μομπάσα 10/12
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	є. Σαβόνα 22/1
ΔΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός Μπαγκόγκ 29/12
ΕΚΟΥΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.)	77	58336	α. Βίλελμσχάβεν 23/1
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	α. Γιβραλτάρ 18/1
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	α. Λισσαβῶνα 21/1
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	є. Χιοῦστον 20/1
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρός Ἰνδία 22/12
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Μομάσα 21/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	δ. Πόρτ Σάϊδ 19/1
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	є. Πειραιᾶ 18/1
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ἐπωλήθη Ἕλληνες
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	πρός Αἴγυπτο 7/1
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στή Λάς Πάλμας 16/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	πρός Ἀγγλία 15/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	πρός Χιοῦστον 1/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	74	44396	є. Σετουμπάλ 15/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	α. Ράς Τανούρα 23/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	α. Λούπ Τέρμιναλ 15/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788	στήν Ἀρούμπα 29/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	πρός Ἀρούμπα 20/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ)	76	188634	πρός Περσικό 8/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	є. Σιγκαπούρη 22/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	є. Χιοῦστον 23/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263	πρός Περσικό 19/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ)	77	173086	στήν Ἀρούμπα 9/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'Ι'Ζ (δ.ΝΜ)	75	146263	є. Τζουέμα Τέρμ. 24/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	πρός Ν. Ὀρλεάνη 21/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	στό Τζουμπάλ 26/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	є. Σάλλομ Βόε 13/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	є. Φιουμιτσίνο 22/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Κόρπους Κρίστι 8/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρός Φουτζεΐρα 20/1
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437	πρός Ντοῦρες 15/1
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρός Μπουσάν 20/1
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7	77	14274	πρός Μπ. Χομεϊνί 22/1
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρός Μπ. Ἄμπάς 11/12
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	є. Σαβάννα 21/1
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981	є. Ζαντάρ 17/1
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	α. Φουτζεΐρα 25/1
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Μπρεμερχάβεν 16/1
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252	στό Μανζανίλο 7/11
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρός Ἀλγερία 8/1
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	στό Σουέζ 28/1
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	є. Μπράνσβικ 28/12
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Γιβραλτάρ 19/1
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	πρός Βρέμη 26/1
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978	πρός Κέϋ Γουέστ 17/1
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	86	15952	δ. Παναμᾶ 11/12
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	є. Ροστόκ 11/1
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	πρός Ματαράνι 17/1
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π)	84	22629	α. Τέμα 18/1
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρός Ρόττερνταμ 21/1
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Μαπούτο 12/12
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	πρός Ράς Τανούρα 13/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	є. Θεσσαλονίκη 8/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	πρός Ἀλγερία 1/12
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρός Πόϊντ Λίζας 19/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	є. Χάλλ 25/1
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	πρός Γιάνμπου 13/1
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	πρός Σάφι 15/1
ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473	δ. Κων/πολη 19/1
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρός Ἰαπωνία 19/12
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Ταϊβάν 30/12
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρός Ρόττερνταμ 15/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	πρός Λειξόες 24/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	є. Κομώ Μπαίη 14/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός Γιούζνυ 15/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	є. Ἀλεξάνδρεια 8/1
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7	72	30930	πρός Ἀλάσκα 13/1
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρός Ἑλλάδα 24/1
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρός Ἀλγερία 13/12
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	є. Σανταλσόρα 20/12
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	є. Χόγκ Κόγκ 25/12
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στή Σαφάγκα (ἀποθήκη)
ΗΒΗ	79	16379	πρός ΗΠΑ 12/1
ΗΡΑ *	79	16390	α. Λομέ 10/1
ΗΡΑΚΛΗΣ (π)	57	2875	є. Πειραιᾶ 23/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	πρός Ντῶρμπαν 21/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στή Βασῶρα 10/5/90
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904	є. Μόντρεαλ 16/12
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	πρός Νταμάμ 20/1
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588	ἐπισκ. Πειραιᾶ 13/1/90
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Βενετία 20/1
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	є. Σάρροχ 13/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	πρός Ἀλγερία 11/12
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Πρότο Ὀρντάζ 15/1
ΘΕΡΜΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086	є. Χιοῦστον 11/1
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	є. Αὐγούστα 19/1
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	πρ. «Shanta Shibani II»
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	πρός Τουρκία 21/1
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	πρός Ντούμπα 18/1
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	πρός Ἀλγέρι 14/1
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	є. Τζέντα 24/1
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	α. Βίγκο 9/1
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	є. Ν. Ὀρλεάνη 20/1
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	є. Τεμπίγκ 7/1
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρός Καράτσι 24/12
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	πρός Κουσίρο 5/1
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	82	41962	α. Ν. Ὀρλεάνη 7/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρός Μαρόκο 13/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	є. Κασίμα 18/1
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	πρός Γκέμπ Ἄϊλαντ 27/12
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	στό Μπ. Ἄμπάς 21/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	є. Ἰμμιγκχαμ 31/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	є. Παρανάγουα 14/1
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681	є. Σιμίζου 19/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	77	11884	πρός Αὐσταλία 24/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	πρός Νοβοροσίσκ 19/1
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.π.)	72	17697	є. Πειραιᾶ 14/1
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230	є. Ν. Ὀρλεάνη 22/1
ΙΡΙΣ (κ.)*	70	5278	μετ. «Osiris I.» (μ.)
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	α. Καράτσι 20/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Ραβέννα 21/12
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Μπαγκόγκ 21/12
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρός Βανκούβερ 10/1
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	α. Ἀντοφαγκάστα 22/1
ΙΤΑΖΑ'Ι' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	πρός Ἰταζάϊ 26/12
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	πρός Ἀλγερία 5/12
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	πρός Ἰμμιγκχαμ 13/1
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρός Ἀγκόλα 26/12
ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808	στό Πόνσε 25/1
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρός Γκνστάνσκ 12/12
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Χιοῦστον 22/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	στό Γκότεμπουργκ 28/1
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρός Κοῦρε 1/12
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Κωνστάντζα 7/1
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρός Χόγκ Κόγκ 27/12
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	α. Ἀμπτζάν 27/9
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	є. Ν. Ὀρλεάνη 9/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	є. Μάλαγα 21/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	δ. Μάλτα 5/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	πρός Ἀμβέρσα 23/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	δ. Ντόβερ 17/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	є. Φός 20/1
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	πρός Πόρτ Κέλαγκ 18/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	є. Τζέντα 25/1
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	πρός Καλκούτα 24/12
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρός Παναμᾶ 24/1

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	έπισκ. Πειραιά 25/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	є. Ἄσντοντ 1/1
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Λιβύη 18/12
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ.(μ.)	77	14349	πρός Ἀμβέρσα 22/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Κόρπους Κρίστι 6/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	є. Κόπαγκόγκ 24/12
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	1800	στό Πόρτ Σάϊδ 17/1
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	πρός Ὀβουέντο 21/1
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	πρός Μοντεβιδέο 21/1
ΚΑΡΛΙΤΑ (κ.)	76	9996	є. Ν. Ὀρλεάνη 15/1
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	ἐπισκευές Καλαμάτα 17/1
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ὀνδ.)	65	1219	πρός Λαύριο 9/1
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	πρός Χιλή 10/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ:)	77	19166	α. Σιγκαπούρη 6/1
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	πρός Μοντεβιδέο 19/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρός Ρίο Ἰανέϊρο 21/12
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Σκίκντα 4/1
ΚΕΊΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Καζαμπλάνκα 21/1
ΚΕΊΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	δ. Παναμᾶ 28/12
ΚΕΊΠ ΜΟΝΤΕΡΈΥ (κ.)	71	9826	πρός Τζέντα 2/1
ΚΕΊΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	α. Ν. Ὀρλεάνη 12/1
ΚΕΊΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρός Σ. Ἀραβία 1/1
ΚΕΝ ΑΊΛΑΝΤ	81	9909	є. Τζέμπελ Ἄλι 21/1
ΚΕΝ ΓΚΕΊΛ	79	11929	є. Ρίο Ἰανέϊρο 7/1
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124	δ. Παναμᾶ 6/1
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρός Σιγκαπούρη 24/1
ΚΕΝ ΣΚΑΊΥ (π.)	73	22126	є. Μπελαγουάν 8/12
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	є. Καοσιούγκ 11/1
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	πρός Αλγερία 11/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	δ. Σουέζ 25/1
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	πρός Κορφού 11/1
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	δ. Παναμᾶ 21/1
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (μ.)	66	6995	πρός Μαδαγασκάρη 17/11
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουϊνέας
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	θέση 36.09 Β, 154.10 Δ 23/12
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	є. Βενετία 17/1
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	πρός Μπουσίρ 23/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	α. Νιούκαστλ 24/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	στό Καλλάσο 18/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	πρός Περσικό 21/1
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	πρός Σαγκάη 19/1
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρός Σιγκαπούρη 21/1
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρός Κορέα 14/1
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρός Φουτζέϊρα 17/1
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	α. Δαρδανέλια 22/1
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	α. Ν. Ὀρλεάνη 26/10
ΚΟΡΑΛ ΚΕΊΠ (δ.κ.)	74	112825	στό Κάργκ (ἀποθήκη)
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ἐπισκ. Πειραιά 7/1
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρός Κίνα 15/1
ΚΟΣΜΑΝ 1(κ.)	77	14186	α. Νταμάμ 12/1
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	πρός Κόρκ 24/1
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	α. Παλάου Σαμπού 15/1
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	є. Βαγκαρέϊ 14/1
ΚΟΤΥ Ι (π.)	62	2635	є. Ταμπίκο 20/1
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	πρός Βαγκαρέϊ 17/1
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470	πρός Κήλαγκ 19/1
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	πρός Κριστομπάλ 11/1
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	πρός Κόλπο ΗΠΑ 8/1
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	є. Φουτζέϊρα 24/1
ΚΡΕΊΝ (κ.)	76	20355	πρός Βανκούβερ 13/1
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	πρός Πόρτσμουθ 16/1
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	є. Φουτζέϊρα 26/1
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Ντώρμπαν 12/1
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	πρός Φορταλέζα 16/1
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 15/1
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Μπαλικπαπάν 26/12
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρός Μπελαγουάν 11/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρός Τουρκία 21/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	α. Ν. Ὀρλεάνη 8/1
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ὀνδ.)	62	2201	є. Πειραιά 30/11
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	є. Μπέϊρα 29/12
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρός Τρίπολη 18/1
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	ἐπισκ. Πειραιά 29/12
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΊΥ (κ.)	72	83714	ἐπισκ. Πειραιά 18/1
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	πρός Ρόττερνταμ 18/1
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	є. Πειραιά 16/1
ΛΑΚΥ (Μπχ.)*	68	8135	πρός Κωνστάντζα 11/1
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	δ. Πόρτ Σάϊδ 9/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	πρός Μπ. Ἀμπάς 25/12
ΛΑΟΥΡΑ (Ὀνδ.)	65	1600	πρός Κουελιμάνε 29/12
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	є. Λίβερπουλ 24/1
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	є. Γκουγιακοΰίλ 13/1
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046	πρός Ὀκρίκα 5/1
ΛΑΤΩ (π.)	68	18210	α. Θέουτα 20/1
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρός Πανγιάγκ 20/1
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΊΝΤ (π.)	70	14786	πρός Ν. Ὑόρκη 18/1
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στό Κάργκ (ἀποθήκη)
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656	πρός Δακάρ 13/12
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	πρός Χάργκ Ἄϊλαντ 19/1
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Μαρίν 19/1
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΊΤΖ (κ.)	72	17914	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 9/1
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Γιβραλτάρ 31/12
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρός Ἄνναμπα 17/1
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	πρός Χάμπτον 14/1
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	πρός Κίνα 11/12
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρός Γκρεσίκ 6/1
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρός Δομινικανή Δημ. 20/1
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρός Ντώρμπαν 13/1
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	є. Πειραιά 20/12
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7	54	1991	πρός Ἰνχαμάνε 15/12
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	πρός Ἑλλάδα 23/1
ΛΙΝΑ (Ὀν.)	66	2953	є. Βασσιλικό 20/1
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	πρός Γιβραλτάρ 24/12
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Μεξικό 14/12
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881	πρός Ντούρρες 4/1
ΛΙΤΣΑ Ν.(κ.)	74	3256	δ. Παναμᾶ 21/1
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	πρός Πασκάγκουλα 10/1
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	πρός Χιοΰστον 10/1
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	πρός Βομβάη 26/12
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	є. Ταμπίκο 8/1
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	α. Κινούρα 27/12
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	πρό Μομπάσα 23/1
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.)	78	13427	πρός Ἴλο 1951
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊΚ	75	34745	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 27/12
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Γιβραλτάρ 27/12
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	πρός Ματάνζας 23/1
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400	πρός Χάϊφα 23/1
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	є. Καρταγένα 10/1
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	є. Γιούρόπορτ 21/1
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π)	70	9101	є. Γουϊλμιγκτον 21/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρός Ἀγκόλα 10/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	πρ. «Neri»
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρός Ρίο Ἰανέϊρο 7/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ.(κ.)	73	18892	πρός Ἰνδία 21/1
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	α. Ν. Ὀρλεάνη 21/11
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	πρ. «Glafkos»
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	є. Ἰμμιγκχαμ 21/1
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	πρός ΕΣΣΔ 12/1
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	πρός Βάρρι 851
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	πρός Πόϊντ Λίζας 10/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	65	13512	μεταφορές Περσικοῦ
ΜΑΡΙΓΚΟΛΝΤ (δ.π.)	70	17487	πρός Σιγκαντίγκ 14/1
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)	74	30341	πρός Ἀμβοΰργο 8/1
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	πρός Ρίο Ἰανέϊρο 10/1
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρός Σάρζα 251
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	πρός Πόρτ Σάϊδ 24/1
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	πρός Μίνα Καμπούς 8/1
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	є. Φρέϋ Μπέντος 21/1
ΜΑΡΚ ΑΊΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	πρός Ἄσπρα Σπίτια 22/1
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	є. Ἀμβοΰργο 24/1
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	πρός Μομπάσα 22/12
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.(κ.)	73	15498	ἐπισκ. Πειραιά 25/1
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	α. Ἰμμιγκχαμ 14/1
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	є. Σουώνση 6/12
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μπχ.)	67	13540	α. Ρίο Ἰανέϊρο 4/1
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρός Ν. Ὑόρκη 23/1
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	є. Ν. Ὀρλεάνη 22/1
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	πρός Τέξας Σίτυ 30/12
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	πρός Βενεζουέλα 14/1
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7	79	43857	α. Ν. Ὀρλεάνη 21/1
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Πόρτο Ἄρθουρ 20/10
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρός Μεξικό 30/12
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	δ. Παναμᾶ 8/1
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	πρός Ρόττερνταμ 17/1
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ἐπισκ. Ἄγκρα ντός Ρέϊς 27/1
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	є. Παντζάγκ 29/12
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	μετ. «Rea» (κ.)
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	є. Πόρτο Καρτιέρ 10/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	α. Νόρτενχαμ 22/1
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	πρός Σαλντάνα Μπαίη 25/10
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρός Φορκάδος 31/12
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	πρός Λιβύη 9/1
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.7	74	65579	πρός Τουμπαράο 18/1
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρός Σ. Ἀραβία 20/1
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470	ἐπισκ. Σιγκαπούρη 22/1
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	ἐπισκ. Πειραιά 12/9
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	πρός Φλάσιγκ 23/1
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΊΥ (δ.κ.)	69	44860	στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	πρός Βάντι Φεΐράν 16/1
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	πρός Μπέντι 9/12
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	δ. Παναμᾶ 23/1
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105	πρ. «Ming Hu»
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991	πρ. «Asalimi 5»
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999	πρός Καζαμπλάνκα 11/1
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998	πρ. «Asalimi 6»
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΊΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	πρ. «Liang Hu»
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	ἀργεῖ Σετουμπάλ
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	ἐπισκευές Βρέστη 5/1
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (Μπχ.)	72	6671	πρ. «Sijilmassa»
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	πρός Μαντράς 18/1
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΊΡΕΣ (κ.)	71	9603	πρός Ἀγκόλα 27/12
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	75	7563	є. Μαντάντι 18/12
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΊΥ (Λιβ.)	73	31861	є. Ἰντσόν 8/1
ΜΠΡΑΊΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969	є. Πόρτ Καρτιέρ 28/11
ΜΠΡΑΊΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870	α. Ραβέννα 22/1
ΜΠΡΑΊΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193	є. Μόντρεαλ 23/1
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	є. Πειραιά 14/1
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	πρός Ὀκρίκα 21/1
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	πρός Ν. Ἀφρική 19/1
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	μετ. «Al Zainab»
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	πρός Ρόττερνταμ 23/1
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Γουϊλμιγκτον 15/1
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480	πρός Λάς Πάλμας 12/1
Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	74	8915	μετ. «Dignity»
Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558	στή Λεμεσσό 2/11
ΝΑΒΙΓΚΛΟΡΥ (κ.)	71	9646	πρός Γαλλία 24/1
ΝΑΊΓΑ (κ.)	70	9069	πρός Δακάρ 31/12
ΝΑΊΤ ΛΑΊΤ (Μπχ.)	77	34841	α. Ν. Ὀρλεάνη 18/1
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	πρός Χοντέϊντα 19/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	πρός Β. Κορέα 19/1
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΊΝΤ (κ.)	73	11645	α. Χιοΰστον 19/1
ΝΑΡΕΊΤΟΡ(κ.)	80	10982	є. Λάντσεστον 19/1
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760	є. Χιοΰστον 12/1
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ὀν.)	65	1000	ἐπισκ. Πειραιά 10/6
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	є. Βέντσπιλς 13/1
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	α. Ν. Ὀρλεάνη 20/1
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορέ Ἀγκόλας
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Νόρντενχαμ 21/1
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	πρός Χάμπτον 11/1
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	є. Βέντσπιλς 22/1
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μπχ.)	72	6666	πρός Κόστα Ρίκα 4/1

ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΟΥ (Μπχ.)	69	4785	δ. Ντόβερ 15/1
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μπχ.)	72	6666	πρός Παρανάγουα 23/1
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ)	71	12202	πρός Πόρτ ω Πρίνς 24/1
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	є. Νταμπιέρ 24/1
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	πρός Πόρτ ντέ Μπούκ 29/12
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	є. Πειραιά 18/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	є. Σ. Ἄννα Μπαίη 11/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρός Καναδᾶ 8/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.(μ.)	71	5447	πρός Νοβοροσίσκ 8/1
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	πρός Εὐρώπη 20/1
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	πρός Φουτζεῖρα 10/1
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	α. Πρίνς Ρούπερτ 5/1
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	πρός Βεγγάζη 22/10
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)	73	6646	α. Ντούάλα 23/12
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Φιουμιτσίνο 23/1
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	є. Πειραιά 22/1
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	πρός Κόλπο ΗΠΑ 22/1
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρός Τάμπα 9/1
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	πρός Δεμεράρα 22/1
ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)	74	3764	πρός Ἀλγέρι 22/1
ΝΟΡΘ ΣΗΛΝΤΣ (κ.)	72	7266	є. Ἀαλμποργκ 20/1
ΝΟΡΘΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 2/1
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	4773	πρ. «Δήλος Ρῆφερ»
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρός Σιμπόλγκα 13/1
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	πρός Καοσιούγκ 4/1
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	є. Τής 26/1
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρός Σουάπε 17/1
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρός Λάς Πάλμας 24/1
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρός Σάν Φραντσίσκο 4/1
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι' ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περσικοῦ
ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.)	68	958	μετ. «Emerald III» (π.)
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	є. Ἀλμέρια 22/1
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	πρός Γκντάνσκ 23/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π)	75	138037	στό Κάδιξ 31/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	πρός Τουρκία 31/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	πρός Ἰνδονησία 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	πρός Σ. Ἀραβία 23/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882	πρός Μπαχάμας 7/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400	ναυπηγεῖται Τσίτα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	ναυπηγεῖται Τσίτα
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	ἐπωλήθη
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	є. Νταμάμ 13/1
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	α. Λίβερπουλ 14/1
ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824	ἐπισκ. Πειραιά 7/1
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Ὀδησσό 13/1
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	πρός Βόλο 18/1
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	πρός Τρίπολη 17/1
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.)	69	11434	πρός Παναμᾶ 23/1
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΛ (δ.π.)	84	4083	μετ. «Panam Caribe»
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	є. Μπ. Ἀμπάς 25/1
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	73	13631	є. Βομβάη 14/12
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818	πρός Μομπάσα 4/1
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χάργκ (ἀποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852	πρός Γκρέις Χάρμπορ 5/1
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορέ Κιούγκα
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	πρός Κίνα 11/12
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	πρός Κίνα 25/12
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα)	79	9427	є. Ν. Ὀρλεάνη 19/11
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)	77	29547	α. Σουέζ 20/1
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μπχ.)	71	9466	ἐπισκ. Πειραιά 14/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΤΗΣ (κ.)	71	41961	πρός Ν. Ἀφρική 30/12
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Σάο Τομέ 13/1
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	θέση 34.36 Β, 40.56 Δ. 28/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	є. Καράτσι 26/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Πόρτ Βέντρες 24/1
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	є. Σαγκάη 13/1
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	πρός Μιζουσίμα 13/12
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Βραζιλία 17/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Σιγκαπούρη 3/1
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	πρός Μανζανίλο 11/1
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	πρός Μπαγκόγκ 11/1
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	є. Πειραιά 19/1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	πρός Ἰαπωνία 31/12
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	πρός Ναγκόγια 30/12
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085	μετ. «Stephanie» (π.)
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικοῦ
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	є. Ραβέννα 15/1
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	πρός Ἀβάνα 15/12
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301	є. Σάν Νίκολας 18/1
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρός Καλλάο 17/1
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874	є. Σάντος 24/1
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	є. Σιγκαπούρη 29/12
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	є. Πειραιά 22/1
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	πρός Ἰράν 29/12
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρός Χόγκ Κόγκ 13/1
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	є. Σιγκαπούρη 12/1
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	πρός Λαττάκια 24/1
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	є. Αὐγούστα 19/1
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	πρός Συρία 9/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Βανκοῦβερ 16/1
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	є. Τουτικόριν 26/12
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	πρός Θέουτα 31/12
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	ἐπισκ. Πειραιά 10/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	πρός Μπαγκόγκ 26/11
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	є. Σάο Σεμπαστιάο 28/12
ΠΗΝΕΛΟΠΗ V (π.)	79	11633	πρός Σάντος 15/1
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Φουτζεῖρα 1/8
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	є. Σπλίτ 20/1
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	α. Χιοῦστον 11/1
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	πρός Γιβραλτάρ 21/11
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	πρός Λάς Πάλμας 16/1
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102	ὑψωσε ἑλληνική
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	є. Ν. Ὀρλεάνη 24/1
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	στό Χάργκ (ἀποθήκη)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	πρός Συρία 13/1
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	πρός Γκάμπια 17/1
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	є. Ὠγκνισς 23/1
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	πρός Ταρτούς 9/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	δ. Παναμᾶ 18/1
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Ριγιέκα 4/1
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	πρός Ἀμβέρσα 14/1
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	є. Πόρτ Κέλαγκ 21/1
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	є. Λισσαβῶνα 16/1
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	πρός Πειραιά 19/1
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	πρός Ἀλεξάνδρεια 22/1
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	πρός Παρανάγουα 14/1
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	є. Λέϊθ 24/1
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	α. Ἄϊν Σούκνα 16/1
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ν. Ὀρλεάνη 4/1
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Σουέζ 18/1
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ)	83	26996	є. Φιλαδέλφεια 24/1
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Μίνα Καμπούς 8/11
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	στό Λάγος 24/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π)*	73	11383	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 1/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	πρός Μῆλο 17/1
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	προς Ρεσίφ 10/1
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Ν. Ὀρλεάνη 12/1
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	є. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 11/1
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Θεσσαλονίκη 29/12
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885	α. Δουνκέρκη 31/12
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	πρός Κωνστάντζα 9/1
ΡΑΨΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	πρός Λουάντα 3/11
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Λειξόες 20/12
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρός Βενετία 23/1
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	πρός Βακαμόντε 20/1
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	πρός Δ. Ἀφρική 22/12
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	πρός Σάντος 16/1
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρός Μπ. Ἀμπάς 25/12
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	πρός Ἀμστερνταμ 5/12
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ἐπωλήθη
ΡΟΟΥΖ (δ. Ὀνδ.)	70	1598	στό Κιγζνα
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Βάντι Φεῖράν 13/1
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)*	64	4824	πρός Μαρίνα ντί Καράρα 23/1
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	8352	πρός Δ. Ἀφρική 25/12
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	πρός Ρόττερνταμ 10/1
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	πρός Ἀγγλία 27/12
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	є. Σαουθάμπτον 24/1
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	є. Πειραιά 4/1
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χάργκ (ἀποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Γιβραλτάρ 12/1
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765	πρός Μπανίας 22/1
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	є. Χόγκ Κόγκ 15/1
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	πρός Ν. Ὑόρκη 9/1
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρός Νάπολη 14/1
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Ταρτούζ 16/1
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	є. Ροστόκ 14/1
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122	πρός Μεξικό 24/12
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	πρός Αἴγυπτο 18/8
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	πρός Θεσσαλονίκη 30/12
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064	πρός Καράτσι 13/12
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	πρός Μπ. Ἀμπάς 25/12
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Βαρκελώνη 21/1
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	πρός Μπαγκόγκ 25/1
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Φαντσέγκ 26/10
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	πρός Κωνστάντζα 30/12
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	πρός Τσιγουάν 4/1
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301	є. Ἀμβέρσα 26/1
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	δ. Α. Ἀφρική 25/1
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	δ. Παναμᾶ 20/1
ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ)	80	17798	πρός Ν. Χάβεν 8/1
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	πρός Γιάνμπου 18/1
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	πρός Ἑλλάδα 14/1
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	πρός Ἀλγκεθίρας 851
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.Μπχ.)	75	51898	є. Σιγκαπουρη 20/1
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρός Μπ. Χομεῖνί 24/1
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7	70	1598	є. Ἀλεξάνδρεια 8/1
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Ταρραγκόνα 22/1
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	πρός Μπ. Χομεῖνί 13/10
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	πρός Μαρόκο 22/1
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Ρόττερνταμ 23/1
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	πρός Ἀλγκεθίρας 20/1
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	є. Μπουεναβεντούρα 8/1
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Λισσαβῶνα 15/12
ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	15216	є. Ν. Ὀρλεάνη 24/9
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	є. Γιούροπορτ 26/1
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	στόν Πειραιά 10/1
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ ΙΙ(δ.Μπχ.)	78	28025	πρός Μπανίας 16/1
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	є. Καρταγένα 20/1
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	πρός Μπ. Ἀμπάς 9/1
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. Ν. Ὀρλεάνη 1851
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	πρός Ντακάρ 951
ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (κ.)	77	14275	πρός Κάντλα 26/12
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ(μ.)	77	14275	στή Σουαίμπα 12/12
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	πρός Μπ. Ἀμπάς 2/11
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ)	74	33073	πρός Ταλλίν 12/12
ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812	ἐπισκ. Πειραιά 7/10
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙΙ (π.)	71	5699	є. Πειραιά 4/1
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Κων/πολη 11/1
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	є. Λένινγκρνατ 16/1
ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.)	74	17798	πρός Πειραιά 17/12
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	πρός Ντμμᾶμ 13/1
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7	73	17795	πρός Λέγκχορν 21/1
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Ἀλεξάνδρεια 7/1
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (μ.)	74	18383	πρός Συρία 1/12
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	πρός Μπ. Χομεῖνί 14/12
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	є. Δουνκέρκη 22/1
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	πρός Ἴμμιγκχαμ 20/1
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	δ. Πόρτ Σάϊδ 3/1
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρός Ν. Ὀρλεάνη 7/1
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Βενετία 23/1
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Λαττάκια 7/12
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρός Κόρπους Κρίστι 6/1
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Κούβα 10/1
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	πρός Σάν Λορέντζο 19/11
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	є. Σιγκαπουρη 22/1
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	πρός Μίνα ἀλ Φαχάλ 26/1
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Μιζουράτα 18/12

ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός Σάντος 21/1
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Ν. Ἀφρική 8/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Μπουργκάς 20/1
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	є. Μομπάσα 15/12
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	є. Φιλαδέλφεια 21/1
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρός Οὐλσάν 14/1
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	76	12440	πρός Ντάρ ἐς Σαλάαμ 19/12
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	πρός Πειραιᾶ 24/1
ΣΙΛΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	πρός Μόχι 23/1
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Ν. Ὀρλεάνη 22/1
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Ρουέν 21/1
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	є. Σάν Νίκολας 1351
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρός Τοαμασίνα 22/1
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Ν. Ὀρλεάνη 7/1
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	α. Νταλιάν 20/12
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	є. Βομβάη 21/1
ΣΚΑΡΟΣ (κ)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑΪΥΛΑΪΝ (δ.Μ.)	73	17466	πρός Σιλικάπ 8/1
ΣΚΑΪΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Σουραμπάγια 22/1
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Ν. Κορέα 5/1
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	πρός Μόρο Ρεντόνο 12/1
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρός Κωνστάντζα 20/1
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	є. Δακάρ 7/1
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	πρός Περοῦ 24/1
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	є. Ν. Ὀρλεάνη 13/1
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	πρός Κίνα 12/12
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στόν Ὀρινόκο 28/11
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Λάς Πάλμας 12/1
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Ταρραγκόνα 4/1
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Ἄντεν 3/5/89
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Κωνστάντζα 26/11
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Φλάσσιγκ 24/1
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	πρός Ἀλγερία 4/12
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός Τόρρε Ἀνουνζιάτα 19/1
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Λεμεσό 17/1
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρός Γκάλβεστον 11/1
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502	πρ. «Alexia»
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	є. Ντῶρμπαν 13/12
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Κέηπ 12/1
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ὀν.δ)	62	1133	є. Ἄντεν 14/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Ρόττερνταμ 12/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	є. Μομπάσα 20/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	πρός Χόγκ Κόγκ 20/
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	πρός Κορέα 15/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρός Μανίλα 12/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	πρός Μονόπολη 21/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	δ. Παναμᾶ 21/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρός Ἀλεξάνδρεια 25/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρός Καοσιούγκ 11/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρός Χονολουλού 19/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	πρός Γιοκοχάμα 19/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	α. Βομβάη 12/1
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΕΪΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	ἐπωλήθη
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	στή Χονολουλού 10/1
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Πόρτ Χάρκουρτ 10/1
ΣΤΟΡΚ (κ.7	)0	15265	πρός Κόλπο ΗΠΑ 22/1
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Π. Λίζας 6/1
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρός Σιγκαπούρη 29/12
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρός Ἰράν 10/11
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	α. Σέμπου 23/12
ΤΑΪΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113	στή Φουτζέϊρα (ἀποθήκη)
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	α. Βαρκελώνη 18/1
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στή Βραζιλία (ἀποθήκη)
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	є. Πόρτ Κέλαγκ 22/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρός Σουέζ 16/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	δ. Παναμᾶ 22/1
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	є. Σύρο 10/1
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρός Τζιμπουτί 24/1
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεῦ.)	61	1252	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	ἐπωλήθη
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	α. Βενετία 5/1
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	є. Δουνκέρκη 21/1
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι. (μ.)	83	35762	πρός Πειραιᾶ 17/1
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005	є. Δεμεράρα 22/1
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375	πρός Μπετζάγια 16/1
ΤΖΟΪΥ (Ὀν.)	78	5868	πρός Λαττάκια 15/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	є. Ἀμβοῦργο 23/1
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. Καράτσι 16/1
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907	є. Πειραιᾶ 23/1
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	є. Ρουέν 22/1
ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	πρός Τρίπολη 27/12
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός Φλάσσιγκ 13/1
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	є. Σάντος 22/1
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Σάντος 9/1
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	πρός Δ. Ἀφρική 25/12
ΤΗΝΟΣ Α'ΓΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρός Ντουμπαΐ 23/1
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	πρός Φουτζέϊρα 15/1
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	στό Περσικό 25/1
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρός Γιβραλτάρ 22/1
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	πρός Κόντινεντ 13/1
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	є. Ν. Τουτικορίν 14/1
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	στό Χόγκ Κόγκ 26/1
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	πρός κήλαγκ 9/1
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	πρός Ἐρυθρά Θάλασσα 3/1
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΛΛ (κ.)	74	23757	πρός Ντῶρμπαν 19/1
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Κορέα 15/1
ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	є. Τεργέστη 19/1
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Ἰαπωνία 19/1
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	ἐπισκ. Πειραιᾶ 18/10
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567	є. Βομβάη 23/1
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	πρός Ντῶρμπαν 31/12
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	α. Χιοῦστον 20/1
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Ζέϊτ Μπ. Τέρμιναλ 17/1
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	πρός Καλλάο 8/1
ΤΡΕΪΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)*	70	63519	ἐπισκ. Σιγκαπουρη
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρός Φουτζέϊρα 27/11
ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	πρός Χάργκ Ἀΐλαντ 24/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρός Πόϊντ Σεντράλ 22/12
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρός Τζακάρτα 26/1
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Ταλκαχουάνο 23/1
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Τζόρφ Λασφάριο 10/1
ΤΡΟΪΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 22/1
ΤΣΑΪΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057	πρός Τρίπολη 10/1
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Σάρροχ 13/1
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	πρός Σουέζ 21/1
ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	є. Σαβάννα 12/1
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	ἀργεῖ Σετουμπάλ
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	δ. Ντόβερ 19/1
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	ἐπισκ Καρταγένα 11/1
ΦΑΙΡΓΟΥΪΝΤ (μ.)	67	13792	πρός Ἀλγκεθίρας 23/1
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	є. Χόγκ Κόγκ 29/12
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	є. Χ«ογκ Κόγκ 29/12
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	є. Σηάττλ 24/1
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρός Μπρούνσβικ 24/1
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	є. Καλκούτα 13/11
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρός Μίνα Καμπούς 17/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ὀνδ.)	54	1598	α. Πόρτο Ἄρθουρ 15/1
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	διάλυση Ἰνδία
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρός Φουτζέϊρα 10/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7	70	9243	πρός Ἀβονμαουθ 15/1
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	πρός Μαγιότ Ἀΐλαντ 19/1
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	є. Ἀμβοῦργο 19/1
ΦΛΑΪΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	πρός Βενετία 23/1
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636	πρ. «Ἀλ Ταλούδι»
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	є. Φουτζέϊρα 18/1
ΦΛΩΡΑ V *(π.)	81	8917	α. Ν. Ὀρλεάνη 20/1
ΦΟΙΝΙΞ (δ.μ.)	65	15090	πρός Καζαμπλάνκα 19/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	75	20214	є. Φουτζέϊρα 15/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	α. Ν. Ὀρλεάνη 22/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	πρός Τζακάρτα 16/1
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	α. Ν. Ὀρλεάνη 9/1
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	πρός Μπαντίρμα 18/1
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	α. Τζιμπουτί 10/1
ΦΡΗ ΠΙΓΙΣ (μ.)	69	15688	є. Σεβίλλη 19/1
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	є. Πλόσε 10/1
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	є. Σιγκαπούρη 21/1
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	є. Σάο Σεμπαστιάο 11/1
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	є. Σάντος 3/1
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΗΑΝ (π.)	68	9342	α. Λάς Πάλμας 10/1
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	πρός Λονδῖνο 17/1
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	ἀγορά ἀπό Κύπρο
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	πρ. «Ekvator»
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	θέση 45.28 N, 60.29 Δ 18/
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	δ. Παναμᾶ 17/1
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	πρ. «Elektron»
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	πρ. «Atlantika»
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	στό Βέντσπιλς 15/1
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρός Οὐλσάν 22/12
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	α. Βρέμη 22/12
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Κεηπτάουν 24/12
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρός Κακουΐμπο 22/1
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	πρ. «Everest»
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	πρός Ν. Ἀφρική 10/1
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	є. Βαλπαραΐζο 17/1
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρός Κόλπο ΗΠΑ 7/12
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	πρ. «Mys Shelaniya»
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	μετ. «Δέλτα Στάρ Ι.» (π.7
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	πρός Βαλπαραΐζο 25/1
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	πρός Κούβα 18/1
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	πρ.«Etna»
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρός Ταλίν 30/12
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	πρ. «Eridan»
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ἀγορά ἀπό Κύπρο
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρός Σουέζ 18/1
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Μοντεβιδέο 15/1
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	πρός Βιλαγκαρσία 10/1
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	є. Ματάντι 22/12
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	α. Κοτονού 20/1
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρός Κορίντο 23/1
ΧΑΒΑΪΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Σάν Φραντσίσκο 11/1
ΧΑΒΑΪΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός ΗΠΑ 20/1
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	πρός Κήλαγκ 24/12
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343	πρός Γουώτερφορντ 24/1
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	є. Σάν Κάρλος Ραπίτα 18/1
ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687	є. Καλλάο 20/1
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	δ. Ντόβερ 21/1
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	ἐπισκ. Πειραιᾶ 25/1
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρός Καμσάρ 22/1
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	πρός Παπεετέ 27/12
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348	πρός Τεκιρντάγκ 17/1
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	є. Πειραιᾶ 22/1
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρός Μελβούρνη 19/1
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	πρός Μπρίντιζι 14/1
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρός Σιγκαπούρη 15/1
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρός Λαττάκια 4/1
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	πρός Μπέϊρα 20/12
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)*	78	15981	πρός Σέτε 18/1
ΧΙΟΣ (Μπχ.)	72	14961	є. Ντῶρμπαν 13/1
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	πρός Πόρτο Πλάτα 12/1
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Ν. Ὀρλεάνη 24/1
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	πρός Βενεζουέλα 23/1
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	πρός Πόρτ Σουδάν 19/1
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	πρός Καζαμπλάνκα 23/1
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Ἄϊν Σούκνα 3/1
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	є. Μπορντώ 22/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	є. Πειραιᾶ 31/12
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	є. Λεμεσό 22/1
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598	α. Φουτζέϊρα 23/12
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	πρός Κωνστάντζα 11/1
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Ν. Ὀρλεάνη 6/12
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρός Κύα 1/1
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρός Χαλκίδα 22/1
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049	πρός Ραβέννα 22/1
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366	є. Σπλίτ 18/1
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	πρός Μπετζάγια 4/1

Εγώ είμαι η ελπίδα
Εγώ είμαι η φωνή
Εγώ είμαι το γέλιο
Εγώ είμαι η ζωή!

Τις κάρτες και
τα είδη της UNICEF
για το Πάσχα
θα τα βρείτε:

UNICEF, Ξενίας 3,
Πλατεία Μαβίλη
και στις τράπεζες
Γενική και
Μακεδονίας - Θράκης
σ' όλη την Ελλάδα.

unicef

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα χέρια σας διαφημιστικό φυλλάδιο.

Ονοματεπώνυμο: _____ Τ.Κ. _____

Διεύθυνση: _____ Τηλέφωνο: _____

Πόλη: _____

Η ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΗ ΠΡΟΣΦΕΡΕΤΑΙ

BSB Athens

IN THAILAND

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

HELLENIC – UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG
61 KASEMRAJ, KLONGTOEY
PRAKANONG, BANGKOK 10110
THAILAND

TELEX :84602/21197(NAVICO TH)
PHONES:2490541-2 /2497198
CABLES:NAVICO/BANGKOK
FAX :2497199

DIRECTORS & AOH TEL:
-CAPT.JOHN A GOROS
3142690-EXT.4D-CAPT E.GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

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

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

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURSCHASE - CHARTERING:

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

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

Petridou

TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIERS
BP 215
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98004 CEDEX
MONACO

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

Agents

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST.
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795
4112611 4526678
4526939

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
640822

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40269
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU III APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -357-4-635746
FAX: -357-4-635894

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY -400038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

DECEMBER 1990