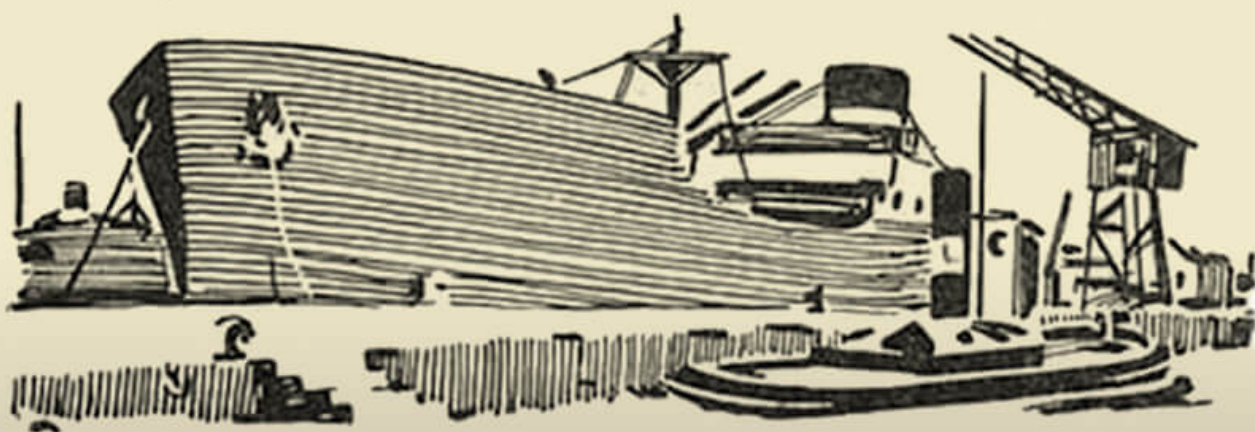


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1988

Αρ. Φύλλου 1272/1030

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Posidonia'88
Ποσειδώνια 88

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1272/1030
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 300



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

125 Years at the Technical Forefront of the Maritime Industry

Vital to each phase of maritime progress for more than a century, ABS wisdom and experience evolved with the industry, from wood to steel, from sail to sophisticated propulsion systems. Through all these years, owners and shipbuilders around the world have called on ABS for an impartial eye to oversee construction. Today, ships classed by ABS carry the flags of 89 nations.

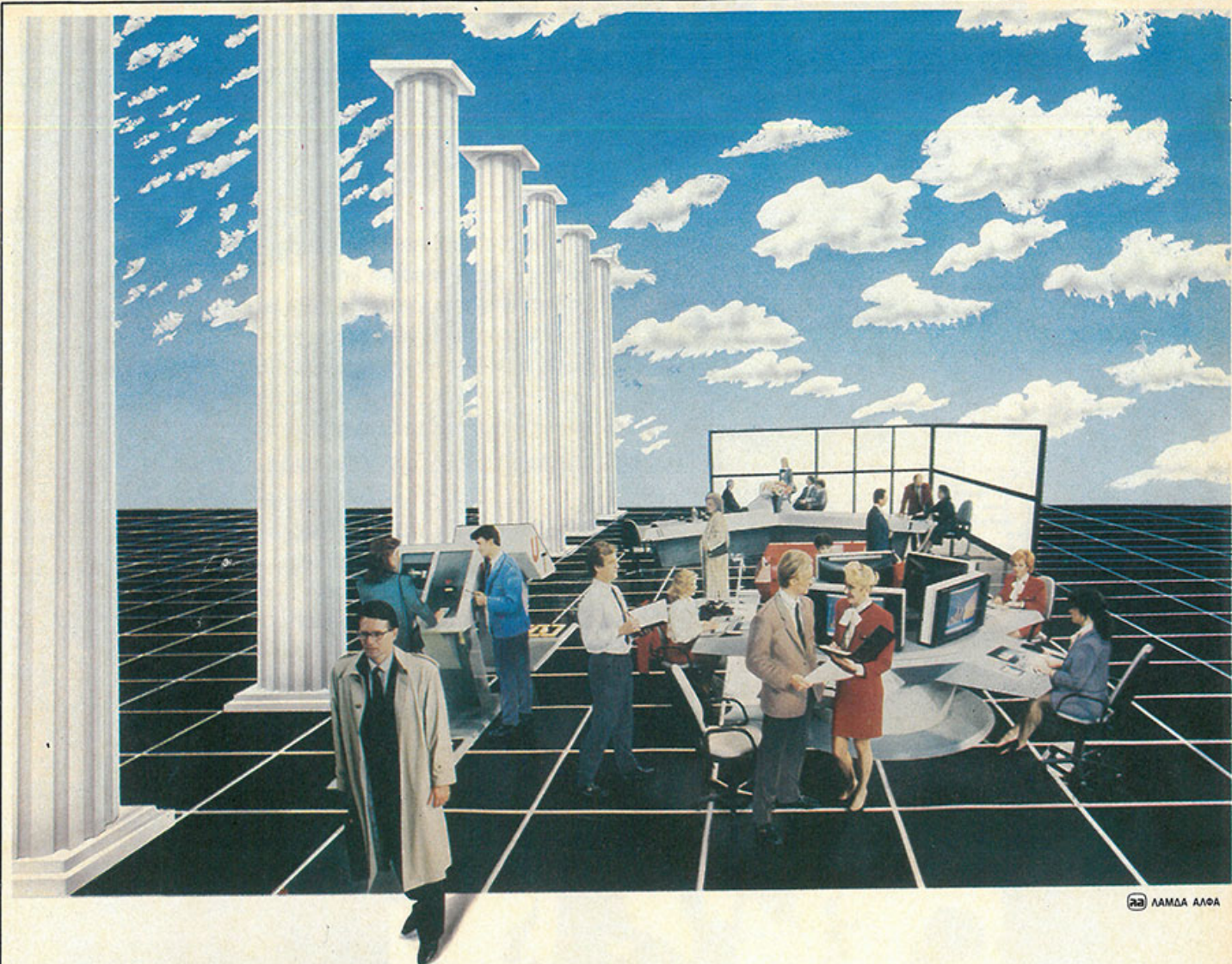
ABS engineers work closely with the naval architects who design a ship. ABS Surveyors monitor shipyards to ensure that vessels built to ABS class will be fit for the duty for which they were designed—and will remain so.

*Services for the Marine Industry:
Design, Inspection, Classification*



American Bureau of Shipping and ABS Group of Companies, Inc., 45 Eisenhower Drive, Paramus, New Jersey 07652

Telephone: 201-368-9100 Cable: RECORD Telex: ITT 421966 Telex: RCA 232099 Telex: MCI 620353 FAX: 201-368-0255



Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ

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

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

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

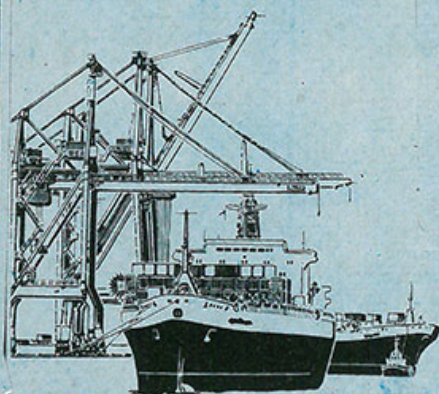
Σήμερα, στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα, πανέτοιμη να αξιοποιήσει κάθε εξέλιξη της σύγχρονης τεχνολογίας στις τραπεζικές εργασίες και να στηρίξει, όπως πάντα, την **οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας**, η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ δεν είναι μόνο ένας ισχυρός Τραπεζικός Οργανισμός. Είναι η **ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ**.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο**

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1272/1030

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική και Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1272/1030, June 1st, 1988

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15** Οί "Έλληνες και τά δεξαμενόπλοια
'Αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών» στον σημερινό
έλληνόκτητο στόλο δεξαμενοπλοίων και μικτών
σκαφών και τίς προοπτικές της αγοράς αυτής για
τούς ανεξάρτητους πλοιοκτήτες:

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ: Διπλή ή πρόκληση για τη
Κυανόλευκο στά δεξαμενό-
πλοια
ΠΑΝΑΓ. ΤΣΑΚΟΣ: Αισιόδοξοι αλλά και όλιγα-
ρ-
κείς.
Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: 'Ατενίζοντας τό μέλλον μέ
αισιοδοξία.
ΜΙΝΩΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Δικαιολογημένη ή νέα ότρο-
φή των 'Ελλήνων στά δεξα-
μενόπλοια.
ΣΠΥΡ. Μ. ΠΟΛΕΜΗΣ: 'Επιτακτική ανάγκη νά εξα-
σφαλισθεί ή ανταγωνιστικό-
τητα των δεξαμενοπλοίων.
ΠΟΛΥΣ ΧΑΤΖΗ'ΙΩΑΝΝΟΥ: Οί προοπτικές για τά δεξα-
μενόπλοια.

- 43** Δυναμική ή συμμετοχή της 'Ελλάδος στην Κοινοτική
ναυτιλιακή πολιτική.
Τό β' μέρος της όμιλίας του Γ.Γ. του ΥΕΝ
κ. Βασίλη Παπαδόπουλου.

- 47** «Ναυτιλία — 'Ελληνικό Φιλότιμο»
'Αρθρο του κ. Γιώργου Π. Λιβανού, προέδρου της
HELMERA.

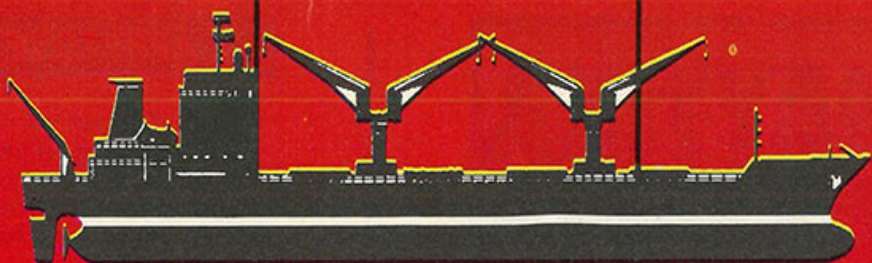
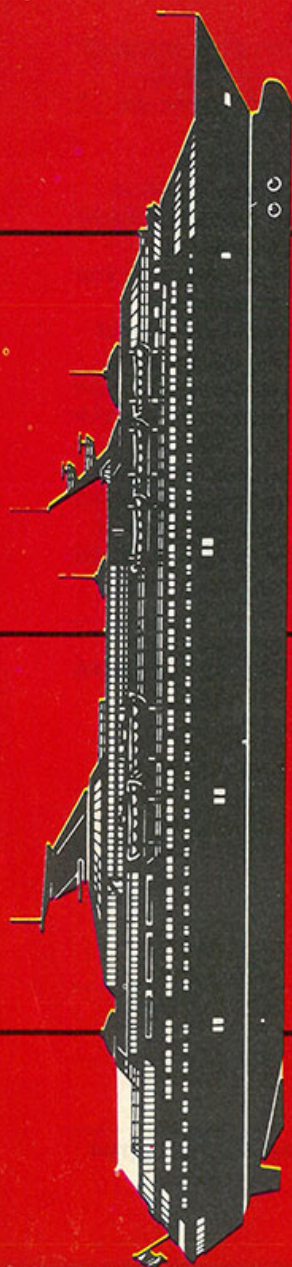
- 50** Ναυτική Συνείδηση
'Αρθρο του κ. Ευάγγελου Ποθητού.

- 51** Ποσειδώνια και Μεσίτες
Πώς βλέπουν οί "Έλληνες Μεσίτες Ναυτιλιακών
Συμβάσεων τόν θεσμό της διεθνούς έκθεσης
«Ποσειδώνια»

- 54** Οί 'Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί Πλοιοκτητών
(P & I Clubs)
Μία ένδιαφέρουσα εξιστόρηση.

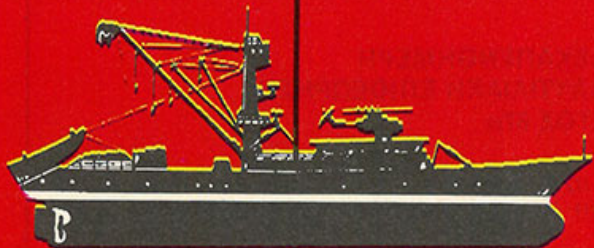
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 10** ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
55 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
58 ΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΧΑΝΔΡΗ
59 ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1988
62 «Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΘΑΚΗ»
63 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
66 ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
69 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
75 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
77 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
81 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
83 ENGLISH SUPPLEMENT
87 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Flexibility

What is it that we sell, really?
Is it fine vessels or flexibility?
Or both at the same time?
To be in business today you have
to find the right answer for each
client. High-tech or standard
technology, sophistication or
extremely competitive pricing?



Big or small?

We think that Astilleros, logistically backed by 9 complementary shipyards, seems to be one of the best examples of this so much asked for "flexibility".

Examples:

A 112.500 TPM tanker for Knutsen (to be operated by Statoil), or two new generation tuna purse seiners for the Albacora Group. Or a quite little —7.250 TPM— but highly sophisticated cables ship for Temasa. Or a cruiser for...

But this is too long a story for just one ad.
So, if you don't mind, we'll come back to it in some of our next news releases. Don't you feel it's high time to call on us?

**ASTILLEROS
ESPAÑOLES**

For further information: Astilleros Españoles, S.A.
Padilla, 17
28006 Madrid
Tel. (341) 435 78 40
Télex. 27648 ASTIL-E
Fax. (341) 276 29 56

The Shipbuilders of Spain

Posidonia
Ποσειδωνία
The International Shipping Exhibition
Piraeus, 6-11 June 1988

'Εμπνευσμένη καί σταθερή ναυτιλιακή πολιτική

«Όλοι οι παράγοντες της Πολιτείας οφείλουν να εγκύψουν με ιδιαίτερη προσοχή στα όσα επισημαίνει ο Πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης στο χαιρετισμό του για τα Ποσειδώνια 1988 που αρχίζουν τη Δευτέρα.

«Με την μακρόχρονη βαθειά κρίση της ναυλαγοράς να βρίσκεται στο παρελθόν και με την αισιοδοξία ενός καλύτερου μέλλοντος, επισημαίνει ο κ. Γουρδομιχάλης, η παγκόσμια Ναυτιλία είναι υποχρεωμένη να ανασυγκροτήσει τις δυνάμεις της για να αντιμετωπίσει τις εξελίξεις της εποχής, είτε προέρχονται από την πολιτική, είτε από την οικονομική, είτε από την τεχνολογική συγκυρία. Άκριβως δέ, τα «Ποσειδώνια», με το τεράστιο έκθεσιακό δυναμικό τους, ενισχύουν αυτή την προσπάθεια και μάλιστα στα πλαίσια ενός μεγάλου και παραδοσιακού ναυτιλιακού κέντρου, όπως είναι ο Πειραιάς.

Διότι ο Πειραιάς είναι το ναυτιλιακό κέντρο της Ναυτιλίας μας, ή οποία σήμερα έχει κάθε λόγο να διατηρεί την εμπιστοσύνη της για το αύριο, αφού τα γεγονότα μιλούν μόνα τους. Η Έλληνική Ναυτιλία κατόρθωσε να επιβιώσει από την τελευταία μεγάλη κρίση και ταυτόχρονα να αναπτυχθεί παρατάσσοντας ένα στόλο που διαχειρίζονται Έλληνες

πλοιοκτήτες ο οποίος ξεπερνά τα 85 εκατ. τον. d.w. και ασφαλώς, είναι ο πρώτος στον κόσμο. Εάν ο στόλος αυτός και η πολλαπλή συναλλαγματική απόδοση της δραστηριότητάς του συνδεθούν σωστά και παραγωγικά με τον τόπο, τότε η Ελλάδα θα διαθέτει ισχυρότατο έρεισμα για να προχωρήσει στον εκσυγχρονισμό και την οικονομική της ανάπτυξη.

Είναι εύνοητο, όμως, ότι για την μεγιστοποίηση των από την Ναυτιλία ωφελημάτων για την πατρίδα μας θα χρειασθεί και η χάραξη μιας εμπνευσμένης και σταθερής ναυτιλιακής πολιτικής, αποδεκτής σε εθνική κλίμακα, με στόχο την δημιουργία διεθνούς κέντρου παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, όχι μόνο στον χώρο της ηνωμένης Ευρώπης αλλά με το πλεονέκτημα της ηνωμένης Ευρώπης, σε παγκόσμιο κλίμακα.

Είμαστε ή πίο παραδοσιακή ναυτιλιακή δύναμη εν ενεργεία, με αδιάλειπτη παρουσία σ' όλες τις ιστορικές εξελίξεις. Δεν είναι δυνατόν, λοιπόν, να μην αναλάβουμε τις ευθύνες ενός ηγετικού ρόλου στο κατώφλι του νέου αιώνα.

Κι όλα δείχνουν ότι έχουμε επαρκώς προετοιμασθεί.

Η ευκαιρία για την Πολιτεία είναι μεγάλη».

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ, ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ;

Είναι πρωτοφανή αυτά που συμβαίνουν σ' αυτόν τον τόπο.

Τη στιγμή που ο Πρωθυπουργός της χώρας λέγει, όπως είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε και ασφαλώς σκέπτεται απολύτως ορθά, ότι πρέπει να ληφθούν όλα τα μέτρα που χρειάζονται για να επαναπατριθούν τα ελληνόκτητα πλοία.

Τη στιγμή που το άρμόδιο εν προκειμένω Υπουργείο και ο άρμόδιος Υπουργός, δηλαδή το ΥΕΝ και ο κ. Γιαννόπουλος έχουν αποδεχθεί σε μία τεράστια προσπάθεια για την επίτευξη του στόχου αυτού που πρέπει να μας ενδιαφέρει όλους και πρωτίστως την ίδια την Κυβέρνηση.

Τη στιγμή που και ο ελληνικός έφοπλισμός επιδιώκει τον επαναπατρισμό γιατί — ως μήν κρυβόμαστε — και η Ναυτιλία έχει ανάγκη της εθνικής της έδρας κατά τον ίδιο λόγο που η χώρα χρειάζεται τη Ναυτιλία.

Τη στιγμή που την ανάγκη του επαναπατρισμού την έχουν ενστερνισθεί οι ίδιοι οι ναυτικοί μας αλλά και ο ελληνικός λαός πλέον.

Έρχεται το Υπουργείο Οικονομικών και τινάζει την προσπάθεια στον αέρα.

Πώς; Με μία γνωμοδότηση της Νομικής Διευθύνσεως του υπουργείου Οικονομικών ή οποία, όπως εγράφη πρό ημερών στην «Ναυτεμπορική», έγινε αποδεκτή από τον Υπουργό Οικονομικών. Με μία γνωμοδότηση που λέγει ότι:

«Πλοίο το οποίο διεγράφη από το ελληνικό νηολόγιο και ενεγράφη εκ νέου σ' αυτό ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που παρέμεινε εκτός ελληνικού νηολογίου και έστω και αν δεν ύψωσε ξένη σημαία εν τώ μεταξύ, θεωρείται ότι ύψώνει την ελληνική σημαία για δεύτερη φορά και επομένως δεν διακαίουται της απαλλαγής που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 7 του Ν. 27/1975.

Επίσης, με τη γνωμοδότηση αυτή, που

στάλθηκε προς εκτέλεση στις οικονομικές εφορίες της χώρας, έγινε δεκτό, ότι το γεγονός που επιβάλλει τη διαγραφή του πλοίου από τα ελληνικά νηολόγια (σε περίπτωση μεταβίβασης αυτού σε άλλοδαπούς) είναι η κατάρτιση της μεταβιβαστικής συμφωνίας στο νηολόγιο και όχι η κατάρτιση αυτής. Κατά συνέπεια, καταλήγει η γνωμάτευση, ο οικονομικός έφορος οφείλει να καταλογίζει φόρους σε βάρος του πλοιοκτήτη, μέχρις ότου γίνει η καταχώρηση αυτή».

Για να μην υπάρξουν δυσμενή επακόλουθα από την εν λόγω γνωμοδότηση ο κ. Γιαννόπουλος οφείλει να αξιώσει την ανάκλησή της. Γιατί, βεβαίως, δεν θα βρεθούν τρελοί που θα θελήσουν να αφήσουν την ήσυχία που έχουν εξασφαλίσει με τις ξένες σημαίες και να πέσουν στα δόκανα του υπουργείου Οικονομικών και των κατά τόπους οικονομικών εφοριών αλλά και στις παγίδες κάποιων άλλων ίσως — τίποτε δεν αποκλείεται — γνωμοδοτήσεως της Νομικής Διευθύνσεως του υπουργείου Οικονομικών αλλά και οποιουδήποτε άλλου υπουργείου.

Επί πλέον ο κ. Γιαννόπουλος πρέπει να αξιώσει από την κυβέρνηση να μην γίνεται το παραμικρό γύρω από θέματα που συνδέονται με οποιονδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία χωρίς να εκφέρει προηγουμένως την άποψή του το ΥΕΝ. Άλλιώς, κάθε τόσο, η προσπάθεια που καταβάλλεται θα εξουδετερώνεται από κάποια νέα γνωμοδότηση και από κάποια παρέμβαση μη γνωριζόντων στα θέματα της Ναυτιλίας.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Ο Υπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος, απαντώντας σε σχετικό αίτημα της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών, δήλωσε ότι οι συνταξιούχοι μηχανικοί Α' και Β' θα μπορούν έφεξης να ναυτολογούνται χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους υπό την προϋπόθεση ότι θα αποδειχθεί ότι δεν προσφέρονται εν ενεργεία μηχανικοί για την έ-

πάνδρωση των πλοίων. Η σχετική έρευνα γίνεται από το ΓΕΝΕ το οποίο διετάχθη να καταρτίσει ονομαστική κατάσταση ανέργων μηχανικών, ο Υπουργός δέ τόνισε ότι αν αποδειχθεί ότι δεν υπάρχουν εν ενεργεία μηχανικοί θα δοθεί έντολη για την επάνδρωση των πλοίων και με συνταξιούχους ανεξάρτητα από νομικές δεσμεύσεις, διότι εκείνο που προέχει είναι να επανδρωθούν τα πλοία με Έλληνες και να μην είναι υποχρεωμένοι οι πλοιοκτήτες να καταφεύγουν σε ξένους ναυτικούς για τη συμπλήρωση των πληρωμάτων τους. Με την ευκαιρία ο Υπουργός υπογράμμισε ότι έλλειψη θα υπάρξει και στον κλάδο των ναυτών σε περίπτωση που 100 μόνον πλοία ύψώσουν την Έλληνική και επανδρωθούν με Έλληνες.

Κατά την ταπεινή μας αντίληψη, ο Υπουργός οφείλει να προχωρήσει:

Πρώτο, στην νομοθετική ρύθμιση του όλου θέματος, δηλαδή στην κατάρτιση των διατάξεων με τις οποίες απαγορεύθηκε και ποινικοποιήθηκε η εργασία των συνταξιούχων ναυτικών ακόμη και σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν την παράμικρή σχέση με την Έλληνική Πολιτεία.

Δεύτερο, στην επιβολή κυρώσεων έναντι των εκείνων που υπέδειξαν τις σχετικές διατάξεις — και πήραν στο λαιμό τους και τον πρώην Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή, ο οποίος είχε πεισθεί ότι έτσι θα εξασφαλισθεί εργασία στους ανέργους εν ενεργεία ναυτικούς — για τη ζημία που έγινε στον τόπο (σύμφωνα με τις δικές μας πληροφορίες τις θέσεις συνταξιούχων ναυτικών σε πλοία με ξένες σημαίες που αντικαταστάθηκαν από τον φόβο των συνεπειών του Νόμου 1711 δεν κατέλαβαν Έλληνες αλλά ξένοι ναυτικοί, γι' αυτό άλλωστε και οι υπεύθυνοι οι οποίοι απειλούσαν τους συνταξιούχους ναυτικούς έχουν καταπεί τη γλώσσα τους και έπι πλέον έσπευσαν να επιστρέψουν — χωρίς αίτιολογία — τις συντάξεις συνταξιούχων που είχαν κατακρατήσει γιατί εργάζονταν σε πλοία με ξένες σημαίες).

Με την ευκαιρία επαναλαμβάνουμε ότι έμ-

μένουμε στη θέση που είχαν διατυπώσει τα «Ναυτικά Χρονικά» όταν είχε ανακοινωθεί ότι σχεδιαζόταν η ποινικοποίηση της εργασίας των συνταξιούχων, ότι δηλαδή και σε περίπτωση ακόμη γενικής απαγορεύσεως της εργασίας ΟΛΩΝ των συνταξιούχων για να υπάρξουν θέσεις εργασίας για τους νέους μας θα έπρεπε να εξαιρεθεί η εργασία των συνταξιούχων ναυτικών σε ξένα πλοία, γιατί, απλούστατα, είναι εργασία σε ξένο έδαφος και δεν υπάρχει τό παραμικρό που να διασφαλίζει ότι οι θέσεις εργασίας στα πλοία αυτά θα καλυφθούν από ελληνικό εργατικό δυναμικό.

• Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ή οποία έθεσε το θέμα της εργασίας των συνταξιούχων μηχανικών χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους στο σχετικό έγγραφό της προς τον κ. Γιαννόπουλο υπογράμμιζε ότι παρατηρείται μεγάλη έλλειψη Α' και Β' μηχανικών συνεπεία της οποίας προκαλούνται βαρύτερες οικονομικές επιπτώσεις στη διαχείριση των ελληνικών πλοίων και ότι το προτεινόμενο μέτρο θα προσφέρει στη Ναυτιλία ικανότατα στελέχη τα οποία εξήλθαν μόνον του επαγγέλματος εξακολουθούν όμως να είναι παραγωγικά και θα βοηθήσουν το ελληνικό πλοίο.

• Στην εργασία των συνταξιούχων αντίαχθηκε η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ ή οποία με σχετική ανακοίνωσή της υποστηρίζει ότι με την πρόταση της Ε.Ε.Ε. επιδιώκεται η καθήλωση των αποδοχών και των διεκδικήσεων των εν ενεργεία μηχανικών, ή αποπροσανατολισμός των συνταξιούχων από τις διεκδικήσεις για τη βελτίωση των συντάξεών τους και ή μείωση των εφοπλιστικών εισφορών προς το ΝΑΤ — ή απάντηση σε όλα αυτά είναι ότι είναι προτιμότερο θέσεις εργασίας σε ελληνικά πλοία να καλυφθούν από Έλληνες, έστω και συνταξιούχους, παρά από ξένους, ή προσφυγή στους όποιους δεν είναι καθόλου δύσκολη υπόθεση, όπως απέδειξε ή πραγματικότητα την οποία, δυστυχώς, φαίνεται να αγνοεί συστηματικά ή διοίκηση της ΠΕΜΕΝ.

• Αντιρρήσεις για τη ναυτολόγηση των συνταξιούχων μηχανικών εξέφρασε και τριμελής αντιπροσωπεία σπουδαστών του ΚΕΣΕΝ Μηχανικών ή οποία έκανε σχετικό διάβημα στον Υπουργό κ. Γιαννόπουλο. Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, ή Υπουργός υπογράμμισε ότι από τα στοιχεία του ΓΕΝΕ προκύπτει ότι στους καταλόγους του είναι εγγεγραμμένοι 50 περίπου μηχανικοί Α' και Β', πολλοί από αυτούς δεν άνευρίσκονται όταν αναζητούνται γιατί ενδέχεται να έχουν ναυτολογηθεί χωρίς τη μεσολάβηση του ΓΕΝΕ. Έπειδή δέ ή ζήτηση μηχανικών για ναυτολόγηση υπερβαίνει κατά πολύ την προσφορά, θα προωθηθεί, υπογράμμισε απολύ-

τως όρθά ή Υπουργός, ή λύση της ναυτολογήσεως συνταξιούχων ώστε να μην καταλάβουν ξένοι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών.

Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε ρεπορτάζ που μεταδόθηκε από την τηλεόραση με την ευκαιρία της εκθέσεως για τα ελληνικά μάρμαρα ή οποία πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στις εγκαταστάσεις της Διεθνούς Έκθεσεως Θεσσαλονίκης αναφέρθηκε με ιδιαίτερη έμφαση ότι ή συναλλαγματική ώφέλεια της χώρας από τις εξαγωγές μαρμάρων έφθασε τό 1987 στο ποσό των 40 εκατ. δολλαρίων, ποσό που εισέφερε τό προηγούμενο έτος μία μόνον ναυτιλιακή εταιρία, ή εταιρία «Τρόδος» όπως σημειώνουμε και σε άλλες στήλες (για την ακρίβεια, ή «Τρόδος» δραχμοποίησε τό 1987, 37 εκατ. δολάρια). Άλλη ναυτιλιακή εταιρία, ή εταιρία του κ. Γερ. Αγούδημου εισήγαγε σε ένα πεντάμηνο από 1 Ιανουαρίου μέχρι τις 10 Μαΐου 1988, 5.637.227 δολάρια, ανάλογα δέ είναι τα ποσά που έχουν εισάγει τό προηγούμενο έτος και οι άλλες ναυτιλιακές εταιρίες και εξακολουθούν να εισαγάγουν και κατά τό τρέχον έτος.

Δυστυχώς, αυτές τις τεράστιες δυνατότητες της Ελληνικής Ναυτιλίας και την πολλαπλή συναλλαγματική απόδοση της ναυτιλιακής δραστηριότητας των Ελλήνων δεν τις έχουν αντιληφθεί ούτε ή Κυβέρνηση, ούτε ή ελληνικός λαός, ή όποιος ποτέ δεν ενημερώθηκε επαρκώς για να γνωρίζει ότι αυτό τό συναλλαγμα ή Ελληνική Ναυτιλία τό εξασφαλίζει στα πέρατα του κόσμου και ότι ή ελληνισμός εφοπλισμός όχι μόνο δεν του πίνει τό αίμα, όπως τον έχουν αφήσει να πιστεύει, αλλά, αντίθετα, τονώνει συνεχώς την εθνική οικονομία με μεταγίσεις συναλλαγμάτων. Καί νομίζουμε ότι είναι καιρός αυτές τις απλές αλήθειες να τις μάθει ή ελληνικός λαός για να μπορεί να στέκεται όχι άρωγός, βέβαια, γιατί ή Ναυτιλία ποτέ δεν ζήτησε άρωγή, αλλά δίπλα της και να την ενισχύει με την αναγνώριση της τεράστιας συμβολής της στην ανάπτυξη του τόπου αυτού.

• Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία, τό τρίμηνο Ιανουαρίου - Μαρτίου 1988 ή συναλλαγματική πρόσδοση από τη Ναυτιλία ανήλθε σε 314 εκατ. δολάρια έναντι 231,3 εκατ. δολλαρίων του αντιστοίχου τριμήνου του 1987, παρουσίασε δηλαδή αύξηση κατά 35,8%.

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Τό κεντρικό λιμεναρχείο Έλεουσίνας είναι άξιο συγχαρητηρίων για τη δραστηριότητά

του που αποβλέπει στην προστασία της θάλασσας και των άκτων της περιοχής από τη ρύπανση. Σε μία ιδιαίτερα βεβαρημένη περιοχή, όπως ή Κόλπος της Έλεουσίνας, κάθε σχετική πρωτοβουλία πρέπει να έχει την άμεριστη συμπαράσταση όλων και κυρίως των ανθρώπων της θάλασσας, είναι δέ βέβαιο ότι οι πλοίαρχοι και τα πληρώματα των πλοίων που καταπλέουν στην περιοχή θα συμμορφωθούν πλήρως με τις υποδείξεις του λιμεναρχείου για την άποφυγή της ρύπανσεως από τα πλοία.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τό λιμεναρχείο Έλεουσίνας εκτός από τους πλοίαρχους και τα πληρώματα των πλοίων έχει άπευθυνθεί για την προστασία της θάλασσας και των άκτων από τη ρύπανση στις βιομηχανίες που έχουν παράκτιες εγκαταστάσεις, στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως καθώς και στους τοπικούς φορείς της περιοχής επιζητώντας έτσι μαζί με την προστασία της θάλασσας και των άκτων την εύαισθητοποίηση των νέων και του εύρύτερου κοινού και την τόνωση της περιβαλλοντικής συνειδήσεως όλων των κατοίκων της εύρύτερης περιοχής του Θριάσιου πεδίου — από μία ένα μεγάλο μπράβο για την προσπάθεια.

TO SWEDISH CLUB

Έχομε έπισημάνει τελευταία έπανελημμένα δημοσιεύματα βρετανικών έντύπων με αιχμές κατά του Swedish Club. Έντολο τό βρετανικό μένος: Ένα μερίδιο από τό «ψητό» που είχαν εξασφαλίσει οι Βρετανοί κατ' άποκλειστικότητα για πάρα πολλά χρόνια από τη Ναυτιλία πέρασε σε άλλα χέρια και αυτό δεν συγχωρείται εύκολα.

Αν ή χώρα αυτή διέθετε κάποιον άνάλογο οργανισμό θα μπορούσαμε να έπαναλάβουμε έν προκειμένω τη ρήση για τόν καυγά σε ξένο άχυρώνα. Δυστυχώς, παρόμοιος οργανισμός δεν υπάρχει ακόμη εδώ. Καί κατ' άνάγκη ή Ελληνική Ναυτιλία στρέφεται αλλού για την άσφαλιστική της κάλυψη.

Τό Swedish Club είναι άναμφισβήτητο ότι διακρίνεται για την έξιοπιστία, τη σοβαρότητα και την ώφέλιμότητα του. Είναι ένα κλάμπ με ήλικία άνω του αιώνα και καλύπτει πάνω από τό 4% του παγκοσμίου στόλου, επί πλέον είναι τό μόνο που εκτός από τό Ρ & Ι καλύπτει και την άσφάλεια σκάφους και μηχανής (H & M). Από άσφαλισμένους μάς έχουν γίνει έπανελημμένες άναφορές για την τέλεια συνεργασία που εξασφαλίζεται και την άμεση βοήθεια που προσφέρεται καθώς φυσικά και για την άμεση πληρωμή άπαιτήσεων — τά «Ναυτικά Χρονικά» είχαν άναφερθεί παλαιότερα στο Swedish Club με άφορμή μία όλική άπώλεια όποτε οι πλοιοκτήτες είχαν πάρει τά χρήματά τους σε 21 ήμέρες από τό

GREEK PRESENCE TO PROTECT YOUR SHIPPING INTEREST IN SINGAPORE



HELLENIC SHIPPING PTE LTD.



* SHIPPING AGENCY IN SINGAPORE * STEVADORES * SURVEYS *

133, CECIL STR.
* 10-01 A KECK SENG TOWER
SINGAPORE 0106
SINGAPORE

TEL: 2245188 (6 lines)
FAX: 2243076
TLX: HELLAS RS 26480
CABLE: ELENIC LINE

DIRECTORS:
GEORGIS PILILIS (HELLENE)
KUMAR NATHAN (SINGAPOREAN)
TEL: A.O.H. 2514670

συμβάν.

Σε έρωτήσή μας πώς εξηγεί ότι τό κλάμπ έχασε όρισμένα πλοία τόν τελευταίο χρόνο, ό διευθύνων τό Swedish Club κ. Lars Lindfelt, ό όποϊος βρισκόταν πρό ήμερών στόν Πειραιά, είπε στό «Ναυτικά Χρονικά» ότι ή βασική γραμμή τής πολιτικής του κλάμπ είναι ή προσεκτική επιλογή τών πλοίων πού προσφέρονται γιά ασφαλιστική κάλυψη μέ ρεϊτς τά όποια θεωρείται ότι θά διατηρήσουν τό κλάμπ υγιές. Δέν κάνομε συναγωνισμό στό ρεϊτς. Έμεις δέν είμαστε κερδοφόρος όργανισμός — στόχος μας είναι ή παροχή ύπηρεσιών ύψηλου επιπέδου στό μέλη μας, έκείνο δέ πού έχει ιδιαίτερη σημασία γιά τόν κάθε πλοιοκτήτη είναι ότι καλύπτουμε όλους τούς κινδύνους γιατί είναι έτσι ασφαλισμένος στόν ίδιο όργανισμό γιά Ρ & Ι καί γιά Η & Μ, κατέληξε ό κ. Lars Lindfelt. Είναι χαρακτηριστικό ότι μεταξύ τών ελληνικών πλοίων πού είναι ασφαλισμένα στό Swedish Club περιλαμβάνονται όλα τά πλοία του Όμιλου Λάτση.

ΟΙ «ΟΜΗΡΟΙ» ΤΟΥ ΝΑΤ

Άπϊστευτες ιστορίες γιά τά κατορθώματα του ΝΑΤ σέ βάρος τών πραγματικών ναυτικών κυκλοφορούν στην Άκτή Μιαούλη.

Λέγεται, λόγου χάρη, ότι ή όφειλή πλοίου τό όποιο βυθίστηκε πρό πενταετίας από 600.000 δραχμές έφθασε κατά τήν έκκαθάριση του ναυτολογίου στό ποσό τών πέντε εκατ. δραχμών τά όποια καλείται νά καταβάλει από τή σύνταξη του ό συνταξιούχος ήδη εκπρόσωπος του πλοίου πού είναι πλοίαρχος.

Καί τά έρωτήματα πού διατυπώνονται έν προκειμένω καί άπευθύνονται στόν Υπουργό κ. Γιαννόπουλο καί ως πολιτικό καί ως νομικό είναι εάν πρόκειται γιά κακοδιοίκηση, όπότε δέν εϋθύνεται ό εκπρόσωπος γι' αυτή τή μεγάλη καθυστέρηση — πέντε δλόκληρα χρόνια — στην έκκαθάριση του ναυτολογίου, ή γιά μία «έξυπνη» μεθόδευση γιά νά μειωθούν, μέ τήν παρακράτηση τών συντάξεων τών συνταξιούχων, οι δαπάνες του ΝΑΤ!

Πάσα εξέγηση δεκτή μέ τήν έλπίδα ότι αυτοί οι ταλαίπωροι άνθρωποι θά παύσουν νά αισθάνονται «όμηροι» του ΝΑΤ.

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ;

Νομίζομε ότι πρέπει νά υπάρχουν σαφέστατες άπαντήσεις στό γραφέντα γιά «παραπράγους» στις εξέτασεις τών λιμενικών ύπερωματικών καί γιά «μίζες» ύψους 1.000.000 δρχ. γιά νά περάσει κάποιος ύποψήφιος καθώς καί γιά τά περί χοντρών ποσοστών πού «μοιράζονται κάποιος στην Έλληνική Άκτοπλοία» γιά τήν ασφάλιση τών πλοίων της σέ συγκεκριμένη ασφαλιστική επιχείρηση.

ΕΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑ

Έρωτάται ό Νομικός Σύμβουλος του YEN εάν κατά τήν έκδοση γνωμοδοτήσεως του βάσει τής όποιας εξακολουθεί νά παραμένει στή θέση του ό προϊστάμενος τής νομικής ύπηρεσίας του ΝΑΤ έλαβε ύπ' όψει του καί τόν ασφαλιστικό φάκελό του. Διότι λέγεται ότι από τόν φάκελο αυτόν προκύπτει σαφέστατα ότι πρόκειται γιά μόνιμο ύπάλληλο πού ύπάγεται στις διατάξεις οι όποιες άφορούν όλους τούς μόνιμους ύπαλλήλους του Δημοσίου καί τών Νομικών Προσώπων Δη-

μοσίου Δικαίου.

Αυτά γιά τό τυπικό μέρος, διότι όρισμένοι μάς έλεγαν ότι ό προϊστάμενος τής νομικής ύπηρεσίας του ΝΑΤ παραμένει στή θέση του γιατί ξέρει τά του Ταμείου καί συνεπώς δέν μπορεί νά άντικατασταθεί, παρά τό γεγονός ότι βάσει τής ύφισταμένης νομοθεσίας ή ύπηρεσιακή του καριέρα έπρεπε νά είχε τερματισθεί πρό τριετίας!

ΔΙΚΑΙΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ

Έχουν άπόλυτο δικαίο καί τά αιτήματά τους πρέπει νά ικανοποιηθούν:

Πρώτο, τό Σωματείο Ίδιοκτητών Έπαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών πού ζητεί τήν επανάληψη του άυστηρού έλέγχου γιά τόν έντοπισμό τών παράνομων ναυλώσεων ξένων θαλαμηγών στόν ελληνικό θαλάσσιο χώρο από τίς όποιες βλάπτονται τά συμφέροντα καί του τόπου αλλά καί τών ελληνικών επαγγελματικών τουριστικών σκαφών.

Δεύτερο, τό Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Άττικής - Πειραιώς πού ζητεί νά χορηγηθεί στό μέλη του μεγαλύτερος αριθμός άδειών εισόδου ΙΧ στους χώρους του ΟΛΠ — είναι προτιμότερο οι θέσεις σταθμεύσεως στους χώρους του ΟΛΠ νά διατίθενται σ' αυτούς πού κινούνται γιά εργασία καί όχι στους ύπαλλήλους του ίδιου του Όργανισμού καί τών διαφόρων ύπηρεσιών οι όποιοι παρκάρουν τά αυτοκίνητά τους, τό πρωί καί τά παίρνουν όταν τελειώσει τό ωράριό τους, έμποδίζοντας μέ τόν τρόπο αυτόν έκείνους πού συναλλάσσονται μέ τό λιμάνι καί πρέπει νά κινούνται γρήγορα καί χωρίς δυσκολίες. Βεβαίως ταυτόχρονα διαφωνούμε μέ τήν άναγγελία του Σωματείου ότι εάν δέν ικανοποιηθεί τό αίτημα, τά μέλη του θά εισέρχονται από σήμερα αϋθαίρετα στή λιμενική περιοχή, διότι μέ τόν τρόπο αυτόν τά προβλήματα περιπλέκονται περισσότερο καί οι λύσεις δέν είναι πλέον έφικτές.

ΕΞΑΠΑΤΟΥΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Όρισμένοι «έξυπνοι» μέ τή μέθοδο τής εισαγωγής διαφόρων ειδών από τό έξωτερικό γιά λογαριασμό ναυτικών τούς εξαπατούν χρεώνοντας συσκευές πού σημειωτέον δέν συνοδεύονται ούτε από πιστοποιητικό προελεύσεως αλλά ούτε καί από τιμολόγιο μέ τιμές ακριβότερες από έκείνες πού έπικρατούν στην έλεύθερη αγορά στόν Πειραιά. Καί νομίζομε ότι άποτελεί ύποχρέωση όλων τών αρμοδίων άρχών νά εξοβελίσουν από τήν Άκτή Μιαούλη αυτά τά ύποκείμενα γιά νά σταματήσουν νά ταλαιπωρούν καί νά κοροϊδεύουν τούς ναυτικούς μας.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τήν ανάγκη δημιουργίας καί παρ' ήμιν όργανισμού τινος άποσκοπούντος τόν έφοδιασμόν τών πλοίων μας μέ βιβλία έπαγωγά, δυνάμενα ν' άναπτύξουν τήν έγκυκλοπαιδικήν καί ειδικήν μόρφωσιν τών νεαρών ίδια ναυτιλλομένων, ψυχαγωγίαν δέ τινά νά παράσχουν εις τά πληρώματα κατά τās ώρας τής σχολής των, ύπεδείξαμεν καί άλλοτε.

— Αί τελευταία πληροφορία περί τής κινήσεως τών διεθνών έμπορικών συναλλαγών, άμεσον τών όποιων έξάρτημα είναι καί ή Ναυτιλία, ουδεμίαν ένθαρρυντικήν παρέχουν πρόβλεψιν περί τής άναζωογονήσεως των κατά τούς προσεχείς τουλάχιστον μήνας του έτους.

— Παρ' έξοπλισμένων Ίσπανικών βοηθητικών ώδηγήθησαν εις Θέουταν άλλ'αφέθησαν μετά τινας ώρας έλεύθερα νά συνεχίζουν τόν πλούν των, τό τάνκερ «Κλαίρη» καί τά φορτηγά «Άργολικός» καί «Ευβοϊκός».

— Εις τά ύδατα τής Άπω Άνατολής ταξιδεύουν από τινος χρόνου φορτηγά τινά υπό ελληνικήν σημαία (πρώην Κινεζικά) άγορασθέντα παρ' Έλλήνων τής Σαγκάης καί νηολογηθέντα ήδη εις Πειραιά καί Άργοστόλι. Τά σκάφη αυτά είναι έν συνόλω έννέα καί ανήκουν ανά δύο εις τούς κ.κ. Ί. Δ. Τσουνιαν καί Ί. Σκαρλατιδην καί πέντε εις τόν κ. Γ. Μ. Σταματελάτον.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 179/1.6.1938)

ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

Στήν τελευταία της συνεδρίαση ή Νομική Έπιτροπή του IMO άποφάσισε νά παραπέμψει σέ διπλωματική διάσκεψη γιά τόν Άπρίλιο του 1989 τό καθαρισθέν σχέδιο νέας διεθνούς συμβάσεως περί επιθαλασίου άρωγής.

Όπως είναι γνωστό τό σχέδιο αυτό έκπονήθηκε από τή Διεθνή Ναυτική Ένωση (Comite Maritime International) καί υιοθετήθηκε στή διάσκεψή της του Μόντρεαλ. Έκτοτε ύπεβλήθησαν διάφορες τροποποιήσεις, τίς όποιες έλαβε ύπόψη ή Νομική Έπιτροπή του IMO, καταλήγοντας σέ ένα τελικό σχέδιο μέ 25 άρθρα, τό όποιο άκολουθώντας βασικά τό

TAX FREE CARS & SHOPPING

**Δωρεάν αποστολή
δελτίων τιμών
από όλα
τα Ευρωπαϊκά αυτοκίνητα
μέχρι 1800 cc**

Στείλτε μου χωρίς καμία ύποχρέωση, το τελευταίο σας δελτίο τιμών

☐ Δελτίο τιμών

Όνομα

Διεύθυνση

Πόλη

Ταχ. κωδικός:

Χώρα:

Τηλ.

ΤΕΛΕΞ:

METS TAX-FREE-CARS ATHENS

El. Venizelou 63, Nea Erithrea 146 71 Tel.: 8077112 Tlx.: 220292 METS GR

σχέδιο της CMI διατηρεί την αρχή της αποζημίωσης της άρωγής μόνον εφόσον επήλθε το ωφέλιμο αποτέλεσμα.

Τά σημαντικότερα θέματα στα οποία τροποποιήθηκε το αρχικό σχέδιο μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

— Δέν διειρηθήσαν οι εξαιρέσεις από τον κανόνα (άρθρο 2) κατά τον οποίο τα δικαστήρια των συμβαλλομένων χωρών θα εφαρμόζουν τη σύμβαση σε κάθε υπόθεση επιβαλάσας άρωγής που θα άχθει ενώπιόν τους. Οι εξαιρέσεις αυτές άφορουσαν τα πλοία έσωτερικής ναυτιλίας, τα κρατικά, τα πολεμικά ως και τις περιπτώσεις όπου άμφότερα τά μέρη είναι ύπηκοοι του αύτου κράτους.

— Διειρηθή τελικώς μέ πλειοψηφία τό άρθρο 21 περί άρμοδιότητος των δικαστηρίων, γιά τό όποιο είχε προταθεί ή πλήρης διαγραφή του.

— Στο άρθρο 11 δέν περιελήφθη περιορισμός του άνωτάτου όρίου της αύξημένης άποζημιώσεως του διασώστου σε περιπτώσεις προλήψεως ή περιορισμού ζημιών περιβάλλοντος. Τό σχέδιο της CMI προέβλεπε ως άνώτατο όριο τό διπλάσιο.

Σέ προσεχές τεύχος θα δώσουμε σε μετάφραση τό πλήρες κείμενο του παραπάνω σχεδίου της νέας συμβάσεως.

ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ

Στις 26 Μαΐου έγινε στην Παλαιά Βουλή ή τελετή της άπονομής των 'Ωνασείων Βραβείων. Τά Βραβεία επέδωσε ο Πρωθυπουργός κ. 'Ανδρέας Παπανδρόπου.

Μιά διάσημη ήθοποιός, ένας παράγων της διεθνούς οικονομικής ζωής, μία γαλλική όργάνωση έθελοντών και ένας Κινεζικός κρατικός πολιτισμικός όργανισμός τιμήθηκαν μέ τά διεθνή Βραβεία 'Ωνάση 1988.

Κοινό χαρακτηριστικό όλων των βραβευθέντων ή άφοσίωσή τους σε διάφορες πτυχές της άλληλεξάρτησης του ανθρώπου από τους συνανθρώπους του μέσα στο φυσικό και κοινωνικό περιβάλλον.

Η 'Ελλάς γιά μία άκόμη φορά βρέθηκε στο έπίκεντρο της διεθνούς πολιτιστικής σκηνής και της διεθνούς έπικαιρότητας χάρη στη μεγαλοψυχία και την προσφορά ενός 'Ελληνα έφοπλιστή, του άείμνηστου 'Αριστοτέλη 'Ωνάση, μία προσφορά που συνεχίζεται και μετά τον θάνατο του μεγάλου αυτού 'Ελληνα και θα συνεχίζεται έσας προς δόξαν του έλληνικού έφοπλισμού και της εκ γενετής ροπής, του 'Ελληνας προς τά θαλάσσια έργα.

ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΠΟΧΕΣ

Γράψαμε ήδη γιά την είσοδο των 'Ιαπωνών στην αγορά των κρουαζιεροπλοίων και

γιά τό πολυτελές μίνι - κρουαζιερόπλοιο της Σόβα Λάιν. 'Ακολουθεί τώρα ή Nirron Yusen Kaisha, ή όποία είχε διακόψει από τό 1960 τίς δραστηριότητές της στίς κρουαζιέρες, αλλά άποφάσισε τώρα νά επανέλθει στην άγορά αυτή, ή όποία άρχισε φαίνεται νά γίνεται έλκυστική όχι μόνο γιά τους επιβάτες. Την άπόφασή της αυτή έξεδήλωσε μέ την παραγγελία στη Μισουμπίσι ενός υπερωκεανίου κρουαζιερών 49.000 τον. γκρός που θα μπορεί νά έξυπηρετήσει 960 επιβάτες σε 480 καμπίνες.

Τόσο ή κατασκευή του πλοίου όσο και ό προγραμματισμός των περιηγήσεών του έχει μελετηθεί ώστε νά εξασφαλίζει τίς ίδανικές κλιματολογικές συνθήκες γιά όλες τίς εποχές: 'Απώ 'Ανατολή την άνοιξη, 'Αλάσκα τό καλοκαίρι, Κεντρική 'Αμερική τό φθινόπωρο και Αύστραλία - Νότιος Είρηνικός τό χειμώνα. Η τιμή του σκάφους εκτιμάται γύρω στα 25 δισεκ. γιέν, ή σημαία του όμως δέν έχει άκόμα γνωσθεί, της προτιμήςσεως κυμαινόμενη μεταξύ Σιγκαπούρης και Μπαχάμας.

ΔΕΝ ΞΕΧΝΟΥΝ

Φίλος πλοίαρχος που βρέθηκε πρόσφατα στο Λας Βέγκας γιά οικογενειακούς λόγους, συνάντησε εκεί τον κ. Νικ. Χωραφόπουλο, μηχανικό του έμπορικού ναυτικού, ό όποιος διατηρεί μεγάλο συνεργείο αυτοκινήτων, αλλά παρά τό γεγονός ότι έχει εγκαταλείψει τό ναυτικό έπάγγελμα εξακολουθεί νά ενδιαφέρεται ζωηρά γιά τά θέματα της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της και γιά τον λόγο αυτόν ζήτησε πληροφορίες πώς μπορεί νά γίνει συνδρομητής των 'Ναυτικών Χρονικών'.

Φυσικά δέν είναι αυτή ή μοναδική περίπτωση ναυτικών μας που δέν άσκοούν πλέον τό ναυτικό έπάγγελμα αλλά εξακολουθούν νά ενδιαφέρονται ζωηρότατα γιά τά ναυτικά πράγματα. Και τό γεγονός άποδεικνύει ότι οι ναυτικοί μας, όπου και νά βρίσκονται και όσο επιτυχημένοι και άν είναι, δέν ξεχνούν, ούτε τη θάλασσα, ούτε και τό πλοίο στο όποιο έζησαν ένα μικρό ή μεγάλο μέρος της ζωής τους.

ΤΡΙΤΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Τρίτη στον κόσμο (μετά την Exxon και την Shell) ή Βρετανική British Petroleum, ή πασίγνωστη BP, είδε μέσα στο 1987, εκτός από την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποιήσεώς της, την άπόκτηση του ύπολοιπου 45% της Standard Oil (άντί 4,7 δισεκ. λιρών) και του 29,8% των τακτικών μετοχών της Britoil (άντί 658 εκατ. λιρών) της όποιας κατέχει ήδη τό 80%.

Η άπόκτηση της Standard Oil επέφερε τη συγχώνευση των συμφερόντων του συγκροτήματος της BP στίς 'Ην. Πολιτείες που έπι-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η βία και τρομοκρατία που πλήττει τίς σύγχρονες κοινωνίες δέν άφησε άνεπηρέαστο και τό θαλάσσιο τμήμα της ύφης. Η άλλοτε άκμάζουσα πειρατεία που νομίζαμε ότι μέ τά σύγχρονα πολεμικά μέσα είχε όριστικά ξεπεραστεί, άποτελεί και πάλι μία μόνιμη άπειλή της ναυτιλίας σ' όλα τά πλάτη της ύδρογείου.

Όπως ήταν φυσικό ή ναυτιλιακή οικογένεια δέν έμεινε άπρακτη. Μέ τη γνωστή πρωτοβουλία της 'Ιταλίας, της Αιγύπτου και της Αύστρίας, ύστερα από την αίματηρή περιπέτεια του 'Ιταλικού υπερωκεανίου 'Αχιλλεύς Λάουρο, τον 'Οκτώβριο του 1985 και την έκτοτε δραστηριοποίηση των άρμοδίων όργανισμών, συνήλθε στη Ρώμη ή διεθνής διάσκεψη του IMO, στην όποία οι παρσάστες αντιπρόσωποι 76 κρατών ένέκριναν όμόφωνα τη σύμβαση περί περιορισμού των τρομοκρατικών πράξεων στα πλοία και τίς πλωτές έξέδρες. 'Ηδη 60 από τά κράτη αυτά υπέγραψαν τη σύμβαση και τό προσσηρημένο πρωτόκολλο σε μία πανηγυρική συνεδρίαση στο Καπιτώλιο, ύπολογίζεται δέ ότι μέσα σ' ένα χρόνο οι περισσότερες άπ' τίς 138 χώρες - μέλη του IMO θα άκολουθήσουν στην ύπογραφή της συμβάσεως.

Από την αρχή που ό Μίνως Ξεκαθάρισε τό Αιγαίο από τούς πειρατές ή όπως λέει ό Θεουκλίδης «τό ληστρικό καθήκει έκ της θαλάσσης έφ' όσον έδύναντο», πολλοί ήταν οι ήγεμόνες που προσπάθησαν νά πατάξουν την πειρατεία. Στην έποχή μας όπου ή δόξα είναι άνώνη και κοινή, ό IMO άντικατέστησε τους ήγεμόνες. Και άς έλπίσουμε ότι θα είναι τυχερότερος, γιάτί όμονοημένοι οι λαοί μπορούν νά πετύχουν καλύτερα εκεί που ό μεγιστάνες άπέτυχαν ή πέτυχαν «έφ' όσον έδύναντο».

σφραγίσθηκε μέ την περί τό τέλος του έτους ίδρυση της BP - America, ή όποία άποτελεί τό σημαντικότερο κεφάλαιο του συγκροτήματος έκτός Βρεταννίας.

Από τά πετρελαϊκά άποθέματα του συγκροτήματος, τό 90% βρίσκεται σε περιοχές πολιτικώς και οικονομικώς άσφαλείς, ή δέ ήμερησια παραγωγή των 802.000 βαρελιών του 1987 την κατέστησε πρώτη παραγωγό άκαθάρτου πετρελαίου στίς 'Ην. Πολιτείες. Τά άποτελέσματα έκμεταλλεύσεως τό 1987, μέ βάση τό κόστος άντικατάστασης κατανέμονται κατά κατηγορίες ως έξης: έξόρυξη και παραγωγή 1.998 έκατομ. λίρες, διήλιστήρια 429, χημικά 218, μεταλλεύματα 125, διατροφή 52, γαιάνθρακες 29 και διάφορα άλλα 8 έκατ. λίρες.

Τέλος μέ τη νέα διοικητική αναδιάρθρωση του συγκροτήματος, οι θυγατρικές εταιρίες του ύπήχθησαν σε δύο διευθύνσεις: Μία του «'Ατλαντικού» που περιλαμβάνει τη Γαλλία, Βέλγιο, 'Ισπανία, 'Ιρλανδία, 'Ιταλία, 'Ολλανδία, Πορτογαλία και Μ. Βρεταννία και μία «'Ηπειρωτική» που περιλαμβάνει την Αύστρια, Δ. Γερμανία, 'Ελλάδα, Σκανδιναβία, 'Ελβετία και Τουρκία.

Your supplier in ROTTERDAM

J O H N A. Z A N N I S

Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam
Phone: 010 4622744

Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam



DOES YOUR BUSINESS DEPEND ON RELIABLE MARITIME INFORMATION?

Most businesses today depend on a regular supply of reliable information; the maritime community is no exception.

Lloyd's Maritime Information Services has the most comprehensive and reliable information on maritime matters commercially available from any single source. It combines details of the world's merchant fleet with commercial shipping, economic and commodity data to provide the international community with a full range of information and consultancy services.

Data is available on-line, on computer tape or diskette, on printout or in writing to meet clients' particular needs. Consultancy services are provided

by the company's Shipping Economics Advisory Group.

If you would like to know more about our products and services please contact any of the offices listed below.

THE BETTER YOUR INFORMATION, THE BETTER YOUR BUSINESS DECISIONS

Please contact:
Peter Whyman or
Steve Clayton
Lloyd's Maritime
Gillett House
55 Basinghall Street
London EC2V 5DU
Tel: 01-606 3874
Telex: 987321
Fax: 01-606 3886

Barry Moore
Lloyd's Mardata
1200 Summer Street
Stamford CT 06905
United States

Tel: 203-359 8383
Fax: 203-358 0437

Agencies in: Germany, Tel: (040) 32-81-070
Hong Kong, Tel: 5-202-356; Japan, Tel: 03-435-5477.

LLOYD'S MARITIME INFORMATION SERVICES

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Ο φόβος αναζωπύρωσης του πληθωρισμού γίνεται αισθητός σ' όλες τις δυτικές οικονομίες (επιτάχυνση της νομισματικής κυκλοφορίας στις ΗΠΑ, όσο και στην Ιαπωνία και την Δ. Γερμανία) που θεωρείται απειλή για την νομισματική σταθερότητα. Ίσως έτσι χρειαστεί άνοδος των επιτοκίων διεθνώς που θα επιβραδύνει την άνοδο των τιμών που παρατηρείται σ' όλες τις πρώτες ύλες.

Η δήλωση του υπουργού Οικονομικών της Βρετανίας κ. Λώσον στις 12 Μαΐου, ότι η αύξηση των επιτοκίων στις ΗΠΑ είναι η άμεση αιτία της άνοδου των τιμών των μετοχών σ' όλα τα χρηματιστήρια.

Διεθνώς υπάρχει μία διάχυτη άβεσθαιότητα όσον αφορά την ισοτιμία των νομισμάτων της ΕΟΚ (Γαλλία, Δανία) που συζητήθηκε στην συνάντηση των υπουργών Οικονομικών των χωρών της ΕΟΚ στο Τραβεμούντε της Δυτ. Γερμανίας στις 14 και 15 Μαΐου, χωρίς όμως να ληφθεί καμία απόφαση.

Η δημιουργία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, με τη συμφωνία για την απελευθέρωση της διακίνησης των οικονομικών συναλλαγών προβλέπεται να υπογραφεί στις 6 Ιουνίου και προβλέπει την κατάργηση όλων των ελέγχων, εξαγωγής και εισαγωγής συναλλάγματος, καθώς και την ελευθερία επενδύσεων και δανεισμού, εντός και από, χώρες της ΕΟΚ. Περίοδος χάριτος προβλέπεται να ζητηθεί από την Γαλλία και την Ιταλία (μέχρι το 1990 και όποτεδήποτε από την Ισπανία, Πορτογαλία, Ιρλανδία και Ελλάδα μέχρι το 1992).

Όσον αφορά την βιομηχανική παραγωγή στην ΕΟΚ προβλέπεται μία μικρή άνοδος από το 2% του 1987. Ήδη για το πρώτο τρίμηνο του 1988, επιτεύχθηκε άνοδος της τάξεως του 3.3% ή οποία όμως δεν προβλέπεται να συνεχισθεί και τους επόμενους μήνες, ε-

νώ ο πληθωρισμός σε ετήσια βάση προβλέπεται να συγκρατηθεί περί το 3,2%.

Δολλάριο ΗΠΑ

Η άπροσδόκητη βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου των ΗΠΑ προκάλεσε μικτές αντιδράσεις σ' όλες τις χρηματαγορές των Δυτικών χωρών.

Η μείωση του εμπορικού ελλείμματος τον Μάρτιο σε 9.75 δισεκ. δολάρια (έναντι 13.8 δισ. τον Φεβρουάριο) ξεπέρασε τις πλέον ευοίωνες προβλέψεις (10.8 — 12 δισ. δολλ.) και προκάλεσε μία κατακόρυφη άνοδο του δολαρίου και των χρηματιστηριακών αξιών τόσο στη Ν. Υόρκη όσο και στις άλλες χρηματαγορές.

Ενώ όμως η τιμή του δολαρίου διατηρήθηκε σε υψηλά σχετικά επίπεδα, τα χρηματιστήρια αντέδρασαν εν τελική ανάλυση αρνητικά. Έτσι είχαμε άνοδο του δολαρίου κατά 1.65 φένιγκ (σε 1.7060 μάρκα), κατά 2.25 έλβετικά σεντίμ (σε 1.4225) και 1 γιέν (125.70 γιέν).

Η άνοδος στο χρηματιστήριο Ν. Υόρκης κατά 22 μονάδες ακολουθήθηκε από μία πτώση 44.3 μονάδων (στις 18 Μαΐου) και μία δεύτερη στις 19 Μαΐου, 32.4 μονάδες, μειώνοντας τον δείκτη Dow Jones από 1988.2 μονάδες στις 16 Μαΐου στις 1934.5 στις 19 Μαΐου. Αντίστοιχες αυξομειώσεις είχαν οι αγορές του Λονδίνου, της Φραγκφούρτης και του Τόκιο.

Ως αιτιολογία της πτώσεως των τιμών, μετά από μία πρώτη εuforia, θεωρήθηκε η άνοδος των επιτοκίων, η άνοδος των τιμών καταναλωτού, σε 6,4% έναντι 4,4% τον Μάρτιο του 1987, και τέλος οι τιμές κατασκευαστού που για τους δύο μήνες Ιανουάριο — Φεβρουάριο παρουσίασαν άνοδο της τάξεως του 6%, έναντι 2,2% στην αντίστοι-

χη περίοδο του 1987.

Όσον αφορά την βιομηχανική παραγωγή όπως προαναφέραμε κινείται σε πολύ υψηλά επίπεδα παρουσιάζοντας άνοδο 6% στο τρίμηνο Δεκεμβρίου 1987 — Φεβρουαρίου 1988, έναντι 3,8% την ίδια περίοδο του 1987, και επίσης τα επιχειρηματικά κέρδη βρίσκονται σε πολύ υψηλότερα επίπεδα εκείνων του 1987.

Για το άμεσο μέλλον δεν προβλέπεται σοβαρή μείωση της ισοτιμίας του δολαρίου. Σ' αυτό συντείνει και η δήλωση του κ. Άλαν Γκρίνσπαν προέδρου της Όμοσπονδιακής Τράπεζας, ότι νέα μείωση της τιμής του δολαρίου θα προκαλέσει την άνοδο της τιμής των εισαγωγών και ως ευνόητο και του τιμαριθμού.

Εξ άλλου οι Έπτά μεγάλοι βρίσκουν τις σημερινές ισοτιμίες του δολαρίου λογικές και έτσι δεν χρειάζεται η παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών για την στήριξη του.

Η Άγγλική Λίρα

Στις 16 Μαΐου η λίρα έφθασε στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων δύο ετών, έναντι του Μαρτίου ξεπερνώντας για λίγο τα 3.20 μάρκα, για να κλίσει την ημέρα στα 3.1905 μάρκα (προηγούμενη ανωτάτη τιμή 3.18 μάρκα στις 24.7.1986).

Μετά τον Μάρτιο του 1988, που αφέθηκε η λίρα ελεύθερη (χωρίς παρεμβάσεις της Τράπεζας της Αγγλίας) να ξεπεράσει τα 3 μάρκα, συνέχισε την άνοδική της πορεία τόσο έναντι του μάρκου, όσο και έναντι του δολαρίου, και τούτο παρά τις δύο αλληπαλλήλες περικοπές των επιτοκίων. Σ' αυτό συντείνουν τα θετικά στοιχεία της Βρετανικής οικονομίας:

— Αύξηση εξαγωγών 4% τον Μάρτιο σε συνάρτηση με μείωση των εισαγωγών κατά 3%. Μείωση του εμπορικού ελλείμματος στις 254 εκατ. λίρες (έναντι 500 εκατ. που άναμενόνταν) από 720 εκατ. λίρες τον Φεβρουάριο 1988.

— Μείωση των αναγκών δανεισμού του δημόσιου τομέα κατά 3.6 δισεκ. λίρες, για το οικονομικό έτος Μάρτιος 1987-1988.

— Μείωση της ανεργίας στα 9,1% τον Φεβρουάριο του 1988 έναντι 11,2% τον Φεβρουάριο 1987.

Όσον αφορά τις τιμές χρηματιστηρίου του Λονδίνου, ο δείκτης των Financial Times, αφού έπιασε το ρεκόρ του μηνός στις 3 Μαΐου, ξεπερνώντας τις 1.807 μονάδες, εν συνεχεία στις 11 Μαΐου, όπως και τα άλλα χρηματιστήρια (άνοδος επιτοκίων στις ΗΠΑ) έπεσε στις 1756.8 μονάδες.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Στην Γερμανία τα πράγματα δεν πάνε τόσο άσχημα όπως στις αρχές του χρόνου. Ήδη υπάρχουν θετικές προβλέψεις και ενδείξεις σχετικά με τις οικονομικές επιδόσεις της χώρας.

Υπάρχει αύξηση εξαγωγών, αύξηση της εσωτερικής ζήτησης, μείωση της ανεργίας, αλλά και μικρή άνοδος στην προσφορά χρήματος που ξεπερνά τον στόχο της Bundesbank.

Έτσι για το 1988 ο κ. Σλέισγκερ βλέπει ότι οι καλύτερες μέρες δεν ανήκουν στο παρελθόν και ότι μία άνοδος του ΑΕΠ κατά 2% έναντι 1,7% το 1987 είναι πολύ πιθανή.

Η τιμή του μάρκου στις 20 Μαΐου, έπεσε στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων οκτώ μηνών, παρά την άνοδο των κερδών που

MARINE SERVICES IN BRASIL

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

Authorised service facilities for:

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

Agents for Marine Services

Cyprus John Gibbon & Sons Ltd. Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013

Fax: (51) 20760

England A. & P. Appledore Ltd. Tel: 01-408 1948 Tlx: 21275

Fax: 01-930 7807

Germany C.E.T. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466

Greece S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133.902 Tlx: 212282

India Interlinks Marine PVT Ltd. Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 011 6428

Hong Kong Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 71608

USA Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654-1700 Tlx: 283050



Metalock

Metalock do Brasil Ltda.

Rua Visconde do Rio Branco 22, 11013 Santos, S.P. Brasil

Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034LOCK Fax: (132) 354474

Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Telex: 2121297LOCK



εμφανίζουν πολλές γερμανικές βιομηχανίες.

Στις 25 Μαΐου το μέν μάρκο είχε 1.7010 στο δολλάριο και στην Λίρα 3.1755, ενώ ο δείκτης της Commersbank είχε ανακάμψει στις 1.341 μονάδες.

Τό γιέν 'Ιαπωνίας

Παρά την άνοδο του γιέν επί δύο χρόνια, η άνοδική πορεία της 'Ιαπωνικής οικονομίας συνεχίζεται. Ήδη το πλεόνασμα στο έμπορικό ισοζύγιο ξεπέρασε τον 'Απρίλιο τὰ 6.75 δισ δολάρια (έναντι 7.54 δισ δολλ. τόν 'Απρίλιο του 1987) ενώ για το οικονομικό έτος Μάρτιος 1987/88 το πλεόνασμα έφθασε τὰ 86.9 δισ δολλ. (έναντι 94.3 δισ δολλ.) και τὸ 'Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών τὰ 76.4 δισ δολλ. (έναντι 84.5 δισ).

Οί προβλέψεις (Τράπεζα Τόκιο) για τὸ ΑΕΠ όμιλούν για άνοδο κατά 4.1% και ή βιομηχανική παραγωγή για τὸ τρίμηνο Δεκ. 1987 - Φεβρουαρίου 1988 παρουσιάζει άνοδο 9% έναντι 4% τήν ίδια περίοδο 1986/7.

Ή άποδοχή από τήν Τράπεζα της 'Ιαπωνίας μείωσης τών βασικών διαπραγματευτικών έπιτοκίων ενέθαρρυνε τήν αγορά 'Αμερικανικών και 'Αγγλικών χρεωγράφων και έτσι υπήρξε μία καθαρή έκροή κεφαλαίων της τάξεως τών 70 δισ δολλαρίων.

Τό γιέν όλο τόν Μάιο παρέμεινε σταθερό μεταξύ 124 και 125 γιέν τὸ δολλάριο.

Τό Γαλλικό φράγκο

Ή έπιτυχία του Μιττεράν στις προεδρικές εκλογές δέν προκάλεσε καμμία άναστάτωση στην Γαλλική οικονομία. Τουναντίον τόσο οι

μετοχές όσο και τὸ φράγκο διατήρησαν τὰ προηγούμενα επίπεδα (5.6725 με 5.7540 τὸ δολλάριο).

Ή κυβέρνηση Ροκάρ με ύπουργό Οικονομικών τόν κ. Μπερεγκοβού, άν και προσωρινή, συνεχίζει τήν πολιτική της προηγούμενης κυβέρνησης, υπέρ του ισχυρού φράγκου και του περιορισμού του ελλείμματος του κρατικού προϋπολογισμού. Ήπίσης συνεχίζεται ή προσπάθεια του κ. Μπαλαντούρ (τέως ύπουργού Οικονομικών) νά συγκρατηθεί ό πληθωρισμός γύρω στα 2.5% έναντι 3.1% τὸ 1987.

Μελανό σημείο στην Γαλλική οικονομία παραμένει τὸ έλλειμμα του έμπορικού ισοζυγίου πού έφθασε τὸ 1987 τὰ 31.4 δισεκ. φράγκα (5.5 δισ δολλ.) συνεπικουρούμενο από τήν ύψηλή άνεργία πού πλήττει 2.6 εκατ. Γάλλων.

Όσον άφορά τίς ιδιωτικοποιήσεις παραμένουν άνεκτέλεστες οι άποφάσεις για τίς εταιρίες Rhone - Poulenc (χημική) UAP (άσφαλιστική) και τών Τραπεζών Credit Lyonnais και B.N.P.

Ή Δραχμή

Τίποτε δέν δικαιολογεί τήν σημερινή ισοτιμία της δραχμής. Δέν είναι δυνατόν ό πληθωρισμός από τήν αρχή του έτους νά έχει ξεπεράσει τὰ 4.5% και ή δραχμή νά έχει χάσει από τήν αρχή του έτους έναντι του ECU μόνον 2.4%.

Βεβαίως μία νέα ύποτίμηση της δραχμής ή μία πιό έντονη διολίσθηση, θά είχε άρνητικές έπιπτώσεις επί του τιμαρίθμου, πράγμα πού για διαφόρους λόγους είναι άνεπιθύμητο στην κυβέρνηση.

Τιμή Δολλαρίου Νέα Ύόρκη

	27.4.88	25.5.88	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.6745	1.7010	+ 1.6
Φρ. Έλβ.	1.3865	1.4195	+ 2.3
Λίρ. Άγγλ.	1.8735	1.8670	+ 0.3
Φρ. Γαλλ.	5.6845	5.7420	+ 1.0
Λίρ. Ίταλ.	1244.0	1262.0	+ 1.4
Γιέν Ίαπων.	124.80	124.15	-0.9

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων 25.5.88

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	7 1/4	7 9/16	7 13/16
Μάρκ. Γερμ.	3 5/16	3 9/16	3 13/16
Λίρ. Άγγλ.	7 3/8	7 5/8	8 1/8
Φρ. Έλβ.	2 9/16	2 5/8	2 7/8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμή - Τιμές FIXING (Τράπεζα Έλλάδος)

	30.4.88	25.5.88	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	134.340	136.240	- 1.4
Μάρκ. Γερμ.	80.300	80.150	+ 0.2
Φρ. Έλβ.	96.940	96.004	+ 0.9
Λίρ. Άγγλ.	215.980	254.390	- 1.0
Φρ. Γαλλ.	23.660	23.741	- 0.3
Λίρ. Ίταλ. (100)	10.804	10.802	+ 0.0
Γιέν Ίαπων. (100)	107.604	109.680	- 1.9
ECU	166.730	167.940	- 0.7

Η ΑΝΔΡΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΜΙΑ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάζοντας τὸ περιοδικόν σας, τής 1/4/88 ('Αρ. Φύλλου 1268/1026) και εις τήν σελίδα 27, με θέμα «IPAN», σας αναφέρω τὰ κάτωθι:

Τὰ δύο πλοία «Avaz» και «Sanandaz» έπικτυπήθηκαν έμπρός του accomodation, στις 19.3 και ώρα 12.10 μεσημβρίας από τὸ 'Ιράκ.

Από τὰ δύο πλοία έχάθησαν συνολικώς 58 ναυτικοί (Γερμανοί - Άγγλοι - Ίσπανοί - Ίνδοί - Φίλιππινέζοι - Ίρανοί και μάλλον ένας Έλληνας Β' Μηχανικός).

Έζησα τήν τραγωδία αυτήν, διότι εύρισκόμουν εκεί, και τήν ζω άκόμη, έπειδι κάνω ταξίδια Hormuz - Kharg - Hormuz.

Έπί δέκα ήμέρες τὰ δύο αυτά πλοία εύρισκοντο εις φοβερές φλόγες μέσα σε καπνούς και έκρήξεις, οι φλόγες έφθαναν τουλάχιστον 200 μέτρα ύψος και όλη ή περιοχή έκαλύπτετο από πυκνών καπνών.

Τὸ Avaz ήταν φορτωμένο με 260.000 τόνους crude oil (περίπου) και ήταν έτοιμο νά αποπλεύσει διά Hormuz με τὸ convoy τής 19/3 ώρα 13.00.

Τὸ Sanandaz ήταν με ballast και έπερίμενε νά φορτώσει και αυτό περίπου 280.000 τόν. πετρελαίου.

Από τής 19/3 έως τής 29/3/88 οι φλόγες και οι καπνοί έφθαναν εις πολύ μεγάλο ύψος και καθημερινώς εργάζοντο ήμέρα και νύκτα πέντε ρυμουλκά εις έκαστον πλοϊόν προσπαθώντας νά σβήσουν τήν φωτιά ρί-

χνοντας νερό με τὰ fireguns, ενώ ή θαλάσσια περιοχή ήταν και είναι γεμάτη λάδι (crude) από τίς δεξαμενές τών δύο πλοίων.

Τὰ πλοία τώρα είναι τελείως κατεστραμμένα, καμμένα σχεδόν στην μέση και καθισμένα εις βάθος περίπου 25 μέτρα ΒΑ του Kharg και άπόσταση 2,5 mls & 5 mls.

Μόνον ή πλώρη και ή πρύμη είναι όρατή έκαστου πλοίου και εύρίσκονται: 1) Avaz lat = 29 - 20 N, Long = 50 - 23,3 E, 2) Savandaz lat = 29 - 17 N, long = 50 - 22,3E.

Τὸ Avaz είναι σήμεραν μισοφορτωμένο και οι δεξαμενές του βγάζουν συνεχώς crude εις τήν θάλασσα.

Όποιος ναυτικός ταξιδεύει εις τὸ Kharg Islid. θά δει τὰ δύο πλοία καθισμένα ΒΑ του Νησιού και θά νοιώσει ρίγος και τόν τρόπο του φοβερού αυτού πολέμου πού συνεχίζεται διά 8 χρόνια.

Έπίσης τὸ Susangird στις 8/12/87 είχε 29 ναυτικούς χαμένους τὸ όποιον και αυτό τὸ είδα νά καίγεται ΝΑ του Kharg περίπου 135 mld, και έχει βυθιστεί εις μεγάλο βάθος, χωρίς νά διακρίνεται καθόλου.

Εύχομαι εις όλους τούς ναυτικούς πού ταξιδεύουν εις τόν Περσικό Κόλπο νά έχουν πάντα καλή τύχη, καλὰ ταξίδια και ό 'Άγιος

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Νικόλαος μαζί μας.

Ποτέ ξανά αυτή η τραγωδία των ανωτέρω πλοίων.

Εύχαριστώ διά την φιλοξενία

Kharg Island, 6.5.88

Σημ. Συντ.: Κατόπιν ευνόητης επιθυμίας του επιτολογράφου δεν αναφέρεται το ονοματεπώνυμο του και η ιδιότητά του που είναι γνωστά στα «Ναυτικά Χρονικά».

ΕΠΑΙΝΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Θα σας παρακαλούσα πολύ να διαθέσετε λίγο χώρο στο περιοδικό σας προς δημοσίευση της επιστολής μου.

Είμαι πατέρας ενός από τα 34 παιδιά που άριστευσαν το προηγούμενο σχολικό έτος στα Α.Ε.Ι. και που έβράβευσε η Έστια Ναυτικών.

Κατ' αρχή συγχαίρω τα παιδιά των συναδέλφων, συγχαίρω την Έστια Ναυτικών, αλλά πάνω απ' όλα ΣΥΓΧΑΙΡΩ ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ ΑΓΟΥΔΗΜΟ που με την χειρονομία του να προσφέρει και αυτός ένα ποσό για το κάθε παιδί τους έδωσε χαρά και ζήλον. Δεν έχει καμμία σημασία το ποσό. Άξια έχει η χειρονομία και μόνο.

Και θα ήθελα να ρωτήσω; Πού είναι οι άλλοι έφοποι; Πού είναι τα σωματεία μας; Άλλα φυσικά οι Κύριοι αυτοί έχουν σοβαρότερα προβλήματα να σκεφτούν από το αύριανό μέλλον του τόπου μας που είναι η νεολαία.

Έχουν να σκεφτούν πόσα εκατομμύρια θα δώσουν, π.χ. στον κύριο Σαραβάκο που με τα δύο γκόλ στην Λάρισα πέρασε ο ΠΑΟ στον τελικό του Κυπέλου Ελλάδος. (Άληθεια, τί άξια έχει ένας επιστήμονας μπρο-

στά στον Ρότσα, Γκάλη, Φούνες κ.λ.π.).

Οι άλλοι έχουν να σκεφτούν τους αδελφούς της Νικαράγουας, και κάτι άλλοι, κάτι άλλους αδελφούς αξύριστους.

Όλοι αυτοί ως μάθουν, όσοι τυχόν δήθεν δεν τό ήξεραν ότι υπάρχουν και παιδιά ναυτικών που άριστεύουν κάθε χρόνο και ως κοιτάζουν αυτά τα παιδιά μιά και δεν κοίταξαν ποτέ έμάς τους ναυτικούς που έχουμε δώσει τό αίμα μας τόσα χρόνια μέσα στα πλοία.

Σας εύχαριστώ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
Α' Μηχανικός Δ/Ε ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ

Υ.Γ. Μην νομίσει κανείς ότι δουλεύω ή δουλεύα ποτέ στην Έταιρία του κυρίου Αγουδήμου.

Immingham, 7.5.1988

ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΑΓΚΟΛΑΣ

Αγαπητά «Χρονικά»

Χρόνια αναγνώστης της στήλης, θα ήθελα επ' ευκαιρία της πρόσφατης μετάβασης μου με το πλοίο στο οποίο πλοιαρχεύω στην Αγκόλα, να ενημερώσω μέσω των «Ναυτικών Χρονικών» τους συναδέλφους Πλοιαρχούς που έχουν χρόνια ή για πρώτη φορά προσεγγίζουν τα λιμάνια της Αγκόλας να έχουν υπ' όψιν τους τα κάτωθι:

1. Να μην εισέρχονται άνευ έγκρίσεως εις έσωτερικά άγκυροβόλια, και ειδικότερα την νύκτα, διότι ρίχνουν συνεχώς βόμβες, και ρουκέτες με κίνδυνο να κτυπηθεί το πλοίο, έπειδή δεν έχουν επικοινωνία και φοβούνται επιθέσεις των έχθρων τους και δολιοφθορές.

2. Εις τα λιμάνια της Λουάντα, Λομπίτο,

νά αποφεύγουν να εξέρχονται διότι συνεχώς πυροβολούν οι στρατιώτες, άνευ έλέγχου και διά τό παραμικρό. Κατά την διάρκεια τίς εκφορτώσεως και ειδικότερα σε φορτία τροφίμων γίνονται βιβλικές καταστροφές από τους ίδιους τους στρατιώτες, σε συνεργασία με τους εργάτες, τό μόνο που δέχονται είναι να υπογράψουν έπιστολές διαμαρτυρίας οι άρχές του Λιμανιού.

3. Νά είναι έφοδιασμένοι με αρκετά τρόφιμα και νερό διότι δεν υπάρχει τίποτε και να έχουν έφοδιασθή με έμβολιασμούς διά χολέρα και κίτρινο πυρετό που λόγω των συνθηκών είναι σε έξαρση αυτήν την εποχή.

Επίσης κάτι τό όποϊον πρέπει τό ΥΕΝ να μάς υπενθυμίσει είναι ότι δεν επιτρέπεται άγορά έλεφαντοστούν ή σουβενίρ από έλεφαντόδοντο στην Εύρώπη και ειδικότερα στην Όλλανδία άπαγορεύεται αύστηρώς να έχουν στο πλοίο, άσχετα αν είναι δηλωμένο ή κλεισμένο στο τράνζιτο του πλοίου, έρχονται και τό παίρνουν με την βία και βάζουν και πρόστιμο στον κάτοχο, σε πρόσφατο περιστατικό αν και έγιναν ένέργειες διά μέσου προξενείου, πρεσβείας Χάγης κλπ. έστάθη άδύνατο να επιστρέψουν τό κατασχεθέντα ίσχυριζόμενοι ότι υπάρχει νόμος, διεθνής προστατευτικός νόμος διά να μην εξαφανισθεί τό είδος των έλεφάντων. ενώ εάν πάμε στα μεγαλύτερα καταστήματα της Όλλανδίας θα δούμε να πωλούνται έλεύθερα και σε άπίστευτες άκριβές τιμές. Οι συνάδελφοι ως ενημερώσουν τά πληρώματά τους να μην αγοράζουν όταν πρόκειται να έέλθουν ή να προσεγγίσουν Εύρώπη.

Εύχαριστώ διά την φιλοξενία

ΑΛΕΚΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοιαρχος ΜV RAMPLA JUNIOR

Santos Brazil, 7.5.1988



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

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

6518

Athens Office Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920
Address IONIAS 211 - 213 Agios Eleftherios T T 917 Athens

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978



Leros Management S.A.

61-65, FILONOS STR, 18535 PIRAEUS

TELEPHONES : 41.19.853 - 41.19.789

CABLES: "LEROSHIP" FAX: 4110989

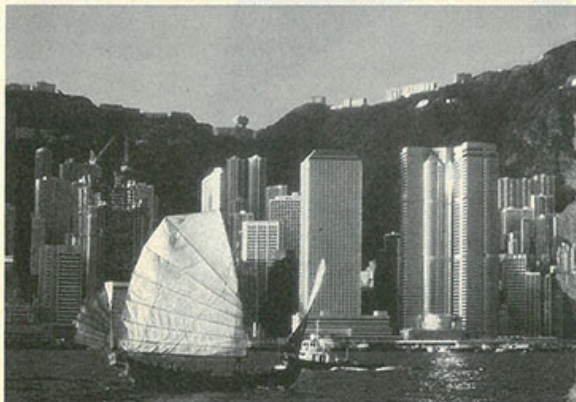
TELEX: 241548 LERO GR

CANDIA™

world shipping services

.... around the world

NEW YORK



HONG KONG



LONDON

CHINA
PIRAEUS

NEW YORK
HONG KONG
LONDON
SUEZ
PIRAEUS

CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
CANDIA COMPANY S.A.

THE RECOGNIZED STANDARD
FOR QUALITY

CANAL TRANSITING SERVICES

- sues canal
- panama canal
- corinth canal
- bosporus straits

PORT OPERATION SERVICES

- egypt • egyptian
- turkey red sea ports
- greece • cyprus
- sudan • hong kong

CHINA PORT OPERATION SERVICE

- operators at all
 sea and river ports
 in the P.R.C.

FINANCING

- available for all
CANDIA's activities

BUNKERING

- egypt
- panama
- china (p.r.c.)
- hong kong
- greece

LEGAL SERVICES

- available to clients in
 all areas of CANDIA's
 activities

SALE & PURCHASE

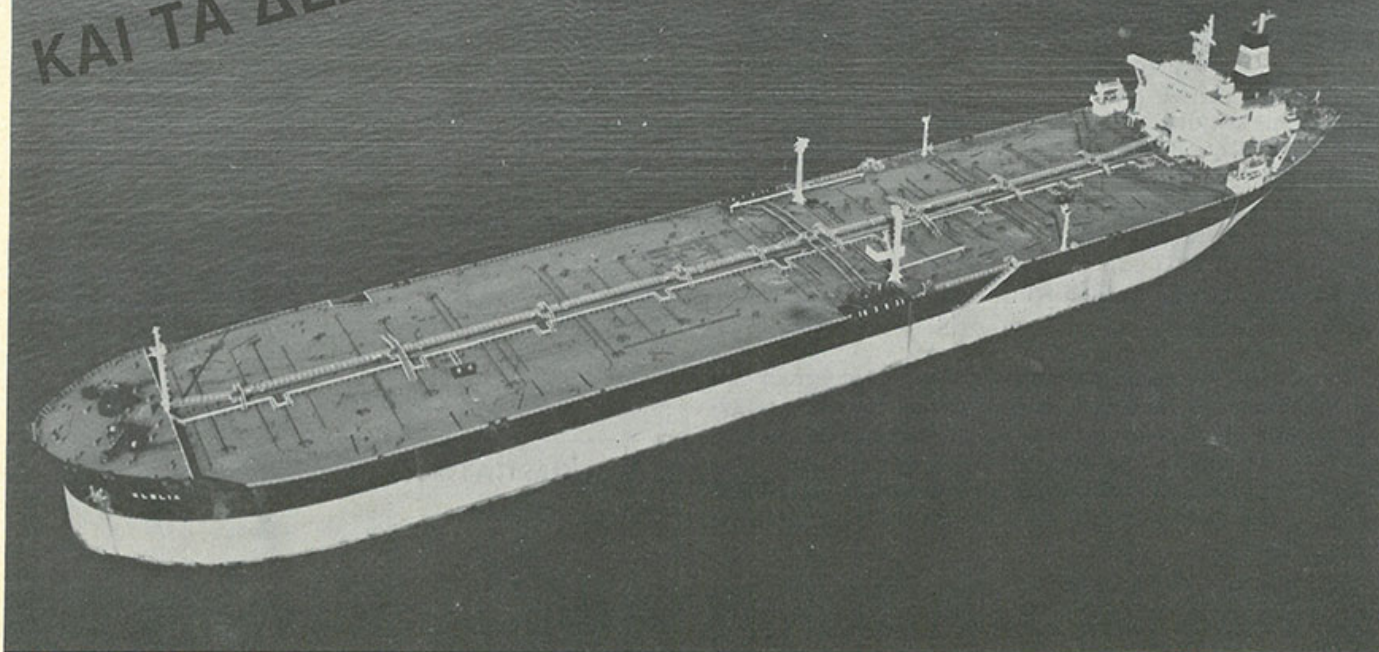
- ship demolition

HONORARY CONSULATE
OF PORTUGAL IN PIRAEUS

FOR FULL DETAILS CONTACT
YOUR NEAREST CANDIA OFFICE

Tlx. RCA 226106 CANY UR	Tel. (212) 466-1510
Tlx. 61715 CDIA HX	Tel. (5) 21-53-48
Tlx. 8951045 CANDIA G	Tel. (1) 323-1556
Tlx. 66106 CNDIA UN	Tel. (62) 20539
Tlx. 212125 CDIA GR	Tel. (1) 411-0011

Αφιέρωμα: ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ



Η σημαντική στροφή πολλών γνωστών Έλλήνων έφοπλιστών τούς τελευταίους μήνες στην απόκτηση δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών, ταυτόχρονα με τη σοβαρή αναντιστοιχία μεταξύ αξιών και ναύλων που παρατηρείται κατά το 1988 στον κλάδο της μεταφοράς πετρελαίου, οδήγησε τα «Ναυτικά Χρονικά» στη παρουσίαση του σημερινού αφιέρωματος.

Κύριος στόχος μας είναι να καταδειχθούν οι παράμετροι που συνθέτουν τη σημερινή αγορά των τάνκερς, πώς προβλέπεται να επιδράσουν στα άμεσα προσεχή χρόνια και ποιές είναι οι προοπτικές που διανοίγονται για τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, και ιδιαίτερα τούς Έλληνες, οι οποίοι σήμερα, κάτω από δέκα διαφορετικές σημαίες, ελέγχουν τό ένα πέμπτο περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων που μπορούν να μεταφέρουν πετρέλαιο.

Στό αφιέρωμα αυτό συμμετέχουν με άρθρα τους όρισμένοι επιφανείς έφοπλιστές δεξαμενοπλοίων, απαντώντας

στην πρόσκληση των «Ναυτικών Χρονικών» να εκφράσουν τις απόψεις τους για την αγορά των τάνκερς και τις προοπτικές που αυτή παρουσιάζει στον ανεξάρτητο διαχειριστή στο άμεσο μέλλον.

Με ικανοποίηση σημειώνουμε ότι οι απόψεις των συμπίπτουν με τον προβληματισμό των «Ναυτικών Χρονικών» για τη ρευστότητα της αγοράς, την ανάγκη επιδείξεως προσοχής στην ανάληψη υψηλών υποχρεώσεων, αλλά παράλληλα και την αίσιοδοξία ότι υφίστανται οι προϋποθέσεις κερδοφόρου εκμεταλλεύσεως από τη συνετή διαχείριση των υπάρχοντων πλοίων.

Για τη πληρέστερη εικόνα της συμμετοχής των Έλλήνων στην παγκόσμια αγορά του πετρελαίου ακολουθούν πίνακες των εταιριών που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια και μικτά σκάφη απασχολούμενα σε ποντοπόρες μεταφορές αργού και προϊόντων πετρελαίου.

403 πλοία — Μεταφορικής ικανότητας 44.523.822 τον. d.w.

Σύμφωνα με τα στοιχεία μας, τα οποία συμπεριλαμβάνουν και αγοραπωλησίες του Μαΐου, ο ελληνόκτητος στόλος δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών χωρητικότητας φορτίου άνω των 10.000 τόννων ανέρχεται σε 403 πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 44.523.822 τόννων.

Ο στόλος αυτός καλύπτει περίπου τό ένα πέμπτο της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων που μεταφέρουν αργό και προϊόντα πετρελαίου και δραστηριοποιείται υπό 10 διαφορετικές σημαίες.

Ποσοστό 54,71% της ελληνόκτητης χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων (24.361.007 τον. d.w.) φέρει την Έλληνική σημαία, 20,62% (9.184.392 τον. d.w.) είναι νηολογημένο στη Λιβερία, 9,72% (4.328.655 τον. d.w.) στο νηολόγιο της Κύπρου

και 4,24% (1.889.641 τον. d.w.) στον Παναμά.

Από τα λοιπά λιγότερα διαδεδομένα νηολόγια πρώτη έρχεται η σημαία της Σαουδικής Αραβίας που καλύπτει ποσοστό 3,9% (1.737.157 τον. d.w.), ακολουθεί τό νηολόγιο των Μπαχάμας με ποσοστό 3,16% (1.410.450 τον. d.w.) και κατόπιν ή Μάλτα με ποσοστό 2,98 (1.328.684 τον. d.w.).

Σημειώνουμε ακόμη τά νηολόγια της Μεγ. Βρεταννίας, της Νέας Ζηλανδίας και των Φιλιππίνων που καλύπτουν αντίστοιχα ποσοστά 0,27%, 0,18% και 0,17% της ελληνόκτητης χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών.

Κατά σειρά μεγέθους, οι 16 μεγαλύτεροι οίκοι που ελέγχουν τάνκερς και μικτά πλοία συνολικής μεταφορικής ικα-

νόνητας άνω του 1 έκατ. τον. d.w. είναι οι εξής:

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ. D.W.
ΤΡΟΟΔΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	47	6.219.863
ΟΜΙΛΟΣ ΛΑΤΣΗ	17	3.753.455
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΤΑ'Ι'Μ	13	2.420.469
ΟΜΙΛΟΣ ΩΝΑΣΗ	12	2.153.771
ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	15	2.032.244
ΟΜΙΛΟΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	14	1.640.482
ΠΟΛΕΜΠΡΟΣ ΜΑΡΙΤΑ'Ι'Μ	21	1.597.831
Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ ΕΛΛΑΣ	9	1.532.961
ΜΑΓΙΑΜΑΡ ΜΑΡΙΝ	14	1.503.871
ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	7	1.272.565
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ & ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	8	1.230.178
ΠΕΝΙΝΣΟΥΛΑΡ ΜΑΡΙΤΑ'Ι'Μ	5	1.199.749
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ	22	1.177.332
ΠΛΕΙΑΔΕΣ ΓΚΡΟΥΠ	6	1.171.649
ΘΕΝΑΜΑΡΙΣ ΣΙΠΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ	19	1.096.932
ΤΣΑΚΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	18	1.069.988

Άκολουθεί αναλυτικός κατάλογος κατά αλφαβητική σειρά, των εταιριών ελληνικών συμφερόντων, οι οποίες ελέγχουν πλοία μεταφοράς πετρελαίου συνολικής χωρητικότητας άνω των 100.000 τον. d.w., ή εταιρίες που ελέγχουν τουλάχιστον πέντε ποντοπόρα δεξαμενόπλοια άνω των 10.000 τον. d.w. (Σημειώνεται τό όνομα έκάστου πλοίου, σημαία και μεταφορική ικανότητα):

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΟΝ. D.W.
-------------	--------	------	----------------------------

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ	ΚΥΠΡ.	1981	29.940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	"	1982	29.940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ	"	1983	29.940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ	"	1981	29.940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	"	1980	29.870
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ	"	1983	29.940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	"	1985	29.810
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	"	1970	30.318
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	"	1981	29.870
ΚΑΣΤΩΡ	"	1977	31.068
ΣΑΞΕΣΣ	"	1985	46.869

Πλοία 11 347.505

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΟΣΕΑΝΙΚ

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ	ΜΠΑΧ.	1973	114.036
ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	ΛΙΒΕΡ.	1974	123.705
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	ΜΠΑΧ.	1975	40.632
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΜΠΑΧ.	1975	127.570
ΠΕΝΤΕΛΗ	ΛΙΒΕΡ.	1972	114.014
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	ΛΙΒΕΡ.	1976	123.507

Πλοία 6 643.464

A. & K. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΣΙΠΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ

ΚΟΣΜΑΣ Α.	ΠΑΝΑΜ.	1974	27.643
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ.	ΠΑΝΑΜ.	1965	21.166
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ'	ΛΙΒΕΡ.	1976	38.877

Πλοία 3 87.706

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕ'Ι'ΤΝΕΣΣ	ΕΛΛΗΝ.	1981	86.962
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	ΕΛΛΗΝ.	1982	48.574

Πλοία 2 135.536

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΟΝ. D.W.
-------------	--------	------	----------------------------

ΑΝΔΡΙΑΚΗ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	ΕΛΛΗΝ.	1981	60.525
ΒΙΟΛΑΝΤΑ	ΕΛΛΗΝ.	1975	134.372
ΕΦΕΣΣΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1975	121.400
ΜΙΧΑΗΛ	ΕΛΛΗΝ.	1976	138.930
ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ	ΕΛΛΗΝ.	1975	256.951
ΝΕΑΠΟΛΙΣ	ΕΛΛΗΝ.	1981	59.157
ΝΙΚΟΛΑΣ	ΕΛΛΗΝ.	1974	123.450
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ	ΛΙΒΕΡ	1983	60.150

Πλοία 8 954.935

ΑΝΤΡΙΑΤΙΚ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ.	ΚΥΠΡ.	1977	12.000
ΕΙΡΗΝΗ Λ.Β.	ΠΑΝΑΜ.	1976	10.000
ΦΟΥΤΖΙ	ΠΑΝΑΜ.	1975	14.500
ΧΑΣΣΕΛ	ΠΑΝΑΜ.	1979	10.000
ΧΕΓΚ	ΠΑΝΑΜ.	1979	10.000
ΧΙΚΑΡΙ	ΠΑΝΑΜ.	1976	10.000

Πλοία 6 66.500

ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΤΑ'Ι'Μ

ΑΛΚΙΣΜΑ ΑΛΑΡΑΜΠΙΑ	Σ.Α.	1972	264.602
ΑΛΝΙΣΡ ΑΛΑΡΑΜΠΙΑ	Σ.Α.	1976	279.603
ΑΛΣΑΜΑ ΑΛΑΡΑΜΠΙΑ	Σ.Α.	1974	315.695
ΑΛΣΑΚΡ ΑΛΑΡΑΜΠΙΑ	Σ.Α.	1975	279.970
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	Σ.Α.	1975	315.695
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	ΛΙΒΕΡ.	1982	39.077
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	ΛΙΒΕΡ.	1981	39.077
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	ΛΙΒΕΡ.	1982	39.821
ΓΙΑΜΠΟΥ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	Σ.Α.	1971	214.992
ΟΟΥΛ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	ΛΙΒΕΡ.	1983	39.821
ΠΕΤΡΟΣ	ΛΙΒΕΡ.	1984	39.600
ΣΑΟΥΝΤΙ ΓΚΛΟΥΡΥ	ΛΙΒΕΡ.	1974	276.368
ΣΑΟΥΝΤΙ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	ΛΙΒΕΡ.	1975	276.148

Πλοία 13 2.420.469

ΓΙΟΥΡΟΠΗΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΙΟΝ

ΑΟΥΡΕΛΙΑ	ΜΑΛΤ.	1967	16.540
ΒΕΝΤΙΟΥΡ	ΛΙΒΕΡ.	1967	77.000
ΚΑΜΕΛΙΑ	ΜΑΛΤ.	1968	16.540
ΟΠΤΑΣΙΑ	ΜΑΛΤ.	1968	16.540
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ	ΦΙΛΙΠΠ.	1971	77.988
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	ΛΙΒΕΡ.	1969	85.989
ΤΑΛΟΥΣΙΑ	ΜΑΛΤ.	1968	16.540

Πλοία 7 307.137

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ

ΑΛΕΓΚΡΩ ΙΙ	ΛΙΒΕΡ.	1973	158.644
ΠΗΓΑΣΟΣ Ι	ΛΙΒΕΡ.	1973	231.990
ΡΟΒΑ	ΛΙΒΕΡ.	1975	235.654
ΤΕΝΑΣΙΤΥ	ΜΑΛΤ.	1965	76.099
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ	ΜΑΛΤ.	1972	253.994

Πλοία 5 956.381

ΕΛΕΤΣΟΝ ΚΟΡΠΟΡΕ'Ι'ΤΙΟΝ

ΑΛΚΥΟΝΙΣ	ΕΛΛΗΝ.	1987	29.990
ΑΛΟΝΗΣΣΟΣ	"	1972	29.816
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	"	1986	29.990
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	"	1970	29.840
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ	"	1986	29.990
ΔΗΛΟΣ	"	1972	30.610
ΚΥΘΝΟΣ	"	1971	29.812
ΜΑΘΡΑΚΙ	"	1970	29.842
ΟΘΩΝΗ	"	1971	29.818
ΠΑΡΑΠΟΛΑ	"	1986	29.990
ΠΑΡΟΣ	"	1973	29.816

EXPERIENCE COUNTS...



ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

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

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

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

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

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

ASRY

Arab Shipbuilding and Repair Yard Company
PO Box 50110, HIDD, Bahrain, Arabian Gulf
Telephone 671111 Cable: ASRY Telex 8455 ASRY BN

ASRYMAR

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

Australia:—Inula Pty Ltd. Brazil:—Sonave S.A.—Comercio e Industria. France:—CJP Naval. Germany:—Wilhelm Schmidt, Ingenieur-Dock-Werftbüro. Greece:—N. Bogdanos Marine Bureau. Hong Kong:—Wallam Shipping (HK) Ltd. India:—Interlinks Marine PVT Ltd. Italy/Monte Carlo Switzerland:—Agonza Marittima Cambiaso & Rosso S.r.l. Japan:—Todeco. Norway:—Ebbe C. Astrup A.S. Pakistan:—Marine Services Ltd. Portugal:—M.F. Torres. Qatar:—Qatar Transport & Marine Services Co. Ltd. Singapore:—Salen Agencies Singapore Pte Ltd. Spain:—International Brokers S.A. (Interbrok). Sweden/Finland/Denmark:—A.B. August Løffler & Son. Taiwan:—Ming Tzong Hwang Trading Co. Ltd. Turkey:—Cerrahit A.S. UK/Benelux:—ASRYMAR. USA:—Ampower Corporation. USA (Offshore Market):—James L. Taylor Ltd.

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗ- ΤΑ ΤΟΝ. D.W.
-------------	--------	------	---------------------------------------

ΣΠΟΡΑΔΕΣ	"	1986	29.990
Πλοία 12			359.504

ΕΜΠΑΪΡ ΜΑΡΙΝ

ΝΙΟΥΤΟΝ ΠΡΙΝΣΕΣΣ	ΛΙΒΕΡ.	1967	104.652
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ	ΠΑΝΑΜ.	1970	114.445
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤΙ	ΚΥΠΡ.	1971	83.867
Πλοία 3			302.964

ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΕΦΕΛΗ

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	ΛΙΒΕΡ.	1975	90.992
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΝΓΚ	ΠΑΝΑΜ.	1975	91.007
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ	ΛΙΒΕΡ.	1974	123.484
Πλοία 3			305.483

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ	ΛΙΒΕΡ.	1973	223.888
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ	ΕΛΛΗΝ.	1972	223.605
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ	ΕΛΛΗΝ.	1972	224.074
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1976	229.044
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ	ΛΙΒΕΡ.	1974	278.416
ΠΡΟΔΙΚΟΣ	ΛΙΒΕΡ.	1983	46.830
ΠΡΩΤΕΥΣ	ΛΙΒΕΡ.	1984	46.708
Πλοία 7			1.272.565

ΘΕΝΑΜΑΡΙΣ ΣΙΠΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ

ΕΛΛΙΝΑ II	ΜΑΛΤ.	1979	37.512
ΜΠΟΝΥ	ΚΥΠΡ.	1974	254.681
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II	ΜΑΛΤ.	1974	47.534
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ II	ΜΑΛΤ.	1976	38.987
ΣΑΙΝΤ ΧΕΛΕΝ	ΜΑΛΤ.	1974	47.534
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	ΜΑΛΤ.	1971	25.675
ΣΗΓΚΛΟΥΡ	ΕΛΛΗΝ.	1974	31.120
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ II	ΜΑΛΤ.	1978	60.950
ΣΗ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	ΜΑΛΤ.	1977	89.959
ΣΗ ΕΜΠΡΕΣΣ	ΜΑΛΤ.	1977	89.986
ΣΗ ΚΡΟΣΣ	ΜΑΛΤ.	1974	37.817
ΣΗ ΜΑΤΖΙΚ	ΜΑΛΤ.	1980	56.490
ΣΗ ΜΠΟΡΝ	ΜΑΛΤ.	1975	32.290
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ	ΜΑΛΤ.	1973	32.483
ΣΗΟΟΥΘ	ΜΑΛΤ.	1976	32.751
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II	ΜΑΛΤ.	1974	38.135
ΣΗΑΡΑΜΠΛΕΡ	ΜΑΛΤ.	1973	30.000
ΣΗΣΚΑΟΥΤ	ΜΑΛΤ.	1975	87.800
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II	ΜΑΛΤ.	1971	25.228
Πλοία 19			1.096.932

ΚΑΠΠΑ ΜΑΡΙΤΑΪΜ

ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ	ΚΥΠΡ.	1972	217.257
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π	ΚΥΠΡ.	1973	225.668
ΣΑ'Ι'ΝΙΝΓΚ ΣΤΑΡ	ΚΥΠΡ.	1970	256.263
ΣΤΑΡ ΡΕΗ	ΚΥΠΡ.	1970	215.780
Πλοία 4			914.968

ΚΑΣΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ

ΝΤΙΟΥΚ	ΛΙΒΕΡ.	1976	39.349
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ	ΚΥΠΡ.	1975	268.468
Πλοία 2			307.817

ΚΟΝΚΑΡ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1973	234.752
---------------	--------	------	---------

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗ- ΤΑ ΤΟΝ. D.W.
-------------	--------	------	---------------------------------------

ΚΡΟΝΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1972	126.505
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ	ΕΛΛΗΝ.	1975	39.960
Πλοία 2			166.465

ΚΡΟΝΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΛΛΗΝ.	1975	138.680
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	ΕΛΛΗΝ.	1974	31.241
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	ΕΛΛΗΝ.	1962	28.468
Πλοία 3			198.389

ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΤΛΑΝΤΙΣ	ΕΛΛΗΝ.	1975	87.433
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ	"	1975	87.453
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ	"	1976	139.209
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ	"	1978	61.520
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ	"	1973	36.474
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ	"	1976	90.995
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	"	1975	87.076
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	"	1980	64.487
Πλοία 8			654.647

Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ ΕΛΛΑΣ

ΑΞΙΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1979	38.549
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	ΕΛΛΗΝ.	1974	292.628
ΕΥΡΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1984	40.632
ΜΑΡΙΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1980	97.839
ΜΕΑΝΔΡΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1982	40.632
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	ΕΛΛΗΝ.	1974	267.789
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1976	357.130
ΤΙΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1976	357.130
ΧΙΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1982	40.632
Πλοία 9			1.532.961

ΛΩΡΕΛ ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ

ΙΩΑΝ. ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1982	62.654
ΜΑΡΙΑ Κ.	ΕΛΛΗΝ.	1970	109.561
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	ΕΛΛΗΝ.	1975	121.561
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ	ΛΙΒΕΡ.	1984	66.800
Πλοία 4			360.576

ΜΑΓΙΑΜΑΡ ΜΑΡΙΝ

ΔΑΦΝΗ	ΕΛΛΗΝ.	1970	97.067
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	"	1968	85.271
ΕΛΟΥΝΤΑ	"	1969	89.179
ΘΑΡΑΛΛΕΟΣ	"	1969	96.989
ΘΗΣΕΑΣ	"	1976	91.942
ΚΙΡΚΗ	"	1970	95.550
ΚΡΗΤΗ	"	1969	89.188
ΛΗΤΩ	"	1973	139.698
ΜΥΣΤΡΑΣ	"	1969	117.270
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ	"	1971	133.725
ΣΥΝΕΤΟΣ	"	1967	134.829
ΤΟΛΜΗΡΟΣ	"	1969	97.008
ΦΑΙΔΡΑ	"	1971	150.761
ΦΙΛΙΚΟΣ	"	1968	85.394
Πλοία 14			1.503.871

ΜΑΜΙ ΤΑΝΚ

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ	ΚΥΠΡ.	1971	103.230
-----------	-------	------	---------

ΜΑΡΣΙΠ

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ	ΛΙΒΕΡ.	1977	121.645
------------	--------	------	---------

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗ- ΤΑ ΤΟΝ. D.W.
-------------	--------	------	---------------------------------------

ΜΕΤΡΟΠΟΛΙΤΑΝ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	ΕΛΛΗΝ.	1983	62.900
ΜΑΝΤΩ Β.	»	1972	30.633
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	»	1973	30.484
ΜΕΤΕΩΡΑ	ΛΙΒΕΡ.	1979	86.430
ΜΕΤΣΟΒΟΝ	ΛΙΒΕΡ.	1979	86.424
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	ΛΙΒΕΡ.	1973	128.366

Πλοία 6 425.237

ΝΗΡΕΥΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΑΔΑΜΑΣ	ΛΙΒΕΡ.	1983	81.852
ΕΘΝΙΚ	ΕΛΛΗΝ.	1975	270.293
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ	ΕΛΛΗΝ.	1977	282.586

Πλοία 3 634.731

ΟΜΙΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

ΠΑΣΙΘΕΑ	ΕΛΛΗΝ.	1971	152.953
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	ΕΛΛΗΝ.	1971	152.922

Πλοία 2 305.875

ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	ΕΛΛΗΝ.	1968	100.000
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.	»	1961	30.400
ΙΩΑΝΝΑ Β.	»	1961	38.469
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ	»	1986	40.574
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ	»	1986	40.574
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΗ	»	1968	24.507
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ	»	1974	79.930
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ	»	1968	24.605
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ	»	1987	45.000
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ	»	1973	79.930
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ	»	1986	45.000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ	»	1986	40.574
ΚΡΗΤΗ ΣΗ	»	1974	121.486
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ'	»	1974	121.433
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ	»	1973	79.930
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	»	1987	45.000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ	»	1986	45.000
ΠΑΥΛΟΣ Β.	»	1958	31.060
ΠΥΡΡΟΣ Β.	»	1957	20.930
ΡΑΣ ΤΑΝΟΥΡΑ	Σ.Α.	1965	66.600
ΣΑΓΚΗΡΑ	ΠΑΝΑΜ.	1961	36.380
ΧΡΥΣΗ Β.	ΕΛΛΗΝ.	1961	19.950

Πλοία 22 1.177.332

ΟΜΙΛΟΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

ΑΕΛΛΩ	ΛΙΒΕΡ.	1978	65.320
ΑΚΟΗ	ΛΙΒΕΡ.	1974	121.934
ΒΑΤΗΣ	ΕΛΛΗΝ.	1973	160.106
ΓΑΡΜΠΗΣ	ΛΙΒΕΡ.	1974	76.370
ΖΑΡΝΑΤΑ	ΛΙΒΕΡ.	1977	137.586
ΚΥΜΩ	ΠΑΝΑΜ.	1974	127.209
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	ΛΙΒΕΡ.	1974	128.255
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	ΛΙΒΕΡ.	1977	125.173
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	ΛΙΒΕΡ.	1973	104.856
ΝΟΤΟΣ	ΛΙΒΕΡ.	1973	140.512
ΠΑΣΑΔΕΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1967	96.585
ΠΛΑΚΟΥΡΑ	ΛΙΒΕΡ.	1976	92.100
ΣΚΥΡΩΝ	ΛΙΒΕΡ.	1974	140.512
ΦΑΣΣΑ	ΛΙΒΕΡ.	1974	123.964

Πλοία 14 1.640.482

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗ- ΤΑ ΤΟΝ. D.W.
-------------	--------	------	---------------------------------------

ΟΜΙΛΟΣ ΛΑΤΣΗ

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	ΕΛΛΗΝ.	1978	409.404
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ	ΕΛΛΗΝ.	1979	555.051
ΕΝΡΙΕΤΤΑ II	ΕΛΛΗΝ.	1972	253.229
ΚΙΝΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	ΕΛΛΗΝ.	1978	491.120
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ	ΕΛΛΗΝ.	1977	33.368
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII	ΕΛΛΗΝ.	1975	135.900
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	ΕΛΛΗΝ.	1976	357.023
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1977	155.200
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	ΕΛΛΗΝ.	1978	409.404
ΠΕΤΡΟΛΑ 31	ΕΛΛΗΝ.	1966	78.903
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2	ΕΛΛΗΝ.	1977	49.880
ΡΑΜΠΙΣ ΜΠΑΙΗ 1	ΕΛΛΗΝ.	1977	30.698
ΡΑΜΠΙΣ ΜΠΑΙΗ 2	ΕΛΛΗΝ.	1979	54.132
ΡΑΜΠΙΣ ΜΠΑΙΗ 3	ΕΛΛΗΝ.	1977	135.500
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	ΕΛΛΗΝ.	1977	155.200

Πλοία 17 3.753.455

ΟΜΙΛΟΣ ΝΙΑΡΧΟΥ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ	ΛΙΒΕΡ.	1980	71.600
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ	ΛΙΒΕΡ.	1981	79.999
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ	ΛΙΒΕΡ.	1970	114.144
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ	ΛΙΒΕΡ.	1971	114.144
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ	ΕΛΛΗΝ.	1985	29.990
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ	ΕΛΛΗΝ.	1986	29.990
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ	ΕΛΛΗΝ.	1984	29.990
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣΣ	ΕΛΛΗΝ.	1984	29.990
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	ΕΛΛΗΝ.	1974	31.095
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ	ΕΛΛΗΝ.	1986	29.900
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ	ΛΙΒΕΡ.	1979	267.390
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ	ΛΙΒΕΡ.	1978	262.500

Πλοία 12 1.098.822

ΟΜΙΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

ΑΜΟΚΟΥΡΑ	N.Z.	1977	32.290
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ	ΛΙΒΕΡ.	1974	94.968
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ	»	1975	89.702
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	ΠΑΝΑΜ.	1973	112.100
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1976	96.550
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ	ΛΙΒΕΡ.	1981	82.656
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ	ΛΙΒΕΡ.	1974	95.024
ΚΟΤΟΥΚΟΥ	N.Z.	1975	25.097
ΚΟΥΑΚΑ'	N.Z.	1975	25.097

Πλοία 9 653.484

ΟΜΙΛΟΣ ΧΑΝΔΡΗ

ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI	ΕΛΛΗΝ.	1973	29.849
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	ΕΛΛΗΝ.	1973	161.805
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ	ΚΥΠΡ.	1961	53.281
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	ΠΑΝΑΜ.	1973	136.943
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ	ΚΥΠΡ.	1973	29.849
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	ΚΥΠΡ.	1970	29.804
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	ΕΛΛΗΝ.	1971	29.175
ΝΤΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	ΚΥΠΡ.	1972	29.816

Πλοία 8 500.522

ΟΜΙΛΟΣ ΩΝΑΣΗ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΩΝΑΣΗΣ	ΛΙΒΕΡ.	1977	277.553
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΩΝΑΣΗΣ	ΛΙΒΕΡ.	1976	273.500
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ	ΕΛΛΗΝ.	1977	112.745
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	ΠΑΝΑΜ.	1975	268.450
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ	ΛΙΒΕΡ.	1972	268.903
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ	ΛΙΒΕΡ.	1976	273.858
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ	ΛΙΒΕΡ.	1973	269.070
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ	ΕΛΛΗΝ.	1974	30.000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΡΟΥ	ΕΛΛΗΝ.	1975	84.931
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II	ΛΙΒΕΡ.	1975	82.056
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	ΕΛΛΗΝ.	1976	112.744

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗ- ΤΑ ΤΟΝ. D.W.
-------------	--------	------	---------------------------------------

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ	ΠΑΝΑΜ.	1979	99.961
Πλοία 12			2.153.771

ΠΑΡΑΛΟΣ ΜΑΡΙΤΑ'ΙΜ

ΚΟΡΙΑΝΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1985	63.620
ΣΤΡΕΣΣΑ	ΛΙΒΕΡ.	1975	241.199

Πλοία 2			304.819
---------	--	--	---------

ΠΕΝΙΝΣΟΥΛΑΡ ΜΑΡΙΤΑ'ΙΜ

ΑΛΑΜΠΑΜΑ	ΜΠΑΧ.	1975	168.937
ΙΛΛΙΝΟ'Ι'Σ	ΠΑΝΑΜ.	1975	290.767
ΙΝΤΙΑΝΑ	ΜΠΑΧ.	1977	300.068
ΛΟΥ'Ι'ΣΙΑΝΑ	ΜΠΑΧ.	1976	315.713
ΦΛΟΡΙΝΤΑ	ΜΠΑΧ.	1974	124.264

Πλοία 5			1.199.749
---------	--	--	-----------

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΣΑΧΑΡΑ	ΛΙΒΕΡ.	1974	356.400
--------	--------	------	---------

ΠΛΕΙΑΔΕΣ ΓΚΡΟΥΠ

ΑΙΑΣ	ΚΥΠΡΟΥ	1972	259.447
ΑΝΑΞ	"	1972	259.447
ΑΡΑΜΙΣ	ΛΙΒΕΡ.	1977	155.505
ΟΜΠΕΛΙΞ	ΕΛΛΗΝ.	1977	59.250
("Υπό μετονομασία)		1972	219.000
("Υπό μετονομασία)		1977	219.000

Πλοία 6			1.741.649
---------	--	--	-----------

ΠΟΛΕΜΠΡΟΣ ΜΑΡΙΤΑ'ΙΜ

ΑΓΑΠΗ	ΠΑΝΑΜ.	1963	36.923
ΑΛΙΝΑ Π.	ΚΥΠΡ.	1965	53.003
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	ΚΥΠΡ.	1972	84.005
ΑΣΠΙΔΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1985	84.711
ΑΦΘΟΡΟΣ	ΠΑΝΑΜ.	1969	77.728
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	ΕΛΛΗΝ.	1967	96.995
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ	ΕΛΛΗΝ.	1974	240.310
ΕΝΤΕΒΟΡ	ΠΑΝΑΜ.	1976	96.483
ΘΕΟΜΑΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1965	50.955
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	ΜΠΑΧ.	1970	103.230
ΙΛΙΑΝΤ	ΚΥΠΡ.	1975	83.466
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π.	ΛΙΒΕΡ.	1977	35.000
ΚΑΤΙΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1966	70.861
ΛΕΩΝ	ΕΛΛΗΝ.	1970	11.000
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	ΕΛΛΗΝ.	1966	57.430
ΛΕΩΝΤΑΣ	ΕΛΛΗΝ.	1974	111.221
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	ΜΑΛΤ.	1978	87.290
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ	ΕΛΛΗΝ.	1965	54.425
ΠΑΝΘΗΡ	ΚΥΠΡ.	1972	85.410
ΣΠΥΡΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1965	61.065
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ	ΕΛΛΗΝ.	1963	16.320

Πλοία 21			1.597.831
----------	--	--	-----------

ΡΑΝΚΑΡ ΜΑΡΙΤΑ'ΙΜ

ΗΦΑΙΣΤΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1983	75.300
ΡΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	"	1977	225.162

Πλοία 2			300.462
---------	--	--	---------

ΡΕΘΥΜΝΗΣ - ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	ΕΛΛΗΝ.	1984	63.953
ΒΕΓΚΑ	ΕΛΛΗΝ.	1978	32.389
ΕΛΕΝΗ	ΛΙΒΕΡ.	1974	89.961

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗ- ΤΑ ΤΟΝ. D.W.
-------------	--------	------	---------------------------------------

ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ	ΒΡΕΤ.	1982	61.116
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	ΒΡΕΤ.	1982	62.248
ΝΕΣΤΩΡ	ΕΛΛΗΝ.	1983	54.600
ΠΗΓΑΣΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1981	37.182
ΤΑΥΡΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1977	32.389

Πλοία 8			433.899
---------	--	--	---------

ΡΕΜΙ ΜΑΡΙΤΑ'ΙΜ

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1968	96.600
ΚΑΡΙΜΠΟΥ	"	1974	85.000
ΜΠΟΝΙΤΟ	"	1969	99.895

Πλοία 3			281.495
---------	--	--	---------

ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ	ΕΛΛΗΝ.	1976	259.657
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	ΠΑΝΑΜ.	1987	39.583
ΠΗ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	ΠΑΝΑΜ.	1987	39.583
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	ΠΑΝΑΜ.	1987	38.500
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	ΠΑΝΑΜ.	1987	38.500
ΠΡΟΣΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	ΠΑΝΑΜ.	1987	38.574
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1974	42.742
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1975	268.951
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1984	60.000
ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1974	264.108
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1976	85.123
ΦΙΝΕΣΣ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1975	41.865
ΦΟΡΤΙΟΥΝΙΣΙΠ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1975	264.198
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1976	267.589
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.	ΕΛΛΗΝ.	1975	283.271

Πλοία 15			2.032.244
----------	--	--	-----------

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ & ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ	ΚΥΠΡ.	1970	87.200
ΛΑΒΕΡΧΟΡΝ	ΛΙΒΕΡ.	1970	138.539
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	ΛΙΒΕΡ.	1973	113.706
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	ΚΥΠΡ.	1971	211.700
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕ'Ι'ΡΙΝΓΚ	ΚΥΠΡ.	1972	145.047
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΟΝΟΡ	ΚΥΠΡ.	1971	211.700
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ	ΠΑΝΑΜ.	1974	73.062
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	ΛΙΒΕΡ.	1972	249.224

Πλοία 8			1.230.178
---------	--	--	-----------

ΤΡΟΟΔΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΑΓΚΑΤΕ	ΚΥΠΡΟΥ	1966	77.228
ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	"	1972	28.622
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	"	1969	85.158
ΓΚΑΛΕΡΥ	"	1968	137.331
ΓΚΛΟΡΥ	"	1970	111.496
ΓΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	"	1975	396.761
ΓΟΥΟΡΟΥ	"	1966	70.028
ΔΩΔΩΝΗ	"	1954	16.960
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	"	1973	227.778
ΕΜΠΟΥΝ Ι	"	1968	19.675
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	"	1972	253.976
ΖΕΦΥΡ	"	1968	85.460
ΚΙΤΙΟΝ	"	1969	156.400
ΚΛΕΙΩ	"	1968	85.460
ΚΡΑΟΥΝ	"	1976	171.118
ΛΑΡΝΑΚΑ	"	1968	38.599
ΛΗΓΚΑΣΥ	"	1971	263.666
ΛΕΝΙ	"	1975	170.771
ΜΑΡΙΤΣΑ	"	1970	157.473
ΜΕΡΙΤ	"	1973	244.677
ΜΟΝΤΕΣΤΥ	"	1970	13.779
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ'	"	1969	79.991
ΜΠΕΛΛΕ ΔΑΦΝΗ	"	1966	70.050

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗ- ΤΑ ΤΟΝ. D.W.
ΜΠΡΗΤΕΝ	"	1967	71.948
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ	"	1972	28.622
ΝΕΔΙ	"	1974	80.783
ΝΟΒΕΛΤΥ	"	1973	229.711
ΝΤΑΡΤ	"	1959	18.892
ΝΤΟΛΤΣΕ	"	1973	229.000
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	"	1971	223.810
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ	"	1966	63.972
ΠΙΒΟΤ	"	1975	228.499
ΠΙΟΥΡΙΤΥ	"	1970	29.843
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	"	1975	229.676
ΠΟΛΙΚΟΝ	"	1973	235.819
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ	"	1972	255.260
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II	"	1967	76.208
ΡΟΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ	"	1967	70.050
ΣΑΒΒΑΣ II	"	1966	74.280
ΣΑΪ ΠΡΟΥΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	"	1975	31.703
ΣΑΦΑΪ'Ρ	"	1975	386.613
ΣΚΑΪ'ΛΑΪ'Ν	"	1970	32.075
ΣΠΛΕΝΤΟΡ	"	1963	52.588
ΣΤΙΛΙΚΟΝ	"	1968	202.942
ΤΣΑΡΙΟΤ	"	1975	85.528
ΦΙΛΟΘΕΗ	"	1967	100.885
ΧΕΒΕΝ	"	1973	228.498
Πλοία 47			6.219.863

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦ. ΙΚΑΝΟΤΗ- ΤΑ ΤΟΝ. D.W.
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ	ΜΑΛΤ.	1961	34.010
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ	ΚΥΠΡ.	1963	58.477
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ.	ΚΥΠΡ.	1967	79.183
ΟΡΑΜΑ	ΕΛΛΗΝ.	1973	36.402
ΟΡΕΜΠΑΕ	ΚΥΠΡ.	1975	82.570
ΟΥΡΑΝΙΑ	ΚΥΠΡ.	1974	83.366
ΠΑΝΟΡΑΜΑ	ΕΛΛΗΝ.	1974	36.500
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	ΛΙΒΕΡ.	1965	50.875
ΠΟΛΥΜΝΙΑ	ΕΛΛΗΝ.	1965	62.634
ΡΟΔΟΣΗ	ΠΑΝΑΜ.	1971	29.684
ΤΑΚΗΣ Ε.	ΕΛΛΗΝ.	1966	69.965
Πλοία 18			1.069.988

ΦΙΛΙΑ ΜΑΡΙΤΑΪΜ

ΜΙΧΑΛΗΣ	ΕΛΛΗΝ.	1972	103.632
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	ΛΙΒΕΡ.	1973	37.842
Πλοία 2			141.474

ΧΑΛΚΙΔΩΝ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	ΕΛΛΗΝ.	1967	68.543
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	ΛΙΒΕΡ.	1979	78.572
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	"	1979	78.572
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	"	1972	101.800
ΜΟΥΡΑΝΟ	ΜΠΑΧ.	1974	116.000
ΡΙΑΚΙ	ΛΙΒΕΡ.	1985	40.231
Πλοία 6			483.718

ΤΣΑΚΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ

ΑΡΜΟΝΙΑ	ΚΥΠΡ.	1965	56.685
ΑΣΤΕΡΙΑΣ	ΚΥΠΡ.	1968	24.607
ΓΕΡΟΣ	ΚΥΠΡ.	1973	60.031
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ	ΕΛΛΗΝ.	1975	29.137
ΕΡΑΤΩ	ΚΥΠΡ.	1974	87.439
ΖΕΥΣ	ΚΥΠΡ.	1971	158.643
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	ΚΥΠΡ.	1970	29.760

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



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

FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 700.000.000
ESTABLISHED 1947

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

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

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 54901 Telex:

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

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

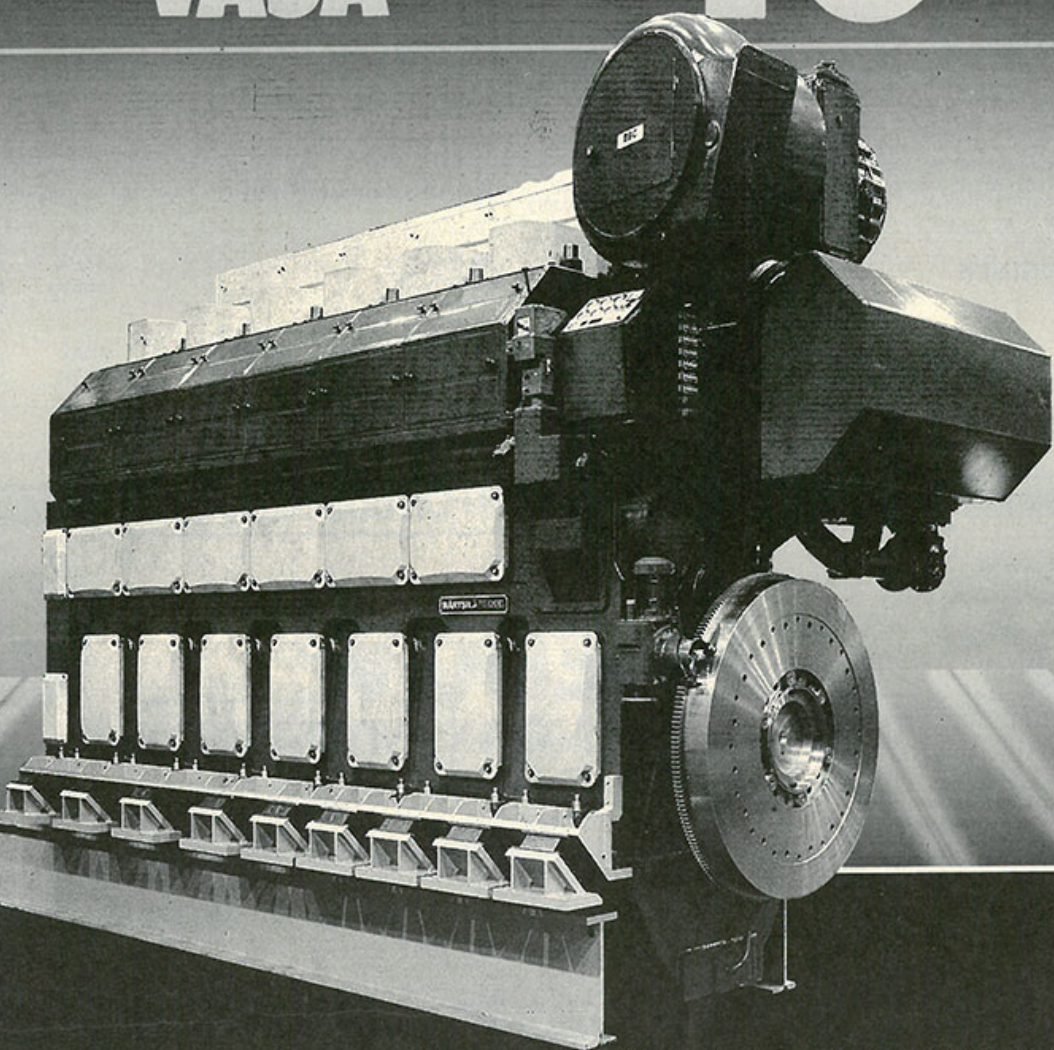
AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

THE REALLY RELIABLE ENGINE

WÄRTSILÄ VASA 46



- Thick-Pad bearing technology is the revolutionary concept for bearing reliability.

- Twin injection ensures the lowest fuel consumption and reliable combustion on really heavy fuels.

- SwirlEx turbo-charging provides for reliable low-load performance and low fuel consumption.

- Anti-Shake technology incorporates rigid engine structure, full balancing and an option for resilient mounting. All make for onboard comfort.

WÄRTSILÄ DIESEL

Oy Wärtsilä Ab, Marine Engines

P.O.Box 244, SF-65101 Vaasa, Finland

Telephone +358-61-242 111, Telex 74250 wva sf, Telecopier +358-61-111 906

Technava S.A., P.O.Box 86012, GR-18503 Piraeus

Telephone +30-1-411 3916, Telex 212568, 241006 nava gr, Telecopier +30-1-4122450

Διπλή ή πρόκληση για τη κυανόλευκο στά Δεξαμενόπλοια

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ, προέδρου της INTEPTANKO

Σπάνια στην πρόσφατη ιστορία της ναυτιλίας βρέθηκε ο Έλληνας πλοιοκτήτης πετρελαιοφόρων μπροστά σε παρόμοια πρόκληση. Εάν μπορεί να γίνει πιστευτό, η οικονομική τύχη της διεθνούς ναυτιλίας δεξαμενοπλοίων, εξαρτάται από μας, τους ίδιους τους έφοπλιστές και όχι από ανεξέλεγκτους παράγοντες.

Ο Έλληνας έφοπλιστής έχει και πάλι να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στο πλαίσιο της ναυτιλίας δεξαμενοπλοίων. Η πρόκληση όμως για τον Έλληνα είναι ακόμα μεγαλύτερη απ' ότι για τους Νορβηγούς, Άπω Ανατολίτες ή άλλους ανταγωνιστές του. Αν παίξουν καλά τα χαρτιά τους οι Έλληνες, έχουν να κερδίσουν περισσότερα από τους παρπάνω.

Ας δούμε λοιπόν ποιά είναι η κατάσταση της σημερινής αγοράς δεξαμενοπλοίων και τί προοπτικές υπάρχουν.

Βασικά υπάρχουν δύο εκδοχές.

Ας δούμε πρώτα την απαισιόδοξη άποψη:

Πρώτ' απ' όλα είναι η παγκόσμια οικονομική κατάσταση που μέχρι σήμερα εμφανίζεται σαν αρκετά ύγιης. Υπάρχουν όμως μαύρα σύννεφα στον ορίζοντα. Η οικονομική πολιτική που θα ακολουθήσει η Αμερική μετά τις εκλογές με σκοπό να επιφέρει μείωση του κρατικού προϋπολογισμού και ένιςχυση του δολλαρίου, δεν μπορεί παρά να είναι καταθλιπτική. Έν τω μεταξύ ο συνδυασμός παθητικού ισοζυγίου πληρωμών, ανοίγματος στο κρατικό προϋπολογισμό και αδύνατου δολλαρίου, φέρνουν αστάθεια στα διεθνή χρηματιστήρια, στις αγορές συναλλάγματος και κεφαλαίων και κατ' επέκταση αβεβαιότητα για τις προοπτικές του διεθνούς εμπορίου και των θαλασσίων μεταφορών. Η ψυχολογική επιρροή της πτώσεως του χρηματιστηρίου στις 19 Οκτωβρίου, δεν βοηθάει τη κατάσταση και πολλοί παρατηρητές ισχυρίζονται ότι η κατηφόρα του χρηματιστηρίου δεν έφθασε ακόμα στον τελικό της προορισμό. Καλύτερα να μη σκεφθούμε τη δυσμενή



κατάσταση για τη ναυτιλία που θα μπορούσε να επιφέρει μία επανάληψη του 1930. Τέλος, τα χρέη των υπό ανάπτυξη χωρών εξακολουθούν να αναστέλλουν το ρυθμό της οικονομικής τους δραστηριότητας και τις διεθνείς τους εμπορικές συναλλαγές.

Ας στραφούμε τώρα σε παράγοντες έχοντες άμεση επιρροή στις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαιοειδών. Οι απαισιόδοξοι ισχυρίζονται ότι η πτώση της τιμής του πετρελαίου δεν θα έχει ουσιαστική επιρροή στο ρυθμό καταναλώσεως λόγω της αμετάκλητης πλέον, δημιουργίας συστημάτων εξοικονομήσεως πετρελαίου και της χρησιμοποίησής ως εναλλακτικών καυσίμων. Ισχυρίζονται επίσης ότι υπάρχει ακόμα ένα πλεόνασμα τονάζ τ' οποίο είναι της τάξεως του 30% του παγκοσμίου στόλου πετρελαιοφόρων, όταν ληφθεί υπ' όψη η βραδεία ταχύτητα, τα έλλιπη φορτία και οι διάφορες καθυστερήσεις (π.χ. φορτοεκφορτώσεως, καθαρισμός δεξαμενών κλπ).

Υπογραμμίζουν ότι έχουν σταματήσει οι διαλύσεις των πλοίων και ότι έχουν αρχίσει οι παραγγελίες. Υπενθυμίζουν ότι υπάρχει δυνατότητα αύξησεως της μεταφοράς πετρελαίου από τους άγωγους που υπάρχουν ήδη και από αυτούς που δημιουργούνται συνεχώς. Θεω-

ρούν ότι η πολιτική επιρροή στη τιμή του πετρελαίου αποτελεί συνεχή απειλή στην ανταγωνιστικότητα του Μεσανατολικού πετρελαίου (σε σύγκριση με το αμερικάνικο) με τις όφθαλμοφανείς επιπτώσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές. Τέλος, βλέπουν το πόλεμο Ιράν και Ιράκ να παρουσιάζει κίνδυνο διακοπής της ομαλής προσφοράς και ροής πετρελαίου υπό τη Μέση Ανατολή.

Υπάρχει όμως και η αισιόδοξη έκδοχή ή οποία βασίζεται στα εξής επιχειρήματα:

1. Η μείωση της τιμής του πετρελαίου έχει κεντρίσει τη παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου, και οι οίκοι στατικές δεν εμφανίζονται καθαρά λόγω της διακυμάνσεως των αποθεμάτων στις καταναλώτριες χώρες. Πιστεύεται ότι η αύξηση της καταναλώσεως θα είναι της τάξεως του 1,5% ετησίως και ότι αυτός ο ρυθμός αναπτύξεως της ζήτησης του πετρελαίου δεν πρόκειται να επηρεασθεί σημαντικά από οικονομικούς παράγοντες δεδομένου ότι ήδη έχει μειωθεί η εξάρτηση της βιομηχανικής δραστηριότητας του κόσμου από το πετρέλαιο.

2. Τονίζουν τη μείωση της παραγωγής στην Αμερική (ή οποία προέκυψε από τη μείωση της διεθνούς τιμής πετρελαίου) σαν σημαντικότερο μελλοντικό κίνητρο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Υπενθυμίζουν ότι η Αλάσκα και η Βόρεια Θάλασσα θα αρχίσουν να μειώνουν τη παραγωγή τους στο εγγύς μέλλον και ότι μόνον η Μέση Ανατολή μπορεί να γεμίσει το κενό. Παρουσιάζουν σά μόνιμο γεγονός τη μείωση της τιμής του πετρελαίου στο πλαίσιο των δολ. 15-20 το βαρέλι, ισχυρίζονται ότι οι παραγωγοί χώρες δεν μπορούν — τουλάχιστον για το προσεχές μέλλον — να ξαναποκτήσουν τη κυριότητα της αγοράς.

Ο αισιόδοξος παρατηρητής της παγκοσμίου οικονομίας αποβλέπει στη σταθερότητα των διεθνών οικονομικών συναλλαγών, εμπνευσμένη από καλώς εννοούμενη οικονομική πολιτική στην Ευρώπη, Αμερική και Ιαπωνία. Βλέπουν

PHONES: 675.4321, 321.7588

TELEX: 87517

FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

τό αδύνατο δολλάριο σά θετικό παράγοντα για τό διεθνές εμπόριο. Βλέπουν επίσης τή βελτίωση των τιμών πολλών πρώτων ύλων, μαζί με τή πτώση τής τιμής του πετρελαίου και του δολλαρίου νά βοηθάει στο πρόβλημα των χρεών των υπό ανάπτυξη χωρών και ένθαρρύνονται από τήν επιτυχία τής οικονομικής πολιτικής των αναπτυσσόμενων χωρών στο θέμα του πληθωρισμού και στή συγκράτηση των επιτοκίων και τής ανεργίας.

Πρέπει νά παραδεχθούμε ότι ή σημερινή εξέλιξη τής παγκοσμίου οικονομίας μπορεί νά επηρεασθεί πιό πολύ από τή πτώση του κόστους ένεργειας και απ' όρθή οικονομική πολιτική περισσότερο απ' ό,τι μπορούμε νά φαντασθούμε. "Αν στήν εξέλιξη αυτή προσθέσουμε τή μείωση τής παγκοσμίου ναυπηγικής δυναμικότητας, υπάρχει έδαφος δικαιολογημένης αισιοδοξίας για τή ναυτιλία. Πιθανώς νά είμαστε ακόμη επηρεασμένοι από τή τρομακτική περίοδο τήν όποία ζήσαμε μετά τό 1973, όπου συνέπεσαν ταυτοχρόνως μιά υπέρογκη αύξηση ναυτιλιακής χωρητικότητας και ναυπηγικού δυναμικού και ραγδαία μείωση ζητήσεως θαλασσίων μεταφορών, όφειλόμενη στή πολλαπλάσια αύξηση τής τιμής του πετρελαίου με τίς δυσμενείς τής επιπτώσεις για τή παγκόσμια οικονομία. Αυτό πού φαίνεται σήμερα σάν δυνατή ναυλαγορά (σέ σύγκριση με τή ναυλαγορά τήν όποία ζήσαμε στή περίοδο αυτή) μπορεί νά μήν αποτελεεί στο τέλος παραπάνω από ένα λογικό επίπεδο άμοιβής για θαλάσσιες μεταφορές κάτω από όμαλές συνθήκες άγοράς.

Δηλαδή, με τήν άνατροπή τής ναυτιλιακής και ναυπηγικής υπερχωρητικότητας και με τή μείωση τής τιμής του πετρελαίου στα πλαίσια του 1973 (με άναπροσαρμογή για τή πτώση του δολλαρίου και για τόν ένδιάμεσο πληθωρισμό), μπορούμε ν' άποβλέπομε δικαιολογημένα σέ μιά συνέχιση και βελτίωση μάλιστα των τωρινών συνθηκών τής ναυλαγοράς.

Υπάρχει όμως μιά βασική προϋπόθεση για νά πετύχουμε αυτό τό καλύτερο μέλλον. Πρέπει ό ναυτιλιακός κόσμος νά μή πέσει στο πειρασμό των νέων παραγγελιών οι όποιες θά έχουν σάν άποτέλεσμα όχι μόνο τήν επιβάρυνση τής άγοράς αλλά και τό ν' άνοιξουν τήν όρεξη των ναυτιλιακών χωρών για τήν "άνάσταση" των ναυπηγικών τους συγκροτημάτων. Άναμφισβήτητα θά πρέπει, άργά ή γρήγορα, νά υποκατασταθεί ό έμπορικός στόλος. Είναι όμως στο χέρι μας νά παρατείνουμε αυτή τήν εξέλιξη ώστε νά πραγματοποιηθεί όμαλά. "Έχει άποδειχθεί ότι ένα δεξαμενόπλοιο μπορεί, με σωστή συντήρηση και με κατάλληλο έπισκευαστικό πρόγραμμα, νά δουλέψει άποδοτικά πέρα τής 15ετίας, τής 20ετίας και ακόμη και τής 25ετίας! Οι εταιρίες πετρελαίων δείχνουν προθυμία νά ένστερνισθούν αυτή τή νέα φιλοσοφία και έναπόκειται στον έφοπλιστή νά τήν εφαρμόσει. Ίδου ή πρόκληση. Τό μέλλον είναι δικό μας νά τό χαράξουμε.

Για τόν "Έλληνα πλοιοκτήτη ή πρόκληση είναι διπλή. Βρίσκεται μπροστά στή βουλμία των Σκανδιναυών άνταγωνιστών του οι όποιοι άπολαύουν δύο ση-

μαντικών atouts:

1. Τό φορολογικό τους σύστημα τους έπιτρέπει νά έπιστρατεύσουν κεφάλαι άφθονα και φθηνά από έγχώριους επενδυτές οι όποιοι άπολαμβάνουν φορολογικών έκπτώσεων.

2. "Έχουν έλεύθερη πρόσβαση σέ φθηνά πληρώματα.

Ο συνδυασμός αυτός τους έπιτρέπει νά ξαναποκτήσουν τή παλιά τους θέση σά πρωτεύουσα ναυτιλιακή δύναμη και νά συναγωνίζονται τους "Έλληνες και τους άλλους ναυτιλιακούς λαούς με επιτυχία.

Ποιά λοιπόν πρέπει νά είναι ή πολιτική του "Έλληνα έφοπλιστή μπροστά σέ τέτοια πρόκληση; Πολλοί από μας έχουν έπωφεληθεί από τήν αύξηση τής τιμής των πλοίων, τήν όποία έχει προκαλέσει ή πρόσφατη επίθεση των Νορβηγών. Άλλοι συνεχίζουν νά συναγωνίζονται στο πλαίσιο τής διεθνούς άγοράς με ξένα πληρώματα και ξένες σημαίες. Κατά πόσον όμως μπορεί ή "Έλληνική ναυτιλία, ό υπό "Έλληνική σημαία στόλος δεξαμενοπλοίων νά συνεχίζει τόν άγώνα, θά έξαρτηθεί από τή δημιουργία ενός νέου καθεστώτος με όρθή ύποδομή, τ' όποιο θά μπορούσαμε νά δημιουργήσουμε μόνο με τή στενή συνεργασία τής Κυβερνήσεώς μας. "Η σημερινή κυβέρνηση έχει προθυμία ν' άκούσει τά λογικά αίτήματά μας. Έναπόκειται σέ μας τώρα νά ύποδείξουμε με ρεαλιστικά έπιχειρήματα και άντικειμενικά στοιχεία τό τί χρειάζεται για νά επιζήσει ή Κυανόλευκος στή πρύμνη του δεξαμενοπλοίου.

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ

The marque of efficient cargo access technology

**MacGREGOR
NAVIRE**

MacGregor-Navire Centrex Ltd., 991 Great West Road, W. London, TW8 9DU, England
Telephone: (01) 568 7394 Telex: 935727 MGNLON G Telefax: (01) 560 6865

MacGregor-Navire - 48 companies solving access problems in 39 countries

ΑΙΣΙΟΔΟΞΟΙ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΛΙΓΑΡΚΕΙΣ

Του κ. ΠΑΝ. ΤΣΑΚΟΥ

Πρίν λίγα χρόνια — στο ζενίθ της τελευταίας ναυτιλιακής κρίσεως — είχα διατυπώσει την άποψη ότι άργά ή γρήγορα θά ακολουθούσε την κρίση ή ανάκαμψη της αγοράς, αλλά ότι ή άνθιση, τό BOOM άνήκει όριστικά στό παρελθόν. Αυτό πού προσδοκούσα ένών — αλλά καί οί περισσότεροι, πιστεύω, άπό τούς συναδέλφους μου — ήταν ή μεταβολή της τότε ζημιογόνου ναυτιλιακής επιχείρησης σέ επιχείρηση κερδοφόρο, αλλά όχι υπό την μορφήν της αποδόσεως πακτωλού χρημάτων — όπως σέ κάποιες περιόδους του παρελθόντος — αλλά υπό την μορφή μιās υγιούς επιχειρήσεως πού καταλείπει λογικό επιχειρηματικό κέρδος αλλά καί πού συνεπάγεται λογικό επαγγελματικό κίνδυνο, αντίστοιχα, μέ ό,τι κατά κανόνα συμβαίνει στις υγιείς χερσαίες επιχειρήσεις.

Υπό τό πρίσμα αυτό δέν θά θεωρούσα ότι τά σημερινά όρια διακυμάνσεων της αγοράς δεξαμενοπλοίων συνιστούν άρνητική ή άνησυχητική εξέλιξη, λαμβανομένης μάλιστα ύπ' όψιν καί της, κατά τίς τελευταίες ημέρες, αδυναμίας της αγοράς των φορτηγών.

Αντίθετα, θά χαρακτηρίζα την παρούσα κατάσταση σάν μιά φάση της ευνοϊκής εξέλιξεως των ναυτιλιακών επιχειρήσεων πρós την μορφή πού προανέφερα.

Έξ άλλου ή προσδοκία διά μιά σταθερότητα στην αγορά — υπό τό άνωτέ-



ρω πάντα πνεύμα — δέν θεωρώ ότι στερείται λογικής βάσεως ή άποτελεί άπλώς εύσεβη πόθον.

Είμαι βέβαιος ότι οί όδυνηρές έμπειρίες άπό την πρόσφατη όξύτερη — καί μακρότερη — ναυτιλιακή κρίση θά μάς άποτρέψουν άπό παρακινδυνευμένες ένέργειες πού θά θέσουν σέ κίνδυνο τίς κατ' ιδίαν ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά καί την ισορροπία στόν ναυτιλιακό χώρο γενικότερα.

Φυσικά στόν χώρο τούτο ύπάρχει

πάντα σωρεία άσταθμήτων παραγόντων (όπως π.χ. οί εξέλιξεις στόν Περσικό, οί συμφωνίες ή διαφωνίες των χωρών του ΟΠΕΚ κ.ά.) πού δυσχεραίνουν κάθε πρόβλεψη.

Είναι πάντως δυνατόν κατά τόν επιχειρηματικό μας σχεδιασμό νά παίρνουμε σέ κάποιο μέτρο ύπ' όψιν καί την ύπαρξη τέτοιων παραγόντων. Καί ως μή θεωρηθεί τούτο ύπερβολή γιατί «όποιος καεί στην φωτιά, φυσάει καί τό γιαούρτι».

Όσον άφορά στόν διεθνή ανταγωνισμό τό μόνο πού μπορεί νά έμπνεύσει άνησυχία είναι τά συνεχή πλήγματα πού ύφίσταται ή άρχή της μή διακρίσεως των Σημαιών.

Υπό καθεστώς άνεμπόδιστης λειτουργίας του νόμου προσφοράς καί ζήτησεως οί Έλληνες διαχειριστές δεξαμενοπλοίων μπορούν καί νά επιβιώσουν αλλά καί νά διακριθούν. Δέν άγνοώ ότι ύπάρχουν ναυτικές χώρες μέ ισχυρότερο στόλο δεξαμενοπλοίων, σάν ποσοστό στό σύνολο του έμπορικου των στόλου, καί μέ μακρότερη έμπειρία στή διαχείριση δεξαμενοπλοίων. Απέδειξαν όμως οί Έλληνες, κατά την τελευταία κυρίως ναυτιλιακή κρίση, ότι είναι ίκανοί διαχειριστές άκόμα καί κάτω άπό τίς δυσμενέστερες συνθήκες έκμεταλλεύσεως.

Κάτω άπό αυτές τίς προϋποθέσεις νομίζω ότι μπορούμε νά αισιοδοξούμε άρκεί νά είμεθα καί όλιγαρκείς.



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN SOUTH EAST ASIA TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY

CONTACT:

* IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- * SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * CONSULTANTS - SURVEYORS FOR HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

Telex: 39502/35652 (HOMSEA)
Teleph: 2658933/2641893/2652855
Fax: 2641661
Cables: HELLENSEAS/SINGAPORE

Chairman & Managing Director:
Capt J. A. GOROS (Hellene)
AOH Tel: 2257360 Capt GOROS
:4590194 ANTHONY

* IN THAILAND

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

T.D.I. BUILDING, SUITE 302
42 SURIWONGSE ROAD
BANGKOK 10500

Telex: 82521 (HOMSCO)
Teleph: 2341381/2345018
Cables: HELLENSHIP/BANGKOK

'Ατενίζοντας τό μέλλον μέ αίσιοδοξία

Τού κ. ΓΡΗΓΟΡΗ ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Μέ εύχαρίστηση άρθρογραφῶ γιά δεύτερη φορά ἐφέτος στήν ἐγκριτη ναυτιλιακή ἐπιθεώρηση «Ναυτικά Χρονικά», ἀνταποκρινόμενος στήν πρόσκληση νά ἐκφράσω τίς απόψεις μου γιά τίς προοπτικές τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων γιά τούς ἀνεξάρτητους πλοιοκτῆτες.

Πρὶν ἐξετάσουμε τό μέλλον ὅμως ἄς ρίξουμε μιά ματιά στή σημερινή ἀγορά, ἡ ὁποία κατά τή γνώμη μου εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς συμβολῆς τῶν παρακάτω γεγονότων:

— Τῆς πτώσεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου.

— Τῆς ἐξ αὐτῆς σημαντικῆς πτώσεως τῆς παραγωγῆς ἀργοῦ στίς καταναλώτριες χώρες, ὅπως π.χ. στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες.

— Τῆς σημαντικῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς πετρελαίου πρὸς ἐξαγωγή.

— Τῶν διαλύσεων τοῦ παλαιοῦ τονάζ.

— Τοῦ κόστους ἀντικαταστάσεως δεξαμενοπλοίων.

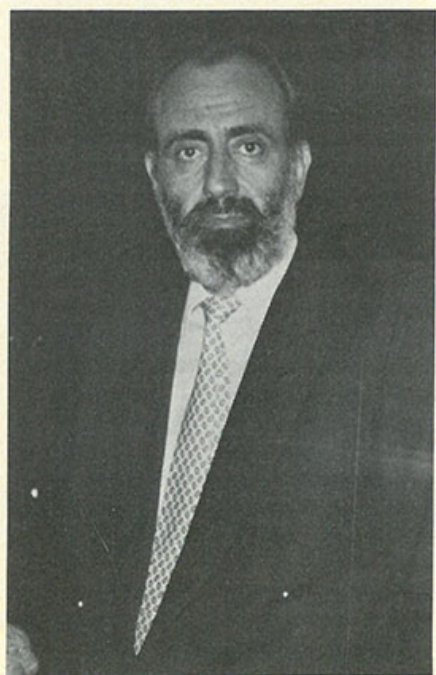
Οἱ πλοιοκτῆτες ἐκεῖνοι πού εἶχαν τή δυνατότητα, τό θάρρος καί τήν τύχη νά ἀγοράσουν μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια ἢ νά διατηρήσουν τόν υπάρχοντα στόλο τους ἀνταμείφθηκαν ἱκανοποιητικά καί σέ ὀρισμένες περιπτώσεις πέρα ἀπό κάθε προσδοκία τους.

Τό ἐρώτημα ὅμως εἶναι, τί μέλλει γενέσθαι....

Καθώς τό κόστος ἀντικαταστάσεως δεξαμενοπλοίων ἀκολουθεῖ ἀνοδική πορεία, λόγω τοῦ πληθωρισμοῦ, ἀλλά καί τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῆς ἰσοτιμίας τῶν νομισμάτων τῶν κυριότερων ναυπηγικῶν χωρῶν, υπάρχουν οἱ προοπτικές περαιτέρω ἀνόδου τῶν ἀξιών τῶν μεταχειρισμένων πλοίων σέ συνάρτηση μέ ποικίλους παράγοντες, ὅπως ἡ προσπάθεια τοῦ ΟΠΕΚ νά μειώσει τή παραγωγή τῶν κρατῶν - μελῶν, πιθανή αὐξηση τῆς φορολογίας στίς εἰσαγωγές ἀπό τίς ΗΠΑ, ἡ κατασκευή νέων πετρελαιοαγωγῶν καί φυσικά οἱ ἐξελίξεις στίς οἰκονομίες τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως καί εἰδικότερα αὐτῶν πού ἀνήκουν στόν ΟΟΣΑ.

Λαμβάνοντας ὑπόψη τά παραπάνω θά ἔλεγα ὅτι υπάρχουν ἀκόμη τά περιθώρια γιά «λογικές» ἐπενδύσεις σέ μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια.

Πέρα ὅμως ἀπό τό ἄμεσο μέλλον, ἀτενίζοντας τή δεκαετία τοῦ 1990, οἱ ἀνεξάρτητοι ἐφοπλιστές δεξαμενοπλοίων θά τεθοῦν ἐνώπιον τοῦ σοβαροτάτου διλήμματος νά ἀντικαταστήσουν τόν στόλο τους καθὼς ὁ μεγαλύτερος ὄγκος τοῦ ἐλεγχόμενου ἀπὸ αὐτοὺς τονάζ θά



εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν.

Τό πρόβλημα αὐτό συνοψίζεται ὡς κατωτέρω:

— Ἄν καί οἱ σημερινοὶ ναῦλοι μποροῦν νά αὐξηθοῦν καλύπτοντας ἱκανοποιητικά τήν ἐπένδυση ἀγορᾶς ἐνός δεξαμενοπλοίου ἡλικίας 10 - 16 ἐτῶν σέ τιμὴ περί τό 1/3 τῆς ἀντίστοιχης τοῦ ἀνάλογου νεότευκτου πλοίου, δέν μποροῦν, λαμβάνοντας ὑπόψη καί τό υπάρχον τονάζ, νά αὐξηθοῦν τόσο θεαματικά γιά νά δικαιολογήσουν μιά ἐπένδυση σέ νεότευκτο πλοῖο, ἀκόμη καί ἂν ὑπολογίσουμε τήν ἐξοικονόμηση τῶν ἐξόδων λειτουργίας πού θά προσφέρει ἕνα νέο δεξαμενόπλοιο.

— Οἱ Ναυλωτές, οἱ ὁποῖοι ἔχουν πλέον δημιουργήσει ἀνεξάρτητα Ναυτιλιακά τμήματα στίς ἐπιχειρήσεις τους μέ στόχο νά εἶναι αὐτοτελῶς κερδοφόρο δέν φαίνονται διατεθειμένοι νά πληρώσουν μεγαλύτερους ναύλους γιά νέα πλοῖα, ὅταν μποροῦν νά καλύψουν τίς ἀνάγκες τους μέ παλαιότερα δεξαμενόπλοια ἀποκομίζοντας ταυτόχρονα ἱκανοποιητικά κέρδη ἀπὸ τήν ἐμπορία τοῦ προϊόντος.

— Ἀκόμη καί ἐάν οἱ Ναυλωτές συμφωνοῦσαν νά δημιουργήσουν στό μέλλον δύο διαφορετικὲς κλίμακες ναύλων: Μία γιά τά μεταχειρισμένα καί μία ἄλλη ὑψηλότερη γιά τά νεότευκτα πλοῖα, ἡ ἀσάθεια πού ἐπικρατεῖ τά τελευταία χρόνια στήν ἀγορά τοῦ πετρελαίου, ἡ ὁποία καθιστᾷ ἀδύνατη ἀκόμη καί στίς μεγάλες ἐταιρίες διακινήσεως τοῦ προϊόντος τήν ἀκριβῆ πρόβλεψη

τῶν μεταφορικῶν τους αναγκῶν, ἀπομακρύνει τήν πιθανότητα νά υπάρξουν στό μέλλον μακροχρόνια συμβόλαια ναυλώσεως πού θά ἐπέτρεπαν στοὺς ἀνεξάρτητους πλοιοκτῆτες νά προχωρήσουν στήν ἀνάληψη δαπανηρῶν συμβολαίων ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων.

Οἱ παραπάνω σκέψεις μᾶς θέτουν ἐντιμέτωπους μέ τά ἀκόλουθα δύο σενάρια:

Τά μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια θά ἔχουν πλέον μεγαλύτερη διάρκεια ἐκμεταλλεύσεως ἀπὸ αὐτὴ πού μέχρι σήμερα ἐθεωρεῖτο ἐφικτή καί ὁ ρυθμὸς διαλύσεως παλαιῶν πλοίων θά παραμείνει στά σημερινὰ περιορισμένα ἐπίπεδα. Ἄς μὴν ξεχνᾶμε ὅτι υπάρχουν ἀκόμη σήμερα ἐν ὑπηρεσίᾳ γιά παρόμοιους λόγους, ὑπὸ Ἀμερικανικὴ σημαία, ἀρκετὰ δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου T2, κατασκευῆς τῆς περιόδου τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου, δηλαδὴ ἡλικίας 45 ἐτῶν.

Τό δεύτερο πιθανὸ σενάριο προϋποθέτει τή συνεργασία πλοιοκτητῶν καί ναυλωτῶν, μέ στόχο τήν ἀντικατάσταση τοῦ παλαιότερου τονάζ μέσω ἐνός εὐρηματικοῦ προγράμματος. Αὐτὸ θά μπορούσε νά περιλαμβάνει τήν δυνατότητα τῶν πλοιοκτητῶν νά χρονοναυλῶνουν ἕνα σκάφος σ' ἕνα ναυλωτῆ, ὁ ὁποῖος θά τό χρησιμοποιοῦσε μόνο ἐξι μῆνες τό χρόνο, ἐνῶ τόν ὑπόλοιπο χρόνο τό σκάφος νά τό ἐκμεταλλεύονται οἱ πλοιοκτῆτες στήν ἐλεύθερη ἀγορά.

Ἡ μιά συμφωνία πού θά εἶχε σάν βάση ἕνα ναῦλο σχετικὰ χαμηλὸ, μέ συμμετοχὴ κερδῶν στόν ναῦλο, μεταξύ ἰδιοκτήτη καί χρονοναυλωτῶν ἢ ἀκόμη καί περίπτωση συμμετοχῆς τῶν χρονοναυλωτῶν στήν ἰδιοκτήτρια ἐταιρία ὡς μετόχων, μέ ἐκχώρηση μετοχῶν ἀνάλογα μέ τήν διάρκεια τῆς χρονοναυλώσεως.

Ἀργά ἢ γρήγορα ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων θά πρέπει νά ἀνανεωθεί εἴτε μέ κάποιο ἀπὸ τά παραπάνω σενάρια, εἴτε μέ πλεον ἐφευρετικὸς τρόπους. Ὅσοι ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες καταφέρουν ἐπιτυχῶς νά τοὺς ἐφαρμόσουν, αὐτοὶ θά γίνουν οἱ κύριοι τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων τόν 21ο αἰῶνα. Ἐκεῖνοι πού θά ἐξαντλήσουν τήν οἰκονομικὴ ζωὴ τῶν δεξαμενοπλοίων τους θά κερδίσουν ἀπλῶς μιά ἀνετη ζωὴ μέχρι τό τέλος τοῦ 20οῦ αἰῶνα, κάτι πού στίς σημερινὲς ἡμέρες τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς δέν μπορεῖ κανεὶς νά χλευάσει... Σ' αὐτὴ τήν ἐορταστικὴ περίοδο τοῦ χρόνου εὐχομαι στοὺς πλοιοκτῆτες, ὅποιαδήποτε καί ἂν εἶναι ἡ ἐπιλογὴ τους, καλὴ τύχη καί τά πλοῖα τους νά εἶναι καλορίζικα.

Δικαιολογημένη ή νέα στροφή των Έλλήνων στά δεξαμενόπλοια

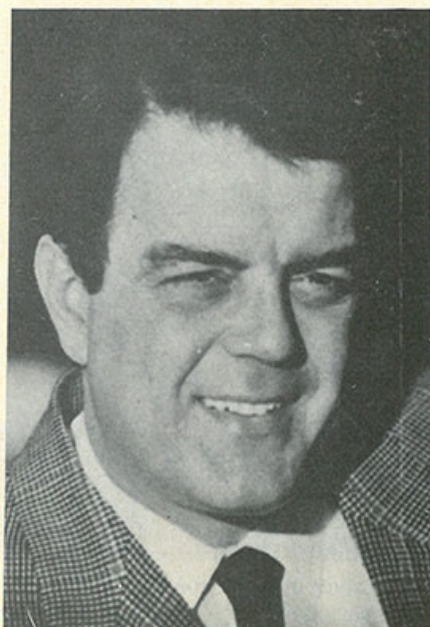
Του κ. ΜΙΝΩΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥ

Με την έναρξη του 1988 παρατηρείται στροφή των Έλλήνων πλοιοκτητών προς την κατεύθυνση της αγοράς και εκμετάλλευσης δεξαμενοπλοίων και κυρίως σκαφών «VLCC» και «COMBI», τομέας στον οποίο οι τελευταίοι είχαν ανδραγήσει τον προηγούμενο χρόνο προς όφελος της εκμεταλλεύσεως φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου.

Τό ενδιαφέρον αυτό των Έλλήνων θεωρείται πράγματι δικαιολογημένο καθότι σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία μεγάλων οίκων του εξωτερικού, άργα μὲν αλλά σταθερά, παρατηρείται αύξηση της καταναλώσεως πετρελαίου και των προϊόντων του, ιδιαίτερα δέ στις Ήνωμένες Πολιτείες της Αμερικής όπου παρατηρείται και αύξηση των εισαγωγών. Εξάλλου η παραγωγή στις χώρες του ΟΠΕΚ παραμένει σε επίπεδα ικανοποιητικά ώστε να είναι δυνατή η απασχόληση υπερδεξαμενοπλοίων.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες που παρακολουθούν από κοντά τις διεθνείς εξελίξεις και διαθέτουν την ικανότητα να παίρνουν γρήγορες και σωστές αποφάσεις την κατάλληλη στιγμή, εμφανίζονται τώρα να δεσπόζουν στον χώρο της αγοράς δεξαμενοπλοίων, αφού αγόρασαν πάνω από δύο εκατομμύρια τόνους μόνο τις τελευταίες εβδομάδες.

Αν λάβει κανείς υπ' όψη του και τό γεγονός ότι πολλές εταιρίες πετρελαίων υπολογίζουν πώς στις αρχές του 1992 τό 67% του τοννάζ των υπερδεξα-



μενοπλοίων θά είναι υπερέλικο σπεύδουν και ναυπηγούν υπερδεξαμενόπλοια σε κόστος 55-60 εκατ. δολάρια, δίνει κάποια αιτιολογία σ' αυτή την πρόσφατη κίνηση των Έλλήνων. Δέν πρέπει να ξεχνάμε επίσης ότι και για τά μικρότερα δεξαμενόπλοια διαγράφονται καλλίτερες ημέρες έφ' όσον ό αριθμός νέων ναυπηγήσεων δέν είναι ανησυχητικά μεγάλος και με τά δεδομένα στατιστικά στοιχεία στις αρχές του 1991 τό

48,3% του παγκόσμιου στόλου θά είναι ηλικίας άνω των 15 έτών.

Είναι γνωστό ότι ή πορεία της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων συνδέεται άμεσα με την τιμή του πετρελαίου, ως έκ τούτου τό γεγονός ότι ή τιμή αυτή παρουσιάζει διακυμάνσεις, προσθέτει τό στοιχείο του speculation σ' αυτό τον τομέα της ναυτιλίας, στοιχείο πού στον Έλληνα πλοιοκτήτη κυλά μαζί με τό αίμα στις φλέβες του.

Φυσικά έφ' όσον ή παράγωγή έντός των χωρών του ΟΠΕΚ παραμένει κοντά στά συμφωνημένα επίπεδα και ή τιμή του πετρελαίου σταθεροποιηθεί, έστω ακόμη και με πιθανές μικρές άνοδικές τάσεις, τότε ή νέα στροφή των Έλλήνων προς τά δεξαμενόπλοια όχι μόνο δικαιολογείται αλλά και δείχνει να είναι ή σωστότερη απόφαση των τελευταίων έτών.

Η θέση των Έλλήνων διαχειριστών δεξαμενοπλοίων ως προς την διεθνή αγορά είναι ισχυρή, και πώς θά μπορούσε να είναι διαφορετική όταν οι περισσότεροι από αυτούς αγόρασαν σε περιόδους όπου τό κόστος αγοράς ήταν χαμηλό, σε συνδυασμό με την μοναδική ευελιξία πού διακρίνει τον Έλληνα πλοιοκτήτη στο «trading», ύπόσχεται άπόσβεση των επενδυμένων κεφαλαίων του σε λογικό χρονικό διάστημα, σε μία εποχή όπου οι διεθνείς οικονομικοί άνασχηματισμοί καθιστούν γενικώς τις επενδύσεις άσύμφορες.



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

1963 - 1988

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΠΙ
25 ΣΥΝΕΧΗ ΧΡΟΝΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΦΙΛΩΝΟΣ 97 - 99, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 185 35

Τ.Θ. 80081, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 10

ΤΗΛ: 4122789 - 4128530 - 4173993

ΤΕΛΕΞ: 212246 - 212197 EGRL GR FAX: 4121506

'Επιτακτική ανάγκη νά εξασφαλισθεί ή ανταγωνιστικότητα των δεξαμενοπλοίων

Τού κ. ΣΠΥΡΟΥ Μ. ΠΟΛΕΜΗ

Ο Έλληνόκτητος Στόλος σιγά σιγά επανήλθε εις τήν πρώτη θέση μετά από αρκετά χρόνια γεμάτα θυσίες από ναυτικούς και πλοιοκτήτες, γεμάτα απογοητεύσεις αλλά και ελπίδες.

Η ελπίδα μαζί με τό δαιμόνιο των Έλλήνων ήταν εκείνα που έδωσαν νέα ώθηση στην ναυτιλία μας και που τήν έκαναν σήμερα νά κοιτάζει τό μέλλον μέ μεγαλύτερη πεποίθηση, σθένος και τόλμη.

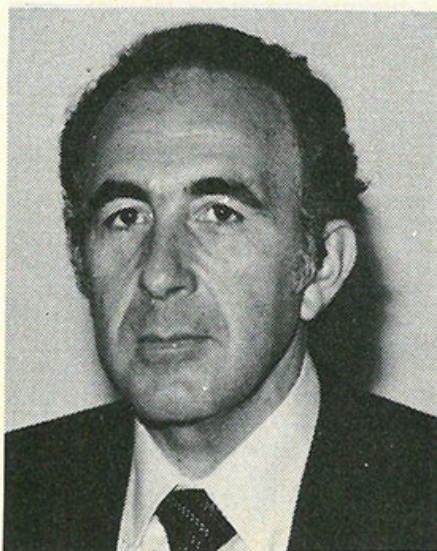
Τά τρία τελευταία χαρακτηριστικά είναι και εκείνα που διαισθάνθησαν περισσότερο οι Έλληνες πλοιοκτήτες και προχώρησαν στις αγορές τάνκερς εις τις όποιες και μάλλον πρωτοπορούν.

Τά στοιχεία που τούς όδηγησαν σ' αυτές τις αγορές είναι τά εξής:

— Μέ μικρές εξαιρέσεις, δέν έχουν χτισθί καινούργια τάνκερς για πολλά χρόνια, μέ αποτέλεσμα νά μήν υπάρχει ικανός αριθμός καλών πλοίων στα μεγέθη μεταξύ 60.000 και 150.000 τόν. d.w.

Αυτό σημαίνει δύο πράγματα: τό ένα ότι ή τιμή τους θά ανέβη, διότι θά υπάρχουν περισσότεροι αγοραστές από βαπόρια, και τό άλλο ότι μέ μειωμένο συγκριτικώς τοννάζ ή αγορά πρέπει νά καλυτερεύσει έφ' όσον επήλθε ή επίκειται ισορροπία προσφοράς και ζήτησης.

— Οι τιμές για νά κτισθούν καινούργια πλοία βάσει των νέων κανονισμών ασφαλείας είναι ύψηλές και δέν προβλέπεται νά πέσουν διότι ό πληθωρι-



σμός είναι σήμερα πολύ χαμηλός και έπομένως μόνον ν' ανέβη μπορεί. Αυτό σημαίνει βεβαίως ότι όσο οι τιμές των υπάρχόντων πλοίων ήταν σέ λογικά όρια, ήταν προτιμότερο νά αγοράσει κανείς δεύτερο χέρι.

— Τά πλοία που είναι τυχόν ακόμη δεμένα ή που είναι σέ κατάσταση τέτοια που λόγω παλαιότητας δέν μπορούν νά περάσουν επιθεώρηση θά αναγκασθούν νά πάνε για διάλυση. Αυτό θά μειώσει τό υπάρχον τοννάζ και έπομένως θά επηρεάσει τήν αγορά και τις τιμές.

— Τά υπάρχοντα καλά πλοία σέ λίγα

χρόνια, δηλαδή μέχρι τό 1990/92 θά είναι υπερήλικα και πολλά από αυτά είτε δέν θά μπορούν, είτε δέν θά συμφέρει νά επισκευασθούν και νά περάσουν επιθεώρηση.

— Τήν τιμή του πετρελαίου τήν έχουν πιά χωνέψει οι οικονομίες του κόσμου και έπομένως δέν υπάρχει ή ίδια όρεξη ή επιθυμία των κρατών για μείωση της καταναλώσεως.

Μέ αυτά τά δεδομένα οι Έλληνες προχωρούν στις αγορές υπάρχόντων δεξαμενοπλοίων και πιστεύουν ότι τό έγγύς μέλλον θά τούς δικαιώσει. Υπάρχει όμως και ένα σοβαρό στοιχείο, τό της ανταγωνιστικότητας, τό όποιο δέν παύει νά τούς απασχολεί και άνησυχή. Έάν όλες οι άλλες προϋποθέσεις τούς όδηγούν στις αγορές δεξαμενοπλοίων, ή προϋπόθεση νά είναι τό πλοίο αυτό ανταγωνιστικό όχι μόνο καθίσταται άναγκαία αλλά εξυπακούεται.

Οι περισσότεροι ανταγωνιστές των Έλλήνων έχουν κάποια βοήθεια άπ' έξω είτε για νά χτίσουν, είτε στην διαχείριση και τά έξοδα, είτε στους κανονισμούς της σημαίας και δέν είναι καθόλου εύκολο έπομένως τό Έλληνόκτητο πλοίο νά συναγωνισθεί διεθνώς χωρίς συμπαράσταση. Μέ αυτήν όμως οι Έλληνες, μέ τήν κατάλληλη αλλά και συνεχή συμπαράσταση, ελεύθεροι νά κάνουν τό καλύτερο ανάλογο μέ τις περιστάσεις και μέ τό δαιμόνιο που τούς διέπει θά επιτύχουν.

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying and even better and more personal and expeditious service, as our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185-37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TRODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574



LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TRODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TRODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Οι προοπτικές για τα δεξαμενόπλοια

Του κ. ΠΟΛΗ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ, αντιπροέδρου της Troodos Shipping Co.

Η ναυλαγορά αυτή την περίοδο είναι πολύ καλή. Οι περισσότεροι από τους πλοιοκτήτες είναι αισιόδοξοι σχετικά με την ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων. Πολλοί από αυτούς είναι πρόθυμοι να επενδύσουν σε δεξαμενόπλοια, κυρίως αγοράζοντας μοντέρνα πλοία και αυξάνοντας τους στόλους τους διαμέσου της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων. Όποιος αγόρασε πλοία την τελευταία εξαετία έκανε πολλά κέρδη, είτε ναυλώνοντας τα βαπόρια, είτε πουλώντας τα σε τιμή μεγαλύτερη από την τιμή αγοράς.

Αρκετοί ήταν αυτοί που έμειναν ευχαριστημένοι με τα κέρδη που έπραγματοποίησαν πουλώντας τα πλοία τους. Η γενική διαπίστωση είναι ότι κανένας δεν θέλει να δει ξανά την ναυλαγορά να καταρρέει, όπως ακριβώς συνέβη στις αρχές αυτής της δεκαετίας.

Γι' αυτό όλοι εμείς οι πλοιοκτήτες πρέπει να προσπαθήσουμε για το καλύτερο ώστε να αποφευχθεί μία καινούργια κρίση στην αγορά.

Οι σημαντικότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την ναυλαγορά είναι:

- Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου.
- Οι αυξήσεις των εισαγωγών από τις χώρες που εισάγουν το πετρέλαιο.
- Αύξηση στην κατανάλωση πετρελαίου.
- Μία καλή ναυλαγορά ξηρού φορτίου (DRY CARGO), ώστε τα μικτά πλοία να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην μεταφορά ξηρού φορτίου αντί σε πετρέλαιο.
- Ο Πόλεμος στον Κόλπο.
- Πωλήσεις πλοίων για διάλυση.
- Νέες ναυπηγήσεις.
- Αγωγοί πετρελαίου.
- Η τιμή του πετρελαίου είναι χαμηλή και εύχομαι να παραμείνει χαμηλή για αρκετό καιρό, καθώς οι χώρες του ΟΠΕΚ δεν μπόρεσαν να συμφωνήσουν να κρατήσουν την τιμή του πετρελαίου



σε ύψηλά.

— Σύμφωνα με στατιστικές πληροφορίες που αναφέρει το δελτίο Shipping Statistics and Economics των Drewry Shipping Consultants, οι περισσότερες από τις χώρες που εισάγουν πετρέλαιο θα αυξήσουν την εισαγωγή πετρελαίου από 1% έως 3% ετησίως στα επόμενα δύο - τρία χρόνια.

Εκτός αν συμβεί κάτι δραματικό στις οικονομίες τους, ή, αν η τιμή του πετρελαίου γυρίσει πίσω στα ψηλά επίπεδα.

Η κατανάλωση πετρελαίου μπορεί να αυξηθεί για δύο κυρίως λόγους:

- (α) Εάν τα παράγωγα πετρελαίου πωλούνται σε χαμηλές τιμές,
- (β) Εάν η οικονομία των λαών επιτρέψει να ξοδεύουν περισσότερα για κατανάλωση καθαρών προϊόντων, όπως βενζίνη για τα αυτοκίνητα και για πετρέλαιο.

— Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου έχει βελτιωθεί τον τελευταίο χρόνο δημιουργώντας μία μείωση στον όγκο των μικτών πλοίων που μετέφεραν πετρέλαιο κατά το 1986, γύρω στο 30%, τα οποία τώρα ναυλώνονται για την μεταφορά ξηρού φορτίου.

Το έρωτημα είναι πόσο καιρό θα κρατήσει η ναυλαγορά ξηρού φορτίου. Τον τελευταίο μήνα είδαμε μία μικρή μείωση του ναύλου στα cape size carriers και στα panamax μπάλκ κάρριερς.

Κατά πόσον αυτή η μικρή μείωση των ναύλων θα έχει μεγάλη επίδραση στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου δεν είμαι σέ θέση να πω σ' αυτό το στάδιο αλλά οι αξίες των πλοίων ξηρού φορτίου είναι στο ίδιο επίπεδο με αυτές στις αρχές Μαρτίου. "Ας ελπίσουμε ότι αυτό είναι κάτι το προσωρινό, παρά το γεγονός ότι οι αγοραστές (ειδικά οι Κινέζοι) επανεξετάζουν την όλη κατάσταση.

— Η ανήσυχη κατάσταση στον Περσικό, που κόστισε τις ζωές αθώων ναυτικών και την απώλεια πολλών πλοίων είναι κάτι το σημαντικό. Σε μερικές περιπτώσεις οι επιθέσεις σε πλοία στον Κόλπο βοήθησαν στην μικρή αύξηση των ναύλων για τα πλοία που ήταν έτοιμα προς ναύλωση αλλά σε πολλές όμως περιπτώσεις τα κτυπήματα ήταν τόσο άσχημα που τα πλοία κατέληξαν constructive total loss. Έτσι οι πλοιοκτήτες επαιρναν μία χαμηλή αξία από τις ασφαλιστικές τους εταιρίες.

Παίρνοντας τα σημερινά επίπεδα της αγοράς μπορούμε να πούμε ότι ένα VLCC το οποίο κτυπήθηκε και πουλήθηκε για scrap, με τα σημερινά δεδομένα αξίζει το διπλάσιο ποσό από αυτό που ασφαλίστηκε πριν το πλοίο κτυπηθεί.

Για παράδειγμα ένα ULCC ασφαλίστηκε και εισέπραξε 9 εκατομμύρια δολάρια, ενώ την περασμένη εβδομάδα ένα αδελφό πλοίο πουλήθηκε για 25 εκατομμύρια δολάρια για να συνεχίσει να μεταφέρει πετρέλαιο.

Υποτίθεται ότι μετά το τέλος του πολέμου στον Κόλπο περισσότερο πετρέλαιο θα εξάγεται από αυτή την περιοχή. Αυτό θα βοηθήσει στην αύξηση της ζήτησης δεξαμενοπλοίων.

— Το scrapping των δεξαμενοπλοίων

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

TAX FREE CARS

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
- **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

- **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
- **ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ**

Για όσους που ο νόμος παρέχει το δικαίωμα εισαγωγής αυτοκινήτου με μειωμένο δασμό ή άδασμολόγητο διαθέτουμε όλους τους τύπους των αυτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες της αγοράς, αν και με τα σημερινά επίπεδα των ναύλων οι πλοιοκτήτες δεν πουλούν τα πλοία τους για scrap. Οι πλοιοκτήτες μπορούν να κερδίσουν αρκετά χρήματα έχοντας τα πλοία τους στην αγορά σπότε και δεν υπάρχει ανάγκη να πουλήσουν ένα ή περισσότερα πλοία από τον στόλον τους. Οι τιμές για scrap έφθασαν σε πολύ ψηλά επίπεδα. Από τον τελευταίο Όκτωβριο πληρώνονται 250 δολάρια τον τόνο για ένα VLCC με παράδοση στην Ταϊβάν συμπεριλαμβανομένου Gas Free Certificate, αλλά οι πλοιοκτήτες των VLCC δεν είναι διατεθειμένοι να πουλήσουν τα πλοία τους προς όφελος άλλων πλοιοκτητών. Τα μόνα πλοία που έχουν πουληθεί για scrap είναι πλοία πολύ μεγάλης ηλικίας τα οποία ήταν laid up για αρκετά χρόνια και για τα οποία χρειαζόνταν πολλά χρήματα και πολύ χρόνο για να περάσουν special survey και να είναι ικανά να ταξιδέψουν. Είδαμε επίσης ότι μερικά πλοία που κτυπήθηκαν από τον πόλεμο πουλήθηκαν για scrap. Έν τούτοις για αυτό τον χρόνο οι πωλήσεις για scrap θα μειωθούν στο χαμηλότερο επίπεδο.

— Οι καινούργιες ναυπηγήσεις πλοίων είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα για το μέλλον των δεξαμενοπλοίων. Οι παραγγελίες καινούργιων πλοίων έχουν αυξηθεί και είναι περίπου 22.000.000 τον. d.w. που θα έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση 8% των δεξαμενοπλοίων παγκοσμίως. Οι περισσότερες παραγγελίες για καινούργια πλοία είναι μεταξύ 100.000 και 200.000 τον. d.w., δηλαδή 5,5 εκατομμύρια τόνοι ή 9,5% του στόλου δεξαμενοπλοίων παγκοσμίως σε αυτό το μέγεθος. Τα VLCC είναι 8,5 εκατομμύρια ή 7,5% του στόλου των VLCC's.

Ο στόλος των δεξαμενοπλοίων μεγαλώνει σε ηλικία χρόνο με τον χρόνο και πρέπει να αναμένωμε μερικά καινούργια πλοία να μπαίνουν στην αγορά κάθε χρόνο.

Οι πλοιοκτήτες πρέπει να προσπαθήσουν να διατηρήσουν τις καινούργιες παραγγελίες σε χαμηλά επίπεδα. Ούτως ώστε οι ναύλοι να διατηρηθούν στα σημερινά επίπεδα.

Οι πλοιοκτήτες που παρήγγειλαν καινούργια πλοία τα τελευταία δύο χρόνια

έχουν κερδίσει αρκετά «στά χαρτιά» με την αύξηση της αξίας των καινούργιων κατασκευών.

— Η PETROFINA και η WORLD WIDE έχουνε πάει πολύ καλά παραγγέλλοντας VLCC's τον Αύγουστο του 1986 σε τιμή γύρω στα 37 με 40 εκατομμύρια δολάρια. Η σημερινή τιμή για καινούργιες κατασκευές VLCC στο ίδιο ναυπηγείο είναι γύρω στα 55 με 60 εκατομμύρια δολάρια.

Η COTAS LARSEN έχει πάει επίσης πολύ καλά παραγγέλλοντας τα δεξαμενόπλοια της (Suez max size) στα 26/27 εκατομμύρια. Η σημερινή τιμή για τα ίδια πλοία είναι μεγαλύτερη από 30 εκατομμύρια.

Σύμφωνα με την πληροφορία τα εργατικά και ναυπηγικά έξοδα αυξάνονται, έτσι τα ναυπηγεία της Νοτίου Κορέας έχουν μεγαλύτερο κόστος και η αξία των VLCC's μπορεί να αυξηθεί μέχρι τα 65 εκατομμύρια στο έγγυς μέλλον.

Από την άλλη μεριά η ναυλαγορά δεν είναι έτοιμη να ανταποκριθεί σε τόσο μεγάλες επενδύσεις, γι' αυτό οι πλοιοκτήτες των καινούργιων πλοίων πρέπει να περιμένουν υπομονετικά την αύξηση του ναύλου την ερχόμενη δεκαετία, ώστε να κάνουν περισσότερα κέρδη από τα σημερινά.

Επιπροσθέτως ένα VLCC αξίας 55-60 εκατομμυρίων δεν είναι μία έλκυστική επένδυση μακροχρόνια, σε σύγκριση με το ίδιο ποσό σε ακίνητα / ξενοδοχεία ή αγοράζοντας μετοχές αεροπορικών εταιρειών, τραπεζών κλπ.

Ας ελπίσουμε ότι οι παραγγελίες για καινούργιες κατασκευές πλοίων δεν θα αυξηθούν τον επόμενο χρόνο.

— Οι Άγωγοι Πετρελαίου είναι ο μεγαλύτερος κίνδυνος στον τομέα των δεξαμενοπλοίων.

Οι Άγωγοι που θα κατασκευασθούν τα επόμενα χρόνια θα μικρύνουν την απόσταση μεταξύ των χωρών που παράγουν πετρέλαιο και των χωρών που το εισάγουν. Οι σημερινοί άγωγοι και αυτοί που είναι από κατασκευή θα μειώσουν την ζήτηση για VLCC γύρω στα 5%. Μακροχρόνια η μεταφορά πετρελαίου είναι φθηνότερη μέσω άγωγων αντί της χρησιμοποίησης δεξαμενοπλοίων, αλλά πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι ένας μεγάλος άγωγος πετρελαίου έχει μεγαλύτερο κόστος κατά-

σκευής από ένα δεξαμενόπλοιο.

Ο Άγωγος της Άλάσκα και αυτός που έχει κτισθεί στην Μέση Ανατολή ως επίσης και αυτοί που είναι σχεδιασμένοι να λειτουργήσουν έχουν δημιουργήσει μικρό πρόβλημα στην προσφορά και ζήτηση δεξαμενοπλοίων.

Τα τελευταία χρόνια οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες έχουν επενδύσει στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και έχουν πετύχει. Παράδειγμα οι μεγάλες εταιρίες όπως Bergesen, Jahre, Fred Olsen Norman και άλλες.

Αυτοί οι πλοιοκτήτες επένδυσαν συνήθως σε νεότευκτα πλοία στις αρχές της δεκαετίας του '70.

Επίσης αρκετοί Έλληνες πλοιοκτήτες της δεύτερης γενιάς έχουν πετύχει επενδύοντας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Οι πλοιοκτήτες είναι συνήθως τρομερά ισχυρογνώμονες και κανένας δεν παίρνει συμβουλές από άλλους πλοιοκτήτες για να ναυλώσει ή να αγοράσει ή να πουλήσει ένα πλοίο, έτσι κανένας δεν πρόκειται να ακούσει κανέναν την γνώμη, γι' αυτό μην χρησιμοποιήσετε τις απόψεις μου σε συμβουλή. Αγοράστε ή πουλήστε ένα πλοίο σύμφωνα με τις δικές σας εκτιμήσεις. Κανένας δεν μπορεί να μαντέψει το μέλλον και μόνο ο χρόνος θα δείξει ποιός ενήργησε σωστά αυξάνοντας ή μειώνοντας τον στόλο του ή παραγγέλλοντας νεότευκτα πλοία.

Προσωπικά δεν μπορώ να πείσω μία Τράπεζα να χρηματοδοτήσει ή όχι μία καινούργια κατασκευή, ούτε μπορώ να πείσω μία εταιρεία πετρελαίου να χρονοναυλώσει ένα πλοίο ή να καλύπτει τις ανάγκες της στην αγορά σπότε. Επίσης δεν μπορώ να πείσω έναν πλοιοκτήτη να αγοράσει ένα πλοίο και να το πουλήσει τον επόμενο χρόνο σε καλύτερη τιμή ή να πουλήσει ένα πλοίο τώρα και να το αγοράσει τον επόμενο χρόνο σε χαμηλότερη τιμή.

Εάν γνώριζα όλα αυτά και εάν γνώριζα τις εξελίξεις της ναυλαγοράς δεξαμενοπλοίων θα είναι τον επόμενο χρόνο θα τα εφάρμοζα στον δικό μου στόλο αυξάνοντας ή μειώνοντας τον ανάλογα.

ΠΟΛΗΣ ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΟΥ

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

‘Η Troodos Shipping πρώτη διεθνώς στά δεξαμενόπλοια

Οί “Έλληνες, εκτός από την κατοχή του ενός πέμπτου της παγκόσμιας χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων, έχουν επιτύχει έναν ακόμη άθλο: Κατέχουν τα πρωτεία και από πλευράς μεγέθους μεταξύ των ανεξαρτήτων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων.

‘Η πρωτιά αυτή ανήκει στην εταιρία «Troodos» του κ. Λουκά Χατζηϊωάννου ή οποία με χωρητικότητα 6.219.863 τόνων d.w. κατέχει την πρώτη θέση στον κατάλογο των ανεξαρτήτων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων στον κόσμο και την τρίτη θέση μεταξύ όλων των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων, περιλαμβανομένων και των εταιριών πετρελαιοειδών — έπεται της Exxon και της Social που διαθέτουν στόλους συνολικής χωρητικότητας 8.700.000 και 6.400.000 τόνων d.w. αντίστοιχως.

‘Η ανοδική πορεία της «Troodos» αρχίζει από το 1969. Με έννέα πλοία τότε συνολικής χωρητικότητας 500.000 τόνων d.s. κατέλαβε με 43 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,4 εκατ. τόνων d.w. την τρίτη θέση στον κατάλογο των ανεξαρτήτων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων τον Ιανουάριο του 1987 και με 49 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6,1 εκατ. τόνων d.w. πέρασε στην πρώτη θέση τον Απρίλιο του ίδιου έτους, έκτοτε δέ διατηρεί την πρωτιά και βάση των υπάρχοντων στοιχείων που αναφέρονται και στα παραγγελλθέντα εν τώ μεταξύ πλοία θα διατηρήσει την πρωτιά και μέχρι του τέλους του 1990.

Στό εν λόγω χρονικό διάστημα υπήρξαν σημαντικότερες ανακατατάξεις στο χώρο και των ανεξαρτήτων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων και στο χώρο των εταιριών πετρελαιοειδών, ή «Troodos», όμως, όπως προαναφέρθηκε, εξακολουθεί να διατηρεί τα πρωτεία. Πρέπει εξ άλλου να σημειωθεί ότι ή «Τρόδος» διατηρεί τα πρωτεία από πλευράς χωρητικότητας και μεταξύ όλων των ‘Ελ-



‘Ο κ. Λουκάς Χατζηϊωάννου

λήνων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου.

‘Η εκπληκτική άνοδος της «Τρόδος» ή οποία είναι εγκατεστημένη στον Πειραιά με γραφεία στα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου και κυρίως στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη είχε και ανάλογες ευνοϊκές επιπτώσεις στην εθνική οικονομία της χώρας: τό προηγούμενο έτος ή «Τρόδος» δραχμοποίησε στην Ελλάδα συνάλλαγμα ύψους 37 εκατ. δολλαρίων, μεγάλα δέ ποσά διατίθενται για τις επiskeυές των πλοίων της που γίνονται πάντοτε στον Πειραιά.

Πρέπει να προστεθεί ότι τό «δεξί χέρι» του κ. Λουκά Χατζηϊωάννου στη διεύθυνση της «Τρόδος» είναι ό μεγαλύτερος γιός του Πόλης Χατζηϊωάννου που είναι και αντιπρόεδρος της εταιρίας.

Οί 10 μεγαλύτεροι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων:

Σύμφωνα με στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών», στο τέλος Μαΐου 1988 ή σειρά των μεγαλύτερων ανεξαρτήτων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων που διαχειρίζονται πλοία άνω των 2.000.000 τόν. d.w. είχε ως εξής (σε τόνους d.w.):

ΤΡΟΟΔΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	6,219
N.Y.K.	4,625
MARITIME OVERSEAS	3,762
ΟΜΙΛΟΣ ΛΑΤΣΗ	3,735
A.P. MOLLER	3,337
SANKO K.K.	2,683
W.W.S.A.	2,429
ATLAS MARITIME	2,420
ΟΜΙΛΟΣ ΩΝΑΣΗ	2,153
ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	2,031

Οί μεγαλύτεροι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων περιλαμβανομένων των εταιριών πετρελαιοειδών:

‘Εξ άλλου, σύμφωνα με στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών», ή σειρά των μεγαλύτερων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων, περιλαμβανομένων και των εταιριών πετρελαιοειδών, που διαχειρίζονται πλοία άνω των 2.000.000 τόνων d.w., έχει ως εξής (σε τόνους d.w.):

ΕΧΧΟΝ	8,700
SOCAL	6,400
ΤΡΟΟΔΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	6,219
N.Y.K.	4,625
SHELL	4,400
MARITIME OVERSEAS	3,762
ΟΜΙΛΟΣ ΛΑΤΣΗ	3,753
MOBIL	3,700
B.P.	3,700
A. P. MOLLER	3,337
TEXACO	2,900
SANKO K.K.	2,683
W.W.S.A.	2,429
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ	2,420
ΟΜΙΛΟΣ ΩΝΑΣΗ	2,153
ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	2,032

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

KATRADIS

GROUP OF COMPANIES

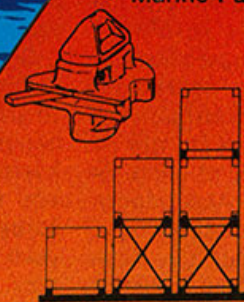


Leading in Marine
Equipment

- Mooring Ropes
- Wire Ropes
- Anchors - Chains
- Accessories

- Container Lashing Systems & Fittings
- Cathodic Protection Systems - Sacrificial Anodes
- Marine Paints

- Riggings
- Slings
- Tarpaulins
- Constructions



Kappa Lambda

- * World Wide Prompt Deliveries Network
- * Duty Free Stock Piraeus
- * Testing Facilities cap 250 T approved by the major Classification Societies
- * Design - Construction
- * Technical Service

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Head offices
Psarron & Anapafseos, 186 48 Piraeus
Tel.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268

΄Αξιες και Ναυλοι

Μακρά πείρα διδάσκει ότι οι διακυμάνσεις των αξιών των εμπορικών πλοίων, σά βασικών «εργαλείων» έκτε- λείσεως της θαλάσσιας μεταφοράς, είν- ναι — περισσότερο από ο,τιδήποτε άλ- λο — ευθεία συνάρτηση του εκ της έ- κμεταλλεύσεως των προσδοκώμενου κέρδους (earning capacity). Τό παρόν σημείωμα, ως εκ τούτου, δέ θά είχε ἱ- σως θέση στά πλαίσια του ευρύτερου ά- φιερώματος στο **Δεξαμενόπλοιο**, άν άλ- λες συγκυρίες δέν προκαλούσαν τό φαινόμενο της **σοβαρής άναντιστοχίας** μεταξύ αξιών και της παρούσης ή, έστω της άμέσως μελλοντικής ναυλαγοράς πετρελαίου.

Πράγματι, σέ μία στιγμή πού ή παγκό- σμια ναυλαγορά πετρελαίου, χωρίς νά βρίσκεται σέ κρίση, δέν παρουσιάζει κάτι τό αξιόλογο και ένώ άριθμός παρα- μέτρων, πού φυσιολογικά θά παίξουν έ- να σοβαρό ρόλο στίς μελλοντικές εξέλι- ξεις, παρέχει μία εικόνα μελλοντικής πτώσεως μάλλον παρά άνόδου του όγ- κου του μεταφορικού έργου, άξιες (και τιμές) παραμένουν σέ σταθερά ύψηλά έ- πίπεδα.

΄Αξίζει τόν κόπο σύντομα νά εξετά- σουμε άριθμό τέτοιων παραμέτρων, ό- πως αυτές διαγράφονται μέσα από την καθημερινή έμπειρία ή και από τά στατι- στικά στοιχεία, άρκετά έν προκειμένω νά δώσουν μία έναργή εικόνα της κατα- στάσεως.

Οί σημαντικές διαφοροποιήσεις των στοιχείων κόστους στή μέχρι τώρα άνά εξέλιξη άναθεώρηση των όνομαστικών κλιμάκων ναύλου (Worldscale) κατά τά τελευταία δύο - τρία έτη δέν έπιτρέπουν μία πρόχειρη σύγκριση των επιπέδων των ναύλων σέ χρονικές στιγμές άπέ- χουσες μεταξύ τους περισσότερο από μερικούς μήνες. Όπωςδήποτε, είναι έ- ξακριβωμένο — και έγκυρες πηγές τό έ- πιβεβαιώνουν — ότι **τά επίπεδα των ναύλων κατά τό 1987 ήσαν, κατά μέσο όρο, χαμηλότερα εκείνων του 1986**. Καί, παρ' όλο πού είναι σχετικά ένωρίς

γιά την εξαγωγή άσφαλών συμπερα- σμάτων, τά μέχρι τουδε δεδομένα δεί- χνουν ότι τό 1988 δέν είναι καλύτερο.

Παρά την άναμφισβήτητά έπιτευχθεί- σα σχετική πρόοδο κατά τά τελευταία έ- τη, ή σχέση προσφοράς και ζητήσεως, δηλαδή **ό άριθμός και ό όγκος της ύ- πάρχουσας χωρητικότητας σέ σχέση μέ τίς μέσες μεταφορικές ανάγκες, πα- ραμένει εις βάρος του πλοίου**. Τούτο εί- ναι ιδιαίτερα έμφανές στά μεγάλου με- γέθους πλοία.

Ό συνεχώς έπιβραδυνόμενος **άριθ- μός και όγκος διαλύσεων** είναι επίσης φαινόμενο πού άξίζει ιδιαίτερη προσο- χή και άνάλυση. Θά ήταν έξω από τους σκοπούς του παρόντος νά ύπεισέλθου- με σέ ζητήματα όπως ή ζήτηση του προϊόντος (παλαιοσιδήρου) πού συνι- στά στήν ουσία μία άναδίφηση στο με- γάλο θέμα της πορείας της βιομηχανι- κής ανάπτυξης σέ παγκόσμια κλίμακα. Θά έπισημάνουμε, όμως, ότι οι άνά τόν κόσμο διαλυτές άπεδείχθησαν ίκανοί νά άντέξουν τιμές πού έφθασαν μέχρι στά δυσθεώρητα ύψη των δολ. 250 άνά τόννο, τιμές πού δέν **ύπαγορεύθηκαν ά- πό την αύξηση της ζητήσεως αλλά από την πτώση της προσφοράς μάλλον**. Πτώση πού πρέπει βασικώς νά άποδο- θεϊ στήν ήδη κρατούσα αντίληψη ότι, ά- νεξάρτητα από την ήλικία και την κατά- σταση συντηρήσεως, ένα δεξαμενό- πλοιο παραμένει έργαλείο δουλειάς και πιθανό μέσο εύκαιριακού πλουτισμού μέ την πώλησή του στην κατάλληλη στιγμή πρós περαιτέρω έκμετάλλευση.

Τό σόκ πού άκολούθησε την έπιβολή της έγκαταστάσεως του συστήματος ά- δρανοϋς άερίου (Inert Gas) επί των με- γαλυτέρων μονάδων περί τά μέσα της δεκαετίας του 70, όταν πολλοί παρατη- ρητές είχαν προβλέψει την έξ αυτής «έ- ξαφάνιση» μεγάλου μέρους των παρη- λίκων πλοίων, ξεπεράστηκε χωρίς νά γίνουν πραγματικότητα εκείνοι οι φό- βοι. Κατά όμοιο σχεδόν τρόπο, κατά τίς άρχές της δεκαετίας του 80 νόμισαν

πολλοί, ότι οι νέες μηχανές προώσεως οίκονομικού τύπου θά έπαιζαν κάποιο άνάλογο ρόλο εις βάρος των παλαιότε- ρων μονάδων. ΄Αντ' αϋτού, **βλέπομε σή- μερα πλοία της δεκαετίας ή και παλαιό- τερα νά αλλάζουν χέρια άντί ύψηλών τιμών!** Είναι, λοιπόν, φανερό ότι ή έπι- βολή νέων συστημάτων άσφαλείας ή οί- κονομικής έκμεταλλεύσεως έλάχιστα, και μόνο στίς άκραίες περιπτώσεις, συμβάλλουν στην άπαλλαγή από την παλαιά χωρητικότητα.

Πώς, όμως, διαμορφώνονται οι μελ- λοντικές εξέλιξεις της ναυλαγοράς πε- τρελαίου από την άλλη πλευρά, εκείνη της ζητήσεως;

Τά 5905 τοννομίλλια πού, έναργέστε- ρα από κάθε άλλο τρόπο έκφρασης, χα- ρακτηρίζουν τή ζήτηση του 1987, θά αύ- ξηθούν ή θά μειωθούν;

Έμπρός στίς άκατάσχετες και συνε- χείς **τάσεις πτώσεως της τιμής του άρ- γού πετρελαίου**, φαινόμενο πού χα- ρακτηρίζει την άγορά του προϊόντος κατά τά τελευταία έτη, οι χώρες - παραγωγοί δέν φαίνεται νά έχουν άλλα όπλα από την έπιβολή άυστηρών quotας και, φυ- σικά, μείωση της παραγωγής. Τούτο δη- μιουργεί προβλήματα στενότητας δια- θεσίμων φορτίων και έπιδρά άμεσα επί της άγοράς, ιδίως των μεγάλων πλοίων πού, παρά την διάλυση ενός σεβαστού άριθμού έξ αϋτών κατά τά τελευταία έ- τη, **είναι ακόμα άρκετά ώστε νά ύφί- στανται τίς δυσμενείς έπιπτώσεις τέ- τοιων ένεργειών**.

Οί ύπάρχοντες πετρελαιοαγωγοί, ό βαθμός της χρησιμοποίησέως τους γιά τή μεταφορά πετρελαίου σέ περιοχές πλησιέστερες στους τόννους κατανα- λώσεως και, ιδίως, **τά σχέδια μελλοντι- κής επέκτάσεως του δικτύου πετρε- λαιοαγωγών**, άποτελούν βασικό άντικεί- μενο προσοχής εκείνων πού, δίκην Πυ- θίας, προσπαθούν νά προβλέψουν τή μελλοντική ζήτηση. Οί ήδη υπό κατα- σκευή άγωγοί, ό πρώτος μεταξύ ΄Ιράκ και Έρυθράς Θάλασσας, ό δεύτερος

in Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS

Phone: 413 6766 - 453 4327
A. O. H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

στό Ιράν, σημαίνουν μία ήδη βέβαιη πτώση της ζητήσεως κατά 2.2% περίπου με βάση τα σημερινά δεδομένα ενώ τό 5% περίπου εγγίζει ή εκτιμώμενη έπιπτώση από τόν Ιρανικό άγωγό προς Ceyhan (Τουρκία) όταν, όπως δείχνουν τά πράγματα, αποφασισθεί καί κατασκευασθεί.

Άλλα έξι ή έπτά παρόμοια σχέδια βρίσκονται τώρα υπό σκέψη καί άνεξάρτητα από τήν τελική, έκβαση, αποτελούν άπειλή γιά τή μελλοντική ζήτηση.

Η τάση στροφής προς τή Σοβιετική Ένωση σάν **εναλλακτικής πηγής προμηθείας του άργου** αποτελεί ένα επιπρόσθετο άρνητικό παράγοντα στην άνέλιξη της ζητήσεως, δεδομένου ότι, γιά καθαρά γεωγραφικούς λόγους, συντομεύει τίς αποστάσεις μεταφοράς. Η προσφάτως σημειωθείσα σημαντική αύξηση του όγκου εξαγωγών από τήν έν λόγω χώρα (5% περίπου σέ έτήσια βάση) αποτελεί έναργή μαρτυρία του φαινομένου.

Κάθε προσπάθεια εξαγωγής συμπερασμάτων επί της μελλοντικής ζητήσεως μέ βάση τήν παρούσα άγοραστική δραστηριότητα των σπουδαιότερων καταναλωτών έμπεριέχει τόν κίνδυνο του άπρόοπτου ή άλλωθώνει τήν όλη μελλοντική εικόνα από σκοπιμότητες της στιγμής. Όπωςδήποτε, όσον άφορά στό άργό πετρέλαιο, ή μέν Εύρωπαϊκή περιοχή παρουσιάζει έλαφρά πτώση, πλέον σημαντική έκείνη των ΗΠΑ (10% περίπου) ένώ θεαματική είναι ή άνοδος στην Ιαπωνία μέ 20% περίπου. **Διαφορετική είναι ή εικόνα στα καθαρά φορτία** που παρουσιάζουν γενική σχεδόν ά-

νοδο, προφανές αποτέλεσμα της πρόσφατης αύξήσεως του ποσοστού έπεξεργασίας του άργου κοντά ή στους τόπους της παραγωγής. Τουτό σαφώς διαφοροποιεί καί τίς έν γένει μελλοντικές προοπτικές των πλοίων μεταφοράς παραγώνων (products carriers) ως προς εκείνες των crude carriers.

Έναντι των παραπάνω, μάλλον άπαισιόδοξων διαπιστώσεων, πώς άντιδρά, ή μάλλον πώς μπορεί νά άντιδράσει ό διεθνής έφοπλισμός, ό κόσμος του δεξαμενοπλοίου;

Παρά τήν άναμφισβήτητη σημασία τους σά μέσου «καθάρσεως» από τήν παλαιά καί άντισοικονομική χωρητικότητα, οί **διαλύσεις** δέν έχουν πλέον τή δραματική σημασία που είχαν κατά τά τελευταία λίγα χρόνια. Ό συνεχώς μειούμενος όγκος καί αριθμός των διαλυόμενων πλοίων **δέν λειτουργεί μέ τήν αυτή άποτελεσματικότητα** στη συγκράτηση της ίσορροπίας προσφοράς - ζήτησεως.

Ένα τραγικά «θετικό» στοιχείο εξακολουθεί άκόμα νά παραμένει ή άκουσία έξοδος από τήν άγορά καί, συχνά, ή όδός προς τά διαλυτήρια των πλοίων έκείνων — καί δέν είναι λίγα, ούτε μικρά — που πέφτουν **θύματα της έπιθετικότητας των έμπολέμων του Περσικού Κόλπου**. Βεβαίως, ή παραμονή της παραμέτρου αυτής στον κατάλογο των διαμορφωτών της άγοράς είναι συνάρτηση της διάρκειας του πολέμου ή της άλλαγής «πολεμικής» τακτικής των επίδικαίους καί άδίκους σήμερα έπιτιθεμένων. Άς εύχηθούμε ή Είρήνη νά άποκα-

τασταθεί στην περιοχή.

Βασικό, λοιπόν, άν όχι μοναδικό όπλο του Έφοπλισμού παραμένει μία **συνετή έπιχειρηματική πολιτική** ως προς τό πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων, σάν μόνου τρόπου διατηρήσεως της ίσορροπίας καί, έπομένως, της διατηρήσεως των άξιών σέ λογικά επίπεδα. Βεβαίως, σέ μία παγκόσμια ναυτιλιακή δομή που διακρίνεται γιά τήν έλευθερία δράσης καί τήν έκτέλεση του μεταφορικού έργου κάτω από συνθήκες πλήρους σχεδόν άνταγωνισμού, **δέ μπορεί κανείς νά περιμένει τήν έπικράτηση ενός κοινού (μέ τήν έννοια της μαζικότητας) νοϋ**, ούτε, φυσικά, τή διατήρηση της ίσορροπίας μετά άμοιβαία συνεννόηση. Τό τελικό αποτέλεσμα, λοιπόν, έξαρτάται από αριθμό παραγόντων που θά διαμορφώσουν τή ναυπηγική δραστηριότητα στα έπόμενα έτη.

Η συνειδητή άντίληψη (ή, μερικές φορές, ή άσυνειδητη «αίσθηση») αυτών των προοπτικών είναι, κατά τή γνώμη του συντάκτου του παρόντος, ή βάση της σημερινής δομής άξιών καί τιμών των δεξαμενοπλοίων. Άς δοϋμε, όμως, πώς διαμορφώνεται μία τέτοια άντίληψη.

Η σημαντική (δραματική, ίσως) συρρίκνωση του παγκόσμιου ναυπηγικού δυναμικού κατά τά τελευταία έτη, άποτέλεσμα της διαπίστωσης ότι ή ύπερβολική δραστηριότητα της δεκαετίας του 70 υπερέβη τά έσκαμμένα, είναι τό βασικό χαρακτηριστικό των τρεχουσών έξελίξεων στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Γιά διαφορετικούς ή κάθε

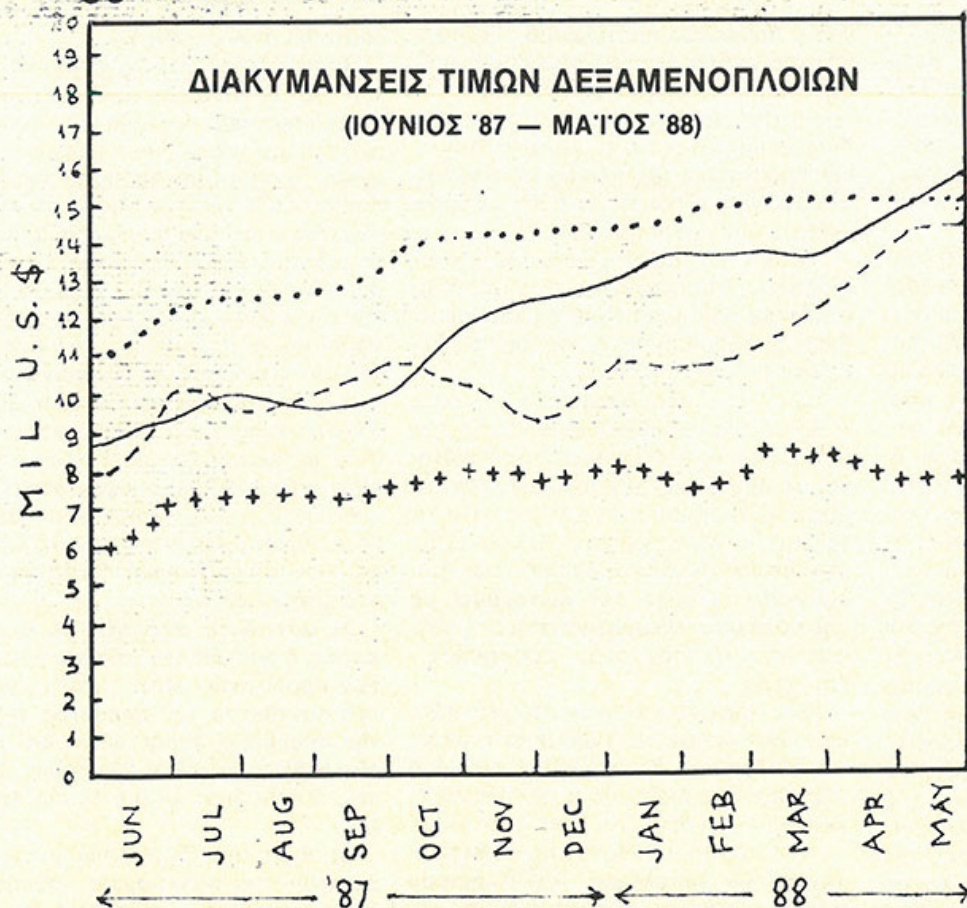
HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

**Συνολική άξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1987 ήταν
περισσότερη από 16.000.000.000 δολάρια.**

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνο άντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON



Πηγή: George Moundreas
& Co. S.A., Piraeus
(S + P Files)

— VLCC ναυπηγήσεως 1974
..... 80.000 TDW ναυπηγήσεως '80

--- 120.000 TDW ναυπηγήσεως '75
+++++ 30.000 TDW πρόντακτ κάρριερ '75



HOW THEMISTOCLES COULD HAVE PULLED

THEMISTOCLES once said: 'I cannot tune a lyre but I know how to take a modest city in hand and raise it to greatness.' And so he did, in 480BC.

With 200 fast-running triremes paid for by his fellow Athenians from the proceeds of a silver mine. Outnumbered two to one, he defeated the Persian invasion fleet in a bloody naval battle in the Bay of Salamis.

Now you may think it is rather churlish of us to suggest that Themistocles could have done better. But consider his choice of ship.

Yes, the trireme went lickety-split. But it required 170 oarsmen to propel it. That, we feel, was a trifle labour-intensive. Its hull, too, was thin and easily holed. And it lay so low in the water, one good wave could drown it.

Whereas with our extensive CAD/CAM capability and technical expertise, we could have custom-designed a boat that was faster, safer and far less costly to crew.



Laser levelling.

For further information, please contact: British Shipbuilders, 197 Knightsbridge, London SW7 1RB. Tel: 01-581 1393. Telex: 881470.

χώρα λόγους, ύφίσταται ή χαράσσει ένα περιορισμό του ναυπηγικού της δυναμικού κατά τρόπο που τείνει να μεταβάλει τις μέχρι τουδε γνωστές ισορροπίες.

Η Ιαπωνία, ο γίγας αυτός της ναυπηγικής με τό 45% των παγκοσμίων παραγγελιών κατά τη διάρκεια του 70 και τό 55% μόλις λίγα χρόνια πριν, δρομολογεί διαδικασίες εκούσιας συρρίκνωσης, φαινομενικά υπό τό βάρος των νέων συναλλαγματικών ισοτιμιών που κάνουν τη χώρα πολύ ακριβή, στην πραγματικότητα, κατά τη γνώμη του γράφοντος, υπακούοντας στά κελεύσματα ιστορικών αλλαγών που τείνουν να μεταβάλουν την οικονομική φυσιογνωμία της χώρας, τρέποντάς την προς τομείς ύψηλης τεχνολογίας όπου ή ναυπηγική συγκριτικά φαντάζει σά ... χειρωνακτική εργασία.

Δώδεκα μόλις χρόνια μετά την είσοδό της στην παγκόσμια αγορά των ναυπηγήσεων, ή Ν. Κορέα δείχνει τά πρώτα ασφαλή σημεία κοπώσεως, αποτέλεσμα των τάσεων προς δημοκρατικότερες διαδικασίες διακυβερνήσεως, φιλελευθεροποίηση της συνδικαλιστικής δράσης και της έξ αυτής αύξησεως άμοιβών και, έπομένως, κόστους παραγωγής. Συγχρόνως όμως — και κυρίως — αποτέλεσμα αλλαγής αντίληψεων ως προς τη σκοπιμότητα διατηρήσεως μιάς δραστήριας βιομηχανίας με ζημιές ή, έστω, χωρίς κέρδη, απλώς για τόν προ-

σορισμό συναλλάγματος, όπως μέχρι πρό τιнос συνέβαινε. Μιά τέτοια, αλλαγή συνεπάγεται και την κατάργηση άμέσων ή έμμέσων έπιδοτήσεων και, συνεπώς, πτώση της ανταγωνιστικότητας και αύξηση των τιμών.

Και ενώ στό έρώτημα αν ή Κίνα και ή Ταϊβάν θα είναι σέ θέση να καλύψουν σέ αριθμό, όγκο και ανταγωνιστικές τιμές τό παραγόμενο κενό ή άπάντηση είναι μάλλον άρνητική, έρχόμαστε στον Εύρωπαϊκό χώρο όπου τό ύψηλό βιομηχανικό κόστος «στενεύει» κάθε προοπτική πέρα από ένα καθεστώς έπιδοτήσεων που τείνει να γίνει κοινωνικά άπαραδέκτο. Έξαιρέση ή Γιουγκοσλαβία και, σέ κάποιο μέτρο, ή Ισπανία, που φαίνεται να διατηρούν κάποιο δυναμισμό. Η πρώτη, κάτω από τη σοσιαλιστική αντίληψη της οικονομικής της δομής διατηρεί μιά συνολική έξαγωγική ικανότητα 10-15 μεγάλων πλοίων ανά έτος (δύως άνεπαρκής αριθμός για παγκόσμια μέτρα) ενώ ή δεύτερη, υπό τό βάρος της γραφειοκρατίας και των κρατικών παρεμβάσεων και έπιδοτήσεων — που θα πρέπει να καταργηθούν, άλλωστε, μέσα στην έπόμενη τετραετία — άδυνατεί να δώσει μιά συνολική άπάντηση, μιά λύση.

Έπομένως, τόσο από την άποψη της μελλοντικής διαμορφώσεως των ναυπηγικών τιμών όσο και από εκείνη του αριθμού των διαθέσιμων κλινών ανά τόν κόσμο, ή μελλοντική προσπάθεια

προσκτήσεως ή αντικατάστασεως πλοίων με νέες παραγγελίες παρουσιάζεται προβληματική. Έκτός εάν αναφανούν μέσα στά έπόμενα λίγα χρόνια χώρες που έπαξίως θα αναλάβουν τη διεύρυνση της ναυπηγικής αγοράς (ποιές τάχα;) τό μοντέρνο πλοίο θα καταστεί αγαθό εν άνεπαρκεία.

Μέσα, λοιπόν, από τη διελκυστίδα μιάς σημερινής έπισφαλούς ισορροπίας προσφοράς - ζητήσεως, της αύξησης του ναυπηγικού κόστους και των τιμών με παράλληλη συρρίκνωση του παγκόσμιου ναυπηγικού δυναμικού, της άβέβαιης διαμορφώσεως της ναυλαγοράς πετρελαίου και, έπιπροσθέτως, της έλλείψεως εύκαιρών συνδυασμού παραγωγείας με ταυτόχρονη έξασφάλιση μακρόχρονης άπασχόλησης, καλείται ό ναυτιλιακός κόσμος να αξιολογήσει την ήδη υπάρχουσα χωρητικότητα.

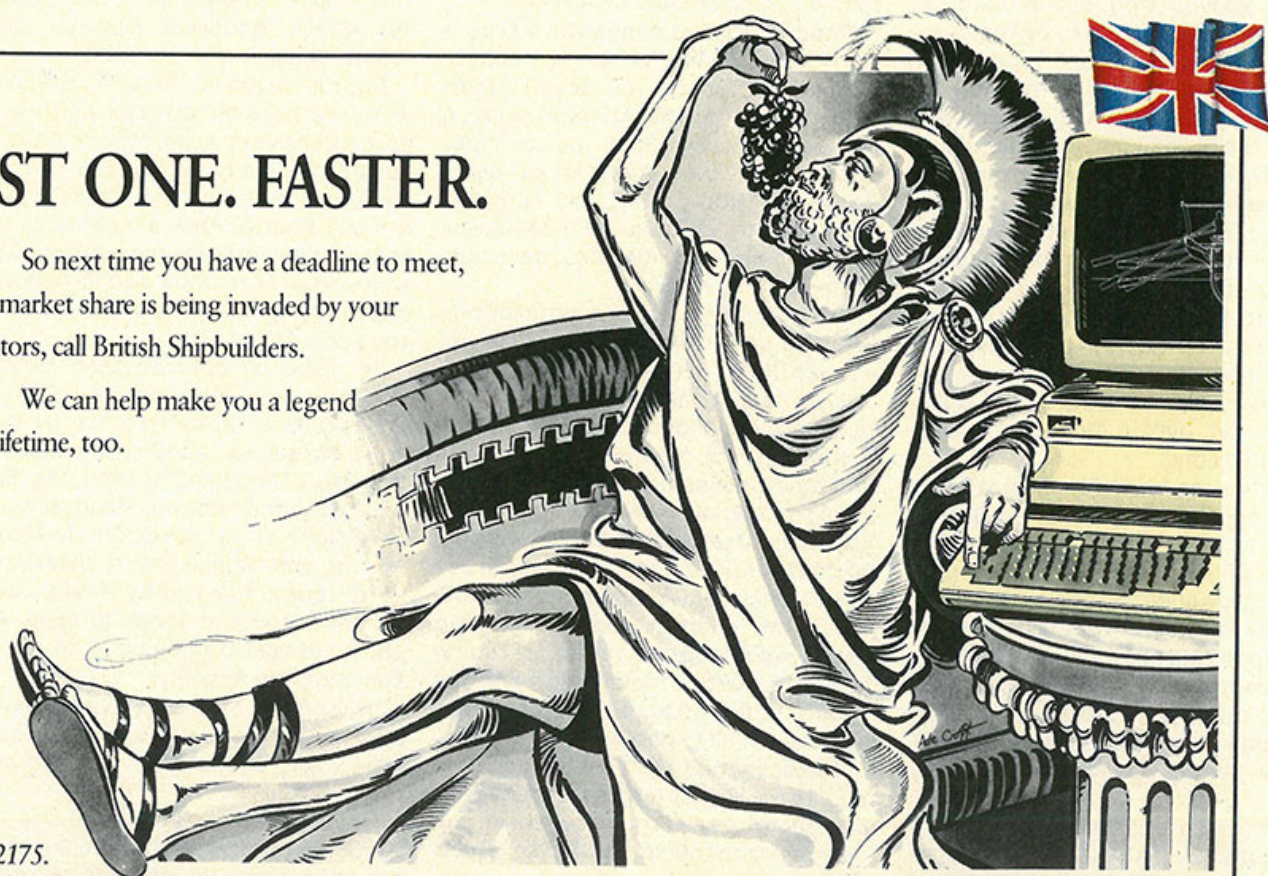
Η άπάντηση, ή φυσιολογική λύση, είναι ή υπερεκτίμηση των αξιών, ή άνοδος των τιμών που επιτείνεται από τό γεγονός ότι μερικές χώρες όπως ή Νορβηγία έχουν απόλυτα ένστερνωθεί τά παραπάνω συμπεράσματα και δρούν άναλόγως.

Έν τώ μεταξύ, οι τρέχουσες παραγγελίες σύμφωνα με τά σχετικά βιβλία παραγγελιών των ναυπηγείων φθάνουν μόλις τις 300 μονάδες περίπου και τά 20 έκατομύρια τον. d.w., ενώ οι τρέχοντες ναύλοι δέν έπαρκούν για να δικαιολογήσουν επένδυση σέ νεότευκτο ούτε

FAST ONE. FASTER.

So next time you have a deadline to meet, our market share is being invaded by your competitors, call British Shipbuilders.

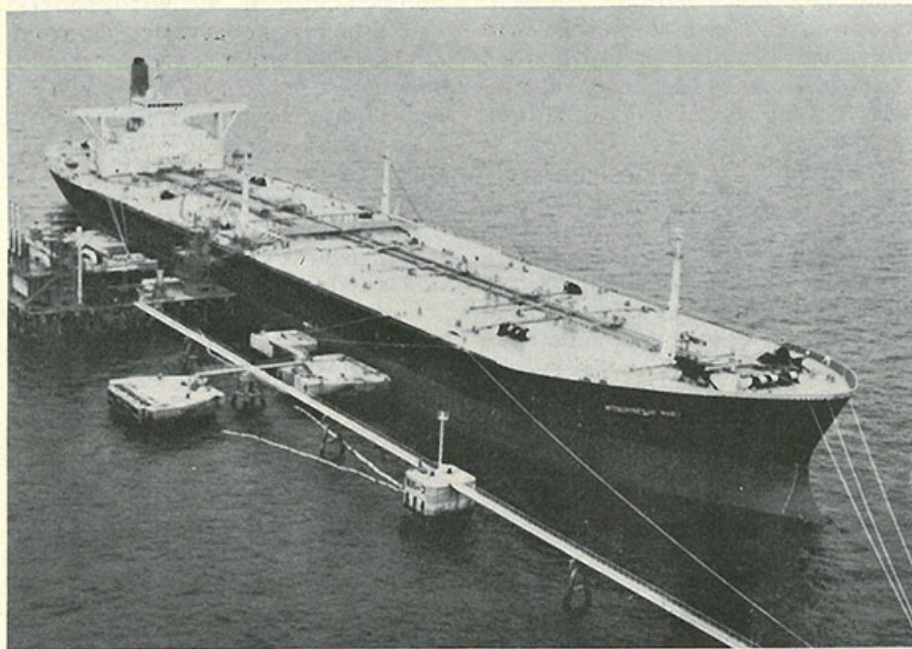
We can help make you a legend for your lifetime, too.



089 2175.

British Shipbuilders

CPA



«Δεξαμενόπλοιο: Άγαθό έν άνεπαρκεία.»

μέ τις πρόσφατες ούτε — κατά μείζονα λόγο — μέ τις από τώρα καί στο έξης αύξημένες τιμές.

Όλα αυτά συμβαίνουν κάτω από μία σταθερή μείωση του άριθμού καί του όγκου τής παροπλισμένης χωρητικότητας. Άργά αλλά σταθερά καί μετά κάποια μικρή έξαρση τών άρχών του 1987, φαίνεται νά μειώνεται καί ο όγκος τών πρós αποθήκευση του πετρελαίου χρησιμοποιουμένων δεξαμενοπλοίων.

Είναι παραδεκτό ότι, στην σειρά τών ήδη έκτεθέντων συλλογισμών καί επισημάνσεων, υπάρχουν στοιχεία πού συνιστούν **θέση**, αλλά **άντίθεση**. Δέν είναι παράδοξο νά ισχυρισθούμε ότι από αυτά προκύπτει ή **σύνθεση**, πού συνιστά έν προκειμένω μονοσήμαντη άπάντηση στο έρώτημα περί του πρακτέου, επιτρέπει όμως στον καθένα, ανάλογα μέ την ιστορία του, την πείρα του, τις διασυνδέσεις του, την οικονομική του επιφάνεια καί τις επιδιώξεις του, νά ακολουθήσει τό δικό του δρόμο... **Γ.Μ.**

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΚΑΙ Ο ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΣ

Του πλοιάρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Όχτώ χρόνια τώρα, δύο φιλικά Κράτη τής Ελλάδος, δύο φιλικοί λαοί, χτυπιώνται άλύπητα μέσα στο γνωστό μας Περσικό Κόλπο. Από τή μία τό Ίράκ, φιλικός λαός γιά τούς Έλληνες μέσα στα πλαίσια τής Άραβικής οντότητας καί από την άλλη ή Περσία, λαός στενά ιστορικά δεμένος μέ την Ελλάδα καί τούς Έλληνες από αρχαιοτάτων χρόνων.

Τούς λόγους του φοβερού καί φονικώτατου αυτού πολέμου άς τούς αφήσουμε στον Ιστορικό του μέλλοντος, αλλά καί στην άλάθητη κρίση τών λαών σήμερα πού καθημερινά ενημερώνονται μέ λεπτομέρειες γύρω από τά φοβερά γεγονότα, από τά διεθνή μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Σέ όλους μας όμως είναι γνωστό λίγο πολύ ή άφορμή, πετρέλαια, συμφέροντα, ενεργειακή κρίση, έδαφικές καί θαλάσσιες διεκδικήσεις καί παλαιά μίσση καί ανταγωνισμοί, έντεχνα καλλιεργημένα έδω καί πολλά χρόνια.

Στή προσπάθεια ο ένας νά πλήξει τον άλλον στρατηγικά καί οικονομικά καίρια, από την άρχή του πολέμου άρχισαν νά χτυπούν τις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις καί την έξαγωγική τους επιχείρηση.

Ζημιές τεράστιες ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δολλαρίων σέ εγκαταστάσεις καί σέ ανθρώπινες υπάρξεις.

Όμως ή παραγωγή καί μεταφορά πετρελαίου δέν άφορά μόνο τό Ίράκ καί τό Ίράν, είναι μία επιχείρησης πολύ ζω-

τική γιά τή παγκόσμια ενέργεια.

Παρά τά φοβερά πλήγματα, ο ένας έναντίον του άλλου, κατά τής παραγωγής καί μεταφοράς του άργού πετρελαίου πρós τις καταναλώτριες χώρες, ή μεταφορά συνεχίστηκε μέ σκληρές προσπάθειες πρós Ανατολή καί Δύση, Βορρά καί Νότο, χάρις στο έμπορικό πνεύμα του Έλληνα ναυτιλλόμενου, μέσα από φοβερές πολεμικές καί κλιματολογικές συνθήκες.

Κάτω από τό τίτλο ναυτιλλόμενο, βλέπομε τον Έλληνα έφοπλιστή καί ναυτικό. Χάρη, λοιπόν, στις σκληρές καί πολλές φορές ήρωϊκές προσπάθειες τών δύο αυτών παραγόντων τής παγκόσμιας ναυτιλίας ή ροή του μαύρου χρυσού συνεχίστηκε κανονικά πρós τις άγορές πετρελαίου σέ όλη την Ύδρoγειο, καί μάλιστα μέ τέτοιο έντονο ρυθμό, πού όχι μόνο ενεργειακή κρίση δέν προκλήθηκε, όπως πολλοί φοβόντουσαν, αλλά υπάρχει πλήρης έπάρκεια άργού καί προσφορά τέτοια, μέ αποτέλεσμα τή συνεχή πτώση τής τιμής του προϊόντος πρós όφελος τών έλευθέρων οικονομιών τών κρατών.

Τό εύεργετικό αυτό αποτέλεσμα γιά τις οικονομίες τών Κρατών Ανατολής καί Δύσης όφείλεται στην άοκνη καί σκληρή προσπάθεια του Έλληνα ναυτιλλόμενου.

Έλληνικά τά καράβια, Έλληνικά καί τά χέρια πού κινούν τά καράβια, σέ ένα ιδιόκοπο καί συνεχέ, πήγαινε - έλα με-

ταξύ Κάργκ - Λαράκ από τή μία πλευρά, καί μεταξύ Άραβικών λιμανιών πρós Ίνδικό Ώκεανό από την άλλη.

Προτού άρχίσει ο πόλεμος, ή έξαγωγή του πετρελαίου του Ίράκ γινότανε από τις παράκτιες εγκαταστάσεις του Ίράκ στα βόρεια του Κόλπου, από τή βάση έξόρυξης πετρελαίου πού είναι γνωστή σαν Khor Al Amaya ή όποια μέ την έναρξη του πολέμου κατεστάφη ολοκληρωτικά. Αυτό όσον άφορά τά κοιτάσματα του Ίράκ επί τής ύφαλοκρηπίδας του μέσα στον Κόλπο.

Τό Ίράκ, μή έχοντας άλλη διέξοδο στις θαλάσσιες άρτηρίες του Κόλπου, διοχέτευσε τό πετρέλαιό του μέ άγωγούς σέ φιλικά Άραβικά λιμάνια του Περσικού/ Άραβικού Κόλπου, τής Ερυθράς θάλασσας καί τής Μεσογείου.

Τό Ίράν τώρα, συνεχίζει τις έξαγωγές της από τις ήμικατεστραμμένες εγκαταστάσεις τών νησιών Kharg, Lavan καί Sirri, πρós τό Larak (στερνά Όρμούζ) γιά τελικό προορισμό τά κέντρα έμπορίας του άργού.

Η τεράστια αυτή έξαγωγική προσπάθεια καί τών δύο έμπολέμων κρατών στηρίχθηκε έπάνω στον Έλληνα ναυτιλλόμενο.

Παρά τον άνηλεή βομβαρδισμό τών καραβιών μας καί τά έξ αυτού θύματα, ή ροή του μαύρου χρυσού από τά χρυσόφορα πεδία του Κόλπου συνεχίζεται.

Ο ναυτικός αποκλεισμός τών λιμανιών τών δύο έμπολέμων δέν πέτυχε

χάρη στην αυτοθυσία των 'Ελλήνων ναυτικών, οι οποίοι σήμερα, ύστερα από τον όκταετή πόλεμο, γεμάτοι πολεμικές εμπειρίες, συνεχίζουν άοκνοι την προσπάθεια αυτή.

Μεγάλη χάρη οφείλουν τα Κράτη 'Ανατολής - Δύσης, Βορρά - Νότου στον 'Ελληνα ναυτιλλόμενο και οφείλουν να τό αναγνωρίσουν. 'Οφείλουν να τιμήσουν τον 'Ελληνα ναυτικό, γιατί χάρη στην προσωπική του θυσία, ο κόσμος σήμερα δέν αντιμετώπισε μιά δεύτερη και φοβερότερη ενεργειακή κρίση.

'Οφείλουν ταυτόχρονα να τιμήσουν τον 'Ελληνα πλοιοκτήτη, γιατί χάρη στο επιχειρηματικό του δαιμόνιο οργανώθηκε άριστα ή όλη επιχείρηση μεταφοράς πετρελαίου μέσα από τον όρυμα-γδό του πολέμου.

'Αλλά και οι δύο έμπόλεμοι οφείλουν να τιμήσουν τον 'Ελληνα ναυτιλλόμενο, γιατί χάρη στην αυτοθυσία του και στην σκληρή του προσπάθεια, συνεχίστηκε όμαλά ή έξαγωγική τους επιχείρηση και μπόρεσαν έτσι με τά έσοδα των εξαγωγών πετρελαίου να χρηματοδοτήσουν την 'Εθνική τους άμυνα.

Χάριτας όμως οφείλει και ή 'Ελληνική Κυβέρνηση στον 'Ελληνα ναυτιλλόμενο που με την όξυδέρκεια, τό έμπορικό του δαιμόνιο και την προσωπική του θυσία, που αναδείχθηκαν γιά μιά ακόμη φορά στην προσπάθεια να παραμείνει άνοικτός ο δρόμος του πετρελαίου μέσα στη δίνη του πολέμου του Κόλπου πολύ συνέβαλε στην άπάλειψη των προβλημάτων τά όποια είχε έπισωρεύσει στην 'Ελληνική Ναυτιλία ή χειρότερη και μακρότερη σέ διάρκεια ναυτιλιακή κρίση των τελευταίων έτών, στην έξάλειψη της άνεργίας των ναυτικών μας που τούς μάζιζε επί ξει συνεχή χρόνια και στην τόνωση της 'Εθνικής μας Οικονομίας μέ άρκετό συνάλλαγμα.

'Αλλά και όταν ο πόλεμος τελειώσει, πάλιν ό 'Ελληνας ναυτιλλόμενος θά είναι εκείνος ό όποιος μπροστάρης θά βοηθήσει στην άνασυγκρότηση και στην έπούλωση των καταστροφών του πολέμου και θά συμβάλει στά έργα της ειρήνης γιά τή μελλοντική εύτυχία των λαών της περιοχής.

Είναι ακόμη άξιοσημείωτο και πρέπει να άναφερθεί ότι τίς πλούσιες έμπει-

ρίες των 'Ελλήνων ναυτικών που άποκτήθηκαν μέσα στον καταιγισμό των πυραύλων και των βομβών σέ φοβερές κλιματολογικές συνθήκες προσπαθούν σήμερα να άποκτήσουν μεγάλοι ναυτιλιακοί οίκοι του έξωτερικού, γεγονός που άποτελεί μιά έμμεση αλλά ουσιαστική άναγνώριση των φοβερών προσπαθειών του 'Ελληνα ναυτιλλόμενου να συνεχισθεί όμαλά ή ροή του μαύρου χρυσού. 'Ετσι οι διεθνείς μεταφορές δέν γονάτισαν, ή έλευθερία των θαλασσών διατηρήθηκε, οι οίκονομίες των καπιταλιστικών κρατών δέν υπέφεραν, ή ενεργειακή κρίση άποφεύχθηκε και ή 'Ελληνική ναυτιλία έξέφυγε από τό τέλμα.

Γιά άλλη μιά φορά τό 'Ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα φώτισε τό παγκόσμιο οίκονομικό στερέωμα. Καί αυτό τό νέο έλληνικό θαύμα θά μάς δοθεί ή εύκαιρία να τό δούμε λεπτομερέστερα σέ εύθετότερο χρόνο.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

Recognized as efficient by the British Accreditation Council for Independent Further and Higher Education

Member of the London Chamber of Commerce and Industry

Recognized by the Chartered Institute of Transport (Diploma in International Trade & Distribution)

THE LONDON SCHOOL OF FOREIGN TRADE

Principal: W P Capstick MA BSc (Econ) FCIS FRSA FBIM ACP DipEd

Recognized as efficient by the British Accreditation Council for Independent Further and Higher Education

THE SCHOOL OFFERS FULL TIME COURSES LEADING TO THE AWARD OF:—

- * Diploma and Certificate in Shipping One academic year commencing September
- * Diploma in Business Studies One academic year commencing September
- * International Trade and Distribution Diploma Six months commencing September and January
- * Diploma in Business Organization and Management Six months commencing January and April
- * Certificate in Commerce Three months commencing late September, January, April
- * Certificate in English Three months commencing late September, January, April
- * Certificate in Business Organization and Administration Three months commencing September, April and July
- * Business with English as a Foreign Language Three months commencing September, January and April
- * Intensive English Courses One Month commencing September
- * Part-time Subject courses available

Further particulars from: The Academic Registrar
London School of Foreign Trade
(at Morley College)
61 Westminster Bridge Road
London SE1 7HT
Telephone: London (01) 928 6810
Telex: 888941 LCCI G Attention LSFT

The School is a Charity registered with the DES.
Help with obtaining accommodation can be given.



ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΕΡΝΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ CITIBANK

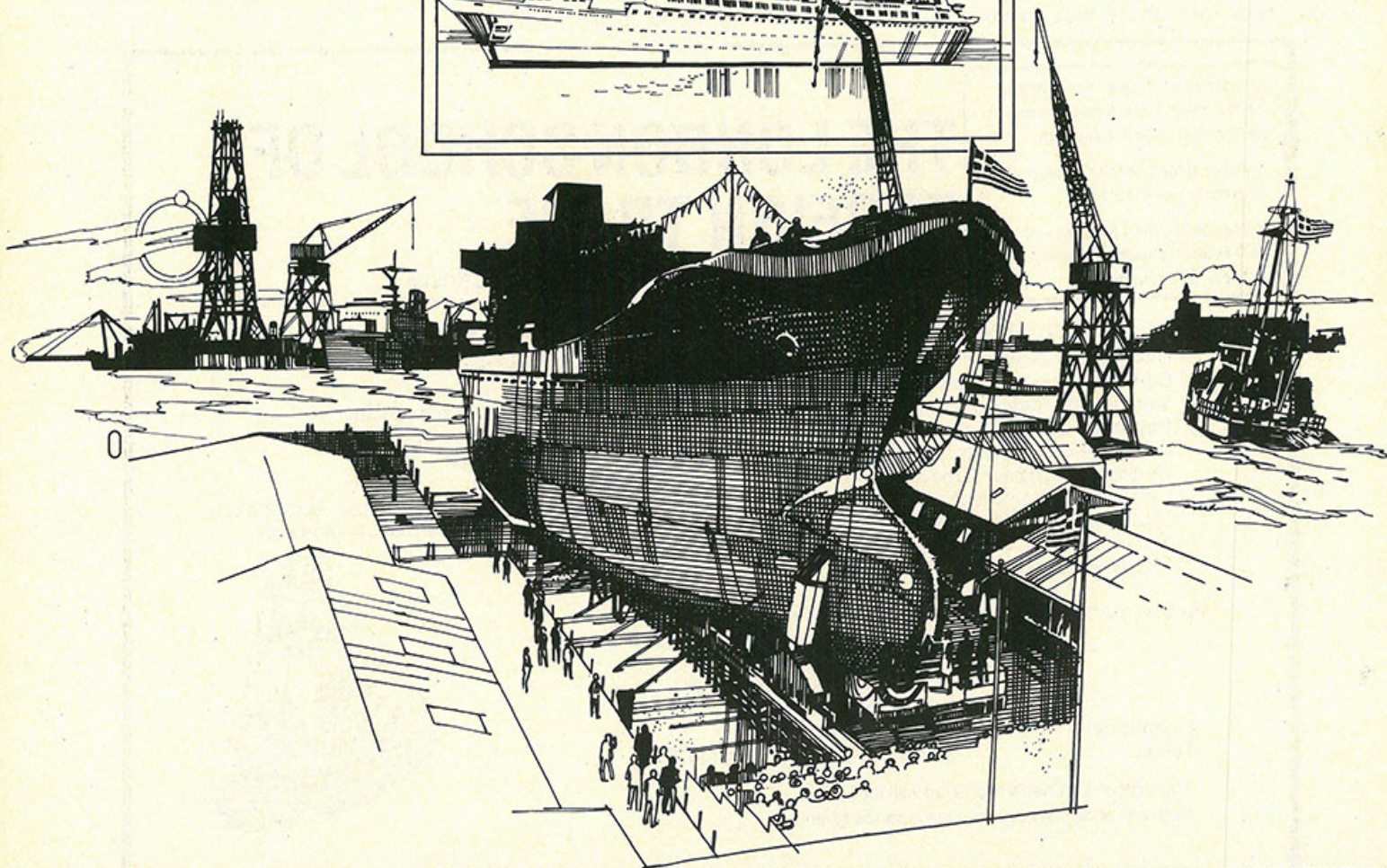
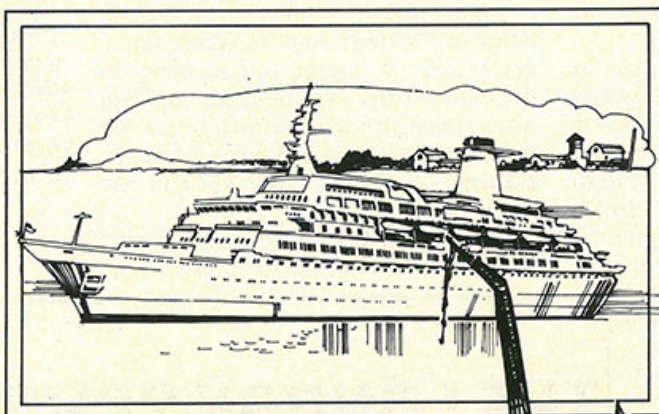
Citibank

74 χρόνια συμβολής στη δυναμική ανάπτυξη
της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνή χώρο.

24 χρόνια παρουσίας
στην Ελλάδα για
την υποστήριξη
της επενδυτικής σας
στρατηγικής.

Ο πρωτοπόρος οικονομικός οργανισμός
με περισσότερα από 2.400 καταστήματα
σ' όλο τον κόσμο για την εξυπηρέτησή σας.

CITIBANK 



CITIBANK 

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 47-49, ΤΗΛ.: 4523511, ΤΛΧ. 211221-7

Δυναμική ή συμμετοχή της 'Ελλάδος στην κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική

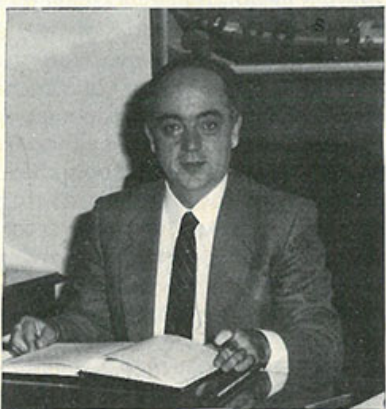
Τό Β' μέρος της ομιλίας του Γ.Γ. του ΥΕΝ κ. ΒΑΣ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Δημοσιεύουμε σήμερα τό Β' μέρος της ομιλίας του Γενικού Γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασίλη Παπαδόπουλου με θέμα: «Εναρμόνιση της πολιτικής της 'Ελληνικής Ναυτιλίας προς την ΕΟΚ» που έγινε στις 4 Μαΐου στα πλαίσια των διαλέξεων και συζητήσεων επί ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος θεμάτων που οργανώνουν η Ένωση 'Ελλήνων Νομικών Ευρωπαϊκής Συνεργασίας και ο Δικηγορικός Σύλλογος 'Αθηνών, τό οποίο έχει ως εξής:

Έχει γίνει πολύς λόγος μέχρι σήμερα και θα γίνεται για αρκετό διάστημα ακόμα για την Ευρώπη των δύο ταχυτήτων και τις διαφορές Βορρά - Νότου δηλαδή τις διαφορές μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών Ε.Ο.Κ. Αυτό δεν ισχύει στη ναυτιλία, στο μέτρο τουλάχιστον που αφορά τη χώρα μας. Όταν η 'Ελλάδα προσεχώρησε στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα ή 'Ελληνική ναυτιλία αντιπροσώπευσε τό 10% του παγκοσμίου στόλου, τό 38% του στόλου ΕΟΚ και μαζί με αυτόν τό 26% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Είναι προφανές νομίζω ή σημασία που είχε και έχει ή ελληνική εμπορική ναυτιλία για την Κοινότητα. Η ΕΟΚ με την προσθήκη της ελληνικής ναυτιλίας ισχυροποιήθηκε ως ενιαία ναυτιλιακή οντότητα στο διεθνή θαλάσσιο χώρο, κάτι πολύ σημαντικό για ένα Όργανισμό που θέλει να υιοθετεί και επιβάλλει την πολιτική που εξυπηρετεί τά συμφέροντα της ναυτιλίας του, των φορτωτών του, των εμπόρων του, της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας του και άλλων τομέων της οικονομίας του που αναπτύσσονται λόγω των δραστηριοτήτων της ναυτιλίας.

Έκτός από αυτό δεν πρέπει να μάς διαφεύγει ότι τό μεγαλύτερο τμήμα του εισαγωγεξαγωγικού εμπορίου της ΕΟΚ διεξάγεται διά θαλάσσης, κάτι που προσδίδει ακόμη μεγαλύτερη βαρύτητα στη σημασία που έχει για την ΕΟΚ ή ναυτιλία. Τέλος πρέπει να πώ, ότι από πλευράς απασχόλησης ή ελληνική ναυτιλία ή οποία ασχολείται με τίς μεταφορές ξηρού φορτίου, δραστηριοποιείται κατά ποσοστό 95% στον τομέα των ελευθέρων φορτηγών πλοίων (Tramps) δηλαδή πλοίων που ταξιδεύουν σε οποιοδήποτε λιμάνι που βρίσκουν φορτία. Από την άλλη πλευρά τά αντίστοιχα πλοία των άλλων χωρών - μελών της Κοινότητας απασχολούνται στο μεγαλύτερο τους ποσοστό στις τακτικές γραμμές, δηλαδή εξυπηρετούν την έμ-



πορική κίνηση μεταξύ προκαθαρισμένων λιμανιών. Έτσι είναι φανερό πιστεύω ότι ή 'Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία δεν είναι ανταγωνιστικός αντίπαλος των άλλων κοινοτικών ναυτιλιών.

Όταν τό 1981 ή χώρα μας έγινε τό 10ο μέλος της ΕΟΚ, είχαν αρχίσει να γίνονται τά πρώτα βήματα προς την κατεύθυνση μιάς κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Αφορμή είχε αποτελέσει όπως είπα ως είναι γνωστό, ή αριθ. 167/74 απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου σε βάρος της Γαλλίας. Βάσει της οποίας αποσαφηνίστηκε ότι οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης έχουν εφαρμογή και στη ναυτιλία. Μέχρι τότε επιστεύετο ότι ή ναυτιλία εξαιρείται των κοινοτικών ρυθμίσεων βάσει του άρθρου 84 παρ. 2 της Συνθήκης της Ρώμης. Τό δικαστήριο όμως διευκρίνισε ότι ή εξαίρεση αφορούσε μόνο τίς διατάξεις του Κεφαλαίου IV περί μεταφορών της Συνθήκης και όχι τό σύνολο των διατάξεων αυτής. Έτσι γενικές διατάξεις όπως αυτές περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων (άρθρο 48), περί δικαιώματος ελεύθερης εγκατάστασης και παροχής υπηρεσιών (άρθρο 59), περί εφαρμογής κανόνων για την άρση του αθέμιτου ανταγωνισμού (άρθρο 85), περί κοινωνικής πολιτικής (άρθρο 117) έχουν εφαρμογή και στη ναυτιλία.

Αναφορικά με τό παράγωγο κοινοτικό δίκαιο ή Κοινοτικό κεκτημένο όπως συνηθίζεται να λέγεται, τά βήματα που είχαν γίνει μέχρι την προσχώρηση της χώρας μας δεν ήταν σπουδαία. Ένδεικτικά αναφέρω την Απόφαση για καθιέρωση διαδικασίας διαβουλεύσεων μεταξύ των κρατών - μελών, τη Σύσταση για επικύρωση Διεθνών Συμβάσεων ασφαλείας ναυσιπλοΐας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, την Απόφαση για τη δημιουργία συστήματος συλλογής πληροφοριών για τίς δραστηριό-

τητες εμπορικών στόλων τρίτων χωρών κ.λπ.

Στή διαδρομή μας, ως μέλος της ΕΟΚ, δεν συναντήσαμε πρόβλημα στην αποδοχή του παραπάνω κεκτημένου. Αντίθετα μάλιστα, αφού ή Κυβέρνηση και τό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ειδικότερα υποστηρίζει περισσότερο ίσως από κάθε άλλον τά μέτρα για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και αισθάνεται τό ίδιο έντονα την ανάγκη για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να τονίσω ότι υπάρχει εξειδικευμένος διεθνής Όργανισμός, ή ΙΜΟ, μέλος του Συμβουλίου του οποίου είναι ή χώρα μας επί σειρά ετών, ή οποίος ασχολείται με τά θέματα αυτά. Θέλει λοιπόν προσοχή ώστε ή ΕΟΚ να μην υπεισέρχεται και υποκαθιστά τον Όργανισμό αυτό υιοθετώντας παράλληλα και πρόσθετα μέτρα διότι τότο μπορεί να προκαλέσει σύγχυση και να αποδυναμώσει τον ΙΜΟ στον οποίο μετέχουν όλα τά ναυτιλιακά κράτη του κόσμου, πάνω από 120. Αντίθετα έμφαση πρέπει να δίνεται από την ΕΟΚ στην ταχεία υιοθέτηση και εφαρμογή των μέτρων που λαμβάνονται στον ΙΜΟ. Έχοντας υπόψη τό ειδικό βάρος της ΕΟΚ στα διεθνή FORA, αυτό συντελεί πιστεύουμε στην γρηγορότερη και καλλίτερη υιοθέτηση σε παγκόσμιο επίπεδο όλων των μέτρων που είναι απαραίτητα για την προαγωγή της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Με τά όσα είπα μέχρι τώρα δεν πρέπει να δημιουργηθεί ή εντύπωση ότι όλα είναι εύκολα και ότι προχωρούμε χωρίς δυσκολίες προς τη διαμόρφωση μιάς κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

Αντίθετα πρέπει όλοι να έχουμε υπόψη ότι ή ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ιδιόμορφη και λειτουργεί διαφορετικά σε σύγκριση με επιχειρήσεις ξηράς. Έτσι οι ναυτιλιακές νομοθεσίες των κρατών - μελών έχουν σχεδιασθεί με σκοπό να καλύψουν τίς ειδικές απαιτήσεις που δημιουργούνται από τη λειτουργία των ναυτιλιών τους, οι απαιτήσεις δέ αυτές δεν είναι και ανάγκη ίδιες σε όλα τά κράτη - μέλη. Συνεπώς ή ομοιόμορφη ρύθμιση δεν είναι εύκολη και πολύ πριν φθάσουμε εκεί απαιτούνται μελέτες, ανταλλαγές γνώμων, διαμόρφωση και ώριμανση κατάλληλων συνθηκών και σύμπτωση απόψεων.

Ένδεικτικά, διότι είναι μακρύς ή κατάλογος, θέλω να αναφερθώ σε όρισμένα θέματα που απαιτούν χειρισμό και

άντιμετώπιση με γνώμονα τα όσα μόλις προανέφερα. Τό πρώτο έχει σχέση με τη κοινή πολιτική για τα λιμάνια που δεν έχει διαμορφωθεί ακόμα παρά τις σχετικές προσπάθειες που χρονολογούνται από το 1970 (έκθεση CAROSSINO κ.λ.π.).

Είναι αναμφισβήτητο όμως ότι, η εφαρμογή της Ένιαίας Έσωτερικής Άγορας θα επιδράσει άμεσα στην ανάπτυξη των λιμένων των χωρών της Κοινότητας ιδιαίτερα μάλιστα εξαιτίας των επιπτώσεων που θα έχει η Άγορά αυτή στις συνδεδασμένες μεταφορές, αφού τα λιμάνια όρισμένων χωρών - μελών της Κοινότητας (ΕΛΛΑΔΑ, Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ, ΙΡΛΑΝΔΙΑ) δεν έχουν χερσαία σύνδεση με την «καρδιά» της Ευρωπαϊκής Άγορας. Συνεπώς, η λήψη μέτρων στα πλαίσια της ΕΟΚ που θα αποτρέπουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό και θα «εναρμονίζουν» τις συνθήκες δραστηριοποίησης των λιμένων των χωρών - μελών σάν επιχειρήσεων, είναι ζωτικής ανάγκης για την ανάπτυξη των Έλληνικών Λιμένων ενόψει του 1992. Σε έθνικό δέ επίπεδο, η Ένιαία Έσωτερική Άγορά αναμένεται να επιδράσει και «γεωγραφικά» στη λιμενική ανάπτυξη της χώρας (λ.χ. ανάπτυξη λιμένων «Δυτικής Πύλης»).

Σάν άμεσοι στόχοι για τη χώρα μας, ενόψει του 1992, προβάλλουν:

— Η δημιουργία Έθνικού Λιμενικού Συστήματος, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ορθολογική ανάπτυξη και η ανταγωνιστικότητα των λιμένων της χώρας.

— Η εξέταση των επιπτώσεων στους Έλληνικούς λιμένες από την εφαρμογή της Ένιαίας Ευρωπαϊκής Άγορας (οργανωτικά, τελωνειακά κ.λ.π. θέματα) και η λήψη των απαραίτητων μέτρων.

— Η εξέταση των θέσεων της χώρας μας στην πορεία διαμόρφωσης ενιαίων ρυθμίσεων στην Κοινότητα για τον τομέα λιμενικής πολιτικής.

Τά θέματα αυτά αποτελούν ήδη αντικείμενο μελέτης ειδικής Ομάδας Έργας της Επιτροπής Κατάρτισης του Πρώτου Προγράμματος Ανάπτυξης των Λιμένων της Χώρας, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι όλων των συναρμοδίων υπηρεσιών και φορέων.

Τό δεύτερο θέμα αφορά την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου. Έδω και αρκετό καιρό η Κομισιόν μελετά σχέδια για την έναρμόνιση των διαφόρων ρυθμίσεων που ισχύουν στις χώρες - μέλη σχετικά με φορολογικά, κοινωνικά και άλλα θέματα καθώς και με τις οικονομικές προς τη ναυτιλία ενισχύσεις. Πρόκειται για τα λεγόμενα «θετικά μέτρα» (Positive Measures) που αποσκοπούν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου. Τό όλο θέμα εξετάζεται και είμαστε άλλωστε σε επαφή με τις αρμόδιες παραγωγικές τάξεις. Θά πρέπει ιδιαίτερα να προσεχθεί μήπως στην προσπάθεια για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου που πλήττεται από την κρίση, κάνουμε τά πράγματα χειρότερα, λαμβανομένων υπόψη των διαφορών που υπάρχουν στις γενικότερες οικονομικές συνθήκες των κρατών — μελών αλλά και των όσων προανέφερα για τις ιδιομορφίες των ναυτιλιών. Στόχος δεν πρέπει να είναι η οποιαδήποτε έναρμόνιση προς χάριν της έναρμόνισης, αλλά η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου έναντι των στόλων τρίτων χωρών. Αντίθετα αν η έναρμόνιση προς χάριν της ομοιομορφίας εφαρμογής, έχει σάν αποτέλεσμα την επιβάρυνση όρισμένων κοινοτικών ναυτιλιών τότε αυτό θα είναι σε βάρος όλου του κοινοτικού στόλου.

Τό τρίτο θέμα που προκαλεί δυσκολίες, ένα σημείο τριβής θά έλεγα, είναι τό θέμα της απελευθέρωσης της άκτοπλοίας, τό Cabotage. Από την Κοινότητα των 12, τό Βέλγιο, η Ολλανδία, η Ιρλανδία και η Μ. Βρετανία δεν έχουν μέχρι στιγμής περιορισμούς στις έσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές τους. Έπίσης η Δανία έχει όρισμένους μόνο περιορισμούς που άφορούν τις μεταφορές προς Γροιλανδία και εκείνες που εκτελούνται με πλοία κάτω των 500 κοχ. Από την άλλη πλευρά οι νότιες χώρες διατηρούν τό προνόμιο άκτοπλοίας.

Ανεξάρτητα από οποιαδήποτε νομικά επιχειρήματα θέλω να παρατηρήσω τά εξής: Από έρευνες έχει αποδειχθεί ότι τά ώφελήματα που θά προέκυπταν για την Κοινότητα από την κατάργηση του

προνομίου στις μεταφορές φορτίων θά ήταν μηδαμικά. Έναντι των ώφελημάτων αυτών θά ύπρχαν πολλές περιπτώσεις ατόμων που θά έχαναν τη δουλειά τους με όλες τις συνέπειες που αυτό συνεπάγεται ενώ θά ύπρχε και άπώλεια δημοσίων έσόδων. Τέλος η κατάργηση του προνομίου στη διακίνηση επιβατών συνδέεται άμεσα με την οικονομική και κοινωνική ζωή των νησιών. Άγονες γραμμές επιδοτούνται ενώ όπως ίσως γνωρίζετε τό κράτος έπεμβαίνει για κοινωνικούς λόγους στη διαμόρφωση του κόστους του εισιτηρίου. Είναι λοιπόν βάσιμοι οι φόβοι ότι με την απελευθέρωση θά εισέλθουν στις γραμμές πλοία άλλων κοινοτικών χωρών που θά προσπαθούσαν να έπωφεληθούν από τις έπικερδείς περιόδους της μεγάλης κίνησης. Όποιαδήποτε λοιπόν κατάργηση του προνομίου άκτοπλοίας συνδέεται άμεσα με την έναρμόνιση του κόστους των έσωτερικών μεταφορών και των συνθηκών ανταγωνισμού ώστε να άποφευχθούν όλες οι δυσάρεστες συνέπειες. Ρυθμίσεις όμως της φύσεως αυτής είναι δύσκολες και μπορεί να γίνουν όχι με οποιοδήποτε βιαστικές αποφάσεις αλλά μόνο με την πάροδο του χρόνου που θά επιτρέψει την φυσιολογική ώριμανση των κατάλληλων προς τότο συνθηκών. Τελειώνοντας τό κεφάλαιο αυτό θά ήθελα να έπισημάνω κάτι που ίσως όλοι γνωρίζετε. Για τη χώρα μας η διατήρηση του προνομίου άκτοπλοίας έχει άμεση σχέση με την έθνική της άμυνα. Στό μέτρο που ύπρχει τό θέμα αυτό δεν είμαστε διατεθειμένοι να συζητήσουμε οποιαδήποτε απελευθέρωση.

Τά όσα λίγα έχω πει μέχρι στιγμής αναφέρονται στην προς μέσα πολιτική της κοινότητας, δηλαδή στις σχέσεις των κρατών - μελών μεταξύ τους. Υπάρχουν πολλά τέτοια θέματα όπως προείπα (Ευρωπαϊκό νηολόγιο, άναγνώριση πτυχίων και διπλωμάτων, παράλληλα νηολόγια κ.ά.). Είναι δύσκολα θέματα και βεβαίως σχετίζονται με τό στόχο για την ένιαία Έσωτερική Άγορά του 1992, στόχο που τέθηκε ύστερα από την υιοθέτηση της Ένιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης τό Φεβρουάριο του 1986 στη



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

Χάγη. Έκεί οι Πρωθυπουργοί και οι Άρχηγοί των 12 κρατών - μελών αναγνωρίζοντας, μεταξύ άλλων, και τη σημασία που έχει για την Κοινότητα ή Έμπορικη Ναυτιλία θέλησαν να επιταχύνουν τις εξελίξεις και τροποποίησαν το άρθρο 84 παρ. 2 της Συνθήκης της Ρώμης έτσι ώστε τώρα για τη λήψη αποφάσεων απαιτείται ειδική πλειοψηφία και όχι όμοφωνία.

Η αληθινή έννοια της τροποποίησης αυτής δεν είναι ότι πρέπει να επιδιώκεται η διαμόρφωση εύκαιριακών κατά περίπτωση πλειοψηφιών προκειμένου να περνάμε έμεις ή οι άλλες χώρες - μέλη τις επιδιώξεις τους, αγνοώντας ή παραγνωρίζοντας τις εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες και τους γενικότερους συσχετισμούς. Κάτι τέτοιο θα οδηγούσε σε αδιέξοδο. Πέρα από τυπικούς λόγους και νομικά επιχειρήματα ή απόφαση για τροποποίηση της αρχής της Όμοφωνίας δημιουργεί στα Κράτη μέλη την πρόσθετη υποχρέωση να καταβάλουν όλες τους τις προσπάθειες, παραμερίζοντας μικροσυμφέροντα, για να καταλήγουν κάθε φορά σε άμοιβαία αποδεκτές λύσεις. Στα πλαίσια αυτά όφειλω να επισημάνω ότι μέχρι σήμερα δεν χρειάστηκε ούτε μία φορά να γίνει επίκληση στην καθιερωμένη αρχή της ειδικής πλειοψηφίας. Τελειώνοντας το θέμα αυτό θέλω επίσης να επισημάνω ότι η χώρα μας κατά την υιοθέτηση της Ένιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης, κατάθεσε δήλωση σύμφωνα με την οποία θεωρούμε ότι η ανάπτυξη των κοινοτικών πολιτικών και δράσεων και η υιοθέτηση μέτρων βάσει των άρθρων 70 παρ. 1 και 84 παρ. 2 πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε να μη θίγονται ευαίσθητοι κλάδοι των οικονομικών των κρατών μελών.

Έχοντας διευκρινήσει τα παραπάνω και με τη διαβεβαίωση ότι το Έμπορικό Έμπορική Ναυτιλίας σε συνεργασία με όλους τους ενδιαφερόμενους

φορείς παρακολουθεί από πολύ κοντά όλα τα θέματα, θέλω τώρα να αναφερθώ στον τομέα εκείνο όπου έχουν γίνει από το 1981 και έπειτα τα πιο σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Είναι ο τομέας των προς τα έξω σχέσεων των κρατών - μελών, δηλαδή ο τομέας που διαμορφώνει διεθνώς το περιβάλλον στο οποίο διαστηριοποιούνται οι στόλοι των κρατών - μελών και των εκτός Ε.Ο.Κ. χωρών.

Τό 1981 στον τομέα αυτό, μεταξύ του τότε παράγωγου κοινοτικού δικαίου υπήρχε μόνο ένα Κανονισμός ο 954/79 που ρύθμιζε τα της κύρωσης και εφαρμογής από τα κράτη - μέλη μιας Διεθνούς Σύμβασης γνωστής σαν ο Κώδικας UNCTAD. Ο Κώδικας UNCTAD που υιοθετήθηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1983 ήταν και παραμένει το πρώτο και μοναδικό διεθνές όργανο που εισάγει προστατευτικές διατάξεις καταμερισμού φορτίων στις διεθνείς θαλάσσιες τακτικές γραμμές. Είναι αλήθεια ότι ο Κανονισμός 954/79 δεν έλαβε υπόψη τα ελληνικά συμφέροντα αφού όταν εκδόθηκε δεν είμαστε μέλος της ΕΟΚ. Σαν παράγωγο όμως δίκαιο καλούμεθα όταν κυρώσουμε τον Κώδικα UNCTAD να το κάνουμε με τις ρυθμίσεις του Κανονισμού.

Αυτό δεν μας δημιουργεί προβλήματα. Μπορεί βέβαια να μας στερεί τη δυνατότητα να κάνουμε χρήση όρισμένων διατάξεων του Κώδικα UNCTAD προς όφελός μας αλλά δεν είναι σοβαρό το κακό αν λάβουμε υπόψη την πολύ μικρή συμμετοχή μας στις μεταφορές τακτικών γραμμών.

Εκείνο που πρωτίστως μας ενδιαφέρει είναι να αποφύγουμε την επέκταση του προστατευτισμού στις μεταφορές χύμα φορτίων και μέχρις ένα βαθμό ο Κανονισμός 954/79 προσπαθεί να το διασφαλίσει αφού περιορίζει τον προστατευτι-

σμό του Κώδικα UNCTAD σε τμήμα μόνο των μεταφορών τακτικών γραμμών. Για να γίνω ίσως πιο κατανοητός πρέπει να πω ότι η χώρα μας είναι υπέρμαχος της αρχής ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Δεν θα μπορούσε άλλωστε να γίνει αλλιώς. Η χώρα μας στερούμενη φορτίων σε μέγεθος ικανό να στηρίξει τη ναυτιλία της δραστηριοποιείται σε μεταφορές χύμα φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών εκμεταλλευόμενη την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου που είναι αποτέλεσμα του ταλέντου του Έλληνα ναυτικού, της επιχειρηματικής ικανότητας του Έλληνα έφοπλιστή και της διοικητικής στήριξης που παρέχεται από το Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας. Ατυχώς για διάφορους λόγους, η θέση σε ισχύ και η εφαρμογή του Κώδικα UNCTAD δεν αποτέλεσε φραγμό, όπως και ο Κανονισμός 954/79, στις προστατευτικές τάσεις των αναπτυσσόμενων χωρών. Σήμερα οδηγούμεθα σε Αναθεωρητική του Κώδικα διάσκεψη τον Νοέμβριο 1988 και ήδη η Γραμματεία της UNCTAD κάνει λόγο για επέκταση του προστατευτισμού στις χύμα μεταφορές και για θέσπιση αρχών λειτουργίας των outsiders. Έχει λεχθεί από διάφορους ότι θα πρέπει να σπεύσουμε να κυρώσουμε τον Κώδικα UNCTAD προκειμένου να έχουμε δικαίωμα ψήφου στην Αναθεωρητική Διάσκεψη διότι άλλως θα απομονωθούμε. Αυτό δεν μας βρίσκει σύμφωνους. Έξαρτάμε την κύρωση του Κώδικα UNCTAD από τις γενικότερες εξελίξεις και τα αποτελέσματα της Αναθεωρητικής Διάσκεψης. Πράγματι θα ήταν παράξενο για μία χώρα όπως η Ελλάδα να κυρώσει ένα κατ' έξοχή διεθνές όργανο προστατευτισμού όταν επίκειται η αναθεώρησή του με άγνωστα αποτελέσματα. Ακόμη κι αν η Αναθεωρητική Διάσκεψη περιοριστεί σε τροποποιή-

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

πού άφορούν τήν όρθή λειτουργία του Κώδικα UNCTAD θά ήταν παράλογο νά σπεύσουμε άπό πρίν νά τόν κυρώσουμε. Άναφορικά μέ τά περί άπομόνωσης παρατηρείται ότι ή χώρα μας, όπως καί άλλες μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις π.χ. ΗΠΑ - Ίαπωνία θά μετάσχει στήν Άναθεωρητική Διάσκεψη μέ ή χωρίς δικαίωμα ψήφου, ως μέλος ενός εύρύτερου όργανισμοϋ, του ΟΟΣΑ ή πολιτική του όποίου έμφορείται άπό φιλελεύθερες άρχές. Έκτός άπό αυτό ή χώρα μας θά μετάσχει στήν Άναθεωρητική Διάσκεψη ως μέλος της ΕΟΚ πού ήδη έχει δεσμευθεί ως πρός τήν άρχή του ελεύθερου καί θεμιτοϋ άνταγωνισμοϋ μέ τό πακέτο των τεσσάρων Κανονισμών πού υιοθετήθηκαν τό 1986. Θεωρώ μεγάλη έπιτυχία του Ύπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας καί ειδικότερη των άρμοδίων ύπηρεσιών του, τήν υιοθέτηση των προαναφερθέντων Κανονισμών όχι μόνο ένόψη της Άναθεωρητικής Διάσκεψης, αλλά καί γενικότερα άφού δέν πρέπει νά μάς διαφεύγει ότι οι προστατευτικές πολιτικές δέν εκδηλώνονται μόνο θεωρητικά κατά τις διπλωματικές διασκέψεις αλλά καί τό σοβαρότερο εφαρμόζονται στήν πράξη. **Δέν θά ήταν ύπερβολή νά πώ, ότι άν ή Έλλάδα δέν ήταν μέλος της ΕΟΚ δέν θά ύπήρχαν τώρα οι Κανονισμοί, τουλάχιστον μέ τή μορφή πού έχουν σήμερα.** Ειδικότερα ύστερα άπό διαβουλεύσεις πού ξεπέρασαν τά δύο χρόνια τό Συμβούλιο ΕΟΚ υιοθέτησε στις 16.12.1986 τους προαναφερθέντες κανονισμούς. Οι Κανονισμοί αυτοί άφορούν:

α. Τήν άπελευθέρωση των ύπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο μεταξύ των Κοινοτικών Χωρών, όσο καί μεταξύ Κοινοτικών καί Τρίτων Χωρών (No. 4055/86).

β. Τή λεπτομερή εφαρμογή, των περί Άνταγωνισμοϋ διατάξεων της Συνθήκης Ε.Ο.Κ., στις Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. (No. 1056/86).

γ) Τήν άντιμετώπιση των άθέμιτων πρακτικών καθορισμοϋ των ναύλων, (No. 4057/86), καί

δ. Τό συντονισμό των ένεργειών των κρατών - μελών, γιά τήν άντιμετώπιση του Διεθνούς προστατευτισμοϋ καί τή διαφύλαξη της ελευθερίας των Διεθνών θαλασσίων μεταφορών (No. 4058/86).

Τά υιοθετημένα κείμενα των άνωτέρω κανονισμών, ίκανοποιούν άπόλυτα τις ελληνικές θέσεις, μέ κύρια έπιτυχία τήν άναγνώριση της ιδιαιτερότητας του ελληνικοϋ θεσμικοϋ πλαισίου της Ναυ-

τιλίας γιά τή νηολόγηση πλοίων μέ Έλληνική σημαία.

Ειδικότερα:

Παρά τήν πίεση των Βορείων Χωρών καί ιδιαίτερα της Άγγλίας, πού είχε καί τήν προεδρία άπέτυχε ή προσπάθεια άπελευθέρωσης της άκτοπλοίας κυρίως λόγω της σθεναρής άντίδρασης της χώρας μας.

Άπαγορεύεται ή σύναψη διμερών συμφωνιών κατανομής φορτίων στις χύμα μεταφορές, μέ παράλληλη ένεργοποίηση του Κανονισμοϋ γιά συντονισμένη άντίδραση, όταν ή τρίτη χώρα πιέζει γιά τή σύναψη διμερούς συμφωνίας. Έπιτρέπεται μόνον κατ' έξαίρεση καί κάτω άπό ειδικές συνθήκες καί μέ ειδικές διαδικασίες καί μόνο στά Liner Trades. Άναμφίβολα ή ρύθμιση αυτή άποτελεί πολύ μεγάλη έπιτυχία γιατί ή Έλληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται κυρίως στον τομέα αυτό.

Υιοθετήθηκαν ίκανοποιητικές διαδικασίες έλέγχου της λειτουργίας των Conferences τακτικών γραμμών, σύμφωνα μέ τή Συνθήκη Ε.Ο.Κ. Μέ τις ρυθμίσεις αυτές τίθεται κάποιος φραγμός στις καταχρηστικές μεθόδους πού ακολουθούν οι Conferences καθώς επίσης στις περιοριστικές πρακτικές πού εφαρμόζουν γιά τήν εισδοχή (νέων) μελών.

Έξαιρέθηκαν άπό τό πεδίο εφαρμογής του Κανονισμοϋ οι χύμα μεταφορές πού εξακολουθούν νά διέπονται υπό καθεστώς ελεύθερου άνταγωνισμοϋ.

Προστατεύονται θετικά οι άνεξάρτητοι μεταφορείς (outsiders), έφόσον δραστηριοποιούνται υπό καθεστώς ελεύθερου καί θεμιτοϋ άνταγωνισμοϋ.

Καθιερώνεται ή εκδήλωση Κοινοτικής άντίδρασης γιά τήν άντιμετώπιση των άθέμιτων πρακτικών στον καθορισμό των ναύλων, άπό πλοία Τρίτων Χωρών καί κυρίως άπό πλοία μέ σημαίες εύκαιρίας. Παράλληλα γιά κατοχύρωση των ναυτιλιακών μας συμφερόντων επιτεύχθηκε ή υιοθέτηση διάταξης «άσφαλιστικής δικλίδας», σύμφωνα μέ τήν όποία γιά λόγους γενικότερης έξωτερικής έμπορικης καί ναυτιλιακής πολιτικής, θά μπορεί μία χώρα - μέλος νά μή συμμετέχει στά κοινά κοινοτικά άντίμετρα.

Γιά τήν καλλίτερη διασφάλιση της ελευθερίας των μεταφορών καί ιδίως των χύμα, υιοθετήθηκε τό μέτρο της συντονισμένης άντίδρασης των χωρών - μελών καί στις περιπτώσεις πού τά προστατευτικά μέτρα των Τρίτων Χωρών θίγουν τόν τομέα αυτό των μεταφο-

ρών, μέ παράλληλη καί έδώ δυνατότητα έπίκλησης της γενικότερης έξωτερικής καί ναυτιλιακής πολιτικής μιάς Χώρας - μέλους, όταν άνάλογα μέ τή συγκεκριμένη περίπτωση δέν θά έπιθυμεί νά συμμετάσχει σέ κοινά Κοινοτικά άντίμετρα κατά Τρίτων Χωρών. Ό γενικότερος στόχος του μέτρου αυτού είναι ή άντιμετώπιση του διεθνούς προστατευτισμοϋ υπό τις διάφορες μορφές πού αυτός εκδηλώνεται (διάκριση σημαίας, διαφύλαξη φορτίων κ.λ.π.).

Κυρίες καί Κύριοι. Θέλω νά πιστεύω ότι έχω δώσει μέχρι τώρα μία μικρή είκόνα του τί έχει γίνει στήν Κοινότητα άναφορικά μέ τή ναυτιλία. Άπό τήν είκόνα αυτή πιστεύω ότι είναι ξεκάθαρο ότι δέν ύπάρχουν δεσμεύσεις πού νά μάς δημιουργούν προβλήματα. Άντίθετα μάλιστα έμεις περιμένουμε άπό τά κράτη - μέλη καί τήν Ε. Έπιτροπή νά έναρμονίσουν τις πολιτικές τους πρός τους στόχους όπως τίθενται στους τέσσερις προαναφερθέντες Κανονισμούς πού άποτελούν πλέον έσωτερικό δικαίο κάθε κράτους - μέλους. Η χώρα μας θά συνεχίσει νά προσφέρει τις ύπηρεσίες της στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές χύμα φορτίων, υπό καθεστώς ελεύθερου καί θεμιτοϋ άνταγωνισμοϋ. Είναι άλλη θεωρία ότι βρίσκεται συνεχώς άντιμέτωπη μέ προβλήματα. Διεθνής ναυτιλιακή κρίση, προστατευτισμός τρίτων χωρών κ.λ.π. Μέλος, ενός εύρύτερου χώρου, του Κοινοτικοϋ, δέν είναι άπομονωμένη αλλά συνεργάζεται μέ τις άλλες χώρες - μέλη γιά τήν άντιμετώπιση των προβλημάτων πού είναι κοινά γιά όλες τις κοινοτικές ναυτιλίες. Πιστεύω ότι είναι φανερός ό στόχος όπου πρέπει νά στραφούν οι προσπάθειες της Κοινότητας. Είναι ή **ίσχυροποίηση της ήδη υιοθετηθείσης φιλελεύθερης Κοινοτικής πολιτικής πού διασφαλίζει ταυτόχρονα τά συμφέροντα των μεταφορέων καί των φορτωτών αλλά καί σέ τελευταία άνάλυση των καταναλωτών.**

Τέλος άναφορικά μέ τις σχέσεις των κρατών - μελών μεταξύ τους, επιβάλλεται νά συνεχισθούν οι προσπάθειες γιά όμοιόμορφες ρυθμίσεις αλλά τά βήματα όπως προανέφερα πρέπει νά είναι προσεκτικά καί συνετά, προκειμένου νά άποφευχθούν άδιέξοδα καί κλυδωνισμοί. Η χώρα μας καί τό Ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ειδικότερα θά συμμετάσχει σās διαβεβαιώ ένεργά καί έποικοδομητικά πρός τήν κατεύθυνση αυτή.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

**12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS**

**TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271**

«ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΙΛΟΤΙΜΟ»

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Π. ΛΙΒΑΝΟΥ, προέδρου της HELMEPA

«Εκ της θαλάσσης άπασα ήμιν ήρτηται σω-
τηρία»

Ξενοφών, Έλληνικά, Κεφ. VII, 1

Ο συμβολισμός αυτής της άπλης φράσης αποδείχθηκε πάντοτε άληθινός για έναν από τους άρχαιότερους ναυτικούς λαούς του κόσμου. Για τους Έλληνες ή θάλασσα πάντοτε αντιπροσώπευσε τή σωτηρία, με τον έναν ή τον άλλον τρόπο.

Μιά από τις πιό σημαντικές δραστηριότητες του ανθρώπου, στενά συνδεδεμένη με την πρόοδό του, με τη διεύρυνση των όριζόντων του και με την εξέλιξη των πολιτισμών, είναι ή ναυτιλία. Για τους πρώτους ναυτίλους, ή κινητήρια δύναμη πίσω από τις τολμηρές εξορμήσεις τους μπορεί νά ήταν είτε ή φτωχή γη πού δέν μπορούσε νά συντηρήσει έναν διαρκώς αυξανόμενο πληθυσμό, ή ένας στυγνός κατακτητής, είτε οι έμπορικές συναλλαγές, όπως π.χ. συνέβαινε με τους Φοίνικες. Όποιος κι αν ήταν ό λόγος, τό γεγονός παραμένει ότι ή ανταλλαγή προϊόντων και αγαθών πηγαινε πάντοτε χέρι - χέρι με την ανταλλαγή γνώσης και έμπειριών, ανοίγοντας νέους όριζοντες για την ανθρωπότητα. Οι κοινωνίες των ανθρώπων εμπλουτίζονται και ένεργοποιούνται μέσα από τή συνεχή είσοδή νέων τάσεων και νέων μοντέλων συμπεριφοράς.

Γιά όλου τους παραπάνω λόγους ή ναυτιλιακή βιομηχανία διαθέτει ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό: είναι μία έξ όρισμού διεθνής και διασυννοριακή δραστηριότητα πού, άμεσα ή έμμεσα, επηρεάζει την ανθρωπότητα.

Η έλληνική ναυτιλία έγινε με τά χρόνια σύμβολο επιτυχίας της ελεύθερης επιχειρηματικής δραστηριότητας, της δυναμικής και δημιουργικής φαντασίας, της ευρύτητας του πνεύματος και της σκληρής δουλειάς.

Η προσφορά της έλληνικής ναυτιλίας δέν έγκειται μόνο στην είσοδή σκληρού συναλλάγματος στον τόπο ούτε στην μεταφορά πολιτιστικών και φιλοσοφικών ιδεών της άρχαιότητας άνάμικτων με τον νεωτερικό νεοελληνικό δυναμισμό, αλλά ταυτόχρονα στην προώθηση καινοτομιών ιδεολογικής φύσεως πού ταυτίζονται με την ίδια την ύπαρξη και την επιβίωση της ανθρωπότητας.

Νά, λοιπόν, πού στην δημιουργία της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, της HELMEPA, καθρεφτίζεται ή έθελοντική προσπάθεια των καραβοκύρηδων πλοιάρχων, των ναυτικών και όλων των συναφών με τή ναυτιλία για τή μη ρύπανση της θάλασσας. Μιλούμε για Dav-



os, για «μή πόλεμο», αλλά ξεχνούμε την προσπάθεια της έλληνικής ναυτιλιακής οικογένειας για τή «μή ρύπανση» του ύδατινου τμήματος της οίκοσφαιρας, της Μητέρας Γης. Η πρωτότυπη αυτή έλληνική ιδέα προβάλλεται από τό 1982, και έχει σήμερα εξελιχθεί στο σημείο πού διεθνή στατιστικά στοιχεία λειτουργίας των πλοίων μελών της HELMEPA είναι τόσα αξιόλογα ώστε ή προσπάθεια αυτή νά αναγνωρίζεται από όργανισμούς όπως τά Ένωμένα Έθνη, ή UNEP, ή IMO, οι Εύρωπαϊκές Κοινότητες, ή Αμερικανική και ή Καναδική Άκτοφυλακή, και άλλοι, αλλά και από άγνωστους πηγής για τους άγώνες τους στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος όπως είναι τό Club of Rome, τό Worldwide

Fund for Nature (WWF), τό International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN), τό International Ocean Institute, τό International Institute for Environment and Development.

(Συνημμένα στοιχεία από την USCG και τό MOU (Memorandum of Understanding on Port State Control in Europe).

Τί καλύτερο μπορεί νά προσφέρει ό Έλληνας ναυτικός από τό νά αναζωογονήσει τή δάδα της φιλοσοφικής σκέψης με πρωτοποριακές ένέργειες; Όλες οι έπιστήμες, οι φυσικές, οι πολιτικές, οι κοινωνικές, καθώς και οι νομικές προδιαγραφές, στην προσπάθειά τους νά αποφευχθεί ή ρύπανση της θάλασσας από τις ναυτιλιακές μεταφορές, κατάφεραν νά επιτύχουν ένα μικρό σχετικά έργο σε συνδυασμό με την τεχνολογική πρόοδο. Τά πλοία εξοπλίστηκαν με διάφορες τεχνικές καινοτομίες με τή διεθνή συναίνεση και κατανόηση πάνω από 120 κρατών μελών, μέσα στο πλαίσιο των νομοθετικών έργων του IMO, πράγμα πού είναι ένα πραγματικά αξιόλογο επίτευγμα.

Νόμοι και κανονισμοί, διεθνείς και περιφερειακοί, και πλήθος διατάξεων έχουν θεσπισθεί για τον έλεγχο της λειτουργίας των πλοίων σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Όλα έχουν προβλεφθεί, ακόμη και ποινικές κυρώσεις και πρόστιμα — δηλαδή τό μαστίγιο και ή τιμωρία — κάτι πού δέν δέχεται κανένας ελεύθερος άνθρωπος, και δη ό Έλληνας ναυτικός. Έκείνο πού δέν πρόβλεψε ή έπιστήμη ήταν τό ανθρώπινο όν, πού τό ίδιο είναι και ή αίτία της ρύπανσης της θάλασσας από έλλειψη σωστής πληροφόρησης και από άγνοια σε βάθος του νοήματος της καταστροφής

International
TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio -Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

του θαλάσσιου περιβάλλοντος χωρίς λόγο και χωρίς καν όφελος.

Με αυτή τη σκέψη - κλειδί οι "Ελληνες ναυτικοί, και τό τονίζω κυρίως οι ναυτικοί, δημιούργησαν την HELMEPA στηρίζοντας τό έργο της στή σωστή, απλή και απαραίτητη ενημέρωση και πληροφόρηση, έτσι ώστε ή έμφυτη αγάπη και ό σεβασμός γιά τή θάλασσα πού υπάρχει στό ύποσυνείδητο του "Ελληνα ναυτιλλόμενου νά αναχθεί σέ καθημερινό έργο και τό περίφημο έλληνικό φιλότιμο νά δράσει και νά θαυματοουργήσει ως καθήκον.

Παίρνω αυτήν τήν εύκαιρία, πού τόσο εύγενικά μου προσφέρεται από τήν διεύθυνση των «Ναυτικών Χρονικών», γιά νά εύχαριστήσω μέσα από τίς σελίδες τους τους Πλοιάρχους και "Αξιωματικούς πού αντιλαμβάνονται τό καθήκον τους πρὸς τή θάλασσα και πού απλώνουν τό περήφανο έλληνικό πνεύμα σ' όλες τίς θάλασσες του πλανήτη μας. Αυτόους, πού μέ χίλιους κόπους αλλά μέ πλήρη και ολοκληρωτική άφοσίωση στό σκοπό ανέλαβαν έθελοντικά τήν εύθύνη του κάθε ναυτικού γιά τήν προστασία των θαλασσών και των πλουτοπαραγωγικών πηγών τους τόσο απαραίτητων γιά τήν επιβίωση των έπερχόμενων γενεών.

Είναι συγκινητικό νά διαβάξει κανείς τά γράμματα των ναυτικών μας πού, σάν ένθερμοι ύποστηρικτές τής ιδέας τής HELMEPA και του μέλλοντος των παιδιών μας, αὐθόρμητα και ειλικρινά χειροκροτούν τήν ανθρωπιστική πράξη του "Ελληνα ναυτικού πού, επανειλημμένα σέ δύσκολες στιγμές και μέ αὐτοθυσία, προτίμησε νά προστατέψει τή θάλασσα και όχι τή ζωή του ή τά υλικά αγαθά — και υπάρχουν γνωστά παραδείγματα.

Θά ήταν παράλειψη αν δέν εξέφραζα τίς εύχαριστίες μου πρὸς εκείνους από τους συναδέλφους "Ελληνες έφοπλιστές πού, σάν τους "Ελληνες ναυτικούς, είχαν τή διορατικότητα νά αντιληφθούν και νά συνδράμουν φιλότιμα αὐτή τή σταυροφορία. Η προσφορά τους αναγνωρίζεται διεθνῶς καθημερινά και εξυψώνει τό γόητρο του έλληνικού

πλοίου, του έλληνικού έφοπλισμού, τής έλληνικής σημαίας και του περίφημου "Ελληνα ναυτικού. Τό έργο πού επιτελείται εἶναι έργο έθνικό, εἶναι έργο έλληνικό, αλλά κυρίως, και τό σπουδαιότερο, έργο ανθρωπινό. "Όλοι όσοι συμμετέχουν και συνδράμουν τό έργο τής HELMEPA γιά τή διάσωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχουν δημιουργήσει ένα λαμπρό παράδειγμα στή διεθνή κοινή γνώμη, φέρνοντας στήν επιφάνεια τό έλληνικό φιλότιμο και τήν ιδεολογία του "Ελληνα γιά εκτίμηση πρὸς τήν ανθρωπότητα. Η φιλοσοφία και τό πνεύμα τής αρχαίας "Ελλάδας ζεῖ μέσα στίς φλέβες μας πού πάλλουν από τήν άθάνατη έλληνική ψυχή και περηφάνεια.

Μέ τήν εύκαιρία αὐτή, καλῶ όλους τους δέν έχουν ακόμη αντιληφθεί τό σπουδαίο και άνεκτίμητο έργο γιά "Ασφαλή Πλοία και Καθαρές θάλασσες νά σπεύσουν νά πυκνώσουν τίς τάξεις των μελών τής HELMEPA και νά μοιραστούν τά έγκώμια πού σέ διεθνή επίπεδα εκφράζονται άνεπιφύλακτα. Τρέξτε, πρίν εἶναι άργά.

Θέλω νά εύχαριστήσω επίσης τήν UNEP — ιδιαίτερα τόν Dr. Mostafa Tolba, Executive Director και τόν Dr. Aldo Manos, Συντονιστή του Μεσογειακού της Προγράμματος στήν "Αθήνα — τόν κ. C.P. Srivastava, Γεν. Γραμματέα του IMO, τήν Πολιτεία, πού μέσα από τά "Υπουργεία "Εμπορικής Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Πολιτισμού, "Εσωτερικών, τό Πολεμικό Ναυτικό, τόν ΕΟΤ, τους "Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τό κρατικό και δημοτικό ραδιόφωνο και τίς ΕΤ-1 και ΕΤ-2 πού προωθούν και προβάλλουν τά σπότες τής HELMEPA μέ τόν έλληνικότατο Γλάρο και τά μηνύματά του πρὸς ναυτιλλόμενους και στεριάους γιά Καθαρές "Ελληνικές Θάλασσες και "Ακτές.

"Εμείς οι "Ελληνες έχουμε στίς φλέβες μας τήν αλμύρα τής θάλασσας. Αὐτήν τή θάλασσα πρέπει νά τήν κρατάμε καθαρή, και γι αὐτήν τήν προσπάθεια τό ΕΥΓΕ ανήκει στόν "Ελληνα ναυτίλο πού τό κέρδισε δίκαια από όλόκληρη τήν εύεργετούμενη ανθρωπότητα.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ 1986 ΟΠΩΣ ΠΑΡΑΣΧΕΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ U.S. COAST GUARD ΣΤΗΝ HELMEPA

'Αριθμός 'Ελληνικών Πλοίων στά όποία έγιναν επιθεωρήσεις	542
'Αριθμός πλοίων μελών τής HELMEPA στά όποία έγιναν επιθεωρήσεις	17
'Αριθμός πλοίων μή μελών τής HELMEPA στά όποία έγιναν επιθεωρήσεις	365
'Αριθμός 'Επιθεωρήσεων όπου επισημάνθηκαν παραβάσεις:	
Σέ όλα τά 'Ελληνικά πλοία πού επιθεωρήθηκαν	229 (ποσοστό 24% επί συνόλου 960 επιθεωρήσεων)
Σέ πλοία μέλη τής HELMEPA	64 (ποσοστό 28% επί των 229)
Σέ πλοία μή μέλη τής HELMEPA	165 (ποσοστό 72% επί των 229)

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1.7.1985 - 31.12.1986 ΟΠΩΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟ MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN EUROPE

'Αριθμός 'Ελληνικών πλοίων στά όποία έγιναν επιθεωρήσεις	133
'Αριθμός πλοίων μελών τής HELMEPA στά όποία έγιναν επιθεωρήσεις	113
'Αριθμός πλοίων μή μελών τής HELMEPA στά όποία έγιναν επιθεωρήσεις	20
'Αριθμός 'Επιθεωρήσεων σέ όλα τά έλληνικά πλοία	563
'Αρ. επιθ. σέ πλοία μέλη HELMEPA	151
'Αρ. επιθ. σέ πλοία μή μέλη HELMEPA	412
'Αρ. παραβάσεων κατά πλοίο:	
Σέ πλοία μέλη τής HELMEPA	1.34
Σέ πλοία μή μέλη τής HELMEPA	4.55

Κανένα πλοίο μέλος τής HELMEPA δέν κρατήθηκε σέ λιμάνι έξ αιτίας παραβάσεων.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ

ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ

ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ

STOURAITIS TAX FREE CARS

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

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
κ. Παν. Σωτηρίου (Chief Eng.)
Νοταρά 50, 2ος όρος
Τηλέφ.: 4117838
Τελωνειακές πληροφορίες:
κ. Νίκος Τζαβέλλας - τηλέφ.: 4119239

POTHITOS SHIPPING Co. S.A.
&
POTHITOS SHIPPING (London) Ltd.





"MAREL" ELECTRONICS S.A.

6, SOTIROS STR. - PIRAEUS PHONES: 4123943-4128838-4127710-4174614
TELEX: 212525 MARL GR - 211101 SPEL GR FAX No. (01) 4127819



Supplying the largest shipping Firms with navigation and communication equipment, as well as other large enterprises, government organizations, and the Armed Forces, with all kinds of electronic equipment.

MAREL'S scientific and technical personnel provides service on a 24-hour basis. Installation, maintenance and repairs are also undertaken.

SEE US AT STANDS Nos: A 501/8 - B 404 - B 408 - B 412

Ναυτική Συνείδηση

Του κ. ΕΥΑΓ. ΠΟΘΗΤΟΥ

Μέ ικανοποίησιν ἐδιάβασα εἰς τό ἀπό 1/4/88 τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἄρθρον σχετικῶς μέ τήν Ναυτικήν Παράδοσιν.

Θά ἦτο πράγματι συγκινητικόν ἐάν τό Υ.Ε.Ν. ἀποφάσιζε καί παρόμοιον. Ἐκεῖνο ὅμως πού θά ἤθελα νά τονίσω ἐκ παραλλήλου μέ τήν ναυτικήν παράδοσιν, ἡ ὁποία δέν εἶναι δυνατόν παρά νά διδαχθεῖ μόνον εἰς τοὺς ἀξιωματικούς κατὰ τήν φοίτησίν των εἰς τίς σχολές, εἶναι καί ἡ Ναυτική Συνείδησις, ἡ ὁποία ἔχει ἐκλείψει σχεδόν ἀπό τοὺς Νέους Ἑλληνες Ναυτικούς, διότι ἀπό τότε πού ὁ συνδικαλισμός κατοχυρώθηκε ἀπόλυτα εἰς τήν χώραν μας, οὐδεὶς ἐφρόντισε νά διαχωρίσει καί ἐξηγήσει εἰς τοὺς Ναυτικούς μας ποιά τὰ δικαιώματά τους καί ποιές οἱ ἐπαγγελματικές των (ναυτικές) ὑποχρεώσεις, διότι ὅπως ὅλοι γνωρίζομεν, ἡ θάλασσα ἔχει τήν ἰδιομορφίαν της καί διαφέρει ἀπό τήν ἐργασίαν εἰς τήν στεριά.

Θέλω ὅμως νά τονίσω ὅτι, ἐάν ὁ συνδικαλισμός εἰς τό πλοῖον διεξάγεται σωστά εἶναι ἀπόλυτα ὠφέλιμος καί ἀπαραίτητος, διότι εἰς τό πλοῖον ὑπάρχουν μόνον συνδικαλιζόμενοι Ναυτικοί, ἐνῶ ἡ ἄλλη πλευρά, δηλαδή ἡ πλοιοκτησία, ἀπουσιάζει χιλιάδες μίλια μακριά καί ἐπομένως κάθε παράβασις τῶν Ναυτικῶν κανόνων θά πρέπει ὅχι μόνον νά ἐλέγχεται ἀπό τό οἶκειον Ναυτικόν Σωματεῖον ἀλλά καί νά τιμωρεῖται. Διά νά ἐπιτευχθεῖ ὅμως αὐτό θά πρέπει οἱ νέοι



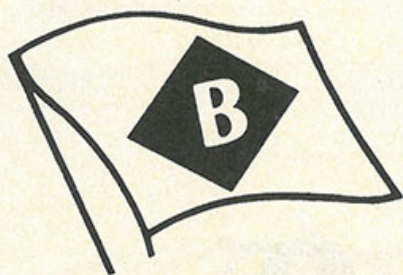
μας Ναυτικοί ἐκ τῶν ὁποίων θά βγοῦν καί οἱ αὐριανοί ἡγέτες τοῦ Συνδικαλισμοῦ, νά διδαχθοῦν ἀπό κάποιους τίς ἐστί Ναυτική Συνείδησις, ἡ ὁποία, ἐπαναλαμβάνω, δέν θά πρέπει νά συγχέεται μέ τὰ συνδικαλιστικά συμφέροντα τοῦ ἰδίου τοῦ Ναυτικοῦ, ἀντιθέτως δέ θά συνδέεται μέ τήν μεγαλύτεραν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς του εἰς τό πλοῖον.

Μέ μεγάλην μου λύπην ἀλλά καί ὑποχρέωσιν ἀναφέρω ὅτι ὑπάρχουν πάρα πολλοί Ἑλληνες ναυτικοί, πού παρά τίς ἐγκυκλίους τῶν Γραφείων των καί τίς συστάσεις πρός αὐτούς διά τήν ἰδίαν αὐτῶν ἀσφάλειαν, οὔτε καν τήν ἐβδο-

μαδιαίαν ἐπιθεώρησιν τῶν μηχανῶν τῶν σωσιβίων λέμβων καί τῶν ἀντλίων πυρκαγιᾶς δέν κάνουν, παρόλον πού διά τήν ἐργασίαν αὐτήν χρεώνουν καί ὑπερωρίες, μέ ἀποτέλεσμα κάποιος ξαφνικά νά ἀνακαλύψει τόσον ὅτι ἡ μηχανή τῆς σωσιβίου λέμβου ὅσον καί ἡ ἀντλία πυρκαγιᾶς τοῦ πλοίου εἶναι κολλημένες ἀπό μῆνες ἤ καί χρόνια.

Δέν θά ἤθελα νά ἐπεκταθῶ περισσότερον εἰς τό θέμα ἀσφαλείας τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων διά εὐνόητους λόγους, πλὴν ὅμως θέλω νά τονίσω ὅτι κάνουν λάθος αὐτοί πού ἰσχυρίζονται ἡ τουλάχιστον θέλουν νά ἰσχυρίζονται ὅτι ἡ Ἑλληνική Σημαία θά γίνῃ ξέφραγο ἀμπέλι ἐάν ἐνδόξει ἡ Κυβέρνησις καί δεχθεῖ ὁρισμένους ἀπαραίτητους ὅρους τῶν Ἑφοπλιστῶν προκειμένου τὰ Ἑλληνόκτητα πλοῖα ἐπανέλθουν εἰς τήν Ἑλληνικήν Σημαίαν.

Αὐτό ὅμως τό ὁποῖον θά ἐπρότεινα εἶναι ὅτι θά πρέπει διά ὅλους τοὺς Ἑλλήνας Νέους Ναυτικούς νά γίνῃ ὑποχρεωτική ἡ φοίτησις ὀλίγων ἡμερῶν εἰς μία Σχολή, ὅπως π.χ. ἡ Σχολή Σωστικῶν Μέσων, εἰς τήν ὁποίαν νά διδάξουν Καθηγηταί παλαιοί Πλοίαρχοι καί Μηχανικοί τίς ὑποχρεώσεις τοῦ Ἑλλήνα συνδικαλιζόμενου Ναυτικοῦ, τόσον διά τήν ἰδίαν αὐτοῦ ζωήν ὅσον καί διά τήν ἐπιβίωσιν αὐτῆς τῆς ἰδίας Ἑλληνικῆς Σημαίας, διότι ΕΘΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ δῖχως Ναυτικήν Παράδοσιν καί Συνείδησιν, δέν εἶναι δυνατόν νά ὑπάρξει.



PRODROMOS LINES S.A.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ / ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΒΟΡ. ΕΥΡΩΠΗΣ / ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΜΕ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΜΕΧΡΙ 85Τ ΩΣ ΚΑΙ ΨΥΚΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ.: 4524.941, 4524.872, 4524.828 ΦΑΧ: 4526831

TELEX: ELCA 212426

PROD 212595

BAHAMAS 33

ΔΥΝΑΜΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ



Jeanneau



ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ 10.64 μ.
ΚΑΘΑΡΟ ΜΗΚΟΣ 9.30 μ.
ΠΛΑΤΟΣ 3.45 μ.
ΚΑΜΠΙΝΕΣ 3
ΚΡΕΒΒΑΤΙΑ 6

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤ/ΠΟΙ:
JEANNEAU - NAUTIC (SWAN) - JACK POWLES

VERNICOS YACHTS

Διαδόχου Παύλου 12 (4η Μαρίνα), GR 166 75 Γλυφάδα, Τηλ: 8946981, 8931190 TLX: 210446 VERN GR, 225817 VERN GR.

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΕΣ

Πώς βλέπουν οι "Έλληνες Μεσίτες Ναυτιλιακών ΣΥμβάσεων" τη διεθνή έκθεση «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ»; Πώς αντιμετωπίζουν αυτό το θεσμό που κάθε δυό χρόνια, την πρώτη εβδομάδα του Ιουνίου, δίνει ένα όλοκληρο χρώμα στη ζωή του ναυτιλιακού Πειραιά;

Ανταποκρινόμενος σέ σχετική πρόσκληση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» αριθμός Έλλήνων Μεσιτών, από τους πιο γνωστούς και καταξιωμένους στο χώρο των Ναυλώσεων και των Αγοραπωλησιών πλοίων, εκφράζουν τη γνώμη τους εν προκειμένω. Πιο συγκεκριμένα, απαντούν σέ σειρά ερωτήσεων

των που καλύπτουν ουσιαστικά τὰ ἑξῆς θέματα:

1) Νομίζετε ότι τὰ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ», σά θεσμός, ἐξυπηρετούν τὴν ὑπόθεση τοῦ "Έλληνα Μεσίτη καί, ἂν ναί, πῶς;

2) Ἐπισκέπτεσθε τὴν Ἐκθεση ἢ/καί μετέχετε στίς διάφορες κοινωνικές ἐκδηλώσεις τῶν ἡμερῶν καί μέχρι ποίου βαθμοῦ;

3) Θά εἶχατε κάποια ὑπόδειξη (πάντοτε σχετική μέ τό μεσιτικό ἐπάγγελμα) πού νά ἀποβλέπει στήν περαιτέρω βελτίωση τοῦ θεσμοῦ;

τῶν λαῶν τῆς Γῆς». Καί οἱ Μεσίτες εἶναι ὑπερήφανοι γι' αὐτό....



Ἀρχή τῆς ἐξόδου τοῦ Πειραιᾶ ἀπό τό περιθώριο τῆς ναυτιλιακῆς ζωῆς θεωρεῖ ὁ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Π. ΠΑΝΑΣ, ἐπίτιμος Πρόεδρος τοῦ Σ.Μ.Ν.Σ. (Continental Chartering S.A.), τό τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ '60 μέ τὴν θέση σέ ἰσχὺ τῶν Α.Ν. 89/67 καί 378/68, ἀφ' ἑνός, τὴν ἴδρυση τῆς «Ναυτιλιακῆς Λέσχης Πειραιῶς» καί τὴν καθιέρωση τοῦ θεσμοῦ τῶν «Ποσειδωνίων», ἀφ' ἑτέρου. Θυμᾶται μέ νοσταλγία καί ὑπερηφάνεια τὰ πρῶτα «Ποσει-

δώνια» τοῦ 1970 στό Ζάπειο πού ἀποτέλεσαν γιὰ ὅλους τοὺς παλαιούς ἀγωνιστὲς τοῦ ἐπαγγέλματος δικαίωση πίστεως στή δημιουργικότητα τοῦ Ἑλλαδικοῦ Ναυτιλιακοῦ Κόσμου. Ἐκτοτε ὁ Πειραιᾶς εἶναι ὁ τόπος ὅπου, ἀνεξάρτητα ἀπὸ διακυμάνσεις τῆς ἀγορᾶς, λαμβάνει χώρα ἀνά διετία ἡ «Διεθνὴς Ἀμφικτυονία τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας».

Πιστεύει ὅτι οἱ "Έλληνες Μεσίτες, σάν ἄτομα ἀλλὰ καί συλλογικά μέ τό Σ.Μ.Ν.Σ., συνέβαλαν οὐσιαστικά στήν ἐπιτυχία τοῦ θεσμοῦ. Καί εἶναι αὐτοὶ πού μέ τὴ δραστηριότητά τους στίς ναυλώσεις καί τίς ἀγοραπωλησίες ἀναδεικνύουν τὸν Πειραιᾶ σέ νευραλγικὸ σημεῖο συναντήσεως ὁλοκλήρου τῶν Ναυτιλιακοῦ Κόσμου.

Εἶναι, πράγματι, τὰ «Ποσειδώνια» ἰδανικὴ εὐκαιρία γιὰ σύναψη καί ἀναθέρμανση προσωπικῶν γνωριμιῶν. Καί μᾶς κάνουν νά συνειδητοποιοῦμε πόσο ἡ Ναυτιλία συντελεῖ στή συνἀδελφωση καί τὴν «ἐν ἀνταγωνισμῷ εἰρηνικὴ συνύπαρξη



«Οὐδέτερες ἔως ἀρνητικές» ἀξιολογεῖ τίς συνέπειες τῶν «Ποσειδωνίων» γιὰ τοὺς "Έλληνες Μεσίτες ὁ ΝΤΕΝΗΣ ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ (Master's Shipping Co.). Ἀπὸ τό 1974 πού ἐπισκέφθηκε γιὰ πρώτη φορά τὴν ἐκθεση, ὅπως χαρακτηριστικά λέει, συνεχῶς διερωτᾶται ποῖο ἀποκομίζουν ὀφέλη ἀπὸ αὐτὴν καί ἂν αὐτὰ εἶναι τόσο οὐσιαστικά πού νά δικαιολογοῦν τὴν ἀνά διετία σταθερὴ περιοδικότητα

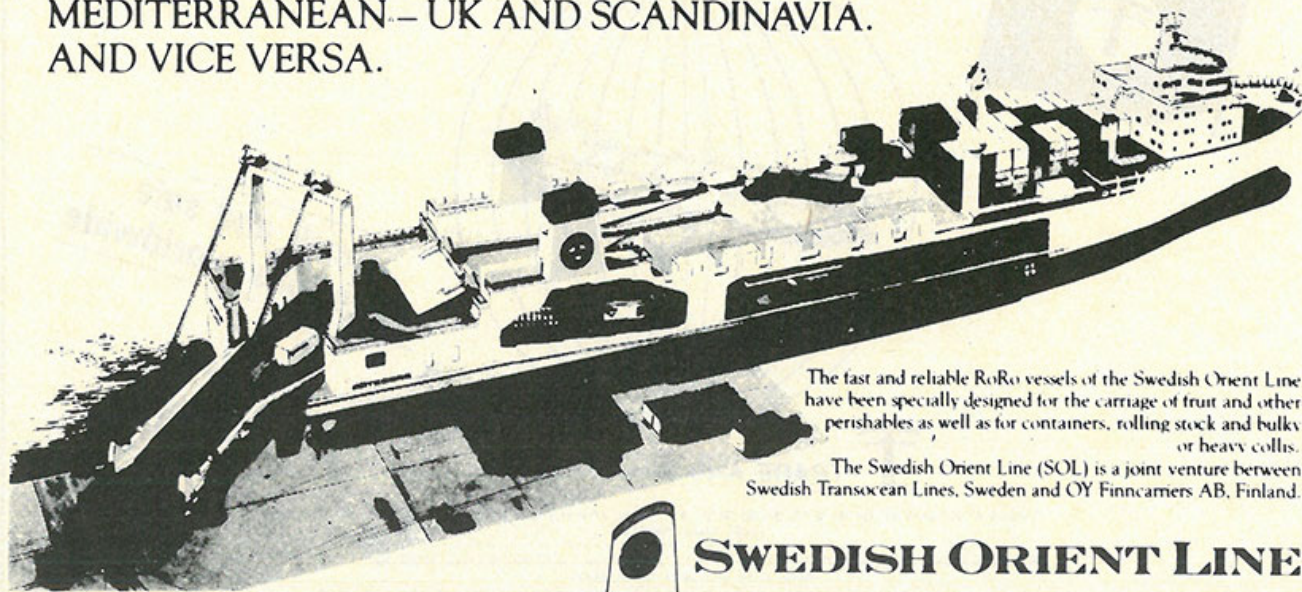
καί τίς τεράστιες δαπάνες. Ὁχι, δὲ νομίζει ὅτι σά θεσμός τὰ «Ποσειδώνια» προσφέρουν πολλὰ στό Ναυτιλιακό Κόσμο. Βέβαια, προβάλλουν διεθνῶς τὴ χώρα καί συνεισφέρουν στό τουριστικὸ συνάλλαγμα, ὅπως κάθε φεστιβάλ.

Εἰδικὰ γιὰ τοὺς Μεσίτες, προσφέρουν μιὰ σχετικὰ ἀνέξοδη ἀνανέωση ἐπαφῆς μέ τοὺς ξένους συναδέλφους τους. Ταυτόχρονα ὅμως, οἱ τελευταῖοι ἐρχονται σέ ἀμεση ἐπαφή μέ τοὺς "Έλληνες πελάτες τῶν μεσιτῶν, πού εἶναι ἐν προκειμένῳ «εὐάλωτοι στήν ξένη πρόκληση».

Μακριὰ ἀπὸ τὴν «ὑστερία τῶν cocktails» θά ἐβλεπε μιὰ ἀναβάθμιση τοῦ θεσμοῦ σέ συνδυασμο μέ κάποιο ἄλλο ναυτιλιακὸ γεγονός (Συμπόσιο) καί, ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὴν ἐπένδυση τοῦ μέ κάποια «πνευματικότητα».

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy cargo.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finnccarners AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE



Ναί, πολύ έξυπνη βλέπει το θεσμό ο ΤΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ (George Moundreas and Company S.A.). Χάρη στα «Ποσειδώνια» επιτυγχάνονται συναντήσεις, προσωπικές επαφές, με ανθρώπους που μέχρι τώρα γνωρίζαμε από το τηλέφωνο ή το ... τέλεξ! Καί, γενικά, αυτό το συναπάντημα των Έθνων στο Ναυτιλιακό Πειραιά βελτιώνει το κλίμα συνεννόησης και κάνει πιο έντονη την Έλληνική παρουσία στον παγκόσμιο στίβο.

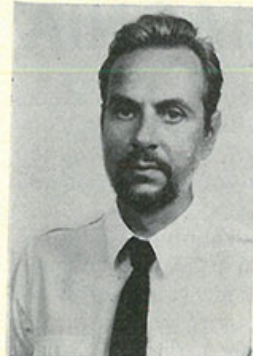
Συμμετέχει στις εκδηλώσεις μέχρι του βαθμού που ο διαθέσιμος χρόνος του επιτρέπει. Τέλος, δεν νομίζει ότι θα είχε να κάνει κάποια ούσιαστική υπόδειξη που να αφορά ειδικά στους Μεσίτες.



Γενικά παραδεκτό θεωρεί ο ΚΟΥΛΗΣ ΘΕΟΔΩΡΑΚΑΚΟΣ (Bulkers Shipbrokers Co. Ltd.), ότι ο θεσμός των «Ποσειδωνίων» εξυπηρετεί όλους τους περί τη ναυτιλία ασχολούμενους. Ειδικά όσον αφορά στους Έλληνες Μεσίτες, θεωρεί ότι, πέρα από την ευκαιρία επαφής και ανταλλαγής απόψεων με ξένους συναδέλφους, παρέχεται η ευκαιρία προβολής του έργου τους και του ρόλου που διαδραματίζουν στην παγκόσμια αγορά.

Ναί, επισκέπεται την Έκθεση και μετέχει προσωπικά σε όλες εκδηλώσεις παρουσιάζουν επαγγελματικό ενδιαφέρον.

Πιστεύει, τέλος, ότι το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων σε συνεργασία με τη Διοίκηση των «Ποσειδωνίων» θα μπορούσε να διοργανώσει διαλέξεις, σεμινάρια και — γιατί όχι; — ένα Συνέδριο....



Λιτός, λακωνικός στην έκφραση, ο ΝΙΚΟΣ ΠΕΝΘΕΡΟΥΔΑΚΗΣ (Cosmos Shipping Co. S.A.) διερωτάται «τί καλύτερο θα μπορούσε να ευχηθεί ο Έλληνας Μεσίτης από τη δυνατότητα της επαφής με πολλούς μαζί ξένους (ναυλωτές, μεσίτες, πλοιοκτήτες και άλλους ναυτιλιακούς παράγοντες) χωρίς να εγκαταλείψει το γραφείο του; Πότε και πώς θα μπορούσε κανείς να έχει τόσο παραγωγικές προσωπικές συναντήσεις χωρίς τη θυσία πολλού χρόνου και χρήματος;

Πιστεύει ότι οι Μεσίτες επικροτούν το θεσμό και επισκέπτονται την Έκθεση, μετέχουν επίσης σε όλες εκδηλώσεις επιτρέπουν τα χρονικά όρια και οι προσωπικοί καλεσμένοι.

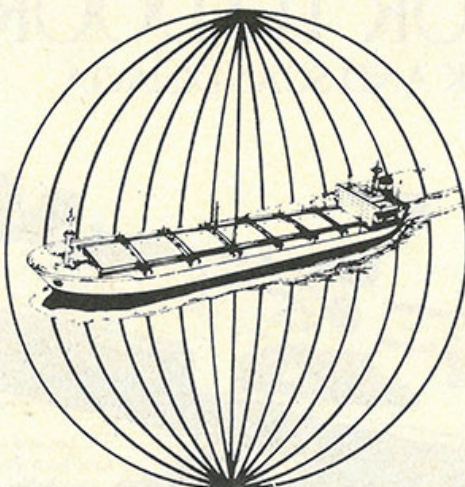
Σά πρόταση για βελτίωση θα πρότεινε την προσπάθεια για αλληλοϋποστήριξη, μήνυμα σ' όλους τους ξένους ότι οι Έλληνες Μεσίτες είναι ενωμένοι, δύναμη υπολογίσιμη σε μία δυναμική αγορά. Καί δε μένει παρά η αλήθεια αυτή να γίνει συνείδηση...

Σάν όλα τα ζωντανά κύτταρα ενός οργανισμού, μιάς κοινωνίας, είναι προφανές ότι, παρά τις εν πολλοίς φαινομενικά συγκλίνουσες απόψεις τους, οι Έλληνες Μεσίτες ατενίζουν το θεσμό των «Ποσειδωνίων» από ποικίλες πλευρές, βλέπουν σ' αυτόν ιδιαιτερότητες ή ευκαιρίες επέκτασής σε γενικότερες θεωρήσεις, που άπτονται των αρχών και της ουσίας της ναυτιλιακής δραστηριότητας στη χώρα μας.

Ακόμα και όταν οι κρίσεις δεν είναι ευνόικες, πολύ απέχουν από το να αποτελούν στείρα άρνηση. Αντίθετα, προτρέπουν σε βελτίωση, ευρύτερη ή στενότερη — τί σημασία έχει; Παραδοχή και απόρριψη καθίστανται έτσι εξ ίσου παραγωγικές, όργανα προόδου...

Γ.Μ.

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



**quick and safe
operations worldwide**



TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS: 61-65 Filoxos Str. GR 185 35 P.O. Box 104 GR 185 10 Phone: 41190 41-8 Telex: 21-2627 21-1279 21-1772
Cables: Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED, 7 Stratton Street, London W1X 5FD Telex: 893356/266311
Phone: 01-491-7014 Cables: Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp. 90 Broad Str. New York N.Y. 10 004 Phone: (212) 42-53 730
Cables: Searunner Codes. New Box Code Telex: ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

NO COMPROMISE!

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

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



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
Longbow House 20 Chiswell Street
London EC1Y 4TY
Telephone: (01) 628 0953
Telex: 8956714 FRIXOS G



Safety, service, cost-effectiveness – you need Lloyd's Register

In a world increasingly full of complex regulations where time is money, you need the peace of mind that comes from being an LR customer. We can meet all your needs, from statutory certification to advice on second-hand tonnage, with a high quality, efficient – and cost effective – service.

Lloyd's Register has:

- **Most surveyors**, all working exclusively for LR. They'll visit your ship promptly, wherever you are, helping you avoid expensive delays
- **Most ships** – more than 7660 with nearly 30 per cent of merchant tonnage on order or under construction to LR Class. Our expertise comes from unrivalled experience
- **Latest technology**. As much at local level as from our world headquarters in London, LR will put its state-of-the-art technology at your disposal.

LR at Posidonia

We look forward to showing you the highlight of our stand, the first ever full voyage data recorder (marine 'Black Box'), a major step forward in ship safety. Other highlights include on-line computer demonstrations and displays of the many facets of LR work. Our staff will be happy to discuss your requirements and answer your questions.

Lloyd's Register

the world leader

World HQ: 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS
In Greece: 87 Akti Miaouli, 185 38 Piræus. Tel: (01) 4523 529. Telex: 212244

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΞΙΣΤΟΡΗΣΗ

Οί 'Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί
Πλοιοκτητών (P AND I CLUBS)

(συνέχεια απ' τό προηγούμενο)

Οί υπηρεσίες που παρέχουν τά Clubs επί πλέον καί συμπληρωματικά τής κυρίας ασφάλισης καί εκτός αυτής, εξηγούν έν μέρει τή φιλοσοφία τής δημιουργίας τους. 'Η προαιρετική κάλυψη του κινδύνου μέσω τής ρήτρας Omnibus συμβιβάζεται μέ τό γενικό ασφαλιστήριο καί αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του ρόλου των Clubs διά μέσου τής ιστορίας τους, ό όποιος συνίσταται κυρίως στή συμπλήρωση των κενών που υπάρχουν στήν κάλυψη των κινδύνων του πλοιοκτήτη.

Ο περί εταιριών νόμος του 1826 (στήμερα του 1985) που ρύθμιζε τό καθεστώς των ενώσεων 20 τουλάχιστον προσώπων συνιστωμένων κατά τις διατάξεις του, απαγόρευε επί ποινή τήν επιδίωξιν κέρδους, εκτός αν είχαν ιδρυθεί μέ τή μορφή εταιρίας. Τά Clubs, όπως υπήρχαν τό 1826 δέν ήταν ενώσεις συνεστημένες ως έμπορικές εταιρίες, αλλά διατηρούσαν μία μορφή λίγο ή πολύ ανώμαλη κατά τήν όποία τή διεύθυνσή της ασκούσε πρόσωπο που τελούσε σέ σχέση έντολης. 'Η ευθύνη των μελών ήταν άτομική. Σήμερα όμως τά πράγματα έχουν αλλάξει. Γιατί ασφαλιστής πλέον είναι ή Ένωση καί όχι τά μέλη που τήν αποτελούν άτομικώς. Οί διατάξεις του νόμου περί θαλασσίας ασφάλισης εφαρμόζονται καί επί των ναυτικών αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών κατά τόν γενικό όρισμό που λέει ότι: «όπου δύο ή πλείονα πρόσωπα συμφωνούν μεταξύ τους νά ασφαλίζουν κατά θαλασσιών κινδύνων, πρόκειται περί άμοιβίας ασφάλισης». Σήμερα ή διάταξη αυτή έχει καταργηθεί. Ασφαλιστής πιά είναι τό νομικό πρόσωπο του club καί όχι τά μέλη του. Τά πλείστα Clubs είναι περιορισμένης ευθύνης καί δέν διαθέτουν εταιρικό κεφάλαιο.

Ο τρόπος τής λειτουργίας καί τής διεύθυνσης των Clubs υπέστη μέ τόν καιρό αρκετές τροποποιήσεις καί βελτιώσεις. Οί σχέσεις των μελών μεταξύ τους καί μέ τό Club όρίζονται από τό καταστατικό του. Κύριο όργανο του Club παραμένει ή γενική συνέλευση των μελών ή όποία καί εκλέγει τό διοικητικό συμβούλιο. Τό συμβούλιο είναι εκείνο που καθορίζει τήν πολιτική του Club καί θέτει τούς κανόνες καί τούς κανονισμούς τής λειτουργίας του. Άποφασίζει καί ρυθμίζει τά των δικών μεταξύ των μελών του καί του Club. Τά θέματα όμως τής καθημερινής λειτουργίας, όπως είναι ή ασφάλιση, ή άποδοχή άγω-

γών, οι πληροφορίες, ό χειρισμός των δικών κ.λ.π. τά χειρίζονται ειδικοί διευθυνταί - μανάτζερς, προσλαμβανόμενοι καί άμειβόμενοι από τό Club μέ βάση τό τονάζ. Συχνά ή φήμη του Club έξαρτάται από τήν ποιότητα των μανάτζερ του καί στά μάτια πολλών μελών τό όνομα του Club καί του μανάτζερ ταυτίζονται.

Πολλά Clubs είναι έγγεγραμμένα στό έξωτερικό. Πρόκειται γιά μή κερδοσκοπικούς συνεταιρισμούς οι όποιοι δέν φορολογούνται επί του εισοδήματος των ασφαλιστών. Πάντως τά εισοδήματα από επενδύσεις όφειλόμενες σέ άποθέματα του Club υποβάλλονται στήν κανονική φορολογία των εταιριών. Μολοντί από φορολογική άποψη ή έγγραφη ενός Club στό έξωτερικό είναι πλεονεκτική, ό πραγματικός λόγος προτιμήσεως μιάς ξένης χώρας είχε ως αίτια τήν άπότομη κατά 14% ύποτίμηση τής στερλίνας τό φθινόπωρο του 1967. Τήν εποχή εκείνη, καθώς τά άποθεματικά των Clubs ήταν σέ λίρες λόγω του συναλλαγματικού έλέγχου, υπέστησαν καθίζηση μέσα σέ μία νύχτα μέ αποτέλεσμα νά προκαλέσουν πολύ μεγάλες ζημιές. Έπειδή δέ ή Κυβέρνηση άρνήθηκε νά τούς δείξει κάποια εύνοϊκή μεταχείριση, τά Clubs άναζήτησαν διέξοδο στή μετεγγραφή τους σέ χώρες που δέν απαγόρευαν τή διατήρηση άποθεματικών σέ όποιοδήποτε νόμισμα. Έτσι τό Club U.K. έγκαταστάθηκε στίς Βερμούδες καί τό παράδειγμά του ακολούθησαν πολλά άλλα Clubs, ενώ όρισμένα έξ αυτών που διατήρησαν τήν έδρα τους στό Λονδίνο, ίδρυσαν θυγατρικά στό έξωτερικό μέσω των όποιων κάνουν τήν άντασφάλιση, ενώ τό κεφάλαιο τους ξεφεύγει τήν άρπάγη του 'Υπουργείου Οικονομικών.

Η έγγραφη σέ ένα Club γίνεται συνήθως μέ τή μεσολάβηση ενός μεσίτη ασφαιών, ενώ πολλοί ξένοι πλοιοκτήτες έγγράφονται μόνοι τους ή μέσω των εκπροσώπων τους. Όταν χρησιμοποιεί-

ται μεσίτης, τήν προμήθεια πληρώνει ό πλοιοκτήτης καί όχι τό Club. 'Η έγγραφη γίνεται κατόπιν αίτήσεως μέ τήν συμπλήρωση «ειδικού δελτίου» επί τής βάσει του όποιου θά καταρτισθούν οι όροι που θά διέπουν τις σχέσεις του μέλους καί του Club. Πολλά όμως Clubs δέν χρησιμοποιούν τήν τυπική αυτή διαδικασία αλλά ζητούν απλώς νά τούς δοθούν τά άπαραίτητα στοιχεία γιά τήν κάλυψη τής ασφάλισης. Τά στοιχεία που συνήθως χρειάζονται είναι τά ακόλουθα: ή κάλυψη κινδύνων σκάφους καί μηχανών, ό τύπος τής προστασίας, χαρακτηριστικά γνωρίσματα πλοίου, ή κατηγορία των μεταφερομένων φορτίων, ή γεωγραφική περιοχή των συνήθων πλόων, ή μορφή τής διαχειρίσεως του πλοίου, ή εθνικότητα του πληρώματος, ή σημαία του πλοίου καί ακόμα ό πίνακας των ζημιών που υπέστη στό παρελθόν.

Η αίτηση εξετάζεται από τή διεύθυνση του Club. Έφόσον γίνει άποδεκτή χορηγείται στον πλοιοκτήτη «πιστοποιητικό έγγραφης» τό όποιο άποδεικνύει μέν ότι ανήκει στό Club, δέν αποτελεί όμως ασφαλιστήριο, διότι δέν καθορίζει πάντοτε τούς όρους τής συμφωνηθείσης καλύψεως αν καί περιέχει αρκετά στοιχεία τόσο γιά τό Club όσο καί τούς καλυπτόμενους κινδύνους.

Όποτεδήποτε τό Club θελήσει νά επιφέρει τροποποιήσεις στήν κάλυψη όρισμένων κινδύνων σέ σχέση μέ τό ασφαλισμένο πλοίο, ή Διεύθυνση του Club στέλνει στον πλοιοκτήτη τό λεγόμενο «endorsement slip» στό όποιο έμφαίνεται ή ήμερομηνία καί οι όροι τής τροποποίησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι ή διεύθυνση του Club διατηρεί πλήρη ευχέρεια κρίσεως καί εκτιμήσεως των αίτήσεων ασφάλισης που του υποβάλλονται. Πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί νά άπορρίψει όποιαδήποτε αίτηση χωρίς καν νά αιτιολογήσει τήν άπορριπτική άπόφαση.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

ΓΙΑ ΘΕΣΗ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ: ΗΛΙΚΙΑ 30-40 ΕΤΩΝ καλή γνώση τής 'Αγγλικής
Γράψατε Διευθυντή Προσωπικού ΤΘ 80 127 Πειραιά

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΤΡΙΜΕΛΕΣ ΠΛΗΜΜΕΛΙΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 244/1988

Πρόεδρος: Ε. Παππάς
Πλημμελαιοδίκες: Ι. Χαμηλοθώρης,
Α. Περιστέρης
Εισαγγελέας: Κ. Γκόγκας
Δικηγόροι: Α. Νεράτζης, Σ. Φούρναρης,
Α. Οικονομίδης, Κλ. Κανελλόπουλος,
Ρ. Κούνδουρος

Αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών — Παραβίαση απορρήτου επιστολών — Υπεξαγωγή έγγραφων υπό υπαλλήλων ανταγωνιζόμενων ναυτιλιακών εταιριών — Δήλωση Παράστασης Πολιτικής Άγωγής · Διατυπώσεις — Πολιτική Άγωγή για αποζημίωση και χρηματική ικανοποίηση για ήθικη βλάβη (914, 932 Α.Κ.) μπορεί να άσκηθεί από τον δικαιούχο ενώπιον του δικάζοντος Δικαστηρίου (68 Παρ. 2 ΚΠΔ). Νομικά πρόσωπα είναι δυνατόν να υποστούν ήθικη βλάβη.

Αδιάφορον αν η δήλωση παράστασης πολ. άγωγής που έκαναν στην διαδικασία ήταν ή όχι νομότυπη αφού σύμφωνα με το άρθρο 83 Παρ. 1 ΚΠΔ αυτή μπορεί να επαναληφθεί στο Δικαστήριο — Έγκληση από νομικό πρόσωπο.

Ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά των κατηγορουμένων κατόπιν μηνύσεως εκπροσώπου όμίλου ναυτιλιακών εταιριών στον Πειραιά για παραβίαση του απορρήτου των επιστολών, υπεξαγωγή εγγράφων και παραβίαση του Νόμου περί αθέμιτου ανταγωνισμού. Η όλη υπόθεση, ή έκδικαση της οποίας άπασχόλησε τό Τριμελές Πλημ/κείο Πειραιώς για δύο ήμέρες, ήλθε στο φώς όταν ό εκπρόσωπος των μηνυτριών εταιριών κατήγγειλε στην Άστυνομία τά εξής:

Ο Υπεύθυνος υπάλληλος για την με-

ταφορά της άλληλογραφίας των μηνυτριών εταιριών από τά γραφεία τους στο Ταχυδρομείο, κατόπιν συνεννοήσεως με άλλη ανταγωνίστρια εταιρία (τήν όποία είχε ιδρύσει πρώην διευθυντικό στέλεχος των μηνυτριών εταιριών) μετέβαινε καθημερινώς καθ' όδον προς τό Ταχυδρομείο στα γραφεία της και παρέδιδε την άλληλογραφία στην διευθύντρια και τούς υπαλλήλους αυτής άνοίγοντας τούς φακέλλους. Έτσι τά παραπάνω πρόσωπα έλάμβαναν γνώση του πελατολογίου των μηνυτριών καθώς επίσης και των διαφόρων προσφορών, έκπτώσεων κλπ. που έδίδοντο στους πελάτες των μηνυτριών, όπως επίσης και των διαφόρων άμοιβών, έξοδολογίων και άλλων επαγγελματικών απορρήτων αυτών, περιλαμβανομένων εις την άλληλογραφίαν των μηνυτριών.

Μετά από αυτά, ή ανταγωνίστρια εταιρία έπλησίαζε τούς πελάτες των μηνυτριών και γνωρίζοντας ήδη τίς προσφορές που τούς είχαν γίνει από τίς μηνύτριες καθώς επίσης και τούς όρους συνεργασίας τους, προσέφερε χαμηλότερες άμοιβές ανταγωνιζόμενη έτσι αυτές άθέμιτα.

Έξ άλλου, παράλληλα με τίς παραπάνω έներγείες τους, ή κατηγορουμένη διευθύντρια της ανταγωνίστριας εταιρίας, καθ' όν χρόνον ήταν άκόμη υπάλληλος των μηνυτριών εταιριών, είχε προβεί σε συστηματική φωτοτύπωση των καρτελών του εύάριθμου πελατολογίου των μηνυτριών. Τά αντίτυπα αυτά τά έχρησιμοποίησε με τούς υπαλλήλους της για την εύχερέστερη προσέγγιση των πελατών που ήθελε να προσελκύσει στην εταιρία της.

Η Άστυνομία μετά την καταγγελία αυτή έπιχείρησε έρευνα στα γραφεία της ανταγωνίστριας εταιρίας όπου ειργάζοντο οι κατηγορούμενοι και κατέ-

σχε σε αυτά 1.400 περίπου έγγραφα που άνήκαν στον όμιλο των μηνυτριών και άφορούσαν διάφορα επαγγελματικά και έμπορικά άπόρρητα. Κατά την έφοδο της Άστυνομίας στα προαναφερθέντα γραφεία κατελήφθησαν οι κατηγορούμενοι Χ.Μ., Κ.Κ., Ε.Μ., Α.Κ., Π.Σ., και Ε.Χ. να κρατούν ανά χείρας και να λαμβάνουν γνώση του περιεχομένου των φακέλλων της άλληλογραφίας της ήμέρας εκείνης που μόλις πρό όλίγου είχε φέρει ό συνεργός τους υπάλληλος των μηνυτριών. Οι πράξεις αυτές των κατηγορουμένων στοιχειοθετούσαν τά άδικήματα της παραβιάσεως του απορρήτου των επιστολών, της υπεξαγωγής εγγράφων και του αθέμιτου ανταγωνισμού για τίς όποιες και οι παραπάνω κατηγορούμενοι παρεπέμφθησαν στο άκροατήριο του Τριμ. Πλημ/κείου. Η άκροαματική διαδικασία παρουσίασε ένδιαφέρον τόσο από νομικής πλευράς όσο και από πλευράς ουσίας, αφού — έν αντίθεση προς τά συμβαίνουνται στίς χώρες της Δ. Ευρώπης και Άμερικής — ή υπόθεση αυτή ήταν μία από τίς έλάχιστες υποθέσεις «Ναυτιλιακής Βιομηχανικής κατασκοπείας» που έφτασαν στο άκροατήριο ποινικού δικαστηρίου. Κατά την διαδικασία άνέκυψαν επίσης διάφορα δικονομικά και ουσιαστικά ζητήματα τά όποία έκρίθησαν από τό δικαστήριο ως εξής:

... Η παράσταση πολ. άγωγής γίνεται σύμφωνα με τό άρθρο 83 Παρ. 1 ΚΠΔ είτε στην ίδια την έγκληση, είτε με άλλο έγγραφο ώσότου τελειώσει ή άνάκριση (άρθρο 308 ΚΠΔ) στον άρμόδιο Εισαγγελέα με σύνταξη έκθέσεως έγχειρήσεως, είτε και σε αυτόν που ένεργεί την άνάκριση, άκόμα και κατά τον χρόνο που εξετάζεται ως μάρτυρας ό ζημιωμένος. Πρέπει δε ή δήλωση αυτή να περιέχει με ποινή άπαραδέκτου συνοπτική έκθεση της υπόθεσης για την όποία παρίσταται κάποιος ως πολιτικώς ενάγων και τούς λόγους στους όποιους στηρίζεται τό δικαίωμα της παραστάσεώς τους, άν δηλ. ζητεί άποζημίωση για όλική ζημία ή χρηματική ικανοποίηση για ήθικη βλάβη. Έξ άλλου, κατά τό άρθρο 63 ΚΠΔ, ή πολ. άγωγή για άποζημίωση και χρηματική ικανοποίηση για ήθικη βλάβη μπορεί να άσκηθεί ενώπιον του Δικαστηρίου από τούς δικαιούχους, κατά τίς διατάξεις των άρθρων 914 και 932 του Α.Κ. (άρθρο 68 Παρ. 2 ΚΠΔ), τέτοιοι δε είναι εκείνοι οι όποιοι ζημιώθηκαν ά-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.

μέσως από τό έγκλημα. Μεταξύ τούτων περιλαμβάνονται καί τά νομικά πρόσωπα, τά όποια μπορούν νά ύποστούν ήθικη βλάβη από τόν αντίκτυπο πού έχει στην πίστη τους καί στό κύρος τους ή άδικη πράξη πού έγινε σέ βάρος τους. Έφ' όσον, οί έταιρίες, είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου καί εκπροσωπούνται νόμιμα από αυτόν πού σύμφωνά μέ τά παραπάνω έκανε τή δήλωση παράστασης πολιτικής άγωγής, νόμιμα καί παραδεκτά παρίστανται ως πολιτικώς ενάγουσες καί ζητούν νά τούς επιδικασθί χρηματική ικανοποίηση γιά τήν ήθικη βλάβη πού υπέστησαν από τίς προαναφερόμενες άξιόποινες πράξεις, είναι δέ άδιάφορο άν ή δήλωση παράστασης πολ. άγωγής πού έγινε στην προδικασία ήταν ή όχι νομότυπη άφού σύμφωνα μέ τό άρθρο 83 Παρ. 2 ΚΠΔ αυτή μπορεί νά επαναληφθί στο Δικαστήριο...

... Κατ' άρθρον 118 Παρ. 1 Π.Κ. τό δικαίωμα τής έγκλησης ανήκει στον άμεσα παθόντα από τήν άξιόποινη πράξη, άν ό νόμος όρίζει διαφορετικά μέ ειδική διάταξη. Παθών μπορεί νά είναι τόσο τό φυσικό πρόσωπο, όσο καί τό νομικό πρόσωπο. Τό καταστατικό κάθε νομικού προσώπου όρίζει τόν τρόπο τής δικαστικής καί έξώδικης αντιπροσώπευσης του.

Η όριστική έλλειψη έγκλησης άποτελεί ούσιαστικό έμπόδιο τής ποινής, τέτοιο δέ συντρέχει όταν έγινε άνάκληση τής έγκλησης ή παραίτηση από τό δικαίωμα τής έγκλησης ή όταν πέρασε άπρακτη ή τρίμηνη προθεσμία. "Αν δέν ύπάρχει καθόλου έγκληση, αυτή άποτελεί έξωτετικό όρο του άξιοποινού, γιατί χωρίς αυτή δέν μπορεί νά επιβληθεί ποινή. "Αντίθετα, ή άπλή (προσωρινή) έλλειψη τής έγκλήσεως άποτελεί δικο-

νομικό έμπόδιο πού μπορεί, άν συντρέχουν οί νόμιμες προϋποθέσεις, νά άρθή. Παραπέρα, εκ του ότι τό άρθρο 46 ΚΠΔ παραπέμπει ως προς τίς διατυπώσεις ύποβολής τής έγκλήσεως στο άρθρο 42 Παρ. 2 καί 3 του ΚΠΔ, έπεται ότι γιά νά άσκηθί νομότυπα ή έγκληση, πρέπει αυτή νά γίνεται στον Εισαγγελέα ή σέ κάποιον άλλον άνακριτικό ύπάλληλο είτε από τόν ίδιο τόν παθόντα είτε από ειδικό πληρεξούσιό του, στην περίπτωση δέ αυτή πρέπει νά προσαρτηθί στην έκθεση έγχειρήσεως τής έγκλήσεως καί τό σχετικό έγγραφο τής πληρεξουσιότητας. Η πληρεξουσιότητα αυτή πρέπει νά δίνεται μέ πληρεξούσιο έγγραφο. "Επί νομικών προσώπων δικαιούνται νά ύποβάλλουν έγκληση τά πρόσωπα πού κατά τό καταστατικό είναι αρμόδια γιά αυτό ή εκείνα τά πρόσωπα τά όποια έξουσιοδοτούνται γι αυτό από τά καταστατικά όργανα, έφ' όσον όμως προβλέπεται από τό καταστατικό κάτι τέτοιο. Στην περίπτωση αυτή πρόκειται γιά σχέση εκπροσωπήσεως καί δέν χρειάζεται συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο. "Ανεξάρτητα άν προβλέπεται ή όχι από τό καταστατικό μπορεί νά έξουσιοδοτηθούν γιά τήν ύποβολή έγκλήσεως από τά καταστατικά όργανα καί όποιοδήποτε τρίτα πρόσωπα, έφ' όσον όμως ή έξουσιοδότηση αυτή δόθηκε μέ συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο έγγραφο. Στην προκειμένη περίπτωση από τά έγγραφα πού άναγνώσθηκαν δημόσια στο άκροατήριο άποδείχθηκαν τά εξής:

Ο Η.Ι. υπέβαλε τήν έγκληση κατά των ως άνω κατηγορουμένων ως νόμιμος εκπρόσωπος των έγκαλουσών εταιρειών C*, AF., C** καί C***. Η έγκληση αυτή όσον άφορά τίς τρεις πρώτες εταιρίες παραδεκτά καί νόμιμα ύποβλήθη-

κε.

Όσον άφορά τήν τετάρτη έταιρία C*** ναι μέν ό Η.Ι. ήταν όταν υπέβαλε τήν έγκληση Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου δέν είχε όμως έξουσιοδότηση από αυτό νά ύποβάλι τήν πιά πάνω έγκληση. "Επειτα από αυτά άφ' ενός μέν πρέπει νά άπορριφθί των κατηγορουμένων Χ.Μ., Ε.Μ., καί Π.Σ. μέ τήν όποια αυτοί ισχυρίζονται ότι ή ποινική δίωξη πού άσκήθηκε μέ βάση τήν έγκληση των τριών πρώτων εταιριών είναι όσον άφορά τίς πράξεις τής παραβίασης του άπορρήτου των έπιστολών, τής παραβίασεως επαγγελματικής έχεμυθίας καί τής άνακοίνωσης άπορρήτων μέ σκοπό άνταγωνισμού (άρθρα 370, 371 ΠΚ καί 16 Ν. 146/1914), διώκονται έπειτα από έγκληση, άφ' έτέρου δέ πρέπει νά κηρυχθί άπαράδεκτη ή ποινική δίωξη πού άσκήθηκε γιά τίς ίδιες πράξεις μέ βάση τήν έγκληση τής τέταρτης εταιρίας C***.

... Από τίς καταθέσεις των μαρτύρων κατηγορίας καί υπερασπίσεως πού νόμιμα καί παραδεκτά έξετάσθηκαν στο άκροατήριο του Δικαστηρίου αυτού, σέ συνδυασμό μέ τά έγγραφα πού άναγνώσθηκαν δημόσια στο άκροατήριο καί τίς άπολογίες των παρόντων κατηγορουμένων καί γενικά από τήν όλη συζήτηση τής ύποθέσεως άποδείχθηκαν καί τό Δικαστήριο πείσθηκε ότι οί κατηγορούμενοι διέπραξαν τίς άποδιδόμενες στον καθένα από αυτούς από τό κατηγορητήριο άξιόποινες πράξεις τής παραβίασης άπορρήτου των έπιστολών κατ' εξακολούθηση, τής ύπεξαγωγής έγγραφων καί εξακολούθηση καί τής άνακοίνωσης άπορρήτων μέ σκοπό άνταγωνισμού κατ' εξακολούθηση. Τό Δικαστήριο επέβαλε σ' αυτούς κατά συγχώνευση ποινές 3-10 μηνών.

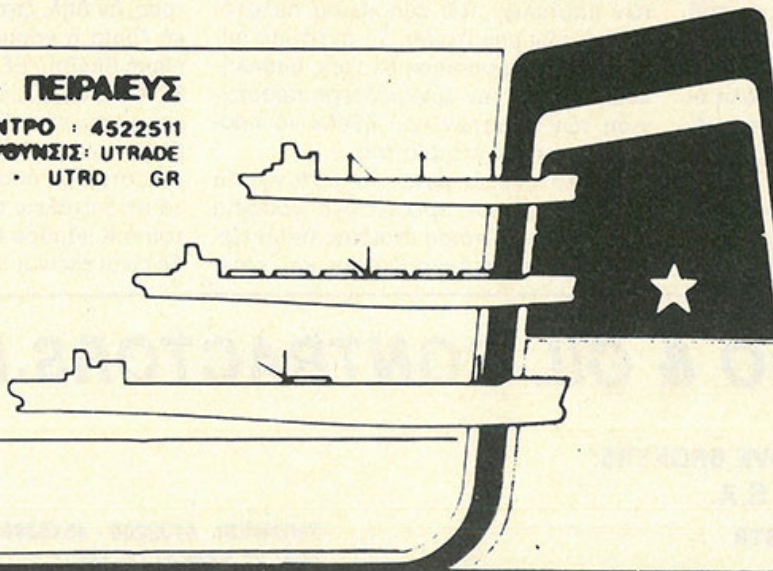
ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ : 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX : 21 3014 · UTRD GR





ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 24, 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΕΛΕΞ: 211862 TUGS GR

PIRAEUS TUGS M.C.

ΤΗΛΕΦ.: 4111113 - 16

24, BOUBOULINAS ST. PIRAEUS 18535 TELEX: 211862 TUGS GR

PHONE: 4111113 - 16

“Ομίλος Χανδρῆ: Τό 1990 ἑπτὰ κρουαζιερόπλοια μέ 6.000 κρεβάτια

Τά στελέχη τοῦ συγκροτήματος Χανδρῆ μέ τήν εὐκαιρία τοῦ κατάπλου στό λιμάνι τοῦ Πειραιῶς τοῦ κρουαζιερόπλοιοῦ «The Azur» ἔδωσαν στούς ἐκπροσώπους τῶν μέσων ἐνημερώσεως μιά συνοπτική εἰκόνα τῆς πορείας τοῦ Ὀμίλου στόν τομέα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας καί τῶν κρουαζιερώων.

Ἡ πρόσφατη ἀναγγελία, ὑπογράμμισαν, τῆς ναυπηγήσεως στό Πάπενμπουργκ τῆς Γερμανίας ἀπό τήν Ἑταιρία Χανδρῆ νέου πολυτελοῦς κρουαζιερόπλοιοῦ 45.000 τόννων ἀποτελεῖ τό ἐπιτέλεσμά μιᾶς μεγάλης προσπάθειας πού ξεκινάει τό 1959.

Τό ἔτος αὐτό, ὕστερα ἀπό μελέτες τῶν δεδομένων τῆς διακίνησης ἐπιβατῶν ἀνάμεσα στήν Εὐρώπη καί τήν Αὐστραλία, οἱ ἀδελφοί Ι. Χανδρῆ τόλμησαν καί ἱδρυσαν τήν Γραμμή Ἑλλάδος - Αὐστραλίας Α.Ε. μέ τήν ὁποία ἐγκαίνισαν τήν τακτική σύνδεση τῆς Εὐρώπης μέ τήν Αὐστραλία καί μέ τήν Νέα Ζηλανδία μέσω Πειραιᾶ. Ἡ γραμμή αὐτή πού ξεκίνησε μέ τό Υ/Κ «Πατρίς», σέ λίγο πλουτίστηκε μέ πέντε ἀκόμα ὑπερκεάνεια, τό «Βρετανίς», τό «Ἑλληνίς», τό «Αὐστραλίς», τό «Βασίλισσα Φρειδερίκη» καί τό «Ἀτλαντίς».

Σέ σχετικά λίγο χρόνο οἱ Γραμμές Χανδρῆ εἶχαν μονοπωλήσει τήν θαλάσσια μεταφορά ἐπιβατῶν ἀπό ὅλο τόν Εὐρωπαϊκό χώρο πρὸς Αὐστραλία, Νέα Ζηλανδία καί ἄλλες χώρες τοῦ Εἰρηνικοῦ.

Ἡ συμβολή ὅλης αὐτῆς τῆς δραστηριότητας στήν ἐλληνική οἰκονομία κατά τίς δύο τελευταίες δεκαετίες εἶναι προφανής. Παράλληλα μέσα στήν δεκαετία τοῦ 1960 ἀναπτύχθηκε καί ὁ θαλάσσιος τουρισμός μέ τήν ἐκτέλεση κρουαζιερώων σέ ὅλη τή Μεσόγειο καί σιγά σιγά στήν Καραϊβική μέ κρουαζιερόπλοια πού ἀγόρασαν οἱ Κρουαζιέρες Χανδρῆ.

Ἡ μείωση τῆς θαλασσίας ἐπιβατηγοῦ κινήσεως ἀπό Εὐρώπη πρὸς Αὐστραλία καί Ζηλανδία ἐπέβαλε ἐκ τῶν προτέρων τόν νέο προσανατολισμό τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητάς τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ στόν τομέα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Μεγάλη ἐμφαση δίνεται πιά στίς κρουαζιέρες στήν Καραϊβική μέ ὑπερκεάνεια πού χρησιμοποιοῦνται ὡς κρουαζιερόπλοια. Καί στόν τομέα αὐτόν ἡ Ἑταιρία Χανδρῆ ὑπῆρξε πρωτοπόρος. Εἶναι πράγματι μία ἀπό τίς πρώτες ἑταιρίες πού χρησιμοποίησε γιά τίς κρουαζιέρες ὑπερκεάνεια πού εἶχαν βέβαια κατάλληλα μετασκευασθεῖ προηγουμένως στόν Πειραιᾶ μέ δαπάνη πολλῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ἡ τεράστια ἐπιτυχία τῶν κρουαζιερώων στόν ἀμερικανικό χώρο ἀποδεικνύ-



ει πόσο εὐστοχος ὑπῆρξε ὁ νέος προσανατολισμός τῆς Ἑταιρίας πού εἶναι σήμερα ἡ πρώτη ἀνάμεσα στίς Ἑλληνικές ἑταιρίες στήν τουριστική ἀγορά τῆς Ἀμερικής. Πρέπει νά τονισθεῖ ἐπίσης ἡ δραστηριότητα τῆς ἑταιρίας εἰς τόν χώρο τῆς Μεσογείου μέ τὰ κρουαζιερόπλοια «The Azur» καί «Romanza» μέ προσέγγιση τήν Αἴγυπτο, τό Ἰσραήλ, τήν Τουρκία, τὰ Ἑλληνικά Νησιά καί τόν Πειραιᾶ.

Στό σύνολο οἱ Κρουαζιέρες Χανδρῆ παίρνουν τήν ἕκτη θέση στόν κόσμο, διακινοῦν 250.000 τουρίστες τόν χρόνο καί κατέχουν τό 8% τῆς παγκόσμιας κίνησης κρουαζιερώων.

Παρά τόν διεθνή προσανατολισμό τῆς ἀφοῦ ἀπευθύνεται σχεδόν ἀποκλειστικά σέ διεθνή πελατεία, ἡ Ἑταιρία Χανδρῆ ἀνήκει κατά 100% σέ ἐλληνικά χέρια.

Μέ τό νέο πλοῖο 45.000 τόννων πού θά παραληφθεῖ τόν Ἀπρίλιο τοῦ 1990, τὰ κρουαζιερόπλοια τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ θά ἀνέλθουν σέ ἑπτὰ καί θά ἔχουν δυναμικότητα πάνω ἀπό 6.000 κρεβάτια.

Τὰ κρουαζιερόπλοια πού ἀπασχολοῦνται σήμερα εἶναι:

«AMERIKANIS» (20.000 τόννοι): Κρουαζιέρες ἀπό Σάν Χουάν (Δεκέμβριος - Ἀπρίλιος). Ἀπό Νέα Ὑόρκη πρὸς Βερμούδες (Μάιος - Νοέμβριος).

«BRITANIS» (26.000 τόννοι): Κρουαζιέρες ἀπό Μαϊάμι πρὸς Μπαχάμες καί Μεξικό (Ἰούνιος - Ὀκτώβριος) καί ἀπό Μοντέγκο Μπαϊ (Νοέμβριος - Μάιος).

«GALILEO» (28.000 τόννοι): Κρουαζιέ-

ρες ἀπό Νέα Ὑόρκη καί ἄλλα λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς ἀκτῆς γιά 1, 2, 5 νύχτες καί πρὸς Βερμούδες (Ἰούνιος - Ὀκτώβριος). Ἀπό Μαϊάμι πρὸς Μπαχάμες καί Μεξικό (Νοέμβριος - Μάιος).

«ROMANZA» (11.000 τόννοι): Κρουαζιέρες ἀπό Βενετία πρὸς Ἡπειρωτική Ἑλλάδα καί τὰ νησιά μέ συνδυασμό διακοπῶν στά Ξενοδοχεῖα Χανδρῆ (Ἀπρίλιος - Ὀκτώβριος).

«THE VICTORIA» (19.000 τόννοι): Κρουαζιέρες ὁλόκληρο τόν χρόνο ἀπό Σάν Χουάν πρὸς Καραϊβική.

«THE AZUR» (15.000 τόννοι): Κρουαζιέρες ἀπό Γένοβα καί Βενετία πρὸς τήν Ἀνατολική Μεσόγειο (Μάιος - Νοέμβριος) καί κρουαζιέρες στήν Καραϊβική (Δεκέμβριος - Ἀπρίλιος).

Ἡ Ἑταιρία Ξενοδοχεῖα Χανδρῆ, μία ἑταιρία τοῦ Ὀμίλου συμβάλλει στήν ἀνάπτυξη τοῦ Ἑλληνικοῦ Τουρισμοῦ μέ πέντε μονάδες στήν Ἀθήνα, τήν Κρήτη, τήν Χίο καί δύο στήν Κέρκυρα δυναμικότητας 3.000 κρεβατιῶν. Ἐνδεικτικά ἀναφέρεται ὅτι τό 1987 στά Ξενοδοχεῖα Χανδρῆ πραγματοποιήθηκαν 550.000 διανυκτερεύσεις μέ εἰσαγωγή συναλλάγματος τῆς τάξεως τῶν 18 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Τό «Azur», εἶναι ἀπό τὰ νεώτερα τοῦ στόλου κρουαζιερόπλοιων τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ. Τό πλοῖο μετασκευάσθηκε στόν Πειραιᾶ τό 1987, ὅπως εἶναι καί ἡ παράδοση τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ, μέ δαπάνη περίπου 5 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, γιά νά ἀνταποκριθεῖ στίς ἀπαιτήσεις ναυτικοῦ τουρισμοῦ ὑψηλῆς στάθμης.

ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1988

Κέντρο του ελληνικού και του ξένου ενδιαφέροντος ή Παλαιά Βουλή στις 26 Μαΐου, όπου στην ανθοστόλιστη μαρμαρινή αίθουσα απονεμήθηκαν από τον πρωθυπουργό κ. Ανδρέα Παπανδρέου τὰ διεθνή βραβεία του Ίδρύματος Ωνάση για τὸ 1988.

Πολύ ὀρθά, ἕνας ἀπὸ τοὺς βραβευμένους, ὁ καθηγητὴς Ντανιέλ Ντεφόρ ἐπεσήμανε τὸ νόημα τοῦ Χώρου ὅπου ἀπονέμεθηκαν τὰ βραβεία:

«Ἐπιλέγοντας τὴν Ἀθήνα καὶ τὴν αἶθουσα ἑνὸς Κοινοβουλίου, ἑνὸς χώρου πού συνδέεται — σὲ μῦθο καὶ σὲ ἱστορία — μέ τὴ γέννηση τοῦ λόγου, τὸ Ίδρυμα Ἀλέξανδρος Σ. Ωνάσης ἐπισημαίνει τὴν ἐμπιστοσύνη του σὲ τὴν ἀνεκτικὴ φύση τῶν ὑψηλοτέρων ἀξιών μας».

ὑπὸ τὴν προεδρίαν φέτος τοῦ κ. Τζών Μπρεδήμα, τοῦ Ἑλληνοαμερικανοῦ προέδρου τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Νέας Ὑόρκης, ἡ Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ τοῦ Ίδρύματος Ωνάση ἀπένευσε τὸ Βραβεῖο γιὰ τὸν «Ἀνθρώπο καὶ τὴν Ἀνθρωπότητα — ΑΘΗΝΑΙ 1988» σὲ τὸν κ. Ρόμπερτ ΜάκΝαμάρ, ὁ ὁποῖος ἐπεῖτα ἀπὸ σειρά ἐτῶν διακεκριμένων ὑπηρεσιῶν σὲ τὴν χώρα του, ἀνέλαβε καθήκοντα προέδρου τῆς Διεθνούς Τράπεζας ὅπου ἐφάρμοσε νέα πολιτικὴ ἐνθαρρύνοντας τὴν οικονομικὴ καὶ κοινωνικὴ συνεργασία ἀνάμεσα σὲ ἀνεπτυγμένες καὶ ἀναπτυσσόμενες χώρες.

ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τοῦ κ. ΜάκΝαμάρ, ἡ Διεθνὴς Τράπεζα αὐξήσε σημαντικὰ τὴν οικονομικὴ ἐνίσχυση στὰ ἀναπτυσσόμενα ἔθνη καὶ βοήθησε τὴν ἐκπόνηση προγραμμάτων ζωτικῶν γιὰ τοὺς λαοὺς τοῦ Τρίτου Κόσμου. Τὰ τελευταῖα χρόνια, ὁ κ. ΜάκΝαμάρ ἔχει γίνεῖ ὁ στοχαστικὸς σταθερὸς ὑποστηρικτὴς τῶν συμφωνιῶν Ἀνατολῆς - Δύσης γιὰ τὸν

ἐλεγχὸ τῶν πυρηνικῶν ἐξοπλισμῶν καὶ ἡ πολιτικὴ τὴν ὁποία προώθησε γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τοῦ Τρίτου Κόσμου καὶ τὴν συγκράτηση τῶν πυρηνικῶν ἐξοπλισμῶν· συνιστᾷ μεγάλη προσφορά σὲ τὴν οἰκοδόμησιν ἑνὸς κόσμου δικαιοσύνης καὶ εἰρήνης.

Τὸ Βραβεῖο γιὰ τὸν «Ἀνθρώπο καὶ τὸ Περιβάλλον — ΟΛΥΜΠΙΑ 1988» ἀπονέμεθηκε σὲ τὴν Κρατικὴ Ὑπηρεσία Μουσείων καὶ Ἀρχαιοτήτων τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας γιὰ τὴν ἀνακάλυψη καὶ προστασία τοῦ πηλίνου στρατοῦ σὲ τὴν ἐπαρχία Χιάν σὲ τὸν τύμβο τοῦ Αυτοκράτορα Qin Shi Huang.

Ἡ σπουδαία ἐργασία ἀνασκαφῶν, ἀποκατάστασης καὶ διατήρησης αὐτῶν τῶν μοναδικῶν ἔργων τέχνης — ξεκίνησε μέ πρωτοβουλία τῆς Κρατικῆς Ὑπηρεσίας Πολιτιστικῆς Κληρονομιάς, ἀρχικὰ μέ τὴν ἐπίβλεψη τοῦ ἐκλιπόντος διακεκριμένου ἀρχαιολόγου καὶ ἀκαδημαϊκοῦ Hsia Nai, καὶ συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

Ἔτσι, ἔχουν ἔλθει σὲ φῶς στοιχεῖα αὐτοῦ τοῦ μεγάλου πολιτισμοῦ τῆς Ἀνατολῆς μέχρι τώρα ἀγνωστα, ἐμπλουτίζοντας σημαντικὰ τὴν γνώσιν γιὰ τὴν ἱστορία τῆς ἀνθρωπότητας.

Τὰ λαμπρὰ εὐρήματα τοῦ τύμβου τοῦ Αυτοκράτορα Qin Shi Huang εἶναι ἀναμφισβήτητα ἡ σπουδαιότερη σελίδα σὲ τὴν ἱστορία τῆς ἀρχαιολογίας, σ' αὐτὴ τὴν ἀχανὴ περιοχή τοῦ κόσμου.

Τὸ Βραβεῖο γιὰ τὸν «Ἀνθρώπο καὶ τὴν Κοινωνία — ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ 1988» ἀπονέμεθηκε ἀπὸ κοινὸν σὲ τὴν κυρία Ἐλίζαμπεθ Τέυλορ καὶ σὲ τὴν Γαλλικὴ Ὁργάνωση AIDES γιὰ τὴν ἐκστρατεία κατὰ τοῦ AIDS καὶ τὴν ἀνεκτίμητη προσφορά τοὺς σὲ τὴν ἐνθάρρυνση τῆς συ-

νειδητῆς ἐνημέρωσης τῆς κοινωνίας, τῶν κυβερνήσεων καὶ ἄλλων ἀρμοδίων γιὰ τὴν τραγικὴν διαστάσιν αὐτῆς τῆς σύγχρονης μάστιγος πού ἀπειλεῖ τὸν ἄνθρωπο παντοῦ.

Ἡ Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ τοῦ Ίδρύματος Ωνάση πιστεύει ὅτι, πλέον τῆς καθαρᾶ ἐπιστημονικῆς κινητοποίησης τοῦ ἱατρικοῦ κόσμου πού ἔχει ἤδη ἀναπτύξει διεθνή ἐκστρατεία γιὰ νὰ βρεθῇ ἡ θεραπεία τῆς ἀσθένειας, εἶναι ἀπόλυτα ἀναγκαῖα ἡ ἀκριβὴς πληροφόρηση τοῦ κοινοῦ, ἰδιαίτερα αὐτῶν πού βρίσκονται σὲ στενὴ ἐπαφὴ μέ τὰ θύματα: οἰκογένειες, φίλοι, συνεργάτες.

Ἄγνοια καὶ ἐσφαλμένη πληροφόρηση μπορεῖ εὐκόλως νὰ ὁδηγήσῃ σὲ καταστράτηγηση τῶν δικαιωμάτων τῶν ἀρρώστων καὶ καταπίεση τῆς ἀνθρώπινης ἀξιοπρέπειας.

Ἀπὸ τὴν ἐμφάνιση αὐτῆς τῆς τρομερῆς ἀσθένειας καὶ ἡ κυρία Τέυλορ καὶ ἡ ὁργάνωση AIDES ἀντιλαμβανόμενοι ὅτι αὐτὸ τὸ πρόβλημα δὲν εἶναι μόνον ἱατρικόν, ἀλλὰ μὴ μὴ μὴ κοινωνικὴ πρόκληση ἔχουν ἀφιερωθῇ σὲ τὴν ἐξεύρεση τῶν προσφοροτέρων λύσεων.

Παρόντες σὲ τὴν ἐκδήλωση ὁ πρόεδρος τῆς Βουλῆς καὶ ἡ κυρία Ἀλευρά, ὁ πρόεδρος τῆς Νέας Δημοκρατίας καὶ ἡ κυρία Μητσοτάκη, σχεδὸν σύσσωμο τὸ ὑπουργικὸ συμβούλιο, βουλευτὲς, οἱ Δήμαρχοι Ἀθῆνας καὶ Πειραιᾶ καὶ πολλὰ μέλη τῆς Ἀκαδημίας καὶ τοῦ Διπλωματικοῦ Σώματος. Τὴν ναυτιλιακὴ οἰκογένεια ἐκπροσώπησε ὁ πρόεδρος τοῦ ΝΕΕ κ. Γιώργος Λαναράς καὶ ἀντιπροσωπεύει τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Τὸ κάθε βραβεῖο συνοδεύεταν ἀπὸ ἀργυρὸν μετάλλιο, περγαμινὴ καὶ χρηματικὸ ποσὸ 100.000 δολλαρίων.



Link Maritime Enterprises S.A.

● chartering

● contracting

● sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1280-1-2-3 LME GR



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

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

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

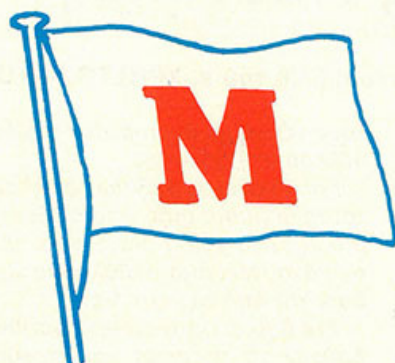


PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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

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



LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY

OUR FLEET:

OCEAN GOING TUG:	SMIT MATSAS 2	15.000 HP
OCEAN GOING TUG:	SMIT MATSAS 3	15.000 HP
OCEAN GOING TUG:	MATSAS SALVOR	4.500 HP
OCEAN GOING TUG:	ASTERI	3.500 HP
COASTAL TUG:	AMAZON	2.150 HP
COASTAL TUG:	PEGASUS	2.150 HP
COASTAL TUG:	ASTARTI	2.000 HP
COASTAL TUG:	ATLANTIS	2.000 HP
COASTAL TUG:	STARLET	1.800 HP
HARBOUR TUG:	KERVEROS	1.000 HP
HARBOUR TUG:	COSTAS	1.000 HP
HARBOUR TUG:	ALKYON	1.000 HP
HARBOUR TUG:	ANEMOS	650 HP

24-HOUR SERVICES:

MARINE SALVAGE

FIREFIGHTING - ANTI POLLUTION

OFFSHORE SERVICES

OCEAN - COASTAL - HARBOUR TOWAGE

STS TRANSFER OPERATIONS

SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION

UNDERWATER INSTALLATIONS - SERVICES

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

GREECE:

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

UNITED KINGDOM:

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

«Η Ναυτική 'Ιθάκη»: Καταγραφή τῶν θυσιῶν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας

Τό νέο βιβλίο τοῦ κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Μέ τό νέο του βιβλίο «Η Ναυτική 'Ιθάκη», πού κυκλοφόρησε πρόσφατα, ὁ κ. Χρήστος Ντούνης συνεχίζει τήν προσπάθεια γιά τήν καταγραφή τῶν θυσιῶν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας κατά τόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. "Αλλωστε, αὐτό καταφαίνεται καί ἀπό τό προλογικό σημείωμα τοῦ συγγραφέα. Ἀγνοώντας, μπορεῖ νά πει κανείς, τά πολῦτιμα στοιχεῖα πού δίνει γιά τή ναυτικότητα τῆς μιᾶς ἀπό τίς γνησιότερες ναυτικές περιοχές τῆς χώρας, ὁ κ. Ντούνης ἐπικεντρώνει τό ἐνδιαφέρον του ἀκριβῶς στίς θυσίες τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Καί σημειώνει:

«Ἀπό τήν ἐμπλοκή τῆς χώρας μας στόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ἕνας ἀπό τούς μεγάλους χαμένους πού πλήρωσε μέ σοβαρές θυσίες τό τίμημα τῆς Ἐλευθερίας εἶναι χωρίς ἀμφιβολία ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία.

Τό τίμημα αὐτό, σέ καράβια πού ἀπροσάταστα τά βούλιαξε στήν ἀπεραντοσύνη τοῦ ὠκεανοῦ ἡ ἐχθρική ἐνέρ-

γεια καί σέ ναυτικούς πού ἀκολούθησαν στόν ὑγρό τάφο τῆ μοίρα τοῦ καραβιοῦ τους, ἀποτελεῖ μιᾶ ἀπό τίς ἡρωϊκές σελίδες τοῦ ἔθνους μας στόν ἀγῶνα γιά τήν ἐλευθερία του.

Εἶναι πολύ φυσικό τά πεδία τῶν μαχῶν καί τά νεκροταφεῖα πάντα νά μᾶς θυμίζουν στή στεριά τίς ἡμέρες δόξας καί ὀνόματα ἡρώων πού ἔπεσαν γιά νά ζοῦμε ἐμεῖς ἐλεύθερα.

Πῶς ὅμως ἀλήθεια νά θυμηθοῦμε ὁλους τούς ἄλλους νεκρούς μας, πού οἱ τάφοι τους εἶναι τόσο μακριά στή μέση τῶν ὠκεανῶν καί ἄλλο τόσο βαθειά στό σκοτεινό βυθό τους;

Τά χρόνια περνοῦν οἱ ἄνθρωποι πού τάξησαν — ἀπό τό πρῶτο χέρι — φεύγουν κι αὐτοί γιά τό ἀνεπίστρεφτο ταξίδι τους, οἱ μνήμες σβήνουν καί ὁ πέπλος τῆς λησμονιάς σκεπάζει ὅλο καί πιό πολύ τό μεγαλεῖο μιᾶς ἐποχῆς.

Καί εἰλικρινά πιστεύω ὅτι ἐάν δέν τιμήσουμε μετά τόν πόλεμο τούς νεκρούς τοῦ πολέμου στή θάλασσα, δέν μπορούμε νά ἀπαιτήσουμε καί ἀπό ἄλ-

λους νέους νά θυσιάσονται γιά ἕνα νέο πόλεμο στή θάλασσα.

Καί ὁ καθένας βεβαίως ἀντιλαμβάνεται τή σημασία μιᾶς τέτοιας θυσίας γιά μιᾶ ναυτική χώρα ὅπως εἶναι Ἑλλάδα πού ἀναπνέει ἀπό τή θάλασσα καί αἱμοδοτεῖται ἀπό τή ναυτιλία.

Στό βιβλίο αὐτό ἐγινε προσπάθεια νά δοθοῦν τά στοιχεῖα καί ντοκουμέντα πού ἀφοροῦν τίς θυσίες στή θάλασσα τῆς ἸΘΑΚΗΣ, μιᾶς ἀπό τίς γνησιότερες ναυτικές περιοχές τῆς χώρας μας.

Ἐκεῖ πού ἀκόμη οἱ παλιοί ναυτικοί συζητοῦν τίς περιπέτειες τοῦ πολέμου στή θάλασσα σάν νά ἦταν μόλις χθές, μέ ὀνόματα χαμένων ναυτικῶν καί καραβιῶν ζώντας αὐτό πού τόσο ἐπιγραμματικά εἶχε πει ὁ Ἀντρέ Μαρλώ «Ὁ τάφος τῶν Ἠρώων εἶναι ἡ καρδιά τῶν ζωντανῶν».

Γιά τή ναυτική μας χώρα, οἱ ναυτικές μνήμες ἀποτελοῦν τό ἀκρογωνιαῖο λιθάρι στό οἰκοδόμημα τῆς ναυτικῆς μας παράδοσης καί ναυτικῆς κληρονομιάς.

Στήν ἐργασία αὐτή γίνεται προσέγγιση τοῦ θέματος ἀπό τόν συγγραφέα στήν καθημερινή ἐπικοινωνία του μέ τήν Ἰθακησιακή ναυτική κοινωνία καί μέ πολλούς ἀπό τούς ἴδιους ἀνθρώπους πού ἐζησαν τά ἱστορικά αὐτά γεγονότα».

Τό βιβλίο, τό ὁποῖο, κατά τήν ταπεινή μας ἀντίληψη, ἐκτός ἀπό τίς βιβλιοθηκές τῶν πλοίων πρέπει νά ὑπάρχει καί στίς βιβλιοθηκές ὁλων τῶν σχολείων τῆς χώρας, καταγράφει σέ τέσσερα κεφάλαια μέ πλούσια καί πολῦτιμη εἰκονογράφηση τή ναυτικότητα τῆς Ἰθάκης, τίς συνθήκες ἀπωλείας τῶν Ἰθακησιακῶν πλοίων στόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο καί τίς συνθήκες ἀπωλείας Ἰθακησιῶν ναυτικῶν σέ μή Ἰθακησιακά πλοῖα καθώς καί τά Ἰθακησιακά πλοῖα πού διασώθηκαν ἀπό τόν πόλεμο, ἐνῶ σέ ἕνα ἰδιαίτερο κεφάλαιο παρουσιάζει τούς δεσμούς τοῦ Ἀριστοτέλη Ὁνάση μέ τήν Ἰθάκη — ὁ Ἀριστ. Ὁνάσης, ὑπογραμμίζει ὁ συγγραφέας, ἀπό τό ξεκίνημά του στή θάλασσα μέχρι τό θάνατό του τό 1975 ἦταν δεμένος μέ τήν Ἰθάκη καί πρό παντός μέ τούς ἀνθρώπους της. Οἱ Ἰθακοί πλοίαρχοι, ἀρχιπλοίαρχοι καί ἄλλα διευθυντικά στελέχη του ὑπῆρξαν οἱ σύμβουλοί του, οἱ περισσότεροι ἐμπιστοί του καί μέ αὐτούς καί μέσα ἀπό αὐτούς ἐκανε πράξη τό παράτολμα καί ριψοκίνδυνα σχέδιό του.

Δ.Χ.Τ.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

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

OPERATIONS: G. J. TOPAKAS (HELENE) AOH. 2208682

τε άπευθείας από τη διεύθυνση του λιμένος Μασσαλίας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η δύναμη υπό άστερόεσσα

Τήν 1 Αύγουστου 1987 ο έμπορικός στόλος των ΗΠΑ περιελάμβανε 723 πλοία 24.733.000 τόν. d.w. Από αυτά 270 πλοία 3.862.000 τόν. d.w. ελέγχονται από το Κράτος και 453 πλοία 20.971.000 τόν. d.w. ανήκουν σε ιδιωτικά συμφέροντα.

Κατά τα στοιχεία του Υπουργείου Μεταφορών, ο άνωτέρω στόλος ιδιωτικών συμφερόντων περιλαμβάνει άκόμα 95 μονάδες που έξυπηρετούν τις Μεγάλες Λίμνες, άνερχόμενος δηλαδή συνολικά σε 548 πλοία 23 έκ. τόν. d.w. Κατά τό διάστημα του προηγούμενου έτους ο ιδιωτικός στόλος μειώθηκε κατά 27 μονάδες 52.959 τόν. d.w.

Ός προς τη ναυπηγική δραστηριότητα παρατηρείται ότι τήν 1 Αύγουστου του 1987 τελούσαν υπό κατασκευή ή παραγγελία σε Αμερικανικά ναυπηγεία μόνο τέσσερα σκάφη συνολικού τόννάζ 54.000 τόν. d.w. δύο πλοία κοντέινερς και δύο πυροσβεστικά σκάφη.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Μεγάλη παραγγελία της Κούβας

Στά πρόθυρα αναλήψεως παραγγελίας ναυπηγήσεως δέκα πλοίων για λογαριασμό της Κούβας βρίσκεται η θυγατρική ναυπηγική μονάδα της BS, η «North East Shipbuilders Ltd.». Η παραγγελία συνολικής άξίας άνω των 100 έκ. λιρών, αναφέρεται σε δέκα πλοία πολλαπλής χρήσεως που θα έχουν ικανότητα μεταφοράς κοντέινερς και κατεψυγμένων φορτίων και τόννάζ 15.000 τόνων. Η παραγγελία αυτή θα δημιουργήσει άπασχόληση για τα έπόμενα δύο χρόνια στα προαναφερθέντα βρεταννικά ναυπηγεία και είναι πολύ σημαντική καθώς τό μοναδικό άλλο συμβόλαιο που επρόκειτο να υπογραφεί και που άφορούσε τήν ναυπήγηση 24 μικρών όχηματαγωγών για τη Δανία, δέν είναι πολύ πιθανόν να υλοποιηθεί. Σύμφωνα με τούς κανονισμούς επιχορήγησης των ναυπηγείων της ΕΟΚ, η Κυβέρνηση μπορεί να επιδοτήσει τις ναυπηγήσεις με τό 28% της άξίας τους, αλλά στην περίπτωση αυτή η επιχορήγηση μπορεί να είναι μεγαλύτερη καθώς ο πελάτης είναι χώρα του Τρίτου Κόσμου.

Η παραγγελία της Κούβας θα είναι μία τονωτική ένεση για τήν NESL ή όποια βρίσκεται στο χείλος της χρεωκοπίας και τήν όποια η Κυβέρνηση προσπαθεί να πωλήσει σε ιαπωνικά συμφέροντα που έδειξαν ήδη ενδιαφέρον για τις εγκαταστάσεις της στο Γουώτερσαϊντ.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Έλεύτερες ζώνες

Δύο έλεύτερες ζώνες θα δημιουργήσει η Βουλγαρική κυβέρνηση στις όχθες του Δούναβη για να διευκολύνει τήν έμπορική συνεργασία τόσο με τις Δυτικές χώρες όσο και με τήν Κομεκόν. Η μία θα είναι δυτικά, στό Vidin κοντά στα Γιουγκοσλαβικά σύνορα και ή άλλη στην κεντρική παραδουνάβια περιοχή, στην πόλη Ruse στα Ρουμανικά σύνορα.

Έκτός από τις δύο αυτές ζώνες, οι όποιες θα έξοπλισθούν με όλες τις αναγκαίες εγκαταστάσεις για τήν όδική κυκλοφορία, δύο άκόμα έλεύτερες ζώνες προβλέπεται να γίνουν στα παράλια της Μαύρης Θάλασσας. Όπως δήλωσε ο άρμόδιος Υπουργός ένώπιον των αντιπροσώπων της Δυτικής Οικονομίας, η Βουλγαρία δέν είναι πιά μία χώρα με αυτόρκτη κεντρική οικονομία αλλά είναι άνοικτη προς όλες τις μορφές της συνεργασίας με τις χώρες της Δύσεως, είτε πρόκειται για δανειοδοτήσεις είτε για βιομηχανικές επενδύσεις, είτε για κοινές επιχειρήσεις. Η πολιτική αυτή, ή όποια κατέστη δυνατή μετά τήν πρόσφατη νέα νομοθεσία του 1987 θα άντικαταστήσει τήν μέχρι τώρα ισχύουσα πολιτική των έμπορικων συμφηφιστικών προγραμμάτων.

ΓΑΛΛΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Σύμφωνα με τα έπίσημα στοιχεία που δημοσίευσε πρόσφατα τό Υπουργείο Ναυτιλίας, ή δύναμη του γαλλικού έμπορικού στόλου άνέρχεται σε 261 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.388.571 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 7.139.340 τόν. d.w. Στούς άριθμούς αυτούς περιλαμβάνονται όλα τα άνω των 100 τόν. γκρός πλοία, φορτηγά και έπιβατηγά, ποντοπόρα και άκτοπλοϊκά.

Μέσα στό 1987 ο γαλλικός στόλος έχασε σε χωρητικότητα 573.048 κόρους και σε μεταφορική ικανότητα 1.003.647 τόνους. Η μείωση όφείλεται στην άρνητική διαφορά

μεταξύ διαγραφέντων και έγγραφέντων πλοίων, δεδομένου ότι έναντι 25 νεοεγγραφέντων πλοίων διεγράφησαν από τό έθνικό νηολόγιο 47 πλοία.

Κατά κατηγορίες ο γαλλικός στόλος περιλαμβάνει 27 έπιβατικά, συμπεριλαμβανομένων δύο υπερωκεανείων και δύο ίπταμένων, 172 φορτηγά πάσης φύσεως και 62 πετρελαιοφόρα, από τα όποια 21 ποντοπόρα, 27 άκτοπλοϊκά και έπτά ύγραεριοφόρα.

Νέα τιμολόγια στη Μασσαλία

Η διεύθυνση του λιμένος της Μασσαλίας παρακαλεί να φέρουμε σε γνώση του άναγνωστικού κοινού ότι από της 1 Φεβρουαρίου του 1988 έκδόθηκε και τέθηκε σε έφαρμογή νέο τιμολόγιο των φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων του λιμένος.

Όπως εξηγεί ή σχετική ανακοίνωση ή νέα διαρρύθμιση έγινε για τήν άπλοποίηση και των έξουσυχρονισμό των τιμολογίων, άφου έλήφθησαν υπόψη οι από του 1968 σημειωθείσες τεχνικές πρόοδοι και ή άνάγκη ένοποιήσεως των τιμών για τα free out φορτία στην πλευρά του πλοίου ή επί της προβλήτος. Άναπροσαρμόστηκαν έξάλλου ή διεγράφησαν οι άνεφάρμοστες διατάξεις. Έξάλλου ή άναπροσαρμογή στοχεύει στην έκτίμηση του πραγματικού κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών φορτοεκφορτώσεως και στη χωριστή ένδειξη των έπιπλέον τελών για πρόσθετες εργασίες που άφορούν έξαγόμενα φορτία από τήν προκυμαία ή παράδοση είσαγομένων.

Τό νέο τιμολόγιο έλαβε υπόψη τήν έπιμεικνση της περιόδου έλεύτερης φυλάξεως των φορτίων επί της προκυμαίας από 5 σε 8 ήμέρες μετά τήν εκφόρτωση για τα είσαγόμενα φορτία και από 15 σε 30 ήμέρες πρό της φορτώσεως για τα έξαγόμενα. Εάν για όρισμένα φορτία έφαρμόζονται περισσότερες διατάξεις του τιμολογίου θα ισχύει ή συμφέρουσα τό φορτίο. Υπενθυμίζεται ότι από της 1ης Ιανουαρίου του 1988 καταργήθηκαν τα δικαιώματα λιμένος για τα έξαγόμενα φορτία.

Τό νέο τιμολόγιο σε γαλλική και άγγλική έκδοση είναι στη διάθεση των ενδιαφερομένων είτε μέσω των οικείων πρακτορείων εί-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDÓN, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό συγκρότημα «KOSMOS»

Τό έφοπλιστικό συγκρότημα «KOSMOS» του Sandfjord έθεσε σέ παροπλισμό αρκετά πλοία του, μπάλκ κάρριερς, πετρελαιοφόρα και μικτά, συνολικής αξίας 1 δισεκ. κορωνών.

Η στρατηγική του συγκροτήματος συνίσταται στό νά αγοράζει και νά πλουλά πλοία, έκμεταλλεύόμενο ένα μεγάλο στόλο.

Από τό 1985 πού τό συγκρότημα τέθηκε υπό νέα διεύθυνση πούλησε πολλές μετοχές και συγχρόνως αγόρασε τρία ποία των 55.000 τόννων. Πέρσι αγόρασε άλλα τρία, ένα των 83.000 ένα των 271.000 και ένα των 310.000 τόν. d.w. Πρόκειται γιά μεταχειρισμένα πλοία, αλλά ύψηλου επιπέδου συντηρήσεως και ασφαλείας.

Έγνώσθη ότι τά άνωτέρω παροπλισθέντα πλοία του «KOSMOS» είναι εκείνα πού επιθυμεί ν' αγοράσει ό Νορβηγός έφοπλιστής John Fredriksen πού διαμένει στην Κύπρο. Η πρόθεσή του ν' αγοράσει μετοχές του

«KOSMOS» δέν πραγματοποιήθηκε διότι δέν βρέθηκαν μέτοχοι πρόθυμοι νά του πουλήσουν, δεδομένου ότι θεωρείται ύποπτος γιά παρόνομες ενέργειες, όπως είναι η χρησιμοποίηση μεταφερόμενου πετρελαίου ως καυσίμου των δικών του πλοίων.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Παραμένουν συναγωνιστικά

Παρά τίς μισθολογικές εργατικές αυξήσεις και την άνατίμηση του έγχωρίου νομίματος, τό κόστος κατασκευής των Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων εξακολουθεί νά είναι κατώτερο κατά 10-15% έναντι των Ιαπωνικών ανταγωνιστών.

Τό 1987 οί εργατικοί μισθοί, ύστερα από τίς άπεργίες στά ναυπηγεία αύξήθηκαν κατά μέσο όρο κατά 20% τό δέ won άνατιμήθηκε κατά 8,2% έναντι του δολλαρίου. Συνεπεία τούτων η διαφορά του κόστους μεταξύ Ιαπωνικών και Νοτιοκορεατικών τιμών μειώθηκε από 30% σέ 10-15%. Η διαφορά αύτή πάντως δέν πρόκειται νά μειωθεί περαιτέρω, άφενός μέν γιατί αύξάνουν οί τιμές των ναυπηγήσεων, άφετέρου δέ γιστί αύξάνει η ζήτηση άντικαταστάσεως των παλιών πλοίων ενώ μειούται η συνολική παραγωγή των Ιαπωνικών ναυπηγείων.

Κατά τίς εκτιμήσεις των άρμοδίων παραγόντων τής χώρας, η συμμετοχή τής Ν. Κορέας στην παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή, πού είναι σήμερα γύρω στό 17% έλπίζεται ότι θά διπλασιασθεί μέχρι τό 1994. Εϊδικώτερα τό 1990 θά φθάσει τό 25%, τό 1993 τό 30% και τό 1994 τό 35%, ενώ η παγκόσμια παραγωγή θά φθάσει τότε από τά 3 έκατ. τον. γκρός στά 4 έκατ. τον. γκρός. Πάντως από του 1995 ένας νέος σοβαρός αντίπαλος στον τομέα αυτόν θά καταστεί η Λαϊκή Κίνα.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Ναυπήγηση Κρουαζιεροπλοίου

Στά ναυπηγεία τής Rauma Repola άνατέθηκε η ναυπήγηση ενός νέου πολυτελούς κρουαζιερόπλοιοι πού θά μπορεί νά εκτελεί κρουαζιέρες σέ διάφορα μέρη τής ύδρογειού. Τό «κρουαζιερόπλοιο πολλαπλού σκοπού» (SMUC), θά είναι έτσι σχεδιασμένο ώστε νά μπορεί νά προσφέρει πολυτελή διαβίωση και νά ταξιδεύει στην Καραϊβική, την Μεσόγειο, την Άπω Άνατολή, τον Άμαζόνιο και άκόμα στην Άνταρκτική. Τό νέο πλοίο θά μεταφέρει μόνο 300 έπιβάτες προσφέροντας έτσι περισσότερο προσωπική έξυπηρέτηση από τούς άνταγωνιστές του πού έχουν μεταφορική ικανότητα χιλιάδων έπιβατών.

Τό νέο κρουαζιερόπλοιο θά έχει χωρητικότητα 5.700 τον. γκρός και θά δρομολογηθεί τό καλοκαίρι του 1989, άρχικά σέ κυκλικά ταξίδια μεταξύ Σουηδίας και Φινλανδίας. Οί εύρύχωρες καμπίνες των έπιβατών θά διαθέτουν τηλέφωνο, τηλεόραση, ψυγείο και μεταβαλλόμενο κλιματισμό σύμφωνα μέ τίς επιθυμίες των ένοίκων. Άκόμα οί καμπίνες μπορούν νά συνδεθούν όταν πρόκειται γιά οικογένειες ενώ θά υπάρχουν και μεγάλες σουίτες. Τό μεγάλο έστιατόριο του πλοίου θά μπορεί νά έξυπηρετήσει και τούς 300 έπιβάτες συγχρόνως, ενώ προβλέπεται αίθουσα συνεδριάσεων, καφετέρια και μπάρ, νάιτκλαμπ, καζίνο και πισίνα, αίθουσες γιά παιδιά, καταστήματα και νοσοκομείο.

DRYDOCKS upto 100,000 TDW in a convenient location



Colombo
Dockyard
(Pte) Ltd.
Sri Lanka

Four drydocks and adequate repair berths
with upto-date dockside and workshop facilities.

- * Annual refits to major repairs and conversions.
- * Emergency repairs round the clock.
- * Tank cleaning and gas freeing.
- * Underwater hull cleaning.

Most dynamic & modern shipyard
in the region of Indian Sub-Continent.

- * Prices competitive
- * Engineers, Technicians and workmen fully trained.

*Contact us for
bunkers & other
supplies as well*



COLOMBO DOCKYARD (PTE) LTD.

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

IN PIRAEUS PLEASE CONTACT

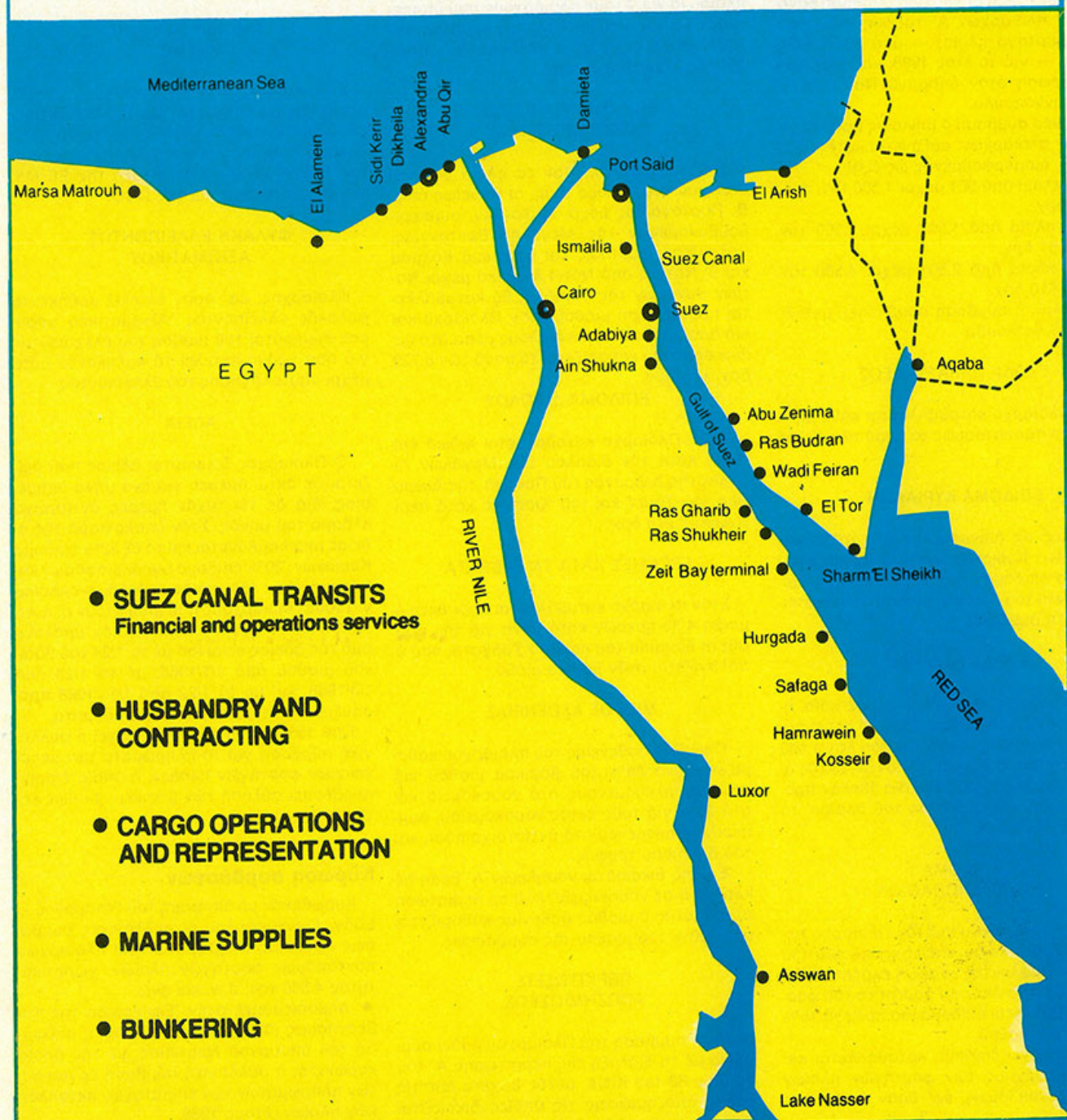
CHRIS MARINE

ATTEN. MR. C. PAPATHEODOROU
P.O. BOX 80347, 185 10 PIRAEUS
TEL.: 4178181 (AOH) 981 04 39
TELEX: 241015 CRIS GR.



World Marine

Services in Egypt



● **SUEZ CANAL TRANSITS**
Financial and operations services

● **HUSBANDRY AND CONTRACTING**

● **CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION**

● **MARINE SUPPLIES**

● **BUNKERING**

Μια Έλληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

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

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Fax Nos : PIRAEUS: (1) 411-1118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 34186
Tel: (3) 4821966
PORT SAID: (66) 26114

‘Η συλλογική σύμβαση πλοιάρχων τῶν μεσογειακῶν πλοίων

Υπογράφηκε τήν Πέμπτη μεταξύ τῆς ‘Ενώσεως Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων καί τῆς Πανελληνίας Ἐνώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. ἡ συλλογική σύμβαση ἐργασίας τῶν πλοιάρχων Α' τάξεως στά μεσογειακά φορτηγά πλοία, — ἀπό 801 - 4.500 τόν. d.w. — γιά τό ἔτος 1988, καί στάλθηκε πρὸς κύρωση στὸν ὑπουργὸ Ναυτιλίας κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλο.

Μέ τή νέα σύμβαση ὁ μηνιαίος βασικός μισθὸς τῶν πλοιάρχων, αὐξάνεται κατὰ ποσοστὸ 12%, διαμορφούμενος ὡς ἑξῆς:

1. Γιά πλοία ἀπὸ 801 μέχρι 1.500 τόν. d.w., 112.275 δρχ.

2. Γιά πλοία ἀπὸ 1.502 μέχρι 2.500 τόν. d.w., 123.61 δρχ.

3. Γιά πλοία ἀπὸ 2.501 μέχρι 4.500 τόν. d.w., 146.610 δρχ.

Ἐξ ἄλλου ἡ σύμβαση προβλέπει, μεταξύ ἄλλων, τὰ ἀκόλουθα:

ΕΞΟΔΑ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΩΣ

Στὸν Πλοίαρχο καταβάλλονται κάθε μήνα σὰν ἐξόδα παραστάσεως τό ποσὸ τῶν 10.255 δρχ.

ΕΠΙΔΟΜΑ ΚΥΡΙΑΚΩΝ

Γιά ὅλες τὶς διανυόμενες στό ταξίδι καί στό λιμάνι Κυριακές καταβάλλεται στὸν Πλοίαρχο ἐπίδομα πού ἀνέρχεται σέ ποσοστὸ 22% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ πού καθορίζεται μέ τή σύμβαση.

ΕΞΟΔΑ ΛΙΜΕΝΟΣ

Στὸν πλοίαρχο καταβάλλεται γιά κάθε ἡμέρα καί σέ ὅλη τὴ διάρκεια πού τὸ πλοῖο παραμένει στό λιμάνι, γιά τὴ κάλυψη λόγῳ τοῦ ἀξιώματός του, ἀτομικῶν δαπανῶν, ἐκτός ἀπὸ ἄλλα τυχόν ἐξόδα, τὰ ὁποῖα ἤθελαν προκύψει γιά τὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ πλοίου, τό ποσὸ τῶν 1.380 δρχ.

ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Εἰδικὰ προκειμένου γιά τὸν Πλοίαρχο πετρελαιοφόρου πλοίου, καθὼς καί πλοίου πού μεταφέρει εὐφλεκτες ὑγρές ἢ ἐκρηκτικές ὕλες, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴν ποσότητα τοῦ φορτίου καταβάλλεται ἐπίδομα ἴσο πρὸς τό 15% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

Τό παραπάνω ἐπίδομα καταβάλλεται καί στοὺς πλοιάρχους τῶν φορτηγῶν πλοίων (μὴ δεξαμενοπλοίων), ἐφ' ὅσον ἐκτός ἀπὸ

ἄλλα φορτία, μεταφέρουν καί εὐφλεκτα ἢ ἐκρηκτικά φορτία σέ ποσότητα ἀνώτερη τοῦ ποσοστοῦ 5% τῆς χωρητικότητας τοῦ πλοίου (d.w.). Στούς πλοιάρχους πού ὑπηρετοῦν σέ πλοία πού μεταφέρουν ὑγραερία καταβάλλεται κατὰ μήνα ἐπίδομα ἴσο πρὸς 20% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

ΕΠΙΔΟΜΑ ΓΙΑ ΠΛΟΕΣ ΕΚΤΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Συμφωνεῖται ὅτι, ὅταν τὰ πλοία θὰ ἐπικτείνουν τοὺς πλόες τους, α) Βορείως ἀπὸ Β. Πορτογαλίας μέχρι Μπέργκεν, συμπεριλαμβανομένων τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, Ἰρλανδίας, Βαλτικῆς καί Βοθνικοῦ Κόλπου καί β) Νοτίως ἀπὸ Νότιο Μαρόκο μέχρι Νοτίων συνόρων τῆς Ἀγκόλα, θὰ καταβάλλεται προσαύξηση μισθοῦ στὸν Πλοίαρχο καί γιά ὅσο χρόνο διαρκεῖ ὁ πλοῦς μέσα στά ὡς ἄνω ὅρια πού καθορίζεται τό ποσὸ τῶν 8.725 δρχ. τό μήνα.

ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΙΑΠΛΟΥ

Στὸν Πλοίαρχο καταβάλλεται εἰδικὸ ἐπίδομα κατὰ τὸν διάπλου τῶν Μεγάλων Λιμένων, τῆς Διώρυγας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Διώρυγας τοῦ Σουέζ καί τοῦ Ὀρινόκο κατὰ περίπτωσιν 7.275 δρχ.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΑ

Στὸν πλοίαρχο καταβάλλεται πρόσθετη ἀμοιβή 4,33 ἡμερῶν κατὰ μήνα γιά τὴν πρόσθετη ἐργασία τοῦ κατὰ τὸ Σάββατο, πού ὑπολογίζεται στὸν βασικὸ μισθό.

ΜΙΣΘΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Ὁ μισθὸς ἀσθενείας τοῦ πλοιάρχου καθορίζεται σὲ 85% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ γιά τοὺς νοσηλευόμενους σὲ νοσοκομεῖο καί σὲ 95% γιά τοὺς ἐκτός νοσοκομεῖου, συμπεριλαμβανομένου σὲ ἀντίστοιχα ποσὰ καί τοῦ ἀντίτιμου τροφῆς.

Ἐπίσης δικαιούται νοσηλείων Α' θέσῃ σέ κλινικὴ ἢ σέ νοσοκομεῖο, ἐν ὧς σέ περίπτωση ἀτυχήματος ὁ μισθὸς ἀσθενείας καθορίζεται σὲ 100% τοῦ μισθοῦ τῆς συμβάσεως.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ

Ἄν ἡ σύμβαση τοῦ Πλοιάρχου λυθεῖ σύμφωνα μέ τὴ διάταξη τῆς περίπτωσης Α' τοῦ ἀρθροῦ 68 τοῦ ΚΙΝΔ, αὐτὸς ἀσχετὰ ἀπὸ τὶς ἄλλες ἀποζημιώσεις τὶς ὁποῖες δικαιούται

σύμφωνα μέ τὴν κείμενη νομοθεσία, λαμβάνει καί πρόσθετη ἀποζημίωση ἡ ὁποία καθορίζεται σὲ ποσὸ τῶν 54.000 δρχ.

ΑΜΟΙΒΗ ΗΜΕΡΩΝ ΑΡΓΙΑΣ

Στό πλοίαρχο καταβάλλεται κατὰ μήνα ἀμοιβή πού ὀρίζεται σὲ 1/30 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ γιά τὶς ἀργίες πού διανύονται στό ταξίδι καί στό λιμάνι καί οἱ ὁποῖες ἀναφέρονται σὲ τὸ ἀρθρο 11 τῆς ΣΣΕ μεταξὺ τῆς ΕΕ Μ/Γ Φορτηγῶν πλοίων καί τῆς ΠΝΟ.

ΦΥΛΑΚΗ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ

Πλοίαρχος, ἐφ' ὅσον ἐκτελεῖ καθήκοντα φυλακῆς ἐλλείποντος Ἀξιωματικοῦ γέφυρας δικαιούται τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος γιά ὅσο χρόνο ἐκτελεῖ τὰ καθήκοντα αὐτὰ μέχρι ναυτολόγησιν τοῦ ἐλλείποντος.

ΑΔΕΙΑ

Ὁ Πλοίαρχος δικαιούται ἀδείας πού ὀρίζεται σέ ὀκτὼ ἡμέρες γιά ἓνα μήνα ὑπηρεσίας, διὰ δὲ τὶς τυχόν ἡμέρες ἀντίστοιχο κλάσμα τοῦ μηνός. Στὸν ὑπολογισμό τῆς ἀδείας περιλαμβάνεται καί τό ἐξ 22% ἐπίδομα Κυριακῶν, 20% ἐπίδομα ὑγραεριοφόρων καθὼς καί τό ἐκ 15% ἐπίδομα δεξαμενοπλοίου γιά τοὺς Πλοιάρχους πού ὑπηρετοῦν σ' αὐτὰ τὰ πλοία. Τό ἡμερομίσθιο γιά τὸν ὑπολογισμό τῆς ἀδείας εἶναι ἴσο μέ τό 1/24 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ ἀπὸ 1/1/1988, μέ τό 1/23 ἀπὸ 1/3/1988, καί μέ τό 1/22 ἀπὸ 1/11/1988 προσαυξημένο μέ τὰ παραπάνω ἐπιδόματα.

Πρὸ 15θήμερου εἶχε ὑπογραφῆ ἡ συλλογικὴ σύμβαση γιά τὰ πληρώματα τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων, ἡ ὁποία ἐπίσης προβλέπει αὐξηση τῶν βασικῶν μισθῶν κατὰ 12%.

Κύρωση συμβάσεων

Κυρώθηκαν μέ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλου οἱ συλλογικὲς συμβάσεις ἐργασίας πληρωμάτων καί πλοιάρχων ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων, χωρητικότητας 4.500 τόν. d.w. καί ἄνω.

● Δημοσιεύθηκε στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 2987 Β'/19.5.88), ἡ ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας, μέ τὴν ὁποία κυρώνεται ἡ συλλογικὴ σύμβαση ἐργασίας, τῶν πληρωμάτων τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοίων πλοίων, ἔτους 1988.

**For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to**

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Σύνεση και προσοχή συνιστά η INTERCARGO

Η INTERCARGO, παρά τη μεγάλη βελτίωση που σημειώθηκε στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου συνεχίζει να συνιστά σύνεση και προσοχή, διότι η υπερπροσφορά χωρητικότητας εξακολουθεί να υπάρχει.

Η σύσταση περιέχεται στο Annual Report για το 1987/88 που θα παρουσιασθεί στην ετήσια γενική συνέλευση των μελών της INTERCARGO, η οποία θα πραγματοποιηθεί μεθαύριο Παρασκευή στο μέγαρο Καραγεώργη. Μετά τη συνέλευση των μελών της INTERCARGO θα πραγματοποιηθεί επίσης στο μέγαρο Καραγεώργη στις 6 μ.μ. ανοικτή συνάντηση με όμιλητές τους προέδρους του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, του Κομίτη και της INTERTANKO — στη συνάντηση αυτή μπορεί να παραστεί όποιος επιθυμεί, τους όμιλητές δε θα παρουσιάσει ο πρόεδρος της INTERCARGO κ. Άριστ. Καραγεώργης.

Στο Annual Report της INTERCARGO αναφέρονται επίσης και τα εξής:

- Τήν τελευταία διετία σημειώθηκαν αυξημένες διαλύσεις και πολύ λίγες ναυπηγήσεις κερδοσκοπικού χαρακτήρα, ενώ υπήρξε σημαντική μείωση και ορθολογικοποίηση των εμπορικών στόλων των ναυτιλιακών εταιριών καθώς και μεγάλη προσοχή από την πλευρά των χρηματοδοτικών οργανισμών.

- Ασφαλώς οι εμπορικοί στόλοι πρέπει να ανανεωθούν και αυτό μπορεί να είναι έφικτό μόνο όταν η αγορά βελτιωθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε η ναυπήγηση νέων πλοίων να μπορεί να αποδώσει τα χρήματά της. Σε μία τέτοια περίπτωση οι ναύλοι πρέπει να φτάσουν στο διπλό ή τριπλό ύψος των σημερινών.

- Ένα σημαντικό γεγονός της διετίας που πέρασε ήταν η Σύνοδος του 1986 η οποία καθιέρωσε τα ανοικτά νηολόγια και έδωσε το έναυσμα για την πλήρη εκμετάλλευσή τους από τους πλοιοκτήτες. Συγχρόνως άλλες χώρες, όπως η Νορβηγία με το NIS, καθιέρωσαν τα λεγόμενα «θυγατρικά νηολόγια». Τήν ακολούθησαν η Βρετανία με τη Νήσο Μάν, η Γαλλία με τις Νήσους Κερκελέν, η Ολλανδία με τις Ολλανδικές Αντίλλες, ενώ άλλες χώρες ίδρυσαν νέα νηολόγια στο έδαφός τους, όπως ο Μαυρίκιος, η Δανία, η Σουηδία, ο Καναδάς, η Δυτική Γερμανία, το Λουξεμβούργο, οι Κανάριοι Νήσοι και η Μαδέιρα. Τα «παραδοσιακά ανοικτά νηολόγια» όπως η Λιβερία, ο Παναμάς, οι Ονδούρες και το Βανουάτου εισήγαγαν βελτιώσεις για να διατηρήσουν το μερίδιό τους στην αγορά και συγχρόνως έδωσαν σε ανταγωνιστικά επίπεδα τα τέλη νηολογήσεως αλλά η θέση της INTERCARGO για ελεύθερη επιλογή ση-

μαίας δεν θα πρέπει να παρανοηθεί με την μείωση της ασφάλειας. Η ανταγωνιστικότητα μέσω της μείωσης των εξόδων δεν πρέπει να πλήττει την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος.

- Το σημαντικότερο πρόβλημα της περιόδου είναι βέβαια οι συνεχιζόμενες επιθέσεις εναντίον ουδέτερων πλοίων στα διεθνή ύδατα του Περσικού. Αν και σχετικά με τις απώλειες των δεξαμενοπλοίων, τα πλοία ξηρού φορτίου που χτυπήθηκαν είναι λίγα η INTERCARGO, μαζί με άλλες ναυτιλιακές οργανώσεις, διαμαρτυρήθηκε στον Γ.Γ. του ΟΗΕ και ζήτησε την λήψη μέτρων για την ασφαλή ναυσιπλοία στην περιοχή.

- Η πολιτική πολλών κυβερνήσεων πάνω στο πρόβλημα του προστατευτισμού απαγορεύει σοβαρά την INTERCARGO καθώς οι κυβερνήσεις είναι αυτές που έχουν την δύναμη να αφήσουν τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού να αναπτυχθούν. Στην προσπάθειά τους, όμως, να εξυπηρετήσουν εθνικά συμφέροντα πολλές κυβερνήσεις παίρνουν μέτρα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν παρεμβατικά με δυσμενή αποτελέσματα για την Έμπορική Ναυτιλία.

- Ο προστατευτισμός των κυβερνήσεων των χωρών του Τρίτου Κόσμου συνεχίζεται με το πρόσφατο παράδειγμα της Νιγηρίας που όριζε ότι το 40% όλων των φορτίων της πρέπει να μεταφέρονται με νιγηριανά πλοία. Συγχρόνως τα αναπτυσσόμενα έθνη ζητούν να επεκταθεί η αρχή του 40/40/20 όχι μόνο στις τακτικές γραμμές αλλά και στα ύγρα και ξηρά φορτία χύδην, αλλά το πρόβλημα των

φιλοδοξιών των αναπτυσσόμενων εθνών πρέπει να λυθεί χωρίς να αναστατωθεί η λεπτή ισορροπία της διεθνούς ναυτιλίας.

Η συνάντηση της Έπιτροπής για τον έλεγχο των πλοίων

Στις 19 και 20 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στο Εγγενίδειο Ίδρυμα η 12η συνάντηση της Έπιτροπής της Συμφωνίας του Μνημονίου Συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια (Memorandum of Understanding - MOU).

Στη συνάντηση μετείχαν εκπρόσωποι των 14 Ευρωπαϊκών χωρών - μελών, της Συμφωνίας και της Έπιτροπής της ΕΟΚ, καθώς και παρατηρητές του IMO, του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας και των άκτοφυλάκων των ΗΠΑ και του Καναδά.

Η Έπιτροπή που συνήλθε για πρώτη φορά στην Αθήνα συζητήσε μεταξύ άλλων τα αποτελέσματα της συνάντησης μιάς ομάδας εργασίας για οδηγίες ελέγχου στα θέματα του ILO, που πραγματοποιήθηκε επίσης στην Αθήνα, στις 17 και 18 Μαΐου, άμεσα πριν τη συνάντηση της Έπιτροπής. Η εν λόγω ομάδα εργασίας κατήρτισε προτάσεις για την ενημέρωση του παραρτήματος 1 του Μνημονίου σχετικά με τις οδηγίες για την εφαρμογή των απαιτήσεων του ILO που πηγάζουν από τη Σύμβαση 147.

Η Έπιτροπή αποφάσισε να διαβασθούν οι προτάσεις της ομάδας εργασίας για γνωμοδότηση στο 7ο Σεμινάριο Επιθεωρητών, όπου μπορεί να γίνει αξιολόγηση της πρακτικής αξίας των προτάσεων. Το Σεμινάριο θα γίνει στο Όσλο τον επόμενο μήνα.

Η Έπιτροπή εξέτασε επίσης αίτηση των ναυτιλιακών αρχών της ΕΣΣΔ για λήψη πληροφοριών σχετικά με τους δυνατούς τύπους συνεργασίας του MOU με άλλες χώρες και αποφασίστηκε η πρόσκληση Σοβιετικών εκπροσώπων στην προσεχή συνάντησή της κατά την οποία και θα εξετασθεί το θέμα.

Η Έπιτροπή κατόπιν άσχολήθηκε με τα αποτελέσματα της Δεύτερης Διεθνούς Διασκέψεως για την προστασία της Βορείου Θαλάσσης και συζητήσε δυνατότητες για να βελτιωθεί η διαβίβαση αναφορών για λειτουργικές παραβάσεις στις αρμόδιες αρχές επιθεωρήσεων των λιμένων. Τέλος η Έπιτροπή υιοθέτησε την Έτήσια Έκθεση 1987 και ένεκρινε τη δημοσίευσή της, η οποία αναμένεται να γίνει τα μέσα Ιουλίου.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ ΣΟΥΝΙΟΥ 32ο ΧΛΜ.

ΠΑΝΩ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΠΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ 26.300 Μ2

Διαμέρισμα 200 μ2 έτοιμο

2 Διαμερίσματα 125 μ2 έκαστο έτοιμα

3 Μαιζονέτες 130 μ2 έκαστη ήμιτελής

Σχέδια πέντε οικήων 200 μ2 έκαστη με άδειες οικοδομήσεως

Πισίνες, τέννις

Τηλ.: 4520 592

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Άκτι Μιαούλη — Μέγαρον όλόκληρο ή τμηματικώς

Έπίσης συνεχόμενο οικόπεδο — Τηλ. 4520 592

• Ο Έλληνικός Νηογνώμονας δεξιώθηκε στις 17 Μαΐου τα μέλη της Έπιτροπής και η Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMERPA) οργάνωσε δεξίωση για τα μέλη στο κρουαζιερόπλοιο «Ερμής» στις 19 Μαΐου.

• Η 13η συνάντηση της Έπιτροπής θα πραγματοποιηθεί στην Ιταλία τον Οκτώβριο 1988.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο έζη-
τήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βά-
σει του άρθρου 13, των κατωτέρω τεσσάρων
πλοίων:

— «Λατώ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Egla-
tine» υπό σημαία Αγίου Βικεντίου, 18.737
τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1968, που ανή-
κει στην εταιρία «Marazura Navegation S.A.»
(κ. Κυρ. Μαμιδάκης).

— «Αργώ Τρέιντερ», μπάλκ κάρριερ, πρώ-
ην «Βάσμαν», υπό κυπριακή σημαία, 20.328
τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978, που ανή-
κει στην εταιρία «Advance Shipping Corpora-
tion» (Marine Managers Ltd.).

— «Λεονόρ», φορτηγό, πρώην «Leonor» ύ-
πό σημαία Βραζιλίας, 9.100 τον. γκρό, ναυ-
πηγήσεως του 1988, που ανήκει στην εταιρία
«Westbook Maritime and Trading Ltd.» (κ.
Εύστ. Καλλιτσης).

— «Τουκουρούϊ», φορτηγό, πρώην
«Tucurui» υπό σημαία Βραζιλίας, 9.100 τον.
γκρό, ναυπηγήσεως του 1988, που ανήκει
στην εταιρία «Gorham Shipping S.A.» (κ.
Εύστ. Καλλιτσης).

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε το στροβιλοκίνη-
το υπερδεξαμενόπλοιο «Licorne Oceane»
290.767 τον. d.w., σουηδικής κατασκευής
1975, έναντι τιμής περί των 17,5 εκατ. δολλα-
ρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη το έλλη-
νικό πρόντακ κάρριερ «Ακουάριους»
32.531 τον. d.w., βρετανικής ναυπηγήσεως
1972, έναντι τιμής 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Στο τελικό στάδιο διαπραγματεύσεων
βρίσκονται Έλληνες έφοπλιστές της Νέας
Υόρκης για την αγορά των αδελφών μικτών
πλοίων «Lantau Peak» και «Sunset Peak»

78.000 τον. d.w., ναυπηγηθέντα στη Γιουγ-
κοσλαβία το 1974 και 1973 αντίστοιχα, έναντι
συνολικής τιμής περί των 17,1 εκατ. δολλα-
ρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες πού δραστηριο-
ποιούνται υπό κυπριακή σημαία έπωλήθη το
πρόντακ κάρριερ «Mobil Engineer» 32.590
τον. d.w., νορβηγικής κατασκευής 1973, έ-
ναντι τιμής περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ αγοραστές με έδρα τη Νέα Υόρκη έ-
πωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρ-
ριερ «Ελένη II» 60.920 τον. d.w., 33.522 τον.
γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής πού
πλησιάζει τα 10 εκατομ. δολάρια.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το δεζελοκίνητο
δεξαμενόπλοιο «Corolla» 81.552 τον. d.w.,
40.633 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως
1975, έναντι τιμής περί των 10,6 εκατ. δολλα-
ρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές
του δεζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Gla-
dys» 81.564 τον. d.w., 40.632 τον. γκρό, ια-
πωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής πε-
ρί των 11,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα πού δραστηριοποιούν-
ται υπό κυπριακή σημαία φέρεται πωληθέν
από την Μόμπιλ, το δεζελοκίνητο δεξαμενό-
πλοιο «Mobil Navigator» 32.590 τον. d.w.,
18.843 τον. γκρό, ναυπηγηθέν στη Νορβη-
γία το 1973, έναντι τιμής περί των 5,8 εκατ.
δολλαρίων.

— Νορβηγοί είναι οι αγοραστές του έλλη-
νικού δεξαμενοπλοίου «Νήσος Δήλος»
139.209 τον. d.w., 64.631 τον. γκρό, ιαπωνι-
κής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί
των 14,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Άπω Ανατολής έπω-
λήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πολ-
λαπλής χρήσεως «Πλατύτερα» 19.820 τον.
d.w., 13.684 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1973,
έναντι τιμής περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος, μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το ύ-
πό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σή-
χουσι» 17.246 τον. d.w., 10.055 τον. γκρό,
ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των
2,2 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγοράσαν το ύ-
πό Λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Βιο-

λέττα» 15.738 τον. γκρό, 7.656 τον. βάρους,
ναυπηγήσεως 1965, αντί δολ. 230 ανά τόνο.

— Στην Κίνα έπωλήθη για διάλυση το
φορτηγό πλοίο - ψυγείο, «Νήσος Σπέτσες»
5.955 τον. γκρό, 3.775 τον. βάρους, ναυπη-
γήσεως 1963, αντί δολ. 199 ανά τόνο.

Τά συμβεβλημένα

Τούς μήνες Μάρτιο και Άπρίλιο 1988 ύπο-
γράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλι-
ση των πληρωμάτων των κατωτέρω
πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες ση-
μαίες:

— «Ατλαντίς II», μέ σημαία Βερμουδών,
3.243 τον. γκρό, από 1.1.88, εκπρόσωπος κ.
Π. Δράκαρης.

— «Αδωνις», παναμαϊκό, 9.833 τον.
γκρό, από 25.2.88, εκπρόσωπος κ. Λουκάς
Φράγκος.

— «Νήσος Νάξος», μέ σημαία Μάλτας,
4.954 τον. γκρό, από 29.1.88, εκπρόσωπος
κ. Δημ. Τσαμούρας.

— «Φόρουμ Γουίντ», κυπριακό, 20.493 τον.
γκρό, από 1.3.88, εκπρόσωπος κ. Νικ. Κα-
τούνης.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν ά-
πό τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Αγία Μαρκέλλα», παναμαϊκό, 10.182
τον. γκρό από 28.2.88, λόγω λήξεως της
συμβάσεως.

— «Τίμιος Σταυρός», παναμαϊκό, 8.987
τον. γκρό, από 28.2.88, λόγω λήξεως της
συμβάσεως.

— «Ατλαντίς II», μέ σημαία Βερμουδών,
2.571 τον. γκρό, από 1.1.88, λόγω αλλαγής
πλοιοκτησίας.

— «Αλεξάνδρεια», λιβεριανό, 14.640 τον.
γκρό, από 9.3.88, λόγω ύψώσεως ελληνικής
σημαίας.

— «Εύρος», λιβεριανό 24.310 τον. γκρό,
από 16.3.88, λόγω ύψώσεως ελληνικής ση-
μαίας.

— «Ολύμπικ Ντίγκνιτι», παναμαϊκό,
17.880 τον. γκρό, από 26.2.88, λόγω ύψώσε-
ως ελληνικής σημαίας.

— «Γκάξ Πρόγκρες», παναμαϊκό, 2.690
τον. γκρό, από 2.3.88, λόγω ύψώσεως έλλη-
νικής σημαίας.

— «Γκάξ Σουέζ», παναμαϊκό 1.598 τον.
γκρό, από 2.3.88, λόγω ύψώσεως ελληνικής
σημαίας.

— «Γουόρντ Ντιούετ», λιβεριανό, 56.800
τον. γκρό, από 14.4.88, λόγω λήξεως της
συμβάσεως.

— «Βαλεντίνο», κυπριακό, 3.821 τον.
γκρό, από 20.2.88, λόγω λύσης του ναυλο-
σύμφωνου.

• Στις 30.4.88 τά συμβεβλημένα με τό NAT
πλοία ανέρχονταν σέ 229, συνολικής χωρη-
τικότητας 4.264.443 τον. γκρό.

Τά διπλώματα μή προερχομένων από ΑΔΣΕΝ

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας κατήρτισε σχέδιο
Προεδρικού Διατάγματος μέ τίτλο «Προϋπο-
θέσεις άποκτήσεως άποδεικτικών ναυτικής
ικανότητας Έμπορικού Ναυτικού ύποψη-
φίων μή προερχομένων από ΑΔΣΕΝ», μέ τό
όποιο, όπως αναφέρεται στην είσηγητική έκ-
θεση, ρυθμίζονται τά προβλήματα πού έ-
χουν ανακύψει από τη λειτουργία, και στη
συνέχεια, κατάργηση της Πρόσθετης Διαδο-
χικής Έκπαιδύσεως (ΠΡΟΔΕ) και παρέχε-
ται ή δυνατότητα έξελίξεως στο βαθμό του
Πλοιάρχου ή Μηχανικού Α' τάξεως Ε.Ν., των
ναυτικών, πού δέν προέρχονται από Άνώτε-
ρη Δημόσια Σχολή Ε.Ν.



CARS IMPORT
TAX FREE CARS

**Για Ναυτικούς εξόφληση με την παράδοση
υπεύθυνα & σίγουρα**

- καινούργια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα
- παράδοση σε 10 μέρες • δωρεάν εκτελωνισμός
- χαμηλό κόστος μεταφοράς

Κολοκοτρώνη 74-76 Πειραιάς • Τηλ.: 412.6319 - 411.9833
TLX: 223193 EUGE GR



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

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



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία**ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ**

ΑΤΤΙΚΟΣ: Παράναγκουα 23.000 τόν. πέλλετες Βαλένσια και Σεβίλλη, δολ. 23 φίο, 5.000/2.750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: Τακόμα 54.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 16,50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-31.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Σάο Φραντζίσκο ντό Σούλ 22.000 τόν. γεννήματα Βαλένσια και Σεβίλλη δολ. 24 φίο, 4.000/2.750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 1-8.

ΜΠΡΗΜ: Παράναγκουα 30.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 32,50 φίο, 5.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 7-15.

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ: Βορείως Χαττέρας 25.000 τόν. γεννήματα Άλγερία, δολ. 21,50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαΐου.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα Κίνα, δολ. 26,90, 4.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-15.

ΑΤΡΟΠΟΣ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 27.000 τόν. σιτηρά Μαδράς, δολ. 37, με δύο λιμάνια φόρτωσης, 9 ημέρες /1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 27 - Ιουνίου 5.

ΦΟΞ: Σαϊντ Λόρενς 24.000 τόν. γεννήματα Λά Γκουάιρα, δολ. 21 φίο, 5 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 28 - Ιουνίου 4.

ΑΡΙΑΝΑ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 30.000 τόν. σιτηρά Κάντλα, δολ. 41,50 φίο, όψιόν Μαδράς δολ. 42,25, εκφόρτωση λάινερ τέρας, Μαΐου 23-31.

ΠΑΝΔΙΑΣ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 36.000 τόν. σιτηρά Μαδράς, δολ. 34 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-31.

ΕΥΡΥΔΙΚΗ: Κολούμπια Ρίβερ και Πόρτλαντ 19.000 τόν. σιτηρά Άκαζούτλα, δολ. 28 φίο, full berth, Μαΐου 23-31.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΑΡ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. περίπου σιτηρά Άνατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 13 φίο, 4 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου

25-31.

ΑΛΙΝΤΑ: 24.461 τόν. ρύζι Φιλιππίνες, δολ. 53, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΡΩΤΑΓΚΟΝΙΣΤ: Μεγ. Λίμνες με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς 28.000 τόν. σιτηρά Σήφορδ δολ. 18,50 φίο, 4,5 ημέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 27-31.

ΣΤΑΛΟ 2: Ρίο Γκράντε 24.700 τόν. σόγιας Πολωνία, δολ. 33,50 φίο, 3.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 31 - Ιουνίου 3.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΙΚΟΛΑΣ: Μάκαπα 29.000 τόν. μαγνήσιο Σπάρος Πόιντ και Φιλαδέλφεια δολ. 11,75 φίο, 10.000 τόν. /2 ημέρες φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: Γκέντ 50.000 τόν. σιτηρά Νοτ. Κορέα, δολ. 22,50 φίο, 6.000/6.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 21-24.

ΕΣΠΡΙΤ: Καράτσι 13.000 τόν. ρύζι σέ σάκκους Πόρτ Λουίς, δολ. 27 φίο, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25 - Ιουνίου 5.

ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ: Καζαμπλάνκα 23.000 τόν. περίπου λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας δολ. 25,85 φίο, φόρτωση κλίμακας / 1.000 τόν. εκφόρτωση, Ιουνίου 5-12.

ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣΣ: Σουάιμπα 23.000 τόν. περίπου λιπάσματα Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 22,75 φίο, 3.000/1.000 τόν. εκφόρτωση, Ιουνίου 1-10.

ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Βορ. Γαλλία 15.900 τόν. γεννήματα Τσιταγκόγκ, δολ. 44,50 φίο, 3.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 17-23.

ΒΟΣΠΟΡΟΣ: Άκαμπα 16.000 τόν. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 22 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τόν. εκφόρτωση, Μαΐου 22 - 27.

ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ: Σουάιμπα 25.000 τόν. περίπου λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 22,75 φίο, 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 20-30.

ΓΟΥΟΡΙΟΡ: Κωνσταντία 20.000 τόν. λιπάσματα Κίνα, δολ. 37 φίο, 3.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 5-10.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: Βορ. Γαλλία 50.000 τόν.

σιτηρά Νότιο Κορέα, δολ. 22,50 φίο, 7.000/7.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 1-5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΑΝΗΣ: 27.398 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. Κορέα έως Μαΐου 17, επαναπαράδοση Άνατολ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 6.100 τήν ημέρα.

ΜΑΡ. ΣΚΙΝΙΤΗ: 20.242 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Κη Γουέστ Μαΐου 18-22, επαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο όχι ανατολικότερα Πάσσερο μετά από περίοδο 55-60 ημερών, δολ. 7.750 τήν ημέρα.

ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ: 33.336 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Νότιο Γαλλία Μάιο, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.500 τήν ημέρα.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 26.991 τόν. d.w. του 1978, παράδοση ΗΒ/Κόντινεντ Μαΐου 25-31, επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 9.050 τήν ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ: 61.537 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδια 4-6 μηνών με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 12.500 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 37.623 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Μαλαισία, δολ. 10.500 τήν ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 22.670 τόν. d.w. του 1974 παράδοση Βιτόρια Μαΐου 23-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, συμπερ. Κίνας, δολ. 8.000 τήν ημέρα.

ΜΟΥΣΑΚΙ: 62.649 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. Κορέα Μαΐου 10, ταξίδι μέσω Δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.000 τήν ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ: 64.931 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ιαπωνία Μαΐου 17, ταξίδι μέσω Ρόμπερτς Μπράν με επαναπαράδοση Ίμινγκχαμ, δολ. 10.500 τήν ημέρα.

ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ: 15.194 τόν. d.w. του 1970, παράδοση στον πιλότο Μπουεναβεντούρα Μαΐου 16-22, ταξίδι 45 ημερών μέσω Δυτ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 6.500 τήν ημέρα, συμπεριλ. υπερωριών.

ΕΜΙΛ Σ.: 15.080 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κούβα Μαΐου 17-20, επαναπαράδοση Άγκόλα, δολ. 6.400 τήν ημέρα.

ΣΗ ΜΟΖΑΡΤ: 26.272 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Λίβερπουλ άμεση, επαναπαράδοση Ινδία, δολ. 9.500 τήν ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τόν. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Βραζιλίας και Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 8.250 τήν ημέρα.

ΣΗ ΛΑΙΔΗ: 13.488 τόν. d.w. του 1971, παράδοση στον Πιλότο Ρεκαλάδα Ιουνίου 9-15, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ, Μοντεβιδέο και Βραζιλίας με επαναπαράδοση Γένοβα / Βαλένσια, δολ. 7.475 συμπερ. υπερωριών.

ΜΟΝΤΑΝΑ: 34.186 τόν. d.w. του 1973, παράδοση ΗΒ/ Κόντινεντ Μάιο, επαναπαράδοση Ίνδονησία, δολ. 10.750 τήν ημέρα.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.648 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Έλλάδα άμεση, δύο κυκλικά ταξίδια Άτλαντικού με επαναπαράδοση Άμβούργο/ Πάσσερο, δολ. 7.300 τήν ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.283 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Πάσσερο Μάιο, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 11.500 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ: 47.828 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Βορ. Ισπανία Μαΐου 25 - Ιουνίου 5 επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 12.950 τήν ημέρα.

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ: 26.200 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Δυτ. Άκτή Μεξικού άμεση, επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 9.750 τήν ημέρα.

ΤΖΙΟΡΒΑΣ: 15.814 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Δυτ. Άφρική τέλη Μαΐου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κολόμπο, δολ. 6.500 τήν ημέρα.

ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: 23.278 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Βορ. Ειρηνικό άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, συμπερ. Ίνδονησία/ Μαλαισία, δολ. 6.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΑΡΝΑΣΣΟ: 50.550 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ Μαΐου 28-30, κυκλικό ταξίδι Ρίβερ

**TAXFREE SUPPLIES** at low rates

Colour TV Pal - Secam - Video Recording - Electric Equipments - Amplifiers - Combinations Stereo - Grills Deepfreezers - Kitchen Aids - Vacuum Cleaners

Official agents for :

PHILIPS - SONY - GRUNDIG - BARCO - NORDMENDE - AKAI - PIONEER - SANSUI - SIEMENS - JVC - SHARP - HOOVER - SEIKO BLAUPUNKT - MIELE - HITACHI

58, Klapdorp Street 2000 ANTWERP PHONE: 232.93.99 - 231.90.21 - 233.59.21
TELEX: 33995 frant B Bank account: BBL 320-0585030-93

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν και στα γραφεία της
MINAFRANT TRADING S.A.: ΒΟΥΛΗΣ 7 2ος όροφος ΤΗΛ: 3249495 Telefax: 3239090

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Συνεπής προς τη βασική της γραμμή, ότι, δηλαδή, κύρια αποστολή της είναι ο εύρυθμος σχολιασμός της διεθνούς ναυλαγοράς μάλλον παρά η λεπτομερής παράθεση αριθμού ναυλώσεων, ή παρούσα στήλη θα προσπαθήσει να αποτύχει σήμερα την αναφορά σε ειδικούς τομείς της αγοράς. 'Αντ' αυτού, θα επιχειρήσει μία συνολική θεώρηση των τρεχουσών καταστάσεων και των προδιαγραφόμενων εξελίξεων.

Αίτια προς τούτο, οι πρόσφατες έως τρέχουσες διακυμάνσεις της ναυλαγοράς που αφήνουν τον ενδιαφερόμενο με απορίες περί των συμβαινόντων και του πρακτέου. Πράγματι, μετά από την πρόσφατη ανάκαμψη της αγοράς από τις απώλειες του 'Απριλίου (χρονική στιγμή ενάρξεως της ανάκαμψης ή δη Μαΐου), η νέα άνοδος διήρκεσε δυο μόλις εβδομάδες για να δώσει τη θέση της σε νέες πτωτικές τάσεις που, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, βρίσκονται σε εξέλιξη.

Σε μία απόπειρα διατυπώσεως κάποιων έρμηνειών των γεγονότων, ίσως θα πρέπει δύο τινα να υπενθυμίσουμε:

Πρώτον, την παλαιά και συχνά επαναλαμβανόμενη από αυτές τις σελίδες διαπίστωση, ότι, δηλαδή, η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και (μέσης) ζήτησης εξακολουθεί ακόμη να παραμένει εις βάρος του πλοίου. Και, δεύτερον, ότι η παρούσα ναυλαγορά, οι σημερινοί ναύλοι και μισθώματα, παρά τις συχνές διακυμάνσεις, είναι σχετικά υψηλοί, ικανοί να ανταποκριθούν στα υπάρχοντα κεφαλαϊακά βάρη του ναυτιλιακού επιχειρηματία και σ' αυτές ακόμη τις τρέχουσες τιμές των αγορών πλοίων. 'Αν κάπου δεν ανταποκρίνονται, είναι στις τιμές νέων παραγγελιών ναυπηγήσεων — αλλά και τότε συνέβαινε τούτο;

Με εργασία τά παραπάνω, είναι εύκολο να αντιληφθούμε γιατί η Σοβιετική απουσία των τελευταίων εβδομάδων από την αγορά, έστω και αν εν μέρει αναπληρώνεται από τη μεγαλύτερη δραστηριότητα του Πλέϊτ, κλονίζει τις υπάρχουσες λεπτές ισορροπίες. 'Αν σ' αυτό προστεθεί η ιδιαίτερη προσοχή με την οποία κλείνονται οι πρόσ 'Ιαπωνία

ναυλώσεις για σιτηρά, καθώς και ο παραδοσιακός πλέον παράγων της «θερινής περιόδου», εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς ότι κάποια ύφεση κατά τη διάρκεια του 'Ιουνίου δεν είναι άπροσδόκητη.

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι (με όλες τις επιφυλάξεις που αναφέρονται στις περί ναυλαγοράς... προφητείες) ο διεθνής εφοπλισμός και οι περί αυτόν κινούμενοι δικαιούνται να γιορτάσουν τα «Ποσειδώνια» με ήρεμη σκέψη και την πεποίθηση ότι όλα πάνε λογικώς καλά.

Τό πόσο εύαισθητη, εύάλωτη στις έντυπώσεις, είναι η αγορά, φαίνεται από τους λόγους και τις πράξεις ακόμα και εκείνων που, κατά τεκμήριο, μπορούν να διεκδικούν εύσημα δύναμης και πείρας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα. Στα μέσα Μαΐου υπήρχαν πράγματι μεγάλοι «σιταράδες» έτοιμοι να κλείσουν τό πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία στα δολ. 24-25. Οι ίδιοι άνθρωποι, πέντε μέρες αργότερα, έκλειναν στα δολ. 21.50 - 22 και μιλούσαν για κάτω των 20!

Στά δολ. 12.50 φαινόταν να σταθεροποιείται (:) ο πρόσ Κόντινεντ αντίστοιχος ναύλος, ενώ στα δολ. 12-75 κινήθηκε ο τελευταίος ναύλος από Β. Ειρηνικό για 'Ιαπωνία.

Γαϊάνθρακες και σιδηρομεταλλεύματα κρατήθηκαν στα συνήθη για τις τρέχουσες καταστάσεις και την εποχή επίπεδα με πράξεις από και προς όλες τις συνήθεις περιοχές. Τό ίδιο μπορεί να λεχθεί και για τη ζάχαρη και τα λιπάσματα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σε μία στιγμή που χαρακτηρίζεται από συχνές και εύριες διακυμάνσεις και αντίστοιχες αύξομειώσεις ναύλων και μισθωμάτων, μία χρονική περίοδο που (αν δεν είχε γίνει κατάχρηση του όρου) θα μπορούσε να χαρακτηριστεί «μεταβατική», η χρονοναύλωση αποτελεί άσφαλως καλύτερο δείκτη των εξελίξεων.

Μία πρώτη διαπίστωση είναι η τάση εξομείωσης των μισθωμάτων σε Δύση και 'Ανατολή. Και μία δεύτερη, ότι, αντίθετα από ό,τι οι «έπίσημοι» δείκτες της ναυλαγοράς μαρτυρούν, στους πλείστους τύπους και στά

περισσότερα μεγέθη, τα επίπεδα των μισθωμάτων κρατούνται σχεδόν σταθερά και, τό κυριώτερο, σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Τά πάναμαξ φαίνονται να λαμβάνουν δολ. 10.500 - 12.500 την ημέρα, πλέον αποζημίωση για πλοίο υπό έρμα, στα δολ. 8.000 - 11.000 τά 35 - 40.000 τον. d.w. με ούδόλως εύκαταφρόνητα επίπεδα για Lake size μπάλκ κάρριερς πού, για κυκλικό 'Ατλαντικού, έπιαναν δολ. 7 - 8.500, ενώ μέχρι και τά δολ. 10.000 έφθαναν τά ταξίδια με προορισμό 'Ανατολή ή Περσικό.

Αυτό που έμποιεί έντύπωση είναι τό ύψος των μισθωμάτων για χρονοναυλώσεις περιόδου (μέχρι και 12 μηνών) όπου τά μισθώματα ήσαν ίδια και συχνά υψηλότερα, εκείνων ενός μόνο ταξιδιού. Τό φαινόμενο είναι, νομίζουμε, αρκετά εύγλωτο...

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Η διεθνής ναυλαγορά πετρελαίου μάς έχει έσχατως συνηθίσει σε πολλές διακυμάνσεις. 'Ετσι κι αυτή τη φορά, είδαμε κάποια άνοδο στη ζήτηση, που κράτησε τούς ναύλους σε μάλλον ικανοποιητικά επίπεδα.

Στόν Περσικό, αριθμός πολύ μεγάλων δεξαμενοπλοίων ναυλώθηκε προς Δυσμάς και 'Ανατολάς. Μπορεί κανείς να παρατηρήσει εξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης, με τη δεύτερη κάπως αύξημένη παρά την πολεμική ένταση. 'Ο ναύλος προς Δυσμάς κυμαίνονταν περί τά WS 35 ενώ WS 39-40 πληρώθηκε για 'Ιαπωνία και Κορέα για τίς όποιες οι 100.000 τόννοι πλήρωναν WS 60.

'Επισφαλής ή ισορροπία στη Μεσόγειο, όπου οι 80.000 τόννοι για ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν περί τά WS 78-80. 'Αντιθέτως, βελτίωση της καταστάσεως στην Δυτ. 'Αφρική όπου οι 130.000 τόννοι για ΗΠΑ ('Ατλ.) πλήρωσαν WS 62,5, σημαντική άνοδος από τά WS 58 ένωρίτερα στην υπό ανάληψη χρονική περίοδο.

Βόρειος Θάλασσα και Καραϊβική δεν έδωσαν άφορμή γενικότερου σχολιασμού ενώ αξίζει να μνημονεύσουμε τη χρονοναύλωση 'Ιαπωνικού νεοτεύκτου 88.500 τον. d.w. από την Εχχον για 3 χρόνια στα δολ. 14.200 με όψιόν πού φθάνουν τά δολ. 17.400.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059

ROBER NAPIER - 9424906

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

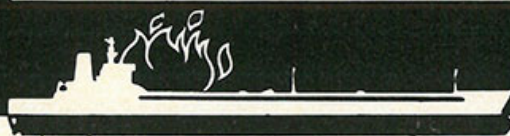
Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (πρ. «Κάπταιν Στέφανος»)	Κυπριακή	10.372	1978	Επιθεωρήθηκε στη Μάλτα συνεπεία ζημιών που υπέστη στο κύτος, στην Μαρίνα ντί Καρράρα, στις 22/4.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΥ	Λιβερίας	10.397	1968	Κατά την εκφόρτωση στο Χάλλ, στις 26/5, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο.
KOMMON BENTΣΙΟΥΡ	Έλληνική	15.547	1971	Συγκρούστηκε με το πλοίο «Lok Vinek» ανοικτά της Μπαγκόγκ, στις 19/5 και υπέστη ρήγμα στην πλώρη.
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	Λιβεριανή	13.889	1978	Προσάραξε στο Μονμπέτσου, στις 17/5 και υπέστη ρήγμα στον πυθμένα.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.	Κυπριακή	15.498	1972	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά, συνεπεία βλάβης στην βοηθητική μηχανή που υπέστη στις 11/5.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΠΑΟΥΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	Παναμαϊκή	25.000	1987	Συγκρούστηκε στο Μόντρεαλ, στις 17/5 με το δεξαμενόπλοιο «Enerchem Catalyst» και υπέστη ελαφρές ζημιές.



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

PROTEA SHIPPING LINE

TRANSAFRICA SHIPPING INC.

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.

Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.

Intermarine Bunkering Services.

SHIPOWNERS—CHARTERERS—LINER OPERATORS

SHIPBROKERS—CONTRACTORS—BUNKER SUPPLIERS

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

**INTERMARINE LTD.
46 FILONOS STREET (6TH FLOOR)**

**TEL.: 4111375, 4173172, 4172194
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR**

ζηγεωργίου.

- Στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι 'Αθ. Τσιβιάς και Βασ. Μανωλάκος.
- Στο βαθμό του ανθυποπλοίαρχου οι σημαιοφόροι 'Ιωάν. Κακούτης, Νικ. Ρουμελιώτης, 'Ιωάν. Ψαραδέλης, Δημ. Διακογεωργίου, Κων. Πέτρου, Λεων. Παρδέλης και Ευστρ. Σαραντινός.

Η νέα διοίκηση των αποφοίτων των ΑΔΣΕΝ Σύρου

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο του Συλλόγου 'Αποφοίτων Πλοίαρχων ΑΔΣΕΝ Σύρου συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Βασ. Γαβριήλ, αντιπρόεδρος Γ. Στάης, Γενικός γραμματέας Παν. Ναθαναήλ, ταμίας Θαν. Κατσαρός, υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων Σπ. Βατόπουλος και μέλη Στρ. Σαλιαρέλης και Στρ. Μαλατζής.

Κατάταξη δοκίμων σημαιοφόρων Λ.Σ.

Δεκατρείς Δοκίμοι Σημαιοφόροι θα καταγογούν με διαγωνισμό στο Λιμενικό Σώμα.

Οι υποψήφιοι θα πρέπει:

- Νά είναι πτυχιούχοι Νομικής, της Παντείου, ΑΣΟΕΕ και της 'Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής ή ισότιμης Σχολής εξωτερικού ή νά είναι διπλωματούχοι πλοίαρχοι ή μηχανικοί 'Εμπορικού Ναυτικού, προέλευσης ΑΔΣΕΝ.

- Νά είναι ηλικίας όχι μεγαλύτερης των 27 ετών (προκειμένου για υπαξιωματικούς Λ.Σ. και λιμενοφύλακες όχι μεγαλύτερης των 36 ετών).

- Νά είναι άγαμοι (τοῦτο δέν ισχύει για τούς υποψήφιους υπαξιωματικούς ΛΣ και λιμενοφύλακες).

- Νά έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις ή νά εκπληρώνουν αυτές

ή νά βρίσκονται νόμιμα έκτός στρατεύματος.

- Νά μήν έχουν καταδικαστεί για διάφορες αξιόποινες πράξεις.

- Νά είναι ύγιεις και άνασθήματος τουλάχιστον 1,65 μέτρ.

Οι υποψήφιοι πρέπει νά υποβάλλουν στο 'Υπουργείο Ναυτιλίας (Διεύθυνση 'Οργάνωσης — Εκπαίδευσης, Τμήμα 3ο, 'Αλκιβιάδου 118Α, Πειραιάς) τά άπαραίτητα δικαιολογητικά τό άργότερο μέχρι τις 10 'Ιουνίου 1988.

Επέκταση κινήτρων στίς ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και οι 'ναυπηγικές βιομηχανίες μπορούν έφ' εξής νά διαθέτουν άπ' ευθείας στο εξωτερικό τό ποσό του συναλλάγματος, πού αντιστοιχεί στο ποσοστό της ίδιας συμμετοχής τους, για τήν αγορά των μηχανημάτων και των άπαραίτητων υλικών για κατασκευές στα ναυπηγεία πού λειτουργούν στην 'Ελλάδα.

Αυτό καθορίζεται με τήν ύπ' αριθ. 1286/3.5.88 Πράξη του διοικητού της Τραπεζής της 'Ελλάδος. "Εως σήμερα τό συνάλλαγμα στο εξωτερικό διετίθετο για τις παραπάνω αγορές από τις δανειοδοτούσες Τράπεζες.

Η νέα διοίκηση των ναυπηγών

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών 'Ελλάδος συγκροτήθηκε ως ακόλουθος:

Πρόεδρος 'Αντ. Φίλιππας, αντιπρόεδρος Α' Μαν. Πετρομανωλάκης, αντιπρόεδρος Β' Παν. Βαμβακουρέλης, γενικός γραμματέας Κ. Περδικάρης, αναπλ. γενικός γραμματέας Γεωργία 'Οδυσσεύς - 'Ακυρίας, ταμίας 'Ανδρ. Πάγκαλος και σύμβουλος Μαν. Σακελαρίδης.

Η Datamarine άνέθεσε τήν αντιπροσώπευσή της στην Intelmar Electronics

Ο κ. Frank Micmanus, αντιπρόεδρος πωλήσεων της Datamarine International, της μεγαλύτερης 'Αμερικανικής εταιρείας ηλεκτρονικών θαλάσσης στον τομέα των μικρομεσαίων σκαφών άναψυχής για ταχύπλοα και ιστιοφόρα σκάφη, όπως και για αλιευτικά, με έδρα τη Μασσαχουσέτη των ΗΠΑ, άνακοίνωσε τήν άνάθεση της άποκλειστικής αντιπροσώπευσης για τήν 'Ελλάδα της Datamarine στην Intelmar Electronics Ltd., με έδρα τόν Πειραιά.

Η Datamarine κατασκευάζει με ύψηλή ψηφιακή ηλεκτρονική τεχνολογία συστήματα έλέγχου ναυσιπλοίας, βυθόμετρα, δρομόμετρα, Loran C, και μία μοναδική στον τομέα της φορητή μονάδα Loran.

Τά προϊόντα της Datamarine θα παρουσιασθούν στο περίπτερο της Intelmar στην έκθεση «Ποσειδώνια 88» μεταξύ των προϊόντων οίκων του εξωτερικού πού αντιπροσωπεύει κατ' άποκλειστικότητα στην 'Ελλάδα η Intelmar Electronics Ltd..

Η Σχολή Σωστικών

'Από τη Σχολή Σωστικών και πυροσβεστικών μέσων 'Ασπροπύργου αποφοίτησαν τόν 'Απρίλιο, 169 ναυτικοί, από τούς όποιους 53 αξιωματικοί 'Εμπορικού Ναυτικού και 116 κατώτερα πληρώματα.

Λεμβουχικά δικαιώματα

Δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 287Β/16.5.88, ό-ύπ' αριθ. 34 ειδικός κανονισμός λιμένος Πατρών, με τόν όποιο άναπροσαρμόζονται τά λεμβουχικά άχθοφορικά δικαιώματα του λιμένος.



Επίσης δημοσιεύθηκε (ΦΕΚ 307 Β'/23.5.88), ο άριθ. 30 ειδικός κανονισμός λιμένος Θεσσαλονίκης, με τον οποίο αναπροσαρμόζονται τα λεμβοχικά δικαιώματα του λιμένα Θεσσαλονίκης.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ εκδόθηκαν τον Απρίλιο 332 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Τά τέλη προσορμίσσεως στο λιμάνι Ήρακλείου

Από το ΥΕΝ στάλθηκε για δημοσίευση

στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο καθορίζονται τα τέλη προσορμίσσεως και παραβολής πλοίων στο λιμάνι Ήρακλείου Κρήτης.

Τά νέα τέλη θα ισχύσουν ένα μήνα μετά τη δημοσίευση του Π.Δ. στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Έκδηλώσεις του

HELLENIC CAPTAINS CLUB

Η Λέσχη Έλλήνων Πλοιάρχων του Λονδίνου οργάνωσε την Τετάρτη, 25 Μαΐου και ώρα 18.30 διάλεξη με θέμα: «Weather as factor of ship's performance και όμιλητές τους

κ.κ. Alan Webb και Rodney C. Lunn την Τρίτη 21 Ιουνίου και ώρα 18.15. Η διάλεξη δόθηκε στο Coffee Room του Baltic Exchange όπου θα δοθεί και νέα διάλεξη με θέμα: «Royal National Lifeboat Institution» και όμιλητές τους κ.κ. R. Pope και J. Summer.

Νέα ρυμουλκά στη Θεσσαλονίκη

Στις 22 Μαΐου έγιναν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης τα εγκαίνια των νέων ρυμουλκών της εταιρίας «ΠΟΡΤΟΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Ν.Ε.».

Η «Λουφτχάνσα» στο Τόκιο χωρίς ενδιάμεσο σταθμό

Από 1 Ιουλίου 1988 η δυτικογερμανική αεροπορική εταιρία «Λουφτχάνσα» θα πετάει από τη Φραγκφούρτη στο Τόκιο χωρίς ενδιάμεσο σταθμό, χρησιμοποιώντας τους αεροδιαδρόμους πάνω από τη Σιβηρία. Έτσι ο χρόνος πτήσης μεταξύ Φραγκφούρτης - Τόκιο μειώνεται κατά πέντε ολοκληρωμένες ώρες και θα διαρκεί μόνο 12 ώρες.

Από 1 Ιουλίου η Λουφτχάνσα θα διαθέτει δύο πτήσεις την εβδομάδα χωρίς σταθμό, και μία με έναν ενδιάμεσο σταθμό στη Μόσχα. Συγχρόνως διαθέτει τέσσερες ακόμη πτήσεις την εβδομάδα από Φραγκφούρτη για Τόκιο, που ακολουθούν τη διαδρομή πάνω από το Βόρειο Πόλο με ενδιάμεσο σταθμό στο Άνκοραϊτζ. Όλες οι πτήσεις γίνονται με αεροσκάφη Μπόϊνγκ Β-747.

Δημοπρασία έργων και θαλασσογραφιών

«Έλληνες και Ξένοι Ζωγράφοι και Ναυτικά Θέματα» είναι το αντικείμενο της τρίτης μεγάλης δημοπρασίας του Σταύρου Μιχαλαρίδη που θα γίνει την Δευτέρα 6 Ιουνίου, ώρα 9.30 μ.μ., στο Ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία».

Η Δημοπρασία παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον γιατί συγκεντρώνει μία πλουσιότατη επιλογή έργων, αντιπροσωπευτική των σπουδαιότερων κινημάτων και τεχνολογιών. Περιλαμβάνει πίνακες των Ίακωβίδη, Λύτρα, Γύζη, Παρθένη, Ράλλη, Γουναρόπουλου, Κοντόπουλου και άλλων καλλιτεχνών, αλλά και σημαντικά έργα μεγάλων ζωγράφων που για πρώτη φορά έρχονται στο φως όπως πίνακες των Ξυδιά, Βώκου, Λεμπέση, Άλταμούρα και Γαλάνη.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 16 Μαΐου. Τιμές σε Δολλ. ΗΠΑ ανά τόνο. Πηγή: Transmarine, Πειραιάς, Τηλέφ.: 4138525 - 4138547.

ΛΙΜΕΝΑΣ

IFO/180

MDU/MGU

Πειραιάς
Αλγερίας
Αυγούστας/Γένουας
Αμβούργου
Ρότερνταμ
Κύπρου
Πόρτ Σάϊθ
Τζέντας
Ρας Τανούρα/Νταμμάμ
Αραβικά Έμιράτα
Μόντρεαλ
Νέας Υόρκης
Χάμπτον Ρόουντς
Χιούστον
Νέας Ορλεάνης
Λός Άντζελες
Ντάρμπαν
Λάγος
Τζιμπουτί
Ντακάρ
Λας Πάλμας
Θέουτας
Κολόμπο
Σίδνεϊ
Χόγκ Κόγκ
Σιγκαπούρης
Τόκιο
Κρίστομπαλ
Ρίο Ιανέιρο
Μπουένος Άϊρες
Μοντεβιδέο

82/83

88/91

86/88

80/82

77/79

90/91

93

86.25

87.75

87/88

88/89

92/94

87/89

82/84

82/84

83/85

76/78

93/95

102/106

94/95

84/86

85/87

95/97

96/98

96/98

91/93

107/109

95/97

91

102/104

123/127

147/148

153/156

159/162

143/144

1415135

169/172

180

164.50

153.50

161/166

171/174

167/172

168/172

160/163

160/163

166/175

195/202

151/156

172/177

163/166

151/153

150/153

174/176

179/184

159/162

156/160

192/195

175/180

270

193/198

209/213

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE

PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962

TELEX: 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA

FAX: 41 71 951

CABLES: 'NIVAFREIGHT'



Sole Agents for

MTSUI LINE KOGYO KAISHA LTD. JAPAN
DEPTA RUBBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

Ο κ. "Αγγ. Λιναρδάτος διεθνής προσωπικότητα της χρονιάς στον κλάδο της τουριστικής ναυτιλίας



«Διεθνής προσωπικότητα της χρονιάς 1987», στον κλάδο της διεθνούς τουριστικής ναυτιλίας εξέλεξε ο "Αγγελος Λιναρδάτος, διευθυντής της Ναβιφράνς και πρόεδρος της Γαλλικής "Ενωσης Ναυτικών Τουριστικών Επιχειρήσεων.

Στην επίδοση της περγαμηνής και του μεταλλίου, που έγινε στο μεγάλο σαλόνι του γνωστού ξενοδοχείου Κριλόν, στην Πλατεία Όμονοίας του Παρισιού, παρέστησαν πολλοί Έλληνες και Γάλλοι επιχειρηματίες, διπλωμάτες, δημοσιογράφοι και φίλοι του τιμωμένου που είναι αδελφός του γνωστού ιστορικού και δημοσιογράφου, Σπύρου Λιναρδάτου.

Ο πρόεδρος της διεθνούς επιτροπής του βραβείου, Λεό Σενεγόν, έζηρε στην όμιλία του τη συμβολή του κ. Λιναρδάτου, στην ανάπτυξη της επικοινωνίας και των σχέσεων των δύο λαών, με τη «γεφύρωση της Αδριατικής» και τον τουρισμό της κρουαζιέρας και επισήμανε το κύρος του στον επιχειρηματικό κόσμο της Γαλλίας.

Μιλώντας στην τελετή της βραβεύσεως

του ο κ. Λιναρδάτος είπε ότι προερχόμενος από μία οικογένεια έφοπλιστών και διανοομένων διείδε από το 1950 ότι η θάλασσα που μας περιτριγυρίζει με τις 15.000 χιλιόμετρα άκτες, τα 2.000 νησιά και τα 3.000 χρόνια ναυτικής ιστορίας θα μπορούσε να είναι η λύση για την κατεστραμμένη, μετά τον παγκόσμιο και τον εμφύλιο πόλεμο, χώρα. Από τότε τον κατέκτησε η ιδέα για το θαλάσσιο τουρισμό και το 1970 ίδρυσε στο Παρίσι την Ναβιφράνς που ώθησε τους Γάλλους στο θαλάσσιο τουρισμό, ενώ τώρα τα όνειρά του είναι, όπως είπε, πολλά πλοία, πολλά κρουαζιερόπλοια, γιατί ο τουρισμός και ιδίως ο θαλάσσιος τουρισμός είναι παράγων ειρήνης και βοηθά στην προσέγγιση και στην αλληλογνωριμία των λαών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι γαλλικές εφημερίδες και τα άλλα μέσα ενημερώσεως έδωσαν ευρύτατη δημοσιότητα στη βράβευση του κ. "Αγγελου Λιναρδάτου ο οποίος διακρίνεται ανωτέρω κατά την παραλαβή του βραβείου.

University Business School» του Λονδίνου. Οι υποψήφιοι για την υποτροφία πρέπει να έχουν πτυχίο ανώτερης σχολής, μετά δε την επιτυχή ολοκλήρωση της φοίτησης η Τροδος μπορεί να προσφέρει στον υποψήφιο μία ανάλογη θέση στην εταιρεία.

Έκδηλωση της HELMEPA στη Νέα Υόρκη

Με την ευκαιρία της ταυτόχρονης παρουσίας στις ΗΠΑ, του αντιπροέδρου της Έλληνικής Έταιρίας Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, κ. Γρ. Χατζηγελευθεριάδη και του Γενικού Διευθυντή κ. Μητσάτσου, ο πρόεδρος της HELMEPA κ. Γ. Π. Λιβανός διοργάνωσε έκδηλωση με την συμμετοχή των στελεχών των εταιριών που είναι μέλη της HELMEPA και πολλών μελών της ναυτικής κοινότητας της Ν. Υόρκης.

Στην επιτυχημένη έκδηλωση παρέστησαν περίπου 80 κορυφαίοι ναυτιλιακοί παράγοντες Έλληνες και ξένοι στους οποίους έγινε γνωστή η δραστηριότητα της HELMEPA.

Επίσης κατά την επίσκεψή του στις ΗΠΑ, ο κ. Μητσάτος είχε συνομιλίες με αξιωματούχους της Αμερικανικής Ακτοφυλακής και μέλη του Κογκρέσου για θέματα ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τους κανονισμούς της Ακτοφυλακής και τις δραστηριότητες της HELMEPA. Η Αμερικανική Ακτοφυλακή υποσχέθηκε να συνεχίσει την υποστήριξη της στα σεμινάρια που διοργανώνει η HELMEPA στον Πειραιά με σκοπό την επιμόρφωση των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων, αλλά και ναυτικών από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα σε θέμα πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας.

Η Ναυτική Έβδομάδα '88

Από το 1933 και κάθε δεύτερο έτος γιορτάζεται σε όλη την Ελλάδα η Ναυτική Έβδομάδα που επιβεβαιώνει την αγάπη και την στενή σχέση του Έλληνικού λαού με τη ζωοδότρα θάλασσα. Τον γενικό συντονισμό των εορτασμών της Ναυτικής Έβδομάδας έχει το Πολεμικό Ναυτικό που έχει κληρονομήσει την αγάπη και τον σεβασμό προς τη θάλασσα, ένος ναυτιλιακού έθνους που βασιζόταν στην επιβίωσή του σ' αυτήν.

Σε συνεργασία με την HELMEPA το Πολεμικό Ναυτικό διέθεσε ένα από τα πλοία του, για την παρουσίαση έκθεσης για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης στο Πυθαγόρειο της Σάμου. Παράλληλα με την έκθεση η HELMEPA με τη συνεργασία των δημοτικών αρχών της πόλης θα διοργανώσει και άλλες εκδηλώσεις, όπως ανοικτές συζητήσεις με το κοινό, παιδικές εκδηλώσεις κλπ.

Προαγωγές λιμενικών.

Με Προεδρικό Διάταγμα, που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν οι κατωτέρω αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος:

- Στο βαθμό του αρχιπλοιάρχου ο πλοίαρχος Άναστ. Μπαρκάτσας.
- Στο βαθμό του πλοιάρχου οι αντιπλοίαρχοι Παναγ. Σκαρμέας και Κων. Χαττοφύλης.
- Στο βαθμό του αντιπλοιάρχου οι πλωτάρχες Νικ. Γιομελάκης, Ήλ. Κάρλος, Άπ. Καμαρινάκης, Άδ. Κρασανάκης, Θεόδ. Άργουδέλης, Μιχ. Μαντζαφός, Στυλ. Ρίτσος, Κων. Πιτταράς, Ήλ. Γεωργουλέας και Νικ. Σπυρόπουλος.
- Στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι Ίωάν. Παπαδομιχελάκης, Ίωάν. Φουρνάρης, Παν. Κοντογιάννης και Γεώργ. Χατ-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469

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

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

CABLES: HELLASMAR BAIREIS

Telefax Nr. (54) 1/3136683

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226

Εκπαιδευτικό σεμινάριο της BIMCO στόν Πειραιά

Ο ναυτιλιακός οργανισμός «BIMCO» διοργανώνει σεμινάριο για την εκπαίδευση των μελών της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά, με τίτλο «Στόχος οι καλλίτερες Αποφάσεις».

Το σεμινάριο αυτό είναι μέρος σειράς παρομοίων εκπαιδευτικών σεμιναρίων που διοργανώνει η BIMCO σε όλο τον κόσμο με πρώτο αυτό που έγινε στο Όσλο τον Νοέμβριο του 1987.

Η εκδήλωση θα πραγματοποιηθεί στην Ναυτιλιακή Λέσχη του Πειραιά, την Πέμπτη 22 Ιουνίου και μεταξύ των θεμάτων που θα αναπτυχθούν περιλαμβάνονται:

«Ανάγκη για έμπιστοσύνη και προσοχή στις Ναυτιλιακές Συμφωνίες».

«Έχουμε ή όχι ένα Συμβόλαιο»;

«Τί μπορεί να γίνει για να αποφευχθούν οι

Διαφωνίες»

«Απόφαση για Διαιτησία — Τί να εξετάσετε — πώς να το εφαρμόσετε»

«Πρακτικές Ναύλωσης».

Επίσης θα υπάρχει αρκετός χρόνος για την απάντηση ερωτήσεων στους όμιλητές και την συζήτηση των θεμάτων.

Στους συμμετέχοντες θα απευθύνει εισήγηση ο κ. Νίκος Κοτζιάς, πρώην αντιπρόεδρος της BIMCO (1981-1985), μέλος του συμβουλίου της BIMCO και διευθυντής της εταιρίας N. Cotzias Shipping, καθώς και ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Μάρκ. Σκούφαλος, ενώ μεταξύ των όμιλητών περιλαμβάνονται οι κ.κ. Michael Mabbs, κορυφαίος δικηγόρος του Λονδίνου, και R. Kotlinski από την BIMCO Κοπεγχάγης.

Η συνέλευση του Κομμίτη

Η ετήσια γενική συνέλευση των μελών της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου θα πραγματοποιηθεί την Τρίτη 21 Ιουνίου στα γραφεία της στο Λονδίνο.

Νέο όχηματαγωγό

Εγκαινιάσθηκε την περασμένη Παρασκευή το νέο όχηματαγωγό «Αλέξανδρος» της εταιρίας «Σαμιακή Ναυτιλιακή» του κ. Νικ. Σούτου, το οποίο ύψωσε την Έλληνική και θα εξυπηρετεί τη γραμμή Πειραιώς - Σάμου - Ικαρίας.

Το πλοίο δύναται να μεταφέρει 75 τριαξονικά οχήματα στο γκαράζ και στο κατάστρωμα, ενώ θα δύναται να παραλαμβάνει και τον ανάλογο αριθμό των οδηγών των οχημάτων. Το σκάφος έχει μήκος 90 μ. πλάτος, 19 μ., βύθισμα 4.30 μ. και αναπτύσει υπηρεσιακή ταχύτητα 18 μιλίων την ώρα.

Τη σημαία στο πλοίο, ύψωσε ο Υπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος, ο οποίος ευχαρίστησε τον πλοιοκτήτη για την ενέργειά του και τόνισε ότι οι υπηρεσίες του YEN και ο ίδιος προσωπικά, θα κάνουν πάντα το καθήκον τους απέναντι στην εμπορική μας ναυτιλία.

Η άπονομή των βραβείων AMVER

Στη διάρκεια της τελευταίας ημέρας των Ποσειδωνίων την Παρασκευή 10 Ιουνίου, θα γίνει η άπονομή των βραβείων AMVER της Αμερικανικής Ακτοφυλακής σε δεξίωση που θα παραθέσει η Πρεσβεία των ΗΠΑ και η Αμερικανική Ακτοφυλακή με τη συνεργασία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Στην εκδήλωση που θα γίνει στον χώρο της Εκθέσεως θα παραστούν ο Πρεσβευτής των ΗΠΑ κ. Ρ. Κήλυ και ο Διοικητής του Ευρωπαϊκού Τομέα της Αμερικανικής Ακτοφυλακής Πλοίαρχος Τζ. Μακντόναλντ.

Η ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου

Στο Όσλο της Νορβηγίας επρόκειτο να μεταβεί από 24 - 27 Μαΐου η ομάδα Έργασίας για την ασφάλιση των πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι από όλες τις χώρες που ανήκουν στο πολιτικό σκέλος του NATO.

Εκ μέρους του YEN επρόκειτο να μετασχηματίσει ο σύντομος ο πλοίαρχος κ. Βασ. Παπαγιάννης, και από την πλευρά των Ελλήνων εφοπλιστών οι κ.κ. Ι. Λύρας και Κ. Φραντζής.

Σεμινάριο περιβαλλοντικής επιμόρφωσης

Διεξήχθησαν στην Καβάλα από 2-6 Μαΐου οι εργασίες του πέμπτου κατά σειρά σεμιναρίου Περιβαλλοντικής Επιμόρφωσης των Λιμεναρχών όλης της χώρας και των ανωτέρων στελεχών του ΥΠΕΧΩΔΕ. Διοργανωτές ήταν το Ε.Κ.Δ.Δ. και Ι.Δ.Ε. του Υπουργείου Προεδρείας — ΥΠΕΧΩΔΕ — YEN/ΔΠΘΠ και το Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (INMEP).

Κύριο θέμα εκ νέου τά της προστασίας του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα του θαλασίου περιβάλλοντος.

Τα κυριότερα θέματα που αναπτύχθηκαν ήταν:

— Υδρογονάνθρακες — Χαρακτηριστικά — Συμπεριφορά στη θάλασσα.

Δ. ΔΟΥΜΑΝΗΣ, Πλοίαρχος ΛΣ. ΔΠΘΠ.

— Πλωτές Εύκολες Υποδοχής

Δ. ΓΙΑΤΡΑΣ, Γεν. Γραμματέας INMEP

— Υγρά Απόβλητα — Μέθοδοι Διαχείρισης.

Ε. ΒΑΛΙΑΝΤΖΑ, Ειδική Γραμματέα Υπουργείου Έργων.

— Αστική ευθύνη και προβλήματα ρύπανσης των Ελληνικών θαλασσών.

Ι. ΖΟΥΜΠΟΥΛΗΣ, αντιπλ. ΛΣ. — YEN/ΔΠΘΠ.

— MARPOL 73/78

(1) Επιθεωρήσεις, πιστοποιητικά — Έγχειρίδιο διαδικασιών και διατάξεων απόρριψης.

(2) Μ.Ο.Υ. και πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία.

Κ. ΒΛΑΧΟΣ, Πλωτ. ΛΣ. YEN/ΕΕΠ.

Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ, Γεν. Διευθ. INMEP.

— Παρουσίαση Σχεδίου MEDPOL — UNEP

Α. ΜΟΥΡΜΟΥΡΗ, Σύμβουλος ΥΠΕΧΩΔΕ και υπεύθυνη Ι.Δ.Ε.

— Καταπολέμηση ρύπανσης

Γ. ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ, Πλωτ. ΛΣ. YEN/ΔΠΘΠ.

— Βιολογικοί καθαρισμοί

Β. ΚΑΡΑΠΑΝΟΣ, Μέλος INMEP

— Διαχωριστήρες νερού - πετρελαίου

Ν. ΚΟΡΟΜΑΝΤΖΟΣ, Διευθ. ΚΕΣΕΝ(ΜΗχαν. — Εταίρος INMEP.

Υποτροφίες από την TROODOS

Η Troodos Shipping and Trading Ltd., πρόκειται να χορηγήσει μία υποτροφία αξίας 9.600 λιρών που θα καλύψει την φοίτηση διάρκειας 14 μηνών στο Τμήμα Ναυτιλίας, Έμπορίου και Οικονομίας του «City

ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ
ΠΩΛΗΣΕΙΣ
ΣΚΑΦΩΝ

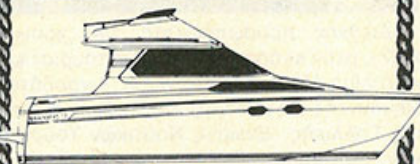


ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

JEANNEAU

NAUTOR SWAN

VOSPER THORNYCROFT



The Symbol
of Yachting

VERNICOS
YACHTS

Διαδύχου Παύλου 12 (4η Μαρίνα) GR - 166 75 Γλυφάδα
Τηλ.: 8946.981.8931.190 - ΤΛΧ.: 210446 VERN GR - FAX.: 8947567

**your dollar
counts NOW
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO**

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.33.36/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

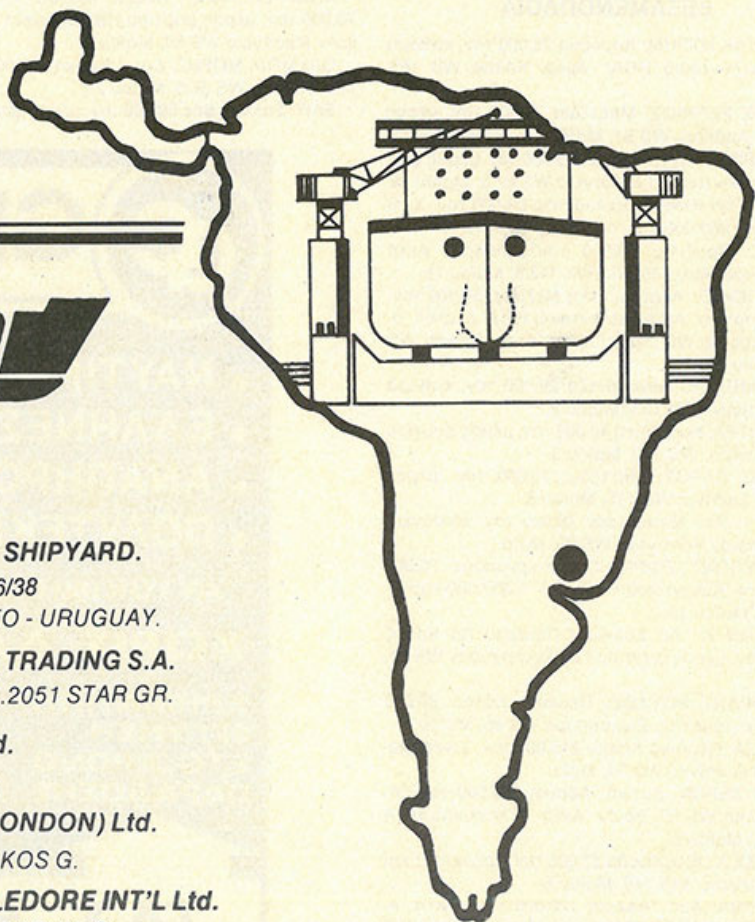
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLIEDORE INT'L Ltd.

Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

NEW YORK: 33 RECTOR STREET LTD.

Tel: 212/2691426 Telex: 261151 THSV UR.



Ιλνίτ με επαναπαράδοση Σκώ / Γιβραλτάρ, δολ. 650 την ημέρα.

ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ: 34.368 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ιαπωνία Μαΐου 30 - Ιουνίου 1, κυκλικό ταξίδι Ισπανίας, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΦΕΥΡΟΥΖ III: 30.650 τον. d.w. του 1984, παράδοση Γένοβα κυκλικό ταξίδι, 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 200 την ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.870 τον. d.w. του 1985, παράδοση Φορμόζα άμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία / Νοτ. Κορέα, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΤΟΣΚΑΝΑ: 60.920 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βραζιλία Ιουνίου 9-17, επαναπαράδοση Πόρτ Άλφρεντ, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΗΦΑΛΚΟΝ: 66.289 τον. d.w. του 1974, παράδοση Πάσσερο Μάιο, κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ: 14.934 τον. d.w. του 1974, παράδοση Περού Ιούνιο, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΑΤΛΑΣ: 17.249 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ταυλάνδη τέλη Μαΐου, επαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ: 17.075 τον. d.w. του 1979, παράδοση Μπαγκόγκ άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση Νότιο Κίνα, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ: 34.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Χαϊτίρας άρχες Ιουνίου, ταξίδι μέσω Περισκο Κόλπου έκτος Ιράν/Κουβέιτ με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 130.00 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ: 40.765 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βανκούβερ Μάιο, ταξίδι με επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Κορούνα 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 165, Μάιο.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Μπετζάια 75.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 81, Μαΐου 26.

ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ: Δυτ. 'Αφρική 65.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 87,5, Μαΐου 29.

ΧΑΒΑ'ΑΝ ΚΙΝΓΚ: Έκουαντόρ 89.000 τον. Χιούστον, δολ. 950.000 κατ' άποκοπή Ιουνίου 7.

ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού/ Άμερ. Κόλπο WS 142,5, Μαΐου 15.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ άνατολ. άκτή 'Αμερικής WS 112,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 145, Μαΐου 7.

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ: Κωνσταντζά 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ WS 135, Μαΐου 2.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 40.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 140, Μαΐου 3.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζάια 70.000 τον. μέρος φορτίου Σαβόνα, WS 115, Μαΐου 8.

ΝΕΔΙ 1: Ράς Μπουντράν 78.000 τον. Μεσόγειο WS 95, όψιόν Κόντινεντ WS 90, Μάιο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Γουέστερνμπορτ 70.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, δολ. 1.250.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 16.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Λά Σαλινά / Πουέρτο Λά Κρούζ 75.000 τον. μέρος φορτίου Γουίλχελμσχαβέν WS 55, Μαΐου 11.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περισκό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη WS 85, Μάιος.

ΣΤΡΕΣΑ: Περισκό Κόλπο 245.000 τον. Σιγκαπούρη και Φιλιππίνες WS 39, Μάιο.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Δυτική 'Αφρική 120.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 50, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 52,5, Μαΐου 5.

ΦΙΝΕΣΣ Α.: Κιουρασάο 37.000 τον. Τρινιντάντ και Μπαρμπέντος, WS 149, Μαΐου 6.

ΜΙΝΕΡΒΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 52,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 55, Μαΐου 6.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Κεϋχάν 118.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 42,5, Μάιο.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Κολέ 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/μεσόγειο, WS 57,5, Μαΐου 18.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Κωνσταντζά 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 130, όψιόν Μεσό-

γειο WS 135, Μαΐου 8.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: Άρζού 60.000 τον. Τριέστη, WS 110, Μαΐου 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Περισκό Κόλπο 68.000 τον. μέρος φορτίου Μπόταν Μπαϊν, WS 82,5, Μάιο.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 120, Μαΐου 22.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Πουέρτο Μιράντα 60.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 65, Μαΐου 26.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Μονγκοτάντ 80.000 τον. Γαλλία, WS 70, Μαΐου 24.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Σεϋχάν 130.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 45, Μαΐου 28.

ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΑ'ΙΝΤ: Πουέρτο Λά Κρούζ 70.000 τον. μέρος φορτίου Τέξας Σίτυ WS 80, Μαΐου 26.

ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Φλόττα 80.000 τον. Γαλλία, WS 70, Μαΐου 24.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: Γέμπο 40.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 125, Μαΐου 24.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Κωνσταντζά 60.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 90, Μάιο.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Έκουαντόρ 52.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 115, όψιόν Καραϊβική WS 120, Μαΐου 28.

ΝΟΤΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 124.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 62,5, Μαΐου 29.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Κεϋχάν 138.000 τον. 'Ιταλία, WS 62, άμεση.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Χάουντ Πάιντ 130.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άνατολ. άκτή Καναδά WS 72,5, Μαΐου 26.

ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II: Μπετζάια 65.000 τον. 'Ιταλία WS 102,5, όψιόν ΗΠΑ WS 95, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 97,5, Μαΐου 28.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Τουρκία 24.000 τον. Μεσόγειο WS 160, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 170, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 200, Μαΐου 23.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕ'ΙΤΝΕΣΣ: Μάρσα 'Ελ Χαρίγκα 70.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, όψιόν Μεσόγειο WS 80, Μαΐου 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Δυτ. 'Αφρική 260.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 37,5, Μαΐου 25.

ΕΛΙΤ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Σάι-

νες WS 71,75, Μαΐου 22.

ΣΗΜΠΟΡΝ: 'Ελλάδα 25.000 τον. καθαρά Ντόντζες, WS 160, Μαΐου 22.

ΙΛΙΑΝΤ: Ές Σάιντερ 80.000 τον. Τριέστη, WS 74, Μαΐου 14.

ΑΡΑΜΙΣ: Κεϋχάν 130.000 τον. Γκνάνσκα, WS 62,5, Μαΐου 16.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Ράς Ές Σάιντερ 80.000 τον. μέρος φορτίου Κόντινεντ WS 73, όψιόν Μεσόγειο WS 75, Μαΐου 18.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Μπράς Ρίβερ 81.000 τον. μέρος φορτίου Σινές, WS 80, Μαΐου 20.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Μπαχάμας, WS 112,5, Μαΐου 13.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 132,5, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 152,5, Μαΐου 30.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Κεϋχάν 135.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 55, loci?on Mes?ogeio WS 65, Ιουνίου 2.

ΓΚΑΛΕΡΥ: Περισκό Κόλπο 135.000 τον. Τουρκία, WS 70, M?a?io.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡΚ Γί?εμρο 240.000 τον. N?o?io Kor?ea, WS 35, Μάιο.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: 'Ελλάδα 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΠΑ WS 95, Ιουνίου 1.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Άμερ. Κόλπο 35.000 τον. Άνατ. άκτή Καναδά, WS 140, Ιουνίου 6.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Λά Σκρία 78.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 87,5, Ιουνίου 3.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 160, άμεση.

ΕΛΛΙΝΑ II: Τουάπσε 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 160, Ιουνίου 1.

ΚΑΣΤΩΡ: Περισκό Κόλπο 24.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 235, Μάιο.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 62,5, Μάιο.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Άρζού 65.000 τον. μέρος φορτίου Αύγουστα, WS 105, Ιουνίου 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Μπετζάια 75.000 τον. Σαβόνα, WS 95, Ιουνίου 7.



GRECAR Ε.Π.Ε.

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 · 9222854 · 9025549

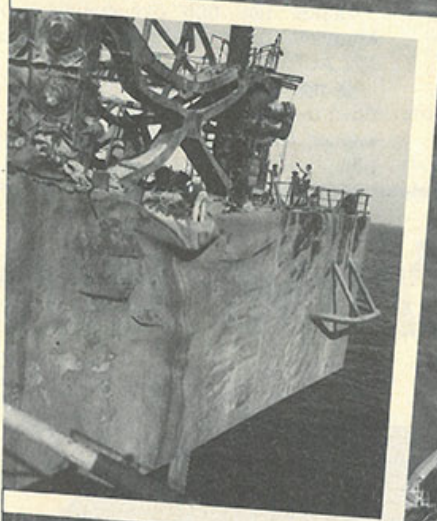
Athens

the guts and the knack

world-wide: ● salvage operations ● wreck removals
● emergency tanker discharge ● cargo recovery ● pollution control ● water damage protection ● consultancy



"European Gateway salvaged".



Salvage of jack-up rig "Sagar Vikas" off shore Bombay.

WIJSMULLER
SALVAGE B.V.

P.O. Box 510 - 1970 AM IJmuiden - Holland
Phone: 02550-19010 (24 hrs) - Telex 41110 (24 hrs)

Agent in Greece:
Shipcare Technical Services Inc.

18536 Piraeus
Phone: 4182321/4
Telex: 213051, 211822

Οι αγοραπωλησίες

Μήνυμα πίστεως σε μία ναυλαγορά που θα κρατηθεί επί μακρόν σε ύψηλά επίπεδα μάς έρχεται από τον κόσμο των αγοραπωλησιών όπου άξεις και τιμές κρατούνται σε ύψη δυσθεώρητα πρίν λίγο καιρό με Νορβηγούς και Έλληνες προεξάρχοντες στο παιχνίδι των αγορών.

Δεξαμενόπλοια και πλοία χύδην φορτίου κάθε ηλικίας και μεγέθους υπήρξαν τό αντι-κείμενο της προσοχής ενώ αριθμός πλοίων γενικού φορτίου άλλαξε επίσης χέρια.

Από τα πεπραγμένα του τελευταίου δεκαπενθημέρου και τα παραλειφθέντα του προηγούμενου ως σημειώσουμε:

Δεξαμενόπλοια:

- T/T YUKONG PIONEER, 261.000/74 δολ. 16.000.000 σε Νορβηγούς.
- T/T GREGORIO DEL PILAR, 211.300/69 δολ. 8.250.000.
- M/T NISSOS DELOS 139.200/76, δολ. 14.500.000 σε Νορβηγούς.
- M/T STENA PACIFICA, 132.500/77, δολ. 12.000.000.
- M/T GLADYS 80.250/76, δολ. 11.350.000 σε Έλληνες.
- M/T CAPEVILLE, 32.214/75, δολ. 7.750.000.
- M/T PETROBULK RULER, 30.476/75 δολ. 7.500.000 με χρονοναύλωση.

Πλοία χύδην φορτίου:

- M/V TAMARIN, 123.126/76, δολ. 16.500.000.
- M/V PACIFIC PRESTIGE(PRIDE, 65.000/81, δολ. 30.000.000, συνολική τιμή, Κι-

νέζοι αγοραστές.

- M/V ELENII, 64.000/75, δολ. 10.300.009.
- M/V WUORN, 63.800/83, δολ. 16.500.000.
- M/V PACER, 61.737/82, δολ. 12.500.000.
- M/V ASTOR, 61.625/78 δολ. 12.500.000 σε Νορβηγούς.
- M/V INTERBULK VENTURE, 61.000/80, δολ. 13.800.000.
- M/V MARILY, 53.293/75, δολ. 7.000.000.
- M/V HANSA TRADER, 41.500/86, δολ. 15.600.000.
- M/V NEGOTIATOR, 37.700/67, δολ. 2.500.000.
- M/V PACIFIC PROSPERITY / PROGRESS, 33.900/86, δολ. 18.000.000 εκαστον περιλαμβανομένης μακράς χρονοναυλώσεως γυμνού πλοίου.
- M/V MARINA DI ALIMURI, 32.738/72, δολ. 4.300.000.
- M/V ZENOVIA, 27.000/68, δολ. 2.500.000.
- M/V CYNTHIA No. 4, 23.794/81, δολ. 7.200.000.
- M/V VIVI, 22.353/70, δολ. 2.500.000.
- M/V ELEGANT C., 19.483/84, δολ. 6.750.000.
- M/V SEAHOPPE, 17.246/71, δολ. 2.250.000.
- M/V ARKO RIVER, 15.300/74, δολ. 2.500.000.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

- M/S SALLY OCEAN, 20.800/77, δολ. 4.500.000.
- M/S PLATYTERA, 20.143/73, δολ.

3.700.000.

- M/S WOERMANN MERCUR, 13.130/79, δολ. 7.500.000.

Χαρακτηριστική είναι η ζήτηση για πλοία υψηλών προδιαγραφών και σχετικά μικρής ηλικίας.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ταϊβάν και Ίνδία ήσαν οι πρωταγωνιστές της περιόδου ενώ την επανεμφάνιση της έκανε και η Κίνα με την αγορά του πλοίου ψυγείου «Nissos Spetses» (3.775 τόν.) αντί δολ. 199 ανά τόνο.

«Πολυάσχολο» και τό Μπαγκλαντές χάρις στις Σοβιετικές πωλήσεις βοηθητικών κυρίως πλοίων 2.000 - 2.500 τόνων αντί δολ. 220 ενώ, αυτή τη φορά, και η Τουρκία φέρεται αγοραστής παρομοίων πλοίων σε τιμή μη γνωσθείσα.

Στήν Ταϊβάν σημειώσαμε:

- M/V VIOLETTA (7.656) δολ. 230.
- M/V PERENNIAL ACE (6.135) δολ. 230.
- M/V CARLOS FOUNSECA AMADOR (5.420) δολ. 220.
- M/V SALVANQUISH (ρυμουλκό 1.059 τόν.) δολ. 20.

Στήν Ίνδία:

- M/V GLINT (7.904) δολ. 234.
- M/V GARD (3.803) δολ. 232.

Πέραν των ήδη μνημονευθέντων, στο Μπαγκλαντές σημειώσαμε την πώληση του M/T ALTAY (2.434) αντί δολ. 222.

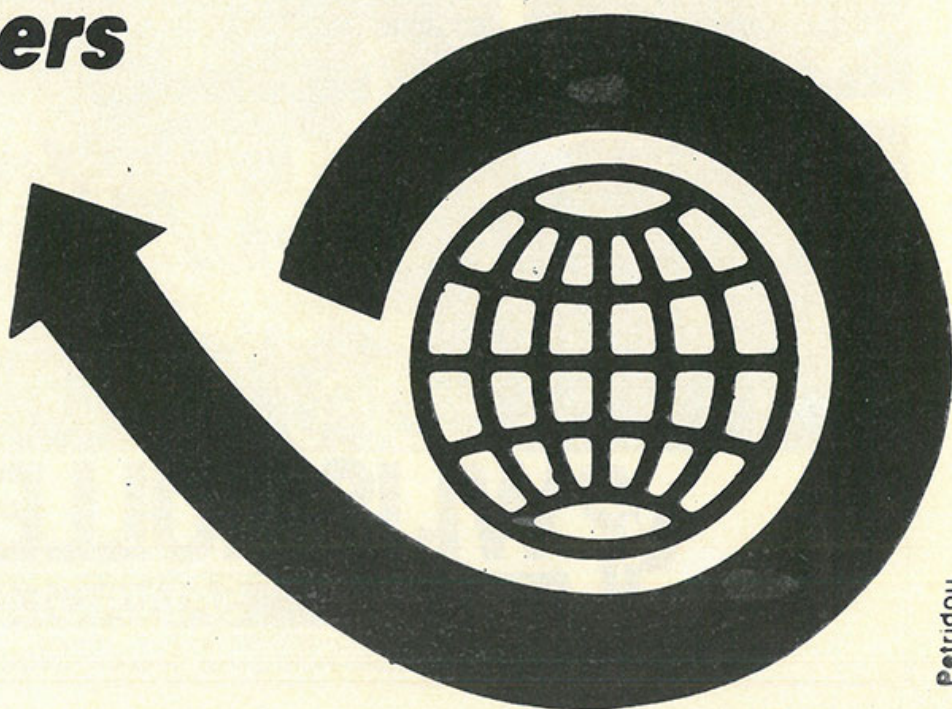
Οι προσπτικές είναι για διατήρηση και πιθανή άνοδο των παρόντων επιπέδων τιμών, κυρίως λόγω της σχετικά μικρής προσφοράς.

Seatrader Maritime Inc. Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

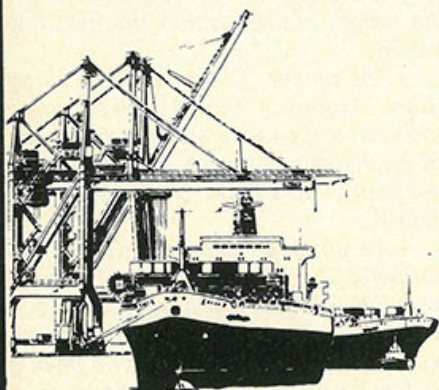
Phones: 8969111 (4 D I D LINES)
Telexes: 21-6595 SM T

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



Petridou

NAFTIKA CHRONIKA



GREEK POSITIONS

Commenting on the measures taken by the Greek government in support of Greek shipping, foreign shipping journals refer to the lengthy report drafted by the government's working group which notes that the prospects for the survival and successful operation of Greek flag ships in the world market in the near future are not very bright. Because, although the Greek flag is still attractive to a large number of shippers because of its good reputation and relatively low freight rates, conditions ruling a ship's running costs are continually worsening in view of the increasing supply of "free-registered" ships with low crew and running costs. The only way by which the Greek fleet could hold its own, therefore, would be through a reduction in running costs.

The need to combat all forms of protectionism and to restore free competition is being stressed at international levels. The recommended measures are: safeguarding the freedom of sea trade, the fight against flag discrimination, the abolition of bilateral agreements and cargo sharing, controlling the Conferences and protecting outsiders. The only exception to free competition is in the field of coastal shipping where social, economic and national security reasons dictate the retention of privileges for Greek coastal ships. On this, the commentators observe that the abolition of the principle of unanimity in taking decisions on sea trading and the introduction of the majority vote will greatly reduce Greece's negotiating position in the future.

GREEKS FAVOUR TANKERS

Many well known Greek shipowners have concentrated lately on acquiring tankers and combination carriers, taking into account the relation between values and freights in 1988 in the field of oil transport. This has led Naftika Chronika to publish a supplement on the subject in our Greek section.

Our main aim was to show the parameters which make up today's tanker market, what effect they will have in the next few years and what prospects are opening up for independent owners and Greeks in particular, who today, under ten different flags, control about one fifth of the world's tanker tonnage.

The supplement contains articles by certain prominent tanker owners who have been asked to express their views on the tanker market and its prospects for the independent operator in the near future.

We note with pleasure that their views coincide with our own on the fluidity of the market, the need to be careful

before undertaking heavy commitments and in the optimistic outlook for profits if the current fleet is wisely managed.

According to our figures, which include transactions concluded in May, the Greek owned fleet of tankers and combination carriers of more than 10,000 tons consists of 403 ships of 44,523,822 dwt, or about one fifth of the world's crude and petroleum products carriers. These ships are registered under ten different flags.

The Greek flag accounts for 54.71% or 24,361,007 dwt. The Liberian for 20.62% or 9,184,392 dwt. The Cyprus flag for 9.72% or 4,328,655 dwt. and the Panamanian for 4.24% or 1,889,641 dwt.

Of the lesser flags, the Saudi Arabian flag covers 3.9% or 1,737,157 dwt. followed by the Bahamas with 3.16% or 1,410,450 dwt. and then Malta, U.K., New Zealand and the Philippines which cover 2, 0.27, 0.18 and 0.17 per cent of Greek owned tonnage.

INTERTANKO CALLS FOR A CEASE - FIRE ON MERCHANT SHIPS

Appreciation of the recent US initiative, to extend their naval protection in the Gulf to all neutral ships being hit, was expressed by Intertanko members at the Association's Annual Meeting. "It is essential to the world economy to secure the uninterrupted flow of oil out of the Gulf", said Basil Papachristidis, chairman of the International Association of Independent Tanker Owners. He condemned the attacks as being flagrant breaches of international law. At a lunch in New York for members of the UN security Council, Mr. Papachristidis, added "We also ask ourselves whether

to subvert the issue of attacks on merchant ships in favour of the more ambitious goal of stopping the war itself is necessarily the only way to proceed. For example, is it not possible — even remotely so — that the chance of a lasting cessation of hostilities between the two belligerents actually be enhanced by a specific cease - fire on merchant ships?"

Attacks on Gulf shipping commenced in 1984. Over the past four years, 382 ships have been attacked and some 250 seamen have died. Many others have suffered serious injuries.

THE SWEDISH CLUB

We have recently detected repeated articles in the British press, in which the Swedish Club is unfavourably commented upon. The British reaction was expected, as a section of the shipping market exclusively handled by them over the years changed hands, and this cannot be easily forgiven.

If Greece had a Hull and P & I mutual association it could be said that we are "fighting other people's wars". Unfortunately such an association does not yet exist here, and thus Greek Shipping has to look elsewhere for insurance cover.

The Swedish Club undoubtedly reflects creditability, seriousness and usefulness. They have been in the market for over a century and cover over 4% of the world's fleet. Moreover, they are the only club which covers both Hull and P

& I on a mutual basis. Members repeatedly reported to us as to the ideal cooperation extended and immediate assistance offered to them, and as to the very prompt settlement of claims. We ourselves in the past had opportunity to make reference to the Club on the occasion of a total loss where the Owners were compensated within 21 days from the incident.

In response to our enquiry (made during his recent visit to Greece) as to the explanation behind the recent loss of some members Mr. Lars Lindfelt, Swedish Club Managing Director, pointed out that the Club's basic policy is the careful selection of vessels at rates which will maintain the Club in a healthy position, that they do not compete on rates and that as they are not a profit-making organisation their target is to offer a high level of services to the members, most of whom attached particular

importance to the fact that cover for both Hull and P & I was being offered by the same insurer.

It is noticeable that, among other Greek fleets entered with the Club, the whole of the Latsis fleet features predominantly.

ONASSIS INTERNATIONAL AWARDS 1988

Ancient and modern, finance and philanthropy, but most importantly, the commitment to various aspects of the relationship between man and his fellows and his environment, were brought together at the 1988 Presentation Ceremony of the International Onassis Prizes for 1988 in Athens on May 26.

Representing those dedicated to fighting the modern scourge of mankind, Miss Elizabeth Taylor and the French organisation AIDES, the joint winners of the ARISTOTELIS Prize for Man and Society were honoured for their campaign against AIDS and their invaluable contributions to encouraging the awareness of society, governments and authorities of the tragic dimension of this contemporary "plague", which endangers humankind everywhere. Present to receive this award was Miss Elizabeth Taylor and the President of the French Organisation AIDES, Professor Daniel Defert.

As President of the World Bank, Robert McNamara, winner of the ATHINAL Prize for Man and Mankind, forged new policies to encourage economic and social cooperation between developed and developing countries.

The award of the OLYMPIA Prize for Man and His Environment to the Administrative Bureau of Museums and Archaeological Data of the People's Republic of China was, too, a recognition of the contribution to a greater understanding between the peoples of East and West achieved through the discovery and protection of the terra-cotta army in the tomb at Cien of the Emperor Qin Shi Huang. Mr. Wang Jifu, Deputy Mini-

ster of Culture of the People's Republic of China, received the award on behalf of the Organisation.

The awards were presented at the Old Parliament Building by Prime Minister of Greece, Mr. Andreas Papandreu.

PIRACY ON THE HIGH SEAS

Piracy on the high seas was a menace that most of us believed had disappeared from the world with Captain Kidd and Jean Lafitte. Unfortunately, it has again reared its ugly head and is to be found at all latitudes and longitudes of the seven seas.

Naturally, the shipping world has no intention of sitting back and doing nothing about it. Following the tragic case of the "Achille Lauro" in October 1985 and the subsequent initiative of Italy, Egypt and Austria, an IMO conference was convened at which the delegates of 76 nations unanimously approved a convention of the restriction of acts of terrorism on ships and oil platforms. Sixty of these nations have already signed the convention and its protocol at a ceremonial session in Rome and it is reckoned that within a year, most of the 138 member-nations of IMO will have signed.

WIDE REGOGNITION FOR TANKERVOY 87

Both the Japanese Shipping and FONASBA (The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents) have recently unanimously adopted TANKERVOY 87.

"This recognition is most welcome and rewarding", said Trygve A. Meyer of INTERTANKO, who has been heavily involved in the preparation of this tanker voyage charterparty.

Mr. Meyer continued "We have done our utmost to produce a balanced document. The fact that it has been so speedily adopted by FONASBA and the Japan Shipping Exchange certainly proves that we have succeeded in prod-

FIFTY YEARS AGO

— The need to form an organization to supply books to ships for the entertainment and instruction of young seamen in particular is one we have stressed often in the past.

— The latest news on the subject of world trade is not in the least encouraging and portends little improvement in the freight market within the next few months.

— The tanker "Claire" and the cargo ships "Argolikos" and "Evoikos" were escorted to Ceuta by armed Spanish auxiliary vessels but were released after a few hours and allowed to continue their voyage.

— Cargo ships flying the Greek flag (formerly Chinese) and bought by Shanghai Greeks and registered in Piraeus and Argostoli, are plying Far Eastern waters. They are nine in all and belong to Messrs. J. Tsounias, J. Skarlatidis and G. Stamatelatos.

(Naftika Chronika No. 179/1.6.1938)

ucting a general tanker voyage charterparty form which is acceptable to the shipping industry".

FREE ZONES

The Bulgarian government will be setting up two free zones on the banks of the Danube in order to facilitate trade with the West and with the Comecon countries. One of the zones will be in the west, at Vidin, near the Yugoslav border and the other will be at Ruse, near the Rumanian border.

Besides these zones, which will be equipped with all the installations needed to serve road traffic, two more zones are planned on the shores of the Black Sea. According to the Bulgarian trade minister's announcement to western trade delegates, Bulgaria is no longer a country with a self-sufficient central economy but is open to all forms of cooperation with countries of the West whether in the form of loans, industrial investments or joint enterprises. This policy, which became possible after the recent legislation enacted in 1987, will replace the policy of contra deals which had been in effect up to now.

SALVAGING

At its last meeting, the legal committee of IMO decided to refer the draft of a new international salvage convention to a diplomatic conference scheduled for April 1989.

This draft was composed by the Comité Maritime International and adopted by it at the Montreal conference. Since then, various amendments have

Repairs in Singapore

BY

HELLENIC SHIP REPAIRS

* ENGINE * PIPING * STEEL WORK * BOILER REPAIRS *
* CHEMICAL CLEANING * VOYAGE REPAIRS *

133, CECIL STR.
* 10-01A KECK SENG TOWER
SINGAPORE 0106

TEL: 2245188
FAX: 2243076
TLX: HELLAS RS 26480
CABLE: ELENIC LINE

DIRECTOR:
G. PILILIS (Ch. Eng. HELLENE)

SEATRAMP SISTERS IN NEW SHELL CHARTER

been proposed and these have been considered by IMO's legal committee which came up with a final draft consisting of 25 articles which, in accordance with CMI's basic plan, maintains the no-cure, no-pay principle.

The most important amendments brought to the original draft can be summarised as follows:

The exceptions to the rule (Article 2) by which the courts of the signatory countries are to apply the convention to all salvage cases brought before them were not retained. The exceptions referred to ships on internal voyages, state-owned vessels, warships and cases where the parties involved were subjects of the same country.

The proposal to delete Article 21 concerning the competency of the courts was finally rejected by majority vote.

The restriction on the highest limit for increased compensation to the salvager in cases of prevention or restriction of sea pollution was not included in Article 11. The CMI provided for double the amount in its draft.

A SHIP FOR ALL SEASONS

We have already commented on the entry of the Japanese into the cruise field and on Showa Line's luxury mini-cruise ship. Now, Nippon Yusen Kaisha, which has suspended its cruise operations in 1960, is reentering a field that is beginning to look more attractive. It has ordered a 49,000 grt. cruise liner with accommodation for 960 passengers in 480 cabins at the Mitsubishi yards.

The ship's construction and cruise programme has been devised so that cruises can be conducted in all seasons: the Far East in the spring, Alaska in the summer, Central America in the autumn and Australia and the South Pacific in the winter. The estimated cost of the vessel is 25 billion yen but what flag it will fly is not yet known, the choice lying between Singapore and the Bahamas.

AMERON MARINE COATINGS EXHIBITS AT POSIDONIA '88

Ameron Marine Coatings' stand at Posidonia '88 is positioned in the American Pavilion and will feature a number of high performance products for steelwork protection, including the well known and highly successful Dimetecote and Amercoat systems.

The development of Dimetecote inorganic zinc coatings was pioneered by Ameron in the 1950s, resulting in the introduction of a range of products designed to protect steel from the severest conditions. The range includes primers and tank linings which deliver long-term, effective performance.



Hellespont Tatina, one of three 95,000 dwt sisterships recently time-chartered from the Seatrap Carriers' tanker pool to Shell International Marine for 12 months. The other vessels chartered are the Hellespont Hope and the Hellespont Energy. The Tatina and Energy will lift cargoes from the Arabian Gulf and Far East, while the Hope will be traded in the Atlantic.

Ameron Marine Coatings' presentation at Posidonia '88 emphasises its worldwide supply, sales and service network, which now includes more than 50 companies in over 40 countries. Further development of this network has been undertaken during the past year, through the appointment of new licencees and agents.

In Greece, Ameron is represented through its established links with Delos & Co. and Torpedo Marine Paints/Dr. Stephanos D. Pateras SA, Vivechrom.

TELEPHONE RINGING ON EVEREST MARKS RECORD MONTH FOR INMARSAT

A telephone ringing on the slopes of Mount Everest symbolised a record month for the INMARSAT mobile satellite communication system.

During last month, a total 242 new users joined the system and combined telephone and telex traffic was about 50 per cent higher than at the same time last year.

One of the new users was the British Services Everest Expedition of 1988, which received the first telephone call at its Base Camp on Everest on 21 March.

The total of 242 new users commissioned into the system, which with decommissioning and transfers gives a net increase of 177, is the highest for any month since INMARSAT began operation in 1982.

MAC-GREGOR NAVIRE WINS ORDER TO COVER DEL MONTE REEFERS

Six refrigerated cargo ships building

in Spain by Astilleros Espanoles for the U.S. fruit canning corporation Del Monte, are to be fitted with hatch covers of MacGregor Navire design. The access equipment order, fiercely contested, was secured early in February this year.

Though there is a basic similarity in design, the six ships are not identical, four are of 370,000 ft³ capacity and the remaining two of 580,000 ft³. The split conveniently enables their building in two different AESA yards, thus the smaller vessels are building at Seville while the larger are to be constructed at Puerto Real.

The design of both is optimised for the stowage of palletised cargo, though in each case there is also ample weatherdeck space for the carriage of reefer containers, the relevant capacities are: on the smaller design, 3,300 pallets plus 124 FEU and on the large, 5,220 pallets plus 145 FEU.

DAMEN SHIPYARDS BUILD FISHING BOATS FOR NORTHERN IRELAND

Damen Shipyards of Gorinchem, the Netherlands, have received an order to build two fishing boats for shipowners in Northern Ireland. The new trawlers are intended for single and pair trawling.

The 75 foot trawlers are equipped with a shelter deck to enhance workability. They are powered by a Caterpillar diesel engine with a rated output of 705 horsepower.

These fishing boats are furthermore fitted with two-drum trawl winches, which can be remote-controlled from the bridge. In addition, the vessels are fitted with advanced navigation equipment.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ίδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὄργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἠσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 15.700.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ
(δεκαπέντε δισεκατομμύρια ἑπτακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια)
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπὸ Ἑλλήνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὄργανισμόν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 · 451.9264 · 452.8092
TELEX: 21-3847 · ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	ε. Άμπου Ντάμπι 26/4
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Λόγος 17/3
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	παρέμεινε στη δύναμη
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	πρός Ν. Υόρκη 29/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	πρός Ιαπωνία 21/4 *
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Φουτζέιρα 24/4 *
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	πρός Τζέντα 30/54
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	ε. Οτάρου 28/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΓΓΑΙΟΡ	77	37456	ε. Λισαβώνα 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Πωλίνης 28/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5888	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	πρός Πειραιά 29/4
ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρός Μπαντάρ Άμπας 30/53
ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρός Ευρώπη 14/4
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥ	77	6096	πρ. «St. Paul River»
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Π. Καμπέλο 25/3
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	πρός Βαλντίνα 27/4
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπ. Άμπας 20/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 7/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 28/4
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	πρός Σιγκαπούρη 10/4
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρός Μοντρεάλ 19/4
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	πρός Δουβλίνο 15/4
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	πρός Τυνησία 17/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μελβούρνη 18/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	δ. Γιβραλτάρ 1/5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Χόγκ Κόγκ 21/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Γκάλατς 15/4
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	πρός Ντουμπάι 17/2
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	πρός Κωνσταντία 9/4
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Άντεν 11/4
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Κουίντερο 25/4
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	ολική απόλεια
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	αργεί Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. Σάντος 28/4
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός βαλτιουόρ 29/4 *
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Λειξόρες 22/4 *
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	πρ. «Landing»
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Τσιβάν 1/3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μπρισμαίνι 26/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Λόγος 12/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Ντάρμαν 10/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	πρός Τύνιδα 25/4
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Πειραιά 19/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Ντόβερ 26/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	πρός Ίντσον 14/4
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Νικόσια 26/4
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	πρός Μόι Ράνα 28/4
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	πρός Λειξόρες 30/4
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Σάουθεντ Άνκορ 21/4
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Ντακάρ 16/4
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Βηρυτό 18/4
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 27/4
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ρας Γκαρίμπ 21/4
ΓΚΑΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	α. Τενερίφη 26/4
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρός Βομβάη 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	α. Χιούστον 7/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	πρός Ζανγιάγκ 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. Όρλεάνη 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Ν. Όρλεάνη 25/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Άλγέρι 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Λά Γκουλέτ 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	δ. Παναμά 19/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Π. Καμπέλο 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΙΣ	74	13036	πρός Γκουάντα 13/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Ακτί Έλεφαντισοούν 16/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	πρός Άμπου Ντάμπι 27/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (αποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	πρός Χοντίνινα 28/4
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ	75	15646	πρός Λόγος 29/4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	μετ. «Ομερ» (κ.7)
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306	α. Χόγκ Κόγκ 22/4
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Πόρτ Κέμπα 27/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Φιλιππίνες 6/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Σιγκαπούρη 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	ε. Ν. Γουέστμινστερ 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΩ	79	19267	πρός Βερμούδα 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	72	19426	πρός Βραζιλία 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	76	19264	πρός Ποχάγκ 6/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	73	19451	πρός Χόγκ Κόγκ 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	74	19264	πρός Ρότερνταμ 22/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	77	19265	ε. Κάντα 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	75	19451	ε. Γιοκάιτα 14/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	73	19451	πρός Ίντσον 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	85	17199	πρός Ν. Υόρκη 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Σιγκαπούρη 26/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	86	17199	πρός Σκίνα 28/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	84	17199	πρός Μουμπάρα 27/4
(δ.)	74	18204	παράμεινε στη δύναμη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Άμπιτζάν 17/54
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	πρός Λ. Τσάρλς 22/4
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Βαλτιμώρη 12/4
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	αργεί Άλβερν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	πρός Ρίτσαρντς Μπόι 21/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	πρός Κωνσταντία 21/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Άμβέρσα 30/4

ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	πρός Γιαμπούκοα 20/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Άκαμπα 15/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Κακογκάβα 22/4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΙΑΣ	71	16379	στη Σιγκαπούρη 20/4
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	μετ. «Πελάς» (κ.7)
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Μπαχράιν 24/4
ΔΡΑΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 19/4
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	πρός Δρέπανον 24/4
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Πακιστάν 28/4
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Μπ. Άμπας 6/4
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Λένινγκραντ 27/4
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Τζουέμα 19/4
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μελβούρνη 19/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Σιγκαπούρη 28/4
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Γιοκοχάμα 14/3
ΕΛΕΝΗ	60	1995	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	α. Τζέντα 21/3
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Άλεξάνδρεια 21/4
ΕΛΙΖΑ	69	6006	πρός Μιζουράτα 30/54
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	πρός Ντάρ ες Σαλαάμ 25/4
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60857	ε. Λούπ Τέρμινταλ 16/4
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (αποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίτερ Λέικς
ΕΛΛΗ	76	12315	ε. Ν. Όρλεάνη 25/4
ΕΛΛΗ	76	11282	πρός Μπουεναβεντούρα 20/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Βανκούβερ 28/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρός Κορέα 16/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	μετ. «Bulk Explorer»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρός Παρανάγουα 24/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	πρός Κόλπο ΗΠΑ 15/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	πρ. Χάτσινσον 22/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605	πρός Μερσάιν 1/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	ε. Σιγκαπούρη 28/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρός Όρμουζ 20/4
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρ. Θήρα 14/4
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Λισαβώνα 25/3
ΕΜΑ	64	4986	στον Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Σιγκαπούρη 11/4
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	πρός Ρότερνταμ 1/5
ΕΝΑΡΕΙΣ	77	11083	πρ. Άμπιτζάν 28/4
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρ. Άμβέρσα 30/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	ε. Άλεξάνδρεια 14/3
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Άμστερνταμ 15/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Βανκούβερ 17/4
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941	πρ. Βαλντίνα 30/54
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Καρότσι 12/4
ΕΡΙΕΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στην Πάχη (αποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	πρ. Π. Καμπέλο 14/4
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	πρ. Πειραιά 30/54
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρ. Νταμπίρ 21/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α. Μονακό 17/4
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 16/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Άμβέρσα 25/4
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Μογκαντίσου 6/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρ. Σάρροχ 27/4
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Βρέμη 1/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	πρ. Άδελαΐδα 25/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ν. Όρλεάνη 3/4
ΖΑΝΕΤ	66	4503	πρ. Θεσσαλονίκη 30/4
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρ. Παρανάγουα 25/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	πρ. Πόρτ Κανάβερλα 23/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	πρ. Λά Γκουάιρα 27/3
ΖΗΝΩ	81	23100	πρ. Σιγκαπούρη 30/3
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρ. Γιοκοχάμα 25/4
ΖΙΜ ΚΑΟΥΙΟΥΓΚ	72	15952	πρ. Γκουάμ 26/4
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	πρ. «Έντερπράιζ»
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	ε. Τερνέστη 30/4
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Σιγκαπούρη 26/4
ΖΙΝΙ	76	11348	πρ. Μουδανιά 18/4
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Λέ Χάβρη 1/4
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Λόγος 28/3
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	πρ. Κόρπους Κρίστι 30/54
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	ε. Χέυ Πόιντ 22/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρ. Φιλανδελφεία 14/4
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Σιγκαπούρη 21/4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρ. Μήλο 5/4
ΘΕΟΣ	78	16685	μετ. «John. M.»
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904	α. Μπρεμερχάβεν 17/4
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	α. Μάντρε ντέ Ντέους 14/3
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σκάπα Φλόου 2/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΤΗ	62	3749	στην Έλευσίνα
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	α. Άαμφοργκ 25/3
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Κασίμα 23/4
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Μπάχια Μπλάνκα 27/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	πρ. Ρουμανία 30/4
ΘΟΥΡΓΙΚΙΑ	87	12963	πρ. Μπελαγκουάν 27/4
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	ε. Πωλίνης 28/4
ΙΑΣΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	ε. Πωλίνης 28/4
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	πρ. Έκουαδόρ 26/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	πρ. «Janice L.»
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	πρ. Τέμα 20/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	πρ. «Evy L.»
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	ε. Βομβάη 18/3
ΙΟΣ	85	34400	ε. Λισαβώνα 20/4
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	μετ. «Νέστορ» (κ.)
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	πρ. Άλεξάνδρεια 25/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 25/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	ε. Πωλίνης 28/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	α. Ν. Όρλεάνη 18/4 *
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	μετ. «Marabu» (κ.7)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Σάντο Τόμας ντέ Καστ. 13/3
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρ. Κονταξοδόκος 15/4
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	πρ. Πόρτο Καμπέλο 22/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρ. Σετομπαλά 23/4
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Χάμιλτον 27/4



πρὸς Ἰαπωνία 24/4 *
 πρὸς Μπαντάρ Ἀμπάς 25/3
 ἐπιπλοήθη Ἑλληνας
 στὸ Τζέμπελ Ἀλι 20/4
 πρὸς Ἰνδονησία 1/4
 ὑπέστητε σημ. Μπαχάμας
 πρὸς Ὀκλαντ 24/4
 πρὸς Βουβάθ 25/4
 πρὸς Γιοκοχάμα 24/4
 πρὸς Σάν Χουάν 27/4
 ε. Κόμπε 27/4
 πρὸς Πειραιά 2/3
 πρὸς Χόγκ Κόνγκ 20/3
 ε. Ν. Ὀρλεάν 6/4
 πρὸς Ρότερνταμ 23/4
 πρὸς Κίνα 1/4
 πρὸς Χόγκ Κόνγκ 3/4
 α. Πόρτ Χέντλιντ 16/4

 α. Μιτόιτζε 24/4
 ε. Ναγκόγια 2/5
 πρὸς Κόλπο ΠΠΑ 14/4
 πρὸς Ταϊβάν 9/3
 ε. Κάντα 26/4
 ναυπηγ. Ἱαίσι
 πρὸς Τεργεστή 24/4
 πρὸς Λισαβόνα 17/4
 ε. Πειραιά 18/4
 πρὸς Ρότερνταμ 28/4



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450
ΑΕΛΛΩ	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΙ'ΛΣΑ	72	16235
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΙ'ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ Π (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28840
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969
ΑΜΘΟΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649
ΑΜΑΞ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826

α. Κων/πολη 18/3		
ε. Μπ. Άμπας 28/2		
ε. Τσίμπα 11/3		
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 18/3		
πρός Ουμ Σαΐδ 14/3		
πρός Κωατζακούλκος 23/2		
πρός Βενεζουέλα 4/3		
πρός Κίνα 16/2		
ε. Γκάλβεστον 11/3		
πρός Μαρόκο 21/3		
ε. Γάνδη 23/3		
πρός Σάντος 10/2		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 18/9/87		
πρός Μπαγκλαντές 11/3		
πρός Τάραντα 9/3		
πρός 'Ιταλία 21/3		
ε. Άμβέρσα 23/3		
α. Ν. 'Υόρκη 15/3		
πρός Λουάντα 21/10		
πρός 'Αλγέρι 19/3		
μεσογειακές μεταφορές		
βυθίστηκε 'Ατλαντικό 22/4 *		
πρός Βενεζουέλα 18/3 *		
πρός Φουτζέιρα 22/3		
πρός Φουτζέιρα 16/3		
στή Βομβάη 23/2		
πρός Περαϊκό 2/3		
πρός Τζουμπάιλ 13/3		
πρός Σιγκαπούρη 21/3		
α. Μπαρί 7/3		
α. Σούσα 16/3		
πρός 'Ισπανία 22/3		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 4/3		
α. Φουτζέιρα 16/8		
πρός Ντάρμπαν 15/3		
πρός 'Αλγέρι 3/3		
πρός Λάγος 6/3		
πρός Μπουκάναν 13/3		
πρός π. Μισισσιππί 11/3		
ε. Ν. Γουέστμινστερ 12/3		
στό Σάντος 23/3		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3		
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 9/3		
ε. Άντονι 12/3		
στό 'Εξμπεργκ 15/3		
πρός ΗΠΑ 21/3		
πρ. «Αλίχη»		
ε. Σχ'ζέιν 22/3		
ε. Γιουρπορτ 24/3		
πρός Συρία 5/3		
πρός Σαβάννα 25/2		
πρός Ν. 'Ορλεάνη 20/3		
πρός Σουέζ 16/3		
στόν Περαϊκό 8/12		
πρός Μπουργκάς 29/2		
ε. Πόρτ 'Αρθουρ 19/2		
α. Σαγκάη 12/3		
α. Άμβουρνο 21/3		
πρός 'Ορν 24/2		
ε. Πόρτ Σαΐδ 25/3		
πρός Π. Κομμέλλο 29/2		
ε. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Τζέντα 15/2		
ε. Άμβέρσα 21/3		
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/3		
ε. Άγκρα ντ'ος Ρέις 19/2		
α. Ντάρμπαν 3/3		
ε. Πειραιά 13/12		
πρός ΗΠΑ 19/3		
πρός Τρίπολη 10/2		
πρ. «Mpraz?ilian St?ar? pr. !Alster Ore»		
στό Ουλσάν 25/3		
πρός Κων/πολη 17/3		
πρός Λός 'Αντζελες 19/3		
πρός ΗΠΑ 11/3		
δ. Κων/πολη 1/3		
πρός Βηρυτό 17/3		
α. Σαβάννα 22/3		
πρός Καναδά 10/3		
πρός Γουαγκαρτί 22/3		
ε. Τερνέστη 18/3		
ε. Μπαχραϊν 25/3		
μεταφορές Περαϊκού		
πρός 'Ακαγιούτα 17/3		
μετ. «Binta» (π.)		
α. Χιούστον 14/3		
ε. Νταμμάμ 18/3		
πρός Πασαγιάς 25/3		
α. Βανκούβερ 9/3		
μεσογειακές μεταφορές		

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	α. Δαμιέττα 19/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Τάραντα 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Ρίο Χάινα 28/2
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρ. «Γκόλντεν Γιούνιτυ»
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	πρός Μπέρμπερα 9/3
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Μπρίντζπορτ 1/3
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 23/3
ΑΝΙΤΟ (φ.λ.)	80	30507	ε. Λός 'Αντζελες 15/3
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Βαρκελώνη 18/3
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Δαμιέττα 5/3
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	πρός 'Αλγερία 7/3
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	δ. Σουέζ 16/3
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	ε. Βομβάη 24/2
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	ε. Σιγκαπούρη 21/3
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Χάλιφα 7/3
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρός Νιούπορτ 26/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Βενετία 24/3
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	ε. Πειραιά Μόλες 17/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Σφός 13/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	ε. Γάνδη 23/3
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρός Σικάγο 14/3
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	διάλυση Κράτσι
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρός Χόγκ Κόγκ 2053
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/3
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Φιλιππίνες 26/2
ΑΪΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Σιγκαπούρη 19/3
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	πρός Βενεζουέλα 13/3
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρός 'Ιαπωνία 22/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	α. Πειραιά 7/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Ρόττερταμ 25/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Ντάρντρεχτ 24/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός 'Αλγέρι 12/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	ε. Πόρτ Τζέντιλ 15/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρός Τζέντα 15/3
ΑΪΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρός Παρανάγκουα 8/3
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Ροζάριο 19/3
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρός 'Αλγέρι 6/3 *
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	δ. Σουέζ 21/3
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Κάδιξ 10/3
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Γιοκοχάμα 18/3
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρός Κριστομπάλ 3/3
ΑΡΚΟΚΟΥ (δ.κ.)	70	71080	πρ. «J.T.Higgins»
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Βανκούβερ 15/3
ΑΡΓΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρός Ντάρμπαν 22/2
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρός Γιάννινα 17/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Λίβερπουλ 23/3
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Λούπη Τέρμιναλ 14/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρός Τζέντα 18/3
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥ (κ.)	79	11223	πρός Σάντος 26/3
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	ε. Λέγκχορν 8/3
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	πρός Μανούτο 4/3
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	α. Χόγκ Κόγκ 15/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	στή Τζέντα 3/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 2/3
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Μπέλφορτ 21/3
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρός Βεγγάζη 9/3
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	79	23193	πρ. «Αρτεμης»
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρός Καλλόα 13/3
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/3
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	ε. Βομβάη 26/2
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περαϊκού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Γάνδη 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1894	ε. Σαλέρνο 13/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	α. Ντάρμπαν 14/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	πρός Ροστόκ 22/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	ε. Άμβουρνο 18/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	α. Γάνδη 20/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	ε. Σιγκαπούρη 22/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρός 'Αγκόλα 12/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	α. Γιοκοχάμα 4/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	ε. Μάλμο 21/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	α. Χιούστον 10/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	πρός Γιοκοχάμα 22/3
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Τζουμάιτ 10/3
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρός Ειρηνικό 15/3
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	ε. Μπαγκκόγκ Μπάρ 10/3
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Πανομά 23/3
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	δ. Κυνιόλη 16/3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	ε. Γουατεφόρντ 2053
ΑΧΑΪΑΣ (δ.κ.)	66	36522	πρ. «Tristar»
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	ε. Βηρυτό 15/3
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	ε. Τζακάρα 29/1 *
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	ε. Λάρνακα 19/3 *
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	πρός Πάρις 19/3
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	υπόσχεση παναμοιχ

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Άμαρπαρέ 25/4 *	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9/87
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	έπιωλήθη άλλοδαπούς	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Ρότερνταμ 16/4	ΦΕΥ'ΡΟΥΣ I.	83	17217	πρός Λένινγκραντ 27/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	στό Ντουμπάι 9/4	ΦΕΥ'ΡΟΥΣ II.	84	19049	πρός Ιαπωνία 25/4
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Φάλασιγκ 9/4	ΦΕΥ'ΡΟΥΣ III.	84	19049	α. Νόρντεχαμ 29/3
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	πρός Ταϊβάν 5/4	ΦΕΥ'ΡΟΥΣ IV.	84	19049	α. Ν. Γουέστμινστερ 21/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	πρός Χόγκ Κόγκ 7/4	ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	76	22297	πρός Βέντσιπλο 5/4
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 30/4	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρός ΗΠΑ 20/3
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στή Λά Λιμπερτάντ (αποθήκη)	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Φουτζέιρα 29/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	πρός Ειρηνικό 6/4	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	δ. Παμαμά 27/4
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	πρός Ν. Ύορκη 24/4	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Άλγερία 16/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Μπάγια Μπλάνκα 25/4	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Πειραιά 18/3
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	ε. Σουάνση 27/4	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	στή Ν. Ύορκη (αποθήκη)
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Άσνοντιν 17/4
ΤΖΙΜΙΛΙΑ	71	16275	δ. Παμαμά 2/4	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Σιγκαπούρη 25/4
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	πρός Γκρέιτ Λέικς 14/4	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Ν. Κορέα 26/4
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Φιλαδέλφεια 19/4	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	πρός Ιταλία 13/4
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.7.)	63	9143	α. Κόρπους Κρίστι 15/4	ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Πειραιά 27/4
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	πρός Ν. Όρλεάνη 14/4	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Σαβόνα 24/4
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Άβόνα 5/2	ΦΟΙΝΙΕ	77	64971	πρ. «Montcalm»
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρ. Μπουκνάναν 3/4	ΦΟΙΝΙΕ (δ.)	72	2895	διαγράφεται
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Λός Άντζελες 19/3	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	ε. Πειραιά 28/3
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Πειραιά 27/4	ΦΟΡΟΥΜ Α' Γ' ΛΑΝΤ	76	18933	πρός Όδησσό 11/4
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (αποθήκη)	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	στήν Πράια Λε 13/4
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	πρός Ρότερνταμ 20/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Τζουέμα Τέρμιανλ 2/4
ΤΟΝΥ	62	6246	πρός Πειραιά 21/4	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Σάντος 20/4
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Ν. Όρλεάνη 8/4	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρ αλ Ζουμπαίρ
ΤΟΞΟΘΗΣ	74	19166	μετ. «Έκτωρ»	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	στό Γκάλβεστον 12/3
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Ταϊβάν 18/4	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	πρός Πόρτ Σάιτ 25/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρ. «Bulcovitri»	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Βραζιλία 12/3
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Γκουαγιακουίλ 23/4	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρός Μπαχαράν 23/4
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Σιγκαπούρη 23/4	ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χουάγκου 7/4
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ I	68	2760	πρός Πειραιά 26/4	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Δ. Αφρική 28/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Φιλαδέλφεια 16/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Κωνσπολή 14/4
ΤΡΕΖΟΥΡ Α' Γ' ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Μπουσάν 1/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Νοβοροσίσκ 15/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Π. Κελέγκ 22/4				
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Ακαγιούλα 5/4	Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	πρός Μπαντόρ Άμπας 10/1
				ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366	πρός Άκαμπα 17/4
ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Μπράνσβικ 13/4	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Γκουαγιαμάς 15/4
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Ν. Όρλεάνη 22/4	ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064	πρός Βαλπαράϊζο 21/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	μετ. «Hercules» (κ.7)	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΕΡ	73	6680	δρυγί Πειραιά
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Ήράκλειον 27/4	ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	ε. Κουβέιτ 18/4
ΦΑΔΕΡ	77	17323	πρός Πόρτ Σάιτ 6/4	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	α. Μοντεβιδέο 11/3
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Κόλπο ΗΠΑ 2/3	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	πρός Λός Πάλμας 26/4
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΧΛΟΗ	82	36202	πρός Βανκούβερ 9/4
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Όρλεάνη 22/4	ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Σιγκαπούρη 28/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Φλόριδα 11/4	ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός Ν. Ύορκη 20/4
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Περού 24/2	ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ρίο Γκράντε 14/4	ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	πρ. «Καρμενίτα»
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός Σιγκαπούρη 24/3	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Πουέρτο Όρνταζ 29/3
				ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 4.500 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 5.000 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μέ τήν εἰδική τιμή τών Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιᾶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἐρχῆται ἀπό:

Ὑπογραφή:

ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Κουβέιτ 14/4
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	πρός Ρας Γκάρμπ 23/3
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	πρός Βοστώνη 24/3
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Ίντσον 30/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	πρ. Κορονέτι
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Σιγκαπούρη 26/3
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	επισκευές Σιγκαπούρη 19/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ν. Όρλεάν 23/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Κόρπους Κρίστι 1/4
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Καζαμπλάνκα 26/4
ΝΕΝΑ	74	39866	πρός Νοβοροσίσκ 18/4
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ε. Σερία 24/4
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Όξελσούντ 30/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Ν. Όρλεάν (αποθήκη)
ΝΗΡΕΥΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρός Γιάνινα 1/5
ΝΗΡΕΥΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	πρ. «Liwo Venture»
ΝΗΡΕΥΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρός Λέ Χάβρη 2/5
ΝΗΡΕΥΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρός Ίμμιγκχαμ 30/4
ΝΗΡΕΥΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689	πρός Τσιμπρούκι 29/4
ΝΗΡΕΥΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	πρός Μεσόγειο 23/4
ΝΗΡΕΥΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρός Φαλκλάντς 8/4
ΝΗΡΕΥΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός Όδησσό 2054
ΝΗΡΕΥΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	ε. Αμυγδαλά 28/4
ΝΗΡΕΥΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	74	56960	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΙΝΗ	75	16629	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΣ	83	40300	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΟΡΘ ΉΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΑΪ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΑΪ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8913	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΟΡΑ (δ.)	72	2201	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ	86	35600	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΣΕΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	73	14212	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	α. Ν. Όρλεάν 11/4
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Ν. Όρλεάν 11/4

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ	82	2477	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΠΗ	71	5084	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΕΝΕΖΙ	70	11716	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΕΝΤΙΟΥΝΤ	67	3999	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΑΝΤΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΗ ΤΡΙΜΠΛΟΥΤ	72	3018	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΔΩΝ	66	2202	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΣ	76	11866	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΑΝΤ	85	10511	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΚΑΠΟΥΪΝΤ	70	9077	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	62	12847	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	65	31296	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΤΑΔΙΟΝ	85	16794	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΤΑΛΙΝ 2	75	18701	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΤΑΜΟΣ	68	22118	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	85	35835	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	67	39403	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	73	32510	α. Ν. Όρλεάν 11/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Ν. Όρλεάν 11/4

α. Μίνα Καμπούς 30/4	α. Πειραιά 15/4	α. Βενετία 29/
----------------------	-----------------	----------------

ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	πρόξ Γιοκοχάμα 26/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	πρόξ Βουλγαρία 19/4
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Λουσίνα 4/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Καζαμπλάνκα 27/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Κων/πολη 12/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Άλεξάνδρεια 15/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όυμ Κουάαρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ορισάνο 22/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρόξ Σάν Άντονιο 20/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Σιγκαπούρη 22/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	στον Πειραιά 30/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ (δ.)	72	58185	επωλήθη "Ελληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρόξ Άλγερία 16/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	πρόξ Χώρ Φακάν 23/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Γιβραλτάρ 29/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	στο Λάγος 22/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρόξ Σουέζ 13/3
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρόξ Τεργεσίτη 29/4
KAROLINE Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	πρόξ Ν. Αμερική 24/4
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάντος 26/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρόξ Όδησσό 5/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Λορέντ 16/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8756	πρόξ Θεσσαλονίκη 20/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρόξ Χάλλ 23/4
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρόξ Γιβραλτάρ 17/4

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρόξ Όνδούρα 15/4
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	α. Βανκούβερ 14/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	δ. Δρέπανον 11/4
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρόξ Αυστραλία 16/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρόξ Ιαπωνία 7/4
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Χέο Πούντ 28/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρόξ Εύρωπη 16/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Πόντα ντρά Μαδέιρα 10/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	πρόξ Παρανάγουα 27/4
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	μετ. «Amos» (π.)
KOREAN ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 22/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρόξ Ν. Κορέα 20/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	πρόξ Βαλπαράϊζο 26/4
ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	ε. Γιούροπορτ 26/4
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Όξελοςουντ 19/4
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. Πειραιά 20/4
ΚΡΑΤΙΛΛΟΣ	76	6598	ε. Ντουάλα 21/4
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	πρόξ Ντουάλα 20/4
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	πρόξ Ραβέννα 29/4
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρόξ Σιγκαπούρη 13/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Άμβέρσα 17/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	12963	πρ. «Άλς Στρένγκ»
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Ρας Τανούρα 21/4
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Νάπολη 29/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρόξ Σουραμπάγια 22/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	α. Μασσαλία 29/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρόξ Αύγουστα 26/4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Βρέμη 27/4
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	87	14926	επισκευές Πειραιά 30/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	66	26874	α. Μόνγκοταντ 14/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	πρόξ Σάντα Μάρτα 26/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρόξ Βαλλέτα 22/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Ντάρμπαν 28/4
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24000	επισκευές Πειραιά 26/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρόξ Κεχτάουν 27/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	ε. Σακάι 18/4
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Χιούστον 26/4
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρόξ π. Όρινόκο 18/3
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Κόρπους Κρίστι 7/4
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	πρόξ Μομπάσα 9/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	πρόξ Χιούστον 27/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρόξ Αγ. Θεόδωρου 22/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	ε. Ναγκόγια 29/4
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	πρόξ Τέξας 17/4
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Φουτζέιρα 1/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκαοάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρόξ Μπορντ 27/4
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Πειραιά 15/4
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ν. Όρλεάνη 21/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρόξ Κίνα 22/2
ΚΥΘΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	πρόξ Φλάσσινγκ 30/54
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	πρόξ Γάνδη 10/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρόξ Άκαμπα 21/4
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρόξ Ναοέτσου 21/4
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρόξ Μόσκο 16/4

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 25/4
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	πρόξ Άλεξάνδρεια 21/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	δ. Ντόβερ 8/4
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Σιγκαπούρη 27/4
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρόξ Μόντρεαλ 12/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρόξ Εύρωπη 30/4
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Ανάπολη 15/4
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	πρόξ Γιβραλτάρ 13/4
ΛΕΩΝ	76	11049	πρόξ Κουσίρο 5/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	πρόξ Σουηδία 24/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρόξ Λειδές 29/4
ΛΗΤΟ	76	18104	πρόξ Μπ. Άμπας 23/2
ΛΗΤΟ (δ.)	73	71764	πρόξ Πόρτ Άρβουρ 15/3
ΛΗΤΟ	77	11264	πρόξ Γκαμπόν 8/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	δ. Κων/πολη 15/4
ΛΙΚΑ	76	61815	πρόξ Ρίτσαρντ Μπαϊ 22/3
ΛΙΜΠΕΤΤΕΡΕΪΝΤ	83	20200	πρόξ Κατάνια 15/4
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	δ. Παναμά 18/3
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 8/3
ΛΙΤΣΑ	77	6228	πρόξ Λάγος 29/4
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άρχει Βασώρα
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρόξ Όδησσό 28/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Όζάκα 25/4
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρόξ Τάραντα 30/4

ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΛΥΔΙΑ II	72	10008	πρ. «Μεσσαριά»
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	πρόξ Άλεξάνδρεια 14/4
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρόξ Μιζουσίμα 13/4
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2076	πρόξ Ραβέννα 29/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	παρέμεινε στη δύναμη
ΜΑΙΝΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρόξ Ρίο Ιανέιρο 29/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ν. Όρλεάνη 21/4
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	δ. Παναμά 18/4
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Ν. Γουέστμινστερ 28/4
ΜΑΪΤΣΤΡΟΣ	69	18923	πρόξ Γαλλία 27/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. Κολούμπια Ρ. 26/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	επισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρόξ Τρίπολη 16/4
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Άλγκεθίρας 4/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	πρόξ Σάν Φαντισκό 27/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Σάν Άντονιο 16/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	πρόξ Άρουμπα 23/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Χάιφα 29/54
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρόξ Ελλάδα 27/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	ε. Βαλτιμόρη 27/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	ε. Βενετία 28/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρόξ Εύρωπη 29/4
ΜΑΡΑΚΑΪΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	πρόξ Ντόβερ 22/4
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Ιταλία 20/4
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρόξ Κέυ Γουέστ 26/4
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρόξ Ρίο Ιανέιρο 17/54
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρόξ Κόμπε 25/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	πρόξ Μπρίντζπορτ 28/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρόξ Τζέντα 13/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρόξ Δ. Άφρική 10/4
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (ΟΝΣ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρόξ Πασίρ Γκουντάγκ 21/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	πρόξ Μπανγιούλ 6/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	α. Φόξ 15/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ν. Όρλεάνη 24/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρόξ Χάιφα 23/4
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	πρόξ Ρόττερταμ 26/4
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρόξ Σάο Σεμπασιάνο 7/3
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	υπό ναυπήγηση
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Ελσινόρη 18/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28062	πρόξ Γιοκοχάμα 3/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρόξ Μανίλο 16/4
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρόξ Τρίνιταντ 6/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρόξ Λένινγκραντ 17/4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρόξ Παρανάγουα 29/4
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	α. Βανκούβερ 19/4

ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρ. «Πέλαγον»
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Άλεξάνδρεια 10/54
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Πόρτ Έβεργκλίντς 8/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρόξ Ιαπωνία 15/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρόξ Βιτόρια 19/4
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρόξ Ούγγαρια 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998	ε. Βερακρούζ 12/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563	α. Όρλεάνη 28/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 21/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρόξ ΗΠΑ 14/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Όρλεάνη 24/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Κόρπους Κρίστι 20/54
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρόξ Ιταλία 15/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	α. Ν. Όρλεάνη 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. Όρλεάνη 19/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	πρόξ Ντεμεράρα 11/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	πρόξ Σ. Κίτς 24/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Π. Κορτέζ 22/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρόξ Ρόττερταμ 23/4
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρόξ Ισπανία 13/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Όγκινς 14/4
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Κόρπους Κρίστι 12/4
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	πρόξ Μόνον 21/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρόξ Ναντόρ 26/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	πρόξ Καναδά 3/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρόξ Μανίλο 11/4
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρόξ Μπαγκκόκ 24/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	πρόξ Νιούπορτ 18/54
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρόξ ΗΠΑ 13/4
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Πικτον 26/4
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Π. Καμπέλλο 16/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρόξ Πόρτ Χέντλαντ 30/4
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	πρόξ Κρότωνα 19/4
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	ε. Άμβέρσα 26/4
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	πρόξ Ίμινγκχαμ 28/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	πρόξ Περισκό 27/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	πρόξ Ρουζ 25/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρόξ Π. Νουάρ 12/4
ΜΠΡΗΜ	85	25227	πρόξ Βραζιλία 24/3
ΜΠΡΙΤΙΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	πρόξ Β. Καρολίνα 28/4
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	πρόξ Γκουαγιμάς 14/4

ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Ντάρμπαν 22/3
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρός Βαλπαράϊζο 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 17/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	πρός Άδεν 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Χέυ Πόιντ 18/3
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρός Ταϊτσούγκ 12/2
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρός Κηλητόδον 24/2
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	πρός Γιάννις 12/3
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	πρ. «Άλεξάνδρ II»
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρ. Σκορπίος
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	πρός Τόκιο 12/3
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	α. Ρότερνταμ 22/3
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Τζουμπάιλ 5/3
ΚΑΤΙΑ	71	4940	πρός Λισσαβώνα 21/3
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Ρότερνταμ 18/1
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	πρός Άλεξάνδρεια 11/3
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Άμβέρσα 24/3
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Ίντσον 14/3
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χιούστον 6/3
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Δουκέρκη 16/3
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Χουάγκου 7/3
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρός Ρεσίφ 3/3
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	πρ. «Cobalt Islands»
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	ε. Κάντλα 23/2
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	πρός Καλαμάτα 12/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρός Βεγγάζη 25/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	δ. Δαρδανέλλια 11/3
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Κουϊκτάο 11/3
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Πειραιά 3/3
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρός Κιούγκ 18/5/87
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	πρός Φουτζέιρα 26/11/87
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Βανκούβερ 18/3
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Βενετία 20/3
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	δ. Μάλτα 23/3
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Βοστώνη 12/1
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	α. Ντάρμπαν 13/3
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	πρός Μασόν 16/3
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρός ΗΠΑ 6/3
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Πειραιά 14/2
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ'Π (δ.κ.)	74	112825	στον Περσικό 2/2
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Ν. Άμερική 10/3
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862	πρός Μπείρα 22/3
ΚΟΡΥ	77	33509	πρός Άκαμπα 18/3
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Παναμά 19/3
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρός Σεμάνκα Μπ. 1/3
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	πρός Γουέλλινγκτον 21/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγγαρέ 19/3
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Φουτζέιρα 29/2
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	πρός Κουβέιτ 17/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Μπορντό 22/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Λας Πάλμας 4/3
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1559	ε. Σαβόννα 22/3
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	α. Λισσαβώνα 24/3
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Ρας Τανούρα 27/2
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Μίρι 12/3
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443	πρός Βεγγάζη 21/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (κ.)	77	36411	πρός Ματόνζας 12/3
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Σάν Νικόλας 16/3
ΚΥΡΝΙΚΟΣ (δ.κ.)	67	41922	στο Χορμούζ 23/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Γιούρπορτ 22/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	ε. Κάδιε 21/3
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Κωνσταντινούπολη 10/3
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Ίταλία 19/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Άρκλοου 22/3
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	ε. Κό Σισάγκ 20/3
ΛΑΙΔΗΛΑ'Κ (π.)	71	13166	πρός Ματόνζας 15/3
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	19166	πρ. «Ζυγός»
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8558	πρός Ταρτούς 6/3
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρός Λουάντα 21/1
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	πρός Δ. Άφρική 17/2
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	πρός Άμπιτζάν 21/2
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	προς παναμά 20/3
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	ε. Ν. Όρλεάνη 19/3
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Βομβάη 4/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	στο Μπ. Άμπας 28/1
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	πρός Π. Ρίκο 19/3
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρός Φουτζέιρα 18/12
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Λά Παλις 25/3
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	ε. Νάπολη 16/3
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρός Μαπούτο 24/1
ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.)	75	12416	πρός Λάγος 14/3
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρός Λάγος 20/3
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	προς Μπουργκάς 16/3
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρ. «Ταύρος»
ΛΕΑΝΔΡΟΣ (κ.)	81	30644	υπέστειλε ελληνική
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Βραζιλία 14/3
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ
ΛΕ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρός Π. Σαντίνο 15/2
ΛΕΙΘΕΣ (μ.)	63	10617	πρός Κωνσταντία 1/3
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	πρός Περσικό 14/3
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρός Μπαντάρ Άμπας 25/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Μαπούτο 10/2
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρός Κίνα 15/3
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	πρός Ροστόκ 15/3
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914	α. Ντακάρ 12/3
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Κούβα 16/2
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	πρός Άλγέρι 19/3
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	πρός Θεσσαλονίκη 5/3
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρός Μαλακία 18/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	πρός Θεσσαλονίκη 27/2
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Ρότερνταμ 26/3
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	ε. Βαλέντσια 18/3
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	πρός Ίνδια 23/2
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	α. Ντάρμπαν 20/3
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	α. Γλασκώβη 10/3
ΛΙΜΠΕΡ'ΙΤΟΡ Α. (π.)	68	9079	δ. Πόρτ Σαίθ 19/3
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Σιγκαπούρη 21/3
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Σπλίτ 4/3

ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ναυπηγ. Τσίμπα
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ναυπηγ. Τσίμπα
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	76	160420	α. Μπαχραϊν 7/3
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	πρός Σάντος 12/3
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Ίμινχαμ 23/3
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντάρμπαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	πρός Τρίπολη 28/2
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρός Τρίπολη 23/2
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	στο Πιομπίνο 25/3
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8646	ε. Ραβέννα 14/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	πρός Άλεξάνδρεια 11/3
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Ντάρμπαν 2/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρός Σάο Σεμπασιάνο 20/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	πρός Κόγκ Κόγκ 18/3
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 20/8/87
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. Λός Άντζελες 7/3
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. Λίβερπουλ 24/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Π. Καμπέλλο 12/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Άμβέρσα 26/3
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	ε. Πειραιά 22/8/87
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	πρός Άρούμπα 8/3
ΜΑΡΙΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	στο Πόρτ ντε Μπουκ 21/3
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός Άκαμπα 14/3
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Χουάγκου 6/3
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	πρός Κορέα 18/3
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	ε. Κοκούρα 21/3
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρός Λάγος 19/2
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	πρός Βαρκελώνη 24/3
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρός Γαλλία 24/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	στο Ν. Μαγκαλόρ 27/2
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	πρός Κωνσταντία 16/3
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	πρός Βομβάη 16/3
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	α. Φόινες 15/3
ΜΑΤΗΛΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Ν. Όρλεάνη 17/3
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	δ. Π. Σαίθ 23/3
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	πρός Σαρόνβια 23/3
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρός Κασίμα 22/2
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Βανκούβερ 5/3
ΜΕΡΙΝΤΙΑ (δ.π.)	81	32723	πρός Τσίμπα 8/3
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	πρός Φεντερίσια 25/3
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	πρός Τενερίφια 9/3
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.κ.)	79	43357	α. Ν. Όρλεάνη 20/3
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	πρός Ν. Όρλεάνη 21/3
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Άλεξάνδρεια 12/3
ΜΗΛΟΣ Χ. (Κεϋ.)	64	5916	διάλυση Γκαντάνι
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Σαουθεντ Άνκοράτζ 19/3
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Νταλίν 6/3
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Ν. Όρλεάνη 23/3
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	δ. Παναμά 15/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Ναγκόγια 22/3
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	99061	πρός Κόλπο ΗΑ 21/3
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	δ. Παναμά 14/3
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	πρός Νοβοροσίσκ 22/2
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	πρός Ν. Κορέα 15/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρός Μπόνου 17/2
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περσικό 3/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	πρός Όραν 25/12
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	ε. Κομά Μπαϊ 3/3
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	ε. Ίντσον 7/3
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρός Βερμούδα 20/3
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	πρός Μπουργκάς 9/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	ε. Κεμπέκ 14/3
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	πρός Κίνα 13/3
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860	πρ. «Yoshida Maru»
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460	επωλήθη διάλυση
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Τούρμπο 2/3
ΜΠΕΛΛΑΓΚΑΛΦ	68	9441	α. Μονρόβια 20/3
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	πρ. «Daphne»
ΜΠΕΛΛΟ (Βρ.)	65	11541	άρχει Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	α. Πειραιά 26/1
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΜΠΙΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Μπαρλέττα 18/3
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	πρός Μπ. Άμπας 14/3
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	πρός Γαλλία 20/2
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	ε. Ν. Όρλεάνη 14/3
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρός Γκιζόν 15/3
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	υπέστειλε ελληνική
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	ε. Φιλαδέλφεια 17/3
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρός Κούβα 25/3
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	ε. Φουτζέιρα 23/3
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	πρός Όδησσό 17/3
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	πρός Μονρόβια 23/3
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	πρός Ίαπωνία 25/2
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Χάμπτον 16/3
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	μετ. «Exploritas» (κ.)
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	πρός Μπρισματίν 12/3
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	ε. Μάλαγα 23/3
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	πρός Κίνα 2/3
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	πρός Περσικό 18/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Ν. Όρλεάνη 13/3
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Βομβάη 17/3
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	πρός Περσικό 28/2
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Γάνδη 19/3
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	πρ. «Jessie Stove»
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	στο Μπαντάρ Άμπας 5/3
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ε. Μπέντι 2/3
ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	δ. Παναμά 16/3
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	ε. Άμβούργο 24/3
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	πρός Γκροϊκ 21/3
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Ν. Όρλεάνη 19/3
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	ε. Κόμπε 24/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	ε. Χιουσόν 22/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	α. Σαβόνα 11/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	πρός Άλγερια 11/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρ. Τζακάριτα 23/2

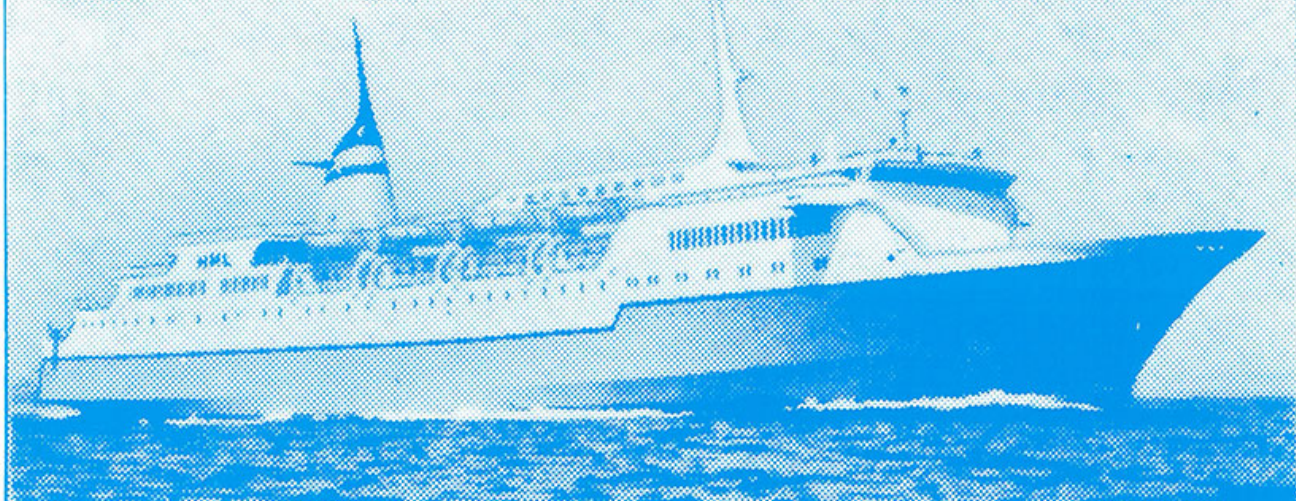
BANNA (κ.)	68	16258	μετ. «Καπετάν Μανώλης» (κ.)	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Βανκούβερ 13/3
BANYA H. (κ.)	73	18064	πρόσ Μαρούσι 21/2	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. 'Ισόλο 9/3
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Χουέλα 22/3	ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Κομά Μπαϊ 20/3
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	δ. Καυμάν Μπράκ 19/2	ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	πρόσ Λαττάκια 20/3
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	επωλήθη «Ελληνες	ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	ε. Γέννοβα 18/3
ΒΕΒΕ'Υ' (κ.)	71	9857	α. Ρουέν 23/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Σιγκαπούρη 23/3
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981	πρόσ Καραϊσί 28/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Γιβραλτάρ 23/3
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κόρπους Κρίσι 6/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	πρόσ Νάπολη 20/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στον Περσικό	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Μάλαγα 19/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρόσ Γιουγκοσλαβία 14/3	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρόσ Γιοκχάμα 17/2
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	πρόσ Πόιντ Νουάρ 29/2
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	στον π. «Αμζόνιο 16/3	ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρόσ 'Ιράν 3/2
ΒΙΚΜΑΝ (κ.)	76	10801	μετ. «Τζού» (ε.)	ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	πρόσ 'Ανναμπα 22/3
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρόσ Τσάχ Μπαχάρ 12/1	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	μετ. «Χίος Φαίηθ» (π.)
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	επωλήθη	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	πρόσ Χοροσίμο 12/3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (μ.)	65	15738	πρόσ Ταϊβάν 19/3	ΕΛΠΙΣ (κ.)	82	30564	δ. Παναμά 10/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	πρόσ Μπελαγούαν 2/3	ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	πρόσ Τζακάρα 29/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	στο Χόγκ Κ-ογκ 8/3	ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΒΟΜΑΡ	71	15759	πρόσ Λά Γκουέρα 21/2	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Σακάι 18/3
ΒΟΞΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Βαλτιμόρη 21/3	ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	πρόσ Λός 'Αντζλεες 17/3
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρόσ Π. Καμπέλλο 23/2	ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	πρ. «Nobility»
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Λίβερπουλ 26/3	ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	α. Λάρνακα 23/3
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/2	ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	πρόσ Μπαγκκόκ 1053
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρόσ Τουμπαράο 2/3	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	ε. Γκουαγιακουίλ 2/3
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρόσ 'Οδησσό 19/3	ΕΞΕΚΟΥΤΙΒ	77	19253	ξένα συμφέροντα
ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α. (κ.)	77	9178	πρόσ 'Αλγέρι 22/3	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 25/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Πειραιά 13/3	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρόσ Κωνσταντίνα 17/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρόσ 'Οράν 11/3	ΕΡΑΤΑΦΟΣ (κ.)	76	20412	ε. Σαγκάη 9/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Βενετία 19/3	ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	ε. Ράς Τανούρα 23/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	πρόσ Κίνα 17/2	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	πρόσ 'Ινδία 4/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	ε. Σιγκαπούρη 11/3	ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	πρόσ 'Ισραήλ 29/2
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρόσ 'Αγαδιό 26/3	ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 21/3
ΓΙΟΥΝΑ'Ι ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	69	13161	στο Χορμούζ 26/1	ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Ντουάλα 11/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 27/3	ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	πρόσ Μόμπιλ 12/3
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	στη Τσιταγκόκ 24/1	ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	α. Ντάρμπαν 21/3
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρόσ Κούβα 1053	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρόσ 'Αμπου Ντάμι 17/3
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρόσ 'Αβάννα 9/3	ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	ε. Χάμπτον 19/3
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Βανκούβερ 13/3	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρόσ Μαρούσι 22/2
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρόσ 'Ολλανδία 8/3	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Φουτζέιρα 4/2
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	πρόσ Γαλλία 19/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	ε. 'Αμβέρσα 25/3
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	πρόσ Ράς Λανούφ 16/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Σαβόνα 14/3
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	πρόσ Ρεϊνιόν 22/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	α. Ναγκόγια 19/3
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Λά Γκουέι 17/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Θέουτα 22/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764	α. Λάρνακα 17/3	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρόσ Σακάντε 15/3
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Ριγιάκα 21/3	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Ράς Γκαρίμπ 21/3	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρόσ Κάρντιφ 23/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Βηρυτό 19/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρόσ 'Ινδονησία 9/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	πρόσ Κάρντιφ 16/3
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Βηρυτό 21/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. 'Αμβέρσα 10/3
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρόσ Χοντίνεϊτα 17/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	πρόσ Κάρντιφ 16/3
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μπχ.)	68	81257	ε. Φουτζέιρα 2/3	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρόσ Κωνσταντίνα 11/3
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	ε. Κοτονού 6/2	ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	πρόσ 'Οδησσό 12/3
ΓΚΑΛΑΝΤ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	στον Πειραιά 17/3
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Φουτζέιρα 16/3	ΕΥΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	πρόσ Ροστόκ 2/3
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Σάν 'Αντόνιο 13/3	ΖΑΡΑ Α. (κ.)	77	16366	α. Χιούστον 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. 'Αλγκεβίρας 12/3	ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	πρόσ Δουνκέρκη 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/3	ΖΑΦΕΙΡΑ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	μετ. «Twis Beauty» (π.)	ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρόσ Μπ. 'Αμπάς 19/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Χιούστον 18/3	ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρόσ Χάρ Φακόν 21/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	δ. Παναμά 4/3	ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Σάν 'Αντόνιο 9/3	ΖΕΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Πειραιά 8/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	πρόσ Ταμπόκο 14/3	ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	πρόσ Καναδά 16/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρόσ Κούβα 10/3	ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	πρόσ Χάλιφαξ 18/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	πρόσ 'Αλγέρι 19/2	ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	πρόσ 'Απω 'Ανατολή 16/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Σαίν Τζών 20/3	ΖΗΛ	79	16379	πρόσ 'Αλγερία 1/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	79	13005	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2	ΖΗΛ	79	16390	α. Γιβραλτάρ 24/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ταγγέρη 6/3	ΖΗΛ	57	2875	α. Λεμεσό 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	πρόσ Καμάο 20/3	ΖΗΛ	76	17129	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Χιούστον 22/3	ΖΗΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	ε. Σιγκαπούρη 23/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/3	ΖΗΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	72	6721	πρόσ 'Ιαπωνία 26/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Χιούστον 15/3	ΖΗΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρόσ Ντάρ ες Σαλάμα 12/3
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	πρόσ Γκιζάν 19/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Μανίλα 16/3
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	ε. Πειραιά 18/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 2/2
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	ε. Νικοσόα 2/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	πρόσ Κορέα 7/3
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρόσ Βαρκελώνη 23/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στη Βασώρα
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	πρόσ Νοβοροσίσκ 18/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρόσ 'Ιταλία 16/3
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρόσ Κουβέιτ 24/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Γιούροπορτ 5/3
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρόσ 'Αρίκα 12/3	ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρόσ Παναμά 4/3
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3	ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	ε. Λάρνακα 21/3
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	πρόσ Διέπη 12/3	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	πρόσ Σιγκαπούρη 18/3	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Σαντάν 19/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρόσ Κορέα 1/3	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296	πρόσ Σαλντάννα Μπαϊ 7/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΖΙΠ (δ.)	80	40551	πρόσ Πόρτ Κέλαγκ 10/3	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	α. Ουμ Σαΐδ 6/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρόσ Μίνα Σάουντ 17/3	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	δ. Γιβραλτάρ 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	73	2219	πρόσ Μοϊάμι 21/3	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	πρόσ 'Αργεντινή 20/2
ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799	πρόσ Ταϊβάν 5/3	ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	ε. Βομβάη 7/3
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	α. Ρότερνταμ 18/2	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	πρόσ Σόγιο 17/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	70	114933	πρόσ Ρότερνταμ 4/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	56032	πρόσ Νιούπορτ 7/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	126261	ε. Φουτζέιρα 23/3	ΘΟΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1090	πρόσ Μπουργκός 12/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	79	126260	α. Ράς Τανούρα 14/3	ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333	πρόσ Ταιτσούγκ 12/2
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Φός 28/2	ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	πρ. «Tentakū»
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	πρόσ Κόλπο ΗΠΑ 17/2	ΙΔΙΔΑ (δ.κ.)	75	39995	α. Φός 18/3
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	πρ. «Ευρύταλος»	ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρ. «Palermo»
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	επωλήθη άλλοδαπούς	ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρόσ Τρίπολη 25/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρόσ Ταϊβάν 20/2	ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρόσ 'Αλγέρι 13/2
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρόσ Σαγκάη 29/12/87	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ρότερνταμ 25/3
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρόσ Μιζουράτα 24/11/87	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.)	80	13026	πρόσ Ν. Κορέα 25/2
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρόσ 'Ασντον 24/3	ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρόσ Τζακάρα 1952
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	πρόσ Βραζιλία 28/2	ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρόσ Σιγκαπούρη 14/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Ρότερνταμ 9/3	ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066	πρόσ Χάιναχο 6/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	πρόσ Τύνιδα 26/2
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρόσ Βατούμ 19/3	ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. 'Ακαμπα 27/2
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/3	ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	πρόσ 'Οδησσό 9/3
				ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Κουίγουαγκτό 8/3
				ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	πρόσ 'Αλβανία 13/3
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε.	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	δ. Σουέζ 2/3
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Γκουάινιας 1053	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρόσ Νιούπορτ 26/3
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018	ε. Λιανουγκάγκ 21/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ.Β. (δ.π.)	76	4993	στο Σ. 'Αννα Μπαϊ 28/3	ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	επωλήθη
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	πρόσ Τζακάρα 8/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Μασσαλία 13/3
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρόσ Τζέινα 6/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	πρόσ Σουδά 24/3
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	ε. Φαλκονάρα 19/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Χιούστον 20/3
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Τζέινα 15/3	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	πρόσ 'Ιτακού 12/3

ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	1612	πρός 'Ιταλία 23/3	ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	α. 'Ήοι Λόντον 22/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Βαλκίνορ 18/3	ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρός Σιγκαπούρη 8/7
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	62	29700	πρός 'Αρούμπα 14/3	ΠΛΑΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	πρός Καραϊβική 12/3
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6/87	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Ν. Χάβεν 23/3
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περαικού	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2803	ε. Ντακάρ 13/3
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Ν. Τουτίκορν 15/3	ΠΛΑΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	πρός 'Ελ Ταμπλάζο 27/2
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	πρός Κίνα 28/2	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	ε. 'Αμβούργο 22/3
ΝΙΟΒΗ	75	65803	επιπλήθη Νορβηγούς	ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Μ (κ.)	70	9907	ε. Πειραιά 28/2	ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στον Περαικό
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός 'Ιράν 18/3	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	πρός Σιγκαπούρη 22/1
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	α. Χώρ Φακάν 12/3	ΠΟΛΥΛΩΝΟΣ (δ.κ.)	72	122812	πρός Κίνα 23/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρός Δ. 'Αφρική 2/3	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	πρός Ρίτοαρντ Μπαϊ 7/3
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρός Καϊμάν Μπράκ 1/3	ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	πρός Κίνα 23/3
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	πρός Πόρτ Κέλαγκ 10/3	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρός Καραϊβική 7/3
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	ε. Μπαρέιττα 17/3	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Βισακαπαντάμ 2053
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	πρός Σαϊτατζή 11/1	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	δ. Παναμά 9/3
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Μανίλα 11/3	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/3
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	πρός Πόιτα 2/3	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρός 'Οζάκα 10/3
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΦ (κ.)	75	35764	ε. Σακά 18/3	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	α. 'Αμβούργο 19/2
ΝΤΙΓΚΚΥ (κ.)	69	11432	δ. Παναμά 12/3	ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός ΗΠΑ 15/2
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Μπάγκ Μπλάνκα 9/3	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	πρός ΗΠΑ 1053
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρός Σάντος 17/3	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 11/3
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)	73	17355	πρός Σαϊλάντορ 21/3	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	ΕΤΑ Σασέμα 27/3
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρός 'Αλνέρι 24/3	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 19/3
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	πρός 'Ανναμπα 2/3	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	πρός Βεγγάζη 22/3
ΞΙΠΟ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	ε. Μάλανα 22/3	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Αίγυπτο 23/2
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Σιγκαπούρη 14/1	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	πρός Μανδράς 24/3
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	πρός Ν. 'Αφρική 23/3	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Μιλφορντ Χάβεν 24/3
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/3	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Μπ. 'Αμπάς 9/2
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	στον Περαικό 26/3	ΠΡΟΔΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	πρός Ντουάλα 24/3
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	πρός Ταρτούς 23/3	ΠΡΟΞΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός 'Ιαπωνία 8/3
ΟΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Χοντίντα 10/3	ΠΡΟΞΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	71	9481	πρ. «Al Aihdiah»
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρός Χερσάνα 17/3	ΠΡΟΞΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	ε. 'Ασσοντ 8/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	πρός Μίνα άλ Φαχάλ 2053	ΠΡΟΞΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	ε. Νουακτοτ 29/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. 'Αμβούργο 24/3	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	δ. Παναμά 20/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Πειραιά 20/4	ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701	πρός Κούβα 27/51
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	άνταμνέι Κόλπο ΗΠΑ 15/3	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/3

ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	πρός 'Ινδία 19/3	ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Σιγκαπούρη 12/3
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	α. Χόγκ Κόνγκ 22/2	ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	πρ. «Γιάκι»
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Θέουτα 10/3	ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	ε. Γένοβα 22/3
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Άλγκεκίρας 17/3	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρός Ντάρμαν 25/3
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	πρός Φός 24/3	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός 'Αγ. Βικέντιο 17/3
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.μ.)	78	28025	σημαία Μάλτας	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Βουβάν 24/3
ΣΗΜΕΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Πόρτι ντε Μπούκ 23/3	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Φιλοδέλφια 2/3
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕ (μ.)	76	30373	σημαία Μάλτας	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	πρός Λιβύη 12/2
ΣΗΕΣΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	πρός Ταρτούς 14/3	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	πρός Μπουσάν 19/3
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	πρός Μπόννου 95/2	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρός Βαλπαράϊζο 23/3
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	πρός 'Α. Γερμανία 23/3	ΤΟΞΟΤΗΣ (Κε.)	68	9627	πρός Κρήτη 11/3
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. Ασνόντι 24/3	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	πρός Πόρτι Σουδάν 17/3	ΤΡΑΝΣΚΕ'ΙΠ (κ.)	70	5538	ε. Φρητάνου 19/3
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Μπουλόν 16/3	ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	πρός Π. Πλάτα 25/3
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στό 'Ασάμπ	ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	πρός Ντόβρο 20/3
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	πρός 'Οδησσό 16/3	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρός Κήλαγκ 18/3
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	πρός Γένοβα 2053	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	α. 'Ασάμπ 10/3
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρός Χιούστον 22/3	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Ποχάγκ 2053
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	πρός 'Οδησσό 13/3	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	πρ. «Yanbu Progress»
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Τρομπέτας 21/3	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Ταϊβάν 19/2
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 253	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	α. Δαμιέττα 19/3
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	πρός Εύρωπη 8/3	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Περσικό 16/2/87
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Χουέλβα 18/3	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛ (δ.π.)	74	25394	πρός Λός 'Αντζελες 9/3
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Σεβέν 'Αϊτανά 21/3	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρ. «World Truth»
ΣΗΜΠΡΕ'Ι ΒΥ (δ.μ.)	73	17795	πρός 'Αλγερία 1353	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/3
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Μπ. 'Α'ιρες 18/3	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Χάμπτον 20/3
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	ε. Πειραιά 2053	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Ντάρμαν 22/3
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 1253	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	πρός Φρημάντλ 24/3
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	πρός 'Αρούμπα 23/3	ΤΡΟΥ'Ι ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπ. 'Αμπάς 16/2
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	πρός Τσάχ Μπαχάρ 9/3	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Ντάρ ες Σαλάμ 8/1
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Ντεμεράρα 10/3	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	α. Τζέντα 16/3
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Μάρσα ελ Μπρέγκα 553	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Πωληθή 'Ελληνες
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός 'Ελλάδα 2453	ΤΥΧΗΝ (π.)	73	6415	μετ. «Χίος Στάρ» (π.)
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	πρός 'Εσπεράνσε 19/3	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Γιβραλτάρ 19/3
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρός Ζουετίνα 4/3				
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Τάμπα 1153				
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	πρός Βραζιλία 853				
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός ΗΠΑ 4/3				
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.μ.)	72	15285	ε. Ν.όντζες 23/3				
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Λαττία 4/3				
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Μπιλμπάο 17/3				
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βουβάν 14/4/86				
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός 'Ελλάδα 28/2				
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Σάντος 23/3				
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	δ. Παναμά 20/3				
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός 'Ιράν 30/3				
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	ε. 'Ασνόντι 7/3				
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	πρός 'Ιλίκαν 3/3				
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Γαλλία 21/3				
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ'	78	5500	πρός Μπουεναβεντούρα 3/3				
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Ρότερνταμ 18/3				
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρός Σιενφουγκένγκος 24/2				
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός Λάγος 23/3				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. Σιγκαπούρη 20/3				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	στη Μανίλα 12/3				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	πρός Ν. 'Υόρκη 11/3				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	πρός Λισαβόνα 23/3				
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/3				
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί				
ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ	76	22377	δ. Παναμά 17/3				
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. 'Αγ. Βικέντιο 13/3				
ΣΚΑ'Υ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. 'Αμβέρσα 16/3				
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. 'Οζάκα 23/3				
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049	πρός Πόρτι Κέλαγκ 11/3				
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. 'Εσπεράνσε 18/3				
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρός Νοβοροσκόφ 19/2				
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Χέι Πόιντ 6/3				
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Βενετία 10/2				
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στον Πειραιά 34/3				
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 1/3				
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	πρός 'Ασάμπ 11/3				
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Παρανάγουα 19/3				
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρός 'Αβάντα 25/2				
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	ε. Πωληθή Νορβηγούς				
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χάρ Φακάν 16/3				
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Χιούστον 29/2				
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Καβάλα 16/3				
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός ΗΠΑ 9/3				
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Τρίπολη 9/3				
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Νταμμάι 13/3				
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	πρός Ρότερνταμ 15/3				
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	πρός 'Οδησσό 15/3				
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Μπαλμπόσα 23/3				
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	πρός Πειραιά 8/3				
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμούζ Τέρμ. 25/9				
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ε. Λέγκχορν 21/3				
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Κομμά Μπαίη 21/3				
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός 'Ιαπωνία 28/2				
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟ 'Α (Φιλ.)	83	35208	στον Περσικό				
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	πρός Μαλαισία 15/3				
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	70	15265	πρός Μόζι 18/3				
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Φουτζέιρα 21/3				
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	πρός 'Αλγερία 2/3				
ΣΦΟΙΝΕ (κ.)	69	9822	ε. Γάνδη 20/3				
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρός 'Αγαδία 18/3				
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρός Κορέα 20/3				
ΤΑΕΧΧΟΡΝ	70	18736	πρός Γιοκοχάμα 12/3				
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρός Μπαγιάδ 19/3				
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρός Κεμπέκ 24/3				
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	πρός 'Ιαπωνία 26/2				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Σιγκαπούρη 11/3				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	πρός Σμύρνη 18/3				
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	α. Σιγκαπούρη 13/3				
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Σαντού 5/3				
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Τερνόνζεν 18/3				
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	διάλυση 'Ινδία				
ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	πρός Τέμα 23/3				
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	69	8812	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/2				
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	πρός Χάμπτον 17/3				
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 19/3				
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Προς Μορόνι 21/3				
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρός 'Ιαπωνία 17/3				
ΤΖΙΟΥΕΛ	83	35762	πρός 'Αλγερία 3/3				
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Νταμμάι 20/3				
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954					
				ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	πρός Βουβάν 21/3
				ΦΑ'ΙΤΕΡ (Μπ.)	75	16421	πρός Μανίλα 25/2
				ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Κάντλα 15/3
				ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Ρότερνταμ 19/3
				ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	πρ. «Port of Chioggia»
				ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	πρός 'Ισμερίνο 17/3
				ΦΕ'ΙΘ	70	15216	ε. Πόρτι Τορέζ 7/3
				ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	ολική απώλεια
				ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρός Λαττία 20/3
				ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός ΗΠΑ 13/3
				ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Κόλπο ΗΠΑ 20/1
				ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	στό Γιαντάι 16/1
				ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	μετ. «Heron» (κ.)
				ΦΙΛΙΑ	71	7201	α. Ντάρ ες Σαλάμ 8/1
				ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Ντάρ ες Σαλάμ 8/1
				ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	ε. Πειραιά 15/3
				ΦΙΛΟΘΕΗ (κ.7.)	67	54322	ε. Ντάρμαν 27/1
				ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	πρός Βενετία 23/3
				ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Νάπολη 7/1
				ΦΙΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Γκάτα 16/3
				ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Δαμιέττα 23/3
				ΦΙΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝ (π.)	66	13870	ε. Βενετία 19/3
				ΦΙΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	στη Μπετζάνια (αποθήκη)
				ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	ε. Βενετία 19/3
				ΦΙΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	στη Μόγκλα 21/3
				ΦΙΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρός Χάμπτον 21/3
				ΦΙΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Σιγκαπούρη 16/3
				ΦΙΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	85	38629	ε. Ρουζ 9/3
				ΦΛΕ'ΙΜ (κ.)	72	21690	πρ. Π. Καμπέλλο 24/2
				ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	ε. Μπαγκόγκ 26/2
				ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπ.)	74	65244	α. Φιλοδέλφια 18/3
				ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	ε. Σιγκαπούρη 30/7/87
				ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ε. Ρουέν 19/3
				ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρ. Βερακρούξ 4/3
				ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	ε. Βουβάν 13/3
				ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπ.)	73	17918	πρ. Σιγκαπούρη 24/2
				ΦΟΥΤΖ (δ.π.7.)	75	8332	πρ. Ταϊβάν 1/3
				ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρ. Σιγκαπούρη 5/3
				ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	πρ. Μαυρίκιο 23/3
				ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	70		

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412

Πειραιά: Μέγαρο Ε.Η.Σ., τηλ. 411.5611 & 417.6602

SULZER HELLAS

Sulzer Hellas S.A.
Akti Miaouli 47-49
18536 Piraeus
Greece

Telephone 451 42 44, 451 45 28
Telefax 451 86 24
Telex 240 050 shs gr

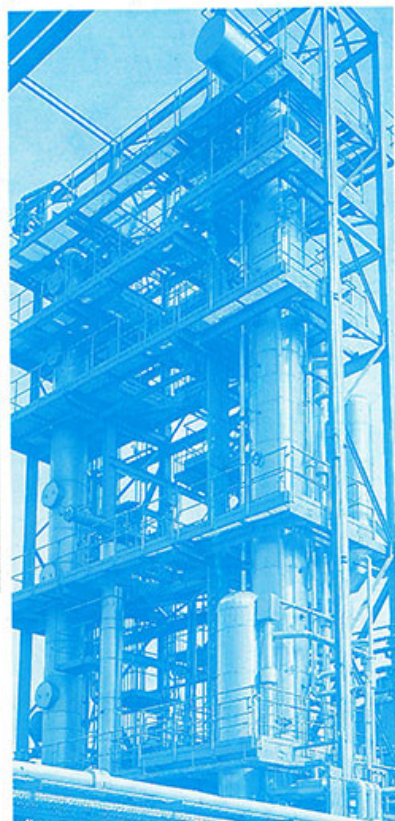
Headed by Dimitris Theodorakis
President General Manager

**has been founded to meet
the call for closer contact with
the market as well as existing
and potential customer
in Greece.**

Containership powered by
Sulzer 6RTA62 diesel engine.



Two-column continuous rectifying
plant built by Sulzer in Switzerland.



Mechanical and process engineering,
plants, components
and services embodying all the
qualities of Swiss high-technology

for: **Energy Sector**

Marine Sector

Water Technology

Oil and Gas Industry

Pulp and Paper Industry

Chemical Industry

Biotechnology

Food Industry