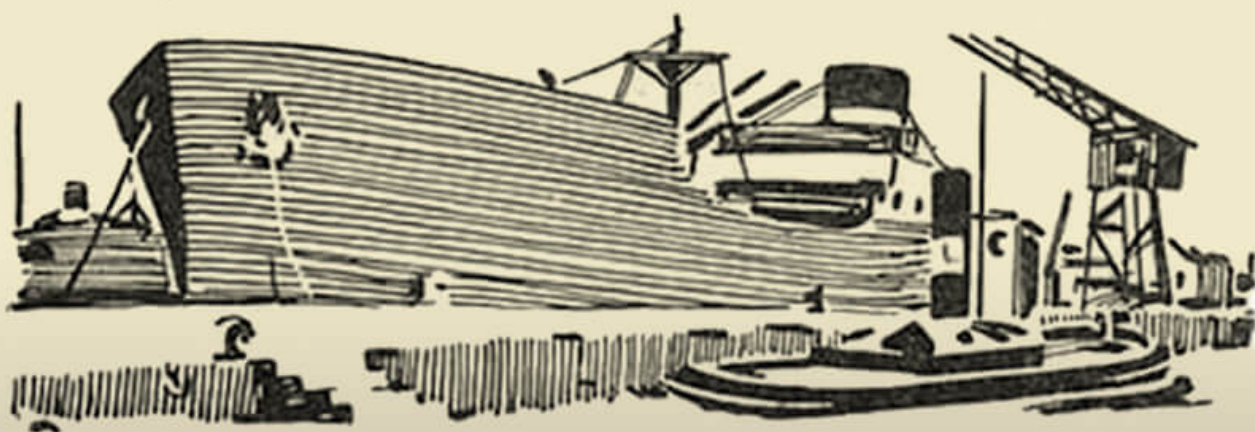


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



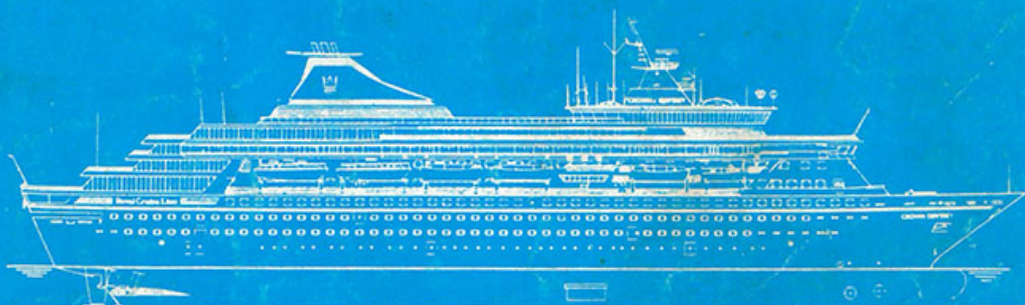
15η Ιουλίου 1988

Αρ. Φύλλου 1275/1033

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ἀφιέρωμα

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



With
English
Supplement



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

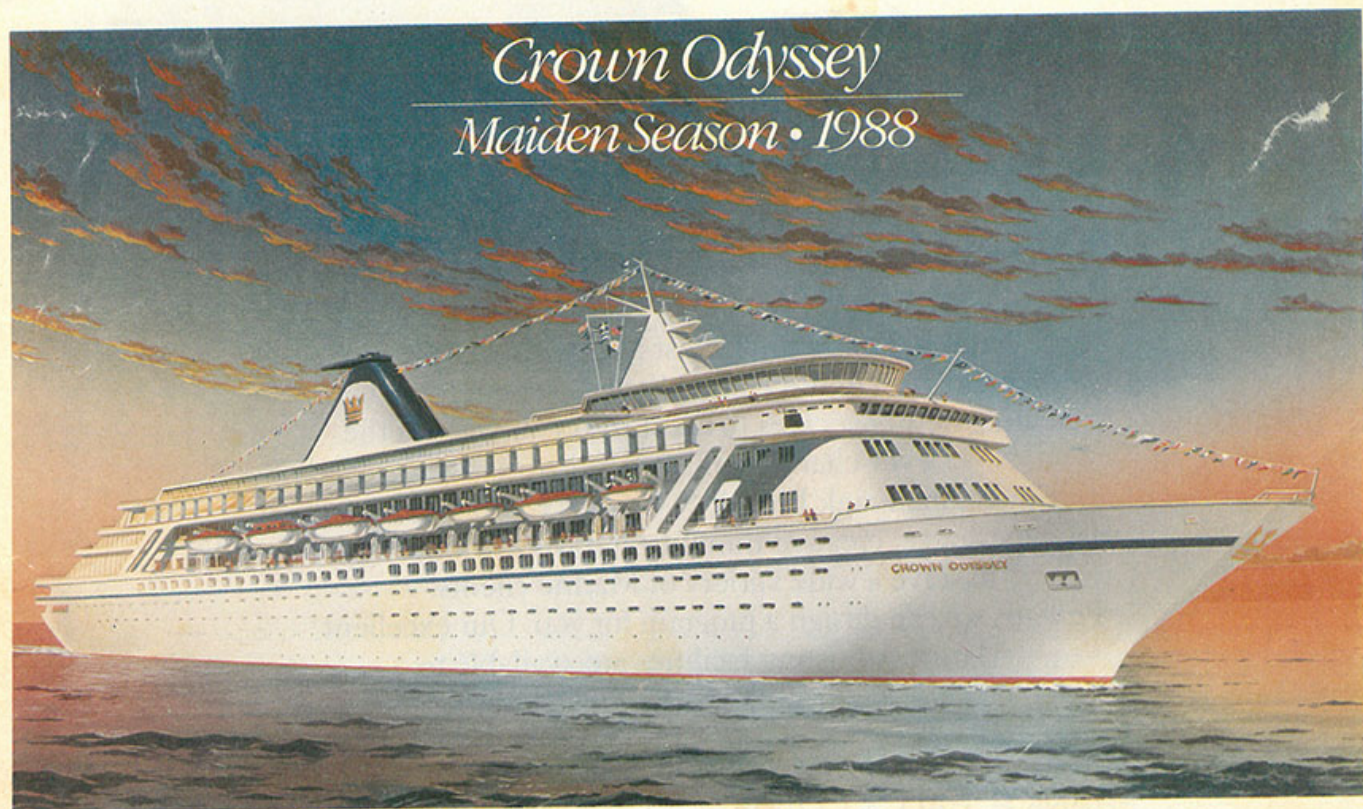
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

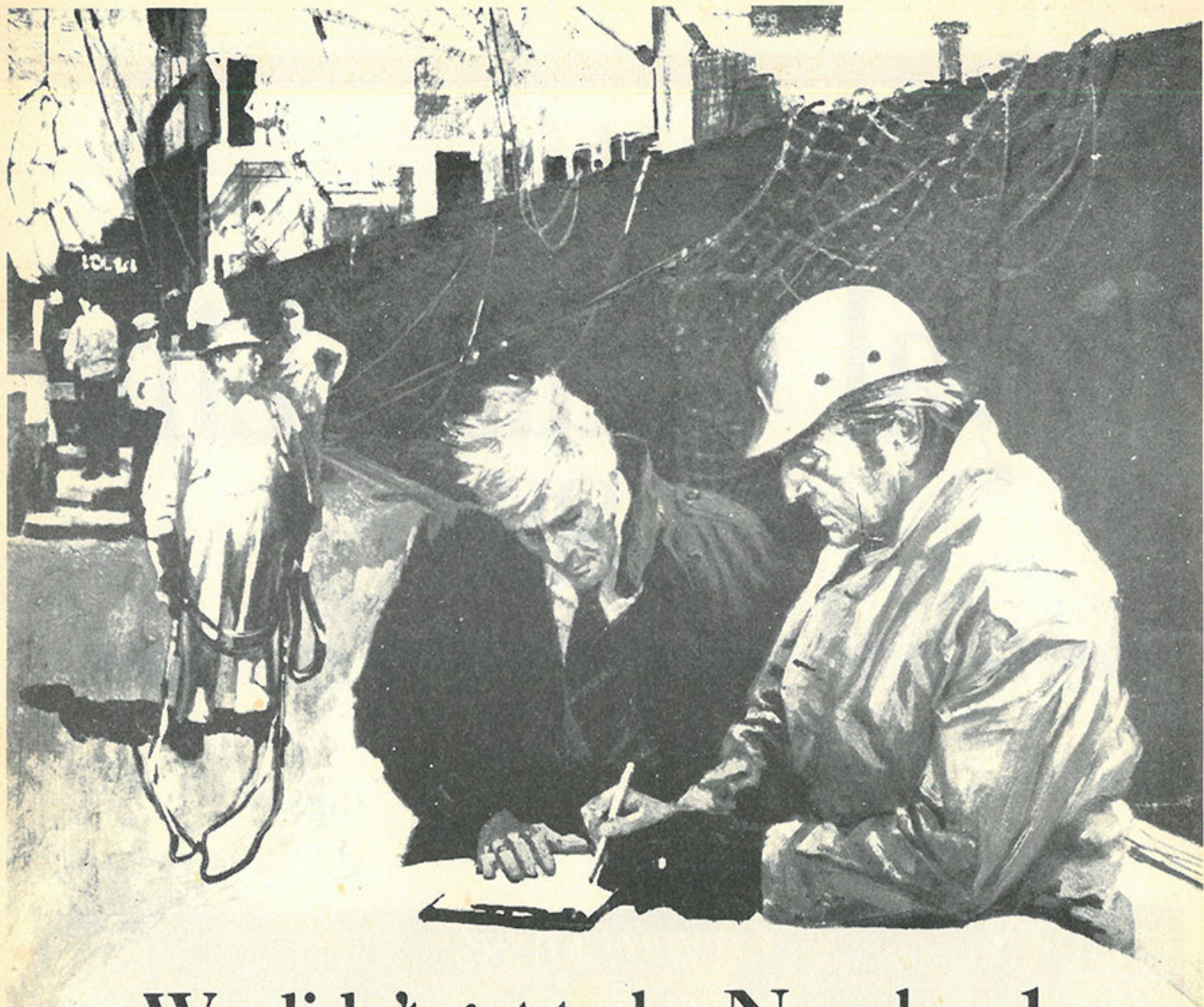
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT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



Royal Cruise Line 1988

Royal Odyssey · Golden Odyssey · Crown Odyssey





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

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

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

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

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





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

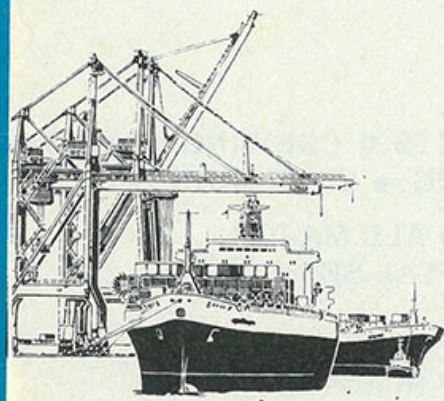
"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο**

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1275/1033

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. 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)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1275/1033, July 15th, 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

- 14** 'Η Έλληνόκτητη Έπιβατηγός Ναυτιλίας
Μία πλήρης απεικόνιση και στατιστική διακρίβωση
της δυνάμεως του ελληνικού έπιβατηγού στόλου
από τα μικρότερα πορθμεία έως τα πολυτελή κρουα-
ζιερόπλοια.
- 26** P and I Clubs
Οι υποχρεώσεις των Μελών των Άλληλασφαλι-
στικών Συνεταιρισμών.
- 28** Έλληνικός Νηογώμονας
Πρόσκληση προς τούς Έλληνες πλοιοκτήτες νό
χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες του.
- 31** MARPOL 73/78
Κόστος και προβληματισμοί ενός ανεξάρτητου
πλοιοκτήτη δεξαμενοπλοίων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 36** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 39** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 44** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 46** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 48** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 50** ENGLISH SUPPLEMENT
- 52** ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
- 55** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο κόμπος έφθασε στο χτένι

Σημεία των καιρών: Άρκετοι ναυτικοί που ανήκουν στα κατώτερα πληρώματα καταφεύγουν τον τελευταίο καιρό όλο και συχνότερα στα «Ναυτικά Χρονικά» σε μία απέλπιδα προσπάθεια να εξασφαλίσουν εργασία σε κάποιο πλοίο, πράγμα που έχει καταστεί ήδη ιδιαίτερα δυσχερές και θά γίνεται ακόμη δυσκολότερο όσο περιορίζεται ο αριθμός των υπό Έλληνική σημαία πλοίων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» διείδαν εγκαίρως αυτήν την δυσμενή για τους ναυτικούς αλλά και για τον τόπο εξέλιξη. Και άγωνίσθηκαν και εξακολουθούν να αγωνίζονται για τη σωτηρία του έθνικού νηολογίου και για την ύπαρξη πολλών πλοίων με Έλληνική σημαία που αποτελούν και τη μοναδική λύση για την εξασφάλιση της απασχόλησης των ναυτικών μας, αλλά και για την εξυγίανση του ΝΑΤ και την ενίσχυση της έθνικης οικονομίας με πόρους σε συνάλλαγμα τους οποίους τόσο ανάγκη έχει.

Αυτά που διείδαν όμως τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν μπόρεσαν να τά αντιληφθούν, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, εκείνοι που παριστάνουν τους εκπροσώπους των ναυτικών μας. Οί όποιοι, δεν πήραν μυρουδιά, ούτε για τους έκρηκτικούς μετασχηματισμούς που έχουν σημειωθεί, αλλά ούτε και για τις έκπληκτικές μεταβολές οι όποιες έχουν επέλθει τά τελευταία χρόνια, μετασχηματισμούς και μεταβολές που δεν χρειάζονταν ιδιαίτερη όξυδέρκεια και ούτε ιδιαίτερα ανεπτυγμένη διαγνωστική σκέψη για να τους έντοπισει κάθε ένας που δεν είναι προσκολλημένος σε θεωρητικά πρότυπα που δεν έχουν καμιά σχέση με τη σημερινή πραγματικότητα ή που δεν φροντίζει μόνο για την προάσπιση των προωπικών του συμφερόντων.

Άλλά ούτε ο Έλληνική Πολιτεία, για άλλους έντελώς λόγους, θέλησε να αντιληφθεί τους επαναστατικούς μετασχηματισμούς και τις έκπληκτικές μεταβολές που έχουν επέλθει τά τελευταία χρόνια με αποτέλεσμα 2.000 και πλέον έλληνόκτητα πλοία να βρίσκονται εκτός του έθνικού νηολογίου και να ποτίζουν ξένες αλές τη στιγμή που ή δική μας έχει ξεραθεί (μεταφορικά και κυριολεκτικά) από την ξηρασία.

Οί καρεκλοκένταυροι των έλληνικών ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργανώσεων (τους αποκαλούμε έτσι διότι άφ' ής έκλεγούν σε κάποια άμειβόμενη θέση των προεδρείων ά-

ποχωρούν συνήθως μόνον όταν συνταξιοδοτούνται) αλλά και ή Έλληνική Πολιτεία:

- Δεν θέλουν να δούν την πραγματικότητα που έχει δημιουργήσει ή δοκιμή της ξένης σημαίας, του ξένου πληρώματος αλλά και της ξένης έδρας.

- Άρνούνται πεισματικά να δούν τί γίνεται γύρω τους, άρνούνται, λόγου χάρη, να δούν ότι τό Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο στη διάρκεια ενός έτους λειτουργίας (1.7.1987 -30.6.1988) συγκέντρωσε 255 πλοία συνολικής χωρητικότητας 13 έκατ. τόννων d.w. περίπου με τις εύλογίες της ΙΤΦ. 255 πλοία συνολικής χωρητικότητας 13 έκατ. τόννων d.w. και αυτό παρά την άβεβαιότητα που επικρατεί ακόμη αναφορικά με τη φορολογική απαλλαγή των άλλοδαπών έπενδυτών που διαχειρίζονται πλοία από κοινού με Νορβηγούς!

- Οί πρώτοι έπιζητούν τη «συμπαράσταση» της ΙΤΦ και άλλων «οργανώσεων», όπως λόγου χάρη του «Συνδικάτου κατωτέρων πληρωμάτων και ρυμουλκών» της Αυστραλίας, για να πληξουν την Έλληνική Ναυτιλία και ή δεύτερη — ή Έλληνική Πολιτεία — άνέχεται αυτές τις ένέργειες τη στιγμή που είναι γνωστό ότι και ή ΙΤΦ και οι άλλες «οργανώσεις» των όποιων οι καρεκλοκένταυροι ζητούν τη συμπαράσταση δεν έχουν ζητήσει ποτέ τη δική τους συμπαράσταση — δεν είναι άλλωστε κοροΐδα να πληξουν τά ίδια τους τά συμφέροντα — και επί πλέον και ή ΙΤΦ και οι άλλες «οργανώσεις» που όρθώνονται έναντίον της Έλληνικής Ναυτιλίας παρέχουν τη συγκατάθεσή τους ή καλύπτουν με την άνοχή τους τά θυγατρικά νηολόγια που έχουν δημιουργήσει οι χώρες τους για οικονομικότερη και κατά συνέπεια περισσότερο άνταγωνιστική διαχείριση των έθνικών τους πλοίων ή ακόμη και τις σημαίες εύκαιρίας άφου άποκομίσουν εκείνα που ζητούν.

Άποτέλεσμα όλων των άνωτέρω, επαναλαμβάνουμε είναι 2.000 και πλέον έλληνόκτητα πλοία να βρίσκονται εκτός του έθνικού νηολογίου και οι ναυτικοί μας να άναζητούν εργασία και να μñν βρίσκουν γιατί έμεις οι ίδιοι φροντίσαμε να δώσουμε τις δικές μας θέσεις άπασχολήσεως σε άλλους.

Τό κακό, δηλαδή παράγινε. Και ο κόσμος που έφθασε στο χτένι πρέπει να λυθεί χωρίς άλλη καθυστέρηση.

ΟΡΓΗ ΓΙΑ ΤΗ ΒΑΡΒΑΡΟΤΗΤΑ

Η έλληνική ναυτιλιακή κοινότητα αλλά και γενικότερα ο έλληνικός λαός είναι βαθύτατα όργισμένοι για την έγκληματική τρομοκρατική ένέργεια που έγινε την περασμένη Δευτέρα σε βάρος άθώων και ειρηνικών ανθρώπων στο κρουαζιερόπλοιο «Σίτυ όφ Πόρος».

Η τρομοκρατία είναι διεθνές φαινόμενο, αλλά ή βαρβαρότητα που έπιδείχθηκε έναντίον των τουριστών που επέβαιναν στο κρουαζιερόπλοιο αλλά και έναντίον του πληρώματός του που πλήρωσε με αίμα την πέρα από κάθε λογική άπάνθρωπη πράξη των δραστών έχει συγκλονίσει τους πάντες σ' αυτόν τον τόπο. Πού άξιώνουν από την Έλληνική Πολιτεία να πάει όλα τά ένδεδειγμένα μέτρα για να άποκλεισθεί ή επανάληψη παρομοίων έγκληματικών ένεργειών όχι μόνον γιατί έχουν δυσμενείς έπιπτώσεις στην έθνική οικονομία αλλά κυρίως διότι ο ειρηνικός Έλληνικός λαός δεν άνέχεται να μεταβληθεί αυτός ο τόπος σε πεδίο διακανονισμού διαφορών ή εκδίκησης για περιστατικά βίας και άδικίας σε βάρος καταπιεζόμενων λαών.

Ειδικότερα για τον ναυτιλιακό χώρο, όπου όπως άποδείχθηκε, τά άντιτρομοκρατικά

μέτρα δεν κάλυπταν ολόκληρο τό φάσμα της ναυτιλιακής και ιδίως της θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας, έπιβάλλεται να ληφθούν και άλλα, περισσότερο άποτελεσματικά μέτρα και κυρίως να ένισχυθούν άριθμητικά αλλά και με άνάλογα τεχνικά και όσα άλλα μέσα χρειάζονται οι άρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και οι ειδικές μονάδες του Λιμενικού Σώματος.

Σημειώνουμε ότι άμέσως μετά την έγκληματική και βάρβαρη έπίθεση έναντίον των έπιβατών του «Σίτυ όφ Πόρος» είχαν έκφρασει φόβοι ότι ή χώρα θά πλήρωνε με ένα σοβαρό οικονομικό τίμημα την έπιλογή της από τους δράστες ως τόπου τρομοκρατικής δραστηριότητας. Ήδη όμως οι φόβοι αυτοί άρχισαν να άποχωρούν καθώς τά μηνύματα από τις διάφορες χώρες δεν άναφέρουν σημαντικές άκυρώσεις ταξιδιών στην Έλλάδα. Είναι χαρακτηριστικό έπ' αυτού ότι τό γαλλικό ταξιδιωτικό γραφείο «Φράμ», που είχε 163 πελάτες του στο κρουαζιερόπλοιο «Σίτι όφ Πόρος», άνακοίνωσε ότι είχε κάποιες άκυρώσεις αλλά οι πελάτες του που βρίσκονται ήδη στην Έλλάδα δήλωσαν ότι θά παραμείνουν ως τό τέλος των διακοπών τους.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» όφείλουν να σημειώσουν την έτοιμότητα του Λιμενικού Σώματος σε αντίθεση με την άνετοιμότητα της

Έλληνικής Άστυνομίας καθώς και τις πρωτοβουλίες του Υπουργού κ. Εύάγ. Γιαννόπουλου, ο όποιος κινήθηκε ιδιαίτερα άποτελεσματικά προς την κατεύθυνση του έντοπισμού της ταυτότητας των δραστών της τρομοκρατικής ένεργείας.

- Τά «Ναυτικά Χρονικά» έκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια στους οικείους του ύπαρχου του «Σίτυ όφ Πόρος» Άντωνίου Δειμέζη που έχασε τη ζωή του κατά την έγκληματική ένέργεια έναντίον των έπιβατών του πλοίου.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΥΠΑΡΧΕΙ

Τό μπουκοτάζ έναντίον των υπό Έλληνική σημαία πλοίων που είχε κηρύξει στά αυστραλιανά λιμένα τό «Συνδικάτο κατωτέρων πληρωμάτων και ρυμουλκών» με την ύποκίνηση των Ένώσεων Μηχανικών, Ναυτών και «Στέφενσων» υπό την πλήρη άνοχή της ΠΝΟ για δήθεν διώξεις συνδικαλιστών στην Έλλάδα σταμάτησε, αλλά ή διακοπή αυτή δεν σημαίνει ούτε ότι έληξε όριστικά ή ύπόθεση αυτή (κανένας δεν μπορεί να βεβαιώσει ότι τό μπουκοτάζ για τον ίδιο ή άλλο λόγο δεν θά επαναληφθεί) αλλά ούτε ότι τερματίσθηκε και τό τεράστιο θέμα που έχει δημιουργηθεί: Πρώτο, αναφορικά με την

προστασία που είναι σε θέση να προσφέρει στο ελληνικό πλοίο ή Έλληνική Πολιτεία, και, δεύτερο, με την υποκίνηση από την Ελλάδα ενεργειών εναντίον της Έλληνικής Ναυτιλίας και κατ' επέκταση εναντίον των συμφερόντων του τόπου.

Και τα δύο θέματα ανάγονται στην αρμοδιότητα της κυβερνήσεως και από τις εν προκειμένω ενέργειές της θα εξαρτηθεί εν πολλοίς και η έκστρατεια για την προσέλκυση των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο — δυστυχώς, έχει αποδειχθεί επανειλημμένα ότι οι διάφορες ξένες σημαίες στις οποίες έχουν καταφύγει 2.000 και πλέον ελληνόκτητα πλοία εξασφαλίζουν στα πλοία αυτά ουσιαστικότερη υποστήριξη από εκείνη που παρέχει η Έλληνική Πολιτεία.

• Μας διεμνήθη ότι με τό σχόλιο του προηγούμενου τεύχους αναφορικά με τό μπουκόταζ της Αυστραλίας άδικήσαμε κατά κάποιον τρόπο τόν Υπουργό κ. Εύαγ. Γιαννόπουλο, ό οποίος, σύμφωνα με πληροφορίες που μάς παρασχέθηκαν, έκανε ακριβώς αυτά που υπεδείκνυν τα «Ναυτικά Χρονικά» με αποτέλεσμα να σταματήσει άμέσως τό μπουκόταζ. Δέν έχομε λόγους νά άμφισβητήσουμε αυτά που μάς διαμνηύθηκαν, θεωρούμε όμως ότι οι σχετικές ενέργειες του Υπουργού πρέπει να δημοσιοποιηθούν και τήν εύθύνη γι' αυτό τήν έχει ό ίδιος ό οποίος πρέπει νά πεί ξεκάθαρα τί ακριβώς έκανε και σταμάτησε άμέσως τό μπουκόταζ. Περιμένομε.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ

Κυρίαρχα ναυτιλιακά θέματα της ελληνικής προεδρίας θα είναι, όπως δήλωσε ό Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, ή ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου έναντι των έμπορικων στόλων τρίτων χωρών και οι καλές συνθήκες εργασίας στα πλοία των χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Τά θέματα αυτά θα συζητηθούν στην Έπιτροπή Μεταφορών που θα συνέλθει στις 12 Δεκεμβρίου στις Βρυξέλλες υπό τήν προεδρία του κ. Γιαννόπουλου, ό οποίος διευκρίνισε ότι κατά τήν επίσκεψη που πραγματοποίησε στό ΥΕΝ τήν 1 'Ιουλίου ό Έπίτροπος της Κοινότητας κ. Ντένβις, ζήτησε νά τεθούν πρόσ συζήτηση στη σύνοδο των ύπουργών Μεταφορών και διάφορα άλλα θέματα, όπως είναι ή δημιουργία κοινής σημαίας για τόν έμπορικό στόλο της Κοινότητας, ή ίδρυση ιδιαίτερου κεφαλαίου σε κάθε χώρα για τήν κάλυψη των δαπανών ναυτικής εκπαίδευσως, παλινωστήσεως και κοινωνικής προστασίας των ναυτικών, οι φορολογικές ελαφρύνσεις των πλοιοκτητών κλπ. Επίσης έθεσε και πάλι τό θέμα της άπελευθερώσεως της άκτοπλοίας αλλά, όπως είπε ό κ. Γιαννόπουλος,

επανελήφθη ότι ή Ελλάδα είναι αντίθετη στην άπελευθέρωση της άκτοπλοίας για λόγους εθνικούς και για λόγους εθνικής άσφαλείας.

ΚΑΙ ΟΙ ΖΥΜΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

Και ενώ αυτά λέγει ό κ. Γιαννόπουλος, έντύπωση έχει προκαλέσει μία έκθεση του Δυτικογερμανού Εύρωβουλευτου κ. Μάνφρεντ Έμπελ προς τήν Έπιτροπή Μεταφορών του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου με τήν οποία προτείνεται ή καθιέρωση ενιαίας κοινοτικής σημαίας ώστε ή Ναυτιλία της Κοινότητας νά μπορέσει νά αντιμετωπίσει επί ίσοις όροις τούς ανταγωνιστές της Σύμφωνα με τήν πρόταση:

• Δικαίωμα έντάξεως στό κοινοτικό νηολόγιο έχουν όλα τά πλοία που φέρουν τις σημαίες των χωρών - μελών.

• Τά πλοία του εύρωπαικού δικαίου νά δραστηριοποιούνται σε όλες τις χώρες - μέλη υπό όρους άμοιβαιότητας που θα καλύπτουν τούς τομείς μισθών και δαπανών, κανονισμών επανδρώσεως των πλοίων, συμμορφώσεως προς τούς διεθνείς κανονισμούς περί άσφαλείας και συνθηκών εργασίας και φορολογίας των ναυτιλιακών εταιριών.

Οι υπόλοιπες προτάσεις του Δυτικογερμανικού Εύρωβουλευτή άφορούν:

• Τή συμμετοχή άλλοδαπων ναυτικών στην επάνδρωση των κοινοτικών πλοίων για νά βελτιωθεί ή ανταγωνιστικότητά τους (σε ναυτικούς που προέρχονται από χώρες εκτός ΕΟΚ νά δοθούν θέσεις για εργασία χωρίς ιδιαίτερη ειδικευση).

• Τήν άλληλοαναγνώριση των πιστοποιητικών των ναυτικών.

• Τόν καθορισμό ελάχιστης συνθέσεως πληρώματος για τις διάφορες κατηγορίες πλοίων.

• Τήν κατάργηση κάθε είδους φορολογίας εξαίρεσει των εταιρικών εσόδων, προκειμένου οι ναυτιλιακές εταιρίες των χωρών - μελών της Κοινότητας νά αντιμετωπίσουν τούς ανταγωνιστές τους...

Τέλος, με τήν έκθεση προτείνεται νά επικυρωθεί από όλα τά κράτη - μέλη της Κοινότητας ένα ελάχιστο όριο διεθνών διατάξεων και κανονισμών που αναφέρονται στην άσφάλεια της ναυσιπλοίας, τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων και τήν άποφυγή της ρυπάνσεως της θάλασσας και έπισημαίνεται ότι κανένα κράτος - μέλος δέν θα έχει τό δικαίωμα έπιβολής πρόσθετων μέτρων, πέραν των ύφισταμένων, με τό δικαιολογητικό της άνόδου του κόστους έκμεταλλεύσεως.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΟΗΤΟ 5%

Κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη εάν ή έκ-

προώθηση των ναυτικών μας ενδιαφερόταν πραγματικά για τήν προάσπιση των ούσιαστικών συμφερόντων τους όχι μόνον θα είχε εγκριθεί από τό Υπουργείο Οικονομικών ή κατ' 5% αύξηση των συντάξεων των πλοιαρχών και των Α' μηχανικών που είχε άποφασίσει κατ' άπλοψηφία στό Δ.Σ. του ΝΑΤ μειωψηφούντος του προέδρου του, αλλά θα είχε ικανοποιηθεί και τό αίτημά τους για τόν προσδιορισμό των συντάξεων τους στό 80% του συνταξιοδοτικού μισθού.

Δυστυχώς, ή εκπροσώπηση των ναυτικών μας — προσοχή, άναφερόμεθα στην εκπροσώπηση των έν ενεργεία ναυτικών μας και όχι των συνταξιούχων — μεριμνά και τυρβάζει για πολλά άλλα εκτός από τά ούσιαστικά συμφέροντα των ναυτικών, έν ενεργεία και συνταξιούχων. Έτσι, τό ύπουργείο Οικονομικών άπέριψε τήν άπόφαση του Δ.Σ. του ΝΑΤ για τήν αύξηση των συντάξεων των πλοιαρχών και των Α' μηχανικών κατ' 5% για νά κλείσει έστω και για λίγο τό άνοιγμα της ψαλίδας που υπάρχει στις δικές τους συντάξεις και στις συντάξεις άλλων κλάδων — οι πλοίαρχοι και Α' μηχανικοί λαμβάνουν τό 58% του συμβατικού μισθού ενώ των άλλων ειδικοτήτων φθάνει τό 80% και μέχρι 109% του συμβατικού μισθού!

Οι Ένώσεις των Συνταξιούχων Πλοιαρχών και Μηχανικών με ύπόμνημά τους προς τόν Υπουργό Οικονομικών χαρακτηρίζουν άδικη τήν άπόρριψη της αύξησης των συντάξεων τους κατ' 5%. Έμείς ύπογραμμίζομε ότι ή άρνηση της αύξησης των συντάξεων των πλοιαρχών και των Α' μηχανικών κατ' 5%, ή στιγμή που ή Πολιτεία άνοίγει τόσο πολύ τό πουργί της προς διάφορους κλάδους που μπορούν νά ασκήσουν πίεση — βλέπε καθηγητές Μέσης Εκπαίδευσως, έλεγκτές έναερίου κυκλοφορίας και όσους άλλους έχουν τή δυνατότητα νά ασκούν πίεση — είναι τό λιγότερο βάρβαρη. Και τονίζομε για μία άκόμη φορά ότι άν ή εκπροσώπηση των ναυτικών μας ένδιαφερόταν πραγματικά για τήν προάσπιση και προαγωγή των ούσιαστικών συμφερόντων τους τό ύπουργείο Οικονομικών όχι μόνον θα ικανοποιούσε τό αίτημα για τό 80% αλλά θα έκανε και τούμπες.

Αν... Τώρα τρέχει και δέν φθάνει ό Υπουργός κ. Γιαννόπουλος ό οποίος ύποσχέθηκε ότι θα επαναφέρει τό θέμα στό ύπουργείο Οικονομικών. Φυσικά δέν άμφιβάλουμε ότι θα επαναφέρει τό θέμα, άμφιβολίες έχομε μόνο κατ' πόσο θα πεισθεί ό κ. Τσοβόλας ότι τό αίτημα είναι άπολύτως δίκαιο και πρέπει νά ικανοποιηθεί χωρίς άλλη καθυστέρηση.

Η ΕΤΟΙΜΟΤΗΣ ΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

Στόν άπόηχο του τραγικού συμβάντος της άνανδρης τρομοκρατικής επίθεσης κατά του κρουαζιεροπλοίου «Σίτυ όφ Πόρος», κρίνομε σκόπιμο νά έπισημάνουμε τήν έτοιμότητα που απέδειξαν ότι διαθέτουν τά ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά πλοία της ελληνικής κοινοπραξίας, που δραστηριοποιείται στόν Πειραιά, και αυτό γιατί ούτε ό ήμερήσιος τύπος, ούτε ή Τηλεόραση, αλλά ούτε και τό άρμόδιο ύπουργείο Ναυτιλίας έδειξαν νά συγκινήθηκαν από τό γεγονός ότι τό ρυμουλκό «Άλκυών» της Κοινοπραξίας Ρυμουλκών Πειραιώς, ήταν τό πρώτο σκάφος που έσπευσε έντός δεκαπενταλέπτου στόν τόπο του άτυχήματος, περισυνέλεξε άμέσως έπιβάτες που βρίσκονταν ήδη στην θάλασσα και στη συνέχεια πλειύρισε τό φλεγόμενο κρουαζιερό.

Your supplier in ROTTERDAM

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

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

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

πλοίο και παρέλαβε περίπου διακόσιους επιβάτες, δηλαδή τους μισούς σχεδόν του συνόλου, τους οποίους μετέφερε με ασφάλεια στον Πειραιά.

Η ενέργεια αυτή του κυβερνήτη και του πληρώματος του ρυμουλκού «Αλκυών» δεν αμφιβάλλουμε ότι θα τιμηθεί από την Πολιτεία. Παρόλληλα όμως πρέπει να αναγνωριστεί και το γεγονός ότι η άμεση παρέμβαση του ρυμουλκού οφείλεται στο ότι η Κοινοπραξία διατηρεί συνεχώς φυλακές πληρωμάτων στα ρυμουλκά της επί 24ώρου βάσεως, παρά τον αθέμιτο ανταγωνισμό που δέχεται από ορισμένους ανεξάρτητους ιδιοκτήτες ρυμουλκών που καταστρατηγούν την υπάρχουσα συλλογική σύμβαση τις άπογευματινές και βραδυνές ώρες.

ΝΑ ΜΗ ΧΑΣΟΥΜΕ ΤΟ ΣΤΟΧΟ

Η τρομοκρατική επίθεση εναντίον του «Σίτυ όφ Πόρος» είχε και μία παρενέργεια ή οποία, κατά την αντίληψή μας, δεν έπρεπε να υπάρξει: Όλοκληρο τό Υπουργείο Ναυτιλίας από τό βράδυ της περασμένης Δευτέρας δεν ασχολείται με τίποτε άλλο εκτός από αυτό τό πραγματικά δραματικό περιστατικό και όλα τά άλλα θέματα έχουν παραμεριστεί.

Δέν θέλουμε νά περιορίσουμε τή σημασία του γεγονότος αλλά θεωρούμε ότι με τό θέμα έπρεπε νά ασχολούνται μόνον οι ειδικές υπηρεσίες του YEN σέ άγαστή συνεργασία με τίς άλλες κρατικές υπηρεσίες άσφαλείας και τό Υπουργείο νά συνεχίσει νά ασχολείται με τά θέματα της Ναυτιλίας πού είναι πολλά και σοβαρά και από τήν πορεία των οποίων θά εξαρτηθεί ή ύπαρξη του έθνικού μας νηολογίου — νά μήν χάσουμε τό δάσος ψάχνοντας γιά τό δέντρο.

ΔΕΝ ΘΑ ΤΙΜΩΡΗΘΟΥΝ;

Ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, με άπόφασή του ή οποία δημοσιεύεται σέ άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους δίνει τήν επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων λύση στό θέμα της επαναλήψεως της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών στό υπό Έλληνική σημαία πλοία, ή οποία είχε απαγορευθεί με τήν άπειλή μάλιστα ποινικών (και άλλων) έξοντωτικών κυρώσεων με τόν νόμο 1711.

Οι άπόψεις μας γιά τό θέμα αυτό δημοσιεύονται μαζί με τήν άπόφασή του κ. Γιαννόπουλου. Έδώ θά σημειώσουμε μόνον ότι πρέπει νά υπάρξουν και συνέπειες σέ βάρος εκείνων πού συνέλαβαν και σχεδίασαν τή σχετική διάταξη και επί πλέον παρέσυραν και τόν πρῶν Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή — τόν οποίο είχαν πείσει ότι με τό μέτρο, τήν απαγόρευση της εργασίας των συνταξιούχων ακόμη και στό πλοία με ξένες σημαίες, απαγόρευση, δηλαδή, της εργασίας Έλλήνων σέ ξένο έδαφος, θά εξασφαλιζόταν θέσεις εργασίας γιά τους έν ενεργεία άνέργους ναυτικούς μας — γιά τή ζημιά πού προκάλεσαν στόν τόπο. Διότι, όπως άποδείχθηκε, κανένας από τους συνταξιούχους πού άπολύθηκε ή από εκείνους πού έσπευσαν νά έγκαταλείψουν τίς δουλειές τους υπό τήν άπειλή του Νόμου 1711 δέν άντικαταστάθηκε από Έλληνα ναυτικό, όλες αυτές οι θέσεις εργασίας πού χάθηκαν γιά τους δικούς μας ναυτικούς καλύφθηκαν από ξένους και κατά συνέπεια ό τόπος και ή έθνική οικονομία έχασαν ένα ποσό σέ συνάλλαγμα τό όποιο δέν θά είχε χαθεί άν δέν είχε θεσπι-

σθεί ή έξωπραγματική ή και γελοία διάταξη του προαναφερθέντος νόμου.

Δέν θά τιμωρηθούν, κύριε Γιαννόπουλε αυτοί πού ζημίωσαν και τους ναυτικούς μας και τόν τόπο;

● Έπαναλαμβάνουμε και έδώ ότι ή άπασχόληση των συνταξιούχων σέ πλοία με ξένες σημαίες δέν ύπόκειται σέ κανέναν περιορισμό, συνεπώς οι συνταξιούχοι μπορούν νά συμπληρώνουν τή γλίσχρα σύνταξη του NAT με εργασία σέ πλοία με ξένες σημαίες χωρίς γι' αυτούς νά ακολουθείται ή διαδικασία πού προβλέπει ή άπόφασή του κ. Γιαννόπουλου.

ΔΕΝ ΞΕΧΝΟΥΜΕ

Έπαναλαμβάνουμε στόν Νομικό Σύμβουλο του YEN ότι οφείλει μία άπάντηση άναφορικά με τή γνωμοδότησή του βάσει της οποίας έξακολουθεί νά παραμένει στή θέση του ό προϊστάμενος της νομικής υπηρεσίας του NAT, παρά τό γεγονός ότι είναι μόνιμος ύπάλληλος και κατά συνέπεια, όπως ύποστηρίζουν οι γνωρίζοντες, ύπάγεται στίς διατάξεις πού άφορούν όλους τους μόνιμους ύπαλλήλους του Δημοσίου και των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου.

Ταυτόχρονα ζητάμε και από τόν Υπουργό κ. Γιαννόπουλο νά άνακοινώσει — έπειδή οι του NAT έχουν προσπαθήσει έπιμόνως νά τό άποκρύψουν — τό όνομα του δικηγόρου ό όποιος ταξίδευσε στό Βανκούβερ μαζί με τή Διευθύντρια Πόρων γιά τήν ύπόθεση του πλοίου «Γαλαξίας» με έξοδα της πλοιοκτητριας εταιρίας!

ΕΡΓΑ, ΟΧΙ ΜΕΛΕΤΕΣ

Τό έχομε πει επανειλημμένα, τό YEN — ό ίδιος ό Υπουργός και οι άρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου — άναλαμβάνουν πολύ συχνά τόν ρόλο πυροσβέστη γιά νά σβήσουν τίς φωτιές πού κάθε τόσο άνάβουν με τίς παρεμβάσεις τους σέ θέματα της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της άλλα ύπουργεία, υπηρεσίες και οργανισμοί. Όπως καλή, ή μάλλον, κακή ώρα, έκαναν πάλι οι μανδάρinho του Υπουργείου Οικονομικών, οι όποιοι άποφάνθηκαν περισπούδαστα (και με άποκλειστικό στόχο νά μειώσουν τίς δυνατότητες των ναυτικών μας νά εκτελωνίσουν αυτοκίνητο με ευνόικες προϋποθέσεις) ότι: Δέν πρέπει νά προσμετράται (στόν χρόνο πού απαιτείται νά έχει συμπληρώσει ό ναυτικός γιά νά δικαιούται νά εισαγάγει αυτοκίνητο) ή ύπηρεσία πού πραγματοποιείται γιά χρονικό διάστημα κατά τό όποιο τό πλοίο παραμένει σέ λιμάνι (του έσωτερικού ή του έξωτερικού) γιά έπισκευές, επιθεώρηση ή άλλο λόγο χωρίς νά πραγματοποιεί ταξίδια στό έξωτερικό!

Μάλιστα, αυτά τά περισπούδαστα άποφάνθηκαν οι άνεγκέφαλοι μανδάρinho του Υπουργείου Οικονομικών καθορίζοντας έτσι νέες συνθήκες και νέους... κανονισμούς στή ναυτολόγηση των ναυτικών και στή συγκρότηση των πληρωμάτων των έμπορικων πλοίων πού είναι έντελώς άδύνατο νά έφασθούν έπειδή μαζί με τά ναυτολόγια θά έπρεπε νά άποστέλλονταν στήν Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων και τά ήμερολόγια των πλοίων, γιατί άλλιώς θά ήταν άπολύτως άδύνατη ή ύλοποίηση της προσταγής.

Έτσι, τρέχει πάλι τό YEN γιά νά διορθώσει τά άδιόρθωτα — ύστερα από άσάφειες πού διαπιστώθηκαν σέ έγγραφο του Υπουρ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Θά έπιστήσωμεν τήν προσοχήν των έφοπιστών μας επί της διατυπωθείσης προτάσεως όπως συσταθ ή παρ' ήμιν — εις τήν Γιουγκοσλαβίαν συνεστήθη ήδη από έτών — Έλληνική τεχνική έπιτροπή του Άγγλικού Νηογνώμονος «Λούδ Ρέτζιστερ» παρά τω όποίω ως γνωστόν είναι ταξινομημένα τά 90 και πλέον εκατοστά της χωρητικότητός μας.

— Έλαφρά τις βελτίσεις των τιμών πρώτων ύλών έσημειώθη από των τελευταίων ήμερών του Ιουνίου. Νά πιστεύσωμεν ότι ή πρόσ τήν κατιούσαν φορά της παγκοσμίου οικονομικής δραστηριότητος, άνεκόπη ή ότι ή κίνηση των έμπορικων συναλλαγών έφθασεν εις τό βάθος της ύποχωρήσεως;

— Κατόπιν του έγερθέντος έν Άγγλία θορύβου περί των υπό Άγγλικήν σημαίαν πλοίων ξένων ιδιοκτητών, έπηρεστήθη εις τήν Βουλήν των Κοινοτήτων ό Υπουργός του Έμπορίου σχετικώς με τάς διατάξεις βάσει των οποίων νηολογούνται τά βρετανικά πλοία.

— Τρεις κατά σειράν έλαβον χώραν περί τό τέλος του παρελθόντος μηνός καθελεύσεις και τελικά παραδόσεις νεοτεύκτων φορτηγών μας από διάφορα Άγγλικά ναυπηγεία: τήν 25 Ιουνίου τού α/π «Θεμώνη», 10.000 τον. φορτίου εις τά ναυπηγεία W. Doxford διά λογαριασμόν της εταιρίας «Κάσος» της Σκύρου. Τήν 27 Ιουνίου τού α/π «Γεώργιος Μ. Λιβανός», 10.000 τον. φορτίου εις τά έν West Hartlepool ναυπηγεία Gray της εταιρίας Σ.Γ. Λιβανός. Καί τήν 29 Ιουνίου έξετέλεσε δοκιμάς εκ των ναυπηγείων της Burntisland τό νεότευκτον φορτηγόν «Άσπασία Νομικού» της εταιρίας «Πέτρος Νομικός».

— Τήν 8 Αύγουστου θά επαναληφθ ή προκηρυχθείς διαγωνισμός διά τήν έξυπηρέτησιν της τακτικής συγκοινωνίας μεταξύ Πειραιώς — Νέας Υόρκης δι' Έλληνικών υπερωκεανίων.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 182/15.7.1938)

γείου Οικονομικών, άναφέρεται σέ σχετική άνακοίνωση, με τό όποιο περιγράφεται ή έννοια της πραγματικής θαλάσσιας ύπηρεσίας σέ έμπορικά πλοία έξωτερικού (sic) γιά τους ναυτικούς πού έπιθυμούν νά εκτελωνίσουν αυτοκίνητα, ό Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος με παρέμβασή του ζήτησε από τους ύπηρεσιακούς παράγοντες τήν πλήρη άποσαφήνιση της έννοιας της πραγματικής θαλάσσιας ύπηρεσίας σέ κάθε περίπτωση. Ηδη, γιά τό σκοπό αυτό, κλήθηκε στό YEN άρμόδιος του Υπουργείου Οικονομικών πρὸς τόν όποιο άναπτύχθηκαν από ύπηρεσιακούς παράγοντες της Διεύθυνσης Ναυτικής Έργασίας οι περιπτώσεις πού πρέπει νά επανεξετασθούν γιάτί ό καθορισμός της θαλάσσιας ύπηρεσίας περιγράφεται κατά τρόπο άνακριβή. Ύστερα από τήν πραγματοποίηση αυτής της έπαφής, καταλήγει ή σχετική άνακοίνωση του YEN, άναμένεται νά έκδοθ ή από τό Υπουργείο Οικονομικών νεώτερο διευκρινιστικό έγγραφο.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν υποστηρίξει επίσης επανειλημμένα ότι δεν πρέπει να γίνεται καμμία ενέργεια ούτε να λαμβάνονται αποφάσεις που αφορούν τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της χωρίς να υπάρχει ή σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Ναυτιλίας, μάλιστα είχαν ζητήσει να υπάρξει ειδική νομοθετική ρύθμιση που να προβλέπει αυστηρές κυρώσεις έναντι των εκείνων που με ενέργειες ή παραλείψεις δημιουργούν προβλήματα στη Ναυτιλία και στους ανθρώπους της, θέλωμε δέ να ελπίζουμε ότι ο κ. Γιαννόπουλος έχει πλέον αντιληφθεί την βαθύτερη έννοια του σχετικού ερωτήματος που είχε τεθεί από τα «Ναυτικά Χρονικά» στη συνέντευξη που μās είχε παραχωρήσει για την ειδική έκδοση της 15ης Ιανουαρίου 1988 και ότι επί τέλους θα κινηθεί προς την κατεύθυνση αυτή με συγκεκριμένα έργα και όχι λόγια για μελέτες κλπ., κλπ.

ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΓΝΩΣΤΗΣ

Μās επισημαίνεται — και άπεριφράστως δηλώνουμε ότι συμφωνούμε απολύτως — ότι εκείνος που θα τοποθετηθεί στη θέση του προέδρου του NAT πρέπει να είναι άνθρωπος που να γνωρίζει κατ' αρχήν τί θα πει Ναυτιλία και ότι σε καμμία περίπτωση δεν πρέπει να επαναληφθεί το λάθος του κ. Κατσιφάρα και να «φορτωθεί» το NAT με έναν ακόμη άσχετο.

Μās επισημαίνεται ακόμη — και άπεριφράστως επίσης δηλώνουμε ότι συμφωνούμε απολύτως — ότι αυτή τη φορά δεν θα γίνει άνεκτιμητή επιλογή που θα στηρίζεται στην υποστήριξη ισχυρών κομματικών παραγόντων ή θα είναι αποτέλεσμα του άγαντος επικρατήσεως των διαφόρων κομματικών και άλλων φατριών.

Θέλωμε να ελπίζουμε ότι οι επισημάνσεις αυτές θα ληφθούν υπ' όψη από τον κ. Γιαννόπουλο και δεν θα έχουμε πάλι «μία από τα ίδια».

ΤΑΛΑΝΙΖΟΥΝ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Τά τερτίπια του ΙΚΑ που «φόρτωσε» στο NAT ο πρώην υπάλληλος του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων που τοποθετήθηκε στον ασφαλιστικό οργανισμό των ναυτικών μας για να τον άναμορφώσει κλπ. κλπ., ταλανίζουν τους ναυτικούς μας και ιδιαίτερα εκείνους που λαμβάνουν προσωρινές συντάξεις λόγω άτυχημάτων ή άσθενειών.

Όπως μās καταγγέλλουν ενδιαφερόμενοι, ή χορήγηση προσωρινής συντάξεως, λόγω άτυχήματος ή άσθενείας δεν συνοδεύε-

ται πλέον όπως γινόταν στο παρελθόν, και με την καταβολή του έφ' άπαξ από το οικείο Ταμείο Προνοίας. Βάσει των νέων ρυθμίσεων που θέσπισε ο έκ του ΙΚΑ προελθών άναμορφωτής του NAT, τό έφ' άπαξ, που σημειώτων άποτελείται άποκλειστικά από τις εισφορές κάθε άσφαλισμένου και τούς τόκους του, είναι δηλαδή καταδικά του χρήματα, χορηγείται όταν συμπληρωθεί τό 500 έτος της ηλικίας, άκόμη και όταν ο προσωρινά συνταξιούχος πάσχει από άνίατη άσθενεια, όπως είναι οι καρδιοπάθειες, ο καρκίνος, οι ψυχασθένειες κλπ. και δεν πρόκειται να επαναλάβει τό ναυτικό έπάγγελμα έφ' όσον χρόνο ζει και έκ του λόγου αυτού έχει άμεση ανάγκη και των χρημάτων που είχε καταβάλει στο Ταμείο Προνοίας στο όποιο ύπαγόταν.

Η κατάργηση αυτής της βάρβαρης ρυθμίσεως σε βάρος ανθρώπων που άτύχησαν πρέπει να είναι ένα από τά πρώτα έργα του νέου προέδρου του NAT.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Σταθερά αύξημένη έξακολουθεί να είναι ή συναλλαγματική πρόσδοος από τη Ναυτιλία, αλλά ούδεις — ούτε τό Υπουργείο, αλλά ούτε και ή Τράπεζα της Ελλάδος — λέγει τό παραμικρό για τά αίτια που όδήγησαν σ' αυτή την εύνοική για τή χώρα εξέλιξη και αυτό παρά τό γεγονός ότι ή έπίσημανση των αιώτων είναι έκ των ών ούκ άνευ για τή λήψη των έπιβαλλομένων μέτρων και για να διατηρηθεί αυτή ή αύξητική τάση αλλά και για να έπιτευχθεί μεγαλύτερη αύξηση στη ροή ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Έν πάση περιπτώσει και μέχρις ότου τό Υπουργείο και ή Τράπεζα της Ελλάδος μπορέσουν να έντοπίσουν τά αίτια, σημειώνουμε ότι σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία, τό πεντάμηνο Ιανουαρίου — Μαΐου ή συναλλαγματική πρόσδοος από τη Ναυτιλία άνήλθε σε 535 έκατ. δολάρια, έναντι 420,5 έκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου πενταμήνου του 1987 (αύξηση 27,2%).

Έξάλλου τόν περασμένο Μάιο τό ναυτιλιακό συναλλάγμα, έφθασε τά 124 έκατ. δολάρια, έναντι 102,2 έκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1987, δηλαδή σημείωσε αύξηση 21,3%.

MARPOL — ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΕΝΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΤΗΤΗ

Η Διεθνής Σύμβαση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, γνωστή ως MARPOL,

προβλημάτισε και θα προβληματίζει τούς άνεξάρτητους διαχειριστές δεξαμενοπλοίων, οι όποιοι καλούνται να επενδύσουν τεράστια ποσά για να συμμορφωθούν τά πλοία τους με τις άπαιτήσεις της, ενώ αντίθετα καθυστερούν σημαντικά οι έγκαιριότητες ξηράς που θα άπορροφήσουν τά κατάλοιπα των πλοίων.

Τά προβλήματα αυτά και τό κόστος συμμορφώσεως με τις άπαιτήσεις της MARPOL ανέλυσε πρό ήμερών με πλήρη σαφήνεια ο άρχιπλοίαρχος της εταιρίας «Ελειςον Κορπορέτιον» κ. Δημήτρης Παϊζης, κατά ή διάρκεια ειδικής έκδηλώσεως που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της εταιρίας αυτής, ήν όποια παρακολούθησαν εκπρόσωποι του IMO, του Υπουργείου Ναυτιλίας, του NEE, της ΕΕΕ, Μηγυνωμόνων και εταιριών που διακινούν πετρέλαια.

Λόγω του ενδιαφέροντος και της εύμενους κριτικής του θέματος, τά «Ν.Χ.» παρουσιάζουν αύτούσιο τό σχετικό κείμενο σε δύο συνέχειες στην Άγγλική στη στήλη «Τεχνικά Θέματα».

ΠΡΩΤΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Σε μία έποχή όπου ο ναυτιλιακός ένθουσιασμός των «τεσσάρων δρακόντων» της Νοτιανατολικής Άσίας άποτελεί τό αντικείμενο τόσης προσοχής και τόσων συζητήσεων για τό μέλλον του παγκόσμιου έμπορικού στόλου στον όρίζοντα του 1992, είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον να μιλήσουμε για τόν παραδοσιακό εκείνο στόλο όχι άπλώς τόν υπό έλληνική σημαία αλλά τόν υπό έλληνικό έλεγχο, ο όποιος άντιπροσωπεύει τό 13,7% του παγκόσμιου στόλου, προηγούμενος άκόμα και των υπό Ιαπωνικό και Άμερικανικό έλεγχο στόλων.

Με την εισαγωγή αυτή προλογίζει τό τρισελίδιο αφιέρωμα της στην πρώτη ναυτιλία του κόσμου, τη ναυτιλία των Έλλήνων, ή Γαλλική συνάδελφος Journal de la Marine Marchande, στο όποιο παραθέτει λεπτομερείς πίνακες για τόν έλληνικό στόλο και την κατανομή του υπό τις διάφορες σημαίες. Με στοιχεία από τά «Ναυτικά Χρονικά», τό Λούδς Ρέτζιστερ και την UNCTAD ύπολογίζει τά άνω των 1000 κ.ο.χ. πλοία που άνήκουν σε έλληνικά συμφέροντα ότι άνέρχονται σε 2.487 μονάδες 47.269.018 τόν. γκρός και 85.047.436 τόν. d.w., ήτοι ποσοστό 13,7% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας, έναντι 80.247.194 τόν. d.w. του στόλου Ιαπωνικών συμφερόντων (ποσοστό 12,9%) και 64.972.005 τόν. d.w. του στόλου Άμερικανικών συμφερόντων (ποσοστό 10,45%).

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 - BIRKS 9424906

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

KATRADIS

GROUP OF COMPANIES

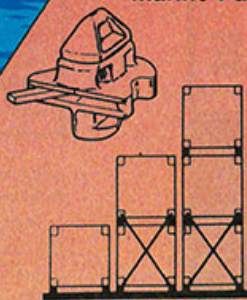


Leading in Marine Equipment

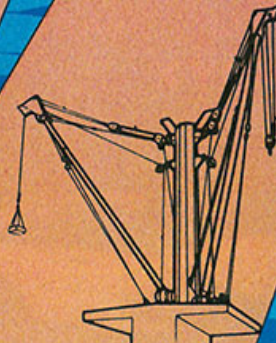
- Mooring Ropes
- Wire Ropes
- Anchors - Chains
- Accessories



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



- Riggings
- Slings
- Tarpaulins
- Constructions



- * 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

**Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ
ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ**

— Ο Γερμανικός Νηογνώμων (Germanischer Lloyd) που έδρευε στο Άμστερνταμ, άνοιξε Γραφεία στο Άμπου Ντάμπι, το οποίο σε συνεργασία με το Γραφείο του Ντουμπάι θα χειρίζεται τα πληθαίνοντα θέματα του Νηογνώμονος στην περιοχή εκείνη.

— Μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες μεταφοράς αυτοκινήτων, η Wallenius Line ξανάρχιζε τις άπευθείας προσεγγίσεις στη Μέση Ανατολή και στα λιμάνια του Κόλπου. Οι προσεγγίσεις θα είναι δεκαπενθήμερες και θα άφορούν την Τζέντα, Ντουμπάι, Άμπου Ντάμπι, Κατάρ, Μπαχρέιν και Κουβέιτ.

— Το μεγαλύτερο βρετανικό πλοίο, το «Burmah Enterprise», 459.927 τόν. d.w. ύστερα από την άεροπορική επίθεση που υπέστη τον Δεκέμβριο στον Κόλπο, παρέμεινε για έπισκευές στο ASRY (Μπαχρέιν) και τώρα έπανελάβε τη διακοπείσα έκτέλεση της εξαμηνιαίας χρονοναυλώσεως στην εταιρία Iran National Oil Company.

— Νέος Πρόεδρος της Κόνφερανς Αύστραλίας — Μέση Ανατολή — Κόλπος, έξελέγη ο γενικός διευθυντής της Blue Star Line. Η Κόνφερανς περιλαμβάνει τρεις τακτικές γραμμές που έξυπηρετούν τον Κόλπο: την P.OCL, την Blue Star και την NYK.

— Οι άσφαλιστάι του Λούδ πέτυχαν συμβόλαιο με την Aramco για την άσφαλιστική κάλυψη γεωτρυπάνων, πετρελαιοαγωγών, εγκαταστάσεων και τέρμιναλς της έν λόγω εταιρίας που άνήκει στην κυβέρνηση της Σαουδικής Άραβίας, άξιας 28 δισεκ. δολλαρίων. Η άσφάλιση προβλέπει κάλυψη μέχρι 500 χιλιάδων δολλ. για κάθε άτύχημα. Ο στόλος της Aramco που διαθέτει 68 πλοία και 31 άεροπλάνα δέν περιλαμβάνεται στη συμφωνία.

— Η άνεξάρτητη βρετανική εταιρία πε-

τρελαίου Britoil άνήγγειλε ότι άνέλαβε νέες έκτάσεις έρευνών στη Νότια Ύμενη. Πρόκειται για την περιοχή Aden Alva, 19.000 τετρ. χιλιομ. στα νότια της χώρας.

ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Το νέο σύστημα άναγνώρισης της ταυτότητας όλων των έμπορικων πλοίων χωρητικότητας άνω των 100 τόν. γκρός, άνεξάρτητα από το όνομα που φέρουν, την πλοιοκτησία ή την εταιρία ή την σημαία τους, που έπινόησε ο Βρετανικός Νηογνώμωνας, έγινε άποδεκτό από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό (IMO) και θα έφαρμοσθεί έφεξης για κάθε νεοαναπηγμένο πλοίο.

Όταν ένα νέο πλοίο παραγγέλλεται σε ναυπηγείο θα σημειώνεται ένας ιδιαίτερος έπιταγήφιος αριθμός — ο οποίος θα περιέχει και ένα ψηφίο για τον έλεγχο της γνησιότητας — και ο κώδικας αυτός θα παραμένει με το πλοίο μέχρι αυτό να διαλυθεί. Η άπόφαση του IMO να έφαρμόσει τον νέο αριθμητικό κώδικα άναγνώρισης των πλοίων θα βοηθήσει την τήρηση των διατάξεων της άσφάλειας της ζωής στην θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης καθώς και στην πάταξη της ναυταπάτης. Ο αριθμητικός κώδικας του Λλνύδς Ρέτζιστερ με το χαρακτηριστικό πρόσημο «IMO» θα άναγράφεται στο πιστοποιητικό νηολογήσεως του πλοίου, στα ναυτιλιακά έγγραφα και στα πιστοποιητικά άσφάλισης και κλάσεως του πλοίου.

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗ

Άπό τις 13 ως τις 15 Σεπτεμβρίου του 1988 θα συνέλθει στο Newcastle - upon - Tyne της Βρετανίας η Διεθνής Διάσκεψη Τηλεπικοινωνιών με θέμα: «Τηλεπικοινωνίες

**ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ
ΤΟΥ 15θήμερου**

Φαίνεται πως δέν θα μείνει χώρα που νά μη διαθέτει δεύτερο προνομιούχο νηολόγιο. Αυτό τουλάχιστον πρέπει να συμπεράνουμε από τη στάση της Δυτικογερμανικής Κυβερνήσεως, η οποία ενώ ως τώρα ήταν πεισματωδώς αντίθετη με τη δημιουργία διπλού νηολογίου, ήδη άρχισε να μαλακώνει την αντίθεση δηλώνοντας ότι έχει καθήκον να εξέτασει όλα τα μέτρα που θα μπορούσαν να προστατεύσουν την έθνική ναυτιλία της. Βέβαια πίσω από αυτό κρύβεται η ισχυρότατη πίεση που άσκειται από τους ναυτιλιακούς παράγοντες της χώρας, οι οποίοι διαθέτουν το άποστοματικό έπιχείρημα της συνεχούς διαρροής των γερμανικών πλοίων από το έθνικό νηολόγιο. Πράγμα που όδηγησε το άρμόδιο Όπουργείο να διατυπώσει σχετικό νομοσχέδιο και τον άρμόδιο Όπουργό να δηλώσει ότι: «ένα δεύτερο νηολόγιο έπαψε να νά θεωρείται ταμπού».

Έτσι λοιπόν σε λίγο καιρό ίσως να μπορούμε να κατατάξουμε όλες τις χώρες σε δύο βασικές ναυτιλιακές κατηγορίες: Έκείνες που παράλληλα με το κανονικό σοβαρό νηολόγιο τους έχουν και ένα δεύτερο που μοιράζει άπαλλαγές και προνόμια. Και εκείνες που το μοναδικό νηολόγιο τους είναι τόσο προνομιώδες ώστε ν' άποτελεί το μόνο λόγο της ναυτιλιακής τους ύπάρξεως. Και άνάμεσά τους θα μείνει φαεινή έξαιρέση η ναυτική μας χώρα, η οποία πολύ πριν οι Εύρωπαίοι άνακαλύψουν τα δύο νηολόγια, είχε έπινοήσει το περίφημο εκείνο άρθρο 13, στο οποίο έν πολλοίς βασίστηκε η άνάπτυξη της μεταπολεμικής ναυτιλίας μας.

και οικονομικές εύκαιρίες στην Εύρώπη». Τη διάσκεψη όργανώνουν το Ίνστιτούτο Έρευνών MARI και η εταιρία NDC (Northern Development Company) σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Νιουκάστλ και τον Δήμο της πόλεως. Σκοπός της διασκέψεως είναι να δείξει πως οι εταιρίες χρησιμοποιούν τις τηλεπικοινωνίες για να προωθήσουν τη συναγωνιστική τους ικανότητα και πως οι πόλεις και οι διάφορες περιοχές μπορούν να έκμεταλλευθούν αυτές τις εύκαιρίες για την προαγωγή της κοινωνικής και οικονομικής τους άναπτύξεως. Ίδιαίτερα η Διάσκεψη άπευθύνεται προς εύρύτατο κύκλο ένδιαφερομένων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και θα καλύψει τα ακόλουθα θέματα: Τηλεπικοινωνίες και πληροφορική οικονομία, τηλεπικοινωνιακή ύποδομή στην Εύρώπη, εύρωπαϊκή στρατηγική για άνεπτυγμένη έπικοινωνία, η χρήση των τηλεπικοινωνιών και οι νέες οικονομικές εύκαιρίες, τηλεπικοινωνίες και οικονομικές άναπτυξιακές πρωτοβουλίες. Η Διάσκεψη θα άνοίξει στις 13 Σεπτεμβρίου με είσαγωγική όμιλία του Προέδρου της Εύρωπαϊκής Έπιτροπής και θα περιλάβει άνα 10-15 όμιλίες και είσηγήσεις στις πρωινές και άπογευματινές συνεδριάσεις των τριών ήμερών που θα διαρκέσει.


GRECAR Ε.Π.Ε

• **ΝΑΥΤΙΚΟΙ** • **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
• **ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**
• **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΑ ΠΑΡΑΔΟΤΑ
ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ
ΕΓΓΥΗΣΗ
ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ
ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΑΘΗΝΑ : ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΤΗΛ : 9221543-9222854-9025549
ΠΕΙΡΑΙΑΣ : ΝΟΤΑΡΑ 34 (έναντι Αεροπορίας) ΤΗΛ 4129378
ZEVENPROVINCIEPLEIN 1, 3089SK ROTTERDAM HOLLAND TEL: 010 - 4295406
1000 BRUSEL BELGIUM Bd EMIL JACOMAIN 96 TEL: 2177126

Athineos

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΜΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Πρό 140 ετών, τον Ιανουάριο του 1848 οι ασφαλιστές της Μασσαλίας πήραν την απόφαση να σχηματίσουν μία Έπιτροπή με σκοπό να συγκεντρώνει και να κοινοποιεί σε όλους κάθε πληροφορία σχετική με γεγονότα κοινού επαγγελματικού ενδιαφέροντος. Η Έπιτροπή αυτή υπό τον τίτλο «Έπιτροπή ναυτικών ασφαλιστών Μασσαλίας» σημείωσε έκτοτε μία πολυσχιδή δράση με τη δημιουργία Γραφείου Τοπικών ναυτικών έμπειρογνωμόνων, τη δημιουργία σώματος διακανονιστών άβαριών κ.λ.π., ενώ παράλληλα συνέχιζε το κύριο έργο της, συνιστάμενο στην πληροφόρηση περί των ναυτικών ατυχημάτων, την παρακολούθηση των σχετικών απαιτήσεων, καθώς και τη ρύθμιση των κοινών άβαριών. Επί του τελευταίου αυτού έργου, δηλαδή της τεχνικής και του διακανονισμού των άβαριών απέμεινε μόνη άρμοδια η Έπιτροπή μετά τις τροποποιήσεις της ασφα-

λιστικής νομοθεσίας των ετών 1885 και 1903. Στη συνέχεια, δημιουργήθηκε το 1919 το συνδικάτο των ναυτικών ασφαλιστών της Μασσαλίας για την προστασία των συμφερόντων του κλάδου. Αργότερα δέ η εξαφάνιση των ατομικών ασφαλιστών και η εμφάνιση των ασφαλιστικών εταιριών με έδρα το Παρίσι οδήγησε στη σύσταση της Κεντρικής Έπιτροπής των θαλασσοασφαλιστών της Γαλλίας η οποία και ανέλαβε την τεχνική, νομική, οικονομική και χρηματοδοτική ενημέρωση των μελών της. Έτσι η Έπιτροπή της Μασσαλίας απασχολήθηκε πια αποκλειστικά με τα ναυτικά ατυχήματα. Διευθύνει δηλαδή τη νομική διαδικασία, παρακολουθεί τη διεξαγωγή της επιβαλάσσιας άρωγής και άσκει τις απαιτήσεις κατά των τρίτων ύπευθύνων. Πράγμα που σημαίνει ότι στην ουσία παρακολουθεί κάθε ναυτικό ατύχημα από τη γένεσή του μέχρι την τελική έκκαθάρισή του.

ΝΕΑ ΤΗΣ ΕΟΚ

— Συνήλθε στην Αθήνα στις αρχές Ιουνίου η Έπιτροπή Μεταφορών της ΕΟΚ υπό την προεδρία του κ. Γ. Αναστασόπουλου. Κατά τις συνεδριάσεις επετέυχθη η διεύρυνση των επαφών με τους υπεύθυνους Κυβερνητικούς παράγοντες στον τομέα των Μεταφορών ενόψει της αναλήψεως της προεδρίας της ΕΟΚ από την Ελλάδα. Τις σχετικές απόψεις μετέφεραν οι Υπουργοί Μεταφορών και Εμπορικής Ναυτιλίας και ο Πρόεδρος της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

— Στις 22 Ιουνίου συνήλθε η Έπιτροπή Μεταφορών και εξέτασε α) προβλήματα μεταφορών με όρισμένες τρίτες χώρες, β) δημόσιες τοπικές μεταφορές και γ) θέματα πετρελαιογαγωγών.

— Στις 21-22 Ιουνίου συνήλθε η Έπιτροπή Περιβάλλοντος. Την πρώτη μέρα πραγματοποιήθηκε στρογγυλή τράπεζα με τη συμμετοχή των προέδρων των Εθνικών Έπιτροπών Περιβάλλοντος. Άλλα θέματα που εξετάστηκαν ήταν: ο περιορισμός χρήσεως επικινδύνων ουσιών, η ρύπανση της ατμοσφαιρας από τα αυτοκίνητα και η προστασία των φωκών και χελωνών.

— Στις αρχές του μηνός η Συνταγματική Έπιτροπή υιοθέτησε την πρόταση του Ισπανού ευρωβουλευτού C. Pagon για τη σφυγμομέτρηση της κοινής ευρωπαϊκής γνώμης επί της πολιτικής ενώσεως της Ευρώπης. Η πρόταση άφορα τη διενέργεια σχετικού δημοψηφίσματος πριν από το τέλος του 1989 με στόχο την ενεργοποίηση και κινητοποίηση των Ευρωπαίων πολιτών. Προέκυψαν όμως διαδικαστικές δυσκολίες έπειδή της διάφορες εθνικές νομοθεσίες υπάρχουν σοβαρές διαφορές ως προς τον θεσμό του δημοψηφίσματος, τον όποιο μερικές νομοθεσίες άγνοούν εντελώς.

τρόπο θα συντομευθεί κατά 25ήμερο η λήψη των συντάξεων.

Νομίζουμε κ. Διευθυντά ότι το NAT — Διεύθυνση Παροχών — θα ήδυνάτο με λίγη καλή θέληση και κατανόηση να φροντίσει το ζήτημα αυτό των συνταξιούχων του Μπ. Αίρες που έχουν τα ίδια δικαιώματα με τους συναδέλφους των του κέντρου, με την διαφορά ότι αυτοί δεν ενοχλούν το NAT με όχληρές διαμαρτυρίες διεκδικώντας τα δικαιώματά των.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία
Μετά τιμής
ΑΙΜΙΛΙΟΣ ΤΣΟΚΑΛΗΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Μπουένος Αίρες, 27.6.88

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ NAT ΣΤΟ ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλώ όπως φιλοξενησετε στο έγκριτο περιοδικό σας τα παράπονα συνταξιούχων NAT Μπουένος Αίρες.

Η κατάσταση που επικρατεί σχετικά με την εξόφληση των συντάξεων των ένταυθα συνταξιούχων από έτους περίπου είναι λυπηρά και αυτό όφείλεται κυρίως στην νοοτροπία των ιθυνόντων της Διεύθυνσης Έλέγχου και Παροχών.

Σας αναφέρω μόνο ότι την σύνταξη του μηνός Μαρτίου 88 εισπράξαμε στις 10 Μαΐου και μέχρι σήμερα 27 Ιουνίου δεν έχουμε εισπράξει το δώρο του Πάσχα και τις συντάξεις των μηνών Μαΐου και Ιουνίου.

Ο πρώην Λιμενάρχης Μπουένος Αίρες κ. Βλαβιανός δι' επανειλημμένων του έγγραφων προς NAT, Διεύθυνση Παροχών, είχε εκθέσει τις απόψεις του για την επαναφορά του παλαιού τρόπου αποστολής των συντάξεων μέσω του Προξενικού Λιμεναρχείου Ν. Υόρκης χωρίς όμως κανένα αποτέλεσμα. Τις ίδιες ενέργειες έκαναν όλοι οι συνταξιούχοι δι' άπευθείας αιτήσεων προς NAT αλλά συνάντησαν την ίδια αντίδραση ιδιαίτερα από μία κυρία, προφανώς προϊστα-

μένη τμήματος της ως άνω Διευθύνσεως. Ασφαλώς η εν λόγω κυρία προτού λήξει ο μήνας, λαμβάνει από το NAT το μισθό της, μη συλλογιζόμενη όμως πως θα ζήσουν οι παρπανούμενοι συνταξιούχοι που τους καθυστερούνται οι συντάξεις, ο' αυτήν την απομακρυσμένη χώρα του κόσμου.

Ζητήσαμε να επαναληφθεί το σύστημα που επικρατούσε από το 1970 μέχρι και το 1986 που όλες οι συντάξεις αποστέλλοντο, όπως ανέφερα, μέσω του Προξ. Λιμεναρχείου Ν. Υόρκης, πάντοτε εντός του μηνός χωρίς καμία καθυστέρηση. Δυστυχώς λόγω κάποιας άνωμαλίας που συνέβη σε άλλο κράτος της Λατ. Αμερικής ο τότε προξ. λιμενάρχης Ν. Υόρκης έθεώρησε σκόπιμο να ζητήσει μονομερώς από το NAT να αλλάξουν το σύστημα αποστολής των συντάξεων χωρίς να έρωτηθεί ο ένταυθα λιμενάρχης ο γνωρίζων καλύτερα τις επικρατούσες τοπικές συνθήκες.

Είχαμε προτείνει εάν το NAT δεν δύναται για διάφορους λόγους να επαναφέρει το παλαιό σύστημα, τουλάχιστο να υιοθετήσει σύστημα αποστολής του συνολικού ποσού των μηνιαίων συντάξεων με τσέκ άπευθείας στον εν Ν. Υόρκη τραπ. λογαριασμό του προξ. λιμεναρχείου Μπουένος Αίρες για τους συνταξιούχους, είδοποιώντας ταυτόχρονα τον ένταυθα λιμενάρχη. Με αυτό τον

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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



HELLARABIA Bunkers



12 YEARS

OF CONTINUOUS SERVICE IN THE BUNKERING
WORLD, ALWAYS GUARANTYING TOP QUALITY
EFFICIENCY, PROMPTNESS

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A.
Marine Building
1, Skouze Str.,
Piraeus 185 35

Tel: 4183875 - 4183876
Tlx: 21-1775 Mare Gr
21-3621 Anko Gr

Fax: 4511592



CYCLADIC CRUISES 1988

1-3-4 & 7 DAY FUN CRUISES
to the GREEK ISLANDS,
TURKEY, ISRAEL
and EGYPT



Get to know the «Cities World»

Αφιέρωμα

Η Ελληνόκτητη Επιβατηγός Ναυτιλία: 397 πλοία - 981.968 τον. γκρός

Αποβλέποντας σε μία πλήρη απεικόνιση των πλοίων που συνθέτουν τον ελληνικό επιβατηγό στόλο και συμπληρώνοντας τη στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της ελληνόκτητης ναυτιλίας, τα «Ναυτικά Χρονικά» παρουσιάζουν σήμερα κατά κατηγορίες το σύνολο των επιβατηγών και όχηματγωγών πλοίων, χωρητικότητας άνω των 100 τον. γκρός, από τα μικρότερα πορθημεία έως τα πολυτελή κρουαζιερόπλοια.

Ο στόλος αυτός που συνθέτει την ελληνόκτητη δύναμη σε πλοία μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και τρέιλερ διαιρείται κυρίως σε τέσσερις κατηγορίες:

Η πρώτη αφορά τα μικρά επιβατηγά άνω των 100 τον. γκρός και αντιπροσωπεύει 112 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 30.345 τον. γκρός.

Η δεύτερη καλύπτει τα μικρά όχηματγωγά/ πορθημεία έπισης άνω των 100 τον. γκρός, στην οποία ανήκουν 156 σκάφη, χωρητικότητας 90.041 τον. γκρός. Ακολουθεί, ως παρατίθεται ο πίνακας των επιβατηγών και όχηματγωγών πλοίων Μεγάλης Ακτοπλοΐας και Διεθνών Πλόων χωρητικότητας άνω των 1.500 τον. γκρός, που συμπεριλαμβάνει 75 πλοία συνολικής χωρητικότητας 383.860 τον. γκρός και ή παρουσίαση της επιβατηγού ναυτιλίας ολοκληρώνεται με τα πλοία τουριστικής ναυτιλίας που αντιπροσωπεύουν 54 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 477.542 τον. γκρός.

Αξίζει να σημειωθεί ότι από τα 397 ελληνόκτητα επιβατηγά πλοία που ανέρχονται συνολικά σε 981.968 τον. γκρός, τα 388, χωρητικότητας 791.480 τόννων, (ποσοστό πλέον του 90%) φέρουν την Ελληνική σημαία και μόνον 11 πλοία είναι νηολογημένα σε ξένες σημαίες.

Τα Ελληνικά κρουαζιερόπλοια και μεσογειακά επιβατηγά/ όχηματγωγά σκάφη τα οποία αποτελούν τον κορμό της επιβατηγού ναυτιλίας μας έχουν συνολική δυναμικότητα περί των 90.000 επιβατών και περίπου 10.000 οχημάτων και συνεχώς βελτιώνονται με τη μετασκευή μεταχειρισμένων πλοίων που αγοράζονται από το εξωτερικό, ενώ πρόσφατα προστέθηκε στη δύναμή τους το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο «Κράουν Όντισσιν» 34.250 τον. γκρός δυναμικότητας 1.052 επιβα-

τών σε δίκλινες καμπίνες.

Δυστυχώς, βασικό γνώρισμα της επιβατηγού ναυτιλίας μας είναι ή μεγάλη ηλικία του μεγαλύτερου αριθμού των πλοίων που την συνθέτουν, γεγονός που πρέπει να προβληματίσει τους ενδιαφερομένους πλοιοκτήτες αλλά και την Πολιτεία, ιδιαίτερα ενόψει του 1992 και του ανοίγματος των συνόρων μας στους ξένους επιχειρηματίες.

Θά είμαστε τουλάχιστον κοντόφθαλμοι, εάν πιστεύουμε ότι με την ύπαρξη ελεγχόμενων τιμών στην Ακτοπλοΐα θά ύ πάρξουν Έλληνες έφοπλιστές ή κεφαλαιούχοι που θά τολμήσουν νέες επενδύσεις, οι οποίες μόνον μπορούν να βελτιώσουν το επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών στο ελληνικό και ξένο επιβατηγό κοινό.

Ας μήν μάς διαφεύγει τέλος το παράδειγμα της Σκανδιναβίας, όπου βλέπομε ήδη σήμερα να ταξιδεύουν επιβατηγά/ όχηματγωγά που φέρουν σημαίες Παναμά και Μπαχάμας και άς δημιουργήσουμε το συντομώτερο τίς συνθήκες εκείνες που θά έπιτρέψουν την πραγμάτωση νέων επενδύσεων στο χώρο της επιβατηγού και τουριστικής Ναυτιλίας.

Ακολουθούν οι πίνακες που αναφέρουν κατά κατηγορία και κατά αλφαβητική σειρά τα ελληνόκτητα επιβατηγά πλοία άνω των 100 τον. γκρός, στους οποίους σημειώνεται τό λιμάνι νηολογήσεως έκάστου πλοίου, ή χωρητικότης του σε τον. γκρός και τό έτος κατασκευής του.

Στόν χώρο της επιβατηγού Ναυτιλίας δραστηριοποιούνται σήμερα περί τίς 30 έταιρίες οι οποίες διαχειρίζονται επιβατηγά/ όχηματγωγά πλοία και άλλες δέκα οι οποίες διαχειρίζονται κρουαζιερόπλοια.

Βεβαίως υπάρχουν και άλλοι πλοιοκτήτες, ιδιαίτερα στόν χώρο των μικρών επιβατηγών και πορθημείων ή των μικρών επιβατηγών / τουριστικών πλοίων, οι οποίοι διαχειρίζονται τα πλοία τους ατομικώς, είτε τα έχουν εντάξει σε κάποια από τίς πολλές κοινοπραξίες που λειτουργούν στόν έλλαδικό χώρο, ή τέλος έχουν αναθέσει τη διαχείρισή τους σε πράκτορες, τουριστικές έταιρίες, κλπ.

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

ΑΙΓΕΥΣ	»	1970	1.070	ΚΛΗΒΕΛΑΝΤ	»	1976	596
ΑΙΓΙΝΑ	»	1966	993	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Κ.Ε.	»	1962	173
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ	»	1976	391	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.	»	1971	307
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π.	»	1975	791	ΚΩΣΤΑΣ Θ. ΙΙΙ	»	1973	410
ΑΙΝΟΣ	»	1964	1.183	ΛΕΥΚΑΣ	»	1972	133
ΑΛΒΙ ΕΛΛΑΣ	»	1977	573	ΜΑΙΡΗ 3	»	1964	248
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	»	1970	434	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	»	1962	337
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΙΙ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	1986	150	ΜΑΝΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	»	1969	274
ΑΝΕΜΟΕΣΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1975	1.076	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	»	1962	249
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π.	»	1967	990	ΜΑΡΘΑ	»	1967	825
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π.	»	1967	836	ΜΑΡΙΑ Π.	»	1979	731
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ Τ.	»	1980	698	ΜΑΡΜΑΡΙ	»	1966	450
ΑΡΗΣ	»	1967	329	ΜΑΡΜΑΡΙ Ι	»	1961	1.510
ΑΦΑΙΑ	»	1966	694	ΜΕΓΑΝΗΣΙ	»	1985	244
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Λ.	»	1965	221	ΜΕΛΙΝΑ	»	1981	790
ΒΑΣΙΛΗΣ	»	1964	381	ΜΙΧΑΗΛ Δ.	»	1965	573
ΒΑΣΙΛΗΣ 1	»	1978	602	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	»	1962	122
ΒΕΛΟΣ ΙΙΙ	»	1972	492	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ 2	»	1970	371
ΒΙΒΗ Λ.	»	1977	1.158	ΝΑΝΤΗ	»	1973	767
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	»	1971	425	ΝΑΥΠ 004	»	Ναυπ.	200
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	»	1977	904	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΠΑΤΡΩΝ	1943	486
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	»	1974	654	ΝΑΥΤΗΣ 1	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1967	615
ΓΛΥΦΑ	»	1980	497	ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	»	1970	498
ΔΑΝΑΗ	»	1980	492	ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΥ	1986	1.000
ΔΗΜΟΣ Π.	»	1973	998	ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	1969	388
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	»	1976	634	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1978	246
ΔΙΑΝΑ	»	1971	471	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ	»	1964	124
ΔΩΡΑ Π.	»	1976	497	Ν/ΣΙΣ ΑΓΙΟΙ ΠΑΝΤΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Ναυπ.	350
ΕΙΡΗΝΗ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	1965	397	Ν/ΣΙΣ ΑΛΒΙ ΕΛΛΑΣ ΙΙΙ	»	Ναυπ.	495
ΕΙΡΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1965	210	Ν/ΣΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	»	Ναυπ.	1.000
ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	»	1974	148	Ν/ΣΙΣ ΕΛΠΙΣ Ι	»	Ναυπ.	100
ΕΛΕΝΗ	»	1966	551	Ν/ΣΙΣ ΗΛΙΑΣ	»	Ναυπ.	490
ΕΛΛΑΣ	»	1967	730	Ν/ΣΙΣ ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	»	Ναυπ.	315
ΕΡΕΤΡΙΑ	»	1973	467	Ν/ΣΙΣ ΣΑΜΑΡΕΙΑ Ι	ΧΑΝΙΩΝ	Ναυπ.	445
ΕΡΕΤΡΙΑ ΙΙ	»	1985	500	Ν/ΣΙΣ ΣΟΦΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1985	693
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	»	1961	139	ΞΑΝΘΟΥΛΑ Β.	»	1974	964
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	»	1965	408	ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΙΙ	»	1970	1.284
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	»	1974	448	ΟΙΝΟΥΣΑΙ ΙΙ	ΧΙΟΥ	1978	195
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	»	1973	1.408	ΟΜΟΝΟΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1966	496
ΖΑΧΑΡΙΑΣ	»	1976	486	ΠΑΝΑΓΙΑ	»	1967	412
ΗΛΙΑΣ	»	1944	273	ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	»	1974	462
ΘΑΣΟΣ 4	»	1979	724	ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	»	1978	754
ΘΑΣΟΣ 1	»	1975	1.195	ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. ΙΙ	»	1979	498
ΘΑΣΟΣ ΙΙ	ΚΑΒΑΛΑΣ	1970	543	ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΡΥΠΗΤΗ	»	1977	705
ΘΑΣΟΣ ΙΙΙ	»	1963	340	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΙV	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	1987	967
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1967	821	ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1968	627
ΘΟΔΩΡΟΣ - ΜΑΡΙΑ Ζ.	»	1966	497	ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΙΙ	»	1972	988
ΘΕΟΦΑΝΗΣ	»	1974	499	ΠΑΡΘΕΝΩΝ	»	1975	583
ΘΗΡΑ	ΒΟΛΟΥ	1967	224	ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ	»	1967	492
ΘΙΑΚΙ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1960	658	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	»	1981	1263
ΘΩΜΑΣ	»	1965	353	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	»	1973	709
ΙΚΑΡΟΣ	»	1961	2.125	ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β.	»	1967	419
ΙΟΥΛΙΣ ΚΕΑΣ ΙΙ	»	1958	789	ΠΡΩΤΕΥΣ	»	1973	998
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	»	1964	461	ΠΩΛ	»	1976	499
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	»	1963	236	ΡΕΝΑ	»	1982	1.200
ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ Κ.	»	1959	243	ΡΟΔΟΣ	»	1943	477
ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙ	»	1963	722	ΣΑΛΑΜΙΝΟΜΑΧΟΣ	»	1966	248
ΙΩΑΝΝΗΣ Π.	»	1967	360	ΣΑΛΑΜΙΣ	»	1974	486
ΚΑΒΑΛΑ	»	1969	500	ΣΑΟΣ	ΑΛ/ΠΟΛΕΩΣ	1958	707
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	»	1979	594	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1973	1.456
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	»	1966	830	ΣΚΙΑΘΟΣ	»	1965	1.195
ΚΕΡΚΥΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1984	958	ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ	ΒΟΛΟΥ	1965	232
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	»	1964	1.365	ΣΚΥΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1967	573
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΤΟΠΟΥΛΑ	»	1960	163	ΣΠΥΡΟΣ Σ. 2	»	1977	766

**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

GREECE-ITALY

patras-ancona

◀ non STOP ▶

1988




KARAGEORGIS LINES

ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Φ.	»	1975	325
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	»	1971	497
ΣΥΜΗ ΙΙ	»	1987	450
ΣΧΟΙΠΑΝΤΑΣ	»	1973	531
ΤΑΤΙΑΝΑ ΑΓΑΠΗΤΟΥ	»	1969	788
ΦΑΙΑΞ	»	1944	434
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΙΙ	»	1974	167
ΧΡΗΣΤΟΣ Τ.	»	1980	626

Πλοία 156

90.041

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ/ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΩΩΝ (1.500 τον. γκρός καί άνω)

Όνομα πλοίου	Νηολόγιο	Έτος Ναυπηγ.	Χωρητικότητα
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1973	9.735
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1969	6.662
ΑΙΟΛΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1962	2.750
ΑΛΚΑΙΟΣ	ΜΥΤ/ΛΗΝΗΣ	1970	3.931
ΑΠΤΕΡΑ	ΧΑΝΙΩΝ	1972	8.175
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1977	2.052
ΑΡΙΑΔΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1967	7.748
ΑΤΛΑΣ ΙΙ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1961	2.454
ΒΕΡΓΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1963	6.222
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	»	1965	3.024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΒΕΡΓΙΝΑ	»	1966	4.555
ΓΚΡΕΤΣΙΑ ΕΞΠΡΕΣΣ	»	1966	3.598
ΔΗΛΟΣ	»	1965	2.286
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΟΙΡΑΣ	»	1972	1.904
ΕΓΝΑΤΙΑ	»	1960	4.459
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1972	9.562
ΕΛΛΑΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1972	2.499
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	»	1965	2.963
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	ΑΝΔΡΟΥ	1962	3.750
ΘΗΡΑ ΙΙ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1972	2.499
ΙΑΛΥΣΟΣ	ΡΟΔΟΥ	1966	7.587
ΙΚΑΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1961	2.375
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	»	1972	9.663
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1958	3.671
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	»	1969	4.976
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	»	1964	3.723
ΙΟΝΙΟΝ	»	1969	3.113
ΙΟΝΙΣ	»	1977	2.874
ΙΤΑΛΙΑ ΕΞΠΡΕΣΣ	»	1965	3.540
ΚΑΜΙΡΟΣ	ΡΟΔΟΥ	1966	7.465
ΚΑΝΤΙΑ	ΧΑΝΙΩΝ	1971	7.291
ΚΙΜΩΛΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1962	2.900
ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1972	7.836
ΚΝΩΣΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1966	7.262
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1956	4.842
ΚΟΡΦΟΥ ΣΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1971	3.668
ΚΡΗΤΗ	ΧΑΝΙΩΝ	1971	6.844
ΚΥΔΩΝ	»	1953	10.714
ΚΥΘΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1972	1.974
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	»	1969	1.904
ΛΑΤΩ	ΧΑΝΙΩΝ	1975	12.789
ΛΗΜΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1976	1.788
ΛΙΝΔΟΣ	ΡΟΔΟΥ	1968	2.338
ΛΙΣΣΟΣ	ΧΑΝΙΩΝ	1872	9.893
ΛΥΔΙΑ	»	1962	3.676
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΣΗ	ΚΥΠΡΟΥ	1963	16.383
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΣΚΑΥ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1973	14.941
ΜΠΑΡΥ ΕΞΠΡΕΣΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1968	3.188
ΝΑΪ'ΑΣ ΙΙ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1966	4.407
ΝΑΞΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1975	2.761
ΝΗΡΕΥΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1964	2.181
ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ	ΧΙΟΥ	1967	3.119
ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΕΛΥΤΗΣ	ΜΥΤ/ΛΗΝΗΣ	1972	8.139
ΟΜΗΡΟΣ	ΧΙΟΥ	1958	6.103
ΟΥΡΑΝΟΣ	ΚΥΠΡΟΥ	1969	3.797
ΠΑΛΟΜΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1968	5.625
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ	»	1960	4.952
ΠΑΡΟΣ	»	1971	3.978
ΠΑΤΡΑ ΕΞΠΡΕΣΣ	»	1968	7.456

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	»	1967	4.478
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	ΧΑΝΙΩΝ	1971	7.291
ΣΑΜΑΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1962	3.783
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1982	2.478
ΣΑΠΦΩ	ΜΥΤ/ΛΗΝΗΣ	1966	6.500
ΣΗ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1977	2.300
ΣΗΤΕΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1967	3.957
ΣΙΑΒΕΡ ΠΑΛΟΜΑ	»	1969	6.164
ΣΙΦΝΟΣ	»	1961	2.455
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	»	1965	1.588
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	»	1967	1.919
ΦΑΙΔΡΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1974	12.528
ΦΑΙΣΤΟΣ	»	1966	7.356

Πλοία 75

383.860

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ (500 τον. γκρός καί άνω)

Όνομα πλοίου	Νηολόγιο	Έτος Ναυπηγ.	Χωρητικότητα
ΑΘΗΝΑΙ	»	1932	9.237
ΑΙΓΑΙΟΝ	»	1958	2.796
ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	»	1973	11.256
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	»	1962	9.232
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣΣ	»	1953	6.268
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ	ΠΑΝΑΜΑ	1951	20.000
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1929	3.981
ΑΡΙΑΝΗ	»	1951	6.593
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	»	1953	11.924
ΑΤΛΑΣ	»	1951	9.114
ΓΑΛΙΛΑΙΟ	ΠΑΝΑΜΑ	1963	28.000
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΟΝΤΙΣΣΥ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1.974	6.757
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΕΝΑΙΣΣΑΝΣ	»	1965	8.665
ΔΗ ΑΖΟΥΡ	ΠΑΝΑΜΑ	1971	15.000
ΔΗ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	ΠΑΝΑΜΑ	1937	19.000
ΕΛΛΗΝΙΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1932	18.564
ΕΡΜΗΣ	»	1956	2.174
ΕΥΡΩΠΗ	»	1964	4.987
ΖΕΥΣ	»	1961	6.306
ΙΑΣΩΝ	»	1965	3.719
ΙΑΛΥΡΙΑ	»	1962	3.751
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΤΙΟΝ	»	1962	7.953
ΚΟΡΦΟΥ ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ	»	1953	3.838
ΚΡΑΟΥΝ ΟΝΤΙΣΣΥ	»	1988	34.250
ΛΑ ΠΑΛΑΜΑ	ΚΥΠΡΟΥ	1953	11.600
ΜΑΡΙΑΝΝΑ 9	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1961	17.118
ΜΕΛΟΝΤΥ	»	1948	5.551
ΜΙΣΤΡΑΛ	»	1962	2.387
ΜΠΕΛΛΑ ΜΑΡΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1947	4.966
ΜΠΡΙΤΑΝΙΣ	ΠΑΝΑΜΑ	1932	26.000
ΝΕΠΤΙΟΥΝ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1955	2.402
ΝΟΜΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1959	3.993
ΟΡΦΕΥΣ	»	1948	4.811
ΠΗΓΑΣΟΣ	»	1975	13.275
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	»	1955	2.386
ΠΡΕΣΙΟΥΣ	»	1948	5.324
ΡΑΝΤΙΟΖΑ	»	1947	1.545
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΗ	ΠΑΝΑΜΑ	1957	15.294
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΤΑΡ	ΜΠΑΧ.	1957	24.414
ΡΟΓΙΑΛ ΟΝΤΙΣΣΥ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1964	17.884
ΡΟΜΑΝΖΑ	ΠΑΝΑΜΑ	1938	11.000
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1956	4.548
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΑΪ'ΡΙΟΥΣ	»	1953	548
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΟΡΟΣ	»	1962	688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΡΟΔΟΣ	»	1966	5.276
ΣΙΤΥ ΟΦ ΥΔΡΑ	»	1955	896
ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ	»	1960	2.682
ΣΤΕΛΛΑ ΣΟΛΑΡΙΣ	»	1953	10.596
ΣΤΕΛΛΑ ΩΚΕΑΝΙΣ	»	1965	3.963
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1961	7.811
ΦΟΥΝΤΣΑΛ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1961	9.845
ΩΚΕΑΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1953	7.554

Πλοία 54

477.722



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

Οι διαχειρίστριες εταιρίες

Κρίνομε σκόπιμο, χάριν της εύρυθρης ενημερώσεως του αναγνωστικού μας κοινού, να αναφερθούμε συνοπτικά σε όρισμένους από τις βασικές ακτοπλοϊκές εταιρίες που διαχειρίζονται τουλάχιστον τρία επιβατηγά/όχηματαγωγά/ή και κρουαζιερόπλοια, παρουσιάζοντας περιληπτικά τη δυναμικότητά τους σε πλοία και μεταφορική ικανότητα.

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΧΑΝΔΡΗ

Από το έτος 1959 ξεκινούν οι προσπάθειες των αείμνηστων αδελφών Χανδρή για τη δημιουργία στόλου επιβατηγών πλοίων, εγκαινιάζοντας τον ίδιο χρόνο την γραμμή Έλλάδος — Αυστραλίας.

Αργότερα η μείωση της θαλασσίας επιβατηγού κινήσεως επέβαλε την αλλαγή του προσανατολισμού της επιχειρηματικής δραστηριότητάς τους στον χώρο της τουριστικής ναυτιλίας, με έμφαση στην αγορά της Καραϊβικής, όπου η εταιρία χρησιμοποίησε τα υπερωκεάνειά της.

Σήμερα οι «Κρουαζιέρες Χανδρή» διαχειρίζονται έξι μεγάλα κρουαζιερόπλοια συνολικής χωρητικότητας 119.000 τον. γκρό, διακινούν ετησίως περί τους 250.000 επιβάτες και κατέχουν το 8% της παγκόσμιας κινήσεως.

Σημειώνεται ακόμη ότι η εταιρία Χανδρή παρήγγειλε πρόσφατα κρουαζιερόπλοιο χωρητικότητας 45.000 τον. γκρό, το οποίο θα παραδοθεί το 1990 και θα αναβιβάσει τη δυναμικότητα της εταιρίας στους 6.000 επιβάτες.

ΣΑΝ ΛΑΪΝ

Από τις πλέον παραδοσιακές επιχειρήσεις διαχειρίσεως κρουαζιερόπλοίων με ύψηλο επίπεδο υπηρεσιών, η «Σάν Λάιν» είναι δημιούργημα της συνενεργασίας του αείμνηστου Μπάμπου Κιοσέογλου με την αμερικανική εταιρία «Μάρριοντ». Σήμερα διαχειρίζεται τρία κρουαζιερόπλοια συνολικής χωρητικότητας 17.241 τον. γκρό, τα οποία εκτελούν 3/4/7 ημέρες κρουαζιέρες στην Ανατολ. Μεσόγειο και τον χειμώνα κατά περίπτωση στην Καραϊβική.

ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ)

Με έδρα τα Χανιά, η εταιρία εύρειας λαϊκής βάσεως Α.Ν.Ε.Κ. συνεχίζει την ανοδική πορεία της εκμεταλλευόμενης τη μεγάλη επιβατηγό και εμπορευματική κίνηση της νήσου Κρήτης.

Σήμερα διαχειρίζεται έξι μεγάλα επιβατηγά/όχηματαγωγά πλοία συνολικής χωρητικότητας 37.524 τον. γκρό, και ένα πλοίο ρό/ρό 9.893 τον. γκρό.



Το κρουαζιερόπλοιο «Αξίου» 15.000 τον. γκρό, της εταιρίας Χανδρή, το οποίο εκτελεί κρουαζιέρες από Γένοβα και Βενετία προς την Ανατολ. Μεσόγειο το καλοκαίρι και στην Καραϊβική τον χειμώνα.

ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Αλματώδη άνοδο του όγκου έργων και ταχύτατη απόκτηση νέων πλοίων παρουσίασε η εταιρία «Μινωϊκές Γραμμές» τα τελευταία χρόνια. Μέχρι το «Ηράκλειο Κρήτης» η εταιρία εκμεταλλεύεται σήμερα έξι σύγχρονα επιβατηγά/όχηματαγωγά συνολικής χωρητικότητας 30.735 τον. γκρό, και ένα πλοίο ρό/ρό 8.243 τον. γκρό.

Η δραστηριότητα της εταιρίας δεν περιορίζεται στην εξυπηρέτηση της Κρήτης αλλά επεκτείνεται και στην γραμμή Έλλάδος — Ιταλίας.

ΚΥΚΛΑΔΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Δραστηριοποιούμενη επί σειρά ετών στον χώρο της τουριστικής ναυτιλίας η εταιρία «Κυκλαδικές Κρουαζιέρες» διαχειρίζεται σήμερα πέντε κρουαζιερόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 11.936 τον. γκρό.

Το πλοίο της «Σίτυ όφ Μύκονος» 4.528 τον. γκρό, μεταφορικής ικανότητας 350 επιβατών εκτελεί 7ήμερες κρουαζιέρες με προσεγγίσεις σε Αίγυπτο και Τουρκία και το «Σίτυ όφ Ρόδος» 5.276 τον. γκρό, μεταφορικής ικανότητας 500 επιβατών, 3ήμερες και 4ήμερες



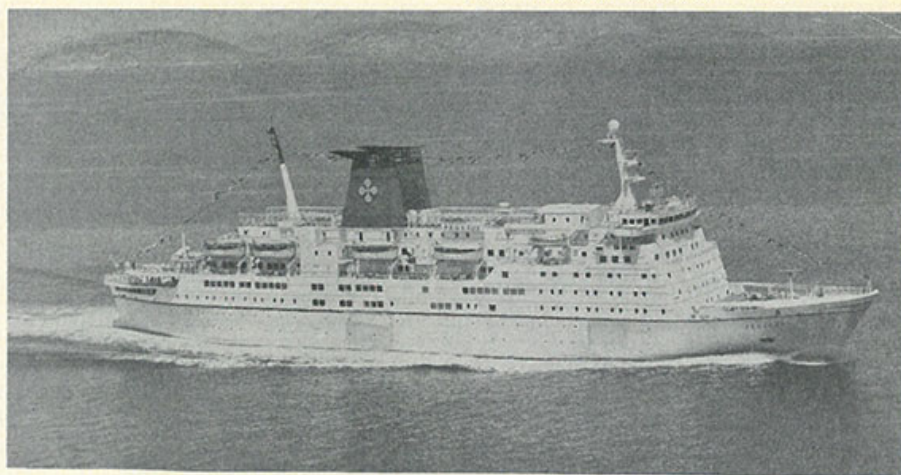
Το επιβατηγό/όχηματαγωγό «Μεντιπερράνεαν Σκάυ» 14.941 τον. γκρό, το οποίο εξυπηρετεί επί σειρά ετών την γραμμή Πάτρας — Αγκώνας.

κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά και την Τουρκία. Τα υπόλοιπα τρία μικρότερα πλοία της εκτελούν μονοήμερες κρουαζιέρες στον Άργοσαρωνικό.

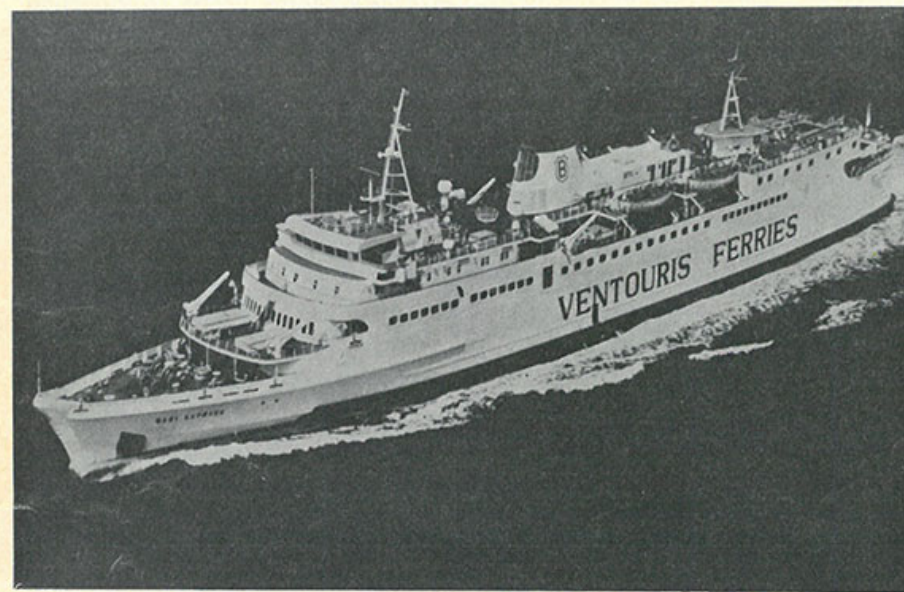
ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ ΛΑΪΝΣ

Έξυπηρετεί επί δεκαετίες μέ συνέπεια και παρέχοντας υψηλό επίπεδο υπηρεσιών την γραμμή Πάτρας - Αγκώνας με δύο από τα μεγαλύτερα όχημα-ταγωγά που διαθέτει ο ελληνόκτητος επιβατηγός στόλος.

Τό πλοίο της «Μεντιτερράνεαν Ση» 16.383 τον. γκρός αναχωρεί από Πάτρα κάθε Δευτέρα και Πέμπτη και διαθέτει 915 κλίνες σε 257 καμπίνες και γκαράζ για 300 επιβατηγά αυτοκίνητα, ή 180 επιβατηγά και 29 φορτηγά.



Τό νεώτερο κρουαζιερόπλοιο της Ήπειρωτικής Ατμοπλοίας, τό «Πήγασος» 13.275 τον. γκρός, ναυπηγηθέν τό 1975 και πλήρης μετασκευασθέν τό 1986, μεταφορικής ικανότητας 835 επιβατών.



Τό φέρρυ «Μπάρι Έξπρές» μεταφορικής ικανότητας 1.800 επιβατών και 180 ιδιωτικών αυτοκινήτων που δρομολογήθηκε πρόσφατα στη γραμμή Ραφήνας — Άνδρου — Τήνου — Μυκόνου.

Τό άλλο πλοίο της εταιρίας, τό «Μεντιτερράνεαν Σκάυ» 14.841 τον. γκρός, αναχωρεί από Πάτρα κάθε Τετάρτη και Κυριακή και διαθέτει 840 κλίνες σε 233 καμπίνες και χώρους για 320 επιβατηγά αυτοκίνητα, ή 180 επιβατηγά και 25 φορτηγά.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

Μέ 11 κρουαζιερόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 44.334 τον. γκρός, όλα υπό ελληνική σημαία, ή «Ήπειρωτική Ατμοπλοία» διατηρεί άριμητικά τά πρωτεία στον χώρο της τουριστικής ναυτιλίας από τίς αρχές της δεκαετίας του 1950, όταν ο αείμνηστος Τάσος Ποταμιάνος αποφάσισε την στροφή από την άκτοπλοία στον χώρο των θαλάσσιων περιηγήσεων.

Εύρύ τό φάσμα των προσφερομένων κρουαζιερών της «Ήπειρωτικής», συμπεριλαμβάνει 14ήμερη περιήγηση από την Γένοβα στα Έλληνικά νησιά μέ προσεγγίσεις στην Τουρκία και Σοβ. Ένωση, 7ήμερη από Πειραιά στα Έλληνι-

κά νησιά και την Τουρκία, 7ήμερη στην Αίγυπτο, Ισραήλ και Τουρκία, καθώς και ειδικές κρουαζιέρες που παραπλέουν την Δυτική Εύρώπη, τίς άκτές της Βρετανίας και Βρετάνης και τά νησιά της Δυτικής Μεσογείου.

Σήμερα ή «Ήπειρωτική Ατμοπλοία» διαθέτει συνολική μεταφορική ικανότητα περί τούς 5.000 επιβάτες και ήδη μετασκευάζει τό 11 κρουαζιερόπλοίο της τό όποιο θά μετονομασθεί «Όδυσσέας» και θά έχει χωρητικότητα περίπου 700 επιβατών.

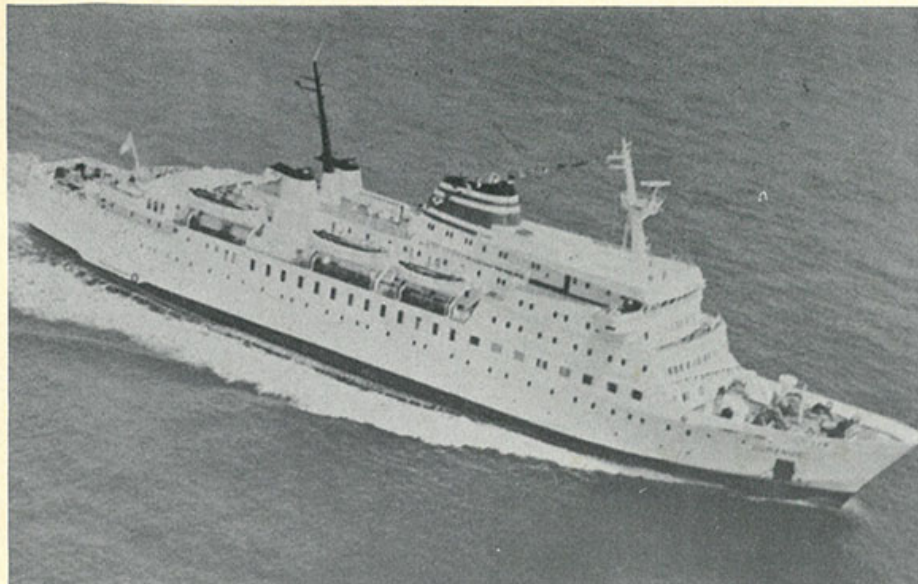
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ίδρύθηκε τό 1979 και διαχειρίζεται σήμερα τά έξής τρία επιβατηγά / όχημα-ταγωγά: «Κάμιρος» ναυπηγήσεως 1966, χωρητικότητας 7.466 τον. γκρός μέ μεταφορική ικανότητα 1.290 επιβατών, 42 φορτηγών και 100 ιδιωτικών αυτοκινήτων.

«Ίαλυσσός» ναυπηγήσεως 1966, χω-



Τό επιβατηγό/όχηματαγωγό «Κάμιρος» της Δ.Α.Ν.Ε., μεταφορικής ικανότητας 1.290 επιβατών, 42 φορτηγών και 100 ιδιωτικών αυτοκινήτων.



Τό επιβατηγό/όχηματαγωγό «Ουρανός» της εταιρίας Φραγκουδάκη, 3.797 τόν. γκρός, τό όποίο έκτελεϊ καθημερινά δρομολόγια στή γραμμή Πάτρας — Ήγουμενίσσας — Κέρκυρας καί Μπρίντζι μέ δυνατότητα μεταφοράς 747 επιβατών καί 140 ιδιωτικών αυτοκινήτων.

ρητικότητα 7.586 τόν. γκρός μέ μεταφορική ικανότητα 1.242 επιβατών, 42 φορτηγών καί 40 ιδιωτικών αυτοκινήτων.

«Λίνδος» ναυπηγήσεως 1968, χωρητικότητας 2.388 τόν. γκρός μέ μεταφορική ικανότητα 100 φορτηγών καί 40 ιδιωτικών αυτοκινήτων.

ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ ΦΕΡΡΥΣ

Ή εταιρία Βεντούρης Φέρρυς έξυπηρετεί τίς Κυκλάδες από τό 1975, ενώ από τό 1984 είσήλθε καί στήν γραμμή Έλλάδος / Ήταλίας, δρομολογώντας πλοίο της στήν γραμμή Πάτρας / Ήγουμενίσσας καί Κέρκυρας μέ τό Μπάρι της Ήταλίας.

Διαχειρίζεται σήμερα τέσσερα πλοία, συνολικού τοννάζ 20.800 τόν. γκρός, τά όποία έχουν συνολική μεταφορική ικανότητα 4.600 επιβατών καί 1.230 επιβατηγών αυτοκινήτων.

Πρόσφατα τό πλοίο της «Μπάρι Έξπρές» 3.188 τόν. γκρός, δρομολογήθηκε στή γραμμή Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου.



Τό «Έλλάς Έξπρές» της εταιρίας «Θηραϊκές Γραμμές» 2.499 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, τό όποίο μπορεί νά μεταφέρει 1.300 επιβάτες καί 105 αυτοκίνητα.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ (ΕΛΜΕΣ)

Μέ παράδοση καί πείρα σχεδόν 60 χρόνων, ή ΕΛΜΕΣ προσφέρει πάνω στά πλοία της τήν πατροπαράδοτη ελληνική φιλοξενία.

Ίδρύθηκε τό 1929 μετά τήν συγχώνευση έπτά ελληνικών άτμοπλοϊκών εταιριών καί τό ύψηλό επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών της τήν έκαναν γνωστή σέ όλη τήν Μεσόγειο.

Σήμερα ή εταιρία διαχειρίζεται τέσσερα επιβατηγά / όχηματαγωγά συνολικής μεταφορικής ικανότητας 4.465 επιβατών καί 495 επιβατηγών αυτοκινήτων.

ΘΗΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Διαθέτει έξι πλοία συνολικής χωρητικότητας 8.232 τόν. γκρός, τά όποία μπορούν συνολικά νά μεταφέρουν 3.795 επιβάτες καί 436 όχήματα.



Τό «Λύδια» της ΕΛΜΕΣ, μεταφορικής ικανότητας 1.215 επιβατών καί 105 αυτοκινήτων.

Άπό τά πλοία αυτά, μεγαλύτερο είναι τό «Έλλάς Έξπρές», τό όποίο έξυπηρετεί τήν γραμμή Πειραιώς — Άνατολ. Κυκλάδων — Ήρακλείου, ενώ τά υπόλοιπα πέντε πλοία της εταιρίας έκτελούν καθημερινά δρομολόγια από Άγιο Κωνσταντίνο, Βόλο καί Κύμη πρός Βόρειες Σποράδες καί Λήμνο, Μυτιλήνη καί Καβάλα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Θυγατρική επιχείρηση της Έλληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Άναπτύξεως, στήν όποία περιήλθαν πολλά προβληματικά πλοία πού άνήκουν προηγουμένως σέ εταιρίες «λαϊκής βάσεως» οί όποιες είχαν δημιουργηθεί σέ όρισμένα ελληνικά νησιά.

Διαθέτει όκτώ επιβατηγά / όχηματαγωγά πλοία συνολικής χωρητικότητας 22.611 τόν. γκρός, τά όποία μπορούν νά μεταφέρουν συνολικά περί τούς 6.800 επιβάτες καί περί τά 800 ιδιωτικά αυτοκίνητα ή τά άναλογούντα φορτηγά.

«ΚΡΑΟΥΝ ΟΝΤΙΣΣΥ»:

‘Η Ναυαρχίς του έπιβατηγού μας στόλου



Παραδόθηκε πριν ένα μήνα περίπου από τα ναυπηγεία Μέγιερ του Πάπενμπουργκ, τό πολυτελέστατο κρουαζιερόπλοιο «Κράουν Όντισσυ» της εταιρίας Ρόγιαλ Κρουίζ Λάιν, στο οποίο περιήφανα κυματίζει ή γαλανόλευκη και τό όποιο άποτελεί τό κόσμημα της έλληνικής έπιβατηγού ναυτιλίας.

Τό πλοίο άντιπροσωπεύει συνολική επένδυση 275 έκ. γερμανικών μάρκων, έχει χωρητικότητα 34.250 τόννων γκρός και μεταφορική ικανότητα και σωστικά μέσα γιά 1.221 έπιβάτες και 443 μέλη πληρώματος. Είναι άπόλυτα αυτόματισμένο και σχεδόν όλες οι λειτουργίες του είναι συνδεδεμένες μέ ήλεκτρονικούς έγκεφάλους, αλλά και εκείνες του Ξενοδοχείου και οι διαχειριστικές, όπως ό έν γένει φωτισμός, ή τηλεπικοινωνία πρός έξυπηρετήση έπιβατών και πληρώματος, τό λογιστήριο, ή διαχείριση και άποθήκευση ύλικών, έφοδίων και τροφίμων. Άκόμα, ή δορυφορική λήψη προγραμμάτων τηλεόρασης, ή επικοινωνία μέ τήν ξηρά, ή όποία μπορεί νά γίνει άπό όποιοδήποτε τηλέφωνο του πλοίου, όπως και τά προγράμματα συντηρήσεως του σκάφους και των μηχανημάτων του.

Οι θέσεις και ό συνδυασμός των έξι κύριων και βοηθητικών μηχανών του πλοίου, καθώς και ή σύνδεση και ό συγχρονισμός λειτουργίας τους, είναι πρωτοποριακής συλλήψεως και άντικείμενο προνομίου εύρεσιτεχνίας έκ μέρους του Ναυπηγείου. Πρόκειται γιά σύστημα μεγάλων και μικρότερων μηχανών πού λειτουργούν άνάλογα μέ τίς έκάστοτε άπαιτήσεις ταχύτητας και ήλεκτροπαγωγής του σκάφους, προσφέρουν δέ οικονομία καυσίμων και τήν μοναδικότητα ότι, άκόμα και σέ περίπτωση

ση σοβαρότατης βλάβης ή άτυχήματος, τό πλοίο μπορεί πάντοτε νά διατηρεί τήν πρόωση και τόν δικό του έπαρκή ήλεκτρισμό, χωρίς καν τήν γεννήτρια άνάγκης.

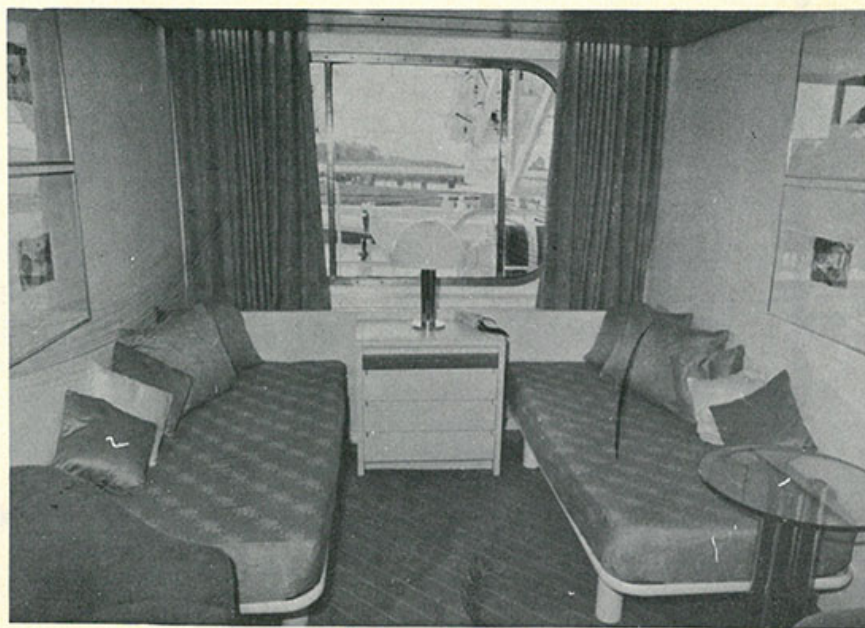
Γιά τήν εύκολότερη και ταχύτερη επέτευξη έλιγμών τό πλοίο διαθέτει δύο bowthrusters συνολικής δυνάμεως 2.400 ίππων, δύο έλικες μεταβλητού βήματος και ίδιαζόντως ύδροδυναμικού σχήματος και δύο πηδάλια τά όποία λειτουργούν είτε μαζί είτε άνεξάρτητα.

Τό πλοίο μπορεί νά κινηθεί βάσει ήλεκτρονικού προγράμματος άκολουθώντας πορεία τήν όποία έπιθυμεί ό Πλοίαρχος, χωρίς τήν άνάγκη διορθωτικής παρέμβασης άλλων, ό δέ άξιωματικός ύπηρεσίας έχει τήν δυνατότητα νά παρακολουθεί συνεχώς, τό στίγμα πορείας επί του χάρτου, μέ άκρίβεια έλάχιστων μέτρων.

Όπως χαρακτηριστικά άνέφερε ό πρόεδρος της Ρόγιαλ Κρουίζ Λάιν κ. Περικλής Παναγόπουλος, κατά τή τελετή όνομασίας του, τό «Κράουν Όντισσυ» είναι πλοίο του μέλλοντος, δηλαδή ένα πλοίο γιά τόν 21ο αιώνα και οι προσδοκίες της πλοιοκτήτριας εταιρίας είναι νά τό καταστήσει έναν έντυπωσιακό έθνικό πρεσβευτή, σέ όποια θάλασσα ταξιδεύει και σέ όποιο λιμάνι των δύο ήμισφαιρίων προσεγγίζει. Αυτόι πού θά έρχονται σέ έπαφή μαζί του, νά έχουν τήν πρόγευση μιās Έλλάδας δυναμικής, σύγχρονης, φιλόξενης πού βλέπει μέ αισιοδοξία, αλλά και άγκαλιάζει τό μέλλον. Οι ώραιες γραμμές του πλοίου, ή θευμαστή τεχνολογία πού τό καλύπτει και ή ζεστή άνθρώπινη παρουσία του έλληνικού πληρώματος, θέλουμε νά άνοίγουν τόν δρόμο της επικοινωνίας, της άλληλοκατανόησης, του γοήτρου γιά τήν πατρίδα μας, πού αποτελούν άλλωστε προϋποθέσεις γιά τουριστική και οικονομική, γενικώτερα ανάπτυξη.

Φυσικά, ή εταιρία μας πιστεύει ότι μέ τή νέα μονάδα της, άξιοποιεί τήν πείρα του 17χρονου βίου της και άποκτά νέο δυναμισμό, προσφέρει τήν εύκαιρία ύψηλης στάθμης εκπαίδευσης στους Έλληνες ναυτικούς και ύπογραμμίζει πειστικά και ύπολογίσιμα, τήν παρουσία της στον διεθνή άνταγωνιστικό στίβο».

Σήμερα ή εταιρία «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάιν» διαχειρίζεται τρία πολύ ύψηλης στάθμης κρουαζιερόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 58.891 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 2.487 έπιβατών.



Άποψη της ένδαιτησεως ύψηλης στάθμης πού προσφέρει τό «Κράουν Όντισσυ»

TECHNOLOGY MANAGEMENT INC

POPI YANNOPOULOS • JOHN STATHOPOULOS

- **CHARTERING OF DRY CARGO VESSELS**
- **SPECIALISING IN HANDY - SIZE TONNAGE**
- **CHARTERING AGENTS**
- **SHIPBROKERS**

**35-39 AKTI MIAOULI
P.O.BOX 80421
185 10 PIRAEUS**

**TELEPH (01) 4529015- 4513737
TELEX: 241621 - 212146
FAX: 4527888**



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

1963 - 1988

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΠΙ

25 ΣΥΝΕΧΗ ΧΡΟΝΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ



ΦΙΛΩΝΟΣ 97 - 99, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 185 35

ΤΗΛ: 4122789 - 4128530 - 4173993

Τ.Θ. 80081, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 10

ΤΕΛΕΞ: 212246 - 212197 EGRL GR FAX: 4121506

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

'Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί Πλοιοκτητών (P and I Clubs)

Πρίν επέλθει γεγονός που θά μπορούσε νά δημιουργήσει απαιτήσεις σέ βάρος ενός μέλους, οί κανόνες τών clubs επιβάλλουν τή λήψη μιās σειράς μέτρων που αποσκοπούν στόν περιορισμό τής ευθύνης του μέλους καί τών οποίων ή μή τήρηση μπορεί νά επιφέρει τή μείωση τής αποζημιώσεως του clubs πρὸς τό μέλος. Μιά γενική ἀρχή, παγκόσμια καθιερωμένη στους κανόνες τών clubs επιβάλλει στόν ασφαλισμένο ἐνώπιον μιās ἐνδεχόμενης ἀπαιτήσεως νά ἐνεργεῖ σάν νά μήν ἦταν ασφαλισμένος. Ἐπομένως ὁ πλοιοκτήτης οὐδέποτε πρέπει νά χαλαρώσει τήν προσοχή του ἢ νά ἀμελεῖ τίς ὑποχρεώσεις του ἐκ του γεγονότος ὅτι οἱ ἀπώλειές του θά καλυφθοῦν ἀπό τήν ἀσφάλεια.

Κατά συνέπεια ὁ πλοιοκτήτης ὡς πρὸς μέν τό πλοῖο ὀφείλει νά προβαίνει στίς διαπιστώσεις καί τούς ἐλέγχους πού ἐπιβάλλουν οἱ κανονισμοί ἀσφαλείας καί ἐπιλέγει μέ προσοχή τὰ πληρώματά του. Ὡς πρὸς δέ τό φορτίο ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νά τηρεῖ ἐπακριβῶς τό ἡμερολόγιο του πλοίου, καταχωρώντας κάθε ζημιὰ καί κάθε συμβάν ὀφειλόμενο σέ θαλάσσιο ἀτύχημα, τίς βλάβες τών μηχανῶν, τίς προσεγγίσεις μέ ἀκριβεῖς ὥρες, τίς καθυστερήσεις, τίς μετεωρολογικές συνθήκες, τή δύναμη του ἀνέμου, τήν κατάσταση τής θάλασσας. Ὅφειλε νά κάνει τίς ἀναγκαῖες ἐκθέσεις σέ περίπτωσι ἐκτάκτων συμβάντων καθώς καί τίς ἀναγκαῖες παρατηρήσεις ὡσάκις τὰ πρὸς φόρτωση ἐμπορεύματα δέν ἀναταποκρίνονται στήν περιγραφή τής φορτωτικῆς ἢ οἱ πληροφορίες του φορτωτοῦ δημιουργοῦν ἀμφιβολίες. Ὅφειλε ἐπίσης νά λαμβάνει κάθε συντηρητικό μέτρο σέ περίπτωση ἐνδεχόμενης ζημιᾶς χρησιμοποιώντας τή

ρήτρα «sue and labour». Ἐτσι ἂν πράγματι διαπιστωθοῦν ζημιές τό club θά καταβάλει τίς γενόμενες δαπάνες. Γιατί οἱ δαπάνες πού καταβάλει τό club ἔχουν τόν χαρακτήρα «ἐκτάκτων δαπανῶν», πράγμα πού ἀποκλείει τήν κάλυψη δαπανῶν πού ὀφείλονται στά συνήθως καί κανονικῶς λαμβανόμενα μέτρα ἀποφυγῆς ζημιῶν. Ὑπάρχουν ὅμως καί δαπάνες πού ἀποκλείονται ὡς οὐδὲν ἀπὸ τήν κάλυψη του club ὅπως εἶναι: α) τὰ ἐξοδα καί δαπάνες φορτοεκφορτώσεως, ἀναστοιβάσεως, ἀποθηκεύσεως, ὡς καί τὰ ἐξοδα κουφισμοῦ λόγω ὑπερφορτώσεως ἢ κακῆς στοιβάσεως β) τὰ ἐξοδα καί δαπάνες του πληρώματος ἢ πού προκύπτουν ἀπό τήν κανονική χρήση πλοίου καί πληρώματος γ) ζημιές νομισματικές γενικῶς διαφυγόν κέρδος δ) εὐθύνη του μεταφορέως γιά μή ἐκπλήρωση τών ὑποχρεώσεων του ἐκ τῆς μεταφοράς (παράδειγμα: καθυστέρηση παραδόσεως φορτίου λόγω ἐργασιῶν καθαρισμοῦ ἐκ ρυπάνσεως διὰ πετρελαοειδῶν. Ἡ εὐθύνη του μεταφορέως γιά τή διάρρηξη του ναυλοσυμφώνου δέν μπορεί νά περιληφθεῖ στίς ἀπαιτήσεις του μέλους κατά του Club ε) τὰ συνήθη καί κανονικά ἐξοδα διατηρήσεως του πλοίου σέ κατάσταση ἐξιοπλοῖας.

Οἱ κανόνες του Club καλύπτουν τήν εὐθύνη γιά ἀπώλειες ἢ ζημιές του φορτίου ἢ τήν εὐθύνη σέ σχέση μέ τό ἐπὶ του ασφαλισμένου πλοίου μεταφερόμενο φορτίο ἀπὸ τή στιγμή τῆς παραλαβῆς του φορτίου πρὸς φόρτωση μέχρι τήν τελική παράδοσή του. Ἐξάλλου οἱ δαπάνες πού καλύπτει τό Club βάσει τών ρητρῶν πού ἐπιβάλλουν τή λήψη συντηρητικῶν μέτρων εἶναι: α) οἱ μόνιμες δαπάνες πού ἀποσκοποῦν στόν περιορισμό τῆς εὐθύνης, στό μέτρο πού ἔ-

χουν προσυμφωνηθεῖ β) οἱ δαπάνες δικαστικῆς ὑπερασπίσεως καί γ) οἱ δαπάνες τών ἀναγκαιῶν πραγματογνωμοσυνῶν.

Τό Club ἀπαιτεῖ ἀπὸ τὰ μέλη του νά δηλώνουν στους Μάνατζερς τό ταχύτερο δυνατό κάθε συμβάν καί κάθε διεκδίκηση πού μπορεί νά δημιουργήσει ἀπαίτηση σέ βάρος του Club ὡς καί κάθε συμβάν συνεπαγόμενο εὐθύνη του μέλους καί δημιουργοῦν δαπάνες γιά τίς ὁποῖες τό μέλος εἶναι ασφαλισμένο στό Club. Ἐπίσης κάθε πραγματογνωμοσύνη ἢ κάθε αἰτία διενεργείας πραγματογνωμοσύνης ἀναφερομένης σέ ἀπαίτηση ὡς καί κάθε στοιχείο ἢ πληροφορία σχετιζόμενη μέ τήν ἀπαίτηση αὐτή. Ἀκόμα δέ, ἂν του ζητηθεῖ, νά παράσχει τὰ στοιχεῖα καί τίς μαρτυρίες πού μπορεί νά δημιουργήσουν διεκδίκηση ἐναντίον του. Ἡ παράλειψη τών ὑποχρεώσεων αὐτῶν εἶναι δυνατό, κατά τήν κρίση τῆς Ἐπιτροπῆς του Club, νά ἐπιφέρει ἀπόρριψη τῆς διεκδικήσεως ἢ ἔστω μείωση του ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ἐδῶ ὅτι οἱ «ἀνταποκριτές» του Club στά διάφορα λιμάνια δέν θεωροῦνται ὡς πράκτορες τών Μάνατζερς του Club καί ἐπομένως δέν δικαιοῦνται νά δέχονται τίς ὡς ἄνω δηλώσεις καί πληροφορίες περί τών διεκδικήσεων. Τό μέλος ἔχει ὑποχρέωση νά ἐπικοινωνεῖ ἀπευθείας μέ τούς Μάνατζερς. Ἐξάλλου τῆς ὑποχρεώσεως περί εἰδοποιήσεως τών Μάνατζερς δέν ἀπαλλάσσεται τό μέλος ἐκ του γεγονότος ὅτι ἐνδεχομένως τό Club ἔλαβε γνώση αὐτῶν ἐξ ἄλλου μέσου ἢ πηγῆς. Ὡς πρὸς τήν προθεσμία ἐντός τῆς ὁποῖα τό μέλος ὀφείλει νά ἐνημερώσει τό Club γιά κάθε ἀτύχημα ἢ διεκδίκηση ὑπάρχουν διαφορές μεταξύ τών διαφό-

John Samonas + Sons

LIMITED
SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minories,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.C.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

ρων Clubs. "Αλλά δέχονται έτήσια προθεσμία, άλλα εξαμήνια και άλλα όρίζουν ως έναρξη της προθεσμίας όχι τη στιγμή που τό μέλος έλαβε γνώση αλλά άφ'ής όφειλε νά έχει λάβει γνώση. Πάντως ή παράβαση των όριζομένων προθεσμιών επιφέρει αυτόματη απόσβεση της άπαιτήσεως του μέλους έναντι του Club. Τέλος οί κανόνες των Clubs προβλέπουν ότι εάν τό μέλος δέν ύποβάλει τήν άπαιτήσή του γιά απόζημίωση από τό Club έντός ενός έτους, ή άπαιτήσή του άποσβένυται. Κατά κανόνα, προϋπόθεση απόζημιώσεως του μέλους είναι ότι κάθε άπαιτήση ή διεκδίκηση ως και άποδοχή εύθύνης, πρέπει νά έχει προσυμφωνηθεί έγγραφως. "Ο πλοίαρχος μολονότι θεωρείται νόμιμος εκπρόσωπος του πλοιοκτήτου, δέν έχει συνήθως δικαίωμα διακανονισμού άπαιτήσεων. Πρέπει δέ νά τονισθεί ότι πολλές φορές τυχόν άντιφατικές δηλώσεις του πλοίαρχου ένδέχεται ν' άποβούν έξαιρετικά ζημιόγόνες στην τελική έκβαση της άπαιτήσεως.

"Η ασφάλιση που παρέχουν τά Clubs είναι ασφάλιση απόζημιώσεως σέ άντίθεση μέ τήν ασφάλιση εύθύνης. Πράγμα που σημαίνει ότι ή κύρια ύποχρέωση του Club συνίσταται στον προσδιορισμό του ποσού που θά καταβάλει τό Club και θά εισπράξει τό μέλος. Οί κανόνες των Clubs όρίζουν ότι έστω και άν τό Club άναμίχθηκε έξαρχής στο χειρισμό της ύποθέσεως (π.χ. παρέχοντας έγγύηση, όρίζοντας πραγματοποιώμενες ή συνηγόρους, διεξάγοντας διαπραγματεύσεις κ.λ.π.) αυτό δέν συνεπάγεται άποδοχή της εύθύνης του ως προς τό μέλος. "Ορίζεται επίσης ότι ή ύποχρέωση του Club προς απόζημίωση του μέλους του άνακύπτει όταν ή εύθύνη του μέλους ως προς όρισμένη άπαιτήση βασίζεται σέ δικαστική άπόφαση, σέ διαιτησία ή σέ έξώδικη συμφωνία μέ τόν ένάγοντα.

Οί "Επιτροπές των Clubs εκδίδουν συνήθως κανονισμούς που ρυθμίζουν τίς μεθόδους μεταφοράς, στοιβασίας, άποθηκεύσεως και χειρισμού των φορτίων στα ασφαλισμένα πλοία. "Η μη τήρηση των κανονισμών αυτών συνεπάγεται τήν άρνηση του Club προς απόζημίωση του μέλους, έφόσον διαπιστωθεί ότι μεταξύ της μη τήρησης των κανονισμών και της έπελθούσης ζημίας ύφίσταται σχέση αίτίας και άποτελέσματος. Ειδικά γιά τά πλοία ψυγεία οί Μάνατζερ έχουν δικαίωμα νά άσκούν όποτεδήποτε έλεγχο των χώρων και εγκαταστάσεων ψύξεως, νά ένεργοούν επιθεωρήσεις και νά άπαιτούν κάθε σχετική πληροφορία. "Εάν από τόν έλεγχο αυτό δέν μείνουν ίκανοποιημένοι, τό πιθανότερο είναι ότι τό Club θά άρνηθεί κάθε εύθύνη του σέ περίπτωση άπαιτήσεως. Συνήθως αυτό δέν ισχύει γιά τά πλοία-ψυγεία των τακτικών γραμμών γιά τά όποία ύπάρχει έμπιστοσύνη.

Τό Διεθνές Συγκρότημα P & I Clubs (International Group) περιλαμβάνει τά 14 σημαντικότερα Clubs. Μεταξύ αυτών είναι και τό Club "Gard" που έχει καταστατική έδρα στη Νορβηγία αλλά δρ ά κυρίως στο Λονδίνο, που είναι ή άνεγνωρισμένη πρωτεύουσα της ναυτικής ασφάλισης. Στο Club αυτό άνήκουν περί τίς 3.000 πλοία, μεταξύ των όποιών τά πλοία της Hoegh, της APL, της Evergreen και πολλών άλλων. Κατά κανόνα οί μεγάλοι έφοπλιστάι έγγράφουν τό μισό στόλο τους σέ ένα Club και τόν άλλο μισό σέ άλλο. Κατ' έξαιρεση ή Evergreen έχει ασφαλίσει όλα τά πλοία της στο Club "Gard."

Οί εισφορές των έτησίων ασφαλιστρών ύπολογίζονται στην άρχή του έτους μέ περιθώρια ασφαλείας. Βάση του ύπολογισμού άποτελεί ό συνδυασμός της πείρας και του άποτελέσματος των προηγούμενων χρήσεων. "Αν τά άτυχήματα είναι πολλά ή μεγάλα έν-

δέχεται νά οδηγήσουν σέ συμπληρωματικές εισφορές. "Ετσι άπ' τό 1982 ως τό 1985 άνήλθαν σέ 15% και τό 1986 σέ 20%. Τά έτη 1978-1980 ήταν κακές χρονιές ένώ τά 1981 - 1983 ήταν καλές χρονιές. Στο τέλος Αυγούστου του 1987 ύπελόγιζαν γενικά σέ 20% τίς συμπληρωματικές εισφορές σέ σχέση μέ τήν αντίστοιχη περίοδο του 1986. "Ορισμένα Clubs πιστεύουν ότι τά πολλά άτυχήματα όφείλονται στη χρησιμοποίηση άκατάλληλων πληρωμάτων. Τά ποσά που πληρώνει ένα Club σαν τό "Gard" μπορεί νά φθάσουν μέχρι 1,2 έκ.τ. δολλάρια. "Από τό 1,2 έκ.τ. και μέχρι 12 έκ.τ. δολλ. ή πληρωμή κατανέμεται μεταξύ των μελών του International Group. Μετά τά 12 έκ.τ. και μέχρι 1.262 έκ.τ. δολλάρια τό συγκρότημα άπευθύνεται στην άντασφάλιση.

Τά P & I Clubs προσαρμόζονται συνεχώς στις έξελίξεις της θαλάσσιας μεταφοράς και ιδιαιτέρως των πλοίων κοντέινερ. Γιά τά Clubs τό κοντέινερ άποτελεί μέρος του πλοίου. "Η κάλυψη του Club περιλαμβάνει ζημιές και άπώλειες που προξενήθηκαν στο έμπόρευμα πρό της φορτώσεως στο πλοίο, σ' όλη τή διάρκεια της παραμονής του στο πλοίο και κατά τήν εκφόρτωση, όταν ή εύθύνη του μεταφορέα περικλείεται σέ συμφωνητικό μεταφοράς συνεχείας. "Η κάλυψη αυτή καλύπτει τίς προθαλάσσιες και μεταθαλάσσιες κινήσεις του έμπορεύματος, όδικώς, σιδηροδρομικώς και αεροπορικώς. Πολλά Clubs γιά νά δέχονται τήν κάλυψη μεταφοράς συνεχείας άπαιτούν από τόν μεταφορέα νά είναι ασφαλισμένος και νά έχει συμφέρον άναγνωριζόμενο από τό Club στο άσφαλισμένο πλοίο. Βάση και άρχή της καλύψεως άποτελεί ή εύθύνη της θαλάσσιας μεταφοράς του έμπορεύματος, που σημαίνει ότι ό μεταφορέας πρέπει νά είναι πλοιοκτήτης ή ναυλωτής.

Ε.Σ.

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
MITSUI LINES KUGYO KAISHA LTD JAPAN

DELTA RUBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

Πρόσκληση του 'Ελληνικού Νηογνώμονα προς τούς "Ελληνες πλοιοκτήτες

Είναι απόλυτα εύλογη αλλά και πολυλαπλώς συμφέρουσα ή πρόσκληση που απευθύνει ο 'Ελληνικός Νηογνώμονας προς τούς "Ελληνες πλοιοκτήτες να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες τους: Εύλογη, γιατί είναι πλέον αυτονόητο ότι η μεγαλύτερη Ναυτιλία στον κόσμο πρέπει να έχει τον δικό της εθνικό Νηογνώμονα που αποτελεί τη βάση για τη δημιουργία και των άλλων ναυτιλιακών «εργαλείων» που χρειάζεται. Και πολυλαπλώς συμφέρουσα και για τούς ίδιους τούς πλοιοκτήτες, και για την ίδια τη Ναυτιλία αφού σημαντικό μέρος από τα έσοδα του 'Ελληνικού Νηογνώμονα διατίθενται για την έρευνα και την περαιτέρω προαγωγή της ναυτιλιακής τεχνολογίας στην Ελλάδα, αλλά και για τον τόπο που από τη δραστηριότητά του θα εξασφαλίζει ένα επί πλέον ποσό συναλλάγματος.

Τό μήνυμα επ' αυτού που απευθύνει στους "Ελληνες πλοιοκτήτες ο 'Ελληνικός Νηογνώμονας είναι χαρακτηριστικό:

«Δοκιμάστε μας. Και αν δεν σας κάνουμε, τότε μη μας προτιμήσετε. Μη μας απορρίπτεται όμως χωρίς δοκιμή».

Η πρόσκληση προς τον ελληνικό εφοπλισμό να χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες του 'Ελληνικού Νηογνώμονα διατυπώθηκε στη διάρκεια συνεντεύξεως τύπου που έδωσε η διοίκησή του στις 7 Ιουλίου: Στη συνέντευξη, ο Πρόεδρος του Δ.Σ. κ. Τριαντ. Λυσιμάχου και ο Διευθύνων Σύμβουλος κ. Θωμάς Ρηνιώτης αναφέρθηκαν στην επιτυχημένη δραστηριότητα του 'Ελληνικού Νηογνώμονα και υπογράμμισαν ότι ο νέος στόχος του Νηογνώμονα είναι η δραστηριοποίησή του στο διεθνή χώρο.

Ειδικότερα:

Ο κ. Λυσιμάχου αναφέρθηκε στα στοιχεία που συνθέτουν τη δραστηριότητα του 'Ελληνικού Νηογνώμονα. Συγκεκριμένα το 1987:

- Ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 11%.
- Ο αριθμός πλοίων σε κλάση Ε.Ν. κατά 24,7%.
- Το σύνολο των πλοίων, κάθε μορφής, που ναυπηγήθηκαν σε ελληνικά ναυπηγεία παρακολούθηθηκε από τον Ε.Ν.
- Το 82% της άκτοπλόου επιβατηγού ναυτιλίας είναι σε κλάση Ε.Ν.
- Η θυγατρική εταιρία της Κύπρου στο δεύτερο χρόνο της λειτουργίας της παρουσίασε έντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Ο κ. Θωμάς Ρηνιώτης, αναφέρθηκε σε τρία σημεία που συνθέτουν την δραστηριότητα του Νηογνώμονα.

Συγκεκριμένα υπογράμμισε:



Ο Διευθύνων Σύμβουλος του 'Ελληνικού Νηογνώμονα κ. Θωμάς Ρηνιώτης (αριστερά) και ο Πρόεδρος του Δ.Σ. κ. Τριαντ. Λυσιμάχου (δεξιά) που απευθύνουν την πρόσκληση στον ελληνικό εφοπλισμό να εμπιστευθεί τον εθνικό νηογνώμονα.

• Ο Ε.Ν. είναι ίσως η μοναδική ελληνική επιχείρηση με διεθνή δραστηριότητα, που ανδρώνεται σε καθεστώς πλήρους ανταγωνισμού από καταβολής του. Ξεφεύγοντας από τον λήθαργο δεκαετιών, ο Ε.Ν. τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται παρά την ναυτιλιακή κρίση και αυτό οφείλεται κυριολεκτικά στην βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών του.

• Η διαμόρφωση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής από τις χώρες της ΕΟΚ θα έχει θετική επίδραση στην εξέλιξη του Ε.Ν. Αυτό γιατί θα εξισώνει τούς Νηογνώμονες της Κοινότητας και ταυτόχρονα θα σπάσει το καρέλ των μεγάλων Νηογνώμωνων και θα εξισώσει τούς κανόνες του παιχνιδιού στη δράση τους στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

• Είναι αναγκαία ή στροφή του Ε.Ν. στην διεθνή αγορά, αφού στην έσωτερική, τα τελευταία χρόνια, έχει κατακτήσει ένα πολύ σημαντικό κομμάτι.

Η ανάγκη αυτή υπαγορεύει μία άλλη πολιτική στον διεθνή χώρο, με την δημιουργία υποκαταστημάτων και πύκνωση του δικτύου αντιπροσώπων του Ε.Ν., που ήδη ανέρχονται σε 170.

Ειδικότερα ο κ. Ρηνιώτης ανέφερε τα εξής:

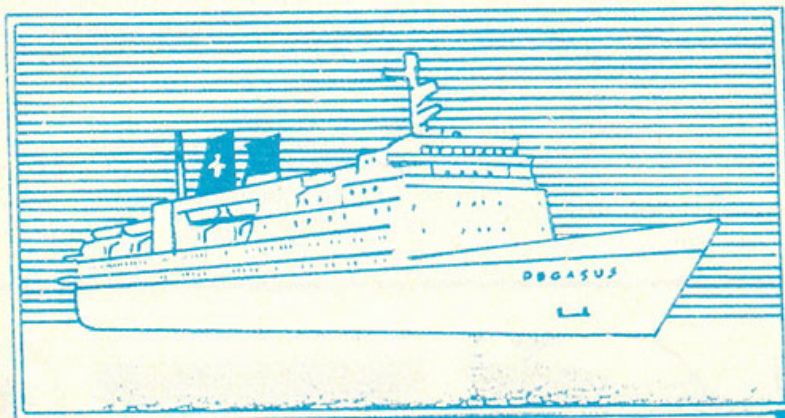
Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι ο Ε.Ν. είναι ίσως η μόνη ελληνική επιχείρηση με διεθνή δραστηριότητα που ανδρώνεται υπό καθεστώς πλήρους ανταγωνι-

σμού προς τούς μεγάλους Νηογνώμονες του κόσμου και μάλιστα σε μία πάρα πολύ δύσκολη συγκυριακή περίοδο.

Πράγματι, όλοι οι μεγάλοι Νηογνώμονες δεκαπλασίασαν το μέγεθός τους στην χρυσή εποχή της ναυτιλίας από το 1955 ως το 1975. Την περίοδο αυτή ο Ε.Ν. βρισκόταν σχεδόν σε λήθαργο. Στις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας ξέσπασε η μεγαλύτερη ιστορικά ναυτιλιακή κρίση που διήρκεσε ως τις αρχές του 1987. Τότε, για τον γνωστό λόγο της αλλαγής του Management, ο Ε.Ν. ξεκίνησε έχοντας μείνει πολύ μικρός να ανταγωνιστεί τούς ήδη πολύ μεγάλους. Από την άλλη μεριά τόσο ο παγκόσμιος στόλος κατά την διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσεως μειωνόταν και κατά συνέπεια και ο ανταγωνισμός για το μερίδιο της αγοράς με βάση την μείωση των τιμών των υπηρεσιών των Νηογνώμωνων καθίστατο σκληρότερος. Οι μεγάλοι Νηογνώμονες ακόμα δεν μπορούν να συνέλθουν από την συρρίκνωση των εισοδημάτων τους, όρισμένοι δέ έκαναν ζημιές ακόμα και το 1987. Υπό τις συνθήκες αυτές το απόκτημα μεριδίου στις διεθνείς αγορές είναι για τον Ε.Ν. μία πολύ δύσκολη δουλειά αν λάβει κανείς υπ' όψιν του και άλλες έγγενεις αντικειμενικές δυσχέρειες.

Θετικές επιδράσεις στην εξέλιξη του Ε.Ν. στα έρχόμενα χρόνια αναμένεται να έχει η διαμόρφωση και αποδοχή μίας

COME CRUISE
WITH
ΕΠΙΡΩΤΙΚΙ
FOR A WORLD
OF DIFFERENCE



choice
1, 3, 4, 7 and 14 days



ΕΠΙΡΩΤΙΚΙ
CRUISES

87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526.641-9, 4526.782, 4526.756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 212302 · 212741 · 212575

κοινής ναυτιλιακής πολιτικής για όλα τα κράτη - μέλη της ΕΟΚ.

Αυτό γιατί μία ενιαία ναυτιλιακή ευρωπαϊκή πολιτική θα εξισώσει τους Νηογνώμονες της Κοινότητας τουλάχιστον όσον αφορά προνόμια που απορρέουν από τις ναυτιλιακές νομοθεσίες, ενώ ο Ε.Ν. δεν απολαμβάνει, τουλάχιστον τέτοια προνόμια, θα εξαλείψει ορισμένους συντεχνιακούς σχηματισμούς που έχουν δημιουργηθεί από τους μεγάλους Νηογνώμονες και επιδρούν σαν είδος καρτέλ στην παγκόσμια αγορά και τέλος θα δώσει την βαρύτητα στην Έλληνική ναυτιλία και στα εργαλεία της, ένα από τα όποια είναι ο Ε.Ν., να πάρουν την θέση που τους αρμόζει στην Ε.Ο.Κ. σαν η πρώτη ευρωπαϊκή και παγκόσμια ναυτιλία.

Αυτή, βέβαια, η πραγματικότητα θα απορρεύσει από μία νέα ενιαία ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική μόνον αν η χώρα μας παίξει σωστά το ρόλο της, αξιοποιήσει το ναυτιλιακό της ειδικό βάρος και επηρεάσει αντίστοιχα το αποτέλεσμα, αλλιώς θα παραμείνουν εύσεβεις προσδοκίες.

Είναι ανάγκη να στραφεί, και αυτό κάνει τώρα ο Ε.Ν., έντατικά προς την εξωτερική αγορά για τους ακόλουθους λόγους.

Πρώτον, τα περιθώρια της ελληνικής αγοράς και στην άκτοπλοία και στον θαλάσσιο τουρισμό και στην αναψυχή αλλά και στην ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία έχουν σχεδόν εξαντληθεί.

Αυτό γίνεται κατανοητό αν σκεφθεί κανείς ότι στην άκτοπλοία ο Ε.Ν. ελέγχει το 80% και στις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες το 70% περίπου της εγχώριας αγοράς.

Δεύτερον, γιατί το πεδίο της ποντοπόρου Ναυτιλίας κάθε μορφής είναι ο κύριος τομέας δράσης όλων των Νηογνώμωνων και είναι απείρως μεγαλύτερος από τις οποιεσδήποτε έσωτερικές αγορές. Η καθυστέρηση δέ του Ε.Ν. στον τομέα αυτόν είναι τεράστια. Μέχρι τώρα έγινε ουσιαστική, κοπιώδης και χρονοβόρα δουλειά υποδομής στον τομέα αυτόν. Απόδειξη αποτελούν οι 170 αντιπρόσωποι σε 170 κύρια λιμάνια του κόσμου που ήδη έχουν εξουσιοδοτηθεί και ενημερωθεί. Άλλη απόδειξη αποτελεί η αναγνώριση του Ε.Ν. από 17 κυβερνήσεις μέχρι τώρα να εκδίδει πιστοποιητικά για λογαριασμό τους. Τώρα είναι πια καιρός για μία έντατική προσπάθεια στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας και αυτό είναι ο κύριος στόχος του Ε.Ν. για το μέλλον.

Δέν είναι αναγκαστικό ο Ε.Ν. να ταξινομηθεί ή γενικότερα να εξυπηρετεί μόνο σκάφη της Έλληνικής σημαίας ή ελληνόκτητα, γιατί δεν είναι αυτό το μοντέλο δράσης σχεδόν όλων των Νηογνώμωνων του κόσμου.

Η έλλειψη, λοιπόν, μιάς τέτοιας πραγματικότητας, γενικώς, μπορούσε να μην είναι επικίνδυνη ή ανασχετική της ανάπτυξης ενός οποιουδήποτε Νηογνώμονα.

Πώς όμως μπορεί να δικαιολογήσει ο Ε.Ν. στους ξένους πελάτες του αυτήν την έλλειψη όταν είναι ο έθνικός Νηογνώμονας της και σήμερα μεγαλύτερης Ναυτιλίας του κόσμου;

Η Έλληνόκτητη Ναυτιλία ελέγχει σήμερα το 13% της παγκόσμιας χωρητικότητας μόνη της, πώς λοιπόν ο Ε.Ν. είναι στο παρόν του μέγεθος;

Αυτό το ερώτημα μπορεί όμως να απαντηθεί μόνο με ένα άλλο ερώτημα:

Θέλουν ή δεν θέλουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, Έλληνικής ή ξένων σημαίων να δουν έναν Έλληνικό Νηογνώμονα στην περίοπτη θέση όπως του αρμόζει ή όχι; Καταλαβαίνουν ή δεν καταλαβαίνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες την συναλλαγματική σημασία και την σημασία συμβολής τους στην παραγωγή έθνικού εισοδήματος για την χώρα μας, πέραν από την εξυπηρέτηση του προσωπικού τους συμφέροντος ή όχι;

Εάν θέλουν και εάν κατανοούν τα ανωτέρω οι Έλληνες πλοιοκτήτες τότε άλλο δεν μπορεί να σταματήσει τον Ε.Ν. από την ανάπτυξη που επιτυγχάνει και από την επιτυχία του στο να καταστεί ένα αξιόπιστο ναυτιλιακό εργαλείο στα πλαίσια της μεγάλης ελληνικής και διεθνούς ναυτιλιακής οικογένειας και να εξυπηρετήσει αντίξια και ανταγωνιστικά τα συμφέροντα και του Έλληνικού κράτους και της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας και του έθνικού ναυτιλιακού κύρους.



★ 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

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

TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

MARPOL 73/78 - ANNEX I

ASSOCIATED PROBLEMS AND COST-THE EXPERIENCE OF AN INDEPENDENT TANKER OPERATOR

By Captain DIMITRIS I. PAIZIS

HISTORICAL BACKGROUND

- 1948: The United Nations General Assembly decided on the establishment of a "specialized Agency" to handle marine problems internationally. This Agency was named "IMCO" and later renamed to "IMO".
- 1958: Only ten years later did this Agency commence operating. During this ten year period the United Nations entrusted Great Britain — a seafaring country by tradition — to apply the competencies as foreseen by this organization.
- 1954: Initiated by Great Britain, an international conference was summoned in London, which Greece attended. This resulted in the adoption of the "International Convention for the prevention of pollution of the sea by oil", the so called "OIL - POL 1954".
- 1958: "OIL-POL" implemented internationally.
- 1962: "OIL-POL" was radically amended and altered.
- 1969: However it failed to fulfill its purpose in general as it referred to oil pollution only.
- 1971: Under the auspices of IMO, a new convention with stringer legal frames was adopted, "the international convention for the prevention of pollution from ships" (MARPOL).
- 1978: "MARPOL" was amended and supplemented by a protocol the 1978 protocol and since the "MARPOL" is known as "MARPOL 1973 (CONVENTION)/ 1978 (PROTOCOL)".
- 1982: "MARPOL" was ratified by Greece.
- OCT/ 1983: "MARPOL" entered into force internationally and superseded the "OIL-POL 1954/62".

Marine pollution was a relatively unknown concept and did not preoccupy seafarers and the industry of the 1950's and 1960's.

No one could suspect nor think of the so-called "Ecological Destruction" and prior to erecting the ruins of the second world war nobody considered or even gave thought to yet another destruction, that of the environment.

The industrial progress, arm in arm with civilization, was over demanding, insatiable and greedy leaving no time for thoughts of luxury or even other priorities.

The post war world, starved for energy, was overconsuming oil (and various raw materials) and did not show any regard for eventual side effects of the transportation of oil and its refining consequences.

It was the time when we were transporting oil almost without Bill of Lading and even without claims, when we were cleaning tanks with the monstrous butterworth machines, dumping in the sea whatever remained, colouring and leaving a distinct trail at sea. The end of coloured dumping as the sign that meant complete cleaning of the specific tank. Thus the super tankers of that era seemed to be willing to emphasize and mark their impressive presence at the seas, by leaving behind their distinguished traces to the extent and for the period of their tank washing operation.

The day, the first swimmers and fishermen noticed the annoying "Tar Patches" on their beaches, was when the inverse counting for the birth of MARPOL began or one can claim that the MARPOL'S seed was sown under the form of the Tar-Patches or balls on the beaches.

Thus, almost two decades have elapsed, two decades of relative freedom during which the tankers unintentionally had committed the crime of uncontrolled discharging, before it was consi-

dered that this method unbalanced to a great extent both the tolerance of nature and ignorance of its human beings.

Marine accidents from laden tankers resulted in extensive, spillages, in unavoidable pollution and greater ecological destruction. It was the bulk and not the drops that caused the overflowing of the glass.

It was then when the most conscientious people discovered the subject they were looking for, the wider public opinion "conceived it", the politicians expressing the people's will grasped the message, the major oil companies found a way to show a more sympathetic face to public opinion and in the internal hospital of the United Nations (IMO section) doctors and specialists from all over the world brought MARPOL into being.

Shipping adopted and married this cute, newborn that gradually developed into a sympathetic, strict and expensive companion, dedicated to one sole aim. That of the protection of the marine environment, a costly protection, the greater burden of which has fallen on the shoulders of the exhausted Mr. Shipping.

Thus Mr. Shipping oppressed by Mrs MARPOL and the weight of the judicial wreath, sooner or later is bound to react and one can't blame him. I suppose we all can appreciate this situation.

This situation will be the subject of my speech and to the best of my knowledge and intention, I will attempt to approach and analyse the problems of this convention and its financial impact, always of course, from my point of view, that of an operator.

Before concluding this rather literary preamble I must add, the Convention - Herald of MARPOL "The International Convention For the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 1954" was sown in an unconscious, unripe and sterile "maritime field". It failed to build up the conscience and gain the acceptance of the seafarers of that period. I my-

self, must confess ignorance, even though at the time I was an officer on the O-nassis Group, the most progressive and sensitive Greek Group of that era.

Greece, one of the largest maritime powers and consequently a basic factor for the implementation of international maritime conventions has, from the original states, adopted and embraced MARPOL for a number of sound and vital reasons.

Greece a nation economically dependent to a great extent on shipping and tourism had every good reason to immediately favour and ratify MARPOL.

The existence of tar-patches on our beaches obviously have negative impact on our ideal blending of sun, sea and sandy beaches. Hence MARPOL could be the catalyst to eradicate this unpleasant ingredient. Otherwise Greece is positioned at a cross road ... of tankers and of ideas.

The case "POLLUTION" amongst the Greeks caused a more substantial impact, an impact beyond imposed rules and regulations. The sensitivity of a part of the Greek shipping community has enhanced the achievements of the Greek spirit, by shaping a new dimension to solve this problem. A plainly humane solution based on the voluntary commitment to eliminate ship-generated pollution, based on "FILOTIMO" (self-esteem) as we Greeks say. "FILOTIMO" in fact is the soul of the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA) the primary function of which is to educate and inform rather than to regulate and enforce.

HELMEPA is the "star" of the Greek contribution to the cause of combating pollution and it is the brain child of Mr. George P. Livanos, a clear Greek thought

one of those positive catalysts for "POLLUTIONS" of all kinds.

HELMEPA has, since long ago, become self supporting on membership fees and has won the firm backing from international environment and conservation bodies.

It is worthwhile mentioning that Eleftheriadis is one of HELMEPA founders and was recently re-elected as HELMEPA's Vice President, a fact which proves our real interest and conscious involvement.

GENERAL

In general I wish to point out for your consideration and judgement a number of vital observations, remarks, facts and questions concerning this convention.

The unprecedented and undisputed necessity to protect the marine environment, resulted in the ratification and implementation of MARPOL. Its requirements were deemed to be a challenge to all parties concerned and we, as operators/tankermen, have taken the challenge. A challenge not only for us but for the administrations, the classification societies, the yards, for the manufacturers of the specialised equipment, generally for all those concerned.

It has been a challenge with various tastes and faces but I believe for tanker shipping the existing and prevailing taste is rather a bitter one.

Shipping has been facing the cost and other burdensome of the convention on a world wide scale.

As we know MARPOL entered into force 12 months after the date of which not less than 15 states, whose combined merchant fleets constitute not less

that 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping, became parties. The convention finally signed by 15 states having a merchant fleet corresponding to 52% of the world's tonnage.

It seems that the promotion of the idea, as undertaken by the United Nations Environment Program (UNEP) in 1972, even though taking some steps towards it, has failed to materialize.

I must confess that I could not find a way to correlate the convention and its ailing problems or criticism of its implementation without referring to the text of the convention itself.

The consciousness to preserve the marine environment in particular, the recognition of the source of pollution and of the cause, the desire to achieve the complete elimination of deliberate or accidental pollution as expressed in the inspired preamble of MARPOL, in my opinion are not reflected in its basic articles.

Firstly, and of course not overlooking the difficulties of such a tremendous task, I would dare to state, with all due respect, that the presumptions and the pre-conditions established for the enforcement of the agreement, were at least inadequate.

Great importance and gravity was given to the percentage of tonnage and to a lesser degree to the number of nations. Judging the facts, a posteriori, I strongly believe that the "miscarriage" of the convention is emanating from the posology and the relativity of the factors "tonnage" and "number of nations".

If the "number of nations" could be a greater number also including the greater percentage of "oil producing na-

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: 4134607/4125297
Telex: 212901 (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: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

tions" of "oil exporting installations" a larger percentage of "nations surrounding the special area", the overall result would be different and more accomplishing. Less importance could be given to the "tonnage factor".

The concept behind this idea is the fact that the vessels are "mobile targets" and therefore an "easily adaptable - detectable target" whereas the ports are of course "fixed" and somehow "uncontrolled targets".

As matters were and are standing, the ship's status is in an apparently weaker position against that of the port.

The convention deals specifically with the "weak part" (the ship) which it should not, and with the "strong part" that of the ports to a much lesser degree, not necessarily deliberately of course.

The "weak part" under the established, legislated mechanisms and surrounded by the barriers of the flag administration, the classification societies, the other states/ ports administrative measures, or the local regulations, would really suffocate should it not align and adapt itself to the provisions of this convention or to the other more stricter ones. In other words the "weak part" has no choice. In comparison to the "strong part" for which I cannot distinguish an effective mechanism.

Another weak point, going through the text of the convention, are the im-

portant elements that concern the enforcement, the verification or ascertainment of violations and the separation of the responsibilities and obligations of the parties involved.

The convention is clear and specific when referring to the "shipping part" obligations and responsibilities whereas it is very vague and inadequate when referring to the "port's part" or "state's part".

Being more specific, I must confess that I have given up in searching to trace a strong legal mechanism, which for example would impose the state to resolve their obligations, to ensure that adequate reception facilities are established. In view of its primary significance I will be devoting part of my speech on this subject.

The peculiarity of MARPOL. ladies and gentlemen derives from the fact that it is based and stands on two "legs" and these "legs" are being controlled by two different brains. The flag administration — shipping leg is reacting properly whereas the administration — port leg is inherently defective and almost paralysed.

In the case of an international convention such as MARPOL, the compliance of the parties concerned ought to be simultaneous and reciprocal and this condition has not been ensured or observed.

These are the main reasons that render MARPOL almost ineffective, practically inapplicable in some cases. And this is the real truth.

The "port's part" is left up to the goodwill and the rightful disposition of the administrations. Their goodwill can of course not be denied but it collapses presumably on the ramparts of bureaucracy or it is trapped and lost in the game of priorities or expediencies. The question as to whether the protection of the marine environment is of outmost priority to some nations is debatable, argumentative and relative. They may prefer to give priorities to other sources of pollution more serious and destructive than to the marine source which is responsible for the 35% whereas most of the balance of 65% is due to land-based sources.

Flotsam in this sea of imperfection, inconsistency, and unreliability the tanker master and the operator/owner is left exposed and open to face the law through its established instruments.

The master is an open target to the disposition of certain strange avengers, parties or mainly non-parties to the convention, who in fact have neither ratified, nor honoured the convention. They are those who, for example, do not dispose any facilities but otherwise they pretend to be the stays and the protectors, the supersensitive and supercon-

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®

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



FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

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

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

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1 Telex:

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

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

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

scientific environment guardians.

The administrations' quiver is filled up with an astonishing variety of arrow fines and the target (the ship) is always bound to fall into the trap. A clear trap of fines or a muddy trap of blackmail or into a trap of traps when someone is trying to attribute an existing pollution incident to an innocent vessel which found itself moored at night on a thin layer of oil discharged by ... the installation.

The vessel, the easy target, the weakest link of the shipping chain is once again the most vulnerable and the most exposed to the avengers of MARPOL as well. Who could blame them? The aim looks great and divine. The means justify the ends.

Owners have, in general, at a greater burden upgraded the vessels to the standards and requirements of MARPOL, whereas governments delay or postpone to meet their respective obligations under the convention and this is a fact admitted on every occasion by distinguished officials. The implementation of MARPOL presupposes expenditure which is mostly absorbed by the owners of the vessel. The expenditure is not entirely reflected on the cost of the product of the industry, the carriage. None of the parties connected with the carriage such as the charterer or the trader are willing to contribute directly or indirectly, as the vessel is supposed to be properly fitted for the service and the carriage.

As far as I am concerned, I would like to see every sector of the oil and shipping industries to contribute for the achievement of MARPOL's ideals and goals.

I would like to think that every shackle of the chain is holding its corresponding MARPOL-weight and in this respect the traders or merchants who intervene with the carriage are of no exception.

The owner is finding himself once more resqueezed between the charter warranties and the MARPOL requirements cost, or any eventual cost which at a certain time may arise in fulfilment of a new regulation just after an accidental happening which would affect public opinion.

The shipping industry doesn't have the privilege of shorebased industries which, at once, absorb the accidental expense by transferring it to the consumer.

Further on I'm providing you with figures indicating the vast amounts involved and invested and which the owner is required to absorb alone.

The problem, however, is not the extra burdens as much as they are, but the fact that there is general trend for passing onto the owner's shoulders the installation cost and presumably not the running cost alone but, in some cases, part of the amortization of the investment itself. This is where we come across a condemnable aspect of the problem that of the commercialization of MARPOL.

I have a feeling and I wish to be proved wrong of such a feeling that a number of installations worldwide existed and were, prior to MARPOL's implementation, "free of charge" and upon implementing them were "baptized" as facilities and automatically were given the right to charge for the same service.

Undoubtedly the fact itself is condemned but the question arises as who is offering and through what means an immediate and effective protection against such arbitrary actions?

"Every rose has a thorn" and the commercialization is the thorn in this case, a thorn pricking the owner's fingers exclusively and one can encounter such thorns in the gardens of administrations, charterers or those of the manufacturers.

Another problem is that of super protectionism of the marine environment and which has been given various shapes such as extra legislative measures, requirements over and above those of the convention, erroneous, subjective or arbitrary interpretations of MARPOL rules. In an INTERTANKO bulletin I came across a piece of relevant information which reads as follows. "INTERTANKO has gained IMO's acceptance for the view that when ports demand regulations for ballast discharges which go beyond MARPOL regulations, then the port should absorb the extra cost involved".

In principle I agree that things look as simple as that in theory. In fact a vessel faces these problems on the spot but in the meantime when the damage is sustained the question is through which mechanism will an owner be compensated against such a cost by the port?

As in any other shipping sector there is a tendency to over-regulate for achieving the best results, instead of trying to educate and motivate the seafarer.

The main cause of pollution accidents, the human error, must be eliminated and the various police minded controllers are not the appropriate teachers.

(Continued)

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

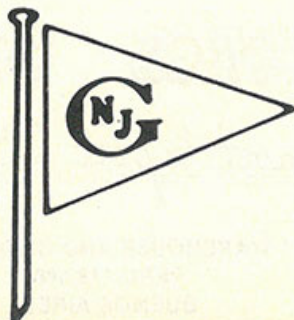
41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Οί επισκευές πλοίων

Η συνδυασμένη συρροή εργασιών επισκευής πλοίων και η μείωση του κόστους παραγωγής κατά τους τελευταίους μήνες έφεραν σε κερδοφόρα θέση τα οικονομικά της Gibraltar yard που από τις αρχές του χρόνου ανήκει στην τοπική κυβέρνηση της Κοινοπολιτείας. Επί του παρόντος το ναυπηγείο είναι πλήρως απασχολημένο με την αύξηση των επισκευαστικών εργασιών στο έξαπλάσιο που οφείλεται στην περισσότερο εύελικτη και επιθετική πολιτική της διευθύνσεως και της βελτιώσεως της συνεργασίας του επισκευαστηρίου με τους ανά τον κόσμο πράκτορες του.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η έκβολή των καταλοίπων

Οι Υπουργοί Περιβάλλοντος των διαφόρων Κρατιδίων της Ομοσπονδίας συμφώνησαν τελικώς επί μιάς απόφασης η οποία επιτρέπει στους λιμένες να δέχονται χωρίς επιβάρυνση τα απόβλητα των πλοίων. Το μέτρο αυτού μπορούν να επωφεληθούν όλα τα πλοία που προσεγγίζουν τακτικά στους γερμανικούς λιμένες.

Με την απόφαση αυτή οι Δημόσιες Αρχές προσπαθούν να εμποδίσουν την προσέγγιση των πλοίων σε ένα μόνον γερμανικό λιμένα αποκλειστικώς για να απαλλαγούν από τα κατάλοιπά τους. Και το μέτρο αποβλέπει στο να πείσει τους πλοίαρχους να μην απορρίπτουν τα απόβλητα του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα στην περιοχή της Β. Θάλασσας. Βεβαίως υπάρχουν ήδη εγκαταστάσεις εξάλειψης των χημικών και πετρελαϊκών καταλοίπων αλλά η χρήση τους είναι δαπα-

νηρή και γι' αυτό οι περισσότεροι πλοίαρχοι προτιμούν να τις αποφεύγουν και να ρίχνουν τα απόβλητα στην ανοικτή θάλασσα, παρά τον κίνδυνο των βαρύτατων προστίμων.

Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση της Γερμανίας προτίθεται να υποστηρίξει το σχέδιο αυτό πληρώνοντας το μισό των ετήσιων δαπανών, ενώ το άλλο μισό θα καταβάλουν τα διάφορα κρατίδια και οι λιμένες τους. Υπολογίζεται ότι τα αποτελέσματα του μέτρου αυτού θα φανούν ύστερα από περίοδο δοκιμών μιάς τριετίας.

ΚΙΝΑ

Θά αυξηθούν οι εισαγωγές σιτηρών

Λόγω του απογοητευτικού θερισμού, συνέπεια της τελευταίας ξηρασίας στην χώρα και της αυξημένης κατανάλωσης, οι εισαγωγές σιτηρών από τον αρμόδιο κρατικό οργανισμό της Κίνας προβλέπεται να αυξηθούν από αυτήν την περίοδο.

Ιάπωνες έμποροι σιτηρών υπολογίζουν ότι οι εισαγωγές για το 1988 θα φτάσουν τους 20 εκατ. τόννους με κυριότερους προμηθευτές τις ΗΠΑ και τον Καναδά. Την ίδια περίοδο κατά το 1987 οι εισαγωγές ήταν 16,28 εκατ. τόννοι και το 1986 μόλις 7,73 εκατ. τόννοι. Η παραγωγή σιτηρών της Κίνας πλήττεται από προβλήματα όπως αδυναμία αποθήκευσης μεγάλων ποσοτήτων σιτηρών, συνεχή ανάγκη κάλυψης των αυξημένων καταναλωτικών απαιτήσεων, ξηρασίες που έπληξαν 44 εκατ. εκτάρια αγροτικής γής το πρώτο πεντάμηνο του έτους, καθώς και συμφοράση των ποταμών οδών με αποτέλεσμα ποσότητες σιτηρών και βάμβακος να σαπίζουν στις αποθήκες λόγω έλλειψης μεταφορικών μέσων.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Βελτιώνονται τα διύλιστήρια

Με σκοπό την προώθηση των προϊόντων του εκ της παραγωγής πετρελαίου, το Κουβέιτ πρόκειται σύντομα να βελτιώσει κατά 25% την παραγωγική ικανότητα των διύλιστηρίων του. Η Κρατική Εταιρία Πετρελαίου του Κουβέιτ θα επενδύσει μεγάλα ποσά για αυξημένη ικανότητα διύλισης στο Κουβέιτ καθώς και για παραπλήσιες δραστηριότητες όπως αύξηση του στόλου των πετρελαιοφόρων και εγκατάσταση ενός ειδικευμένου σταθμού υποδοχής προϊόντων πετρελαίου στο Ρόττερνταμ. Τα διύλιστήρια αυτά θα έχουν δυνατότητα παραγωγής 750.000 βαρελιών την ημέρα. Το μερίδιο παραγωγής πετρελαίου της χώρας στον ΟΠΕΚ είναι σήμερα 996.000 βαρέλια την ημέρα και με την νέα αυξημένη ικανότητα παραγωγής το Κουβέιτ θα μπορεί να εξάγει το 75% της παραγωγής του σε προϊόντα πετρελαίου αντί του 60-70% που είναι σήμερα. Ήδη τα πρώτα έξι μεγάλα δεξαμενόπλοια πρόκειται να δρομολογηθούν μέχρι το τέλος του 1988, κυρίως στις γραμμές της Άπω Ανατολής. Άλλα τέσσερα δεξαμενόπλοια των 35.000 τον. θα δρομολογηθούν στην Αφρικανική αγορά, ενώ στην Ευρώπη όπου μόλις έλκεται κλήρωση το ειδικό μεγάλο τέρμιναλ υποδοχής προϊόντων πετρελαίου (VLPC) στο Ρόττερνταμ, η αγορά θα τροφοδοτείται από μεγάλα δεξαμενόπλοια. Ο σταθμός αυτός έχει διαμορφωθεί έτσι ώστε να χειρίζεται την διάθεση τριών ή τεσσάρων ποιοτήτων άργου ή προϊόντων σε ποσότητες 300.000 βαρελιών την ημέρα στην Ευρωπαϊκή αγορά.

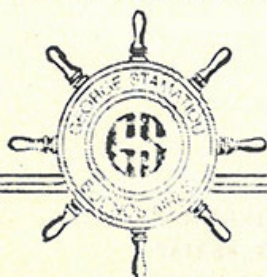
ΙΑΠΩΝΙΑ

Τό προσωπικό των ναυπηγείων

Μετάξυ του 'Απριλίου 1975 και του 'Οκτωβρίου 1987 ο αριθμός του προσωπικού (ήμερομίσθιοι και επί συμβάσει) του απασχολούμενου στις ναυτικές κατασκευές, μειώθηκε κατά 76,6%.

Σύμφωνα με την Ένωση Ιαπώνων Ναυπηγών, η δύναμη του προσωπικού των ναυπηγείων μελών της Ένώσεως, ανερχόταν στις 31 'Οκτωβρίου 1987 σε 38.011 πρόσωπα έξ ων 27.039 ήμερομίσθιοι και 10.972 επί συμβάσει. Στους αριθμούς αυτούς δεν περιλαμβάνεται το προσωπικό της Ishikawajima Ship and Chemical Plant και της Nippon και Heavy Ind. οι οποίες εγκατάλειψαν την "Ε-

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 1808 STAM AR



GEORGE STAMATIOU

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:
PERU 1182/88
BUENOS AIRES

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483

νωση τόν 'Απρίλιο του 1987. Σήμερα ή "Ένωση περιλαμβάνει 21 ναυπηγικές εταιρίες.

Τόν 'Απρίλιο του 1975 τό προσωπικό τών μελών τής 'Ενώσεως ά- νερχόταν σέ 116.200 ήμερομισθίους καί 46.300 επί συμβάσει. Οί ά- ριθμοί αύτοί μειώθηκαν στό ήμισι μέσα σέ πέντε χρόνια καί έκτοτε παρέμειναν σχεδόν σταθεροί μέχρι τόν 'Απρίλιο του 1986. Στό διά- στημα τών έξη τελευταίων μηνών ό άριθμός τών ήμερομισθίων στίς 40 έγκαταστάσεις τών 21 ναυπηγείων μειώθηκε κατά 4.100 πρόσω- πα, ενώ τών επί συμβάσει παρέμεινε σταθερός. 'Η μείωση τών τε- λευταίων 18 μηνών όφείλεται στήν άχρήστευση όρισμένων έγκατα- στάσεων καί στό μέτρα άνασυγκροτήσεως λόγω τής άνατιμήσεως του γιέν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τραγωδία σέ πλατφόρμα πετρελαίου

Σφοδρή έκρηξη πού μέσα σέ λίγα λεπτά μετέτρεψε σέ κόλαση φωτιάς πλατφόρμα άντλησης πετρελαίου, προκάλεσε τόν τραγικό θάνατο 154 εργατών καί είναι ή μεγαλύτερη τραγωδία πού έχει συμβεί μέχρι σήμερα στή Βόρεια Θάλασσα, 190 μίλια άνοικτά τής Σκωτίας.

'Εκπρόσωπος τής εταιρίας «'Οξιντένταλ» στήν όποία άνήκε ή πλωτή εξέδρα άντλησης πετρελαίου, δήλωσε ότι οί περισσότεροι εργάτες πρέπει νά πέθαναν, ενώ κοιμόντουσαν μετά τό τέλος τής δωδεκάωρης βάρδιας τους.

Οί επιζώντες πήδησαν στό παγωμένο νερά, από ύψος 60 μέτρων, καί διασώθηκαν από τά ναυαγοσωστικά πού έσπευσαν στόν τόπο τής τραγωδίας.

Τό μέγεθος τής καταστροφής έδωσε εκπρόσωπος τής βρεταννι- κής πολεμικής άεροπορίας, ό όποιος ανέφερε ότι άρκετές ώρες με- τά τήν έκρηξη οί φλόγες είχαν ύψος 120 μέτρων καί ήταν όρατές ά- πό άπόσταση 60 χιλιομέτρων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

'Αγορά ναυπηγείου

'Η Βρετανική Κυβέρνηση ένέκρινε τελικά τήν αγορά από τό Νορβηγικό ναυτιλιακό συγκρότημα Kvaerner τής ναυπηγικής μονά- δος Govan Shipbuilders. Τό ναυπηγείο άνήκε στήν κρατική εταιρία Μπρίτις Σιμπλίντερς καί ύπολογίζεται ότι ή πώληση του θά άπο- φέρι περί τά 160 έκ.τ. δολάρια. Στήν συμφωνία αγοράς περιλαμ- βάνεται καί ή άνάθεση στό ναυπηγείο τής ναυπηγήσεως δύο ύγρα- εριοφόρων μεταφορικής ικανότητας 56.000 κυβ. μέτρων, μέ άψιόν γιά δύο μικρότερα ύγραεριοφόρα μεταφορικής ικανότητας 32.000 κυβ. μέτρων. 'Η άλλαγή του ναυπηγείου τελεί υπό τήν έγκριση του ναυτιλιακού τομέα του Νορβηγικού συγκροτήματος καί άκόμα από τήν 'Επιτροπή τής ΕΟΚ. 'Η Μπρίτις Σιμπλίντερς θά παραμείνει ύ- πεύθυνη γιά τό μάντζμεντ του ναυπηγείου μέχρι νά όλοκληρω- θούν οί ναυπηγήσεις δύο πλοίων πού έχει παραγγείλει ή ναυτιλια- κή εταιρία τής Κίνας «Cosco». 'Επίσης τό κρατικό ναυτιλιακό συγ- κρότημα τής Βρεταννίας θά αναλάβει τό κόστος τής άποζημίωσης 500 εργατών πού πιθανότατα θά άπολυθούν όταν αναλάβουν οί Νορβηγοί, καθώς καί τό κόστος επέκτάσεως τών έγκαταστάσεων του ναυπηγείου ώστε νά καταστεί δυνατή ή ναυπήγηση ύγραεριο- φόρων χωρητικότητας έως 90.000 κυβ. μέτρων.

'Η παρουσία της στόν Κόλπο

Παρά τούς ύψηλους πολεμικούς κινδύνους τής περιοχής, τά Νορβηγικά πετρελαιοφόρα πληθαίνουν συνεχώς στόν Κόλπο λόγω τών μεγάλων κερδών. 'Εφέτος 11 ναυτικοί έχασαν τή ζωή τους έπά- νω σέ νορβηγικά ή από Νορβηγούς έκμεταλλεούμενα πλοία στό νε- ρά του Κόλπου. Πάντως οί Νορβηγοί έλπίζουν ότι ή 'Αμερικανική ύ- πόσχεση περί άποτελεσματικής προστασίας τών πλοίων τρίτων χω- ρών, θά είχε επίδραση επί τών έμπολέμων, πράγμα πού μέχρι σή- μερα δέν φαίνεται νά έπιβεβαιώνεται.

Πρός τό παρόν τά νορβηγικά συμφέροντα εξασφαλίζουν τό ένα τέταρτο περίπου τών πετρελαϊκών μεταφορών στόν Κόλπο. Τό ό-

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES



ΓΡΑΜΜΑΙ ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΩΝ & ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΤΗΛ. 4178.080

F/B «ΕΛΛΑΣ ΕΞΠΡΕΣ»

'Αναχωρήσεις κάθε
ΔΕΥΤΕΡΑ — ΤΕΤΑΡΤΗ — ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ —
ΚΥΡΙΑΚΗ

'Από Πειραιά διά:
ΠΑΡΟ — ΝΑΞΟ — ΙΟ
ΘΗΡΑ — ΗΡΑΚΛΕΙΟ



F/B «ΛΗΜΝΟΣ» «ΣΚΟΠΕΛΟΣ» «ΣΚΙΑΘΟΣ» «ΑΙΓΕΥΣ» «ΣΚΥΡΟΣ»

Καθημερινές άναχωρήσεις από:
ΒΟΛΟ — ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ — ΚΥΜΗ

διά

ΣΚΙΑΘΟ — ΣΚΟΠΕΛΟ — ΑΛΟΝΝΗΣΟ
ΛΗΜΝΟ — ΚΑΒΑΛΑ — ΜΥΤΙΛΗΝΗ



Πληροφορίες: Κεντρικά Γραφεία
Πειραιώς, Καραϊσκού 120 - Τηλ. 4178.080
4172.415 - 4178.684

Κεντρικόν Πρακτορείον: 'Αστιγγος 6
Πειραιεύς - Τηλ. 4121.622 - 4177.453

Κεντρικό 'Αθηνών: 'Ακαδημίας 98
Τηλ. 3622.093

Κεντρικό Βόλου: 'Αργοναυτών 34
Τηλ. 0421 - 22992

ποίο σημαίνει ότι περί τους 200-300 νορβηγοί ναυτικοί βρίσκονται ανά πάσα στιγμή στα επικίνδυνα ύδατα. Οι αριθμοί αυτοί θα είναι αρκετά μεγαλύτεροι αν προστεθούν και οι νορβηγικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις, των οποίων τα πλοία, εργαζόμενα στη ζώνη που χωρίζει το Ιράν από το Ιράκ, δεν συμπεριλαμβάνονται στις στατιστικές της Ένώσεως των Νορβηγών Έφοπλιστών. Οι στατιστικές αυτές περιλαμβάνουν μόνο τα πλοία που ανήκουν σε νορβηγικές εφοπλιστικές εταιρίες εδρεύουσες στη Νορβηγία, έστω και αν φέρουν την εθνική ή κάποια ξένη σημαία.

ΤΑΪΛΑΝΔΗ

Η εκφόρτωση κοντέινερς

Στό τέλος του τριμήνου ακυρώνεται υπό της Κυβερνήσεως ή εξουσιοδότηση που είχε παρασχεθεί στην Bangkok Craneage Corporation (BCC) για τον μονοπωλιακό χειρισμό των εμποροκιβωτίων στον λιμένα του Μπανγκόκ. Η ανάκληση οφείλεται στην αδυναμία της BCC να πετύχει μίνιμουμ εκφορτώσεως 12 κοντέινερς ωριαίως. Έπ' αυτού το αρμόδιο Υπουργείο δήλωσε ότι τα κέρδη του λιμένος δεν αξίζουν τα εκατομμύρια των βαρελίων που έχαναν οι Ταϊλανδοί εξαγωγείς. Καί υπογράμμισε ότι οι φορτωτάι αξίωναν όπως το 90% των πλοίων που προσήγγιζαν στον λιμένα διαθέτουν γερανούς ικανούς να χειρίζονται 18-20 κοντέινερς την ώρα.

Η απόφαση για τον μονοπωλιακό χειρισμό της BCC είχε ληφθεί πρό διετίας από τη

Διεύθυνση του λιμένος σε μία προσπάθεια αύξησεως των εισπράξεων του και υποχρέωνε τους φορτωτές να χρησιμοποιούν τους δημόσιους γερανούς με τιμή 1.000 μπάθ (40 δολλ.) κατά κοντέινερς των 20 ποδών και 1700 μπάθ κατά κοντέινερς των 40 ποδών. Η τωρινή ανάκληση της απόφασεως αυτής θεωρείται συνεπακόλουθο της απόφασεως των δύο Κόνφερενς της περιοχής να ορίσουν επίναυλο συμφορήσεως για να συμψηφίζουν τις συνέπειες των καθυστερήσεων που συνέβαιναν στη Μπανγκόκ. Πράγματι δέ η μέν Κόνφερενς ANERA είχε αποφασίσει αύξηση δολλ. 190 κατά κιβώτιο EVP και δολλ. 250 κατά κιβώτιο EQP. Τις ίδιες αύξησεις επέβαλε και η άλλη Κόνφερενς, η TW-RA, για τα εμπορεύματα από τη Ν. Αμερική στη Μπανγκόκ.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Μετονομασία της Νέντλοϋδ

Προσπαθώντας να ισχυροποιήσει την θέση της στην αγορά της Ολλανδίας και του εξωτερικού και να κάνει περισσότερο γνωστό το όνομά της στην ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα, η εταιρία Nedlloyd Shipping Agencies άλλαξε την ονομασία της από την 1η Ιουνίου σε Nedlloyd Lines. Ταυτόχρονα και οι θυγατρικές εταιρίες του συγκροτήματος μετονομάζονται προσθέτοντας ανάλογα «Πρακτορεία», «Πράκτορες» ή «Ναυτιλιακό Πρακτορεία». Η αλλαγή τίτλου αφορά 14 ναυτιλιακές εταιρίες στην Ευρώπη, Ασία, Αφρική και Κεντρική Αμερική με συνολικό προσωπικό περί τα 1.400 άτομα.

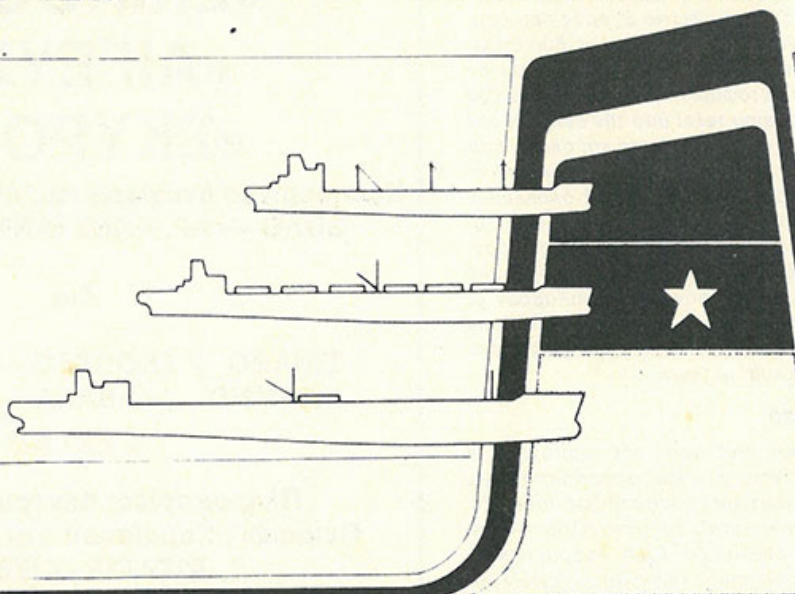
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Τό τέλος του «Θαλασσινού Γίγαντα»

Στά διαλυτήρια της Ταϊβάν θα τελειώσει η ιστορία του «Seawise Giant», του μεγαλύτερου πλοίου του παγκόσμιου στόλου. Τό χωρητικότητας 240.000 τον. γκρός δεξαμενόπλοιο υπηρέτουσε ως πλωτή αποθήκη πετρελαίου στον τερματικό σταθμό του Λαράκ Αϊλαντ όπου υπέστη βομβαρδισμό από Ιρακινά αεροσκάφη και λόγω των εκτεταμένων ζημιών του χαρακτηρίσθηκε ως όλικη απώλεια. Τό σκάφος ανήκει στον μεγάλο ναυτιλιακό οργανισμό Τούνγκ που έχει έδρα τό Χόγκ Κόγκ και έφερε την Λιβεριανή σημαία. Μετά την εκφόρτωση του φορτίου που απομένει στις δεξαμενές του, τό πλοίο που είναι ακόμα σε αξιόπλοη κατάσταση, θα αρχίσει τό ταξίδι του για τόν τελευταίο του προορισμό. Η διάλυση ενός τόσο μεγάλου σκάφους παρουσιάζει όρισμένα τεχνικά προβλήματα και είναι πιθανό τό πλοίο να κοπεί αρχικά έν πλώ σε δυο ή τρία μέρη πρίν την παράδοσή του στα παράκτια διαλυτήρια. Η διάλυση θα αποφέρει στους ιδιοκτήτες του ποσό περίπου 16 εκατ. δολларίων.

Μετά τό τέλος του «Θαλασσινού Γίγαντα» τό μεγαλύτερο σκάφος του παγκόσμιου στόλου είναι τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Ελλάς Φώς».

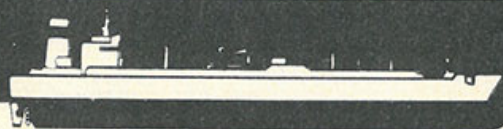
ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η απόφαση για την επανάληψη της εργασίας των συνταξιούχων

Δημοσιεύουμε εν συνεχεία την απόφαση του ΥΕΝ με την οποία επιτρέπεται η επανάληψη — υπό όρισμένες προϋθέσεις — της εργασίας από τους συνταξιούχους χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους.

Στην απόφαση, η οποία έχει σταλεί για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, δεν γίνεται μνεία για τα πλοία στα οποία επιτρέπεται η επανάληψη της εργασίας των συνταξιούχων, είναι όμως αυτονόητο ότι αυτή αναφέρεται στα πλοία με Έλληνική σημαία, δεδομένου ότι έχει ξεκαθαρισθεί πλέον ότι δεν μπορεί να υπάρξει ανάμιξη της Έλληνικής Πολιτείας σε παρόμοια θέματα που αφορούν πλοία με ξένες σημαίες, εν προκειμένω δε υπενθυμίζουμε ότι το ΝΑΤ, μετά από μηνύσεις ενδιαφερομένων, έσπευσε να επιστρέψει σε συνταξιούχους τις συντάξεις που είχε παρακρατήσει επειδή εργάζονταν σε πλοία με ξένες σημαίες. Συνεπώς η απόφαση αφορά μόνον την επανάληψη της εργασίας των συνταξιούχων στα πλοία με Έλληνική σημαία, η εργασία δε σε πλοία με ξένες σημαίες δεν υπόκειται σε κανέναν περιορισμό.

Με την απόφαση του Υπουργού κ. Εύα. Γιαννόπουλου δικαιώνονται πλήρως και τα «Ναυτικά Χρονικά» τα οποία από την αρχή δι- χι μόνον είχαν αντιταχθεί στην ποινικοποίηση της εργασίας των συνταξιούχων αλλά και υποστήριξαν ότι ακόμη και σε περίπτωση γενικής απαγορεύσεως της εργασίας των συνταξιούχων προκειμένου να εξασφαλισθούν θέσεις εργασίας για τους νέους μας οι οποίοι αναζητούν εναγωνίως δουλειά, από το μέτρο θα έπρεπε να εξαιρεθεί η εργασία των συνταξιούχων σε ξένα πλοία. Πρέπει ακόμη να υπογραμμίσουμε ότι η απόφαση του κ. Γιαννόπουλου αποτελεί πραγματικό κόλαφο εναντίον εκείνων που υποστήριζαν ότι με την απαγόρευση της εργασίας των συνταξιούχων θα εξασφαλιζονταν θέσεις απασχολήσεως για τους εν ενεργεία άνεργους ναυτικούς, ενώ εκείνοι που πραγματικά «πέτυχαν» ήταν να στερηθούν από Έλληνες θέσεις εργασίας τις οποίες τελικά κέρδισαν ξένοι εκθέτοντας ταυτόχρονα και τον πρώην Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή, ο οποίος δυστυχώς, δεν έλαβε υπόψη τις υποδείξεις των «Ναυτικών Χρονικών».

Η σχετική απόφαση του ΥΕΝ έχει ως εξής:

1. Επιτρέπουμε στους λόγω γήρατος συνταξιοδοτηθέντες από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ναυτικούς να επαναλάβουν το ναυτικό επάγγελμα υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις και περιορισμούς:

α. Να μην έχουν υπερβεί το 60ο έτος της

ηλικίας τους.

β. Να χορηγηθεί έγκριση της Διευθύνσεως Ναυτικής Έργασίας (ΥΕΝ/ΔΝΕΡ) κατά τη διαδικασία που ορίζεται παρακάτω στην παρ. 3.

γ. Να κριθούν ικανοί για την επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος εξεταζόμενοι από Υγειονομική Επιτροπή που αποτελείται από τον Αρχίατρο του Οίκου Ναύτου Πειραιώς και δύο μονίμους γιατρούς του Οίκου Ναύτου, ειδικότητας Καρδιολόγου και Οφθαλμιάτρου, οριζόμενους μετά των αναπληρωμάτων τους από τον Πρόεδρο του Ο.Ν.

2. Η επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος με την ανωτέρω διαδικασία δεν διακόπτει τη συνταξιοδότηση των ναυτικών.

3. Η διαδικασία επιστροφής των ναυτικών φυλλαδίων καθορίζεται ως ακολούθως:

Η ενδιαφερόμενη Ναυτική Έταιρία θα υποβάλει αίτηση στην Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας μαζί με αίτηση του συνταξιούχου ναυτικού και θα ζητά την επιστροφή του ναυτικού φυλλαδίου για ναυτολόγηση σε συγκεκριμένο πλοίο.

Η ΔΝΕΡ/ΥΕΝ στη συνέχεια σε συνεργασία με το ΓΕΝΕ, θα εξετάζει κατά περίπτωση, την προσφορά ή όχι για ναυτολόγηση, της ειδικότητας του αιτούντος. Έφσον διαπιστωθεί ότι δεν προσφέρεται ναυτικός για συγκεκριμένο πλοίο, βάσει σχετικού σημειώματος του ΓΕΝΕ, θα παρέχει τη σχετική έγκριση επιστροφής του Ν.Φ.

Η κατά τα ανωτέρω έγκριση θα διαβιβάζεται στο ΝΑΤ για την επιστροφή του Ν.Φ. στον αιτούντα χωρίς διακοπή της σύνταξης και θα ισχύει για ναυτολόγηση μέχρι επτά μήνες ή οποία δύναται να παραταθεί μέχρι έννεα μήνες μετά την έγκριση της ΔΝΕΡ/ΥΕΝ και εφόσον υπάρχουν αποχρώντες λόγοι. Κατά τη συμπλήρωση των πέντε πρώτων περιόδων ναυτολόγησής, είναι δυνατή η ανανέωση της συμβάσεως για μία ακόμα φορά χωρίς νέα υγειονομική εξέταση μετά έγκριση της ΔΝΕΡ/ΥΕΝ εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις των παρ. 1 και 3 και το επιθυμούν άμφω οι συμβαλλόμενοι.

4. Μετά το πέρας της περιόδου αυτής ή της ναυτολόγησής του για οποιοδήποτε λόγο ο συνταξιούχος υποχρεούται μέσα σε ένα μήνα να καταθέσει το ναυτικό φυλλάδιο στο ΝΑΤ, διαφορετικά θα διακόπτεται η συνταξιοδότησή του.

5. Η άμοιβή των μελών της κατά την παρ 1 εδάφιο (γ) της παρούσης Υγειονομικής Επιτροπής θα βαρύνει τους ενδιαφερομένους, κατά το εκάστοτε ισχύον κρατικό τιμολόγιο.

6. Η παρούσα έχει προσωρινό χαρακτήρα και δύναται να ανακληθεί οποτεδήποτε με νεώτερη απόφαση.

Η ισχύς της παρούσης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Τα θέματα της Ναυτιλιακής Διασκέψεως

Τα θέματα που θα αναπτυχθούν στη Ναυτιλιακή Διάσκεψη ή οποία διοργανώνεται από τη Συντονιστική Επιτροπή Προωθήσεως Έλληνικής Οικονομίας και θα πραγματοποιηθεί στις 5 και 6 Σεπτεμβρίου υπό την αιγίδα του Υπουργού Ναυτιλίας είναι τα εξής:

- Η εθνική οικονομία, κοινωνική και πολιτιστική σημασία της Έλληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Η κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική και τα θεσμικά και διαρθρωτικά προβλήματα της Έλληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Η Έλληνική Ναυτιλία και ΕΟΚ.
- Προβληματισμοί της οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδος και ο ρόλος της Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Η διεθνής ναυτιλιακή κρίση και οι προοπτικές της Έλληνικής ναυτιλίας.
- Το πρόβλημα του ναυτιλιακού έκφυγ- χρονισμού.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού, Τ.Θ. 80 127 Πειραιά

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Γνωρίζων καλά την Άγγλική με προϋπηρεσία σε ΤΑΝΚΕΡΣ για εργασία γραφείου
Ηλικία μέχρι 45 ετών.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού — Τ.Θ. 80 127 Πειραιά.

- Προβλήματα ναυτιλιακού κόστους.
- Έλεγχος ζώνες και Έμπορικη Ναυτιλία.
- Αναδιοργάνωση και εκσυγχρονισμός των λιμένων.
- Η χρηματοδότηση της ναυτιλιακής ανάπτυξης.
- Προβλήματα φορολογίας.
- Ειδικά προβλήματα ποντοπόρου Ναυτιλίας.
- Οι ναυτιλιακές σχέσεις και η συνεργασία των κοινωνικών εταίρων.
- Η ασφάλιση των πληρωμάτων και το NAT.
- Η Ναυτική Εκπαίδευση.

Δημοσίευση Π.Δ. για την ασφάλεια πλοίων

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 148 Α' / 5.6.88) το Π.Δ. 318 με το οποίο τροποποιούνται διατάξεις του Π.Δ. 797/1981 «περί έγκρισης και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού, «περί ασφαλείας των δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών».

Έπιστροφή επί πλέον παρακρατηθέντος φόρου

Έπιστρέφεται το επί πλέον ποσό φόρου που παρακρατήθηκε κατά τη χρήση 1987 από τις άμοιβες των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού.

Σχετική απόφαση του Υπουργού Οικονομικών κ. Δ. Τσοβόλα (Ε 8805/πολ. 189/ 20.6.88) κοινοποιήθηκε αρμοδίως. Το κείμενο αυτής έχει ως εξής:

Έχοντας υπόψη κλπ. αποφασίζουμε:

1. Το επί πλέον ποσό φόρου που παρακρατήθηκε από τους εργοδότες, κατά την καταβολή μέσα στο έτος 1987 άμοιβών σε δραχ-

μές στους αξιωματικούς του Έμπορικού Ναυτικού, λόγω της μείωσης, ειδικά για τη χρήση 1987, της διαφοράς που προκύπτει μεταξύ του γενικού και του ειδικού τρόπου υπολογισμού του φόρου στις άμοιβές αυτές κατά ποσοστό είκοσι (20%) αντί σαράντα (40%), επιστρέφεται στους αξιωματικούς του Έμπορικού Ναυτικού, σε κάθε περίπτωση, με την εκκαθάριση των ετήσιων δηλώσεων φορολογίας εισοδήματος οίκων.

2. Η απόφαση αυτή να κυρωθεί με νόμο.

Η σύμβαση των πορθμείων

Υπεγράφη από την Ένωση Πορθμείων Έσωτερικού και την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και κυρώθηκε από τον Υπουργό Ναυτιλίας η συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων που εργάζονται στα πορθμεία έσωτερικού με την οποία οι μηνιαίοι βασικοί μισθοί των πληρωμάτων των πλοίων της κατηγορίας αυτής αυξάνονται κατά ποσοστό 12%.

Εμβόλιμη εξεταστική περίοδος για μηχανικούς

Σε εμβόλιμη εξεταστική περίοδο του Ιουλίου, θα διεξαχθούν οι εξετάσεις των σπουδαστών μηχανικών του Κέντρου Εκπαιδευσεως Στελεχών Ε.Ν. μετά από σχετική απόφαση του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου.

Οι εξετάσεις θα αρχίσουν στις 25 Ιουλίου 1988 και ώρα 8.30 το πρωί, στις κτιριακές εγκαταστάσεις του ΚΕΣΕΝ (Πλοιάρχων).

Στις εξετάσεις μπορούν να συμμετάσχουν όσοι εκ των έπιθυμούντων σπουδαστών έχουν δικαίωμα.

Οι υποψήφιοι θα πρέπει να υποβάλλουν το αργότερο μέχρι τις 22 Ιουλίου, δήλωση

στη γραμματεία του ΚΕΣΕΝ/Μηχανικών αναφέροντας τα μαθήματα στα οποία επιθυμούν να εξεταστούν.

Άγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθαν τα αδελφά δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια «Santiago» και «Zamora» 35.621 τόν. d.w. και 36.826 τόν. d.w., 19.752 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγείας 1975, έναντι τιμής en bloc περί των 11 εκατ. δολλαρίων.

— Σε μη κατανομοζόμενους πλοιοκτήτες επωλήθη το ελληνικό φορτηγό τύπου SD-14 «Σαίν Τζών» 15.379 τόν. d.w., 9.077 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν το 1971 στον Σκαρμαγκά.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του ιουγντέκερ «Jubilee» 16.217 τόν. d.w., 9.649 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγείας 1977, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολλαρίων.

Οι πωλήσεις πλοίων για διάλυση

Σύμφωνα με μελέτη Αμερικανικού ναυλομεσιτικού οίκου, οι συνολικές πωλήσεις πλοίων για διάλυση κατά την εξαμηνιαία περίοδο Ιανουάριος — Ιούνιος 1988 έφθασαν τα 228 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 3.410.436 τόν. d.w., από τους οποίους 1.324.416 τόν. d.w. άφορούν 29 τάνκερς που διαλύθηκαν.

Την ίδια χρονική περίοδο πέροι, δηλαδή το πρώτο εξάμηνο του 1987, είχαν διαλυθεί συνολικά 334 πλοία, χωρητικότητας 11.372.681, από τα οποία 58 ήταν δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 5.936.687.

Πειρατεία στο Μαδράς

Η διαχειρίστρια εταιρία «Aegeus Shipping S.A.» γνωστοποίησε στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ότι το φορτηγό «ΓΙΩΡΓΗΣ», νηολ. Πειραιά 7739, δέχθηκε πειρατι-

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
Member of the Association for Recognised English Language Teaching Establishments in Britain

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

- **Certificate in English:** one Term commencing April, September and January. British Council validated.
- **Intensive English Courses:** commencing July, August and September. British Council validated.
- **Business with English as a Foreign Language:** one term starting April, September and January.
- **Certificate in Business Organisation and Administration:** commencing April, July and January
- **Diploma in Business Administration and Management:** six months starting April and January.
- **Diploma and Certificate in Shipping:** One academic year commencing September.
- **Diploma in Business Studies:** One academic year commencing September.
- **Diploma in International Trade and Distribution:** Six months commencing September or January. Award of the Diploma will exempt students from the examinations required for Associate Membership of the Chartered Institute of Transport.

Further particulars from: **The Academic Registrar**
London School of Foreign Trade
(at Morley College)
61 Westminster Bridge Road
London SE1 7HT

Telephone:

Telex:

London (01) 928 6810

888 941 LCCI G Attn. L.S.F.T.

The School is a charity registered with the Department of Education and Science. Recognised by the British Accreditation Council. Help with obtaining accommodation can be given.



Κάτω από 2 εκατ. τον. γκρός ή άργουσα χωρητικότητα

κή επίθεση, ενώ ήταν άγκυροβολημένο στη ράδα του Μαδράς της Ινδίας. Συγκεκριμένα, δύο άτομα όπλισμένα με μαχαίρια επιβίβασθηκαν στο σκάφος αλλά οι νυκτοφύλακες είδοποίησαν το πλήρωμα και οι πειρατές απομακρύνθηκαν χωρίς να κλέψουν αντικείμενο αξίας.

Εφαρμογή διατάξεων της SOLAS

Από την 1η Σεπτεμβρίου 1988 θα αρχίσει η εφαρμογή των διατάξεων της SOLAS που άφορούν τον μηχανισμό πηδαλίου των Chemical Tankers ή Gas Carriers, άνω των 40.000 τόννων γκρός που έχουν κατασκευασθεί πρό της 1.9.1984.

Τά πιστοποιητικά φορτίου στη Λιβύη

Σύμφωνα με ανακοίνωση του κρατικού ναυτιλιακού πρακτορείου της Λιβύης Germa Shipping Tripoli Libya, όλα τα έγγραφα που περιγράφουν το φορτίο κάθε πλοίου που προσεγγίζει στη Λιβύη πρέπει να αναφέρον με λεπτομέρειες το είδος του φορτίου, αριθμός κοντέινερς, σημαία επί φορτίου, μετρήσεις και την σωστή σφράγιση του φορτίου. Σε περίπτωση που είναι αναγκαία οποιαδήποτε διόρθωση ή προσθήκη στα έγγραφα, αυτή θα πρέπει να γίνεται πριν το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι φόρτωσης και μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού.

Εφιστάται η προσοχή των πλοιάρχων, των πλοίων που προσεγγίζουν στη Λιβύη, για τη σωστή τήρηση των ανωτέρω.

Στό Κορμίττη

Μετά την αποχώρηση, έπειτα από μία είκοσαετία, του ναυάρχου κ. Δ. Βασιλειάδη από τη διεύθυνση της Γραμματείας της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, καθήκοντα διευθυντού άσκει από την 1 Ιουλίου ο ύποναυαρχος Α.Σ. έ.ά. κ. Παν. Κοσμάτος.

Σταυροφορία της Ναυτιλίας για την Όλυμπιάδα

Σταυροφορία σε παγκόσμια κλίμακα θα αναλάβει η Έλληνική Ναυτιλία, για την προβολή της ελληνικής ύποψηφότητας για τη διοργάνωση στην Αθήνα το 1996 της Χρυσής Όλυμπιάδας.

Για το σκοπό αυτό ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, έχει προσκαλέσει για σήμερα στο ΥΕΝ τους εκπροσώπους των έφοπλιστικών Ένώσεων και των ναυτεργατικών σωματείων προκειμένου να χαραχθεί το πλαίσιο δράσης των ανθρώπων της Ναυτιλίας στον τομέα αυτό και να συντονιστούν οι τρόποι προβολής της ελληνικής ύποψηφότητας.

Στη σύσκεψη έχουν κληθεί και εκπρόσωποι των ύπουργείων Παιδείας και Πολιτισμού, της Επιτροπής Όλυμπιακών Αγώνων και του Συλλόγου Φίλων Κλασσικού Αθλητισμού, που είχε την πρωτοβουλία να ζητήσει τη συνδρομή της Έλληνικής ναυτιλίας στη διαφήμιση της Χρυσής Όλυμπιάδας 1996.

Η διοίκηση της Λέσχης Αρχιμηχανικών

το νέο διοικητικό συμβούλιο της Λέσχης Αρχιμηχανικών Έμπορικού Ναυτικού συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Άντ. Πρίντζης, αντιπρόεδρος Σίμος Βλάχος, γενικός γραμματέας Παν.

Κατά το διάστημα μεταξύ 29 Απριλίου και 14 Ιουλίου 1988, η άργουσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 81.777 τον. γκρός αλλά παράλληλα ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων στα άγκυροβόλια του έσωτερικού αύξηθηκε κατά 2 μονάδες. Σημειώνεται ότι ποσοστό 90,39% της άργουσας χωρητικότητας καταλαμβάνουν οι 12 μονάδες δεξαμενοπλοίων.

Συγκεκριμένα, τα παροπλισμένα άνέρχονταν στις 14 Ιουλίου σε 54, συνολικής χωρητικότητας 1.883.957 τον. γκρός, έναντι 52, συνολικής χωρητικότητας 1.865.734 τον. γκρός στις 29 Απριλίου.

Από αυτά 12 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.703.066 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 32 πλοία συνολικής χωρητικότητας 116.275 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 10 πλοία συνολικής χωρητικότητας 64.616 τον. γκρός ήταν έπιβατηγά.

Εξάλλου από τα πλοία αυτά 41 συνολικής χωρητικότητας 1.709.116 ήταν με ελληνική σημαία (11 δεξαμενόπλοια, 1.573.270 τον. γκρός, 21 φορτηγά, 97.545 τον. γκρός και 9 έπιβατηγά, 38.301 τον. γκρός) και 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 174.841 τον. γκρός (1 δεξαμενόπλοιο, 129.796 τον. γκρός, 11 φορτηγά 18.730 τον. γκρός και 1 έπιβατη-

γό 26.315 τον. γκρός) ήταν με ξένες σημαίες.

Οι άπόπλοι

Μεταξύ 29 Απριλίου και 13 Ιουλίου 1988 απέπλευσαν τα εξής πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται η ήμερομηνία άπόπλου):

• Έλευσίνα, θέση Γ: τα φορτηγά «Καρίμπαν Κάρριερ» (23.5.88), «Βίκτορι V» (12.5.88), τα δεξαμενόπλοια «Χρήστος» (11.7.88) και «Ρομυ» 9.6.88) και τα έπιβατηγά «Princes Lydia» (4.6.88) και «Μονακό» (9.5.88).

Οι παροπλισμοί

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στα κατωτέρω άγκυροβόλια τα εξής πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται η ήμερομηνία παροπλισμού):

• Έλευσίνα, θέση Β: τα φορτηγά «Joyce Tide» (21.4.88), «Rigel Tide» (21.4.88), «Teon Tide» (21.4.88) και «Aries Tide» (21.4.88), τό δεξαμενόπλοιο «Παλλάς Αθηνά» (15.4.88) και τό ρυμουλκό «Construct Tide» (9.6.88).

Έλευσίνα, θέση Γ: τα φορτηγά «Παναγία Κάστρου» (6.5.88) και «Χίος Φαίθ» (30.6.88) και τα έπιβατηγά «Πανορμίτης» (12.5.88) και «Σίτυ όφ Άνδρος» (22.6.88).

Τσάκωνας, β' γενικός γραμματέας Ήλ. Στρίγγος, ταμίας Μιχ. Σαλιχός, β' ταμίας Κων. Παπαζαχαρίου, ύπεύθυνος δημοσίων σχέσεων Στυλ. Μαυράντης, μέλος διοικητι-

κού συμβουλίου Ι. Σταματόπουλος, διευθυντής συντάξεως περιοδικού Κυρ. Λουπατατζής, διαχειριστής περιοδικού Στυλ. Μαυράντης, διαχειριστής λέσχης Νικ. Μπατσάκου.

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
MALAYSIA
THAILAND

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

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

Εφαρμογή του ANNEX V της MARPOL CONVENTION από 31.12.1988 για τά απορρίμματα πλοίων

Από 31.12.1988 τίθεται σε εφαρμογή το Παράρτημα V της MARPOL που αναφέρεται στους τρόπους συγκεντρώσεως και διαθέσεως των απορριμμάτων (garbage) που παράγονται στα πλοία.

Η σύμβαση έχει εφαρμογή επί όλων των πλοίων παλαιών και νέων, παντός τύπου και χωρητικότητας. Τα απορρίμματα (υπολείμματα τροφών, φορτίου, ή δημιουργούμενα από εργασίες συντηρήσεως στους χώρους Μηχανοστασίου και Καταστρώματος) ανάλογα με το είδος τους δύνανται να απορρίπτονται στη θάλασσα ή να παραδίδονται υποχρεωτικά στις εύκολες υποδοχές λιμένων (reception facilities). Για την μείωση του όγκου προς παράδοση στις εύκολες υποδοχές απορριμμάτων, οι ενδιαφερόμενοι δύνανται να χρησιμοποιήσουν διαφόρους μεθόδους ως την συμπίεση με ειδικούς συμπιεστές

(compressors), στην καύση σε ειδικούς κλιβανούς (incinerators) και την πολτοποιήση ή άλεση αυτών με ειδικές συσκευές (comminuters ή grinders). Η MARPOL Convention καταλείπει στην διακριτική ευχέρεια των πλοιοκτητών την επιλογή της πλέον καταλληλού μεθόδου να μειωθεί ο όγκος των απορριμμάτων και τα έξοδα για την παράδοση αυτών στις εύκολες υποδοχές λιμένων.

Το κείμενο του Παραρτήματος περιέχεται στην έκδοση IMO υπό τον τίτλο «International Conference on Marine Pollution» 1983 (Αγγλική έκδοση No. 520 77 14E, Γαλλική έκδοση No. 521 77 14F). Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στο IMO, Publications Section, 4, Albert Embankment, London SE1 7SER, Tel. 737 7611, Telex 23588.

τας, συντονιστής λέσχης, 'Αχ. Ζαγοραϊός και α' αναπληρωματικό μέλος 'Αν. Χατζησωτηρίου.

Γαλάζιες σημαίες για καθαρές άκτες

Απενεμήθηκαν και φέτος οι Ευρωπαϊκές γαλάζιες σημαίες του 1988 για καθαρές άκτες και λιμάνια των χωρών - μελών της ΕΟΚ. Συνολικά, βραβεύθηκαν 392 άκρογιαλιές και 102 λιμάνια.

Οι ελληνικές άκρογιαλιές που πήραν την «Ευρωπαϊκή γαλάζια σημαία» είναι: 'Ακτή Φαληράκι (Ρόδος), 'Ακτή Καλλιθέα (Ρόδος), 'Ακτή Ρέντι (Ρόδος), 'Όρμος Λώ, Βροντάδες (Χίος), 'Ακτή Λουτράκι (Κορινθία), 'Ακτή Δάσους Βάι (Κρήτη), 'Όρμος Πόρου, 'Ελούντα (Κρήτη). Οι τέσσερις τελευταίες βραβεύον-

ται φέτος για δεύτερη φορά.

Τα ελληνικά λιμάνια που βραβεύθηκαν είναι: Μαρίνα Πόρτο Καρράς (Χαλκιδική), 'Αγιος Νικόλαος (Κρήτη), Γύθεια (Λακωνία), Μαρίνα Βουλιαγμένης, Μαρίνα Ζέας, Μαρίνα 'Αλίου, Ναύπακτος και Μαρίνα 'Ανδρου, όλα πλέον του πρώτου βραβεύονται για δεύτερη.

Οι έπισκευές πλοίων

Ανακοινώθηκε ότι ο γνωστός ναυτιλιακός μεσιτικός οίκος του Πειραιά, George Moundreas & Co. S.A. ανέλαβε πρόσφατα την αποκλειστική εκπροσώπηση στην Ελλάδα του γνωστού ναυπηγοεπισκευαστικού οίκου Tyne Shiprepairs Ltd, που βρίσκεται στο Wallsend on Tyne.

Πρόκειται περί ναυπηγείου έγνωσμένης

τεχνολογικής ανάπτυξεως που συνδυάζει την Βρετανική παράδοση με την εφαρμογή συγχρόνων έπισκευαστικών μεθόδων, ιδιαίτερα γνωστού για την συνέπειά του ως προς το χρόνο συμπληρώσεως των αναλαμβανόμενων έπισκευών.

Παράλληλα έγνωσθη ότι στενή επαγγελματική συνεργασία συνεφωνήθη μεταξύ της George Moundreas και των έπισκευαστηρίων Ateliers et Chantiers de Marseille Provence της Μασσαλίας και Suez Shipyard του Σουέζ.

Με τις παραπάνω εκπροσωπήσεις, η εταιρία του κ. Γιώργου Μουνδρέα έπιτυγχάνει μια πλήρη σχεδόν κάλυψη έπισκευής πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα.

Οι ζημιές στο «Σίτυ όφ Πόρος»

Το «Σίτυ όφ Πόρος» βρίσκεται άγκυροβολημένο στη ράδα του Πειραιά, με έκτετατες ζημιές στη γέφυρα από την τρομοκρατική έπιθεση της 11ης 'Ιουλίου. Έπίσης το μηχανοστάσιο του πλοίου είναι πλήρως υδάτινο μετά τις προσπάθειες των σωστικών σκαφών να κατασβέσουν την πυρκαϊά.

Λιμενικό τμήμα στους 'Αγίους Θεοδώρους

Με Προεδρικό Διάταγμα ίδρύεται στην περιφέρεια δικαιοδοσίας του λιμεναρχείου 'Ισθμίας, λιμενικό τμήμα, για βελτίωση της άστυνομεύσεως της περιοχής και για τον καλύτερο έλεγχο και ταχύτερη διεκπεραίωση των διατυπώσεων κατάπλου και απόπλου των δεξαμενοπλοίων.

Έδρα του λιμενικού τμήματος είναι τό λιμάνι των 'Αγίων Θεοδώρων (έγκαταστάσεις διύλιση - MOTOR O' I' A) και η περιφέρεια δικαιοδοσίας του εκτείνεται από άκρας Σουσακίου, μέχρι άκρας 'Αγίων Θεοδώρων.

Έξάλλου με Προεδρικό Διάταγμα, ο λιμενικός Σταθμός Σαμοθράκης, μετατάχθηκε σε ύπολιμεναρχείο.

Η προθεσμία για τίς λιμενοφυλάκινες

Παρατάθηκε μέχρι τις 22 'Ιουλίου η προθεσμία ύποβολής δικαιολογητικών για τη συμμετοχή στις έξετάσεις των ύποψηφίων λιμενοφυλάκων, άνδρων και γυναικών.

Όσοι ύπέβαλαν δικαιολογητικά δέν χρειάζεται να ύποβάλουν έκ νέου.

Δεξίωση της 'Εταιρίας Pegasus

Η εταιρία Pegasus Ocean Services Ltd., δεξιώθηκε στις 24 'Ιουνίου στα ιδιόκτητα γραφεία της στο 12, Heron Quay, March Wall, London, E14 9XN, στην περιοχή των Docklands, τά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Τούς προσκεκλημένους ύποδέχθηκαν οι οικοδεσπότες κ.κ. Μ. Κ. Περατικός, Δ.Ν. 'Ιγγλέσης και Μιχ. 'Α. Ξυλάς, με τούς συνεργάτες τους.

Ο πρόεδρος του Κομμήτη κ. 'Ι. Α. Χατζηπατέρας αναφέρθηκε στους πολλούς δεσμούς των Διευθυντών του «Πήγασος» με τό Greek Shipping Co-operation Committee, εύχαρίστησε έγκάρδια, έκ μέρους του Συμβουλίου για την φιλοφρόνηση και τη θερμή φιλοξενία και προσέφερε έκ μέρους του Committee έχάρακτο άναμνηστικό δίσκο, εύχητήριο, επί τη έγκαταστάσει του προοδευτικού ναυτιλιακού οίκου Pegasus Group, στα νέα ιδόκτητα γραφεία σε μία ραγδαία ανάπτυξο-



*για ναυτικούς
και ομογενείς*

p.v.b.a. AUTOTRANSIT p.k.

κλείνετε το
αυτοκίνητο σας πριν τον
ερχομό σας στην πατρίδα!

TAX FREE CARS

- Σας προσφέρουμε τις χαμηλότερες τιμές αγοράς αυτοκινήτου στην Ευρώπη.
- Εκδίδουμε προσωρινές πινακίδες Transit.
- Σας παραδίδουμε το αυτοκίνητό σας σε 7-10 ημέρες απ' την ημερομηνία παραγγελίας του.
- Εξωφλείτε το αυτοκίνητό σας, με την παράδοσή του στην Ελλάδα.

Γραφεία Πειραιώς:
Capt. NICOLAOS DOULAKIS

LANGE ZAVEL STRAAT 75-77 Γούναρη 2, 6ος όρ Τηλ. 4173932, 4129034
2008 ANTWERPEN BELGIUM τηλ. οικίας: 5739724, 5723336
PHONE: 0032-3/271.10.30, 235.84.72 telex: 213981 GIAS GR.

μενη, νέα επιχειρηματική περιοχή του CITY. Με την ευκαιρία αυτή έγινε και η αποχαιρετιστήρια τελετή για την αναχώρηση του κ. Δ. Βασιλειάδη, πρύς τον οποίο επίσης προσφέρθηκε εκ μέρους του Συμβουλίου του Committee, άργυρους δίσκος.

Θεατρικά εισιτήρια

Άρχισε η χορήγηση από την Έστια Ναυτικών εισιτηρίων θερινών θεάτρων στους έν ενεργεια και συνταξιούχους ναυτικούς, πού δέν πήραν εισιτήρια τή χειμερινή θεατρική περίοδο 1987-88.

Η διανομή των εισιτηρίων γίνεται κατά τις ώρες από 09.00 - 14.00, από τό ισόγειο του οίκου Ναύτου, στον Πειραιά (Παλαιολόγου 15, Πλατεία Τερψιθέας) εις μέν τούς έν ενεργεία ναυτικούς κάθε Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή, εις δέ τούς συνταξιούχους κάθε Τρίτη και Πέμπτη.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησαν τά τεύχη 3-4 (Μάρτιος — Απρίλιος) και 5 (Μάιος) τής νομολογιακής επιθεωρήσεως του δικηγόρου κ. Ι. Σέργη. Στο πρώτο τεύχος περιέχονται 22 αποφάσεις επί θεμάτων θαλασσίας μεταφοράς, ναυλώσεως, ναυτιλιακής φορολογίας, ναυτικής εργασίας, ναυτικών προνομίων, θαλασσίας ασφάλισης, άβαρίας και ακαλύπτων έπιταγών. Από δέ τή ναυτιλιακή νομοθεσία στη συλλογική σύμβαση προσωπικού του ωκεανογραφικού σκάφους και ή Υπουργική Απόφαση για την αύξηση των παροχών του ΤΠΑΕΝ. Στο δεύτερο τεύχος δημοσιεύονται 15 αποφάσεις επί θεμάτων μεταβιβάσεως πλοίου, θαλάσσιας μεταφοράς, ναυτικής εργασίας, άλλοδαπών εταιριών και έγγραφων έπιστολών. Από δέ τή ναυτιλιακή νομοθεσία ο Νόμος 1737/1988 περί διατάξεων για ασφαλή έμποροκιβώτια, τό Π.Δ. 92/1988 περί έπιλογής ιατρών Ο.Ν., τό Π.Δ. 175/1988 περί τροποποιήσεως διατάξεων ΕΕΠ, ή Συλλογική σύμβαση τουριστικών θαλαμηγών σκαφών κ.λ.π.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 13 Ιουλίου. Τιμές σε δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDU
Βοστώνης	89/90	94/95	157/158
Νέας Υόρκης	73/80	75/82	160/164
Φιλαδέλφειας	79/82	82/84	160/163
Βαλτιμόρης	75/76	78/80	162/164
Νόρφολκ	75/81	77/84	160/165
Σαβάνας	83/84	86/87	165/167
Τζάνκσονβιλ	84.50/85	86/87	163.75/164.75
Π. Έβεργγκλεϊτς	84/85	87/88	160/165
Τάμπας	78/84	83/87	138/141
Μόμπιλ	72/74	73/76	155/160
Ν. Όρλεάνης	71/75	72/75.50	156/158
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	72/73	73/74	156/157
Χιούστον	72/75	73/76	156/158
Κόρπους Κρίστι	73/75	75/78	150/152
Λός Άντζελες	70/74	73/76	125/170
Σάν Φραντζίσκο	71/74	73/76	125/170
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	82.50/87	84/88	130/170
Σηάττλ	77/82	81/84	165/170
Μόντρεαλ	82/84	86/87	171/172
Βανκούβερ	87.50/92	89.50/92.50	174.50/186
Άγ. Ευσταθίου	86/88	92/94	175/180
Φρήπορτ	79/80	83/84	175/176
Κιουρασάο	97.50	101	153
Τρίνιταντ	96/97	100/101	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	86/87	89/92	165/168
Βραζιλίας	83	86	270MTD
Ρόττερνταμ	66/67	69/70	118/120MTD
Άμβέρσας	66/68	69/70	118/120MTD
Άμβούργου	70/71	74/75	131/132MTD
Γαλλίας	69/71	77/78	138/140MTD
Ισπανίας	81/83	85/87	167/168
Θέουτας	79/80	81/82	141/145
Γένοβας	75/76	81/82	139/140MTD
Αύγουστας	75/76	81/82	141/142MTD
Πειραιώς	68/70	72.50/75	131/135MTD
Σουέζ Κανάλ	76/78	76/78	163/165MTD
Τζέντας	—	72/77.50	157.50
Νταμμάμ	—	68.25/73.50	148.50
Ράς Τανούρα	—	73.50	153.50MTD
Φουτζέϊρα	63.50/64.50	68/69	150MTD
Κουβέϊτ	69/75	71/80	150/155
Ζιγκαπούρης	66.50/68	70.50/72	131/132
Κορέας	82.0/83.50	84.50/86	165/167
Ιαπωνίας	95/98	99/101	186/190

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS
PORT. CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119480
or 3121843, 3129735, 3121615 - Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARCO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE

Telefax Nr. (54) 1/3136683

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

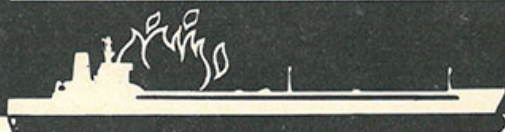
ΚΤΗΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΙΣΟΠΕΔΟ 67 ΣΤΡΕΜ-
ΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΚΙΑΤΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ ΜΕ ΠΡΟΣΟ-
ΨΗ 560 ΜΕΤΡΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΚΑΡΠΟΦΟ-
ΡΑ ΔΕΝΔΡΑ ΚΑΙ ΔΙΚΟ ΤΟΥ ΝΕΡΟ, ΔΕΗ,
ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΑΤΟ ΔΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛ. 4517-203

ΩΡΕΣ 11 π.μ. - 5 μ.μ.

ΔΕΥΤΕΡΑ έως ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊ'Ζ 1	Παναμαϊκή	13.687	1974	Υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο στο Ρίτσαρντς Μπαϊν, στις 27/6 και κατέπλευσε στο Ντάρμπαν για επιθεώρηση.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	Έλληνική	8.344	1965	Κατά τον απόπλου από το Μοντεβιδέο, στις 29/6 υπέστη ζημιές λόγω πρόσκρουσης σε προβλήτα.
ΝΗΣΟΣ ΝΑΞΟΣ	Μάλτας	6.738	1971	Ανέφερε βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια στον Πειραιά, στις 11/7.
ΤΕΤΙ	Κυπριακή	10.328	1970	Συγκρούστηκε στη Μπαγκκόγκ, στις 16/6 με το φορτηγό «Sang Thai Jewelry» και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΖΗΝΟΒΙΑ	Έλληνική	15.841	1968	Κατά το ταξίδι Σάν Φέλιξ για ΗΠΑ, έμεινε ακυβέρνητο και ρυμουλκήθηκε προς Βερακρούζ στα τέλη Μαΐου.
ΠΑΛΟΜΑ	Έλληνική	29.491	1977	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης που υπέστη στην βοηθητική μηχανή στις 3/7.
ΣΟΥΕΡΤΕ	Λιβερίας	33.408	1977	Προσάραξε έμπορτο βωξίτη, στον Άμαζόνιο στις 5/7.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΡΜΟΝΙΑ	Κυπριακή	30.647	1966	Προσάραξε στη Μάντε ντέ Ντέους στις 12/6 και αποκολλήθηκε αθήμερόν χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΣΤΑΡ ΡΕΊ'	Κυπριακή	99.011	1970	Εβλήθη υπό ιρακινών αεροσκαφών κατά το ταξίδι Κάργκ για Λαράκ Άϊλαντ και υπέστη πυρκαϊά στην πλώρη.
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ.	Έλληνική	118.215	1974	Εβλήθη υπό ιρακινών αεροσκαφών ανοικτά του Κάργκ Άϊλαντ, στις 7/7 και υπέστη πυρκαϊά στην γέφυρα και την υπερκατασκευή.
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.	Έλληνική	118.216	1975	Εβλήθη υπό ιρακινών αεροσκαφών, στον Περσικό στις 1/7 και ρυμουλκήθηκε στο Λαράκ Άϊλαντ.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517
FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

in Piraeus...

MASTERS...of course!

SALE AND PURCHASE
all types of vessels
Demolition and Newbuilding Contractors
dry cargo – all sizes
highly specialised cruise and
passenger ships and ferries
CHARTERING



MASTERS
Shipping Co

3 AGHIOU NIKOLAOU PIRAEUS GREECE
Telephone 4131883/4/5 - 4520252 — FAX: 4531053
AOH: 9827052 Capt. J. Kindinis 9357878 Capt. D. Vernadakis
Telex: 21-2248, 21-3529, 21-1447, 21-1776, 21-3455

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η μελέτη των δεδομένων εκείνων που συνιστούν τις τρέχουσες εξελίξεις στην παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου, σάν προσπάθεια εξαγωγής συμπερασμάτων, διατύπωσης προοπτικών σέ μεσοπρόθεσμη ή, έστω, βραχυπρόθεσμη βάση, πάσχει από την παρεμβολή στοιχείων που περιέχουν τα χαρακτηριστικά του εφήμερου, του παροδικού, ενώ, συγχρόνως, βρίσκονται σέ μία παράδοση αντίφαση πρός εαυτά. Ός εκ τούτου, και μέχρι αποκρυσταλλώσεως της μορφής και της ουσίας των βασικών παραμέτρων της αγοράς, κάθε προσοχή και περίσκεψη επιβάλλεται. Έξ ου και ένα άσυνήθως βραχύ γιά τά «Ναυτικά Χρονικά» δελτίο ναυλαγοράς, μέ την επιφύλαξη αναλυτικής εκθέσεως των δεδομένων και των προοπτικών σέ ένα από τά άμέσως έπόμενα φύλλα μας, όταν οι συνθήκες θά τό επιτρέψουν.

Η μείωση αριθμού και όγκου των πρός φόρτωση διαθεσίμων φορτίων (κυρίως σιτηρών) στόν Κόλπο ΗΠΑ λόγω της γνωστής ξηρασίας, πού άπειλει νά ... στερήσει τίς μεγάλες ποτάμιες όδους έσωτερικών μεταφορών στή χώρα, άποτελεί άσφαλώς τό κύριο χαρακτηριστικό της υπό άνάλυση περιόδου. Η άπειλή παρόμοιου φαινομένου στίς Μεγάλες Λίμνες, μέ άμεση επίπτωση στό βύθισμα των εκπλεόντων πλοίων, φαίνεται ότι δέν πραγματοποιείται.

Από την άλλη πλευρά, ή άνεπίσημη άναφορά σέ σημαντικές άγορές σιτηρών εκ μέρους των Σοβιετικών (μέχρι και 2 έκατομμύρια τόννους από ΗΠΑ, μέχρι και 600.000 τόννους από Άργεντινή) γιά φορτώσεις έντός των δύο προσεχών μηνών άποτελεί ένεση αισιοδοξίας, άν και δέν φαίνεται ότι ή είσοδος (;) των Σοβιετικών στήν άγορά γιά έξασφάλιση του άπαραίτητου αριθμού πλοίων γίνεται άντιληπτή.

Τό παραπάνω ίσως δέν άποτελεί παράδοξο, άν ληφθεί ύπ' όψη ή μέθοδος της προσέγγισης των Σοβιετικών στήν άγορά. Παράδοξο, όμως, άσφαλώς είναι ότι, παρά τή σημαντική πτώση της ζητήσεως και των αντίστοιχων ναύλων, τό ήθικό της πλοιοκτησίας κρατείται ύψηλό, ή αισιοδοξία διάχυτη, πράγμα πού μαρτυρούν και οι σταθερές σέ ύψηλά επίπεδα άξίες των πλοίων.

Τήν παροδικότητα των φαινομένων της

περιόδου έπέτειναν και οι έορτές/ άργίες στίς ΗΠΑ και Καναδά ένώ άδιευκρίνιστες παραμένουν οι επιπτώσεις στήν άγορά της Άνατολής από τίς άπεργιακές κινήσεις των Αυστραλών άνθρακωρύχων.

Σέ ίσορροπία ή κατάσταση στή Νότια Άμερική, μέ λίγα διαθέσιμα φορτία άλλα και περιορισμένο αριθμό πλοίων.

Όπως έκλεινε αυτό τό δελτίο (14/7/88) φήμες μιλούσαν γιά δραστική βελτίωση δολ. 22 από Κόλπο ΗΠΑ γιά Ιαπωνία μέ αύξημένη ζήτηση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Συνέπεια των άνωτέρω, χαμηλότερα ήταν τά μισθώματα σέ Άνατολή και Δύση, κάπως καλύτερα στή δεύτερη. Περί τά δολ. 7800 / 8500 γιά πάναμαξ, δολ. 6.500/8.000 γιά τά handyman (40.000 τόν. d.w.) και δολ. 4.900/6.500 γιά τά handysize, ένώ σημαντικός αριθμός «ειδικών» περιπτώσεων φαίνεται νά... διαφεύδει τά μόλις άναφερθέντα...

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέ την είσοδο στό δεύτερο εξάμηνο του έτους θεωρητικά αλλάζει και ή βάση ύπολογισμού του ναύλου (WS) μέ τή θέση σέ έφαρμογή της νέας, άναθεωρημένης κλίμακος από 1ης Ιουλίου. Έν τούτοις, πολλοί

ναυλωτές παρέμειναν στή γνωστή κλίμακα του α' εξαμήνου, μέ άποτέλεσμα μία σύγχυση ως πρός την αξιολόγηση των σχετικών πράξεων. Στίς παρακάτω περιπτώσεις νοούνται οι νέες κλίμακες.

Μετά από σχετική «ήρεμία» των πρώτων ημερών του δεκαπενθημέρου, ζωηρή ήταν ή ζήτηση στόν Περσικό γιά μεγάλα πλοία, μέ αριθμό VLCC και ULCC εύρίσκοντα άπασχόληση μέχρι και WS 39-42 γιά Δύση και Άνατολή, αντίστοιχα. Μικρότερα μεγέθη επίσης ζητήθηκαν μέ τούς 100.000 τόννους γιά Σιγκαπούρη στά WS 90, ένώ VLCC γιά Βραζιλία πληρώνονταν WS 39.

Χωρίς εξάρσεις ή Μεσόγειος και ή Δυτική Άφρική, δέν παρέχουν άφορμή γιά σχολιασμό. Αντίθετα, ή καταστροφή της εξέδρας της FLUTT στή Βόρεια Θάλασσα δημιούργησε άνωμαλία στίς φορτώσεις μέ τούς άγοραστές του φορτίου καλύπτοντες μέρος ή τό σύνολο των άναγκών τους από τίς άλλες πηγές μέ έκτακτες διευθετήσεις.

«Κανονική» ή ροή στήν Καραϊβική μέ τούς 50.000 τόννους γιά ΗΠΑ (Άτλαντικό) στά WS 120.

Ποικιλία φορτώσεων και προορισμών στά καθαρά φορτία μέ τούς 30.000 τόννους στήν Καραϊβική αντί WS 170, μέ εκφόρτωση ΗΠΑ (Άτλ.) ένώ οι 35.000 τόννοι από Ν.Α. Άσία γιά Ιαπωνία πληρώναν WS 195.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

AMAZON: Άμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 19 φίο, 11 ήμέρες, Ιουλίου 23-31.

ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ: Άμερ. Κόλπο 22.000 τόν. φωσφάτα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 38 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 18-25.

ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΕΝΒ: Άμερ. Κόλπο 24.500 τόν. φωσφάτα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 38 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 21-25.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 23.750 τόν. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 24 φίο, 5 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-5.

ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ: Σαίντ Λόρενς 30.000 τόν. Βόρειο Ιταλία, δολ. 13 φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 8-18.

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ.: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 29.200 τόν. σιτηρά Άλεξάνδρεια/ Πόρτ Σάϊδ δολ. 23 φίο, 5 ήμέρες/1.200 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 9-16.

ΡΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ: Ποταμό Μισισσιππί 58.700 τόν. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 9,15 φίο, 11 ήμέρες, Ιουλίου 20-25.

ΒΗΤΑΛΑΚ: Άμερ. Κόλπο 24.500 τόν. φωσφάτα Ινδία, δολ. 38 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 20-31.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Λόγκ Μπής 55.000 τόν. γαιάνθρακες Άμβέρσα/ Άμβούργο, δολ. 11,50 φίο, 15.000/12.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 15-25.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΕΝΒ: Βανκούβερ 27.600 τόν. σιτηρά χύδην Τρινκομάλε και ένα λιμάνι Άνατολ. άκτής Ινδίας, δολ. 24 φίο, 8.000/1.500 τόν. φορτοεκ-



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

EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

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

φόρτωση, 'Ιουλίου 12-22.

ΠΕΡΙΠΛΩΣ: Σαιντ Λόρενς 58.518 τον. σιτηρά Κίνα, δολ. 19,10 φίο, 8.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 13-22.

ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Βορείως Χαττέρας 25.000 τον. κριθής Σαουδική Άραβία, δολ. 22,50 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 20-31.

ΤΖΟΑΝΝΑ Κ.: Μεγ. Λίμνες 17.000 τον. γεννήματα Άμβουργο, δολ. 18,50 φίο, 6 ημέρες, άμεση.

ΕΡΙΘΥΑΝΗ: Νεκότσα με συμπλήρωση Μπαχία, 20.900 τον. δημητριακά Άμερ. Κόλπο δολ. 23, 2.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 30 - 'Ιουλίου 2.

ΣΗ ΦΑΙ'ΙΤΕΡ: Βραζιλία 29.000 τον. σιτηρά Λισσαβώνα / Άμστερνταμ, με όψιόν Βαρκελώνη και Χουέλα, δολ. 15,90 φίο, 12 ημέρες, 'Ιουλίου 8-12.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III: Μεγ. Λίμνες 18.000 τον. γεννήματα Άμβέρσα/ Άμβουργο, δολ. 20,50 φίο, 6 ημέρες, άμεση.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόντς 60.000 τον. γαιάνθρακες Πιομπίν, με 5 ημέρες, άμεση.

Α'Ι'ΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Μισισσιππί 60.300 σιτηρά Λισσαβώνα / Άμβουργο και Βέλγιο, δολ. 9,15 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουλίου 25-28.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΕΜΕΑ: Μπαγκόκ με συμπλήρωση Κό Σιχάνγκ 15.600 τον. ζάχαρη Νοτ. Κορέα, δολ. 20 φίο, 1.000 και 750 τον. φόρτωση / 1.000 τον. εκφόρτωση, άρχες 'Ιουλίου.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.: Άλ Τζουμπάιλ 25.000 τον. φωσφάτα χύδην 'Ινδία, δολ. 19,75 φίο, 9.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, έως 'Ιουλίου 15.

ΦΡΗ ΓΟΥΕΝΒ: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 21,25 φίο, φόρτωση κλίμακα/ 1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 20-25.

ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ: Ταυλάνδη 20.000 τον. ρύζι σέ σάκκους δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 27 φίο, 1.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 13-20.

ΝΑΞΟΣ: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο, φόρτωση κλίμακα/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-10.

ΣΗΜΠΟΣΣ: Νουαντχιμπού 40.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Μπίν Κουασίμ, δολ. 16,75, 15.000/ 10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 15-25.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ: Μαδράς 75.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Νότιο Κορέα, δολ. 7,25 φίο, 9 ημέρες, 'Ιουλίου 17-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση Σφάξ 'Ιουλίου 10-17, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΤΟΣΚΑΝΑ: 60.920 τον. d.w. του 1976, παράδοση Άμερ. Κόλπο άμεση, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.750 την ημέρα, πλέον δολ. 185.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ: 20.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση διερχόμενο Ρεσίφε 'Ιουλίου 5-15, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΓΚΙΚΑΣ: 17.349 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ιαπωνία μέσω 'Ιουλίου, επαναπαράδοση Έρυνθρά Θάλασσα, δολ. 7.650 την ημέρα.

ΙΝΑΚΟΣ: 50.947 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρεκαλάδα 'Ιουλίου 10-15, επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.750 την ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: 66.916 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άμερ. Κόλπο 'Ιουλίου 15-16, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.450 την ημέρα, πλέον δολ. 185.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΚΟΝΜΑΝ 1: 23.830 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμβέρσα 'Ιούλιο, επαναπαράδοση Έρυνθρά Θάλασσα δολ. 8.000 την ημέρα.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ.: 13.447 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο Βραζιλία 'Ιουλίου 10-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ: 19.922 τον. d.w. του 1974, παράδοση Άμβέρσα 'Ιουλίου 11-15, επαναπαράδοση Βόρειο άκτή Νοτίου Άμερικής, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: 103.632 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ τέλη 'Ιουλίου, ταξίδια 2/4 μηνών, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΒΕΛΟΣ 1: 26.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση Βαλτιμόρη 'Ιουλίου 15-25, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ: 61.495 τον. d.w. του 1973, παράδοση Λισσαβώνα άμεση, κυκλικό ταξίδι Καμσάρ με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Άμβουργο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 64.251 τον. d.w. του 1985, παράδοση Πάσσερο 'Ιουλίου 8-15, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.491 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαίη 'Ιουλίου 25 - Αύγουστου 5, επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 8.500 την ημέρα.

μέρα, πλέον δολ. 70.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.: 27.100 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ 'Ιούλιο, ταξίδι μέσω Σαιντ Λόρενς με επαναπαράδοση Κούβα, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ: 14.934 τον. d.w. του 1971, παράδοση Άμερ. Κόλπο 'Ιουλίου 8-15, επαναπαράδοση Δυτ. Άφρική, δολ. 5.450 την ημέρα.

ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ: 16.023 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Ματαρανί 'Ιουλίου 16-21, επαναπαράδοση Βορ. άκτή Νοτίου Άμερικής / Καραϊβική, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: 15.177 τον. d.w. του 1970, παράδοση Άμερ. Κόλπο 'Ιουνίου 28-30, επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ: 72.044 τον. d.w. του 1977, παράδοση ΗΒ 'Ιουλίου 15, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση ΗΒ/ Άμβέρσα / Άμβουργο, δολ. 8.800 την ημέρα.

ΛΑΚΥ ΓΟΥΕΝΒ: 14.800 τον. d.w. του 1978, παράδοση Καλάο 'Ιουλίου 8-15, επαναπαράδοση Άμβουργο, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ II: 29.300 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιμμινχαμ 'Ιουλίου 18-22, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο και όψιόν Βοστώνη // Μπ. Άϊρες, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: 22.668 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μέμροντ Μπαίη άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΜΑΙ'ΡΗ Μ.: 41.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σιγκαπούρη 'Ιουλίου 7-11, επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλεστον, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.874 τον. d.w. του 1985, παράδοση Νοτ. Κορέα, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σκώ/ Ντακάρ, δολ. 7.800 την ημέρα.

ΣΗΚΕΝ: 26.923 τον. d.w. του 1975, παράδοση Τάμπα 'Ιουλίου 1-5, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.059 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιντσόν άμεση, ταξίδι 4-6 μηνών προς δολ. 9.500 την ημέρα.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ: 66.493 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία μέσω 'Ιουλίου, ταξίδια 50-70 ημερών, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση Πόρτ Άρθουρ άμεση, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.900 την ημέρα, πλέον δολ. 190.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: 27.540 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Ρίβερ



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

Πλεϊτ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΧΟΜΕΡ: 42.288 τον. d.w. του 1970, παράδοση Βανκούβερ Ιουλίου 8-17, ταξίδια 3,5 - 7,5 μηνών προς δολ. 6.800 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα με επαναπαράδοση άνοικτη.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Τής 122.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 47,5, Ιουλίου 12.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Άνατολ. άκτη Μεξικού 58.000 τον. Λός Μίνας WS 95, όψιόν Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ WS 110, Ιουλίου 10.

ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Βραζιλία 49.000 τον. Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 88, Ιουλίου 13.

ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ: Λιβύη 110.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 75, Ιουλίου 16.

ΣΗΠΡΑΪΝΤ II: Γουάϊ Γκέτ 30.000 τον. Κόρυτον, WS 130, Ιουλίου 8.

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Καραϊβική 75.000 τον. μέρος Βραζιλία, WS 90, Ιουλίου 8.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ: Περισκό Κόλπο 240.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 39, Ιουλίου.

ΦΡΤΙΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 157,5, Ιουλίου.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περισκό Κόλπο 260.000 τον. Βραζιλία, WS 35,15, Ιουλίου.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Άρζου 65.000 τον. Τριέστη WS 90, Ιουλίου 12.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Σαλλόμ Βόε 76.000 τον. μέρος φορτίου Γαλλία, WS 83,5 Ιουλίου 18.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΙΛΙΑΝΣ: Περισκό Κόλπο 24.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 40, Ιουλίου.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 49.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 95, Ιουλίου 11.

ΦΙΛΙΑΣ ΣΤΑΡ: Άμερ. Κόλπο 36.000 τον. Καραϊβική, WS 160, Ιουλίου 12.

ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Περισκό Κόλπο 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Ιαπωνία, WS 130, Ιουλίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Κωνσταντίνα 60.000 τον. καθαρά ΗΠΑ, WS 75, Ιουνίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: ΗΒ 240.000 τον. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 37,5, Ιουλίου 2.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πουέρτο Λά Κρούζ 37.000 τον. άναμικτο φορτία Μπαρμπάντος, WS 149, Ιουλίου 7.

ΓΕΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 110, Ιουλίου 5.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Σκίλντα 25.000 τον. καθαρά Κόντινεντ, WS 140, Ιουλίου 2.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Άρζου 75.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 87,5, Ιουλίου 5.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. μέρος φορτίου διάφορες όψιόν WS 150, Ιουλίου 5.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 47,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 50, Ιουνίου 29.

ΝΕΔΙ 1: Λά Σκίλντα 75.000 τον. μέρος φορτίου Σαβόνα, WS 89, Ιουλίου 3.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 47,5, Ιουνίου 29.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ: Σκίλντα 75.000 τον. μέρος φορτίου Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ WS 80, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 77,5, Ιουλίου 6.

ΣΗΓΚΡΕΪΣ: Σιντί Κερύ 81.000 τον. Μπαϊγού-ε, WS 75, Ιουλίου 12.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII: Σιντί Κερύ 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS 65, Ιουλίου 5.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Μεσόγειο 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 67,5, Ιουλίου 7.

ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Έλεούσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Φός WS 140, Ιουλίου 5.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Άρζου 64.500 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 79, Ιουλίου 9.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζάια 65.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 110, Ιουλίου 6.

ΜΠΟΝΝΥ: Άρζου 80.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 85, Ιουλίου 6.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Άνατολ. άκτη Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου Νόρτλαντ, WS 100, Ιουλίου 6.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο WS 169,5, Ιουλίου.

Οι αγοραπωλησίες

Τό σύνδρομο των θερινών διακοπών, σέ συνδυασμό με την άβεβαιότητα περί τό μέλλον της ναυλαγοράς πού φαίνεται νά συνέχει μερίδα των επενδυτών - αγοραστών πού έχουν νά αντιμετωπίσουν σταθερά ύψηλές τιμές προσκτήσεως, οδηγούν σέ κάπως περιορισμένη δραστηριότητα καί προβληματισμό περί του μελλοντικά πρακτέου.

Πρός τό παρόν τό ενδιαφέρον φαίνεται νά επικεντρώνεται στό δεξαμενόπλοια όπου χαρακτηριστικά θά αναφέρουμε «ποικιλία» μεγεθών, άρχης γενομένης με τό T/T OTTO N. MILLER (268.500 τον. d.w./1973) πού μετά 4 έτη παροπλισμού αλλάζει χέρια αντί τιμής δολ. 13.000.000 περίπου.

Στό λεγόμενο «handy» μέγεθος, τό Ιαπωνικό M/T YAMATO PACIFIC (85.000 τον. d.w./1981) ύποδηλώνει τή σταθερότητα των τιμών του τύπου του με τά δολ. 16.000.000 ου δέχθηκαν νά πληρώσουν οι Νορβηγοί αγοραστές του. Τήν ίδια τάση στηρίζει καί η πώληση του M/T OCEAN THISTLE (61.300 τον. d.w./1982) στά δολ. 14.800.000.

Στό μέγεθος των 35.000 τον. d.w., ή αγορά σέ πλειστηριασμό των M/T SANTIAGO καί ZAMORA αντί συνολικής τιμής δολ. 11.000.000 από Έλληνες αγοραστές ίσως δέν είναι άπόλυτα χαρακτηριστική, άν ληφθεί ύπ' όψη ή «ώς έστι» παράδοση.

Άλλες αξιόλογες πράξεις:

— M/T ALLIANCE (83.500 TDW/1976), δολ. 11.300.000.

— M/T SEAROYAL (82.600 TDW/1974), δολ. 9.500.000.

— M/T DAHLIA (32.750 TDW/1975), δολ. 7.500.000.

Στά μάλα κάρριερς έχουμε τίς πράξεις έπί των M/V HEVRY LAWSON (61.400/82) καί M/V STAR MALLARO (45.100/77), άμφότερα με ύψηλές προδιαγραφές καί ικανότητα μεταφοράς κοντεϊνερς. Οι τιμές όμως πού έγνωσθησαν δέν είναι άντιπροσωπευτικές λόγω του συνδυασμού της πωλήσεως με χρονοναύλωση στους πωλητές.

Άλλες περιπτώσεις:

— M/V JUVENTIA (24.500/82 Βουλγαρία), δολ. 5.000.000 (περίπου).

— M/V YVONNE (25.700/68), δολ. 2.800.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου, άς αναφέρουμε:

— M/S K. MARINE I (15.900/72), 2.200.000.

— M/S NEU ULM (12.700/74 Άν. Γερμανία), δολ. 3.000.000.

Θά μνημονεύσουμε καί τήν περίπτωση τεσσάρων πλοίων γενικού φορτίου καί μεταφοράς κοντεϊνερς πού ανήκουν σέ πλοιοκτήτες της Ταϊβάν καί φαίνεται νά περνούν σέ Κινέζικα χέρια. Πρόκειται γιά τά M/V EVER VITAL / EVER VALVE / EVER VALOR / EVER VICTORY της EVERGREEN, όλα 20.160 τον. d.w. του 1978 - 79 με 1.064 - 1.012 κοντεϊνερς. Τιμή περί τά δολ. 11.000.000 άνά μονάδα. Κύκλοι της αγοράς άνέμεναν έπαλήθευση της είδησεως πού προς τό παρόν έχει τό χαρακτηριστή φήμη.

Δέν γίνεται άναφορά στην αγορά μάλα κάρριερς των ήμερών χωρίς μνεία του Κινε-

ζικού αγοραστικού ενδιαφέροντος, γιά τά όποια πολλά γράφθηκαν, περισσότερο έλέχθησαν, χωρίς έμεις τουλάχιστον νά μπορούμε νά επιβεβαιώσουμε τά πιο έντυπωσιακά από αυτά.

Γεγονός είναι ότι τά handy size (25-27.000 TDW) των άρχων της δεκαετίας του '70 πληρώνονταν περί τά δολ. 3,5 έκατομμύρια με εύρεα περιθώρια πού άντιστοιχούν στην κατάσταση συντηρήσεως καί τούς όρους παράδοσης. Η παρεμβολή πολλών σχετικά περιπτώσεων «έμπιστευτικών» όρων πωλήσεως καθιστά τήν άναφορά σέ αυτές κάπως άποπροσανατολιστική.

Σέ κάποιο βαθμό, τό αυτό παρατηρείται καί με τά έλάχιστα πλοία γενικού φορτίου έπί των όποιων πράξεις αναφέρθησαν κατά τίς τελευταίες ήμέρες. Ένδιαφέρον θά ήταν έν προκειμένω νά γνωρίζαμε τούς όρους μεταβίβασης SD-14 του 1971, ή τιμή της όποιος δέν άνεκοινώθη.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Άντίθετα προς τίς αγοραπωλησίες πλοίων προς περαιτέρω έκμετάλλευση, πίο συγκεκριμένα φαίνονται τά πράγματα στίς διαλύσεις όπου, με τή συνήθη έπιφύλαξη γιά τή ιδιαιτερότητα έκάστης περίπτωσης, σκόπιμο κρίνουμε νά παραθέσουμε πίνακα τιμών (πάντοτε κατά εύλογο έκτίμηση καί με βάση τά τελευταία δεδομένα) στίς διάφορες χώρες:

Ταϊβάν:

Δεξαμενόπλοια δολ. 235/245
Ξηρού φορτίου δολ. 200/235 (ανάλογως μεγέθους)

Κίνα

Δεξαμενόπλοια δολ. 210/230
Ξηρού φορτίου δολ. 190/220 (μέχρι δολ. 180 γιά μικρά πλοία)

Ταϊλάνδη

Δεξαμενόπλοια δολ. 220/240
Ξηρού φορτίου δολ. 190/210

Ίνδία:

Ξηρού φορτίου μόνο δολ. 220/245

Πακιστάν

Ξηρού φορτίου (ή είδικού τύπου) δολ. 200/210

Μπαγκλαντές

Δεξαμενόπλοια δολ. 240/265
Ξηρού φορτίου δολ. 230/255

Στή δραστηριότητα του τελευταίου, πού έδωσε τήν τιμή - ρεκόρ των δολ. 265 (ίσως καί περισσότερο) γιά δεξαμενόπλοιο των 11.000 LDT, άξίζει μία άναφορά. Όχι γιά νά καλιεργήσουμε έλπίδες περαιτέρω άνόδου άλλα, αντίθέτως γιά νά έπισημάνουμε τυχόντα «κορεσμό» πού, άν δέν ληφθεί ύπ' όψη σάν ένδεχόμενο, μπορεί νά οδηγήσει σέ παρανοήσεις καί πιθανόν ζημιές.

Ιουνίου 20.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Φλόττα 80.000 τον. μέρος φορτίου Χάλιφαξ, WS 70, Ιουνίου 20.

ΝΙΚΗ Δυτ. Αφρική 123.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 62,5, όψιόν Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ WS 65.

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Έρυθρά Θάλασσα 35.000 τον. καθαρά διάφορες όψιόν, WS 105, Ιουλίου 8.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Περισκό Κόλπο 35.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 130, Ιουλίου.

ΔΑΦΝΗ: Ύεμένη 78.000 τον. Τριέστη, WS 77,5,

MARSHALL CLEGG MARINE CONSULTANTS

JONATHAN CLEGG

STRATIS PORFYRATOS

THE KEF BUILDING 110-112 NOTARA STR. 185 35 PIRAEUS, GREECE
TEL: (01) 4532418-4532451 TELEX: 211070 MCMC GR TELEFAX: (01) 4533169

GEORGE DAHDAL SHIPPING AGENCY

AQABA, JORDAN

IF ONE OF YOUR VESSELS WILL CALL AQABA PORT IN COMING FUTURE
AND YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE AGENT WITH GOOD EXPERIENCE IN SHIPPING
BUSINESS YOU JUST CONTACT US FOR THE BEST SERVICE AS YR FULL AGENT OR
PROTECTING AGENT.

TLX No. 62238 DAHDAL JO -, CABLE: DAHDAL, TEL: 313455, P.O.BOX 159

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 GP

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

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

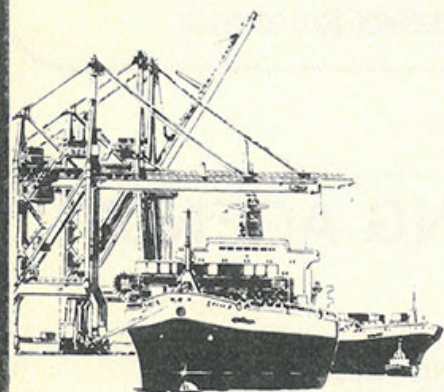
OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

NAFTIKA CHRONIKA



A TRAGIC INCIDENT

Greece, a traditional maritime country, condemns emphatically the cowardly assault on the day-cruiser "City of Poros" which occurred last week and was aimed against innocent tourists cruising the Greek isles.

This tragic incident, which is hoped to be treated by the foreign public opinion as an irrational terrorist incident which could happen anywhere in the world, will undoubtedly lead to increased security measures worldwide to prevent further similar acts of violence and terror.

We underline the condemn expressed by all the Greek maritime community concerning the act of terrorism against the Greek cruise ship and the deep sympathy expressed, together with the extreme agility shown by all ships and tugs sailing in the area, which within a quarter of an hour managed to evacuate all passengers from the cruise ship which was ablaze and save all others at sea.

GREECE WILL HELP SHAPE EEC SHIPPING POLICY

Greece, during its presidency of the Community, in the second half of 1988, will direct all efforts within the EEC to find ways of promoting the competitiveness of the Community fleet. With the above statement Minister of mercantile marine Mr. Evangelos Yiannopoulos inaugurated his recent talks to the Press concerning Community shipping policy, which he recently discussed with EEC Transport Commissioner Mr. Clinton Davis.

The Union of Greek Shipowners on

the other hand is in favour of measures which would reduce the operational cost of the Community fleet against its competitors and not of harmonising operational costs among the fleets of members states to the highest denomination.

Understandably, such a move would force a larger number of European controlled tonnage to seek cheaper operating conditions under the numerous flags of convenience.

EFFORTS TO MAINTAIN BALANCE OF NEWBUILDING CAPACITY

The Shipbuilders' Association of Japan and the Korean Shipbuilders' Association recently held their ninth summit meeting in Seoul.

Despite extensive personnel changes on the Korean side, both sets of delegates used the talks to further improve relations between their two industries during free and open discussions which followed and exchange of statements on the state of shipbuilding in each country during 1987 and 1988.

During discussions opinions were exchanged on current problems and near future prospects for both countries' shipyards — as well as for world shipbuilding — and what measures Korea and Japan might further take to help cope with the situation.

It is worthwhile to note that agreement was reached on the following:

— In order to assist recovery from the current persistent recession, both Ko-

rea and Japan, which account for around 70% of world shipbuilding, should make special efforts to maintain a correct balance between supply and demand for newbuildings and help rectify ship price standards in order to assist the re-establishment of market order.

— Both countries should acknowledge recent EEC proposals that there is an urgent need to rectify ship prices within free-market shipbuilding countries, and should respond positively in order to contribute to a recovery in the world shipbuilding market.

— Regarding technological development and co-operation, both countries should act openly and with long-term vision while understanding that it is a matter best left to individual companies.

The next summit of the Japanese and Korean shipbuilders will be held in Japan during 1989.

INCREASED GRAIN IMPORTS FOR CHINA

According to foreign traders and diplomatic sources, China's grain imports are expected to rise this year because of rising consumption and a disappointing harvest.

A Japanese trader estimated calendar 1988 imports, mostly wheat, at 20 million tonnes, up from 16.28 m in 1987 and 7.73 m in 1986. Canada and US supply about half the imports.

Grain imports in the first four months rose to at least 3.18 m tonnes from 2.35 m in the corresponding period of 1987.

IMO ADOPTS SHIP IDENTIFICATION SYSTEM

Lloyd's Register's Number system, which provides permanent identification of all merchant ships in the world over 100 gross tonnage despite name,

ownership and flag changes, has been adopted by the International Maritime Organization as the basis of a new universal IMO Ship Identification Number Scheme.

The seven - digit LR Number — incorporating a check digit — is allocated to a new ship when it is ordered. From that time, this unique, permanent identification remains with the ship throughout its life.

The decision by IMO to adopt the LR Numbers is an important, practical step designed to help enforce international safety and pollution prevention measures and prevent maritime fraud. It follows a feasibility study carried out by a UK Department of Transport Working Group, and a recommendation of the IMO Maritime Safety Committee.

The LR Number, prefixed by 'IMO', will be used on a ship's Certificate of Registry, statutory certificates issued under IMO Conventions, and other ship's documents such as classification

and insurance certificates.

RO-RO DAMAGE STABILITY ASSESSMENT

The need for more specific regulations on damage stability assessment was highlighted in a paper given by D.T. Boltwood, of the International Conventions Department, Lloyd's Register, at the Roro 88 Conference and Exhibition held in Gothenburg between June 7-9 1988.

In his paper, entitled *RoRo Ship Survivability, Comments on Damage Stability*, Mr. Boltwood points out that there are areas of regulations where very little guidance exists on the modelling of damage stability calculations to assist ship designers, classification societies and national authorities in the survivability assessment of ships. This means that in practice there can be a variable approach to the assessment of damage stability, which could be critical in the case of vulnerable, complex ships such as ro-ro ships.

Factors not defined by regulations include the way the flood water enters the ship, the sequence in which the affected areas are flooded and how down-flooding should be simulated. The arbitrary choice of such undefined factors in damage stability modelling will be crucial in determining whether or not a ship will comply with the regulations. They are particularly important for the analysis of stability during intermediate stages of flooding when the heel induced may be large and the residual stability marginal. In addition, these factors are time-related and time is not taken into account in current calculation methods.

Especially in the light of such casualties as the "European Gateway" and the "Herald of Free Enterprise" which brought into focus the effects of rapid capsize, large scale asymmetric flooding, operational errors, etc, it is suggested that there is a need to make stability modelling more realistic so that there is a closer relationship between regulation and actual survivability.

Lloyd's Register has had for some time the capability to perform calculations using a time-based approach to assess the changing stability characteristics during the flooding of a ship and calculate the time before capsize, which is important in the event of evacuation after collision. However, at the present time there are no statutory time-based criteria which can be used as a basis for assessment.

In the paper Mr. Boltwood questions whether currently applied flooding mechanisms are appropriate and whether damage stability regulations should a-

dopt a specific calculation procedure for use in intermediate stages of flooding. He suggests that a time-based flooding mechanism may provide a more realistic basis for calculations, although more research is needed to develop a rationale and substantiate its feasibility for use.

NEDLLOYD SHIPPING AGENCIES ADOPT NEDLLOYD LINES INDENTITY

On several occasions the Rotterdam based Royal Nedlloyd Group N.V. has expressed its intention to enhance her identity both in the Netherlands and abroad. The amalgamation of a number of companies in its Airfreight sector (under the name of Nedlloyd Air Cargo) and in its Road Transport Sector (under the name Nedlloyd Road Cargo) are prime examples.

Within this framework a new identity has commenced on June 1st, when Nedlloyd's majority subsidiaries which are active as shipping agencies in the Netherlands and abroad, have taken on the name of Nedlloyd Lines with the addition of "Agencies", "Agentur", or "Agences Maritimes" when necessary. The new identity concerns 14 shipping agencies in Europe, Asia, Africa and Central America who have a combined staff of 1400 persons.

Nedlloyd expects that by emphasizing the Nedlloyd name it will contribute to a strengthening of its commercial position at home and abroad.

BETTER RESULTS FOR GIBREPAIR

A surge of orders and dramatic cost saving exercises over the past 10 weeks at Gibraltar Shiprepair Ltd. (Gibrepair) have taken this shiprepairer into an operating profit for the first time since the Gibraltar government took over the ma-

50 YEARS AGO

— We wish to draw attention to the fact that a Greek technical committee should be organised at the Lloyds Register of Shipping — similar to the one already operating in Yugoslavia — to supervise tonnage classed with LRS which amounts to 90 percent of Greek-owned ships.

— A certain improvement in the prices of raw materials since last June gives hope for an end to the economic recession.

— Three Greek owned cargo ships were recently delivered by British shipyards. These are "Themoni" 10,000 dwt built at Doxford for "Kasos Maritime", "George M. Livanos" 10,000 dwt built at West Hartlepool for Mr. Stavros Livanos and the "Aspasia Nomikos" built at Burntisland for account of Mr. Peter Nomicos.

agement of the yard.

According to chairman Joe Pilcher, Gibrepair is on course to achieve the Government's goal of economic viability by the end of 1989.

At present the yard is fully occupied — with repair figures for last May showing a six-fold increase compared to those for March. This dramatic increase in business is due mainly to a more flexible and aggressive pricing policy and a much tighter monitoring of the performance of the yard's overseas agents.

One major priority for the new managers of Gibrepair was to improve labour relations. This is already well underway and shipowners are now getting on-tire re-delivery of their vessels.

An extensive marketing campaign is currently underway, and a recent visit to Greece by Gibrepair's new chairman has already brought results with the stemming of the 28,935 dwt Z & G Halcoussis owned bulk carrier "Akti" for repairs.

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

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣ

31ης Δεκ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ
Α' ΠΑΓΙΟ

	Ε.Ν.	ΕΛΟΕΝ	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΟΕΝ	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα					
Οικόπεδο	27.184.802				
Κτίριο	471.609.010		498.793.812		498.793.812
Εγκαταστάσεις	10.448.503	1.265.089			
Μειον: αποσβέσεις	7.587.260	300.438	2.861.243	964.651	3.825.894
Έπιπλα και Σκεύη	4.546.200	2.190.555			
Μειον: αποσβέσεις	4.228.256	431.148	317.944	1.759.407	2.077.351
Μηχανήματα	5.793.439	535.966			
Μειον: αποσβέσεις	4.719.141	86.616	1.074.298	449.350	1.523.648
Μηχανές γραφείου	309.351	203.279			
Μειον: αποσβέσεις	244.915	139.674	64.436	63.605	128.041
Εργαλεία - Όργανα	208.509	49.412			
Μειον: αποσβέσεις	151.187	18.660	57.322	30.752	88.074
Βιβλιοθήκη Οργανισμού	284.188				
Μειον: αποσβέσεις	158.664		125.524		125.524
Ιματισμός	4.604.666				
Μειον: αποσβέσεις	3.523.226		1.081.440		1.081.440
Είδη ψυχαγωγίας	107.711				
Μειον: αποσβέσεις	107.709		2		2
Μεταφορικά μέσα	504.701				
Μειον: αποσβέσεις	269.173		235.528		235.528
Έξοδα Ίδρυσης και Οργάνωσης	286.953				
Μειον: αποσβέσεις	286.952		1		1
Εξοπλισμός Κυλικείου	26.615				
Μειον: αποσβέσεις	3.992		22.623		22.623
Εγγυήσεις			187.831	120.200	308.031
ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ			
ΠΑΓΙΟΥ		ΠΑΓΙΟΥ	504.822.004	3.387.965	508.209.969
Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ					
Προσωρινοί Χρεωστικοί Λογα- ριασμοί			70.000	3.711	73.711
Εμπορεύματα			460.100		460.100
Ηλεκτρολογικό υλικό			99.800		99.800
Καύσιμα			155.255		155.255
Χρεώστες			3.000		3.000
Απαιτήσεις NAT			6.009.257		6.009.257
Φ.Π.Α.			29.139		29.139
Δοσοληψίες κλάδου ΕΛΟΕΝ			27.334.359		27.334.359
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ			34.160.910	3.711	34.164.621

ΟΓΙΣΜΟΣ

η 1987

Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

Ταμείο			44.856		44.856
Καταθέσεις σε Τράπεζες					
Ε.Τ.Ε./Ναυτιλιακό	56.182.715	7.194			
Τράπεζα Κεντρ. Ελλάδος	314.852.284	2.282.679			
Τράπεζα Κρήτης	34.547.442				
Τράπεζα Εργασίας	1.968.095		407.550.536		
Τράπεζα Ελλάδος		1.018.481.011		1.020.770.884	1.428.321.420
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ:			407.595.392	1.020.770.884	1.428.366.276
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ:			946.578.306	1.024.162.560	1.970.740.866

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩ-
ΣΤΙΚΟΙ
Πάγια NAT (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

1 1

Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Πόροι — Κεφάλαια	934.304.289	1.022.670.178	1.956.974.467
------------------	-------------	---------------	---------------

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Προσωρινοί Πιστωτικοί Λογ/σμοί	6.009.257	771.741	6.780.998
Ελληνικό Δημόσιο	1.115.141		1.115.141
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	4.301.097		4.301.097
Λειτουργική Εξυπηρέτηση	848.522		848.522
Κρατήσεις υπέρ του Δημοσίου		720.641	720.641
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ:	946.578.306	1.024.162.560	1.970.740.866

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ
Πάγια NAT (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

1 1

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1987

ΧΡΕΩΣΗ

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Εμπορεύματα αναλωθέντα	2.034.296		2.034.296
Ηλεκτρολογικό υλικόν αναλωθέν	265.446		265.446
Καύσιμα αναλωθέντα	1.890.993		1.890.993
Δαπάνες Διοικητικές — Λειτουργικές	18.515.497	4.824.233	23.339.730
Αμοιβές Δ.Σ. — Επιτροπών	637.750	80.789	718.539
Αμοιβές παροχής Υπηρεσιών	4.825.096		4.825.096
Αμοιβές προσωπικού	51.808.798	17.375.143	69.183.941
Παροχές προσωπικού	657.389		657.389
Κρατήσεις και εισφορές υπερ τρίτων	12.313.388	3.987.991	16.301.379
Έξοδα συντήρησης	273.647	16.652	290.299
Έξοδα συντήρησης παγίων NAT	1.928.242		1.928.242
Δαπάνες ψυχαγωγίας Ναυτικών	760.295		760.295
Δαπάνες νομικής συμπίσης Ναυτικών	1.977		1.977
Δαπάνες γαμηλίων δώρων	17.797.480		17.797.480
Δαπάνες έκτακτης οικον. ενίσχυσης Ναυτικών	873.275		873.275
Δαπάνες παλιννόστησης Ναυτικών	930.000		930.000
Δαπάνες εκτ. οικον. ενίσχυσης επαγγελματικών σωματείων	400.000		400.000
Δαπάνες συμπίσης στις οικογένειες Ναυτικών	150.000		150.000
Επισφαλείς Χρεώσεις	5.108		5.108
Φθορές απώλειες	182.197	5.585	187.782
Συναλλαγματικές διαφορές	21.529.091	6.664.718	28.193.809
Αποσβέσεις	1.682.048	423.508	2.105.556
Επιχορήγηση Ξενών	194.590.644		194.590.644
Επιχορήγηση Πρατηρίου	37.942.089		37.942.089
Οικογεν. Βοηθήματα και Παροχές		1.261.177.207	1.261.177.207
Διαφορά Εσόδων — Δαπανών Χρήσης	24.852.803	375.240.756	400.093.559
	396.847.549	1.669.796.582	2.066.644.131

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Έσοδα από Ν.Α.Τ.	348.746.223	1.553.837.500	1.902.583.723
Έκτακτα Έσοδα	17.111.435	115.959.080	133.070.515
Έσοδα Μονάδων	30.877.031		30.877.031
Έσοδα από λοιπές αιτίες	112.860	2	112.862
	396.847.549	1.669.796.582	2.066.644.131

Πειραιάς 31/5/88

Ο Πρόεδρος
ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗΣ
Γεν. Γραμματέας Π.Ν.Ο.

Ο Διευθυντής
ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΓΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Ο Προϊστάμενος
Οικονομικών Υπηρεσιών
ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = άνεωρθηκε -- δ = διηλθε -- ε. = εφθασε)
(δ = δεξαμενόπλοιο -- μ = μικτό)

ABIN Ο'ΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30646
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΝ	79	10428
Α' Τ' ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΣ	65	41872
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΑ	69	4796
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Ο	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343

ε. Φουτζέιρα 9/10	
ε. Λέ Χόβερ 19/5	
πρόξ Σιαμέν 15/4	
ε. Μοντεβιδέο 15/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Γκντάσκ 13/5	
πρόξ Κακινάδα 26/4	
α. Πόρτ Κέμπλα 4/5	
πρόξ Ίσπανία 20/5	
ε. Κόμπε 15/5	
έπωληση αλλοδαπούς	
ε. Ροζάριο 15/5	
πρόξ Άλγερ 7/1	
α. Χιούστον 30/4	
ε. Ριό Τανέιρο 23/4	
ε. Πειραιά 19/5	
ε. Πειραιά 15/5	
α. Λός Άντζελες 16/5	
α. Σουαίμα 11/5	
δ. Σουέζ 18/5	
όργει Χαλκίδα	
ε. Όζακα 13/5	
δ. Παναμά 17/5	
πρόξ Όραν 3/5	
ε. Μαντράς 29/3	

πρ. «Εοί»	
α. Λός Παλός 6/5	
πρ. «Diamond Glorious»	
ε. Λανταρόνα 14/5	
α. Λός Παλός 17/5	
ε. Ν. Όρλεάν 8/5	
α. Ν. Όρλεάν 10/5	
μεσογειακές μεταφορές	
πρόξ Ν. Άφρική 15/4	
α. Γιοκοχάμα 14/5	
όργει Πειραιά	
πρόξ Αυστραλία 12/5	
ε. Ντιμάντε 14/5	
όργει Πειραιά	
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 24/4	
ε. Κανίλα 12/5	
πρόξ Λένινγκραντ 23/4	
ε. Άμβέρσα 20/5	
ε. Πειραιά	
όργει Χαλκίδα	
στό Μπαντάρ Άμπας	
πρόξ Ναγκασάκι 30/4	
πρόξ Κληβελαντ 18/5	
ε. Θεσσαλονίκη 25/4	
πρόξ Μπαντάρ Άμπας 29/4	
α. Ήσι Λόντον 5/5	
ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/3	
ε. Νουρούι Μπαϊ 15/5	
πρόξ Μπαράγκουλα 22/4	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/5	
πρόξ Γιάνμπου 22/12	
όργει Πειραιά	
πρόξ Όζακα 17/5	
ε. Μπόρντ 17/5	
α. Σιγκαπούρη 12/5	
δ. Σουέζ 19/5	
ε. Ίμμινγκχαμ 18/5	
ε. Ίμμινγκχαμ 19/5	
πρ. «Brisbane See»	
α. Ν. Γουέστμινστερ 12/5	
α. Ντάρμπαν 6/5	
ε. Γιοκοχάμα 13/5	
α. Τσίμπα 13/5	

α. Γιοκαίσι 10/5	
α. Άμβέρσα 21/5	
α. Βρέμη 11/5	
πρόξ ΕΣΣΔ 18/4	
α. Άμβέρσα 21/5	
πρόξ Βελτιμόρη 17/5	
α. Σαβάννα 11/5	
α. Κάρτσι 12/5	
δ. Σουέζ 11/5	
δ. Κωνίπολη 28/4	
α. Νιούκαστλ 11/5	
πρόξ Μπαγκκόκ 27/4	
πρόξ Βόλο 9/5	
α. Εϊβονμαουθ 16/5	
δ. Ντόβερ 15/5	
α. Ρουέν 9/5	
α. Λός Άντζελες 11/5	
α. Ρότερνταμ 18/5	
πρόξ Πράια Μόλε 19/4	
πρόξ Όδησσό 9/5	
ε. Όζακα 16/5	
δ. Ντόβερ 20/5	
ε. Σήνγκε 20/5	
α. Σιγκαπούρη 8/5	
ε. Σύννευ 12/5	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΤΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α' Τ' ΛΑΝΤ	83	10520
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΗ Λ.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	79	12214
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΑΜΑΡ	72	6686
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΖΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΤΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ε. Λιανουγκάκ 11/5	
πρόξ Άβάννα 8/4	
ε. Σαουθάμπτον 14/5	
α. Βαλπαράϊζο 10/5	
α. Κονέρ 17/5	
α. Λάγος 13/5	
ε. Άρικο 29/4	
ε. Σκουωμπίς 16/5	
δ. Γιβραλτάρ 12/5	
δ. Σουέζ 19/5	
πρόξ Μοντερόι 3/3	
δ. Σουέζ 3/5	
α. Χοντίνια 9/5	
ε. Πόρτο Καμπέλλο 16/3	
α. Λειζόες 18/5	
ε. Μπαγκκόκ 22/4	
ε. Πειραιά 14/5	
δ. Κωνίπολη 6/5	
πρόξ Άλγερ 6/3	
α. Σιγκαπούρη 3/5	
πρόξ Γιοκοχάμα 8/5	
α. Πόρτ Χέντλιν 16/5	
ε. Σάντο Νουγκο 8/4	
πρόξ Ράιτλεντ 29/4	
πρόξ Παχονκ 14/4	
όργει Πειραιά	
δ. Παναμά 2/4	
πρόξ Χαμπτον 2/4	
α. Τερνέστη 16/5	
δ. Παναμά 12/5	
πρόξ Σακάρ 6/4	
ε. Χόγκ Κόνκ 13/5	
α. Άνκονα 17/5	
δ. Σουέζ 17/5	
πρόξ Δ. Άφρική 28/4	
όργει Πειραιά	
δ. Δαρδανέλλια 6/5	
ε. Πόρτο Βέσμε 28/4	
πρόξ Αίγυπτο 23/4	
α. Τέρανια 19/5	
ε. Τακόμπε 6/5	
πρόξ Όδησσό 24/4	
α. Σιγκαπούρη 3/5	
πρόξ Μπουσάν 1/4	
πρόξ Μιζουσίμα 26/4	
α. Λά Σπέζια 2/4	
μετ. «Antio»	
ε. Λός Άντζελες 12/5	
α. Ν. Όρλεάν 6/5	
ε. Γκάνδη 15/5	
ε. Σαλβατόρ 9/5	
α. Μασσαλία 16/5	
πρόξ Γιβραλτάρ 15/5	
α. Γιβραλτάρ 1255	
ρόξ Όδησσό 26/5	
πρόξ Σιτιλίδα 11/5	
ε. Χαμλτον 11/5	
α. Καλκούτα 5/5	
πρόξ Άρούμπα 6/4	
πρόξ Ίβαν 5/2	
πρ. «Βάμμαν»	
πρόξ Ίσπανία 24/3	
στό Μπαντάρ Άμπας 25/3	
έπωληση Έλληνες	
στό Τζέμπελ Άλι 20/4	
πρόξ Ίνδονησία 1/4	
πρόξ Ίσπανία 17/5	
ε. Νατιέρ 17/5	
ε. Βουβάη 12/5	
α. Ντάρμπαν 7/5	
πρόξ Καλλάο 5/5	
α. Σιγκαπούρη 6/5	
πρόξ Πειραιά 2/3	
πρόξ Χουέλα 10/5	
πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 11/5	
ε. Τάιν 18/5	
πρόξ Κίνα 1/4	
πρόξ Χόγκ Κόνκ 3/4	
α. Πόρτ Μωχ. Μπν Κασίμ 2/5	
α. Ντόντζες 24/4	
α. Κουπέ 10/5	
δ. Παναμά 9/5	
πρόξ Αυστραλία 16/4	
α. Τόκυο 9/5	
ναυπηγ. Αίσι	
α. Τερνέστη 16/5	
α. Λισαβόνα 16/5	
α. Τενερίφ 19/5	
α. Γιούροπουρ 5/5	
α. Μίνα Σάκρ 11/5	
α. Λάγος 17/5	
ε. Άμβέρσα 21/5	
ε. Φλαδέλφια 13/5	
α. Σιγκαπούρη 9/5	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Φουντζέρι 2/5.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	δ. Σουέζ 13/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	ε. Γιοκοχάμα 6/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΓΓΑΡ	77	37456	α. Λισαβώνα 9/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	μετ. «Ιωάννα Κ.» (π)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Φός 19/5
ΑΥΛΑΣ	77	11804	α. Πειραιά 13/5
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Χιούστον 2/5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	α. Άμβούργο 12/5
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/5

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Πειραιά 17/5
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπανιάρ Άμπας 20/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 9/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρόττερταμ 17/5
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Γιοκοχάμα 13/5
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Χαλίφα 9/5
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Δουκέρκη 20/5
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	πρός Τυνησία 16/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ)	66	39580	α. Μεθούλ Ρόανς 4/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Φός 5/5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Χόγκ Κόγκ 21/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	δ. Σουέζ 5/5
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	πρός Ντουμπάι 17/2
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	ε. Τυμπερτ 18/5
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	68	12005	Όλκιη Απώλεια
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	στο Άσάμπ 7/5
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Κουιντέρο 25/4
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. Σαλβαντόρ 14/5
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Γκάνδη 19/5

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	α. Λειζέρε 3/5
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	πρός Άλιβέρι 6/5
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Νιούκαστλ 15/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μελβούρνη 10/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουντζέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Χοντφάιρ 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Ρόττερταμ 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυτό 17/5
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Πειραιά 19/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Σκώ 8/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Χόγκ Κόγκ 16/5
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	πρός Καλλάο 29/4
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	πρός Πόρτ Έβεργκλίετς 5/5
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	α. Λειζέρε 10/5
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Βρέμη 19/5
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	έπισκευές Πειραιά 29/4
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πειραιά 15/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Σουέζ 19/5
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 19/5 *

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	α. Τενερίφη 26/4 *
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βομβά 9/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	πρός Ζανζιάρ 1/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 9/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ταγγέρη 30/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 8/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Σαβόνα 18/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΜΟΣ	78	13005	α. Γιβραλτάρ 5/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 12/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	ε. Βαλτιμόρη 13/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	στο Πουέρτο Καμπέλλο 30/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Σάν Πέντρο 16/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Σάντος 11/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκομπα (αποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Χοντβίνα 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ	75	15646	ε. Βρέμη 18/5
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.	71	16306	α. Μανίλα 6/5
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Πόρτ Κέμπλα 16/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	στη Μανίλα 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Πασιό Γκουιντάνκ 29/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Βανκούβερ 7/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Βερμούδα 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Ρίο Γκράντε 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Ποχάγκ 6/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Γιούροπορτ 18/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρός Φιλιππίνες 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Ίντσον 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ρόττερταμ 20/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Μπαγκκόκ 29/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Σουέζ 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχράιν 11/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Τάμπα 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Φρητόουν 15/5

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Σαβόνα 18/5
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Βαλτιμόρη 12/4
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ἀργεί Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	πρός Ρίτσαρντς Μπαιν 21/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	πρός Κωνσταντίνα 6/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Άμβέρσα 12/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός Γιαμπούκοα 20/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Άκομπα 5/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Πόρτ Κέμπλα 15/5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΙΑΣ	71	16379	πρός Σιγκαπούρη 20/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρός Πόρτ Κέλαγκ 15/5
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειάκας μεταφορές

ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 19/5
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	59	12705	ε. Βενετία 11/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16328	δ. Σουέζ 14/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Μπανιάρ Άμπας 6/4

ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασόρα *
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μελβούρνη 10/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Χόγκ Κόγκ 11/5
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	επωλήθη
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Γκάστα 5/5
ΕΛΙΖΑ	69	6006	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	δ. Σουέζ 3/5
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	στο Σάλλομ Βόε 21/5
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (αποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίτερ Λέικ
ΕΛΛΗΝ	76	12315	α. Χιούστον 4/5
ΕΛΛΗΝ	76	11282	α. Γκουγιακούιλ 15/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Λός Αντζέλες 14/5

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρός Κορέα 16/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Παράναγους 5/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΙΑΝ	78	36237	α. Ν. Όρλεάνη 6/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	πρός Χάτσινγκ 22/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605	ε. Μερσίνη 9/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρός Χόρμουζ 20/4
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	α. Βόλο 1/5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Αίρκεν 13/5
ΕΜΑ	64	4986	στην Πειραιά
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	πρός Σιγκαπούρη 23/4
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβέρσα 19/5
ΕΝΑΡΕΙΣ	77	11083	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Άμβέρσα 30/4
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ	85	22208	ε. Μανίλα 18/4
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Χόγκ Κόγκ 11/5
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941	ε. Βαλτιμόρη 12/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Βομβά 10/5
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στην Πάχη (αποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	πρός Πόρτ Καμπέλλο 14/4
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 17/5
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Νιταμπέρ 21/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	πρός Βομβά 16/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Κουάζακούα 23/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Μουμπάσα 14/5
ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	ε. Μογκαντίσου 6/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Τενερίφη 16/5
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Άκομπα 11/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	ε. Μελβούρνη 12/5
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Μπόκνυ 3/4

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 12/5
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Παράναγους 26/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	πρός Πόρτ Κανόβεραλ 23/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Λά Γκουέρα 9/4
ΖΗΝΩ	81	23100	πρός Μανίλα 5/5
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Σιγκαπούρη 13/5
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Όζακα 11/5
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Είλοι 18/5
ΖΙΜ ΜΕΛΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρός Σιγκαπούρη 14/5
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Είλοι 17/5
ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Δαρδανέλλια 1/5
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Γιβραλτάρ 20/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	πρός Κόρπους Κρίστι 30/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Άγγλία 2/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 9/5
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Μονρόβια 2/5
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904	α. Μπρεμερχάβεν 17/4
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	ε. Ρίο Τανέιρο 15/5
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Ρίο Ρόττερταμ 20/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στην Έλευσίνα
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Γλασκώβη 21/5
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Νιτάρμπαν 3/5
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Μπανιάρ Άμπας 30/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	δ. Σουέζ 14/5
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	δ. Σουέζ 7/5
ΙΟΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Άμβούργο 17/5
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	δ. Πόρτ Σαϊδ 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	ε. Πειραιά 7/12
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Τέμα 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Ν. Τουτίκριν 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	δ. Πόρτ Σαϊδ 19/5
ΙΟΣ	85	34400	α. Λισαβώνα 6/5
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	πρός Άλεξανδρούπολη 3/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξανδρούπολη 6/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	πρός Βενεζουέλα 7/5

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	μετ. «Marabu» (κ.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	δ. Παναμά 11/5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	δ. Παναμά 11/5
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Μπαρμπάντος 6/5
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Ρόττερταμ 14/5
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Σικάγο 6/5
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Τόκιο 6/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	πρός Μπουργκάς 19/4
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Σ. Τζών 10/5
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Γκντάνσκ 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Όδησσό 7/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Νιτάρμπαν 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ραβέννα 14/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	ε. Βαλπαράισο 14/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Τσουανβίλ 5/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. Πειραιά 16/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επωλήθη Έλληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρός Άνναμπα 1/5

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	προς Χώρ Φακόν 23/4
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	ε. Φρημάνιλ 14/5
ΠΑΤΕΡΑΣ	69	9116	στο Λάγος 14/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	ε. Σιγκαπούρη 12/5
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	72	14212	α. Γένοβα 14/5
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)
ΚΑΡΟΛΙΝ Π.	67	12702	α. Μπ. Άιρες 16/5
ΚΑΡΟΣ	68	12701	α. Βαρκελώνη 19/5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	73	34067	δ. Κων/πολη 29/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	16040	α. Ίμμιγκχαμ 12/5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	77	8750	προς Θεσσαλονίκη 20/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	68	2376	α. Ρότερνταμ 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 1/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)			
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Άμβούργο 13/5
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	α. Βανκούβερ 14/4
ΚΙΓΚ ΛΑΞΕΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	α. Δρέπανον 11/4
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	προς Φουτζέιρα 15/5
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	θέση 12.50 Β. 100.33 Α 19/5
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Χάντερστον 30/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Λουλέα 18/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	προς Παρανάγκουα 27/4
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Φέλιξτσου 17/5
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσίμπα 14/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Βαλπαράϊσο 15/5
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	δ. Ντόβερ 3/5
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Γκάνδη 11/5
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	ε. Πειραιά 20/4
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	προς Μονφακόνε 7/5
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	προς Ντουάλα 20/4
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	δ. Σουέζ 18/5
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Ρας Τανούρα 5/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Ματάνζας 29/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	12963	ε. Σάντος 9/5
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Πειραιά 17/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	προς Γιοκοχάμα 14/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	α. Φέλιξτσου 8/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων/πολη 10/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΙΝΤ	78	10832	προς Μαπούτο 3/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Ίκονιο 11/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Ν. Ύορκη 15/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Καρταγένα 29/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 5/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Ντάρμπαν 13/5
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24000	έπισκευές Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Ντάρμπαν 14/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	δ. Παναμά 25/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Χάλιφαξ 13/5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τεργέστη 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	α. Ντάρ ες Σαλάμα 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	προς Χιούστον 27/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Έλντλντ 30/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 3/5
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 4/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσντον 19/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Πειραιά 13/5
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ν. Ύορκη 21/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Σάν Φραντζίσκο 14/5
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Σκώ 15/5
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Βρέστη 5/5
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ντάρμπαν 15/5
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	α. Κοματσούμια 3/5
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	προς Ίντσον 9/5
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουέι 10/5
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Μπάρ 12/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Αυστραλία 13/5
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Τορόντο 1/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	προς Εύρωπη 30/4
ΛΑΤΩ	68	18737	πρ. «Egline»
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Λέ Χάβρη 15/5
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Όσάλα 17/5
ΛΕΩΝ	76	11049	ε. Βανκούβερ 27/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	ε. Όμσλιν 20/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ε. Άμστερνταμ 18/5
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	στη Φορταλέζα
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Νάπολη 20/5
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	προς Μπ. Άμπας 23/2
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Πόρτ Άρθουρ 16/3
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Γκαμπόν 8/4
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Ίλιτσεβον 15/4
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕΪΝΤ	83	20200	ε. Τομπάτα 15/5
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	προς Βιτόρια 1/5
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Λός Αντζέλς 5/5
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Βενετία 18/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	επωλήθη Άπω Άνατολή
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	αργεί Βασόρα
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Σουέζ 12/5
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	προς Κίλιανκ 25/4
ΛΥΔΙ	70	14878	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	α. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΛΥΔΙΑ III.	74	8740	πρ. «Μεσαρία»
			προς Μασσάουα 19/5
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Μιζούσιμα 13/4
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Γιβραλτάρ 19/5
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Ρας Λανούφ 30/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σάο Σεμπασιτιό 14/5
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Ν. Όρλεάνη 3/5
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Βανκούβερ 12/5

ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Βανκούβερ 4/5
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	προς Γένοβα 19/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	προς Κεϋλάνη 11/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	έπισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	προς Τρίπολη 16/4
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Άλγκεθίρας 4/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Λός Άντζέλς 14/5
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς Ντόβερ 30/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Φιλανδελφεία 10/5
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Χάιφα 29/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	προς Αγγούστα 6/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	προς Ταϊβάν 20/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	α. Μονφρεντιόνα 13/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Άαρχους 29/4
ΜΑΡΑΚΑΪ ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Ντόβερ 6/5
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Σάντος 11/5
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Ρουέν 1/5
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Σάντος 14/5
ΜΑΡΙΑ	81	29761	προς Κόμπε 25/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μπριζπορτ 11/5
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Τζέντα 6/5
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	προς Δ. Άφρική 10/4
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Παρί Γκουινάγκ 21/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Ρότερνταμ 21/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Αγγούστα 14/5
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Γένοβα 19/5
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Γιούροπορτ 19/5
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	80	40000	ε. Σάο Σεμπασιτιό 11/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	υπό ναυπήγηση
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	δ. Σκώ 9/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Βαλτιμόρη 12/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Κιούρα 9/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Σέμπου 14/5
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Τουρκία 29/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Μπερντιόνοκ 15/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Παρανάγκουα 30/4
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	α. Βανκούβερ 19/4
ΜΕΪΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	δ. Ντόβερ 19/5
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρ. «Πεταλον»
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Άλεξάνδρεια 6/5
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	προς Βενεζουέλα 24/4
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082	δ. Π. Σαϊδ 19/5
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σάο Φραντζίσκο 12/5
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Ουγγαρία 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998	α. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΣ	72	1583	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΤ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Βερακρούξ 3/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Κόμπε 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Δεμεράρα 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ εφ Σπαϊν 14/5
ΜΙΝΙ ΛΕΪ ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Πόρτ Έσκουίβελ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Βαλντίσια 18/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1566	ε. Πόρτ Έσκουίβελ 14/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1596	ε. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1596	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	προς Δεμεράρα 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Δεμεράρα 9/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Μπαρμπάντος 12/5
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΜΙΝΟΣ	75	28082	προς Ν. Άμερική 15/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βενετία 14/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	προς Εύξεινο Πόντο 2/5
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Κόρπους Κρίστι 12/4
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Καϊμάν Μπράκ 12/4
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ναυτόρ 27/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Πειραιά 7/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Σιγκαπούρη 12/5
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	προς Μπαγκόγκ 24/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Νιούπορτ 19/5
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	33500	προς Κολόμπια 8/5
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Πίκπον 28/4
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Πούρτο Καμίλλο 16/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Νταμπέρ 8/5
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	προς Κρότωνα 2/5
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Μπλιμπόα 14/5
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Τίς 20/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	προς Περισκό 7/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	προς Τζουμπάι 9/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	προς Ν. Όρλεάνη 17/5
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Τάραντα 12/5
ΜΠΡΙΤΙΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	μετ. «JSS Los Angeles»
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	δ. Παναμά 1/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	προς Κουβέιτ 14/4
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Σιγκαπούρη 8/5
ΝΑΪΑΝΤ	75	35561	προς Βραζιλία 13/5
ΝΑΤΑ	77	9359	προς Ίντσον 30/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	πρ. «Κορονέτ»
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Σιγκαπούρη 26/3
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Άφρική 12/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Πόρτ Σαϊδ 19/5

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΡΘ ΒΑΛΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑΥ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑΥ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	78	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΕΣΠΕΡΕΣ	73	14212
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207
ΠΑΝΚΑΡ ΙΟΝΙΜΙΤΑΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	88	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125847
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	75	8376
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586

α. Φός 15/5		
ε. Καζομπλάνκα 26/4		
πρός Ίταλία 8/5		
ε. Λός Αντζέλες 16/5		
ε. Όξελουσσίνι 5/5		
στό Έλ Χακλ (αποθήκη)		
α. Αύγουστα 14/5		
επιβλήθη Νορήγους		
δ. Γιβραλτάρ 14/5		
ε. Πειραιά 18/5		
ε. Άμβέρσα 21/5		
α. Σαβόνα 14/5		
πρός Φώκλαντς 8/4		
δ. Κων/πολη 3/5		
πρός Κευχάν 12/5		
δ. Γιβραλτάρ 6/5		
ε. Μανίλα 10/5		
άρχει Πειραιά		
α. Γιβραλτάρ 1/5		
α. Χιούσιον 12/4		
ε. Ν. Ύορκη 7/5		
πρός Ν. Κορρά 10/4		
ε. Ν. Καληδονία 23/4		
α. Φιλαδέλφεια 10/5		
α. Ακωμπα 13/4		
πρός Όδησσό 2/5		
α. Ρότερνταμ 10/5		
α. Άλεξάνδρεια 5/4		
α. Τεργέστη 9/5		
ε. Άμβέρσα 21/5		
ε. Μπουλόν 11/5		
α. Μοντεβιδέο 10/5		
α. Μαρίνα ντι Καρόρα 19/5		
α. Πειραιά 9/5		
α. Βαλένσια 7/5		
α. Πέτερσεν 19/5		
ε. Ρότερνταμ 20/5		
ε. Τυνίδα 10/5		
α. Καρνέγιεβο 20/5		

ε. Μπωμόν 10/5		
ε. Κάλουντμπορκ 17/5		
πρός Κασσιόγκ 6/5		
ε. Πόρτ Λίνκολν 16/5		
πρός Κίνα 9/5		
ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/4		
πρός Περσικό 21/4		
πρός Ιαπωνία 3/5		
α. Αμπόνι Πόιντ 10/5		
ε. Ίντσον 1/5		
πρός Ίντσον 2/5		
πρός Κρήτη 24/12		
δ. Παναμά 3/5		
άρχει Πειραιά		
πρός Γιοκοχάμα 23/4		
πρ. «François Venture»		
α. Σικόγο 13/5		
α. Γιούρπορτ 14/5		
α. Γιβραλτάρ 10/5		
δ. Έλσινόρη 11/5		
ε. Σαντάντερ 12/5		
α. Φιλαδέλφεια 15/5		
α. Σικάγο 3/5		
ε. Νάπολη 20/5		
α. Ρότερνταμ 20/5		
πρ. «Fa Fa Venture»		
α. Σαντάνια 15/5		
α. Τζόρτζ Λασφαρ 8/4		
πρός Άμβούργο 20/5		
ε. Π. Καμπέλλο 29/3		
στό Μπαντάρ Άμπας		
μεταφορές Βραζιλίας		

α. Μπιλμπάο 16/5		
πρός Χάιφα 10/5		
άρχει Πειραιά		
πρός Άκαμπα 27/4		
δ. Σκώ 16/5		
α. Τζέντα 3/5		
άρχει Πειραιά		
μετ. «Iron Will» (π.7)		
πρός Σιγκαπούρη 23/4		
πρ. Φός 7/5		
α. Ν. Όρλεάντ 8/5		
α. Φιλαδέλφεια 11/5		
ε. Πόρτ Τάλμποτ 21/5		
πρός Βατούμ 8/5		
πρός Ιαπωνία 10/5		
δ. Ντόβερ 26/4		
πρός Κων/πολη 9/5		
α. Μαντράς 13/5		
α. Σουώνση 13/5		
ε. Πειραιά 19/5		
άρχει Πειραιά		
α. Γκάνδη 7/5		
άρχει Πειραιά		
δ. Σκώ 19/5		
α. Γιβραλτάρ 7/5		
α. Γιβραλτάρ 13/5		
ε. Φουκουγιόμπα 6/5		
πρός Άν. Θεόδωρους 15/3		
ε. Βανκούβερ 16/5		
πρός Γαλλία 14/3		
πρός Κούβα 22/4		
ε. Ίκονιο 8/5		

α. Μπαχραϊν 21/5		
μετ. «Πέπυ» (ε.)		
ε. Γκουαγιακούλ 12/5		
α. Ραβέννα 12/5		
μερονηιακές μεταφορές		
α. Πειραιά 17/5		

ΠΕΛΦΛΑΪ ΕΡ.	82	2477
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΟΛΙΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	71	5084
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	81439
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΦΝΟΣ	68	10663
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΓΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΔΙΟΝ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292

ε. Ραβέννα 17/5		
α. Άμβέρσα 7/5		
α. Μπανμπούρι 1/5		
α. Πόρτ Τάλμποτ 13/5		
άρχει Πειραιά		
δ. Π. Σαϊδ 15/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 15/3		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 16/5		
δ. Γιβραλτάρ 12/5		
α. Λισαβώνα 10/5		
α. Πειραιά 13/5		
ε. Βιζακαπαϊνάμ 11/4		
δ. Δαρδανέλλια 9/5		

άρχει Λομπίτο		
ε. Ορίστανο 10/5		
ε. Θεσσαλονίκη 30/4		
α. Τέμα 3/5		
α. Γιβραλτάρ 15/4		
στό Σικάγο 13/5		
πρός Πόντι	Ντό	Ουμπου 29/4
α. Ν. Όρλεάντ 23/4		
α. Δαμπίττα 5/5		
ε. Κεμπέκ 27/4		
πρός Άκουπα 23/4		
ε. Γιοκοχάμα 8/5		
άρχει Χαλκίδα		
πρός Μπ. Άιρες 28/4		
στό Ζουέξ (άποθήκη)		
έπισκευές Σ. Άννα Μπαϊν 18/5		
ε. Σιγκαπούρη 5/5		
ε. Δαρβανάλλια 24/4		
α. Τζέντα 5/5		
ε. Τάραντα 14/5		
έπισκευές Πειραιά 27/4		
ε. Τσίμπα 12/5		
α. Ίκονιο 8/5		
πρός Σκικινία 16/5		
α. Πειραιά 13/5		
ε. Τέξας Σιτ 8/5		
α. Σάντις 12/5		
πρός Πόρτ Νονκάρο 16/5		
ε. Βαλάντσινα 20/5		
α. Πειραιά 18/5		
πρός Άκανιούτλια 20/5		
α. Σάντβαλ 2/5		
α. Ντούγκι Ράι 7/5		
α. Κόμπε 12/5		
ε. Νταμαμ 24/4		
δ. Ντόβερ 19/5		
ε. Γκάντ 18/5		
α. Χαλκίδα 15/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Τόρρε Άνουυζιάτα 16/5		

ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	πρός Χόγκ Κόνκ 7/4
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 30/4
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στή Λα Αμπερνάνι (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	16707	α. Ν. Ύορκη 11/5
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Ρότερνταμ 2/5
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	πρός Καραϊσί 19/5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΜΙΛΑΤΑ	71	16275	ε. Λιανουγκάγκ 10/5
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	πρός Γκρέιτ Λέικς 14/4
ΤΖΟΥ	76	10801	ε. Κόμπε 17/5
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.7)	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 11/5
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρ. «Θέκος»
ΤΖΩΡΤΣ Λ.	75	14786	δ. Κων/πολη 5/5
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	77	11348	πρός Κάμπο 27/4
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Σεπετίμα 27/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	πρός Γιάμπου 4/5
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζόν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζέιρα 9/5
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Βενετία 17/5
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	ε. Λειζόες 19/5
ΤΟΠΑΣ	85	28000	πρός Τσιβάν 18/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρ. «Bulkontri»
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Σάν Άντονιο 9/5
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σιγκαπούρη 16/5
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1	68	2760	α. Ραβέννα 17/5
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	πρός Βενεζουέλα 30/4
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639	πρός Μπουσάν 1/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Πόρτ Κέλαγκ 22/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Πρίνς Ρούπερτ 6/5

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Μπελίζ 9/5
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	ε. Ν. Όρλεάνη 9/5
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 14/5
ΦΑΔΕΡ	77	17323	πρός Παράνγκουα 1/5
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Κόλπο ΗΠΑ 2/3
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Πόρτ Έσκουίβελ 9/5
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	α. Γιούροπορτ 20/5
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Μπαγκκόκ 27/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	δ. Σουέζ 13/5
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9/87
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές

ΦΕΪΨΟΥΖ I.	83	17217	πρός Λένινγκραντ 27/4
ΦΕΪΨΟΥΖ II.	84	19049	ε. Κινούρα 13/5
ΦΕΪΨΟΥΖ III.	84	19049	ε. Τσιόουζ 20/4
ΦΕΪΨΟΥΖ IV.	84	19049	ε. Πόρτ Κέμπλα 17/5
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	πρός Βέντσπιλς 5/4
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Τέξας 4/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Χώρ Φακάν 29/4
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Μπαρμπάντος 15/5
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Άλγερία 16/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Ελλάδα 16/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ	62	19974	στή Ν. Ύορκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Ρουέν 17/7
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Σιγκαπούρη 25/4
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Ν. Κορέα 26/4
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	μετ. «Ivory» (κ.)
ΦΛΟΡΑ	81	8831	ε. Πειραιά 13/5
ΦΛΟΡΑ Κ.	78	15364	πρός Σαβάνα 7/5
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	πρ. «Montcalm»
ΦΟΡ ΦΑΓΚΣ II.	58	10340	μετ. «Βόλος I» (ε.)
ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ	76	18933	δ. Σκώ 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Μπρέμερχαβεν 6/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	ε. Γιούροπορτ 20/5
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Σάντος 8/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρ αλ Ζουμαϊρ
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Χορμούζ 28/3
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Πόρτ Σάϊδ 7/5
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Όζακα 8/5
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρός Μπαχραϊν 3/5
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χουάγκου 7/4
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	στό Κοινοσό 10/5
ΦΡΩΤΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Κων/πολη 14/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Νορφοβορσίκ 8/5
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	α. Σάντος 11/5
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ	77	39366	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/4
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σαλίνα Κρούζ 8/5
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ	69	8064	α. Βαλπαράϊζο 11/5
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	άρχει Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	α. Ντάρμπαν 4/5
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	α. Τόκιο 14/5
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	ε. Ίταζαϊ 9/5
ΧΙΟΝ	82	36202	α. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Βομβάϊ 19/5
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Χάμπτον 12/5
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Ν. Ύορκη 16/5
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	α. Μόντρεαλ 12/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Ύορκη 10/5
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκοῦ

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδικὴ προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1988, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 4.500 (ἐναντὶ δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστέλλοντα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 5.000 (ἐναντὶ δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μὲ τὴν εἰδικὴ τιμὴ τῶν δρχ. 5.000 συμπληρώστε τὸ παρακάτω ὁριστὸ καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντα ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = δηλώσε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	δ. Δαρδανέλλια 10/5
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Σαβάννα 6/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Βανκούβερ 10/4
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντέ Ντέους 23/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	έπωλήθη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Νταμμάμ 16/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)*	69	10182	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Ντουμπάι 13/5
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	πρός Άκαγιούτλα 11/5
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρός Όρδανία 12/5
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Βομβάη 25/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Ότακούϊ 15/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρός Ρίο Όανέιρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	πρός Σιγκαπούρη 10/5
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Κόρπους Κρίστι 7/5
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Μανίλα 9/5
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	πρός Λός Πάλαμα 14/5
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός Λαττάκια 4/4
ΑΕΛΛΩ	78	36548	πρός Τζέντα 15/5
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Μπουρκάς 29/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	ε. Σέτε 17/5
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Παναμά 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Μαυρίκι 2/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Ρότερνταμ 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	πρός Βατούμ 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	πρός Βοστώνη 15/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Ρουαί 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	στο Καραϊ 16/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	πρός Γιβραλτάρ 7/5
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	α. Πειραιά 11/5
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	ε. Πειραιά 12/5
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	πρός Χόγκ Κόγκ 13/4
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122937	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙΓΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρός Τουρκία 9/5
ΑΙΓΑΣ	72	16235	στη Σύρο 10/5
ΑΙΓΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	στο Μπ. Άιρες 13/5
ΑΙΓΙΝΤΑ (κ.)	72	13935	πρός Άμβέρσα 4/5
ΑΙΓΙΝΤΑΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	πρός «Πυθεύς»
ΑΙΓΙΝΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρός Σεπετίμπα 14/5
ΑΙΓΙΡΗΣ ΝΤΑΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός Βανκούβερ 14/5
ΑΙΓΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	πρός Βόρνα 7/5
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Φιλαδέλφεια 13/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	στον Πειραιά 14/5
ΑΙΓΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρός Ρουέν 18/5
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ε. Νταμμάμ 30/4
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Χιούστον 1/5
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	μετ. «Ascot» (μ.)
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρός Γιβραλτάρ 17/5
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Σ. Τζών 27/4
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρός Ρίγα 3/5
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	μετ. «Έλλεσποντ Σπίριτ»
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρός Κίνα 22/4
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	ε. Κακόγκβα 14/5
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Τσίμπα 10/5
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρός Νικαράγουα 13/5
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	πρός Τάμπα 11/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πολούκι 15/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρός Κόλπο ΗΠΑ 4/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρός Πόρτ Κελάγκ 17/5
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	έπωλήθη
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρός Βιτόρια 2/5
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρός Άλγέρι 13/3
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	πρός Σάο Σεμπασιάν 15/5
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Σάν Φραντίσκο 14/5
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Traders» (ΒΓ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρός Λένινγκραντ 16/5
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Ραβέννα 4/5
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	πρός Ροστόκ 95
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	πρός Κουανγκκούγκ 2/5
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Λός Άντζελες 30/4
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. Όρλεάνη 24/4
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	πρός Λός Άντζελες 9/5
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Λός Άντζελες 16/5
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρός Ροστόκ 3/5
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Πειραιά 11/5
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	ε. Μπρισμαίην 15/5
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	α. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	ε. Κάνιλα 12/5
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περιοικού
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρός ΗΠΑ 29/4
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	πρός Κωνσταντίνα 7/5
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρός Κωνσταντίνα 22/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Τερνέστη 18/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Χόγκ Κόγκ 30/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	3826		μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	ε. Σάν Βινσέντε 12/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Βιλλανουέβα 28/4
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	δ. Παναμά 12/5
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρός Μπουένος Άιρες 26/4
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Μογκαντίσου 19/4
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Σαιν Τζών 22/4
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρός Ταρτούς 17/4
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	α. Μορμουγκάο 17/5
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρ. Κασσιούγκ 17/5
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Πειραιά 16/5
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	πρ. Άλεξάνδρεια 12/5
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρός Κίνα 29/4
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρ. Γιβραλτάρ 16/5
ΑΝΤΑΙΟΣ (π.)	76	10936	ε. Σιγκαπούρη 16/4
ΑΝΤΖΕΛ II (κ.)	74	14324	δ. Καυμάν Μπράκ 8/5
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	στον Πειραιά 20/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Πειραιά 24/4
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΊΤ Ν. (κ.)	86	22273	ε. Κοκούρα 11/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Ρουέν 19/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΑΝΤΙΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρ. Άλγερία 12/5
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρ. Κίλαγκ 27/4
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	δ. Παναμά 12/5
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρ. Κουάδα Ενός 25/4
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	πρ. «Golar Kansai»
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Άϊρεν 8/5
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρ. Κολόμπο 15/5
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	πρ. Πειραιά 20/5
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	πρ. Έλλάδα 11/1
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1559	πρ. Άβίλς 2/5
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑΊΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρ. Όρν 18/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	ε. Σουέ 18/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρ. Βιτόρια 6/5
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ραβέννα 13/5
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρ. Ν. Άμερική 26/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρ. Ρότερνταμ 16/5
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	πρ. Σίντι Κερπ 6/5
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	πρ. Βροζιλία 29/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	δ. Π. Σαίδ 30/4
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρ. Ιαπωνία 29/4
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στον Περαικό 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	πρ. Γιοκχόμα 7/5
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρ. Τζέντα 12/5
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	πρ. «Golar Kanto»
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Χοντίντα 30/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρ. Τσιμπότε 17/5
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρ. Γιοκχόμα 9/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	ε. Σιγκαπούρη 8/5
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρ. Γκάλατς 23/4
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρ. Καγιέν 14/5
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρ. Κοτονού 5/5
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	πρ. Άμπιτζάν 14/5
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	δ. Παναμά 17/5
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	πρ. «Antonio Machanto»
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	πρ. Κίνα 17/5
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Μάντρε ντέ Ντέους 13/5
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	πρ. Βόλο 13/5
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Χάμιλτον 15/5
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Ρουέν 17/5
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρ. Άσσάμ 18/5
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρ. Πειραιά 16/4
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρ. Βανκούβερ 27/4
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρ. Άλγερία 14/3
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	πρ. Ά. Άφρική 8/5
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περαικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρ. Όδησσό 1/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρ. Κόρινθο 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	πρ. Πόρτ Σουδάν 20/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	α. Άλεξάνδρεια 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III. (π.)	82	9282	στην Άμβέρσα 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV. (π.)	82	9282	πρ. Όρν 9/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9.437	α. Ρεϊνιόν 11/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρ. Άγκόλα 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	στο Λονδίνο 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	πρ. Πόρτ Σουδάν 114/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΊΝΤ	78	38467	πρ. ΗΠΑ 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	πρ. Β. Κορέα 17/5
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρ. Σαγκάη 21/4
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	ε. Μείλι Άιλαντ 11/4
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	α. Σάφι 7/5
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	πρ. Ρουμανία 21/4
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	στον Πειραιά
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	α. Χιούστον 3/5
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	πρ. ΜΠΑγκόγκ 15/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	πρ. Ρότερνταμ 7/5
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	

ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	ε. Βηρυτ 9/5
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	προς Πάτρα 10/5
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	προς Μασσαύα 20/4
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	προς Κούβα 6/5
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	προς Βεγγάζη 15/4
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Τέρας Σίτυ 23/4
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	μετ. «Αργώ Τρέιντερ» (ε.)
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	α. Μαρίνα ντι Καράρα 16/5
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	προς Δ. Αφρική 14/4
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	προς Μακαρίμπα 23/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Κάργκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Τενερίφ 17/5
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Σαγκάη 12/5
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Τόρανα 14/5
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	επωλήθη
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Σιγκαπούρη 23/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Σάν Φραντσκο 15/5
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Γκάλβεστον 27/4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Ακρόμα 14/5
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Ν. Ορλεάνη 12/5
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	ε. Ρούνκορν 21/5
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Χιούστον 13/4
ΓΑΡΜΠΗΖ	72	41164	προς Σεπετίμπα 9/5
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Πειραιά 11/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	προς Πρέβεζα 5/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	προς Ακρόμα 3/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Γιβραλτάρ 4/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	προς Μεξικό 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	στη Σιγκαπούρη 11/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	α. Καρατάι 8/4
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	προς Μαρόκο 10/5
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	στο Χορμούζ 26/1
ΓΙΟΥΝΑ'ΙΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	69	13161	προς Βαλτιμόρη 11/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	59821	α. Χιούστον 4/5
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	δ. Παναμά 3/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Μανζανίλο 18/4
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Ν. Ορλεάνη 4/5
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Σουέζ 10/5
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Ικόνιο 12/5
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Θέουτα 4/5
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Πόρτ ντιέ Μπουκ 3/5
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΖΗ (δ.π.)	82	4764	ύψωση ελληνική
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Αιγύπτου 13/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	προς Χοντίντα 18/4
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	προς Τζιμπουτί 20/5
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ρας Σουκχέρ 17/5
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	στη Μίνα Σάκρ 20/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	προς Κύπρο 26/4
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μηχ.)	68	81257	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	προς Φουτζέιρα 16/5
ΓΚΑΛΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	ε. Ρουέν 6/5
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	προς Ραβέννα 15/5
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Ν. Ορλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Χιούστον 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΓ (π.)	71	12959	α. Ν. Ορλεάνη 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	προς Καλλάο 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Ταμπόκο 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	προς Αίγυπτο 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	προς Αλγέρι 1952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Μπουεναβεντούρα 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	ε. Κόρπους Κρίστι 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Ν. Ορλεάνη 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	79	13005	α. Χιούστον 21/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Ν. Ορλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΥΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	προς Γκιζάν 19/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	προς Ρίο Ιανέιρο 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	προς Πουέρτο Λιμόν 2/5
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	α. Ν. Ορλεάνη 12/5
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	προς Λαττία 14/5
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	προς Κ-ομπε 16/4
ΓΟΥΔΙΜΕΑ	84	34253	προς Αλεξάνδρεια 8/5
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρ. «Νιού Φέιμ»
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Κορούντα 13/5
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	προς Κίνα 24/4
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	προς Σιγκαπούρη 16/5
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	προς Φουτζέιρα 28/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Πόρτ Αρθουρ 3/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	προς Ντάρμπαν 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Τζουμπάιλ 27/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Φός 18/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Μπρουνομπουέτα 19/5
ΓΟΥΡΑΝΤ			ε. Φός 14/5
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	ε. Χουάγκου 3/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	προς Μαζατλάν 11/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	δ. Παναμά 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	προς Δουνκέρκη 18/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	προς Τουρκία 10/5
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	προς Αλγερία 17/5
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278	ε. Βενετία 13/5
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	μεσογειακές μεταφορές
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Μπλιμπό 11/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	προς Τζακάρα 9/5
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	εγκαταλείφθηκε
ΔΑΜΩΝ	74	20712	προς Μπαχραϊν 18/5
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	στον Πειραιά 5/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	πρ. «Τοξότης»
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Λομέ 28/4
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	προς Κολούμπια Ρίβερ 2/5
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Γένοβα 17/5
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	προς Γκνάνσοκ 18/5
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	δ. Παναμά 7/5
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	ε. Τάιμπα 12/5
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	ε. Βενετία 19/5
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	στον Πειραιά 18/5
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	προς Γιβραλτάρ 15/5
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ρας Αλ Χάφι 9/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	προς Μεσσηνία 30/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	προς Κόρπους Κρίστι 4/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Ν. Ορλεάνη 11/5
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	προς Σιγκαπούρη 16/5
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	προς Αόντον 13/5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	προς Μπαντάρ Άμπας 3/5
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	προς Ποχάγκ 10/5
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Ν. Ορλεάνη 31/3
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	προς Όφουνάτο 15/5
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Σάν Λορέντζο 17/5
ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	προς Πάιτα 27/4
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	προς Μαζατλάν 4/5
ΕΜΠΡΕΣ (Μηχ.)	65	8187	ε. Λεμεσό 20/5
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	προς Μπουσάν 25/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	προς Κάντα 15/5
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	προς Ν. ΚΟρέα 4/5
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ρουαί 20/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Κωνσταντίνα 9/5
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	76	20412	προς Τζακάρα 10/5
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	74	44608	α. Ρας Τανούρα 12/5
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	86	15952	στη Ν. Ύορκη 21/5
ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	68	19044	προς Αλμέρια 3/5
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	71	12194	πρ. «Elesso»
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	74	6042	ε. Γκοαγιακούλ 12/5
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I. (π.)	68	11434	ε. Ανκόνα 17/5
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	84	22629	προς Άμβέρσα 6/5
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	85	22629	προς Προβιντένς 8/5
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9985	ε. Βομβάη 22/4
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	69	9162	προς Ν. Ύορκη 9/5
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	67	11199	προς Μπέρτα 20/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	72	129216	α. Αίν Σούκνα 1/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	73	1598	α. Ρότερνταμ 14/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	76	1595	προς Λιβύη 7/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	78	11850	α. Οζάκα 8/4
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	73	10058	προς Αλγέρι 15/4
ΕΥΝΙΚΗ	79	29875	προς Ιαπωνία 3/5
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Γιοσού 1/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Β. Κορέα 11/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Αλγέρι 26/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Πόρτ Αρθουρ 15/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	προς Ισπανία 13/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΟΡΕΜ (π.)	75	6499	προς Ντάρμπαν 16/5
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Σιγκάγκ 10/5
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Π. Κουετζά 29/4
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	προς Ιταλία 12/5
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	α. Ρότερνταμ 13/5
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Βερακρούζ 21/4
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	προς Κόλπο ΗΠΑ 19/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	προς Τζουμπάιλ 27/4
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	προς Ουσάκνι 18/5
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	προς Χώρ Φακάν 21/9
ΖΕΥΣ II	68	48058	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΟΥΡ (δ.κ.)	77	18838	ε. Πειραιά 15/5
ΖΕΟΥΡΟΣ II	76	32465	ε. Πόρτ Σάιτ 15/5
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	προς Κίλαγκ 3/5
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	79	16379	προς Βαρκελώνη 15/5
ΗΒΗ	79	16390	προς Πόρτ Αλφρεντ 26/4
ΗΡΑ	57	2875	δ. Σάουθ ησι Σοάλ 12/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	76	17129	προς Ακρόμα 25/4
ΗΡΩ	68	10397	α. Αλεξάνδρεια 3/5
ΗΣΤ ΓΚΛΟΡΥ	72	6721	ε. Χάλλ 20/5
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	79	12214	ε. Σιγκάγκ 25/4
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	85	25076	ε. Ντάρμπαν 18/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	84	25063	ε. Ταϊτσούγκ 8/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	76	37650	προς Μπαντάρ Άμπας 2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	78	11003	προς Κίνα 14/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	74	55425	στη Βασώρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΚΗ (κ.)	77	64070	προς Τάραντα 15/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	76	16873	ε. Πόρτ Καρτίερ 8/5
ΘΑΛΙΑ (π.)	67	1395	προς Μασάν 12/3
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	74	35540	προς Τουρκία 4/5
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	72	28021	α. Πειραιά 14/5
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	82	15296	ε. Σαβόνα 19/5
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	75	65055	α. Νιητρόιτ 14/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	64	1579	α. Μουπίλ 28/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	73	31585	προς Κόρινθο 14/5
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	68	16616	προς Αργεντινή 18/5
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	70	1467	προς Ρίτσαρντ Μπαίσι 11/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	55032	προς Πόρτ Νουάρ 9/5
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	72	2934	α. Μουπίλ 6/5
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	65	1000	πρ. «Sofia»
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	69	9333	προς Βόλο 9/5
ΙΒΑΝ (Ονδ.)	76	4985	προς Ταϊτσούγκ 12/2
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	75	39995	ε. Βομβάη 15/5
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	73	25045	ε. Τερνέστη 19/5
ΙΝΑΧΟΣ	70	5278	προς Ιταλία 7/5
ΙΡΙΣ (κ.)	72	25035	ε. Άμβέρσα 19/5
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	76	8372	πρ. «Pisa»
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	81	31000	ε. Τζέντα 30/4
ΙΣΤΡΙΑ	76	15608	προς Γιοκοχάμα 4/5
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	72	11171	ε. Γένοβα 5/5
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	83	17066	ε. Αλεξάνδρεια 2/5
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	69	9731	επωλήθη
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Α.)	69	11430	ε. Καγκοσίμα 2/5
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	73	19476	ε. Σέτε 19/5
ΚΑΛΥΝ (κ.)	77	21667	προς Σιγκαπούρη 19/5
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	72	21743	προς Σ. Σίδνεϋ 7/5
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	67	16098	ε. Γάνδη 19/5
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	76	16037	προς Πόρτ Έβεργκλίτς 6/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	72	16018	ε. Κασσιούγκ 17/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	68	24801	α. Μόντρεαλ 10/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	68	15720	ε. Πειραιά 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	69	34613	επωλήθη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	58	2966	προς Μεξικό 5/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	10850	προς Καμσάρ 21/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	80	30649	προς Καλλάο 3/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	76	10430	προς Πόρτ Σουδάν 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	71	16372	προς Ν. Ορλεάνη 10/5
ΚΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	73	11954	προς Μπαγκκούκ 27/4
ΚΑΡΚΙΝΟΣ	77	14349	ε. Ν. Ορλεάνη 16/5
ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	68	13532	προς Φιλαδέλφεια 13/5
ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	68	13532	προς Αλγερία 6/5
ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	68	13532	προς Τσιντίντ 9/5

ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	81	1800
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	74	17135
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	34103
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	72	11954
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	72	10605
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	65	1219
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	72	12182
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	73	21754
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ (κ.)	71	4940
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)	73	22126
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΟΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μηχ.)	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβαν.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΙΩΝ ΑΝΤΣΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΩΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΩΝ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΟΥΡΑ I (π.)	75	12416
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446
ΛΕΙΣΟΕΣ (μ.)	63	10617
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	75249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (κ.)	70	15216
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926
ΛΙΜΠΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	76	160420
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329

προς Τζακόρτα 17/5	
δ. Γιβραλτάρ 14/5 *	
προς Οδησσό 16/5 *	
προς Μπ. Άιρες 3/5	
προς Χόγκ Κόνκ 13/5	
προς Μοσταγκανέμ 4/5	
προς Σαγκάη 23/4	
προς Ελάνκι 1/5	
ε. Σιγκαπούρη 15/5	
προς Κάντλα 19/5	
προς Πόρτσμουθ 28/4	
προς Σάο Τομέ 26/4	
αργεί Σ. Άραβία	
ε. Βενετία 17/5	
προς Κάρτασι 10/5	
ε. Αλεξάνδρεια 27/4	
ε. Κακούτα 8/5	
α. Χιούστον 16/4	
προς Πάιτα 19/4	
προς Νάντη 14/4	
προς Περού 13/5	
προς Άσσάμ 24/4	
πρ. «Μαρκέλλα»	
α. Ν. Όρλεάνη 11/5	
α. Ρότερνταμ 18/5	
προς Μόχι 13/5	
προς Πόρτ Σουδάν 29/4	
α. Βανκούβερ 16/5	
α. Γιβραλτάρ 19/5	
προς Κορέα 2/5	
ε. Σιμπενίκ 15/5	
προς Κιούγκα	
προς Φουτζέιρα 26/11	
προς Όλμπανυ 16/5	
ε. Νικόσια 11/5	
ε. Φόξ 19/5	
προς Μπελαγουάν 7/5	
αργεί Πειραιά	
ε. Ντάρμαν 15/5	
προς Κήλαγκ 11/4	
προς Γάμπου 27/4	
προς Κούβα 17/4	
ε. Ντουμπάι 8/4	
προς Ειρηνικό 11/5	
μετ. «Νατάσα II»	
ε. Γκουαγιακούλ 12/5	
προς Σεράνγκ Μπ. 6/4	
ε. Μπλάφ 16/5	
προς Γουελνχτόν 16/5	
προς Ρότερνταμ 12/5	
α. Κάμπελ Ρίβερ 16/5	
δ. Κωνσταντίνου 5/5	
ε. Άμβουρνο 18/5	
προς Κονακάρ 18/5	
προς Αλεξάνδρεια 9/5	
ε. Πειραιά 18/5	
ε. Ν. Όρλεάνη 15/4	
προς Κολόμπο 16/5	
προς Λίβυ 20/4	
προς Βαλτιμόρη 12/5	
α. Ν. Όρλεάνη 20/4	
ε. Ήμισαβεν 17/5	
α. Γένοβα 27/53	
ε. Άμβουρνα 21/5	
προς Φλένσμπουργκ 19/5	
ε. Μαδράς 5/5	
προς Βενεζουέλα 23/4	
προς Λουάντα 9/4	
ε. Λας Πάλμας 18/5	
προς Πράτ ή Πρινς 12/5	
προς Μόντρεαλ 7/5	
α. Χιούστον 7/5	
προς Χάμιλτον 4/5	
προς Σάντος 29/4	
προς Μαρίνα ντι Καράρα 16/5	
ε. Χορμούζ 29/4	
προς Λισαβόνα 4/5	
προς Ταμπικό 15/4	
προς Μαπούτο 30/3	
προς Βιτόρια 15/5	
ε. Λάγος 28/3	
προς Μανουέλ 26/4	
ε. Πειραιά 20/4	
α. Βανκούβερ 29/4	
προς Ρίο Ιανέιρο 19/5	
προς Νορβηγία 4/5	
ε. Αλεξάνδρεια 7/5	
προς Ρότερνταμ 4/5	
προς Μπαντάρ Άμπας 2/2	
προς Βραζιλία 22/4	
προς Ζανζιβάρι 3/5	
ε. Σάν Λορέντζο 14/5	
προς Κούβα 10/5	
ε. Φρεντερίσια 9/5	
δ. Παναμά 8/5	
ε. Βενετία 18/5	
ε. Σιγκαπούρη 6/5	
μετ. «Sea Mother» (μ.7	
προς Γιβραλτάρ 13/5	
προς Λίβυ 22/4	
προς Άλγερία 26/4	
προς Μανίλα 26/4	
ε. Πειραιά 20/5	
ε. Πειραιά 15/5	
προς Μανρόβια 18/4	
α. Ν. Όρλεάνη 11/5	
προς Ντακάρ 8/5	
πρ. «Λυμπερίτορ Α»	
επώληση αλλοδαπούς	
προς Χάμπτον 16/5	
προς Βενεζουέλα 16/5	
α. Ντάρμαν 18/3	
προς Τρίπολη 29/4	
προς Τρίπολη 14/4	

ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΑΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΗΤ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60855
ΜΕΕ (Ονδ.)	64	1096
ΜΕΙΚΑΝ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΗΛΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9824
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΑΓΚΑΦ	68	9441
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΕΛΛΟ (δ.π.)	65	11541
ΜΠΙΛΑ (κ.)	67	11407
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΙΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΙΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Αιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'ΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΟΡΝ	72	18723
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡΙ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗΝ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202
ΝΗΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΗΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738
ΝΙΓΓΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	86	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΜΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΕ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222

προς Πουέρτο Όρντζ 2/5	
ε. Λίβερπουλ 9/5	
ε. Γκουαγιακούλ 5/5	
προς Άνγκρα ντ'ος Ρέις 2954	
α. Χοντίντα 30/4	
ε. Άμβουρνο 18/5	
προς Άρκα 10/5	
α. Ν. Όρλεάνη 12/5	
μεταφορές Περισκοί	
προς Σιγκαπούρη 13/5	
μετ. «Star» (Ονδ.)	
ε. Πειραιά 17/5	
προς Αργεντινή 4/5	
προς Ίνδονησία 7/5	
προς Κορέα 1853	

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

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