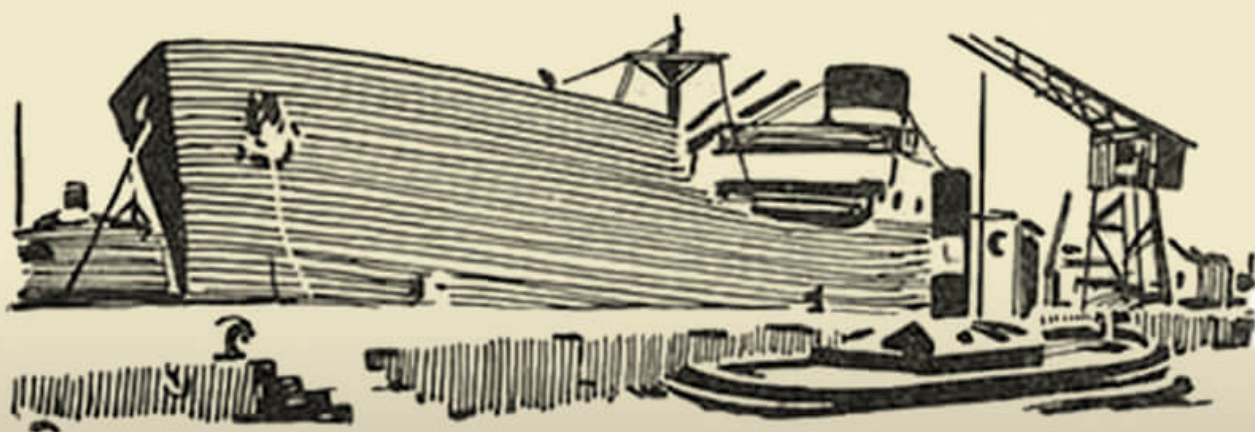


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιανουαρίου 1990
Αρ. Φύλλου 1310/1068

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1310/1068
1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1988

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

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

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

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

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

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

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



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

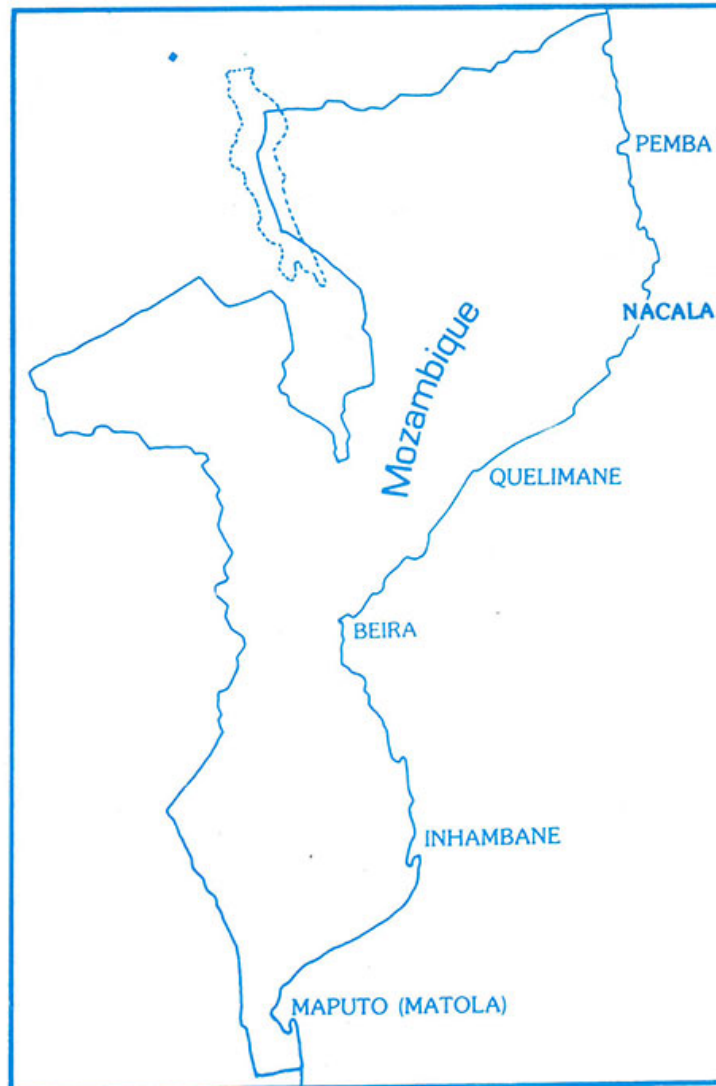
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD : MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES : EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE : MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.

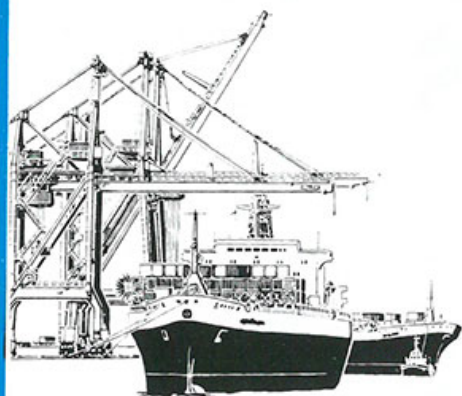


INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1310/1068

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1310/1068 January 1st, 1989

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. — 185 35 Piraeus

Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69

Cables: CHRONIKA - Piraeus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

15 Οί μισθοί στά ποντοπόρα πλοία βάσει
της συμβάσεως για τό 1990.

17 Προοπτικές της Έλληνικής Άκτοπλοΐας στά
πλαίσια των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων.

19 Ό ανταγωνισμός των άνοικτών Νηολογίων.

21 Νέα μέτρα για την Έμπορική Ναυτιλία
του Παναμά.

23 Διευρύνονται οί δραστηριότητες της HELMEPA
για την προστασία του περιβάλλοντος στη
Μεσόγειο.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

14 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

24 EURIDIT 1989

25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

33 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

34 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

36 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

37 ENGLISH SUPPLEMENT

39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

Νά αξιοποιήσουμε τὰ ξύλινα τείχη

Έπανερχόμαστε στο ίδιο όχι μόνον γιατί πιστεύουμε ακράδαντα, όπως και πάρα πολλοί άλλοι, ότι τὰ ξύλινα τείχη θά σώσουν γιά μιὰ ακόμη φορά τόν τόπο εάν θελήσουμε νά τὰ χρησιμοποιήσουμε και νά τὰ αξιοποιήσουμε.

Άλλά, πρώτο, γιατί όρισμένοι — πού δέν είναι μόνον γραφειοκράτες και άρμόδιοι και άναρμόδιοι αλλά και άλλοι πού έχουν στρογγυλοκαθίσει στις άναπαυτικές πολυθρόνες τους και δέν ενδιαφέρονται παρά μόνον γιά τόν έαυτούλη τους — φαίνεται ότι δέν θέλουν νά άντιληφθούν κάτι πολύ απλό: Τό κέρδος πού θά προκύψει γιά τόν τόπο, υπό τις παρούσες ιδιαίτερα δυσχερείς συνθήκες, από τόν έπαναπατρισμό όλων των έλληνόκτητων πλοίων.

Καί, δεύτερο, γιά νά έπισημάνουμε στόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό πλέον, ότι ή χώρα μπορεί νά άντλήσει από τή ναυτική δραστηριότητα των Έλλήνων τούς πόρους πού χρειά-

ζεται γιά νά ξεπεράσει αυτούς τούς δύσκολους καιρούς και γιά νά διορθωθούν τὰ οικονομικά της Έλλάδος, πού άλλωστε είναι και ό μοναδικός λόγος πού ανέλαβε ό ίδιος τήν προεδρία της οίκουμηνικής κυβερνήσεως.

Ό κ. Ζολώτας ό όποιος σάν Διοικητής της Τράπεζας Έλλάδος επί μακρά σειρά έτών και ιδίως κατά τήν περίοδο της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας γνωρίζει από πρώτο χέρι πόσο επιτάχυνε αυτήν τήν άνάπτυξη ή συναλλαγματική πρόσσος από τή Ναυτιλία όφείλει, κατά τήν άντίληψή μας, νά ασχοληθεί και προσωπικά μέ τό θέμα της αξιοποιήσεως των δυνατότητων πού προσφέρει ή Ναυτιλία. Είναι δέ αυτό νοήτο ότι οι δυνατότητες αυτές μπορούν νά αξιοποιηθούν μόνον όταν έπιτευχθεί ή προσέλευση όλων των έλληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο, όταν αξιοποιήσουμε γιά μιὰ ακόμη φορά τὰ ξύλινα τείχη.

Η ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΤΟΥ ΝΑΤ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΣΥΝΑΦΗ

Τό έχομε πει έπανελημμένως, αλλά τό επαναλαμβάνομε ακόμη μιὰ φορά μέ τήν έλπίδα ότι στο μέλλον θά άποφευχθούν ένέργειες σάν αυτή της καταλήψεως του ΝΑΤ πού είδαμε πρό ήμερών: Οι συντάξεις θά καταβάλλονται — δέν έχει τήν παραμικρή σημασία από πού θά έξευρισκονται τὰ άπαιτούμενα κάθε φορά χρήματα, άν θά προέρχονται, δηλαδή, από δανεισμό ή από έπιχορήγηση από τόν κρατικό προϋπολογισμό:

Ή Πολιτεία, ή όποια έσάθη άνίκανη νά διαχειριθώ όπως έπρεπε τόν πλούτο του ΝΑΤ και ταυτόχρονα κατασπατάλησε τὰ διαθέσιμά του γιά νά άσκήσει κοινωνική πολιτική πού έπρεπε νά βαρύνει άποκλειστικά τόν κρατικό προϋπολογισμό, θά δίνει κάθε φορά τὰ ποσά πού χρειάζονται γιά νά πληρώνονται οι συντάξεις μέχρις ότου ύπάρξει ή άναζητούμενη από όλους έξυγίανση του Ταμείου.

Και ή έξυγίανση μόνον μέ συγκεκριμένο τρόπο μπορεί νά έπέλθει:

Πρώτο, μέ τήν άπομάκρυνση κατ' άρχήν όλων των «άλεξιπτωτιστών», δηλαδή εκείνων πού πήραν και έξακολουθούν νά παίρνουν σύνταξη χωρίς νά έχουν εισφέρει ούτε δραχμή στο ΝΑΤ — Δωδεκανήσιοι, όμογενείς από τήν Αίγυπτο, τήν Κωνσταντινούπολη, και τή Ρουμανία, πολιτικοί πρόσφυγες, διάφοροι «καταφερτζήδες» (μπακάληδες σέ παραθαλάσσια χωριά, άγρότες και άλλοι πού «μπάρκαραν» τὰ φυλλάδιά τους σέ διάφορα σκαφίδια) κ.λ.π., κ.λ.π..

Δεύτερο αλλά έξ ίσου σημαντικό, μέ τήν αύξηση του άριθμού των εισφερόντων πλοίων, πού μπορεί νά πραγματοποιηθεί μόνον μέ τόν έπαναπατρισμό όλων των έλληνόκτητων πλοίων. Γι' αυτό, αντί της καταλήψεως του ΝΑΤ — ή όποια ειρήσθω έν παρόδω έμπόδιζε και τήν πραγματοποίηση εισπράξεων των τόσο αναγκαίων υπό τις παρούσες συνθήκες πόρων — οι συνταξιούχοι έπρεπε, κατά τήν ταπεινή μας άντίληψη, νά καταλάβουν όλες τις ναυτεργατικές οργανώσεις και νά άναγκάσουν τούς καρεκλοκένταυρους νά ζητήσουν από τήν Πολιτεία όχι μέτρα πού διώχνουν τὰ πλοία, όπως κάνουν συστηματικά χρόνια τώρα, άλλα μέτρα (όλα άσα χρειάζονται) γιά νά έπιτευχθεί ό επαναπατρισμός των 1.700 και πλέον έλληνόκτητων πλοίων πού τελούν υπό ξένες σημαίες και ποτίζουν ξένες αύλές τή στιγμή πού τόσο διψάει ή δική μας.

Και, τρίτο, έξ ίσου επίσης σημαντικό, μέ τή σωστή αξιοποίηση των πόρων πού θά άποφέρουν στο ΝΑΤ όλα αυτά τὰ πλοία — και σ' αυτόν τόν τομέα θά είναι πολύτιμη ή συμβολή λόγω της πείρας πού έχει άποκτήσει από τήν σέ καθημερινή βάση αξιοποίηση των διαθεσίμων του.

Γιά νά γίνει περισσότερο άντιληπτή ή επιτάχυνση πού μπορεί νά προσδώσει στήν έξυγίανση των οικονομικών του ΝΑΤ ό επαναπατρισμός όλων των έλληνόκτητων πλοίων θά πώμε ότι από πρόχειρη συγκεκλήση όλων των διαθεσίμων στοιχείων προκύπτει ότι στήν περίπτωση αυτή θά μπορούσε νά διαθέσουμε γιά τήν επάνδρωση κάθε πλοίου πέντε έως έξι τό πολύ Έλληνες ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένων και των συνταξιούχων πού θά θέλουν νά έργασθούν γιά νά συμπληρώσουν τό εισόδημά τους.

Πράγμα πού σημαίνει ότι ακόμη και άν ή οργανική σύνθεση, επί της όποίας ύπολογίζονται οι εισφορές, καθορισθεί γιά όλα τὰ πλοία σέ 15 άτομα, τό ΝΑΤ και οι λοιποί Λογισμοί θά εισπράττουν από κάθε πλοίο εισφορές πλοιοκτητού και έργαζομένων πού 15 και θά έχουν ύποχρεώσεις μόνον γιά πέντε έως έξι τό πολύ, όσοι δηλαδή θά είναι οι Έλληνες πού θά ύπηρετούν σέ κάθε πλοίο — τό πρόβλημα είναι απλό, άπλούστατο σάν τό αύτο τό Κολόμβου και ίσως γι' αυτό δέν μπορούμε νά τό καταλάβουμε.

• Ή κατάλληλη του ΝΑΤ και ή άνευ λόγου, κατά τήν άντίληψή μας, διακοπή της κυκλοφορίας μπροστά από τό Ταμείο δημιούργησε προβλήματα στήν κυκλοφορία όλων των όχημάτων και όπως ήταν εύνόητο προκάλεσε τή δυσάρεσκεια και σέ πολλές περιπτώσεις τήν άγανάκτηση του κοινού και ύπηρεξε εύτύχημα ότι, έστω και καθυστερημένα, έιςσηκώσθη ή ύπόδειξη πού έγινε από έχέφρονες και ή κυκλοφορία άποκαταστάθηκε.

• Μας κατηγγέλθη ότι μιὰ ομάδα δέκα περίπου ατόμων πού εμφανίζονταν ως συνταξιούχοι ναυτικοί αλλά δέν ήταν έγγεγραμμένοι σέ καμία από τις οργανώσεις των συνταξιούχων ναυτικών είχε τοποθετήσει και λουκέτα στις πόρτες του ΝΑΤ και δέν έπρεπε τήν είσοδο ούτε και σέ εκείνους πού άγωνίζονταν γιά νά βρεθεί λύση στο πρόβλημα της έγκαίρης καταβολής του δώρου των Χριστουγέννων και της συντάξεως του Ίανουαρίου.

• Στη διάρκεια του 150ημέρου πού πέρασε

άντιπροσωπεία της ΠΝΟ είχε συναντήσεις μέ εκπροσώπους των πολιτικών κομμάτων καθώς και μέ τόν Πρωθυπουργό κ. Ξεν. Ζολώτα, οι όποιοι διαβεβαίωσαν ότι εκτός από τήν μέριμνα γιά τήν κανονική καταβολή των συντάξεων, παράλληλα θά καταβληθεί προσπάθεια γιά τήν έξυγίανση του Ταμείου.

• Συνταξιούχος ναυτικός σέ έπιστολή του προς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» χαρακτηρίζει «όψιμο» τό ενδιαφέρον της ΠΝΟ και των διαφόρων κλαδικών της οργανώσεων γιά τὰ του ΝΑΤ, ύπενθυμίζει ότι οι καρεκλοκένταυροι — «όπως προσφύως τούς χαρακτηρίζει», γράφει στήν έπιστολή του — ένδιαφέρονταν πάντοτε μόνον γιά τό πώς θά εύλογήσουν τὰ γένηια τους και άπέρριψαν ή δέν έλαβαν καθόλου ύπ' όψει προτάσεις του έφοπλισμού και άλλων πού θά ένίσχυαν τὰ οικονομικά του ΝΑΤ σέ τέτοιο σημείο πού, παρά τήν κατασπατάληση των πόρων του από τό Κράτος γιά τήν άσκηση κοινωνικής πολιτικής μέ «ξένα κόλλυβα», δέν θά έφθανε στή σημερινή κατάνη, όπως ήταν λόγου χάρι ή πρόταση γιά τήν καταβολή στο ΝΑΤ 30 δολαρίων, πέρα από τις εισφορές του έργαζομένου και έργοδότη, γιά κάθε ξένο ναυτικό πού θά άπασχολούνταν σέ έλληνικά πλοία και ή πρόταση του παλαιού συνδικαλιστού των μηχανικών κ. Άλέκο Βεντούρη γιά τή δημιουργία από τό ΝΑΤ Τράπεζας Ναυτικών. Και έπισημαίνει ότι τό ΝΑΤ δέν εύτύχησε ποτέ νά έχει τή διοίκηση πού χρειαζόταν — και φυσικά συνεχίζει νά χρειάζεται — ένας παρόμοιος οργανισμός και ή έπείσημανση αυτή άφορά όλους — και τούς λιμενικούς πού διοίκησαν τό ΝΑΤ επί μακρά σειρά έτών χωρίς νά μεταβάλλουν τό παραμικρό από τή δομή του αλλά και αυτούς πού τοποθετήθηκαν τὰ τελευταία χρόνια μέ καθαρά πολιτικά κριτήρια, όπως ήταν ό συνταξιούχος του ΙΚΑ πού βρέθηκε στο ΝΑΤ έλέω άδελφού αλλά και ό σημερινός πρόεδρος κ. Τιμαγένης ό όποιος μπορεί νά είναι άριστος νομικός αλλά δέν είναι ειδικός, δέν είναι συγκεκριμένα ό ειδικός μάντζερ πού χρειάζεται τό ΝΑΤ.

ΩΦΕΛΗΘΗΚΕ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΣ

Τελικά από τήν κρίση στόν Παναμά και τὰ μέτρα πού είχε εξαγγείλει ό Πρόεδρος Μπούς θά ώφεληθεί και ή χώρα, όχι βέβαια γιά τήν κατέβαλε κάποια προσπάθεια αλλά έπειδή ύπηρεξε σχετική βούληση από μιὰ μεγάλη έλληνική ναυτιλιακή εταιρία.

Πρόκειται γιά τήν εταιρία Golden Union ή

όποια υπέβαλε στο Υπουργείο αιτήσεις για τη νηολόγηση επτά μπάλκ κάρριερς που απέσυρε από το νηολόγιο του Παναμά καθώς και έτερων δύο νεοαγορασθέντων μπάλκερς με βρεταννική μέχρι τώρα σημαία, τα οποία αναφέρονται ονομαστικά στη στήλη όπου αναγράφονται οι νέες νηολογήσεις. Τό πλέον όμως ενδιαφέρον είναι ότι σύμφωνα με αποκλειστικές πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», η ίδια εταιρία αντιμετωπίζει το ένδεχομένο να εντάξει στο εθνικό νηολόγιο και τα υπόλοιπα πλοία που διαχειρίζεται και φέρουν ακόμη ξένες σημαίες.

Και όλα αυτά χωρίς εμείς να κουνήσουμε το δακτυλάκι μας — εάν κάναμε κάποια κίνηση, το κέρδος για το εθνικό νηολόγιο θα μπορούσε να είναι έντυπωσιακό, αλλά, βλέπετε, τα συμπλέγματα δεν μας αφήνουν να δούμε τό πολλάπλο όφελος που είναι δυνατόν να έχουν η εθνική μας οικονομία, οι ναυτικοί μας και τα Τομεία τους από τον έπαινο πατριsmό των ελληνόκτητων πλοίων.

ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΕΤΑΙ Η ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ

Υλοποιείται η προτροπή των «Ναυτικών Χρονικών» για την επιβράβευση της προσελεύσεως, της επιδόσεως και της παραμονής στο ναυτικό επάγγελμα.

Πρωταγωνιστής της υλοποίησης ο γνωστός έφοπλιστής κ. Γεράσιμος Αγουόδημος, ο οποίος με επιστολή του προς τον Υπουργό κ. Νίκο Παππά γνωστοποίησε ότι η εταιρία του η οποία κάθε χρόνο βράβευσε μαζί με την Έστια Ναυτικών τα παιδιά των ναυτικών μας που άριστεύουν στις Ανώτατες Σχολές, από έφέτος θα βραβεύει δύο σπουδαστές άσθενέστερης οικονομικής καταστάσεως κάθε σχολής που φοιτούν στο Β' και Γ' έτος των 17 Ανώτερων Δημόσιων Σχολών Έμπορικου Ναυτικού — σε κάθε σπουδαστή θα χορηγηθεί τό ποσό των 150.000 δραχμών και η εταιρία του κ. Αγουόδημου θα διαθέσει για τό σκοπό αυτό 5.100.000 δραχμές.

Με την ίδια επιστολή του ο κ. Αγουόδημος παρακαλεί τον Υπουργό η ημερομηνία της κατά τον άνωτέρω τρόπο βραβεύσεως των σπουδαστών των Ανωτέρων Δημόσιων Σχολών Ε.Ν. να συμπέσει με την ημερομηνία βραβεύσεως από την Έστια Ναυτικών των παιδιών ναυτικών μας, έν ένεργεία και συνταξιούχων, που φοίτησαν στα άνώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας ή άποφοίτησαν από αυτά κατά τό άκαδημαϊκό έτος 1988-89 με μέσο όρο βαθμολογίας στό μαθήματα του συγκεκριμένου έτους ή βαθμό στό πτυχίο τους όκτώ και άνω.

Στά πλαίσια της προσπάθειας για την παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα, η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών βράβευσε στις 18 Δεκεμβρίου τόν ναύκληρο κ. Κων. Μανέλο ο οποίος συνταξιοδοτήθηκε τό 1987 έχοντας πραγματοποιήσει 27 χρόνια θαλάσσια υπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία — στόν τιμηθέντα άπονεμήθηκε τιμητικό δίπλωμα και έπιτογή 300.000 δραχμών.

Τήν ίδια ήμέρα η Ε.Ε.Ε. βράβευσε δέκα παιδιά ναυτικών εις μνήμην Άντωνίου Χανδρή και άλλα πέντε, κατόπιν προσφοράς της Citibank εις μνήμην Άντωνίου Άγγελικούση, που διακρίθηκαν κατά τίς έξετάσεις για την εισαγωγή τους στα άνώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας. Οι τιμηθέντες (σε κάθε έναν άπονεμήθηκε τιμητικό δίπλωμα και έπιτογή 200.000 δραχμών) είναι οι Γαλανός Γεώργιος, Γλύκας Άλέξανδρος, Δραπανιώτης Σταματίνος, Καράντζης Ιωάννης, Κοράκης Γεώργιος, Κουτέπας Βασίλειος, Κρητικός Δημήτριος, Λιμοτυράκης Σωτήριος, Μανωλέσος Έμμανουήλ, Μηλιδάκης Φιλάρις, Παπαϊωάννου Γεωργία, Πατρώνος Μαριάνθη, Σαϊνίδου Ρεβέκα, Χατζημιχάλαρου Έλισάβετ και Χούλη Αικατερίνη. Τα βραβεία άπένευμαν αντίστοιχα η κ. Ευγενία Χανδρή — Παπαπολίτη και ο Δημήτρης Κροντηράς, έκ μέρους της Citibank.

Για μία ακόμη φορά έπαναλαμβάνουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» δέν αντίτίθενται στη βράβευση των παιδιών των ναυτικών μας που διατρέπουν στις σπουδές τους στα άνώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας. Άπλώς θεωρούν ότι πρωταρχικός στόχος του έφοπλισμού αλλά και όλων των ναυτιλιακών οργανισμών πρέπει να είναι η επιβράβευση της προσελεύσεως, της επιδόσεως και της παραμονής στο ναυτικό επάγγελμα και όχι της φυγής.

Και εάν φυσικά μετά την επιβράβευση της προσελεύσεως, της επιδόσεως και της παραμονής στο ναυτικό επάγγελμα υπάρχουν και άλλοι διαθέσιμοι πόροι να βραβεύονται και τα παιδιά των ναυτικών μας που άριστεύουν στις σπουδές τους στα άνώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα — πιστεύουμε άκράδαντα ότι η ύπαρξη της Έλληνικής Ναυτίας είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη Έλλήνων ναυτικών, που υπό τίς σημερινές συνθήκες, όπως έχομε εξηγήσει επανειλημμένως στό παρελθόν, δέν είναι άλλοι από τούς άξιωματικούς και τούς καλούς μαγείρους.

ΓΟΥΩΛ ΣΤΡΗΤ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Με κύριους όμιλητές τόν καθηγητή κ. Κώ-

στα Γραμμένο, τόν κ. Νίκο Μπορνόζη, ο οποίος είναι επικεφαλής της χρηματιστηριακής μονάδος της Τράπεζας Credit Commerciale de France στη Νέα Υόρκη, και τόν φίλτατο κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη πραγματοποιήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου τό πρώτο συνέδριο που όργάνωσε τό Χρηματιστήριο της Γουώλ Στρήτ με σκοπό να επανεξετασθεί ο ρόλος των Χρηματιστηριακών άγορών ως πηγή χρηματοδότησης της Ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Σύμφωνα με τά κύρια συμπεράσματα του συνεδρίου ή συνεχής έπιτυχής πρόσβαση στην άμερικανική κεφαλαιαγορά προϋποθέτει πρώτον, την άναδιοργάνωση των ναυτιλιακών εταιριών στα πρότυπα των πολυμετοχικών φορέων στους οποίους επενδύουν θεσμικοί επενδυτές, και δεύτερον στη μείωση των αύξομειώσεων των κερδών τους, που είναι βέβαια άπόρροια του κυκλικού χαρακτήρα της ναυτιλίας, ώστε με αυτό τόν τρόπο οι μετοχές τους να καταστούν περισσότερο συγκρίσιμες με τίς λοιπές που προσφέρονται στην άγορά.

ΔΕΝ ΤΟ ΕΧΟΜΕ ΞΑΝΑΖΗΣΕΙ

Τό έπισημαίνουμε άπλώς διότι νομίζομε ότι δέν τό έχομε ξαναζήσει ή, και αν είχε συμβεί στό παρελθόν, δέν είχε άνακοινωθεί — τουλάχιστον εμείς δέν ένθυμούμεθα κάποια παράμοια περίπτωση. Στις 19 Δεκεμβρίου, λοιπόν, από τό Γραφείο Τύπου του YEN έξεδόθη ή κατωτέρω άνακοίνωση:

«Τόν Υπουργό Έμπορικής Ναυτίας Νίκο Παππά έπισκέφθηκε σήμερα ο πρώην Υπουργός Έμπορικής Ναυτίας Άριστοτέλης Παυλίδης και συζήτησαν θέματα άρμοδιότητας του Υπουργείου».

Έπικροτούμε άπολύτως την ένέργεια του κ. Παυλίδη — άλλωστε, πιστεύομε άπόλυτα ότι όσοι διετέλεσαν και για έλάχιστον ακόμη χρονικό διάστημα Υπουργοί Έμπορικής Ναυτίας ή και Γενικοί Γραμματείς του YEN έχουν πλέον μόνιμους δεσμούς με τη Ναυτία και ή παρουσία τους και ή συνεισφορά τους στη γενικότερη ύπόθεση της Ναυτίας είναι πάντοτε πολύτιμη και φυσικά εύπρόσδεκτη.

ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟΝ κ. ΖΟΛΩΤΑ

Τό προεδρείο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συναντήθηκε στις 14 Δεκεμβρίου με τόν Πρωθυπουργό κ. Ξεν. Ζολώτα, τόν οποίο ένήμερωσε για τά θέματα που άπασχολούν τη Ναυτία και ταυτόχρονα πρότεινε

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εΰχονται

σε όλους τούς Έλληνες ναυτιλλόμενους

ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟ ΤΟ ΝΕΟ ΕΤΟΣ

τρόπους για την αντιμετώπιση τους — σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, τό προεδρείο της Ε.Ε.Ε. έπισημάνε στόν Πρωθυπουργό τό τεράστιο οικονομικό πρόβλημα του ΝΑΤ αλλά καί τήν ανάγκη έκουγχρονισμού καί αναμορφώσεως της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως, καθώς καί άλλα θέματα.

Γιά τή συνάντηση, ή όποία, όπως προκύπτει από τίς διαθέσιμες πληροφορίες, ήταν ιδιαίτερα έποικοδομητική, έξεδόθη από τό γραφείο του Πρωθυπουργού ή κατωτέρω ανακοίνωση:

«Ο Πρωθυπουργός καθηγητής Ξενοφών Ζολώτας έδέχθη τό απόγευμα τήν έπίσκεψη του προεδρείου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών.

Τό Προεδρείο της Ε.Ε.Ε. ένήμερωσε τόν κ. Πρωθυπουργό γιά τά θέματα, πού άπασχολούν τή ναυτιλιακή οικονομία.

Ο κ. Πρωθυπουργός κατέγραψε μέ προσή τίς προτάσεις της Ένώσεως.

Υπενθυμίζομε ότι κατά τή διάρκεια της διακυβερνήσεως της χώρας από τό ΠΑΣΟΚ δέν πραγματοποιήθηκε ούτε μία συνάντηση του τότε Πρωθυπουργού κ. Άνδρέα Παπανδρέου μέ τό προεδρείο της Ε.Ε.Ε. υπό τόν κ. Στάθη Γουρδομιχάλη.

• Μέ απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της 28 Δεκεμβρίου, έντάσσεται στόν κρατικό προϋπολογισμό μέρος του προϋπολογισμού του ΝΑΤ.

• Οί συντάξεις του Ιανουαρίου 1990 δέν δόθηκαν στούς δικαιούχους λόγω της συνεχιζόμενης έως προχθές άπεργίας, του προσωπικού της Τράπεζας Πίστωσης. Άν ή άπεργία λυθεί οί συντάξεις νά δοθούν από αυριο 2 Ιανουαρίου.

ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΑΛΑ

Όμολογούμε ότι δέν μπορούμε νά καταλάβουμε πολλά από αυτά πού γίνονται στόν ταλαίπωρο αυτό τόπο. Άθηναϊκή έφημερίδα, προσκείμενη στό ΠΑΣΟΚ, χαρακτήρισε σχεδόν σάν σκάνδαλο τήν κατασκευή από τά Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαμαγκά έλληνικής σχεδιάσεως περιπολικών γιά τό Πολεμικό μας Ναυτικό έπειδή, λέει, τά σκάφη αυτά θά είναι άκριβότερα από τό αντίστοιχα σχεδιάσεως δανικής εταιρίας. Κανείς στήν έφημερίδα αυτή δέν σκέφθηκε ότι πρέπει νά προωθηθεί καί ή ελληνική τεχνολογία, άκόμη καί αν είναι άκριβότερη; Κανείς δέν σκέφθηκε τήν ύποδομή πού δημιουργείται μέ τήν κατασκευή από έλληνικά χέρια πολεμικών σκαφών — τί θέλουν, δηλαδή, οί κύριοι αυτοί; Νά άπασχολούνται Έλληνες εργαζόμενοι ή ξένοι γιά τήν εκτέλεση ελληνικών παραγγελιών; Θέλουν νά κερδίζει ό τόπος αυτός ή έπιθυμούν νά κερδίζουν οί ξένοι καί μάλιστα σέ μία στιγμή πού ή χώρα χρειάζεται όλους τούς πόρους πού μπορεί νά προσπορίσει ή ελληνική δραστηριότητα καί έπιτοπίως άλλα καί όπου γής; Ός πότε θά πέφτουν, καλοπροαίρετα, βέβαια, θύματα των ύποβολιμαίων πληροφοριών διαφόρων αντιπροσώπων πού ένδιαφέρονται γιά τά ποσοστά τους ή άκόμη καί ξένων οίκων πού έπιδιώκουν νά πάρουν ελληνικές δουλειές;

Τό ότι είμαστε άκριβότεροι δέν είναι άγνωστο καί φυσικά δέν αναφέρεται μόνον στά ειδικά αυτά σκάφη. Πρόσφατα τά Έλληνικά Ναυπηγεία έχασαν, όπως έχουν σημειώσει ήδη τά «Ναυτικά Χρονικά», μία πολύ μεγάλη παραγγελία έπειδή είμαστε άκριβότεροι, γεγονός πού όφείλεται στόν πεπα-

λαιωμένο πλέον έξοπλισμό των ναυπηγείων. Παρ' όλα αυτά όμως σταν πρόκειται γιά ελληνικές παραγγελίες πρέπει νά τίς παίρνουν ελληνικές έπιχειρήσεις, έστω καί αν τό κόστος σέ δραχμές είναι άκριβότερο.

ΤΑ 30ΧΡΟΝΑ ΤΗΣ ΤROODOS

Η εταιρία Troodos Shipping and Trading γιόρτασε στίς 4 Δεκεμβρίου τήν επέτειο της τριαντάχρονης άνοδικής πορείας της πού τήν έφερε στήν πρώτη θέση μεταξύ όλων των ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων σέ όλόκληρο τόν κόσμο καί είχε σάν συνέπεια νά χαρακτηριστεί από τόν διεθνή τύπο ό ιδρυτής της καί εκλεκτός φίλος των «Ναυτικών Χρονικών» καί των ανθρώπων τους κ. Λουκάς Χατζηϊωάννου «βασιλιάς των δεξαμενοπλοίων».

Ο έορτασμός των τριαντάχρονων της Troodos, ή όποία, ως γνωστόν, διαθέτει γραφεία στό Λονδίνο, τή Νέα Υόρκη, τόν Πειραιά καί σέ πολλά άλλα μέρη του κόσμου, έγινε στό ξενοδοχείο «Inn on the Park» του Λονδίνου όπου τό ζεύγος Λουκά καί Νέδης Χατζηϊωάννου δεξιώθηκε 300 περίπου προσκεκλημένους καί μέ τήν εύκαιρία ανακοίνωσε τούς άρραβώνες της κόρης του Κλέλιας μέ τόν κ. Γιάννη Φράγκο.

Πρός τούς προσκεκλημένους, μεταξύ των οποίων ήταν ό Άρχιεπίσκοπος Θυατείρων

καί Μεγάλης Βρετανίας κ. Γρηγόριος, ό πρώην Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Σπύρος Κυπριανού, ό Υπατος Άρμοστής της Κύπρου κ. Παναγίδης, ό πρόεδρος των Lloyd's, πρόεδροι καί διευθυντές διεθνών οργανισμών, τραπεζών, πολυεθνικών εταιριών, ασφαλιστικών οργανισμών, εκπρόσωποι ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, καθηγητές Πανεπιστημίου καί άλλοι, μίλησε βαθύτατα συγκινημένος αλλά καί μέ τό χιούμορ πού τόν διακρίνει ό κ. Λουκάς Χατζηϊωάννου, ό όποιος μεταξύ άλλων είπε:

«Πρίν άκριβώς 30 χρόνια ίδρύσα τήν εταιρία Troodos Shipping and Trading στό Λονδίνο καί τόν ίδιο καιρό άγόρασα τό πρώτο μου πλοίο, στό όποιο έδωσα τό όνομά της γυναίκα μου, «Nedi». Η σύζυγός μου συχνά μου ύπενθυμίζει ότι πολύ βοήθησε τήν εταιρία μας ή χρησιμοποίηση του όνόματός της.

Σ' αυτά τά 30 χρόνια δημιουργικής παρουσίας στό διεθνή ναυτιλιακό χώρο είχα μαζί μου καλούς καί εργατικούς συνεργάτες. Νοιώθω άπόψε τήν ύποχρέωση νά τούς ευχαριστήσω όλους, ιδιαίτερα τούς διευθυντές κ.κ. Λούκα Τσαγγαρίδη, Άντρέα Χαραλάμπους, Χριστόφορο Παυλίδη καί Roy Alan καθώς έπίσης καί τούς διευθυντές του γραφείου μας στόν Πειραιά πού βρίσκονται άπόψε έδώ μαζί μας, τούς κ.κ. Χρήστο Δοβλέ, Χαράλαμπο Χατζημιχαήλ καί Έλευθέριο Βάσσο.



COMPUTER
EXPERT
SYSTEMS

The Most Powerful
Software

in shipping

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Πρίν από 16 χρόνια είμαστε οί πρώτοι πού έπιτυχώς θέσαμε computers στήν ύπηρεσία Ναυτιλιακών Έταιριών στόν Έλληνικό χώρο.

Πρόσφατα μπήκαμε δυναμικά στήν Έλληνική Ναυτιλία μέ πλήρη σειρά έξειδικευμένων ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ SOFTWARE γιά: SHIPMANAGEMENT — SHIPBROKING.

Η στρατηγική μας πάντα ήταν, είναι καί θά είναι νά χρησιμοποιούμε τήν ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ, πιστεύοντας έτσι ότι προσφέρουμε στούς πελάτες μας τό μέλλον καί όχι τό παρελθόν.

Μέ βάση αυτή τήν στρατηγική τά έξειδικευμένα ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ SOFTWARE πού διαθέτουμε τά όποια είναι άνεπτυγμένα σέ ORACLE πού άποτελεί τήν πλέον εξελιγμένη ΓΛΩΣΣΑ προγραμματισμού 4ΗΣ ΓΕΝΙΑΣ (Παγκοσμίως άποδεκτή ως 4th Generation Language) ΑΦΗΝΟΥΜΕ ΠΙΣΩ έτσι τήν Τεχνολογία των γλωσσών προηγούμενων γενεών όπως ή RMCOBOL, RPG, BASIC κλπ.

Είμαστε καί θά παραμείνουμε ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ γιαντί πιστεύουμε στήν πρόοδο καί τήν ποιότητα των ύπηρεσιών πού προσφέρουμε, μέ έγγύηση τόν έπαγγελματισμό μας καί τήν διαρκή ύποστήριξη των πελατών μας.

Πάντα στή διάθεσή σας.

Managing Director: Achilles Vardakis
P.O. BOX 80051, 107-109 Filonos Str., GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel.: (01)4510977, Fax: (01)4511949

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

Από τετραμήνου ήδη η πολεμική θύελλα μαίνεται. Τό εμπορικών πλοίων, όπως άλλωστε ανεμένετο, άγωνα και πάλιν σκληρόν άγωνίζεται επί των άκραιών επάλεων, δεχόμενον τά κύρια της επιθέσεως πλήγματα.

Τήν 23ην Δεκεμβρίου υπεγράφη εις τό Ύπουργείον των Έξωτερικών παρουσία του Προέδρου της Κυβερνήσεως και του Ύφυπουργού της Ναυτιλίας, η νέα συλλογική σύμβασις δι' ης καταβάλλεται εις τά κατώτερα πληρώματα πολεμικών επίδομα ίσον προς 80% επί του ισχύοντος βασικού μισθολογίου.

Τήν 31ην Δεκεμβρίου η άνήκουσα εις Έλληνας πλοιοκτητάς χωρητικότης και η τελοῦσα όπωσδήποτε υπό ελληνικήν διαχείρισιν περιελάμβανε την ακόλουθον δύναμιν: Ύπό ελληνικήν σημαίαν 519 πλοία 1.622.867 τον. γκρός. Συμμετοχή εις ξένα σκάφη 124 πλοία 454.318 τον. γκρός. Έλληνικά εις Κινεζικά ύδατα 22 πλοία 43.992 τον. γκρός. Σύνολον 665 πλοία 2.121.177 τον. γκρός

Τό Γερμανικόν Ναυαρχείον διεβίβασε την 20ην Δεκεμβρίου διαταγήν προς όλα τά έν τώ έξωτερικώ γερμανικά πλοία νά άποπειραθοῦν μίαν επάνοδόν των εις την Γερμανίαν και νά αυτοβυθίζονται επί τη εμφανίσει έχθρικών πολεμικών.

Διά Β. Διατάγματα προήχθησαν εις Άνθυποπλοιαρχους οι σηματοφόροι λιμενικοί κ.κ. Ξεν. Άντωνιάδης, Ζαχ. Παλυβός, Βασ. Λεωνιδάκης, Νικ. Μιχαλιτσιάνος, Βασ. Γράβαρης, Παν. Ταμπουρλόγ και Ίω. Μείμαρης.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 217/1.1.1940)

Ένα άλλο γεγονός πριν 30 χρόνια ήταν η γέννηση του γιου μου Πόλυ.

Έν συνεχεία ο κ. Λουκάς Χατζηϊωάννου άναφέρθηκε στην απόφασή του νά παραδώσει τή διοίκηση ση της εταιρίας στα ίκανά χέρια των παιδιών του Πόλυ, Στέλιου και Κλέλιας και χαριτολογώντας πρόσθεσε:

«Θά παραμείνω άπλώς σύμβουλος και θά προσφέρω τίς υπηρεσίες μου άμισθί, όταν τά παιδιά μου θά τό ζητήσουν, νοούμενου ότι θά μου προσφέρουν διακοπές και τή συντήρηση μιάς άσπρης Rolls Royce».

Τά «Ναυτικά Χρονικά» προσθέτουν τίς δικές τους εύχές προς τόν εκλεκτό φίλο αλλά και προς τά παιδιά του πού τά διακρίνει η βαθύτατη προσήλωση στη δουλειά, η ικανότητα και η ιδιαίτερη γνώση του αντικειμένου, προσόντα πού έξασφαλίζουν την περαιτέρω άνοδική πορεία της εταιρίας Troodos Shipping.

ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ

Θεωρείται βέβαιο ότι τά περισσότερα από τά μεγάλα πεδία πετρελαίου της Βόρειας Θάλασσας έχουν άποκαλυφθεί κι έχουν τύχει της δέουσας εκμεταλλεύσεως. Γι' αυτό και η προσοχή των πετρελαϊκών εταιριών συγκεντρώνεται τώρα όλο και περισσότερο προς τά μικρότερα περιθωριακά πεδία, τά λεγόμενα «πεδία παραφυάδες», των ύπαρχόντων βασικών κοιτασμάτων. Έξάλλου, γιά λόγους περιορισμού των δαπανών ανάπτυξεως, πολλές εταιρίες οδηγούνται προς τή λύση των υποθαλασσιών εγκαταστάσεων αντί των μονίμων έξεδρών.

Μέ τίς επιλογές αυτές, η κατάσταση κάτω από τά ταραγμένα κύματα της Βόρειας Θάλασσας, αλλάζει εικόνα. Μολονότι οι χαλύβδινες και τσιμεντένιες πλατφόρμες εξακολουθούν νά τοποθετούνται, είναι φανερό ότι αυξάνουν παράλληλα οι υποβρύχιες εγκαταστάσεις πάνω από τά φρέατα του θαλάσσιου βυθού. Η εκμετάλλευσή τους, προς τό πάρος τουλάχιστον, είναι δυνατή κατά δύο τρόπους. Ό ένας ισχύει στην περίπτωση πού ύπάρχει εκεί κοντά μόνιμη έξέδρα, όπότε η εταιρία μπορεί νά στέλνει τό άντλούμενο πε-

τρέλαιο στην έξέδρα αυτή γιά επεξεργασία και έξαγωγή. Έάν δέν ύπάρχει όμως έξέδρα ή λύση βρίσκεται στην άπάντηση του πετρελαίου προς κάποια βοηθητική πλωτή μονάδα και στη συνέχεια η έξαγωγή του νά γίνεται είτε μέ παλινδρομούντα δεξαμενόπλοια ή ακόμα μέσω του πετρελαιαγωγού κάποιας άλλης εταιρίας, ύστερα φυσικά από σχετική συμφωνία.

Δεδομένου ότι οι εγκαταστάσεις του βυθού βρίσκονται σε μεγάλο βάθος οι περιβατολογικοί παράγοντες πού λαμβάνονται ύπόψη κατά την κατασκευή και τοποθέτηση μιάς μόνιμης έξέδρας, δέν έχουν εφαρμογή, μέ αποτέλεσμα τή σημαντική μείωση των κατασκευαστικών δαπανών. Τέτοιες εγκαταστάσεις βυθού έχουν ήδη γίνει στο πεδίο Ness Beryl της Μόμπιλ στο πεδίο Highlander, της Τεξάκο στα πεδία Ivanhoe και Rob Rai του βρετανικού τομέα, 130 χμ. άνοικτά των άκτών της Σκωτίας, καθώς και σε πολλές άλλες περιοχές. Στα πεδία μάλιστα του Ivanhoe - Rob Rai χρησιμοποιήθηκε ως πλωτή βοηθητική μονάδα ένα πολλαπλής χρήσεως φορτηγό πού διασκευάστηκε κατάλληλα και προσδέθηκε μεταξύ των δύο πολυφρεατικών συλλεκτών πού ο καθένας τους βρίσκεται πάνω ακριβώς από τά έν λόγω πεδία.

ΤΑ ΥΠΕΡΗΛΙΚΑ ΜΑΜΟΥΘ

Σήμερα βρίσκονται στην ένεργό υπηρεσία περί τά 400 υπερμεγέθη δεξαμενόπλοια, τά όποια άφου στην άρχή μαζί μέ τόν θαυμασμό του κόσμου είχαν έπισύρει και διάφορους τίτλους κυκλώπων, κολοσσών και μαμούθ, παρέμειναν έκτοτε γνωστά μέ τίς απλούστερες συντομογραφίες των VLCC και ULCC. Από αυτά τό ένα τρίτο είναι ηλικίας άνω των 15 έτών και τό 70% άνω των 13 έτών. Δεδομένου δέ ότι λόγω μεγέθους τό σύνολο της μεταφορικής ικανότητάς τους καλύπτει τό μισό σχεδόν του παγκόσμιου πετρελαιοφόρου τονάζ, έπεται ότι πλέον του μισού του παγκοσμίου πετρελαίου μεταφέρεται μέ πλοία πού έκ των πραγμάτων έχουν περιορισμένα περιθώρια ζωής.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832206 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

**OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS**

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.
2, AFENTOULI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132206 - 4515386 - 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Οι διαχειριστές των υπερηλίκων αυτών γιγάντων ισχυρίζονται ότι τα πλοία τους μπορούν άνετα να παραμείνουν στην ενέργεια με πλήρη ασφάλεια μέχρι τα 25 τους χρόνια τουλάχιστον. Ωστόσο η μακρά αναβολή της αντικατάστασής τους εξασφαλίζει μόνον τη παροχή πετρελαίου αλλά δεν λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες επί της ασφαλείας υπό τη γενικότερη έννοια. Δεδομένου ότι η ασφάλεια δεν αναφέρεται μόνο στην άπλη δομική αντοχή του σκάφους αλλά πρέπει να καλύπτει τη δυνατότητα μιάς αποδοτικής και σίγουρης λειτουργίας στο περιβάλλον της αύριον, με την εφαρμογή των τεράστιων τεχνολογικών προόδων που έχουν πραγματοποιηθεί την τελευταία δεκαετία στον σχεδιασμό και τον εξοπλισμό των πλοίων.

Συμπερασματικά οι ειδικοί πιστεύουν ότι για την εύρυθμη ανανέωση του στόλου απαιτείται άφενός μόνον να αποθαρρυνθεί η συνεχής επιμήκυνση της ζωής των πλοίων και αφετέρου να ενθαρρυνθεί η εφαρμογή της τεχνολογίας. Και προς το σκοπό αυτό είναι ανάγκη να αξιωθούν υψηλότερα επίπεδα ταξινόμησης και νηολογήσεως των πλοίων καθώς και αυστηρότερος έλεγχος των επιπέδων αυτών στους λιμένες που καταπλέουν.

ΤΑ ΟΛΛΑΝΔΙΚΑ ΓΙΩΤ

Ο σχεδόν παγκόσμιος αποδοχής όρος «γιώτ» προέρχεται από την ολλανδική λέξη «jacht» που στην εποχή της σήμαινε ένα ελαφρό σκάφος πολλαπλής χρήσεως. Ήδη από τις αρχές του 17ου αιώνα η κυβέρνηση της χώρας χρησιμοποιούσε τέτοια σκάφη για τη μεταφορά κρατικών αξιωματούχων ή την εκτέλεση επείγουσων αποστολών. Επίσης πολλά γιώτ διέθετε η πλουσιότατη Ολλανδική Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών. Ένα τέτοιο γιώτ μάλιστα είχε προσφέρει η Ολλανδία στον Βασιλιά της Αγγλίας Κάρολο II με συνέπεια να εισαχθεί έκτοτε στη Βρετανία η χρήση τους και η ορολογία τους.

Αλλά το γιώτ δεν ήταν μόνο για επίσημες αποστολές. Στις παλιότερες Κάτω Χώρες, τα έσωτερικά ύδατα του τόπου ήταν ιδανικά για τις τοπικές μεταφορές με γιώτ πολύ περισσότερο από μιά κλυδωνιζόμενη άμαξα πάνω στους λακκοβριθείς δρόμους της εποχής. Σήμερα βέβαια οι δρόμοι της Ολλανδίας είναι άσυγκριτως καλύτεροι, αλλά η αγάπη των Ολλανδών για τα γιώτ και την ιστιοπλοία δεν έχει μειωθεί καθόλου. Όμως τα γιώτ δεν χρησιμοποιούνται πια για υπηρεσιακούς λόγους αλλά κυρίως για άθλητισμό και ψυχαγωγία.

Έτσι λοιπόν σήμερα η Ολλανδική αγορά τόσο των μικρών αυτών σκαφών όσο και των

μεγαλύτερων πολυτελών θαλαμηγών είναι παγκόσμια γνωστή και διαθέσιμη για κάθε είδους ποιοτική επιλογή. Πράγματι η Ολλανδία κατατάσσεται μεταξύ των πρώτων στη ναυπήγηση θαλαμηγών και κοττέρων όχι μόνο στην Ευρώπη αλλά και στην Αμερική. Η δέ ειδικότης της επικεντρώνεται στην παραγωγή μηχανοκινήτων σκαφών της τάξεως των 8-12 μέτρων με ιδιαίτερα συναγωνιστικές τιμές, καθώς και στην κατασκευή μεγάλων πολυτελών θαλαμηγών. Γι' αυτό και οι περισσότερες τέτοιες ναυπηγικές εταιρίες παρουσιάζουν σημαντικά αυξημένη κίνηση στο έσωτερικό της χώρας ύστερα από πολλών ετών μειωμένες πωλήσεις.

ΑΠΕΦΕΥΧΘΗ ΤΡΑΓΩΓΙΑ

Χάρι, στην εγκαιρη επέμβαση των παραπλέοντων πλοίων απεφεύχθη θαλασσινή τραγωδία το βράδυ της 28 Δεκεμβρίου, όταν το όχημα-ταχυο «Ζυκύνθος», το οποίο επέλεγε οπλήθυσε περιοχή Κυλλήνης, — Ζυκύνθου, εξέπεμψε σήμα κινδύνου, κάτω από δυσμενέστερες, καιρικές, συνθήκες.

Η άμεση παροχή βοήθειας, από το επιβλητικό πλοίο «Δήλος» και η συνδρομή της Πολεμικής, Αεροπορίας, έκαναν δυνατή τη περισυλλογή των 14 επιβατών και των 22 ναυτικών που αποτελούσαν το πλήρωμα του βυθισθέντος, όχημα-ταχυο, πλέον ενός, οδηγού ο οποίος, άγνοείται.

Τό σκάφος, εξέπεμψε σήμα κινδύνου διότι υπέστη επικίνδυνη κλίση, λόγω βλάβης των μηχανών του και πιθανώς, μετατόπισης, του φορτίου του.

ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΙ

Παρά τα πρόσφατα πολιτικά προβλήματα που πλήττουν τό Παναμαϊκό νηολόγιο, αυτό παραμένει από τα ισχυρότερα στην διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και ήδη απειλεί τό πρώτο σέ αριθμό πλοίων μέχρι τώρα τό Λιβεριανό, που κατέχει την πρώτη θέση με 47,89 εκατ. τόννους γκρός (11,67% του παγκόσμιου έμπορικου στόλου).

Ο έμπορικός στόλος που είναι νηολογούμενος στον Παναμά υπερβαίνει τους 47,36 εκατ. τόννους γκρός (11,54% του παγκόσμιου στόλου) και παρουσιάζει μιά συνεχή αύξηση την τελευταία δεκαετία, ενώ αντίθετα τό ίδιο χρονικό διάστημα τό Λιβεριανό νηολόγιο παρουσίασε μείωση κατά 41%.

Οι δύο παραδοσιακές σημαίες εύκαιρας όμως δέχονται την πίεση του ανταγωνισμού και των νέων νηολογίων καθώς και των λεγομένων θυγατρικών, όπως τό Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας

Όταν τό Γαλλικό ναυπηγείο του Σαιν Ναζαίρ, επιδοτούμενο από τό Κράτος, ανέλαβαν την τελευταία παραγγελία του υπερπολυτελούς κολοσσίου κρουαζιεροπλοίου «Sovereign of the Seas» διαδόθηκε μετ' επιτάσεως ή μομφή ότι ή επιδότηση αυτή δεν είχε άλλο σκοπό παρά να «προσφέρει» μυθικές κρουαζιέρες στον παράδεισο της Καραϊβικής στους Αμερικανούς δισεκατομμυριούχους.

Αντικρούοντας την κατηγορία τό Ναυπηγικό Έπιμελητήριο απάντησε ότι πράγματι ή γνώμη αυτή είναι πολύ διαδεδομένη αλλά δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Η άποψη ότι οι κρουαζιέρες προορίζονται αποκλειστικά για τους ζάπλουτους είναι ξεπερασμένη. Αντίθετα σήμερα ή κρουαζιέρα έχει γίνει μιά μορφή ψυχαγωγίας καθημερινώς λαϊκότερη που προσελκύει τις μεσαίες οικονομικές τάξεις. Για παράδειγμα αναφέρεται ότι μιά πρόχειρη στατιστική στό Μαϊάμι απέδειξε ότι πλέον του 50% των πελατών της κρουαζιέρας είχαν έτήσιο εισόδημα κάτω των 15.000 δολλαρίων! Και αυτό δεν είναι παράξενο αν αναλογισθεί κανείς ότι έναντι ενός σχετικώς μέτριου ποσού παρέχεται, έκτος από τη θαυμάσια περιήγηση, ή πλήρης διατροφή και μιά ατέλειωτη σειρά ψυχαγωγικών εκδηλώσεων για τις όποιες οι αντίστοιχες ξενοδοχειακές υπηρεσίες της ξηράς κοστίζουν τουλάχιστον τό διπλάσιο. Μιά πρόσθετη ένιςχυση του χαρακτήρα αυτού της σύγχρονης κρουαζιέρας είναι ή καθιέρωση των βραχυχρόνιων ταξιδιών, των πέντε ή και λιγότερων ήμερών που επιτρέπουν τη συμμετοχή ακόμα ευρύτερου κοινού.

Και τό Έπιμελητήριο καταλήγει με ένα πειστικότερο ίσως επιχειρήμα: Ότι ή ναυπήγηση του υπερωκεανίου απαιτεί 4 εκατομμύρια εργατικών ώρων και άλλα 10 εκατομμύρια ώρων για τις 700 υπερβολικές και προμηθειες 70 και πλέον διαφορετικών κατηγοριών. Και ακόμα ότι ή έξαγωγή ενός τέτοιου υπερωκεανίου ισοδυναμεί για την εθνική οικονομία με την έξαγωγή τουλάχιστον 10 σούπερ αεροσκαφών Airbus.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Στην σύνοδο κορυφής των χωρών της ΕΟΚ σχετικά με την Νομισματική Ένωση της Εύρωπης τόσο ο Δυτικογερμανός πρωθυπουργός κ. Κόλ όσο και ο Υπουργός Έξωτερικών της Γερμανίας κ. Γκένσερ, ήταν υπέρ μιας επιτάχυνσης των διαδικασιών παρά τις δυσκολίες που παρουσιάζουν οι διαφορές στο Κοινοτικό δίκαιο και τους εθνικούς κανόνες.

Από το 1986 το εμπορικό πλεόνασμα της Γερμανίας με τις χώρες της ΕΟΚ, αυξήθηκε σημαντικά, καθώς διπλασιάστηκε με τη Γαλλία και τριπλασιάστηκε με την Ιταλία και η άνοδος της τιμής του μάρκου τους τελευταίους 3 μήνες κάνει αναγκαία την αναπροσαρμογή των ισοτιμιών, μεταξύ των νομισμάτων των χωρών της ΕΟΚ (εκτός Μ. Βρετανίας, Ελλάδας, Ιρλανδίας και Πορτογαλίας που δεν έχουν επίσημη ισοτιμία διακύμανσης). Σημειώνεται ότι η τελευταία αναπροσαρμογή έγινε πριν 3 χρόνια.

Ο Πληθωρισμός

Ο μέσος πληθωρισμός στις χώρες της ΕΟΚ για το δωδεκάμηνο Νοεμβρίου 1988/Νοεμβρίου 1989 ανέρχεται σε 5.4%.

Ειδικότερα τον Νοέμβριο σημειώθηκαν οι εξής ρυθμοί: Πορτογαλία 1.0, Ελλάδα 0.9, Μ. Βρετανία 0.9, Δανία 0.5, Ιταλία 0.4, Ιρλανδία 0.3 και Γερμανία, Γαλλία, Ισπανία, Λουξεμβούργο 0.2. Το Βέλγιο και η Ολλανδία είχαν αρνητικό δείκτη — 0.1.

Τά επιτόκια

Η άνοδος των επιτοκίων στην Έλβετία στις 14 Δεκεμβρίου έφερε τα Έλβετικά επιτόκια στο επίπεδο των Γερμανικών και Αμερικανικών. Έτσι για τους 3 μήνες, έχουμε: Γερμανία 8 5/16, Έλβετία 8 15/16, ΗΠΑ 8 3/4, Γαλλία 10 13/16 και Βρετανία 15 13/16.

Οικονομική ανάπτυξη

Ο μέσος όρος ανάπτυξης για τις χώρες του ΟΟΣΑ υπολογίζεται να φθάσει το 4% το 1989, ενώ το 1990 δεν θα ξεπεράσει το 3%.

Συναλλαγματικοί περιορισμοί

Προβλέπεται η κατάργηση των συναλλαγματικών περιορισμών (Κοινοτική Ντιρεκτίβα) από 1.7.90 με εξαίρεση την Ελλάδα, την Ιρλανδία και την Πορτογαλία, για τις οποίες έδωθη παράταση μέχρι 1.1.1993.

Τό Δολλάριο ΗΠΑ

Και τον Δεκέμβριο το δολλάριο παρουσίασε την ίδια αστάθεια που σημείωσε τους τρεις τελευταίους μήνες. Η αδυναμία δεν περιορίστηκε μόνο έναντι του Γερμανικού μάρκου 1.7865 την 1 Δεκεμβρίου/ 1.7175 στις 15 και 1.7072 στις 21 Δεκεμβρίου, αλλά και έναντι του Έλβετικού φράγκου 1.5990 στην αρχή του μήνα, 1.5415 στις 18 και 1.5480 στις 21 Δεκεμβρίου και έναντι του Γαλλικού φράγκου 5.1025 την 1 Δεκεμβρίου, 5.876 στις 15 και 5.8265 στις 21 Δεκεμβρίου. Μόνο έναντι του Ιαπωνικού γιέν διατήρησε το ύψος του επίπεδο μεταξύ 143.40 και 144.20 (Πίνακας 1).

Επίσης αξία προσοχής είναι η πτώση της τιμής του δολλαρίου έναντι του Γερμανικού μάρκου από 1.9950 στις 9.9.89 στα 1.707 στις 21.12.89 (μείωση 14.5% σε 3 μήνες).

Όσον αφορά το χρηματιστήριο που είναι ο παλμός της Αμερικανικής οικονομίας, ο δείκτης Dow Jones παρουσίασε κι αυτός σφοδρές διακυμάνσεις, από 2757 μονάδες στην αρχή του μήνα, στις 2666 στις 18.12.89 και 2698 μονάδες στις 22 Δεκεμβρίου.

Διακυμάνσεις της τάξεως των 30 μονάδων και πλέον, άρχισαν να γίνονται συχνές κι αυτό, οφείλεται κατά τους ειδικούς στο λεγόμενο «Computer Trading» (τουτέστι αγοραπωλησίες που γίνονται αυτόματα όταν μια μετοχή ανεβαίνει ή πέφτει, πάνω, ή κάτω από όρισμένο επίπεδο) και ωφελούν τους μεγάλους κερδοσκόπους και τους θεσμικούς επαγγελματίες κι όχι τους μικρούς επενδυτές.

Η άνοδος κατά 1.7 δισεκ. δολλ. του ελλείμματος μεταξύ Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου εξέπληξε όλους τους αξιωματούχους και τους ειδικούς της χρηματαγοράς. Τουναντίον οι έπιπτώσεις του αυξημένου ελλείμματος δεν επέδρασαν ιδιαίτερα τόσο στην τιμή του δολλαρίου όσο και στις τιμές του χρηματιστηρίου.

Τό ύψος έλλειμμα του Οκτωβρίου οφείλεται στην αύξηση των εισαγωγών κατά 5.1% σε 41.2 δισεκ. δολλ. και αύξηση των εξαγωγών κατά 1.1% στα 31 δισεκ. δολλ. (ρεκόρ).

Βάσει των δεδομένων αυτών προκύπτει ότι διά το δωδεκάμηνο Οκτωβρίου 88/Οκτωβρίου 89 το έλλειμμα έφθασε τα 91.2 δισεκ. δολλάρια έναντι 97.2 δισεκ. δολλ. για την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Τέλος, τό ΑΕΠ για τό τρίτο τρίμηνο αναθεωρήθηκε στα 2.7%, ενώ για τό τελευταίο τρίμηνο του έτους, αναμένεται να πέσει κάτω ά-

πό τό 2%.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Πολλά γεγονότα, άλλα δυσάρεστα κι άλλα ευχάριστα, έπηρέασαν τόσο την τιμή του μάρκου όσο και τις τιμές του χρηματιστηρίου άξιών.

Άφ' ενός είχαμε την δολοφονία του κ. Χερχάουσεν, Προέδρου της Deutsche Bank στο τέλος Νοεμβρίου και άφ' έτέρου τό γκρέμισμα του «Τείχους του Αίσχους» στο Βερολίνο.

Τό Έμπορικό πλεόνασμα, του Οκτωβρίου ξεπέρασε τά 9.5 δισεκ. μάρκα (έναντι 12 δισεκ. πού άναμενόταν) και τό πλεόνασμα του έξαμήνου ξεπέρασε τά 37 δισεκ. δολλάρια. Ο πληθωρισμός διατηρείται γύρω στα 3%, ή άνεργία παραμένει σταθερή και ή οικονομική ανάπτυξη κινείται γύρω στα 3%.

Έτσι τό μάρκο έναντι του Έλβετικού φρ. έφθασε τά 0.9005 Έλβετ. φρ. τό ύψηλότερο επίπεδο των τελευταίων 8 έτών, έναντι του Ιαπωνικού γιέν τό ύψηλότερο επίπεδο των 2 τελευταίων έτών και έναντι του δολλαρίου για λίγο κάτω από 1.70 μάρκα τό δολλάριο (21.12.89) και τέλος κάτω από 2.76 μάρκα στην Βρετανική λίρα (15.12.89).

Όσον άφορά τόν δείκτη χρηματιστηριακών άξιών DAX, μέ άλλεπάλληλα άλματα, έφθασε μετά από συνεχή νέα ρεκόρ τό επίπεδο των 1696.4 μονάδων στις 22 Δεκεμβρίου, έναντι 1612 μονάδων στην αρχή του μήνα και 1498 μονάδες στις 15 Νοεμβρίου (άνοδος 200 περίπου μονάδων σε ένα μήνα).

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Τό γιέν συνεχίζει να βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, τόσο έναντι του δολλαρίου (διακυμάνθηκε μεταξύ 144.20 κατώτατο σημείο (8.12.89) και 142.40 άνωτατο (20.12), όσο και έναντι του Γερμανικού μάρκου από 81.30 (6.12) σε 83.75 (15.12), και τούτο παρά την στήριξη του έναντι του δολλαρίου από την Τράπεζα της Ιαπωνίας και από την Fed.

Τό χρηματιστήριο άξιών του Τόκιο, μέ συνεχή άνοδο και σχεδόν νέα καθημερινά ρεκόρ, έφθασε στις 14 Δεκεμβρίου τις 38586 μονάδες (δείκτης ΝΙΚΚΕΙ), για να υποχωρήσει στη συνέχεια στις 38040 μονάδες.

Όσον άφορά τό ΑΠΕ ενώ τό δεύτερο τρίμηνο Άπριλίου / Ιουνίου παρουσίασε μείωση κατά 0.8% τό 3ο τρίμηνο Ιουλίου / Σεπτεμβρίου ένεφάνισε άνοδο 2.9%, πού οφείλεται στην ισχυρή αύξηση δαπανών για κατασκευή έργων, άγορά έξοπλισμού και αναβάθμιση ύφισταμένων εγκαταστάσεων, και όλα αυτά χωρίς να σημειωθούν πληθωριστικές πιέσεις.



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

Η Βρεταννική Λίρα

Η συντριπτική επιτυχία της κ. Θάσερ επί των επιδόσεων δελφίνων του Συντηρητικού κόμματος στις 8 Δεκεμβρίου, κράτησε για λίγο την λίρα σε σχετικά υψηλά επίπεδα 2.80 μάρκα και 1.5840.

Έτσι από την αρχή του χρόνου που η λίρα είχε φθάσει τα 3.2855 μάρκα (30.1.89), έχασε 15.8% της αξίας της, ενώ έναντι της δέσμης των 10 κυριοτέρων νομισμάτων 12%, (έκ των οποίων 6% το τελευταίο τρίμηνο).

Παρά τις αντίξοες συνθήκες της Βρεταννικής Οικονομίας, το Χρηματιστήριο του Λονδίνου, επέδειξε σταθερή άνοδο, και ο δείκτης Fin. Times, ξεπέρασε τις 2364 μονάδες στις 11 Δεκεμβρίου. Σ' αυτό βέβαια συνέτεινε η είσοδος ξένων κεφαλαίων προς επένδυση, που δρᾶνται τις χαμηλές τιμές της λίρας αλλά και κεφαλαίων Βρεταννών επενδυτών, που βλέπουν τον πληθωρισμό να ξεπερνά το 7.7%.

Τό μόνο θετικό σημείο της Θάσερικής οικονομίας υπήρξε η μείωση της ανεργίας και το πλεόνασμα του κρατικού Προϋπολογισμού χωρίς αυτά ν' αντισταθμίσουν την στασιμότητα του παραγωγικού δυναμικού, το υψηλό έμπορικό έλλειμμα και τον καλπάζοντα πληθωρισμό παρά τα απαγορευτικά για Εύρωπαϊκό βιομηχανικό κράτος επιτόκια της τάξεως του 15%.

Η Δραχμή

Η επιβράδυνση διολίσθησης της δραχμής από την Τράπεζα της Ελλάδος κατά τον

Δεκέμβριο, έφερε την τιμή της δραχμής σε αδικαιολόγητα υψηλά επίπεδα.

Στόν πίνακα 3 παρατηρούμε άνοδο της δραχμής έναντι της Ιταλικής λιρέτας 4.8%, του Ιαπωνικού γιέν 3.5% του δολλαρίου 3%, του Έλβετικού φρ. 0.4%, της Βρεταννικής λίρας 0.2% και πτώση της τιμής της έναντι του Γαλλικού φράγκου 2.3% και του Γερμανικού μάρκου 0.9%, ενώ έναντι του ECU η πτώση περιορίστηκε στο 0.7%.

Από την αρχή του 1989 η δραχμή παρουσιάζει πτώση έναντι: του Γερμανικού μάρκου 10%, του Γαλλικού φράγκου 10%, της Ιταλικής λιρέτας 9.1%, του δολλαρίου 6.9% του Έλβετικού φράγκου 3.9%, και του ECU 7.3%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές δολλαρίου Νέας Υόρκης

	30.11.89	22.12.89	Διαφ. %
Μαρ. Γερμ.	1.7803	17072	- 4.1
Φρ. Έλβ.	1.5925	1.5480	- 2.8
Λίρα Άγγλ.	1.5710	1.6235	- 3.2
Φρ. Γαλλ.	6.0805	5.8265	- 4.2
Λίρ. Ιταλ.	1312.0	1286.0	- 2.0
Γιέν Ιαπ.	142.75	142.40	- 0.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Επιτόκια καταθέσεων Εύρωνομισμάτων
30.11.1989

Μήνες	1	2	6
Δολ. ΗΠΑ	8 3/4	8 1/2	8 1/4
Μάρκ. Γερ.	8 15/16	8 5/16	8 5/16

Λίρ. Άγγλ.	15 13/16	15 1/8	15
Φρ. Γαλλ.	10 13/16	10 15/16	10 15/16
Φρ. Έλβετ.	8 15/16	8 5/16	8 5/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Δραχμή Τιμές Fixing (Τράπεζα Ελλάδος)

ΗΠΑ Δολ.	163.910	159.090	+ 3.0
Μάρκ. Γερμ.	91.570	92.410	- 0.9
Φρ. Έλβ.	102.676	102.260	+ 0.4
Λίρ. Άγγ.	256.900	256.300	+ 0.2
Φρ. Γαλλ.	26.470	27.083	- 2.3
Λίρ. Ιταλ. (100)	12.995	12.400	+ 4.8
Γιέν Ιαπ. (100)	114.725	110.870	+ 3.5
ECU	186.078	187.420	- 0.7%

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
Δείκτες Κυριοτέρων Χρηματιστηρίων

	22.12.89	30.11.89
Dow Jones	2698	2695
Fin Times (Λονδ.)	2362	2256
D.A.X. (Φρακ.)	1696	1577
C.A.C. (Παρί- σι)	549	525
Nikkei (Τό- κιο)	38040	37269
Ζυρίχης	654	663
Αθηνών	463	474

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMONS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)



Your home in the Far East JARDINE SHIPPING AGENCIES

IN HONG KONG, CHINA, TAIWAN, SINGAPORE, MALAYSIA,
THAILAND, PHILIPPINES, INDONESIA, HAWAII and SOUTH KOREA

THE LEADING SHIPPING AGENT IN THE FAR EAST
WITH A LONG TRADITION AND KNOWHOW

Greek Representative: T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece — Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4527360
Tlx: 241150 · 213207 GMS GR, 213025 SSK GR — A.O.H.: 8010542, 8084328. Telefax: 4182432

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

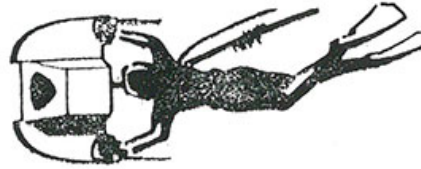
Διευθύνται: ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΛΛΑΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΚΟΛΛΑΡΟΣ

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

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

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

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

QUALITY WORK UNDERWATER

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

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

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΚΑΛΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΚΟΙ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΣ

Ήγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Θά ήθελα νά απασχολήσω τίς στήλες σου γιά πρώτη φορά καί γιά ένα προσωπικό περιστατικό πού μου συνέβη, κατά τήν ναυτολόγησή μου στό Μ.Υ. Golden Eagle νηολογίου Πειραιώς 5876. Ἀπώλεσα τό ναυτικό μου φυλλάδιο μετά ἀπό 29 χρόνια ναυτικός — ἀπό Νέα Ὑόρκη πρὸς Νέα Ὁρλεάνη καί καταλαβαίνετε τό πρόβλημά μου. Φθάνοντας στήν Νέα Ὁρλεάνη ἐπισκέφθηκα τόν προξενικό λιμενάρχη Νέας Ὁρλεάνης ἀντιπλοίαρχο κ. Δημήτριο Κόντη στόν ὁποῖο ἀνέφερα τό περιστατικό. Δέν θά ξεχάσω ποτέ ὅσα χρόνια καί ἂν περάσουν τήν βοήθεια καί συμπαράστασή του. Μὲ βοήθησε τόσο πολύ πού ἀμφιβάλλω ἂν θά μὲ βοηθοῦσε καί ὁ πιό στενός συγγενής μου. Γι' αὐτό θέλω νά ἐκφράσω τίς θερμές μου εὐχαριστίες στόν κ. Κόντη, διότι τέτοιοι ἄνθρωποι καί ἀξιοματικοί λαμπρύνουν καί τήν κοινωνία μας καί τό Λιμενικό Σώμα. Εὐχαριστῶ γιά τήν φιλοξενία

Μετά τιμής
ΦΩΤΕΙΝΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
Πλοίαρχος τοῦ Μ.Υ. Golden Eagle

Port Nador, 8.12.1989

Σημ. Συντ.: Μακάρι ἡ συμπεριφορὰ ὅλων τῶν προξενικῶν λιμενάρχων νά προκαλοῦσε ἐπιστολές σάν αὐτή τοῦ κ. Φωτεινοῦ — δυστυχῶς, φαίνεται ὅτι ὁρισμένοι ἔχουν ἐντελῶς διαφορετικές ἀντιλήψεις καί δέν συμπεριφέρονται στοὺς ναυτικούς μας ὅπως τοὺς ἀξίζει καί ὅπως ἡ θέση τῶν προξενικῶν λιμενάρχων ἐπιβάλλει: Σημειώνω μὲ τὰ ἄνωτέρω διότι μᾶς μετεφέρθη ἡ πληροφορία τήν ὁποία δέν μπορέσαμε νά διασταυρώσουμε, ὅτι προξενικός λιμενάρχης ἀρνείται νά θεωρήσει ντι-

ταόρτια ναυτικῶν μας πού ὑπηρετοῦν σέ πλοία μὲ ξένη σημαία γιὰτί ὅπως λέγεται ὅτι ὑποστηρίζει, ἔτσι θά μπορέσουν νά ἀποκτήσουν αὐτοκίνητα χωρίς δασμούς!

ΔΙΑΚΟΠΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΕΩΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΜΗ ΑΦΟΡΩΣΗΣ ΔΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΣΤΟ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ τό Ν. 1711/87 περί ΝΑΤ, ἀνετράπησαν συνταξιοδοτικά δικαιώματα μιάς μερίδας δικαιούχων, προερχομένων ἀπό διαδοχική ἀσφάλιση, μὲ ἀποτέλεσμα νά ὑποστοῦν μείωση τῶν ὧσων ἐδικαιούντο ἀπό 20.000 — 80.000 δρχ. μηνιαίως. Εἰς τό Νόμο αὐτό ἐδόθη ἀναδρομική 4μηνος περίπου, ἰσχύς πρὸ τῆς δημοσιεύσεώς του (30.6.87).

Μετά ἀπό διαβήματα δύο ἐτῶν, ὁ τελευταῖος ὑπουργός ΥΕΝ τοῦ ΠΑΣΟΚ, ἐξέδωσε διευκρινιστική ἀπόφαση, ἡ ὁποία ἐδημοσίευσε στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τήν 13.4.1989, μὲ τήν ὁποία διευκρίνιζε τήν ἰσχὺ τοῦ Νόμου ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Μετά ἀπό ἀτέρμονες γραφειοκρατικές διαδικασίες, ἡ διοίκηση τοῦ ΝΑΤ (Πρόεδρος) ἔδωσε γραπτὴ ἐντολή ἐφαρμογῆς τῆς, τήν 8.6.89.

Ἡ Διεύθυνση Παροχῶν τοῦ ΝΑΤ, ἡ ὁποία σημειωτέον εἶναι καί ἀρμόδια γιά τήν ἀπονομή συντάξεως, ἐξέδωσε νέες ἀποφάσεις συνταξιοδοτήσεως, ὧσων εἶχαν ὑποβάλει σχετικές αἰτήσεις, τίς ὑπέγραψε καί τίς παρέπεμψε στήν Διεύθυνση Ἐλέγχου τοῦ Ταμείου γιά τόν τυπικὸ ἐλεγχό καί τήν ὁλοκλήρωση τῆς διαδικασίας.

Ὁ ἀρμόδιος ὑπάλληλος τῆς Διευθύνσεως Ἐλέγχου ἂν καί εἶχε στὰ χέρια του τίς νέες ἐγκεκριμένες ἀποφάσεις, ἀρκετές ἡμέρες μὲ τήν παλαιὰ Διοίκηση, δέν προχώρησε

στόν τυπικὸ πλέον ἐλεγχό. Καθυστέρησε, προφανῶς ἀπὸ τό ἐκλογικὸ ἀποτέλεσμα τοῦ Ἰουνίου ἐν ἀναμονὴ πολιτικῶν ἀλλαγῶν, πού οὐδεμία ἐπίπτωση ἔπρεπε νά εἶχε στήν ἀπρόσκοπτο ὁλοκλήρωση τῆς Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως καί τήν ἐξ αὐτῆς ἐντολή τῆς Διοικήσεως τοῦ ΝΑΤ.

Ὁ νέος πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ κ. Τιμαγένης, τῇ συνεναινέσει τοῦ τότε Ὑπουργοῦ κ. Παυλίδου, ἐνέκρινε ΠΡΟΦΟΡΙΚΑ τήν μὴ ὁλοκλήρωση τῆς διαδικασίας.

Στίς διαμαρτυρίες τῶν ἐνδιαφερομένων, ἀφοῦ ἀνεγνώρισαν τό δίκαιό τους, εἶπαν, ὅτι πρῶτα θά νομοθετηθεῖ ἡ ἀπόφαση καί μετὰ θά ἐφαρμοσθεῖ.

Μετά τὴ σαφὴ δήλωση τοῦ κ. Μητσοτάκη, πρὸ τῶν ἐκλογῶν τῆς 5/11, κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ἀπὸ τηλεοράσεως συνεντεύξεώς του σὲ δημοσιογράφους μὲ τήν ὁποία διεκήρυξε σχετικὰ μὲ τίς Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεις ὅτι «... εἶναι ἀπαραίτητες, ἀλλὰς διακόπτεται τό ἔργον τῆς Διοικήσεως» καί ὅτι «...οὐδέποτε ἔδωσε ἐντολὴ νά μὴ ἐφαρμοσθοῦν Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεις πού δέν ἔχουν σχέση μὲ διορισμούς...», οἱ ἐνδιαφερόμενοι κατέφυγαν πάλι στόν Πρόεδρο τοῦ ΝΑΤ κ. Τιμαγένη καί τόν ὑπηρεσιακό ΥΕΝ κ. Παππά, πλὴν ὅμως ὁ κ. Τιμαγένης δέν ἀλλάξε γνώμη.

Τό σύνολο τῶν ὑποβληθεισῶν αἰτήσεων, σήμερα ὀκτῶ περίπου μῆνες μετὰ τὴ δημοσίευση, εἶναι δέκα ὀκτῶ. Ἀφορὰ κυρίως Α' Πλοιοάρχους καί Α' Μηχανικούς.

Οἱ οὐσιαστικὰ θιγόμενοι ἀπὸ τήν ἀναδρομικὴ ἰσχὺ εἶναι περίπου 30 οἰκογένειες ἡ δὲ μηνιαία ἐπιβάρυνση τοῦ ΝΑΤ ἀπὸ τὴ θεραπεία τῆς ἀδικίας αὐτῆς ἀνέρχεται στίς 800.000 δρχ.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ἂν καί περίμεναν δικαίωση, εἶδαν νά συμβαίνει τό ἀκριβῶς ἀντίθετο. Ἀγανακτισμένοι ζητοῦν τήν ἀπρόσκοπτη ὁλοκλήρωση ἐφαρμογῆς τῆς ἀποφάσεώς του ΥΕΝ καί τήν γραπτὴ ἐντολή τῆς Διοικήσεως τοῦ ΝΑΤ, ἐν ὀνόματι καί γιά τό κύρος τῆς ἐνιαίας καί ἀδαιρέτου Διοικήσεως, πού παραμένει ἡ ἰδία ἀνεξάρτητα ἀπὸ τό ποῖο τήν ἀσκοῦν.

Ἔνας ἀπὸ τοὺς θιγόμενους

Πειραιάς, 14/12/89

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

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

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: **ERMIONI SHIPPING CO. S.A.**

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177 502 Tlx. 21 2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A. INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225 4627 8. Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE - SARGEORGE SINGAPORE

Οι μισθοί στά ποντοπόρα πλοία βάσει της συμβάσεως για τό 1990

Κυρώθηκε από τον Υπουργό κ. Νίκο Παππά η συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων για τό 1990 ή όποια όπως είναι γνωστό προβλέπει αύξηση των αποδοχών των αξιωματικών κατά 15% και των κατωτέρων πληρωμάτων κατά 16%, ενώ κατά τά άνωτέρω ποσοστά αυξάνονται καί τά πάσης φύσεως επιδόματα πού καθορίζονται σε ποσά καθώς καί οι έξτρα εργασίες. Επίσης ή σύμβαση προβλέπει κατάργηση του μισθού των μη προσοντούχων καί εξομείωση του μισθού των δοκίμων προς τό μισθό των δοκίμων άποφοίτων των ΑΔΣΕΝ ενώ για την υπερωριακή άμοιβή του Σαββάτου καί των άργιών προβλέπει ότι:

• Για όλο τό πλήρωμα πλην του Α' μηχανικού ή άπασχόληση κατά τά Σάββατα καί τίς άργίες νά άμείβεται μέ τό 1/173 του βασικού μισθού για κάθε ώρα υπερωριακής άπασχόλησης, προσαυξημένο κατά 35% καί για όλες τίς ώρες της υπερωριακής αυτής άπασχολήσεως.

• Για τον Α' μηχανικό ή πρόσθετη άμοιβή πού προβλέπεται από την παράγραφο 6 του άρθρου 4 της Συλλογικής Σύμβασης Έργασίας 1989, καθορίζεται τόσο για τά Σάββατα όσο καί για τίς άργίες στο 1/25 του βασικού μισθού για κάθε μέρα.

Οι νέοι μισθοί:

Τό μισθολόγιο πού διαμορφώνεται μέ

τή νέα συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων πλοίων έχει ως εξής:

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ:

• Υποπλοίαρχος	δρχ. 121.950
• Ανθυποπλοίαρχος	δρχ. 106.070

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ:

• Μηχανικός Α'	δρχ. 230.390
• Μηχανικός Β'	δρχ. 121.950
• Μηχανικός Γ'	δρχ. 106.070

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ:

• Αξιωματικός Α/Τ (Α)	δρχ. 121.950
• Αξιωματικός Α/Τ (Β)	δρχ. 106.070
• Ηλεκτρολόγος	δρχ. 113.460
• Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στή γέφυρα	δρχ. 106.070

ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ:

• Ναύκληρος	δρχ. 91.340
• Ξυλουργός	δρχ. 91.340
• Ναύτης	δρχ. 85.545
• Δόκιμος πλοίαρχος (άπόφοιτος Α.Δ.Σ.Ε.Ν.)	δρχ. 73.510
• Δόκιμος πλοίαρχος	δρχ. 73.150
• Ναυτόπαις	δρχ. 62.380
• Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στο Μηχανοστάσιο	δρχ. 106.070

ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ:

• Μηχανοδηγός Α'	δρχ. 105.350
• Μηχανοδηγός Β'	δρχ. 93.440
• Αρχιθερμαστής	δρχ. 92.215
• Αντλιορός	δρχ. 92.215
• Λιπαντής	δρχ. 91.340
• Δόκιμος Μηχανικός (άπόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.)	δρχ. 73.510
• Δόκιμος Μηχανικός	δρχ. 73.510
• Άνθρακεύς	δρχ. 62.380
• Θερμαστής	δρχ. 88.135
• Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμοστή)	δρχ. 88.135
• Καθαριστής	δρχ. 62.380

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ:

• Δόκιμος Άσυρματής (άπόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.)	δρχ. 73.510
• Δόκιμος Άσυρματιστής	δρχ. 73.510

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ:

• Μάγειρος	δρχ. 95.315
• Θαλαμηπόλος	δρχ. 91.340
• Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος άδειας)	δρχ. 77.245
• Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας)	δρχ. 77.245
• Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια)	δρχ. 62.380

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

Η σύμβαση των πλοίαρχων

Μετά την κύρωση της νέας συλλογικής συμβάσεως από τον Υπουργό, η διοίκηση της Ένώσεως Πλοίαρχων ζήτησε από το ΥΕΝ να επέλθουν οι κατωτέρω τροποποιήσεις άρθρων της συλλογικής συμβάσεως που είχε υπογραφεί στις 28.6.89 μεταξύ της Π.Ε.Π.Ε.Ν. και της Ε.Ε.Ε. και αφορούσε τους όρους εργασίας των πλοίαρχων των ποντοπόρων πλοίων κατά το 1990:

ΑΡΘΡΟ 8
ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΑΒΒΑΤΟΥ

Στόν πλοίαρχο καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή από 4,33 ημέρες τόν μήνα για την πρόσθετη εργασία του κατά τα Σάββατα, τό δε ήμερομίσθιο για την περίπτωση αυτή ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού.

ΑΡΘΡΟ 9
ΑΜΟΙΒΗ ΑΡΓΙΩΝ

Στόν πλοίαρχο καταβάλλεται αμοιβή κάθε μήνα ίση με ένα ήμερομίσθιο για τις άργιες, τόσο κατά τη διάρκεια που τό πλοίο ταξιδεύει όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής του στο λιμάνι. Για την περίπτωση αυτή τό ήμερομίσθιο ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού της Συμβάσεως αυτής.

ΑΡΘΡΟ 17
ΑΔΕΙΑ

1. Ο πλοίαρχος δικαιούται άδεια που υπολογίζεται σε 8 ημέρες για κάθε μήνα υπηρεσίας του για δε τις επιπλέον ημέρες με αντίστοιχο κλάσμα του μήνα. Στόν υπολογισμό της άδειας περιλαμβάνεται και τό επίδομα 22% των Κυριακών καθώς και τό δέκα πέντε τοίς εκατό 15% επίδομα δεξαμενοπλοίου για τους πλοίαρχους που υπηρετούν σ' αυτά. Τό ήμερομίσθιο καθορίζεται ίσο με τό 1/22 του βασικού μισθού προσαυξημένου με τά παραπάνω επιδόματα.

2. Κατά τις ημέρες της άδειάς του ο πλοίαρχος δικαιούται τόν μισθό που αναλογεί σ' αυτές όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 της Συμβάσεως προσαυξημένο με τά επιδόματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου και με αντίτιμο τροφής δραχμές (900) έννιακόσιες.

2. Σε περίπτωση που οι ανάγκες του πλοίου δέν επιτρέπουν τη χορήγηση αυτής της άδειας με την έκλογή του πλοίαρχου είτε αναβάλλεται ή χορήγησή της για τόν κατάλληλο χρόνο είτε θεωρείται ότι δόθηκε ένω σ' αυτή την περίπτωση καταβάλλεται ο μισθός που αναλογεί χωρίς τό αντίτιμο της τροφής αφού ο πλοίαρχος παραμένει και διατρέφεται στο πλοίο.

4. Ο χρόνος υπηρεσίας που πέρασε από τη ναυτολόγηση μέχρι την έναρξη της ισχύος αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως υπολογίζεται για την εφαρμογή της.

Οι άλλες συμβάσεις

Στό μεταξύ σε έκκρεμότητα εξακολουθεί να βρίσκεται τό θέμα των συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων των πλοίων των υπολοίπων κατηγοριών. Συγκεκριμένα, κατά την τελευταία συνάντηση εκπροσώπων της ΠΝΟ και της Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων δέν επήλθε σύμπτωση απόψεων δεδομένου ότι οι εκπρόσωποι των ναυτικών έμμένουν στις αυξήσεις που πέτυχαν με τη σύμβαση για τά ποντοπόρα πλοία. Έξ άλλου άνεβλήθη — χωρίς να δοθεί έξήγηση — ή συνάντηση εκπροσώπων της ΠΝΟ και της Ένώσεως Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων που είχε οριστεί για τις 19 Δεκεμβρίου για την υπογραφή συλλογικής συμβάσεως για τά πληρώματα της Άκτοπλοϊας για τό 1990. Η ΠΝΟ διατύπωσε στο μεταξύ και τά αιτήματά της για τις νέες συμβάσεις των πληρωμάτων των άκτοπλοϊκών φορτηγών και των πορθμείων έσωτερικού — για την πρώτη κατηγορία ζητεί αύξηση άποδοχών κατά 22% και για τη δεύτερη αύξηση 28%.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

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



Petridou

Προοπτικές τῆς 'Ελληνικῆς 'Ακτοπλοΐας στά πλαίσια τῆς Ε.Ο.Κ.

Τοῦ κ. Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ, ὑποναυάρχου Λ.Σ. (ἐ.ἀ.)

Δίδοντας ἓνα ἀπλουστευμένο ὁρίσμο, θά μπορούσαμε νά ποῦμε ὅτι: 'Ακτοπλοΐα εἶναι ἡ διὰ πλωτῶν μέσων μεταφορά μέσῳ θαλάσσης ἀφ' ἑνός ἐπιβατῶν ἀφ' ἑτέρου ἐμπορευμάτων ἀπό ἓνα σημεῖο τῆς ἐπικράτειας μιᾶς χώρας σ' ἓνα ἄλλο σημεῖο τῆς ἐπικράτειας τῆς ἰδίας χώρας.

Στόν χώρο τῆς ΕΟΚ, τήν δραστηριότητα αὐτή, καθ' ἓνα ἀπό τά Κράτη-μέλη τήν διαφυλάσσει καί ἐπιτρέπει νά διενεργεῖται προνομιακά μόνο ἀπό πλοῖα πού φέρουν τήν σημαία του, πλὴν τῆς 'Αγγλίας, ἡ ὁποία ἔχει ἐλεύθερο καθεστώς, παρ' ὅτι τελευταία ἔδειξε νά θέλει νά θέσει κάποιους περιορισμούς, καί πλὴν τοῦ Βελγίου καί τῆς 'Ολλανδίας.

'Εάν ἀνατρέξουμε τόσο στοὺς θεσμικούς κανόνες τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης καί στίς ἐπελθούσες τροποποιήσεις τους, ὅσον καί στίς θεσπισθεῖσες ἀπό τά Κοινοτικά ὅργανα παράγωγες διατάξεις, δέν βλέπουμε πούθενά νά ὑπάρχει διάταξη πού νά ἀφορᾷ εἰδικά τήν ἀκτοπλοΐα καί πῶς συγκεκριμένα, τό θέμα δέν ἀναφέρεται εἴτε σάν μέρος συμφωνίας εἴτε σάν ἀντικείμενο γενόμενης ρύθμισης.

'Εξ ἄλλου καί ἀπό μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Κοινότητος δέν ἔχει ἐπιδειχθεῖ κάποιο ἔντονο ἢ καί ἀπλῶς οὐσιαστικό ἀλλά συγκεκριμένο ἐνδιαφέρον γιά τήν δραστηριότητα αὐτή, εἰδικά τουλάχιστον στήν 'Ελλάδα πού ὅμως ἀποτελεῖ γιά τήν Κοινότητα τήν πλέον ἀντιπροσωπευτική περίπτωση γιά τήν ἀσκηση ἀκτοπλοΐας. Τό τελευταῖο προκύπτει ἀπό δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα.

Πρῶτον. Στήν πλούσια σέ κίνηση καί σέ ἀριθμό πλοίων γραμμή 'Ελλάδος — 'Ιταλίας μέ διάφορα λιμάνια προσέγγισης σέ κάθε χώρα, πού νάί μὲν δέν εἶναι ἀκτοπλοΐα, πλὴν ὅμως ὁμοιάζει πολὺ κυρίως σάν ἐπιχειρηματική καί οἰκονομική δραστηριότητα καί στό ὅτι διεξάγεται στόν ἴδιο μείζονα γεωγραφικό χώρο καί μάλιστα μέ εὐνοϊκότερες καί ἐλαστικότερες προϋποθέσεις, διαπιστώνουμε, πλὴν τῶν 'Ελλήνων καί κατὰ δεῦτερον λόγον 'Ιταλῶν, ἀπουσία τῶν Κοινοτικῶν ἐφοπλιστῶν.

Δεύτερον. Στήν δραστηριότητα διὰ κρουαζιεροπλοίων ἐντός τῶν 'Ελληνικῶν θαλασσῶν ὅπου δύνανται νά ἀσχοιοῦνται καί ἀλλοδαπά πλοῖα ἀρκεῖ νά ἐκκινοῦν ἀπό ἀλλοδαπὰ λιμένα, διαπιστώνουμε ἐπίσης ὅτι ἐλάχιστη ἀν ὄχι μὴδαμινῇ εἶναι ἡ παρουσία τῶν κοινοτικῶν πλοίων, ἐνῶ ὁ ἀριθμός τῶν 'Ελληνικῶν πού δραστηριοποιοῦνται ὅπως καί τά ἀλλοδαπά, ἐκτός προνομίου, εἶναι σημαντικός.

'Από ἀπόψεως 'Αρχῆς, γιά τήν 'Ελληνική ἀκτοπλοΐα πρέπει νά ὑπάρξει μία ἐξαίρεση στόν κανόνα τοῦ ἐλεύθερου καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ καί αὐτό γιατί συνηγοροῦν πρὸς τοῦτο πολλοί λόγοι οἰκονομικοί, κοινωνικοί, καί κυρίως ἐθνικῆς ἀσφαλείας. Μάλιστα περισσότεροι λόγοι καί σκοπιμότητες ὑπάρχουν γιά τήν ἐξαίρεση αὐτή, ἀπό ἐκείνους πού ὑπάρχουν γιά τήν ἐξαίρεση τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν τῶν conferees ἀπό τοὺς κανόνες αὐτοῦς, ἐξαίρεση ἡ ὁποία ἤδη θεσπίστηκε καί ἐπομένως ὑπάρχει καί συγκεκριμένο προηγούμενο γιά τήν ὑφιστάμενη δυνατότητα.

Εἰδικότερα οἱ λόγοι ἐθνικῆς ἀσφα-

λείας ἐπιβάλλουν ὅπως ἡ 'Ελλάδα ἔχει τόν πλήρη ἔλεγχο τῶν πλοίων πού ἐξυπηρετοῦν τίς εὐαίσθητες περιοχές τῶν πολλῶν νησιῶν τῆς τᾶ ὁποῖα λόγω ὑφιστάμενης ἀπειλῆς ἀπὸ γειτονική χώρα πρέπει πάντα νά ἔχουν τή δυνατότητα ἐπικοινωνίας καί ὑποστήριξης. Καί ἡ ἀπειλή αὐτή, ἀλαζονική καί ἀντιθετή πρὸς τίς ὑφιστάμενες διεθνεῖς συμβάσεις καί τήν κρατοῦσα διεθνή τάξη καί πρακτική, εἶναι γνωστή ἀπὸ ὅλα τά Κράτη-μέλη, τᾶ ὁποῖα ἀτυχῶς δέν ἀντιδρῶν ὅπως θά ἀπαιτοῦσαν οἱ 'Αρχές καί τό πνεῦμα τῆς Κοινότητος καί ἡ ὑποτιθέμενη ὡς ἀναγκαῖα νά ὑπάρχει πολιτική ἀλληλεγγύη τῶν μελῶν. Στήν Κοινότητα ὁ κύριος μοχλός πού ἀνακινεῖ τό θέμα τῆς ἀπελευθέρωσης τοῦ θαλάσσιου cabotage εἶναι ἡ 'Αγγλία, ἴσως ἐπειδὴ πιέζεται ἀπὸ ὀρισμένα συμφέροντα ἐφοπλιστῶν ὑπηκόων τῆς, συνεπικουρούμενη ἀπὸ τήν Γερμανία καί τήν 'Ολλανδία. 'Ετσι, σάν ἀποτέλεσμα κυρίως 'Αγγλικῶν ἐνεργειῶν, εἶναι καί ἡ τελευταία μεθόδευση τῆς commission, ἡ ὁποία μέσα σ' ἓνα πακέτο προτάσεων καί μέτρων γιά τήν ἐπιβοήθηση τῆς κοινοτικῆς ναυτιλίας — ἐναντι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν τρίτων χωρῶν βέβαια — συμπεριέλαβε κι' ἓνα σχέδιο κανονισμοῦ γιά τήν ἀπελευθέρωση ἐκ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνομίου ὅλων τῶν λιμένων τῆς ΕΟΚ ὑπὲρ τῶν πλοίων τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ νηολογίου, ἀφοῦ προηγουμένως προτείνει τήν δημιουργία τοῦ παράλληλου Κοινοτικοῦ νηολογίου.

Σχολιάζοντας τήν τελευταία παραπάνω ἐνέργεια τῆς 'Επιτροπῆς μέ παράλληλη ἀναφορά τῶν καταληκτικῶν συμπερασμάτων ἀπὸ μιά σφαιρική θεώρη-



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6480
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1162/88
1086 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 585
8000 BAHIA BLANCA

ση και αντιμετώπιση του διαπραγματευόμενου και αναλυόμενου θέματος, σημειώνουμε τα ακόλουθα.

α) Η προβολή για επίλυση του θέματος του θαλάσσιου cabotage από την Επιτροπή μέσα στο πακέτο των μέτρων για την ανύψωση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου και επιβολή της του έναντι των αντιπάλων στόλων των τρίτων χωρών, είναι ασύνδετη, δηλαδή δεν υπάρχει οργανική σχέση με το θέμα, και δεν έχει εμφανή επίδραση στον επιδιωκόμενο με τα μέτρα συγκεκριμένο σκοπό.

Έξ' άλλου και η προβολή όλων των νέων μέτρων γενικά κρίνεται πρόωρη και βεβαιωμένη γιατί πλην των άλλων λόγων, οι θεσπισθείσες τελευταία διατάξεις για την Ναυτιλία με τέσσαρες βασικούς και ουσιαστικούς κανονισμούς, δεν ελειτουργήσαν ακόμη πλήρως και πιστά, επομένως δεν έχουν αποδώσει ακόμη τα αποτελέσματά τους στους κοινοτικούς στόλους.

Αποτελεί σπατάλη χρόνου ή έμμενη σέ συζητήσεις για την αντιμετώπιση ενός ανύπαρκτου στην ουσία ανταγωνισμού των στόλων των Κρατών - μελών μέσα στην Κοινότητα, ενώ ο κοινός στόχος είναι ο ανταγωνισμός που ασκούν οι τρίτες χώρες.

β) Οι προτάσεις της commission όμως για άρση του προνομίου της άκτοπλοίας χάριν μόνον των πλοίων της Κοινότητας και όχι για όλες τις σημαίες όπως τό απαιτεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός. Έτσι όμως επιβάλλεται μία διάκριση υπέρ των πλοίων της ΕΟΚ, πράγμα που θα αποτελούσε ισχυρό επιχείρημα για τους θιασώτες του προστατευτισμού για επιβολή αντίμετρων ή άλλων μέτρων διάκρισης σέ βάρος των στόλων της ΕΟΚ.

Τό προνόμιο της άκτοπλοίας έχει καθιερωθεί παραδοσιακά, θεωρείται σαν μία προφανώς λογική, σκόπιμη, αναγκαία και νόμιμη κατάσταση και έχει υιοθετηθεί σαν εξαίρεση από την κρατούσα διεθνή πρακτική.

γ) Με βάση τις προβλέψεις των παραγράφων 5 και 6 του άρθρου 16 της Ένωσης Εύρωπαϊκής Πράξης και τις προβλέψεις του άρθρου 75 της Συνθήκης της Ρώμης, η έγκριση για άρση του προνομίου της άκτοπλοίας στην Ελλάδα χρειάζεται όμοφωνία, λόγω αναμενόμενης σοβαρής επίδρασης στην άπασχόληση, στο βιοτικό επίπεδο και στην εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών, δηλαδή των πλοίων.

δ) Έστω και εάν υποθέσουμε ότι κατεργείτο τό προνόμιο της άκτοπλοίας στην Ελλάδα, οι έφοπλιστές των Κρατών - μελών δεν θα είχαν και πολλά πράγματα να ωφεληθούν. Τούτο δεικνύει η μέχρι τούδε τουλάχιστον στάση τους σέ παραπλήσιες ή παρόμοιες δραστηριότητες στην Έλληνική θαλάσσια αγορά. Σέ πλήρως δέ ελεύθερη αγορά, που βεβαίως δεν συζητείται, οι τρίτες χώρες θα κυριαρχούσαν επί των άλλων κοινοτικών.

ε) Όσοι από τους κοινοτικούς έφοπλιστές θα έκαναν την διάσπαση / penetration / της αγοράς της άκτοπλοίας με έπιθεση ύψηλων υπηρεσιών και κατάλληλο marketing, θα εξηναγκάζοντο μετά 1-2 ή τό πολύ 3 έτη να ανεβάσουν τους ναύλους, με τις σχετικές δυσμενείς επιδράσεις ή να αποσυρθούν. Στην τελευταία περίπτωση, αφού εν των μεταξύ θα είχαν αναγκασθεί να απομακρυνθούν — οριστικά — τά αντίστοιχα Έλληνικά πλοία και τά πληρώματά των, θα προκαλείτο στην επικοινωνία των νήσων και στην Έλληνική οικονομία, ά-

νεπανάρθωτη αναστάτωση με καταστροφικές συνέπειες και τεράστια οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα.

στ) Λόγοι έθνικής ασφάλειας της Ελλάδος αποκλείουν νά έχουν τις άκτοπλοϊκές δραστηριότητες πλοία μή Έλληνικά. Τά πλοία που εκμεταλλεύονται τις γραμμές αυτές σέ καμία περίπτωση και πόσο μάλλον σέ έκρυθμες καταστάσεις δεν θά πρέπει νά εγκαταλείπουν την άποστολή τους.

ζ) Όταν η ΕΟΚ θελήσει νά αντιμετωπίσει τις αιτίες που καθιστούν την άρση του άκτοπλοϊκού προνομίου στην Ελλάδα, δημιουργό σοβαρών ή επικίνδυνων καταστάσεων, τότε και η Ελλάδα είναι προφανές ότι θά κάνει άλλες σκέψεις.

η) Άλλά τέλος στό αναλυόμενο θέμα, σαν όγκολίθος έρχεται νά ρίψει τό βάρος της υπέρ των παραπάνω άπόψεών μας, η σχετική γνωμοδότηση πρός τό Συμβούλιο των Υπουργών αυτού τούτου του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην Έφημερίδα των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων την 11.9.1986, ή όποία λέγει: 'Επιτρέπεται σέ Κράτη - μέλη, για λόγους Έθνικής Ασφάλειας νά περιορίζουν τή συμμετοχή στό άκτοπλοϊκό τους έμπόριο μόνο σέ πλοία που φέρουν τή σημαία τους... (και σέ άλλο σημείο). Τά Κράτη - μέλη μπορούν νά διατηρήσουν τους ύφιστάμενους περιορισμούς σέ κάθε Κράτος - μέλος σέ περίπτωση άκτοπλοίας, που εξασφαλίζει τή συνέχεια της επικράτειας μεταξύ ήπειρωτικής χώρας και νήσων, και μεταξύ των ιδίων των νήσων, καθώς, και λόγους άνωτερου και στρατηγικού Έθνικού συμφέροντος.

Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗΣ

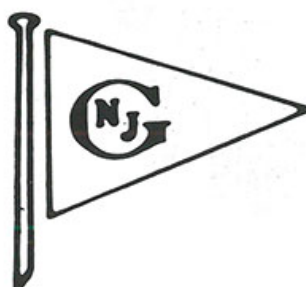
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
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

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ο ανταγωνισμός των άνοικτων Νηολογίων

Οι πρόσφατες μειώσεις των τελών καί δικαιωμάτων πού παρεχώρησαν οι διάφορες σημαίες άνοικτου νηολογίου, χαιρετίσθηκε από μία πλευρά με ειλικρινή ικανοποίηση. Έτσι τό μέν νηολόγιο της Λιβερίας προεξοφλεί μία νέα ανάπτυξη, μετά τις τελευταίες εκπτώσεις του, ό δέ Παναμάς εξήγγειλε ήδη τά νέα νομοθετικά εύνοικά μέτρα του, τά όποια σέ άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους.

Βασικά πίσω από τις τελευταίες αυτές συνδιαλλαγές βρίσκεται τό μοίρασμα της αγοράς. Η Λιβερία βλέποντας νά ύπονομεύεται από τά καινούργια νηολόγια πού έκαναν την εμφάνισή τους στην αγορά, άντέδρασε σάν έμπορικός οργανισμός καί ένήργησε κατάλληλα γιά νά αναχαιτίσει τή ροή του τονάζ πρós φθηνότερες σημαίες. Από την πλευρά του ό Παναμάς, αφενός μέν άντέδρασε στις Λιβεριανές αναπροσαρμογές καί αφετέρου έσπευσε νά δείξει ότι παρά τά πολιτικά προβλήματα της χώρας δέν έπαψε νά ανήκει στά έλεύθερα νηολόγια καί νά υπερασπίζει θετικά τή διάθεση της σημαίας του.

Πάντως τά δυό αυτά γιγάντια έλεύθερα νηολόγια βρίσκονται σέ κάπως δύσκολη θέση, καθώς οι πλοιοκτήτες συνειδητοποιούν ότι ή επιλογή της σημαίας έξαρτάται πολύ λιγότερο από τό είδος των ύπηρεσιών πού τούς παρέχει καί πολύ περισσότερο από την τιμή πού πρέπει νά πληρώσουν γιά νά την ύψώσουν στό πλοίο τους. Συνειδητοποιούν

άκόμα ότι ή επιλογή είναι καθαρά δική τους υπόθεση καί ότι ή μεταπήδηση από σημαία σέ σημαία γίνεται συνεχώς εύκολότερη. Έκτός από τή στενοχώρια της πρώτης άρχικης έξόδου από τό ένθικό νηολόγιο της πατρίδας τους, ή άλλαγή σημαίας δέν άποτελεί παρά θέμα ζυγιάσματος μεταξύ των ύπέρ καί των κατά της κάθε σημαίας.

Η Λιβερία άρχικά δέν είχε σοβαρά έπηρεασθεί από την άπότομη αύξηση των νέων νηολογίων πού παρουσιάστηκε στην περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης. Σάν «παραδοσιακό» άνοικτό νηολόγιο, προσπάθησε νά ξεκαθαρίσει τή φήμη της με ένα φιλόδοξο πρόγραμμα άσφαλείας, με τήρηση αυστηρής γραμμής πρós τούς άσυμμόρφωτους πλοιοκτήτες καί με μία δραστήρια καί έντιμη ναυτιλιακή διοίκηση. Δέν ήταν ποτέ φθηνή σημαία, αλλά προσπάθησε νά καταστεί αξιοσέβαστη άπαιτώντας τό ίδιο από τούς πλοιοκτήτες. Καί πέτυχε νά προσελκύσει πλοιοκτήτες μεγάλων στόλων καί πάρα πολλά πλοία μεγάλου μεγέθους.

Ο Παναμάς είχε την τάση νά λειτουργεί σέ χαμηλότερο επίπεδο καί μέχρι πριν λίγο προσήλκυε πλοιοκτήτες μικρότερων πλοίων, με έξαίρεση την επιτυχία πού είχε με τούς Ιάπωνες έφοπλιστές πού αναγκάσθηκαν νά φύγουν από τή σημαία τους λόγω του ύψηλου κόστους έκμεταλλεύσεως. Έφήρμωσε κι αυτός τό δικό του πρόγραμμα άσφαλείας, άν καί όχι τόσο φιλόδοξο όσο τό

Λιβεριανό, πού περικόπηκε σημαντικά κάτω από την πίεση των προβλημάτων με τις Η.Π.Α. Έξάλλου τό Παναμαϊκό νηολόγιο άντελήφθη επίσης ότι οι πλοιοκτήτες ένδιαφέρονται όσο ποτέ γιά τις τιμές καί ότι όταν μπορούν νά κάνουν οικονομία κάτω από μία φθηνότερη σημαία δέν διστάζουν νά στραφούν πρós αυτήν.

Όσο όμως περνούσε ό καιρός, τά δυό μεγάλα αυτά νηολόγια άρχισαν νά αισθάνονται έντονότερα τά άποτελέσματα του συναγωνισμού πού άσκούσαν οι καινούργιες φιλόδοξες σημαίες οι όποιες ξεκίνησαν από τά «έμπορικά» έλεύθερα νηολόγια, όπως π.χ. της Βανουάτου καί φθάνουν ως τά «δεύτερα» ή «θυγατρικά» νηολόγια των κύριων ένθικών νηολογίων πού είναι άνοικτά στους ξένους, όπως π.χ. τό Νορβηγικό ΝΙS ή τό νηολόγιο της Isle of Man. Τά δεύτερα αυτά, βέβαια διαφέρουν σημαντικά τόσο σέ οικονομικές επιβαρύνσεις όσο καί στην έν γένει τακτική τους, αλλά όπωσδήποτε ένα άνοικτό νηολόγιο δέν παύει νά είναι συνδεδεμένο με έμπορικούς ύπολογισμούς.

Έφόσον τά τέλη καί δικαιώματα έξακολουθούν νά περικόπτονται, άργά ή γρήγορα θά φθάσουν σέ ένα επίπεδο στό όποιο τά νηολόγια αυτά, πρý δημιουργήθηκαν βασικά γιά κάποιο κέρδος, θά πάψουν νά είναι άποδοτικά. Όμως πολύ πριν φθάσουν στό σημείο αυτό, θά έλθει κάποια ώρα πρý γιά νά αξίζουν τόν κόπο της διατήρησής τους, θά



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODRAMAR

υποχρεωθούν να περικόψουν τις ύπηρεσίες τους. Τά προγράμματα ασφαλείας, που είναι πολύ δαπανηρά, είτε ανατίθενται σε υπεργολάβους είτε όχι, θά βρεθούν κατ' ανάγκη στην πρώτη γραμμή της λίστας περικοπής. Έτσι που να μην θεωρείται αδικαιολόγητη ή υπόθεση ότι, όσο επιτρέπουν τά στενά περιθώρια της έμπορικης ναυτιλιακής αγοράς, τά νηολόγια αυτά θά αναγκασθούν να ενδώσουν προς μία τέτοια λύση. Καί με τή σκέψη αυτή δέν είναι παράλογος ό συλλογισμός ότι τά μικρά νηολόγια με τίς χαμηλές επιβαρύνσεις, που λειτουργούν με μέτριο αριθμό πλοίων καλής ποιότητας, εμφανίζουν ένα σύμφωνο πλεονέκτημα στο γεγονός ότι θά δεχτούν πολύ μικρότερες πιέσεις για μείωση των τιμών τους.

Ενας σχεδόν άγνωστος παράγων είναι ό τρόπος κατά τον οποίο θά αναπτυχθούν τά υποκατάστατα των έθνικών νηολογίων. Μέχρι τώρα τά διάφορα είδικά προγράμματα που εφαρμόστηκαν στις παραδοσιακές χώρες για τήν άρση των εμποδίων ανάπτυξεως του έθνικού στόλου, δέν κατάφεραν να επαναφέρουν στην έθνική σημαία τά πλοία τους που εργάζονταν με σημαίες εύκαιρίας. Αντίθετα τά θυγατρικά νηολόγια έδειξαν πως είναι ικανά να προσελκύσουν

τό ξένο τοννάζ. Πάνω σ' αυτό είναι ανάγκη να αναφερθούμε ειδικότερα στα στοιχεία εκείνα που κατέστησαν τά νηολόγια αυτά έλκυστικά στους έφοπλιστές, λαμβάνοντας υπόψη ότι τό χρήμα που πληρώνουν (φόροι, τέλη κ.λ.π.) είναι μέν πρωταρχικού ενδιαφέροντος αλλά δέν είναι τό μόνο.

Ένα τέτοιο στοιχείο είναι ή έλευθερία χρησιμοποιήσεως πληρωμάτων πάσης έθνικότητας, γεγονός που ως ένα σημείο διευκόλυνε καί ή διεθνής σύμβαση για τήν εκπαίδευση, τά πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας καί τους άνδρες φυλακής. Τά νηολόγια εκείνα που επιμένουν στην υποχρέωση έθνικών διπλωμάτων άκόμα καί για τους κατώτερους αξιωματικούς, βρέθηκαν σε πολύ μειονεκτική θέση καί κινδυνεύουν να γίνονται όλο καί λιγότερο έλκυστικά όσο ή κρίση των πληρωμάτων εξακολουθεί να ύπάρχει.

Ένα άλλο στοιχείο αναφέρεται στη μορφή που ή κάθε σημαία έχει στα μάτια της Διεθνούς Όργάνωσης Μεταφορών (ΔΟΜ — ΙΤΦ). Γιατί ή κατάταξη μιας σημαίας από τήν ΙΤΦ στην κατηγορία των σημαιών «εύκαιρίας», θά καταστήσει τό πλοίο που τήν φέρει αντικείμενο πολλών οικονομικών προβλημάτων σε όρισμένες χώρες, που τελικά θά τό κά-

νουν λιγότερο έλκυστικό στους ύποψήφιους φορτωτές, άσχετα μάλιστα από τίς σχέσεις του πλοιοκτήτη με τήν ΙΤΦ.

Είναι βέβαιο επίσης ότι οί οικονομικές καί χρηματοδοτικές εύκολίες που διατίθενται σε μία χώρα άνοικτού νηολογίου έπαιζαν άνέκαθεν σημαντικό ρόλο. Τραπεζικές εύκολίες, άποδοχή ύποθηκέυσεων κ.λ.π. είναι ουσιαστικής σημασίας, ενώ αντίθετα κάθε πολιτική παρέμβαση σε παρόμοιες διαδικασίες άντιστρατεύεται αυτόματα τήν επιτυχία του νηολογίου. Έξίσου μεγάλη σημασία διατηρούν καί οί φορολογικοί διακανονισμοί με τή χώρα που φιλοξενεί τον πλοιοκτήτη.

Καθώς ό πόλεμος των τιμών συνεχίζεται, όλα καί νεώτερα νηολόγια θά προστίθενται στις ήδη 30 περίπου επιλογές που διανοίγονται στα μάτια του κάθε πλοιοκτήτη. Άς θυμηθούμε ότι ή Μαδέρα θά είναι σύντομα ή σημαία προτίμησης για τον Πορτογαλικό στόλο χωρίς να πάψει να τήν ενδιαφέρει καί τό ξένο τοννάζ. Τό δέ Λουξεμβούργο που τό περιμένουν ως δώρο Θεού οί Βέλγοι έφοπλιστές, θά είναι σύντομα έτοιμο να λειτουργήσει. Κι έτσι ό πλοιοκτήτης είναι εκείνος που τελικά θά κρίνει καί θά αποφασίσει.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

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

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

Νέα μέτρα γιά τήν 'Εμπορική Ναυτιλία του Παναμά

Τροποποιήσεις καί νέα μέτρα γιά τήν 'Εμπορική Ναυτιλία του Παναμά ανακοινώθηκαν πρόσφατα στον Πειραιά από τον Dr Hugo Torrigos γενικό διευθυντή Ναυτιλίας της Δημοκρατίας του Παναμά καί τήν κ. Olga Bosquez εκπρόσωπο του ύπουργείου Οικονομικών.

Μέ τή νέα νομοθεσία μειώνονται δραστικά τά τέλη νηολόγησης καί καθορίζονται μειωμένα νέα τέλη γιά τήν έκδοση των ναυτιλιακών έγγραφων πλοίων.

'Αξίζει νά σημειωθεί ότι καταργείται επίσης κάθε περιορισμός ως πρός τό μέγεθος (μήκος - χωρητικότητα) καί απλούστευεται ή διαδικασία νηολόγησης σκαφών αναψυχής.

Σύμφωνα μέ τή μετάφραση της έφημερίδος της Κυβερνήσεως μέ ήμερομηνία 27 'Οκτωβρίου 1989 όρίζονται τά έξης:

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΡΘΡΩΝ ΕΝΟΣ ΝΟΜΟΥ

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΝΟΜΟΥ ΝΟ 17 ΤΗΣ 26ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ ΤΟΥ 1989

Διά του οποίου τροποποιούνται τά άρθρα 2ον καί 9ον του Νόμου Νο. 4 της 24ης Φεβρουαρίου του 1983 καί αποφασίζονται άλλα μέτρα διά τήν 'Εθνικήν 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν.

Ο ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΔΙΑΤΑΣΣΕΙ

ΑΡΘΡΟΝ 1

Τό άρθρον 2ον του Νόμου 4 της 24ης Φεβρουαρίου του 1983 μετατρέπεται ως έξης:

«Άρθρο 2 όλα τά πλοία των ύπηρεσιών έξωτερικού πρέπει νά πληρώνουν από τήν στιγμήν της εισόδου των είς τήν Παναμαϊκήν 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν τέλη νηολόγησης σύμφωνα μέ τήν ακόλουθη κλίμακα:

Πλοία μέχρι 2.000 grt	B500
Πλοία άνω των 2.000 grt καί μέχρι 5.000 grt	B2000
Πλοία άνω των 5.000 grt καί μέχρι 15.000 grt	B3000
Πλοία άνω των 15.000 GRT	B 3000

'Επί πλέον Β/Ο.10 δά κάθε τόννον ή κλάσμα αυτού διά τά πλοία που ύπερβαίνουν τούς 15.000 grt μέχρι τό άνωτερο ποσόν των Β/6.500 συνολικώς.

ΑΡΘΡΟΝ 2

Τό άρθρο 9 του Νόμου 4 της 24ης Φε-

βρουαρίου τό 1983 μετατρέπεται ως έξης:

'Άρθρον 9 είς τίς περιπτώσεις μετατροπής του έγγραφου 'Εθνικότητας καί Ναυσιπλοΐας ενός πλοίου, όπως διά τήν έκτέλεσιν των Διοικητικών πράξεων που έχουν σχέσιν μέ τά πιστοποιητικά των πλοίων που ήδη αναφέρθησαν είς τό παρόν άρθρον θά είσπράττονται τά ακόλουθα τέλη.

Α. 'Αλλαγής πλοιοκτητού B 1000

Β. 'Αλλαγή χωρητικότητας όφειλομένη είς τροποποίησιν της δομής του πλοίου ή διά νά ύποδεχθεί τούς κανόνες που έχουν διορισθεί μέ τήν νέαν Σύμβασιν χωρητικότητας B 1000

Γ. 'Αλλαγή ονόματος πλοίου ή καί πλοιοκτητού B 1000

Δ. 'Αλλαγή του ύπεύθυνου διά τούς λογαριασμούς του 'Ασυρμάτου B 500

Ε. Διαγραφή από τό νηολόγιο του Παναμά B 1000

Ζ. Χορήγησις της Κανονικής 'Αδείας λόγω απώλειας ή ανανέωσης αυτής της ίδιας B 300

Η. Διαφύλαξις ονόματος ενός πλοίου πέραν των 30 ήμερών που θά είσπραχθουν τήν στιγμήν που τό πλοϊον θά ύψώνει τήν σημαίαν B 20

Θ. 'Εγγραφή ναυλοσυμφώνου είς τήν περίπτωση πλοίων έγγεγραμμένων σύμφωνα μέ τόν νόμον ΙΙ της 25ης 'Ιανουαρίου του 1973 B 150

Ι. Χορήγησις άδειας άσυρμάτου λόγω απώλειας ή ανανέωσης αυτής της ίδιας B 200

Κ. Διά τήν παράτασιν ή ανανέωσιν της προσωρινής άδειας χωρίς νά ζημιω-

θουν τά διατάγματα του άρθρου 7 του Νόμου 2 της 17ης του 'Ιανουαρίου 1980 μηνιαίως Β 50

Λ. Διά τήν παράτασιν ή ανανέωσιν της προσωρινής άδειας του άσυρμάτου κάθε τρείς μήνες B 150

ΑΡΘΡΟΝ 3

Διορίζεται ένα είδικό προσωρινό νηολόγιο του οποίου ή διάρκεια θά είναι των 3 (τριών) μηνών που αύτοακυρούται διά νόμου κατά τήν λήξιν του.

Αυτό τό είδικό προσωρινό νηολόγιο τό όποιο έχει διορισθεί έδω, θά παραχωρείται διά τά πλοία έξωτερικού προοριζόμενα πρός διάλυσιν, διά πλόας παραδόσεως ή οίανδήποτε άλλην περίπτωση προσωρινής ναυσιπλοΐας.

Διά τά πλοία που είναι έγγεγραμμένα είς αυτό είδικό νηολόγιο χορηγείται μία προσωρινή άδεια ναυσιπλοΐας καί μία έγγραφος άδεια άσυρμάτου, άμφότερα διά ένα χρονικό διάστημα τριών μηνών.

'Η άνταποκρινόμενη αίτησις θά συντάσσεται ένώπιον της γενικής διευθύνσεως προξενείων καί πλοίων του ύπουργείου Οικονομικών καί θησαυροφυλακίου διά μέσω Νομίμου αντιπροσώπου του πλοίου έν Παναμά ή διά μέσω των Προξενείων του Παναμά γιά τήν 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν 'Εξωτερικού.

Τό προαναφερόμενο είδικό νηολόγιο έπιφέρει τέλη έγγραφής νηολογίου των 0.40 των σαράντα έκατοστών Βαλβόας διά κάθε τόννον καθαρής χωρητικότητας ή κλάσμα αυτού μέ τό έλάχιστον όριον των τριακοσίων Βαλβόας 300.

Τά τέλη έγγραφής νηολογίου που μόλις αναφέραμε πληρώνονται χωρίς νά περιλαμβάνουν όποιονδήποτε άλλον φόρον, δασμόν, δικαιώματα, συνεισφορά ή έπιβάρυνσιν (κατάσχεσιν) οποιάσδήποτε αίτίας. 'Εκτός από τά δικαιώμα-

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ

τα πάνω στά τέλη που έχουν όρισθεί από τον νόμον 47 της 8ης Αυγούστου 1975, όπως έχει τροποποιηθεί.

Ο ενδιαφερόμενος που επιθυμεί να επωφεληθεί από αυτό το ειδικό νηολόγιο τό αναφερόμενο εις αυτό τό άρθρο θά πρέπει να πληρεί τις ακόλουθες διατυπώσεις.

1. Νά παρουσιάσει τά ακόλουθα πιστοποιητικά εις την γενικήν διεύθυνσιν προξενίων καί πλοίων ή εις τόν ιδιαίτερον πρόξενον της Έθνικής Έμπορικης Ναυτιλίας που ή ως άνω αρχή εξουσιοδοτεί διά νά εκδίδει τά ανταποκρινόμενα προσωρινά πιστοποιητικά ναυσιπλοίας.

A. Πληρεξουσιότητα ενός δικηγόρου Παναμαδέζου για νά ενεργεί σαν νόμιμος αντιπρόσωπος του πλοίου ενώπιον της Γενικής Διευθύνσεως Προξενίων καί πλοίων.

B. Βεβαίωσις ότι ο ενδιαφερόμενος έχει την κυριότητα του πλοίου.

Γ. Διαγραφή προηγούμενου νηολόγιου όπως οποιήσεται αυτό τό πιστοποιητικό δύναται νά παρουσιασθεί στην γενική διεύθυνσιν προξενίων καί πλοίων μεταγενέστερα από την έκδοσιν του προσωρινού πιστοποιητικού Ναυσιπλοίας.

2. Τό πλοίο θά πρέπει νά πληρεί επί πλέον τις απαιτήσεις που θά εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλειαν της Ναυσιπλοίας, γραμμής φορτώσεως καί αποφυγής ρυπάνσεως του θαλασσίου χώρου, οι οποίες έχουν επικυρωθεί από την Δημοκρατίαν του Παναμά.

ΑΡΘΡΟΝ 4

Τά πλοία αναψυχής ή ιδιωτικής χρήσεως (κότερα) διά νά εισέλθουν εις τό Παναμαϊκόν Νηολόγιον, θά πληρώνουν

ένα μοναδικό τέλος των χιλίων πεντακοσίων βαλβόας 1500.00 κάθε δύο χρόνια. Εις αυτά πλοία θά χορηγείται μία άδεια ναυσιπλοίας που ή ισχύς του θά είναι δύο χρόνια ανανεώσιμη.

Διά εκείνα τά πλοία αναψυχής (κότερα) των οποίων ο ιδιοκτήτης θά έχει παναμαϊκήν υπηκοότητα τά μοναδικά τέλη που αναφέρονται εις την παράγραφον I θά είναι μόνον χίλια βαλβόας 1000.

Ο μοναδικός φόρος που αναφέρεται σ' αυτό τό άρθρο δέν περιλαμβάνει την πληρωμήν οίασδήποτε άλλης φορολογίας, δασμού ή νόμιμης φορολογίας που παρατηρείται εις τούς ισχύοντες νόμους.

Παράγραφος. Τά σκάφη αναψυχής που είναι έγγεγραμμένα από την έναρξιν της ισχύος του παρόντος προεδρικού Διατάγματος, μπορούν νά καταφεύγουν εις τις πληρωμές που έδω παραχωρούνται από αρχής γενομένης τό έτος 1990.

ΑΡΘΡΟΝ 5

Τό Νο. I του Άρθρου 2 του Νόμου Νο. 2 της 17ης Ιανουαρίου του 1980, παραμένει ως ακολούθως:

1. Νά εκτελεί όλες τις πράξεις διαχείρισεως για τό νηολόγιο των πλοίων εις την Έθνικήν Έμπορικην Ναυτιλίαν, νά εξουσιοδοτεί άλλαγές εις αυτό τό νηολόγιο καί νά αναλύει τις ζημιές του σύμφωνα με τις αιτίες που σημειώνονται εις αυτόν τόν νόμον.

Η γενική διεύθυνσις προξενίων καί πλοίων δύναται νά εξουσιοδοτεί τούς ιδιαίτερους προξένους της Έθνικής Έμπορικης Ναυτιλίας, εις την εκτέλεσιν έγγραφων (πράξεις) που άφορούν την προσωρινή νηολόγησιν των πλοίων με ύποταγή στους όρους καί όρια που όρίζονται από αυτήν την εξουσιοδότησιν.

ΑΡΘΡΟ 6

Εις τις χώρες τις οποίες ή Δημοκρατία του Παναμά δέν έχει προξενικούς αντιπροσώπους οι ενέργειες διά την γνησιότητα των έγγραφων θά γίνονται μόνον διά της πιστοποίησησεως μέσω ενός συμβολαιογράφου εις τόν τόπον της χώρας όπου εκτελείται τό αναφερόμενο έγγραφο.

Διά την θετικήν ισχύν της μεθόδου που έδω συνίσταται, θά είναι απαραίτητη ή πιστοποίησης του Υπουργείου Έξωτερικών του Παναμά, εις την οποίαν βεβαιώνεται ότι δέν υπάρχει προξενικός αντιπρόσωπος του Παναμά εις την αναφερόμενη αυτήν χώραν.

ΑΡΘΡΟΝ 7.

Άκυρώνονται τά άρθρα 317, νούμερο 43 του άρθρου 425 του δημοσίου κώδικα καί 21 του νόμου 2 της 17ης Ιανουαρίου του 1980.

ΑΡΘΡΟΝ 8.

Αυτό τό διάταγμα τίθεται έν ισχύει από την ήμέρα της δημοσίευσέως του.

Γνωστοποιείται καί δημοσιεύεται

Χορηγηθέν εις την πολιτείαν του Παναμά την είκοστήν έκτην του μηνός Οκτωβρίου του έτους χίλια έννιακόσια όγδόντα έννέα (1989)

FRANCISCO A. RODRIGUEZ P

Προσωρινός Πρόεδρος
της Δημοκρατίας



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

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

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΔΙΕΥΡΥΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ HELMEPA ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Οι δραστηριότητες της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος διευρύνονται στο πλαίσιο της συνεργασίας της με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και ειδικότερα σε σχέση με προτάσεις/ προγράμματα της HELMEPA που της ανατέθηκαν από την Επιτροπή σε υλοποίηση του Προγράμματος MEDSPA (Μεσογειακό Ειδικό Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον).

Με το σχέδιο αυτό ανατέθηκε στην Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος — HELMEPA το πρόγραμμα με τίτλο: «Έκστρατεια Ένημέρωσης του Κοινού για τον Περιορισμό της Ρύπανσης από Απορρίμματα των Έλληνικών Θαλασσών και Ακτών», που ξεκίνησε μέσα στο 1989. Τα αποτελέσματα, συμπεράσματα και οι σχετικές προτάσεις θα υποβληθούν στην Επιτροπή από τη HELMEPA, με την ολοκλήρωση του προγράμματος.

Η Επιτροπή μελετά επίσης ένα ειδικό περιβαλλοντικό πρόγραμμα δράσης για λιγότερο ευνοημένες περιοχές, με τη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ENVIREG). Στην περιοχή της Μεσογείου τα μέτρα που καλύπτει το ENVIREG θα είναι παρόμοια με αυτά του Προγράμματος MEDSPA, έτσι ώστε οι χρηματοδοτήσεις από το MEDSPA και από το ENVIREG να είναι συμπληρωματικές. Προβλέπεται επίσης οι δραστηριότητες του MEDSPA να είναι σε συνέπεια με εκείνες που εντάσσονται σε άλλα Κοινοτικά χρηματοδοτικά όργανα (ΜΟΠ, ΑΣΕ), καθώς και με εκείνα που πραγματοποιούνται από διεθνείς φορείς και άλλους οργανισμούς (UNEP/MAP, τη Διεθνή Τράπεζα, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Έπενδύσεων).

Όπως τονίστηκε από το προεδρείο και τα διευθυντικά στελέχη της HELMEPA, στη πρόσφατη συνέντευξη τύπου που δόθηκε στις 14 Δεκεμβρίου, το πρόβλημα της ρύπανσης από απορρίμματα

στη Μεσόγειο έχει αναγνωριστεί από τις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, τουλάχιστον όσον αφορά τις βόρειες ακτές της, όπου και είναι ουσιαστικά ένα Κοινοτικό πρόβλημα. Όταν οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες ανακοίνωσαν το Πρόγραμμα MEDSPA το 1988 αποσκοπούσαν στην πρόκληση ενδιαφέροντος από φορείς σαν τη HELMEPA για τη δημιουργία πρωτοβουλιών ενημέρωσης του κοινού μέσα στο χώρο των πολιτών της Ευρώπης πάνω στα προβλήματα ρύπανσης στο Μεσογειακό περιβάλλον.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες έθεσαν υπό την αιγίδα τους τη διεθνή Συνάντηση που οργάνωσε η HELMEPA στην Αθήνα τον περασμένο Ιούνιο, με θέμα την «Εξάλειψη της Ρύπανσης από απορρίμματα στη Μεσόγειο και την αναγνώρισή της σαν Ειδικής Περιοχής σύμφωνα με τη MARPOL 73/78». Το όμοφωνο Ψήφισμα αυτής της Συνάντησης, με το οποίο γίνεται παραίτηση προς τις παράλιες χώρες της Μεσογείου να μεριμνήσουν για την εγκατάσταση σταθμών υποδοχής απορριμμάτων από τα πλοία, περιλήφθηκε ακολουθώντας τα Πρακτικά της UNEP από την 6ης Τακτική Σύνοδο των Κρατών που έχουν υπογράψει τη Συνθήκη της Βαρκελώνης, τον Οκτώβριο 1989 στην Αθήνα.

Παράλληλα με τα μέτρα που πρέπει να μελετηθούν και να τεθούν σ' εφαρμογή σε κυβερνητικό επίπεδο, η HELMEPA πιστεύει ότι η πληροφόρηση και η ενεργοποίηση του ευρύτερου κοινού είναι βασικός παράγοντας. Αυτό ακριβώς είναι και το έργο της Ένωσης, που απευθύνεται στη ναυτιλιακή κοινότητα και στο κοινό της Ελλάδας τα τελευταία επτά χρόνια από την ίδρυσή της το 1982. Γι' αυτούς τους λόγους, και στη συνέχεια προτάσεων που υπέβαλε η HELMEPA στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, της ανατέθηκε το Πρόγραμμα «HELMEPA - MEDSPA».

Αυτή η «Έκστρατεια Ένημέρωσης του Κοινού για τον περιορισμό της ρύπανσης από απορρίμματα στις Έλληνικές θάλασσες και ακτές» απαιτεί μία μεγάλη προσπάθεια από όλους πολίτες και επισκέπτες αυτής της όμορφης χώρας, και τη Διοίκηση. Η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στην Ελλάδα και οι κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις του αποκτούν ιδιαίτερη σημασία, ιδιαίτερα εν όψει του σκληρού ανταγωνισμού μέσα στην Ένωμένη Ευρώπη του 1992, σε συνάρτηση και με το Κοινοτικό Πρόγραμμα των «Γαλάζιων Σημειών της Ευρώπης», για το οποίο η HELMEPA είναι Έθνικός Χειριστής στην Ελλάδα.

Συγκεκριμένα, και εν όψει των δραστηριοτήτων του Προγράμματος «HELMEPA - MEDSPA» αναγγέλθηκε ότι προκηρύσσεται πανελλαδικός διαγωνισμός συλλογικής περιβαλλοντικής άφισας για μαθητές του Δημοτικού Σχολείου. Σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας και τους Γραμματείς Περιφέρειας ο διαγωνισμός θα προκηρυχθεί για τα Δημοτικά Σχολεία της κάθε Περιφέρειας με ισάριθμες βραβεύσεις τάξεων. Έπαθλο είναι η παραγωγή του κάθε βραβευμένου έργου σε ανάλογο αριθμό άφισων για διανομή στους Νομούς της ίδιας Περιφέρειας. Από αυτές τις άφισες των Περιφερειών θα επιλεγεί το καλύτερο έργο που θα βραβευθεί με την παραγωγή μεγάλου αριθμού άφισων για διανομή σ' ολόκληρη τη χώρα και το εξωτερικό. Προβλεπόμενος χρόνος διενέργειας του διαγωνισμού ο μήνας Φεβρουάριος 1990.

Η οικονομική κάλυψη του Προγράμματος «HELMEPA - MEDSPA» εξασφαλίζεται κατά 50% από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και κατά 50% από τις συνδρομές των Μελών της HELMEPA. Το συνολικό ύψος του Προγράμματος είναι ECU 400.000, δηλ. περίπου 75 εκατ. δραχμές.

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
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

EURIDIT 1989

Μεταξύ 15 και 17 Νοεμβρίου συνήλθε στη Ρουέν της Γαλλίας, με σύμφωνη γνώμη της Γενικής Διευθύνσεως Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η υπό του Ίνστιτούτου Διεθνούς Δικαίου Μεταφορών (IDIT) οργανωθείσα Διάσκεψη με θέμα την άκτοπλοία και ειδικότερα το δικαίωμα του μεταφορέως ενός κράτους - μέλους της Κοινότητας να ενεργεί εθνικές μεταφορές στο έσω-εξωτερικό των άλλων κρατών - μελών χωρίς την υποχρέωση ιδίας εκεί εγκαταστάσεως. Οι σχετικές εργασίες είχαν προγραμματισθεί βάσει ορισμένων, κατά κλάδο μεταφοράς, προτάσεων, πλήν των σιδηροδρόμων. Τη διάσκεψη παρακολούθησαν επαγγελματίες μεταφορείς, νομικοί, οικονομολόγοι και κρατικοί εκπρόσωποι.

Τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την άκτοπλοία όφειλεται στο γεγονός ότι μεταξύ των διαφόρων τομέων της μεταφοράς η άκτοπλοία εκπροσωπεί σημαντικά οικονομικά συμφέροντα. Ειδικότερα για τους μεταφορείς, η εξαίρεση της υποχρεώσεως εγκαταστάσεως τους επιτρέπει να πραγματοποιήσουν οικονομίες και να εκμεταλλευθούν στο μέγιστο δυνατό τις μεταφορικές τους ικανότητες. Έξάλλου η άκτοπλοία ως προς μέν τη ναυτιλία αφορά 9 εκατομ. τόν. εμπορευμάτων μεταφερομένων ετησίως διά θαλάσσης, ως προς δέ τις οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύει τό 5-10% μιάς αγοράς που εκπροσωπεί τό

30-40% των διακοινοτικών σέ τόννους - μίλια μεταφορών.

Έξάλλου οι δυνατότητες της άκτοπλοίας ποικίλουν όχι μόνο από κράτος σε κράτος και στο έσω-εξωτερικό κάθε κράτους από περιοχή σε περιοχή, αλλά και από τόν ένα τρόπο μεταφοράς στον άλλο. Έτσι π.χ. στον ναυτιλιακό τομέα ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι μεταφορές μεταξύ μητροπόλεως και υπερχωριών διαμερισμάτων ή κτήσεων.

Κατά κανόνα στις διάφορες περιπτώσεις της άκτοπλοίας τίθεται βασικά τό θέμα προσδιορισμού του δικαιούχου προσώπου, φυσικού ή νομικού, και του νομικού καθεστώτος που εφαρμόζεται επ' αυτού. Στα έρωτήματα αυτά οι προτάσεις του EURIDIT έδωσαν τις ακόλουθες απαντήσεις, οι οποίες θα ισχύουν φυσικά έφόσον δέν τροποποιηθούν κατά την ένδεχόμενη υιοθέτησή τους από τό Συμβούλιο Υπουργών της ΕΟΚ.

Γιά να είναι δικαιούχος δικαιώματος άκτοπλοίας, τό φυσικό πρόσωπο πρέπει να είναι υπήκοος ενός κράτους - μέλους της Κοινότητας. Όταν πρόκειται για νομικό πρόσωπο πρέπει να έλέγχεται από υπηκόους του κράτους - μέλους.

Σέ σχέση με τις οδικές μεταφορές προστίθεται η υποχρέωση της ουσιαστικής και διαρκούς διαχειρίσεως από πλειοψηφία φυσικών προσώπων υπηκόων της Κοινότητας. Αποκλείονται επομένως οι έταιρίες που δέν ανταποκρίνονται στα άνωτέρω κριτήρια έλέγχου,

έστω και αν είναι εγκαταστημένες σε ένα κράτος - μέλος, γεγονός τό οποίο κατά την έννοια του άρθρου 58 της Συνθήκης της Ρώμης αποτελεί έπαρκή και άναγκαίο όρο της ελεύθερης εγκαταστάσεως και παροχής υπηρεσιών.

Έφόσον χορηγηθεί τό δικαίωμα άκτοπλοίας, ό δικαιούχος τό άσκει κατά τρόπο «προσωρινό» (σε σύγκριση με την έννοια της «μόνιμης εγκαταστάσεως») και έν πάσει περιπτώσει σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους έντός του οποίου άσκει τη μεταφορά. Έξάλλου οι φόβοι έντάσεως του ανταγωνισμού μειώνονται εάν ληφθούν υπόψη οι έγγυήσεις που παρέχει η Συνθήκη της Ρώμης. Τέτοιες έγγυήσεις είναι η απαγόρευση ντάμπινγκ ή παροχής κρατικής βοήθειας (άρθρ. 91-93) ή ακόμα η δυνατότητα προσβολής Κοινοτικών διατάξεων ως άντιτιθεμένων προς τη Συνθήκη ή η έπίκληση άνωτέρας βίας ή καταστάσεως άνάγκης.

Η διάσκεψη του EURIDIT κατέβαλε προσπάθεια να συμβιάσει την έπιστήμη του δικαίου με τις πολιτικές προκαταλήψεις. Η προσπάθεια αυτή μπορεί βέβαια να μήν άποφέρει τά έλπιζόμενα αποτελέσματα ως προς την άρση των άντιφάσεων των κανόνων του θετού δικαίου αλλά τουλάχιστον θα έχει συμβάλει στην έπίδιωξη της δικαιοσύνης, ή όποια προϋποθέτει την μεταξύ των άντιτιθεμένων συμφερόντων έξισορρόπηση.



MEDOV

FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES - L. SCAFFARDI - G.A. STATHOPOULOS

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.
Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS
CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29
Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η διώρυγα του Κιέλου

Μολονότι η διώρυγα του Κιέλου έπεται σέ αρχαιότητα της διώρυγας του Σουέζ που έγκαινιάσθηκε τό 1869, μπορεί έν τούτοις νά καυχηθεί γιά τή σχετικά γρήγορη εκτέλεσή της. Είχε προταθεί τό 1873, ή κατασκευή της άρχισε τό 1887 καί παραδόθηκε στή ναυτιλία τό 1895. Βασικά ό σκοπός τής κατασκευής της ήταν στρατιωτικός καί απέβλεπε στή σύνδεση των ναυτικών βάσεων Κιέλου καί Βίλελμσχάβεν, ούτως ώστε τά πολεμικά πλοία γιά τή μετάβασή τους από τή μία βάση στήν άλλη νά άποφεύγουν διαδρομή 754 χμ. κατά μήκος των Δανικών άκτών. Λόγω αύξήσεως του μεγέθους των πολεμικών πλοίων διαπλατύνθηκε καί εκβαθύνθηκε τό 1905 καί τό 1914. Τέλος «διεθνοποιήθηκε» μέ τή συνθήκη των Βερσαλιών τό 1919 καί έκτοτε απέκτησε τεράστια έμπορικé σημασία.

Σήμερα κατά μέσο όρο 50.000 πλοία διέρχονται κάθε χρόνο τή διώρυγα καί προς τίς δύο κατευθύνσεις, χωρίς νά υπολογίζονται τά μικρότερα, ψυχαγωγικά καί άλλων κατηγοριών πλοίων. Γιά παράδειγμα σημειώνεται ότι τόν Αύγουστο του 1988 πέρασαν 3.981 πλοία, τά μισά από τά όποία ήσαν υπό γερμανική σημαία. Μολονότι ή Βαλτική δέν έχει μεγάλες παλίρροιες, υπάρχει διαφορά ενός μέτρου στό άνατολικό άκρο καί άρκετά περισσότερο στό δυτικό. Γι' αυτό δύο ύδατοφράκτες σέ κάθε άκρα έξουδετερώνουν τή διαφορετική στάθμη. Τό βύθισμα διατηρείται σταθερά στά 11 μέτρα. Έχει πλάτος 120 μέτρα στήν επιφάνεια αλλά μόνον 60 μέτρων στό βάθος. Γι' αυτό άνά μία ζώνη 25 μέτρων σέ κάθε πλευρά χρησιμεύει γιά σκάφη μικρού βυθίσματος. Η διαδρομή της είναι 66 χμ. από τήν επιβίβαση του πλοηγού στήν εκβολή του ποταμού Έλβα μέχρι τό Brunsbittel καί 98 χμ. από τόν πρώτο ως τόν τελικό ύδατοφράκτη. Διάρκεια διαβάσεως περίπου 8 ώρες μέ μειωμένη ταχύτητα.

Η διώρυγα είναι άνοικτή 24 ώρες τήν ήμέρα γιά τίς 7 μέρες τής εβδομάδας. Τά διόδια είναι άρκετά ύψηλά γιάτί περιλαμβάνουν πέντε χωριστές πλοηγήσεις στά πέντε διάφορα στάδια τής διαδρομής. Τό ύψος των διοδίων έξαρτάται από τήν κατηγορία του πλοίου. Υπάρχουν έξι τέτοιες κατηγορίες, από τήν χαμηλότερη των σκαφών μήκους μέχρι 5 μ. καί πλάτους 8,5 μ. έως τήν ύψηλότερη των πλοίων μήκους 235 μ. καί πλάτους 32,5 μ. που είναι καί οί άνώτερες έπιτρεπόμενες διαστάσεις.

Χειμερινές κρουαζιέρες

Ο γνωστός έφοπλιστικός οίκος TT Line όργάνωσε μικρές διήμερες κρουαζιέρες γιά

τά Σαββατοκύριακα μεταξύ Γερμανίας καί Σουηδίας. Τό ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των θαλάσσιων αυτών εκδρομών είναι ότι έχουν μουσικό χαρακτήρα.

Η περίοδος των εκδρομών άρχισε τόν Νοέμβριο καί θά διαρκέσει μέχρι τόν Απρίλιο του 1990. Γιά τήν εκτέλεσή τους διατέθηκε τό επιβατηγό Peter Pan τό όποιο προτείνει δύο επιλογές. Μία μέ άναχώρηση τήν Παρασκευή άπόγευμα καί επιστροφή τό Σάββατο καί μία άναχώρηση τό Σάββατο καί επιστροφή τήν Κυριακή. Καθ' όλη τή διάρκεια τής κρουαζιέρας υπάρχει στή διάθεση των επιβατών εκλεκτή όρχήστρα καί επιλεγμένοι τραγουδιστά.

Σκοπός των εκδρομών είναι νά προσελκύσουν επιβάτες κατά τή χειμερινή περίοδο, όπότε ό τουρισμός ύποχωρεί έντελώς. Τά προγράμματα προορίζονται γιά πελατεία άπό τά βόρεια τής χώρας καί σημείωσαν ιδιαίτερη επιτυχία στόν κόσμο τής Φραγκοφώνης, του Δυτ. Βερολίνου καί του Ντόρτμουντ ό όποιος έρχεται μέ αυτοκίνητα ή μέ ειδικούς σιδηροδρομικούς συρμούς. Τό εισιτήριο τής εκδρομής άρχίζει από τά 63 μάρκα. Τόν περασμένο χρόνο τό Peter Pan είχε προσελκύσει περίπου 40 χιλιάδες άτομα.

Κατά μίμηση του παραπάνω προγράμματος μία άλλη εταιρία, ή Olau Line όργάνωσε μουσικές εκδρομές γιά 23 Σαββατοκύριακα μέ τό κρουαζιερόπλοιο Hollandia.

ΙΤΑΛΙΑ

Ο έμπορικός στόλος

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία που έδωσε στή δημοσιότητα τό Registro Italiano Navale τά κύρια χαρακτηριστικά του έμπορικού στόλου στίς 30 Σεπτεμβρίου έχουν ως ακολούθως:

Συνολική δύναμη 2.137 πλοία συνολικής χωρητικότητας 7.867.373 τον. γκρός. Μετα-

ξύ αυτών υπάρχουν 1.829 πλοία ύγρου καί ξηρού φορτίου συνολικής χωρητικότητας 6.873.889 τον. γκρός. Υπάρχουν ακόμα 23 επιβατηγά 409.393 τον. γκρός καί 81 ύδροπτερυγα 10.528 τον. γκρός.

Ός προς τήν κατασκευή τους παρατηρείται ότι έκ των 2.137 πλοίων, τά 1.749 είναι χαλύβδινα που καλύπτουν τόν κύριο κορμό του στόλου μέ δύναμη 7.777.187 τον. γκρός. Υπάρχουν καί 204 ξύλινα σκάφη, 11.190 τον. γκρός, καθώς καί 113 έλαφρές φορηγίδες, 15.806 τον. γκρός καί 68 πλαστικά 2.942 τον. γκρός.

Τέλος ως προς τήν ηλικία του στόλου παρέχονται τά ακόλουθα στοιχεία: 323 πλοία (968.671 τον. γκρός) είναι κάτω των 5 έτών, 353 πλοία (1.095.128 τον.) είναι 5-9 έτών, 397 πλοία (2.919.270 τον.) είναι μεταξύ 10-14 έτών, 352 πλοία (1.751.907 τον.) είναι μεταξύ 15-19 έτών, 233 πλοία (684.493 τον.) είναι μεταξύ 20-24 έτών, 189 πλοία (204.980 τον.) είναι μεταξύ 25-29 έτών, 166 πλοία (166.467 τον.) είναι μεταξύ 30-39 έτών καί 124 πλοία (76.467 τον.) είναι άνω των 40 έτών.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οί πρώτες παραγγελίες

Τό ιδιωτικοποιημένο ναυπηγείο Harland and Wolf του Μπέλφαστ γιά τήν άνασυγκρότηση του όποιου γράψαμε λεπτομερώς σέ προηγούμενο τεύχος έλαβε τίς πρώτες παραγγελίες γιά τρία πετρελαιοφόρα γιά λογαριασμό του νορβηγού έφοπλιστού Φρέντ Όλσεν.

Μέ κλάση του Λούδ Ρέτζιστερ τά έν λόγω πλοία θά έχουν τά ακόλουθα χαρακτηριστικά: Μεταφορική ικανότητα 135.000 τον. d.w., μήκος 0λικό 274 μ., πλάτος 44,4 μ., βύθισμα 15,6 μ. δηζελομηχανή MAN B & W ισχύος 14.960 ίππων που θά τούς δίνει ταχύτητα 14,4 κόμβων.

Οί παραγγελίες αυτές είναι οί πρώτες που δέχτηκε τό ναυπηγείο μετά τήν ιδιωτικοποίησή του. Ός κρατικό ναυπηγείο ένεφάνισε μεγάλη ζημία, γι' αυτό καί μεταφέρθηκε στόν ιδιωτικό τομέα μέ στόχο τήν άνασυγκρότησή του. Προς τούτο συνέβαλε ούσιωδώς ό νορβηγός μεγαλοεφοπλιστής Φρέντ Όλσεν ό όποιος μετέσχε μέ μεγάλο ποσοστό. Συγχρόνως δέχτηκε νά τοποθετήσει μεγάλες παραγγελίες, τμήμα των όποιων άποτελούν τά παραπάνω τρία δεξαμενόπλοια.

Τό πρώτο πρόκειται νά παραδοθεί στά μέσα του 1991, τό δεύτερο στό πρώτο τρίμηνο του 1992 καί τό τρίτο στό έπόμενο τρίμηνο. Καί τά τρία αυτά σκάφη θά είναι όμοια μέ πέντε κεντρικές δεξαμενές καί άνά πέντε

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

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

στή δεξιά και άριστερή πλευρά. Οι πλευρικές δεξαμενές υπ' αριθ. 2 και 4 θα χρησιμοποιηθούν για τόν έρματισμό τους.

Πρός τή μεγάλη συνάντηση

Στις 9 Νοεμβρίου ο βρετανικός έκσκαφές που είχε ξεκινήσει πριν ένα χρόνο, ξαναβγήκε στην επιφάνεια στο Folkestone, αφού είχε σκάψει σήραγγα μήκους 8 χιλιομέτρων. Πολλοί επίσημοι με επικεφαλής τόν Βρεταννό Υπουργό Μεταφορών ήταν παρόντες για να χαιρετήσουν τη στιγμή που η άρπάγη του γερανού έκσκαφώς σήκωνε το τελευταίο στρώμα χώματος που τόν χώριζε από τόν έλευθερο αέρα. Η κάποια καθυστέρηση σε σύγκριση με την αντίστοιχη γαλλική έκσκαφη — που τέλειωσε στις 27 Απριλίου — εξηγείται από τη διαφορετική σύσταση που παρουσιάζει το έδαφος στη βρετανική πλευρά καθώς και στις αντιδράσεις που προκλήθηκαν για τήν προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή του Κέντ.

Μέχρι τήν 1 Δεκεμβρίου και από τις δύο πλευρές του στενού της Μάγχης είχαν έκσκαφεί 41 χιλιάδες σήραγγες. Αν όλα πάνε καλά και δεν υπάρξει καμιά απόρροια τεχνική καθυστέρηση, η συνάντηση των δύο έκσκαπτικών μηχανημάτων γαλλικού και αγγλικού, προβλέπεται να γίνει τόν Νοέμβριο του 1990 στο προκαθορισμένο σημείο. Σήμερα από τό σημείο αυτό συναντήσεως οι Γάλλοι και οι Βρεταννοί απέχουν 10 χιλιάδες μέτρα ο καθένας. Για να επιτευχθεί άνεμπόδις ο σημερινός ρυθμός των 800 μέτρων μηνιαίως.

Κατά τούς υπολογισμούς του συγκροτήματος Eurotunnel η κίνηση της σήραγγας προβλέπεται για τό 1993 σε 15,8 εκατ. επιβατών με τούς αυτοκινητοφόρους συρμούς (navettes) και 13,6 επιβατών με τόν σιδηρόδρομο. Οι αντίστοιχοι αριθμοί για τό 2003 υπολογίζονται σε 22,9 και 21 εκατ. για δέ τό 2013 σε 29 και 25 εκατ. αντίστοιχα.

Πλωτή πολυκατοικία

Τό Βρετανικό ναυπηγείο Yorkshire Dry Dock της Hull, ανέλαβε να ναυπηγήσει ένα καινούργιο ειδικό πλοίο για τις κρουαζιέρες του Νείλου. Θά έχει πλήρωμα 63 ατόμων και θά μπορεί να μεταφέρει 160 επιβάτες.

Τό νέο πλοίο με τό όνομα «Ra-II» παραγγέλθηκε από τήν εταιρία Eastmar Travel του

Καΐρου, ως διάδοχο του ήδη εν ενεργεία «Ra-I» και θά παραδοθεί τόν Οκτώβριο του 1990. Θά είναι τό μεγαλύτερο σκάφος που χρησιμοποιήθηκε ποτέ στόν Νείλο αλλά και τό μεγαλύτερο σκάφος που κατασκευάστηκε ως τώρα στο ναυπηγείο του Γιορκσάιρ, με διαστάσεις 78 μ. μήκους, 12,6 μ. πλάτους και 1,25 μ. βυθίσματος. Προορίζεται να τεθεί σε ύπηρεσία μεταξύ Λούξορ και Άσσουάν, ενώ θά μεταφέρει καθ' όλη τή διάρκεια του έτους επιβάτες προς τό Κάιρο. Κατά τούς κατασκευαστές του τό νέο κρουαζιερόπλοιο θά διακρίνεται για τήν πολυτέλειά του, με καμπίνες τής ανώτατης ξενοδοχειακής τάξεως. Θά κινείται με δηζελομηχανές κατασκευής τής Tempest Diesels, τής οποίας ο Διευθυντής είναι εκ των σχεδιαστών του πλοίου.

Λόγω των εύνοικων συνθηκών τής ποταμοπλοίας, τό σκάφος παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κατασκευής δίνετίν έντύπωση ενός επιπλέοντος συγκροτήματος πολυκατοικίας με εξαιρετικά ύψηλά υπερκατασκευάσματα και τεράστια ανώτατα καταστρώματα πανοραμικής θέας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Παραγγελίες

Ο έφοπλιστικός οίκος Meling του Στάβαγκερ παρήγγειλε τέσσερα μπάλκ-κοντέινερ τών 5.700 τόν. d.w. στη Γιουγκοσλαβία. Η συμφωνία κλείστηκε μέσω τής εταιρίας Jugoskandia τής Στοκχόλμης η οποία εκπροσωπεί τόν έμπορικό Γιουγκοσλαβικό οίκο Generalexport. Τά πλοία θά παραδοθούν τό 1992 και 1993 και θά ναυπηγηθούν ανά δύο στο ναυπηγείο NoviSad, βορείως του Βελιγραδίου και στο ναυπηγείο Aradin επί του Δουνάβως. Τά δύο αυτά ναυπηγεία έχουν ήδη κατασκευάσει άλλες δύο μονάδες για λογαριασμό του Meling.

Από διετίας ήδη ο οίκος Generalexport ερευνά τή Νορβηγική αγορά η οποία του έχει προσφέρει ως τώρα περίπου 20 πλοία. Ελπίζει δέ ότι μέχρι τέλους του έτους θά πάρει παραγγελίες για άλλα 12 πλοία.

Εξάλλου για πρώτη φορά από 15ετίας, τά Νορβηγικά ναυπηγεία δέχτηκαν Ιαπωνική παραγγελία. Πρόκειται για ένα πλοίο καταμαράν εξπρές για επιβάτες. Τή συμφωνία διαπραγματεύτηκε η εταιρία Cirrus του

Μπέργκεν επ' όνόματι του ναυπηγείου Brodrene με τήν Ιαπωνική εταιρία Yashida - Ocean Line η οποία εκμεταλλεύεται πολλά μικρά αλλά ταχύτατα σκάφη στην περιοχή του Ναγκασάκι.

Τό παραγγελθέν καταμαράν θά χρησιμοποιηθεί για επιβατικές μεταφορές μεταξύ Ναγκασάκι και Κασιοσίμα που απέχουν 74 μίλια. Θά μεταφέρει 320 επιβάτες με ταχύτητα 55 κόμβων. Τό κόστος του θά ανέλθει σε 44 εκατ. κορώνες και θά είναι παραδοτέο τόν Σεπτέμβριο του 1990. Κατά τις δηλώσεις του ιδιοκτήτου του ναυπηγείου βρίσκεται ήδη υπό ανάπτυξη ένα μοντέλο πλοίου καταμαράν με ταχύτητα 65 κόμβων.

ΝΤΟΥΜΠΑΪ

Μετά τόν πόλεμο

Τά ναυπηγεία του Ντουμπάϊ ανακοίνωσαν ότι παρουσίασαν πολύ ίκανοποιητική κίνηση μετά τή λήξη του πολέμου μεταξύ Ιράν και Ιράκ.

Τό κρατικό ναυπηγείο τής χώρας μέσα στο πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος οικονομικού έτους δεξαμένισε και έπισκεύασε 79 πλοία 10 εκατομ. τόν. d.w., ο δέ κύκλος εργασίας του στην περίοδο αυτή παρουσίασε αύξηση τής τάξεως του 39%. Ο μέσος όρος του μεγέθους των πλοίων που πέρασαν από τό ναυπηγείο στην παραπάνω περίοδο ήταν τών 126.000 τόννων. Σημειωτέον ότι οι τρεις δεξαμενές των ναυπηγείων του Ντουμπάϊ μπορούν να δεχθούν πλοία μέχρι 350.000 τόννων, 500.000 τόννων και 1.000.000 τόννων αντίστοιχα.

Κατά τό οικονομικό έτος 1988-89 που έληξε στις 28 Φεβρουαρίου του 1989, τό ναυπηγείο δέχτηκε 142 πλοία συμπεριλαμβανομένων και 50 δεξαμενοπλοίων τής κατηγορίας των VLCC και ULCC. Τό συνολικό d.w. των πλοίων έφθασε τά 15,5 εκατ. τόννων, ήτοι κατά 22% ανώτερο του προηγούμενου έτους.

Ηδη η εταιρία των ναυπηγείων του Ντουμπάϊ λειτουργεί ως κρατική εταιρία, δεδομένου ότι τό συμβόλαιο διοικήσεως και διαχειρίσεως που είχε με τήν εταιρία Appledore έληξε τόν περασμένο χρόνο. Πάντως ένα μεγάλο τμήμα του διοικητικού προσωπικού τής Appledore εξακολουθεί να παραμένει στην ύπηρεσία των ναυπηγείων.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Μήνυμα του Υπουργού προς τους ναυτικούς μας

Με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους ο Υπουργός κ. Νίκος Παππάς απηύθυνε προς τους ναυτικούς μας το κατωτέρω μήνυμα:

Έλληνες ναυτικοί, αδελφία θαλασσοπόροι, που διασχίζετε πελάγη και ωκεανούς και μεταφέρετε τη σημαία μας στις έφτα θάλασσες και στα λιμάνια των πέντε Ηπείρων.

Αυτές τις μέρες της Χριστιανοσύνης, η σκέψη μας είναι κοντά σας.

Ενώνεται μαζί σας, επικοινωνεί ψυχικά με τη νοσταλγία σας για την Πατρίδα, ταυτίζεται πνευματικά με το πανάρχαιο θαλασσινό πνεύμα της ναυτοσύνης που σεις κρατάτε ολοζώντανο, της περηφάνειας, της αντρείωσης, της μεγαλοψυχίας, της ανθρωπιάς και της ευθύτητας.

Σάν παλιός συνάδελφός σας και στο Έμπορικό Ναυτικό εύχομαι ολόψυχα σε σας και στις οικογένειές σας να γιορτάσετε τα Χριστούγεννα ήρεμα και εύτυχημένα.

Για τον καινούργιο χρόνο 1990 που ό έρχομός του ανοίγει την τελευταία δεκαετία του αιώνα μας, σας εύχομαι υγεία, δύναμη, επιτυχίες και νίκες στον εξαγιασμένο ύγρο στίβο της θάλασσας, που μόνο γενναίους άνδρες ανέχεται να την συντροφεύουν.

Χρόνια πολλά και υγεία σε σας και στις οικογένειές σας.

Η αύξηση του κεφαλαίου της «Πειραικής ANE»

Τό ποσό του 1,7 δίσ δραχμών κατά τό όποιο πρόκειται νά αύξηθει — σύμφωνα μέ τήν πρόσφατη απόφαση τής γενικής συνέλευσεως των μετόχων — τό κεφάλαιο τής «Πειραικής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας», θά άντληθεί από τή διεύρυνση τής μετοχικής βάσεως μέ τήν έκδοση 170.000 μετοχών ονομαστικής αξίας 10.000 δρχ. που θά διατεθούν στο δίμηνο Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου, κατά προτίμηση στους παλαιούς μετόχους, αλλά και στον ευρύτερο κύκλο τής ναυτικής οικογένειας των Πειραιωτών επενδυτών.

Σύμφωνα μέ τήν εισήγηση του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου στη γενική συνέλευση, τό πρόγραμμα τής επιχειρηματικής δραστηριότητας τής «Πειραικής Α.Ν.Ε.» περιλαμβάνει σε πρώτη φάση, τήν είσοδο στον κλάδο τής φορτηγού ναυτιλίας μετά από τους ένδεικνυόμενους χρηματοδοτικούς συνδυασμούς και τούτο γιατί θεωρείται επένδυση ασφαλής μέ τις παρούσες συνθήκες τής αγοράς και μέ τήν προϋπόθεση τής χρονοαυλώσεως.

Υπό μελέτη, έλλάλλου βρίσκει η είσοδος, σε δεύτερη φάση, στην άκτοπλοία και πιθα-

νώς, σε μία από τις δύο κύριες γραμμές Κρήτης και Χίου — Μυτιλήνης, για τις οποίες ζητήθηκε ήδη άδεια σκοπιμότητας.

Αυξάνονται από σήμερα τά διόδια στο Σουέζ

Σύμφωνα μέ απόφαση των άρχων τής Διώρυγας του Σουέζ, από σήμερα, 1.1.1990, τά τέλη διελεύσεως τής διώρυγας αυξάνονται κατά ποσοστό 5% περίπου. Η Ε.Ε.Ε. κοινοποίησε στα μέλη τής πίνακα μέ τις νέες αυξήσεις κατά κατηγορία πλοίων. Επίσης από σήμερα 1.1.1990, έπέρχονται όρισμένες αλλαγές στους Κανονισμούς τής Διώρυγας του Σουέζ τις οποίες επίσης η Ε.Ε.Ε. κοινοποίησε προς τά μέλη τής προκειμένου νά ενημερώσουν σχετικά τους πλοιάρχους των πλοίων που διαχειρίζονται.

Οί απαιτήσεις του GMDSS

Σύμφωνα μέ τις απαιτήσεις του νέου Παγκόσμιου Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας (GMDSS) όλα τά πλοία άνω των 300 τόννων υποχρεούνται από τό 1992 και μετά νά έφοδιασθούν μέ νέο έφοπλισμό βάση είδικού χρονοδιαγράμματος.

Ειδικότερα:

- Για τά πλοία που θά κατασκευασθούν μετά τήν 1.2.1992 απαιτείται νά έξοπλισθούν σύμφωνα μέ τό σύστημα «GMDSS» και τά όσα προβλέπονται από τή Διεθνή Σύμβαση «SOLAS».
- Για τά πλοία που πρόκειται νά κατασκευασθούν μετά τήν 1.2.1995 είναι υποχρεωτική ή τοποθέτηση των συστημάτων «GMDSS».
- Για όλα τά πλοία μετά τήν 1.8.1993 είναι υποχρεωτική ή τοποθέτηση των συστημάτων «NAVTEX» και «SAT- EPIRB».
- Για όλα τά πλοία μετά τήν 1.2.1999 είναι υποχρεωτική ή τοποθέτηση των συστημάτων «GMDSS».
- Για όλα τά πλοία από τήν 1.2.1999 είναι ύ-

ποχρεωτική ή τοποθέτηση δέκτη φυλακής 218KHZ και γεννήτριας σήματος ραδιοτηλεφώνου.

Υπό τήν κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου έζητήθη ή έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Φλάγκ Δέσποινα», μπάλκερ, που υπέστειλε τήν παναμαϊκή σημαία, 15.621 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1967, που ανήκει στην εταιρία «Waterford Ocean Carriers Corp.» (κ. Ήλ. Βρατσάνος).

— «Ιντεάλ Πρόγκρες», μπάλκερ, πρώην «Αϊντήαλ Πρόγκρες» υπό παναμαϊκή σημαία, 39.538 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Corriente Compania Naviera SA» (κ. Ήλ. Βρατσάνος).

— «Φλάγκ Ρολάκο», μπάλκερ, που υπέστειλε τήν Παναμαϊκή σημαία, 5.757 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Renaissance Ventures S.A.» (κ. Ήλ. Βρατσάνος).

— «Φλάγκ Μέρτσαντ», μπάλκερ, που υπέστειλε τήν παναμαϊκή σημαία, 12.698 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1966, που ανήκει στην εταιρία «Pacifica Surena Armadora S.A.» (κ. Γεώργ. Γαβριήλ).

— «Φλάγκ Τόμ», μπάλκερ, που υπέστειλε τήν παναμαϊκή σημαία, 20.513 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Eurogulf Enterprises S.A.» (κ. Γεώργ. Γαβριήλ).

— «Φλάγκ Χίος», μπάλκερ, που υπέστειλε τήν παναμαϊκή σημαία, 14.786 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Mercurio Maritimo S.A.» (κ. Ήλ. Βρατσάνος).

— «Παρασκευή Μ.Υ.», μπάλκερ, πρώην «Σίλβερ Σαξέξ» υπό σημαία Μπαχάμας, 20.797 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Mayflower Shipping and Trading Inc.» (Union Marine Enterprises S.A.).

— «Κότυ Ι», τοιμενοφόρο, που υπέστειλε τήν παναμαϊκή σημαία, 2.635 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1962, που ανήκει στην εταιρία «Vigo Transoceanico S.A.» (κ. Γεώργ. Γαβριήλ).

— «Γιάννης Π.Β.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ras Tanura» υπό σημαία Σαουδικής Αραβίας, 33.971 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1965, που ανήκει στην εταιρία «Amarantos Shipping Company S.A.» (κ. Ιωάν. Ρουκουνάκης).

— «Φλάγκ Ευα», μπάλκερ, πρώην «Northern Explorer» υπό αγγλική σημαία, 14.886 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Silver Cross S.A.» (κ. Ήλ. Βρατσάνος).

NAVAL ARCHITECTS/MECHANICAL ENGINEERS PIRAEUS BASED

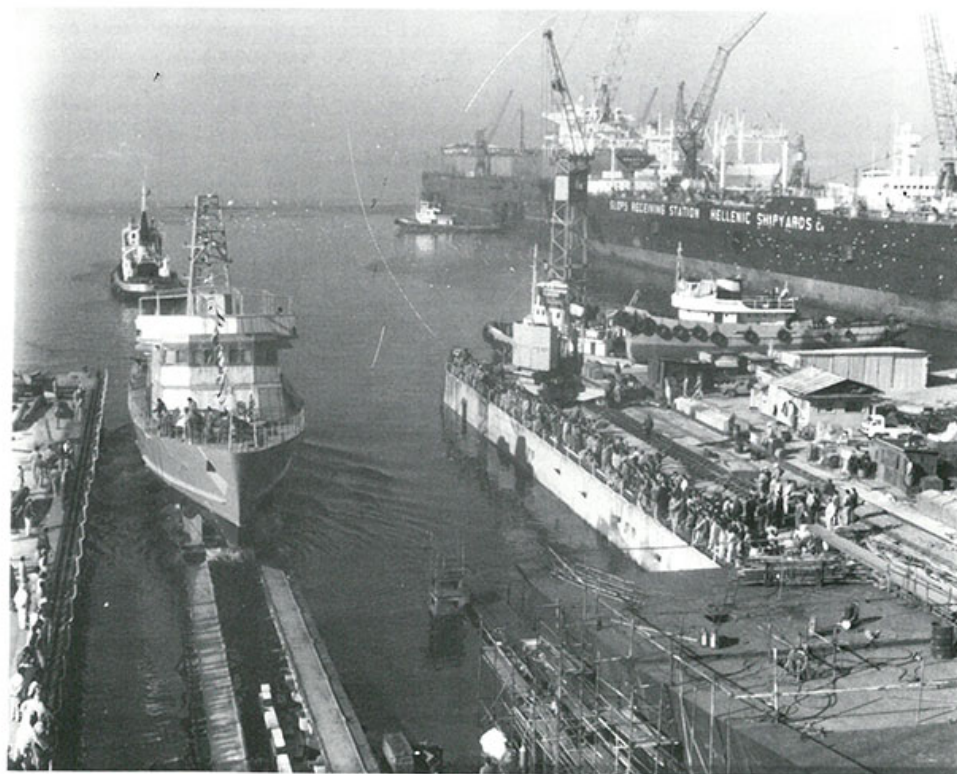
are invited by a Greek Shipowning Group to apply for challenging posts with good career prospects leading to Engineering Superintendency and eventually managerial positions.

Post graduate degree holders would have an advantage.

Please apply with full CV and photo to:

P.O. BOX 80127 PIRAEUS
att. PERSONNEL MANAGER

Καθελκύσθηκε στο Σκαραμαγκά το πρώτο περιπολικό του Πολεμικού Ναυτικού



Στά Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά καθελκύσθηκε στις 19 Δεκεμβρίου το πρώτο από τα δύο περιπολικά ανοικτής θάλασσας που κατασκευάζουν τα Έλληνικά Ναυπηγεία για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού.

Τα πλοία αυτά, μήκους 55 μέτρων και ταχύτητας 25 κόμβων, θα φέρουν όπλισμό και είναι ικανά να περιπολούν τις θάλασσές μας και ιδιαίτερα το Αιγαίο κάτω από όποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες έχοντας μεγάλη αυτόνομη δράσης που ξεπερνά τα 2.800 ναυτικά μίλια.

Η κατασκευή τους που αποφασίστηκε τον Φεβρουάριο του 1988 γίνεται μέσα στις προκαθορισμένες προθεσμίες και η παράδοσή τους στο Π.Ν. θα γίνει — μετά και από τις απαραίτητες δοκιμές — του πρώτου τόν έρχόμενο Μάρτιο και του δεύτερου τόν Ιούλιο.

Μέχρι τώρα τα Έλληνικά Ναυπηγεία έχουν κατασκευάσει για το Ναυτικό έξι πυραυλακάτους, δύο πετρελαιοφόρα, 13 περιπολικά — μικρότερα αυτού που καθελκύσθηκε — και έχει επισκευάσει και μετα-

σκευάσει σημαντικό αριθμό αντιτορπιλικών. Το άποκορύφωμα της συνεργασίας όμως είναι η κατασκευή των τριών φρεγατών που θα άρχισι το 1991. Έργο μεγαλόπνοο που θα ισχυροποιήσει και την εθνική μας άμυνα και θα εκσυγχρονίσει σε μεγάλο βαθμό τις εγκαταστάσεις των Έλληνικών Ναυπηγείων.

Τα Έλληνικά Ναυπηγεία που διευθύνονται από τον ναύαρχο κ. Πιέρρο Παναγιωταρέα βρίσκονται τόν τελευταίο καιρό σε πλήρη άπασχόληση, τόσο κατασκευαστική όσο και επισκευαστική. Έφέτος τά οικονομικά αποτελέσματα θα έχουν σημαντική βελτίωση και η περυσινή ζημιά τών 41 εκατομ. δολλαρίων αναμένεται να πέσει στο μισό, γύρω στα 20 εκατομ. δολάρια.

Ένδεικτικό του επισκευαστικού όργασμου και τών δυνατοτήτων τών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά είναι και οι πρώτες θέσεις που καταλαμβάνουν διεθνώς τά Έλληνικά Ναυπηγεία από πλευράς επισκευαζομένου τον-νάζ.

— «Φλόγκ Μορίνα», μπόλκερ, πρώην «Northern Pioneer» υπό αγγλική σημαία, 14.885 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τού 1971, που όνκει στην εταιρία «Silver Express S.A.» (κ. Ήλ. Βρατσάνος).

Άγοραπωλησίες

— Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας δηζελοκίνητο δεξαμενό-πλοίο «Σηγκρέϊς» 81.282 τόν. d.w., 40.553 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έξοπλισμένο με Coils, έναντι τιμής περί τών 20,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγικά συμφέροντα περιήλθαν τά υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σαίντ Δημήτριος» και «Σαίντ Βασίλειος» 16.736 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 8,3 εκατ. δολλαρίων έκαστο.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό σημαία Λιβερίας μπάλκ κάρριερ «Βομάρ» 28.000 τόν. d.w., 15.759 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί τών 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενό-πλοίο «Στρέσσα» 241.199 τόν. d.w., 111.171 τόν. γκρός, δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 25 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές τού μεγάλου κάρριερ «Τομαρ» 120.143 τόν. d.w., 65.885 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 10,4 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Γουάϊτ Όπαλ» 23.651 τόν. d.w./ 12.627 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 7,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές τού υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Ding» 34.281 τόν. d.w., 19.923 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1966 έναντι ποσού 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Άπω Άνατολής έπωλήθη τό φορτηγό τύπου SD14 «Σαίντ Άνδρέας» 14.914 τόν. d.w., 8.984 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού 2 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό Βραζιλιανικό φορτηγό - ψυγείο «Cantuarua» 11.800 τόν. d.w., 10.218 τόν. γκρός, πολωνικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί τών 4,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό σημαία Λιβερίας μπάλκ κάρριερ «Τρέϊντ Μπάννερ» 34.500 τόν. d.w., 18.950 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής 10 εκατ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης 3ετούς χρονοναύλωσης.

Άγορά Νεοτεύκτων

Η εταιρία Άναγκελ Άμερικαν Σιπχόλντιγκς» άγόρασε δύο υπό ναυπήγηση σουπερτάνκερς τών 260.000 τόν. d.w., τά όποία είχαν παραγγείλει συμφέροντα τής Άπω Άνατολής στα ιαπωνικά ναυπηγεία Χιτάτσι.

Τά δύο νέα δεξαμενόπλοια θα παραδοθούν τόν Δεκέμβριο 1990 και τόν Ιανουάριο 1991 αντίστοιχα έναντι τιμής 78 εκατ. δολλαρίων έκαστο.

Διαλύσεις

Γιά διάλυση στην Ίνδία έπωλήθη τό υπό σημαία Άγίου Βικεντίου μπάλκ κάρριερ «Μπίγκ Μπέν» 6.246 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1962, άντί δολ. 258 ανά τόν. βάρους.

WORLD SEAS SHIPS AGENCIES

P.O. Box 4613, Dubai - U.A.E.

Tel: 370433 Tlx: 47454 Fax: 377582
377215 47456 375397

**Shipping Agents
Ship Chartering
Clearing & Forwarding Agents
Ship Supply Service**



Συνάντηση του κ. Σαρλή μέ Βρεταννό ύπουργό

Ο Εύρωβουλευτής κ. Παύλος Σαρλής, εισηγητής του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τα «θετικά μέτρα υπέρ της Ναυτιλίας», επισκέφθηκε στις 18 Δεκεμβρίου στο Λονδίνο τον Βρεταννό ύπουργό Ναυτιλίας και Πολιτικής Αεροπορίας κ. Mc Loughlin. Κατά τη διάρκεια μακράς συνεργασίας, τα μέτρα αυτά, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η δημιουργία εύρωπαϊκού νηολογίου και τό καμποτάζ, εξετάσθηκαν υπό τό φώς των συμπερασμάτων του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών της 9ης Δεκεμβρίου.

Όπως δήλωσε αργότερα ό κ. Σαρλής ή συζήτηση μέ τον Βρεταννό ύπουργό κ. Mc Loughlin και τούς συνεργάτες του ήταν ένθμερωτικού χαρακτήρα και διεξήχθη σέ φιλική και είλικρινή ατμόσφαιρα.

Συγχώνευση P & I Clubs

Η έγγεγραμμένη χωρητικότητα στον Βρεταννικό αλληλασφαλιστικό όργανισμό Sunderland P & I Club πρόκειται νά μετεγγραφεί στο U.K. P & I Club και στο U.K. DEFENCE Club, λόγω της αδυναμίας του Sunderland P & I Club νά διατηρήσει τά τέλη έγγραφής, σέ οικονομικό επίπεδο μεταξύ των μελών του συνεπεία του ίσχυρού άντα-

γωνισμού της Βρεταννικής ασφαλιστικής αγοράς. Μέ την συγχώνευση αυτή τό Sunderland Club πού είχε ηλικία 110 έτών θά αποσυρθεί από την ασφαλιστική αγορά στί, 20 Φεβρουαρίου 1990. Τά μέλη του όργανισμού θά επανασφαλισθούν από τά άλλα δύο Κλάμπ για όλα τά προηγούμενα χρόνια έκτός, από τίς, εξαιρετικές, περιπτώσεις πού θά συνεχίσουν νά εξυπηρετούνται από την παλαιά διοίκηση του Sunderland Club.

Ανεβλήθη τό έκτακτο συνέδριο της ΠΝΟ

Ανεβλήθη επ' άόριστο τό έκτακτο πανναυτικό συνέδριο τό όποιο είχε συγκληθεί για τίς 21 Δεκεμβρίου μετά την υιοθέτηση προτάσεως του προέδρου της Ένώσεως Πλοίαρχων κ. Γιάννη Χαλά σύμφωνα μέ την όποία ή κατάρτιση σχεδίου αλλαγής του ισχύοντος καταστατικού της Ναυτικής Όμοσπονδίας πρέπει νά έχει την εύρύτερη δυνατή συναίνεση των σωματείων της δυνάμεως της ΠΝΟ. Η πρόταση θά συζητηθεί στην Έκτελεστική Έπιτροπή από την όποία θά εγκριθεί ή προώθησή της στο Γενικό Συμβούλιο πού θά συνέλθει εντός του 1990 και άν γίνει άποδεκτή θά όρισθεί έκτακτο συνέδριο μέ μοναδικό θέμα τη συζήτηση και την έγκριση του νέου καταστατικού.

Πτυχία και άδειες θεωρημένα στα Άγγλικά

Μέ άπόφαση του Υπουργού κ. Νίκου Παππά, τά έκδιδόμενα από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων πτυχία και άδειες ναυτικής ικανότητας του κατωτέρου προσωπικού πού μετέχει σέ φυλακές γέφυρας και μηχανής θά θεωρούνται από την έν λόγω ύπηρεσία στην όπισθια όψη τους στην άγγλική γλώσσα.

Η θεώρηση πτυχίων και άδειών ναυτικής ικανότητας πού έχουν έκδοθει μέχρι σήμερα μπορεί νά γίνεται έκτός από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων και από τά προξενικά και κεντρικά λιμεναρχεία.

Αναθεώρηση Διεθνούς Συμβάσε- ως

Στό Λονδίνο θά πραγματοποιηθεί από 26 έως 30 Μαρτίου 1990 διάσκεψη για την αναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης Άθηνών 1974, για τη μεταφορά επιβατών και άποσκευών διά θαλάσσης.

Η Δ.Σ. «Περί Γραμμών Φορτώσεως 1966».

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 634 Β' /30.8.89 ή ύπ' άριθ. 1218.10/89/21.7.89 Άπόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας σχετικά μέ την άποδο-

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

΄Αξιοποίηση νέων επιστημόνων από τις εταιρίες CASCO και IMCO HELLAS



Οι εταιρίες CASCO και IMCO HELLAS του Όμιλου Θ. Κασσελάκη ταυτόχρονα με τη διάθεση (μέ το δίκτυο γραφείων και αποθηκών τους σε ολόκληρο τον κόσμο) των χρωμάτων του οργανισμού KANSAI — WILCKENS προωθούν και ένα επιμορφωτικό πρόγραμμα που αποβλέπει στην αξιοποίηση των νέων επιστημόνων και μάλιστα από την περίοδο που βρίσκονται ακόμη στις αιθουσές διδασκαλίας και στα άμφιθέατρα των Πανεπιστημίων ή των Πολυτεχνικών Σχολών, φοιτητές δε με υψηλή βαθμολογία θα μετέχουν με έξοδα του κ. Θ. Κασσελάκη σε εκπαιδευτικά προγράμματα στην Ελλάδα και τό εξωτερικό.

Τά ανωτέρω ανακοινώθηκαν στη διάρκεια γεύματος που παρέθεσε στη Ναυτιλιακή Λέσχη στις 21 Δεκεμβρίου ο κ. Θεόδ. Κασσελάκης και οι συνεργάτες του, χαρακτηριστικό δε της σημασίας που αποδίδεται στη συνεχή επιμόρφωση των στελεχών είναι το γεγονός ότι από τους απασχολούμενους στον Όμιλο Κασσελάκη, οι 75 έχουν πτυχία άνωτάτης εκπαίδευσης και οι περισσότεροι από αυτούς έχουν μεταπτυχιακή σπουδή σε ευρωπαϊκά και αμερικανικά πανεπιστήμια.

Στό γεύμα τονίσθηκε η καλύτερη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων που παρέχουν τά ναυτικά χρώματα που είναι ιδιαίτερα αποφασιστική στην παράταση του χρόνου ζωής των πλοίων. Έπ' αυτού αναφέρθηκε ότι τά τελευταία χρόνια η βιομηχανία ναυτικών χρωμάτων έχει περάσει σε πολύ υψηλά επίπεδα τεχνολογίας και έρευνας και νέα προϊόντα βγαίνουν στην αγορά και θα συνεχίσουν να βγαίνουν από πολύπλοκα, από βελτιωμένα, από προωθημένα.

Εμείς οι άνθρωποι της βιομηχανίας ναυτικών χρωμάτων, υπογραμμίσθηκε, οδηγούμαστε σε μία κατεύθυνση, όπου θα πρέπει να προλαβαίνουμε τις απαιτήσεις των πλοίων πριν ίσως ακόμα αυτές καταγραφούν.

Τά ναυτικά χρώματα ξεκίνησαν — όπως ξέρουμε — σαν άπλά χρώματα βαφής αλλά σήμερα είναι πολύπλοκοι χημικοί συνδυα-

σμοί πολλαπλών επιδιώξεων και αν έπισκεφθεί κανείς μία βιομηχανία παραγωγής χρωμάτων θα έχει την εντύπωση ότι βρίσκεται μέσα σε μία προωθημένη έρευνητική μονάδα που κάθε άλλο παρά έργοστάσιο θυμίζει.

Γιά νά προβάλλουμε, τονίσθηκε, ακριβώς αυτή την υψηλή τεχνολογία που αναζητά και αξιοποιεί όλα τά επιστημονικά δεδομένα προκειμένου να καταλήξει σ' ένα, πολλών ιδιοτήτων, προϊόν χρησιμοποιούμε σαν σύνθεμα τή φράση «Sciencing tomorrow». Φτιάχνουμε ένα καλύτερο μέλλον αξιοποιώντας τους ανθρώπους και την τεχνολογία.

Μέ τά διάφορα είδη χρωμάτων επιδιώκουμε προστασία από τή σκουριά, δημιουργία από λείων επιφανειών στα ύφαλα (για λόγους εξοικονόμησης ενέργειας) κ.λ.π.

Τελευταία έχουμε τήν ομάδα των φιλικών προς τό περιβάλλον αντιρρυπαντικών χρωμάτων.

Σάν βιομηχανία χρωμάτων περνάμε πλέον σ' ένα πιο εξελιγμένο επίπεδο, κι αυτό υπογραμμίζει ακριβώς τόν κοινωνικό της ρόλο αλλά και τήν ένεργητική θέση της απέναντι στο πρόβλημα τής ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Οι άνθρωποι τής θάλασσας ξέρουν νά τήν αγαπούν, νά τή σέβονται αλλά και νά τήν προστατεύουν. Τά φιλικά προς τό περιβάλλον αντιρρυπαντικά χρώματα είναι μία πραγματικότητα κι ασφαλώς αυτό είναι ή ένεργός συμμετοχή μας στην παγκόσμια προσπάθεια προστασίας του πλανήτη μας.

Ό όμιλος Θ. Κασσελάκη ήταν ή μόνη ελληνική εταιρία που μετείχε φέτος στην 24η Διεθνή ναυτιλιακή έκθεση EUROPORT '89 στο Άμστερνταμ.

Σέ χώρο 50 περίπου τετραγωνικών μέτρων ή IMCO HELLAS είχε μία σημαντική παρουσία, όπου ο κ. Κασσελάκης άλλα και στελέχη του Όμιλου είχαν έπαφές με εκπροσώπους τής διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, (στη φωτογραφία, τό περίπτερο τής IMCO HELLAS).

χή και θέση σε εφαρμογή ομοιομορφών έρμηνειών των διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως περί γραμμών φορτώσεως 1966.

Ό επιστρεφόμενος ΦΠΑ σε εταιρίες του Ν. 89

Η έπιστολή ΦΠΑ σε άλλοδαπες εταιρίες που είναι έγκαιρα έστειλες στην Ελλάδα, μέ βάση τις διατάξεις του Α.Ν. 89/67, αδιάφορα μέ τή χώρα που έδρεύουν (ΕΟΚ ή τρίτες χώρες) δέν διέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 2 Α.Ν. 800/87 (άρ. 13 Α.Ν. 1704/39 και τό σχετικό ποσό είναι καταβλητό σ' αυτές έλεύθερο και όχι σε δεσμευμένο λογαριασμό.

Τούτο γνωστοποιήθηκε στις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες προς γνώση και έφαρμογή μέ τήν υπ' αριθμ. 1099819/4507/899/0014/πολ. 1265/21.11.89 έγκύκλιο του ύπουργείου Οικονομικών, έπειτα από σύμφωνη γνωμοδότηση (621/89) τής Νομικής Διεύθυνσης του ύπουργείου Οικονομικών, που έγινε δεκτή.

Οι νέες εγκαταστάσεις τής εταιρίας CHEMO

Παρουσία εκπροσώπων του ναυτιλιακού και βιομηχανικού κόσμου, έγιναν στις 20 Δεκεμβρίου τά εγκαίνια των νέων ιδιόκτητων γραφείων και έργοστασίων εγκαταστάσεων τής εταιρίας CHEMO — Χημικά Ναυτιλίας στην οδό Βορείου Έλλάδος 20 του Σκαρραγκά.

Στή διάρκεια τής δεξίωσης που ακολούθησε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος τής CHEMO κ. Σταύρος Καραπαναγιώτης, χημικός, αναφέρθηκε στις δραστηριότητες τής εταιρίας.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ αποφάσεις του Υπουργού κ. Νίκου Παππά έγιναν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

- Οι Πλοίαρχοι Α. Παπαντωνίου, Μ. Δορκοφίκης και Ι. Σιατερλής στο YEN, Γ. Κανάκης πρόεδρος του Πειθαρχικού Συμβουλίου Ε.Ν. και Ν. Φορτούνας στο προξενικό λιμεναρχείο Ρότερνταμ.
- Οι αντιπλοίαρχοι Κων. Πρεβεζουράκης στο προξενικό λιμεναρχείο Σίδνεϋ και ο μέχρι τούδε προξενικός λιμεναρχής Βασ. Λαμπρινίδης στο YEN όπου επίσης τοποθετείται και ο μέχρι τούδε προξενικός Λιμεναρχής Τόκιο Ε. Κουβάκης, Ι. Ζουμπούλης στο προξενικό λιμεναρχείο Άμβέρσας, Ν. Νικολάου στο προξενικό λιμεναρχείο Μασσαλίας και Σ. Καρακίτσος στο προξενικό λιμεναρχείο Τόκιο.

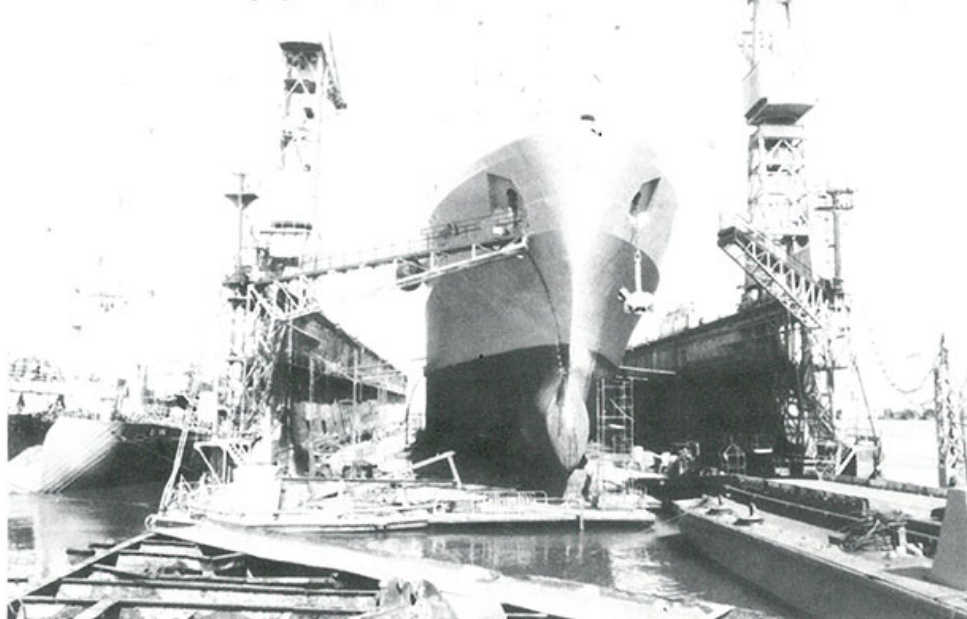
Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 29.254.650 δρχ. επέβαλαν τόν περασμένο Οκτώβριο οι Λιμενικές Αρχές τής χώρας για διάφορες παραβάσεις τής Ναυτικής Νομοθεσίας.

Από τά πρόστιμα αυτά 12.541.650 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 11.170.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 2.424.000 δρχ. για ρύπανση τής θάλασσας, 2.061.000 δρχ. για παραβάσεις των κανονισμών περί ταχυπλόων σκαφών, 970.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Ναυσιπλοΐας και 38.000 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

Τέλος τό λιμεναρχείο Βόλου επέβαλε πρόστιμο 300.000 δρχ. στο πλοίαρχο του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Μέντ Όιλ V» για ρύπανση τής θάλασσας.

Δεύτερη δεξαμενή στα Ναυπηγεία Τσάκου



Αθόρυβα αλλά σταθερά τὰ Ναυπηγεία Τσάκου στο Μοντεβιδέο επέκτεινεται καί διευρύνουν τις παρεχόμενες εύκολιες.

Ήδη, στο δυναμικό των Ναυπηγείων του Μοντεβιδέο προσετέθη καί δευτέρα πλωτή δεξαμενή άνυψωτικής ικανότητας 20.000 τόννων πού επιτρέπει τήν έξυπνέρεση μεγαλύτερου μεγέθους των πλοίων.

Τά έγκαίνια τής νέας δεξαμενής, ή όποία είναι γερμανικής κατασκευής, έγιναν στις 17 Νοεμβρίου παρουσία 600 καί πλέον προσκεκλημένων από όλον τόν κόσμο, από τή σύζυγο του Προέδρου τής Δημοκρατίας τής Ούρουγουάς. Στην όμιλία του ό Καπετάν Παυγιώτης Τσάκος αναφέρθηκε στη συμβολή των ναυπηγείων του Μοντεβιδέο στην ανάπτυξη τής Ούρουγουάς κατά τήν τελευταία πεντηκονταετία καί ύπογράμμισε ιδιαίτερα τήν εξέλιξη των Ναυπηγείων άφ' ότου πρό

15ετίας περιήλθαν στην Tsakos Industrias Navales. Επίσης ό κ. Τσάκος ύπογράμμισε τὰ πλεονεκτήματα πού παρέχει ή νέα δεξαμενή γιά τήν έξυπνέρεση των πλοίων στη Νότιο Άμερική.

Ή νέα δεξαμενή των Ναυπηγείων Τσάκου κατασκευάσθηκε από τήν Blohm and Voss τής Δυτικής Γερμανίας, καί μεταφέρθηκε μέ δύο μάρτζες στο Μοντεβιδέο σέ δύο τεμάχια, τὰ όποία συγκολλήθηκαν στα ναυπηγεία Τσάκου.

Μέ τή νέα δεξαμενή ή όποία έχει μήκος 200 μέτρων καί πλάτος (έσωτερικό) 33 μέτρων καί διαθέτει δύο κρένια (15/10 τόννων), τὰ Ναυπηγεία Τσάκου μπορούν πλέον νά έξυπνέρεσουν μέχρι καί πλοία τύπου «Πάναμαξ». Σημειώνουμε ότι τὰ Ναυπηγεία διαθέτουν μηχανουργεία πού καλύπτουν συνολική έκταση 6.500 τετραγωνικών μέτρων καί ό-



λες τις άνάγκες των πλοίων, ήλεκτρολογείο, ξυλουργείο, μεταλλουργικά έργαστήρια, χυτήριο, άποθήκη άδασμολόγητων άνταλλακτικών καί παρέχουν έπίσημη έξυπνέρεση γιά τις μηχανές τύπου Sulzer, Man — B & W, καί B. & W (ALPHA). Επίσης τὰ ναυπηγεία διαθέτουν καί ναυπηγική κλίνη.

Ύπενθυμίζουμε ότι ό κ. Τσάκος έχει δημιουργήσει στο Μοντεβιδέο τό Foundation Tsakos τό όποίο επιδιώκει τή διάδοση τής έλληνικής γλώσσας καί των ελληνικών παραδοσιακών χορών καί έθιμων στους κατοίκους τής Ούρουγουάς, άρκετοί δέ Ούρουγουανοί πού διδάχθηκαν τήν Έλληνική στο Ίδρυμα Τσάκου έχουν έπισκεφθεί μέ δοπάνες του Ίδρύματος τήν Ελλάδα.

Στις φωτογραφίες ή νέα δεξαμενή των Ναυπηγείων του Μοντεβιδέο καί ό κ. Παν. Τσάκος μιλώντας κατά τά έγκαίνια.

Εύχαριστες έκδηλώσεις

- Μέ τή συμμετοχή πολλών έφοπλιστών καί προσωπικοτήτων τής ελληνικής ναυτιλιακής κοινωνίας πραγματοποιήθηκε τό μεσημέρι τής 14 Δεκεμβρίου στο Γιώτ Κλάμπ τό γεύμα τής Τράπεζας Algemeine τής Όλλανδίας.
- Στις 15 Δεκεμβρίου στις αίθουσες του ξενοδοχείου Κάραβελ των Άθηνών ό επί σειρά έτών διευθυντής του Bureau Veritas κ. Maurice Kermaidic άποχαιρέτησε τους πολυάριθμους φίλους του από τόν Πειραικό χώρο καί συνέστησε τόν νέο διευθυντή του Γαλλικού Νηογνώμονα πού τόν διαδέχεται στη χώρα μας, κ. Pierre Peynaud.
- Μέ ιδιαίτερη προσέλευση καί σέ έορταστική άτμόσφαιρα πραγματοποιήθηκε τό μεσημέρι τής 19 Δεκεμβρίου στις έγκαταστάσεις τής Ναυτιλιακής Λέσχης, ή καθιερωμένη πλέον άνοικτή δεξίωση των μελών τής ή όποία κράτησε μέχρι τις άπογευματινές ώρες.
- Τέλος, τό μεσημέρι τής παραμονής των Χριστουγέννων 22 Δεκεμβρίου ό κ. Λουκάς Χατζηγιάννης παρέθεσε Χριστουγεννιάτικη δεξίωση γιά τό προσωπικό καί τους πολυπληθείς φίλους καί συνεργάτες τής Troodos Shipping στο μέγαρο τής εταιρίας στον Πειραιά.

Δωρεά τής Οικογενείας Λύρα

Οί οικογένειες Κώστα, Χρυσάνθης

καί Άγγέλας Λύρα, οί όποιες στις άρχές του 1989 είχαν προσφέρει στον Σύλλογο Φίλοι Οίνουςσών 5 έκατομ. δραχμές γιά τή δημιουργία του έργου «Έστία — Πνευματικό Κέντρο Οίνουςσών» στην Άθήνα, μέ νέα πρόσφατη δωρεά τους πρόσφεραν άλλα 5 έκατ. δραχμές γιά νά επιταχυνθεί ή εξέλιξη του έργου καί νά βρεθεί ό κατάλληλος χώρος γιά τή στέγαση τής Έστίας Οίνουςσών στην Άθήνα.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΩΣΤΑ Μ. ΣΤΑΜΑΘΗ

«ΑΙΓΙΝΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ — ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ»

Μόλις κυκλοφόρησε ό πρώτος τόμος του δίτομου ιστορικού έργου του Κώστα Μιχ. Σταμάτη μέ τόν τίτλο: «Αίγινα: Ίστορία — Πολιτισμός» τόμος Α' 1989 (σελίδες 376 — εκδόσεις ΑΙΓΙΝΑ).

Ό τόμος αυτός καλύπτει μιά μακράϊωνη χρονική περίοδο, πού ξεκινάει από τά βάθη του μύθου καί τελειώνει στις άρχές Ίανουαρίου 1828 μέ τόν έρχομό του Καποδίστρια στην Ελλάδα. Ό Β' τόμος, πού θά κυκλοφορήσει τήν ίδια έποχή του 1990, αναφέρεται στο διάστημα από τις 12 Ίανουαρίου 1828 μέχρι τόν Οκτώβριο 1945, πού λευτερώθηκε

ή πατρίδα μας από τους Γερμανούς.

Είναι τό πρώτο συνθετικό έργο τής Ίστορίας τής Αίγινας, τό όποίο παρουσιάζει άνάγλυφη τήν ιστορική πορεία του νησιού του Σαρωνικού Κόλπου καί παράλληλα, γιά πρώτη φορά προβάλλει συνολικά τόν τόσο άξιόλογο πολιτισμό τής Αίγινας.

Πρόκειται γιά ένα μοναδικό στο είδος του έργο, όπου συνυφίνεται ό μύθος, ή ιστορία καί ή πολιτισμική παρουσία ενός μικρού νησιού, πού στο τέλος των αρχαϊκών χρόνων ύπήρξε ή θαλασσοκράτειρα στη Μεσόγειο καί στον Εύξεινο Πόντο, προηγήθηκε στο έμπόριο, στη ναυτιλία, στον πλούτο καί στη δύναμη από τήν Άθήνα, τήν όποία κατατρόπωσε όταν συγκρούστηκε μαζί της. Τήν έποχή τής άκμης τής καμιά ελληνική πόλη δέν μπορούσε νά συγκριθεί μαζί της. Έκοψε τό πρώτο άσημένιο νόμισμα τής Δυτικής Εύρώπης καί έδωσε τό καλλιτεχνικό της παρόν μέ τήν άξιολογότερη παρουσία τής ύστερης αρχαϊκής τέχνης μέ τόν περίφημο ναό τής Άφαιας, ενώ ό περίφημος γλύπτης τής Όνάτας έφτασε τόν μεγάλο Φειδία.

Αυτή ή έπική πορεία τής ιστορίας καί του πνεύματος τής Αίγινας γράφεται βήμα πρόσ βήμα στον τόμο αυτό, μέ πλούσια σχετική είκονογράφηση, σχέδια, χάρτες, εξαντλητική βιβλιογραφία, εύρετήρια όνομάτων, τοπωνυμίων καί εικόνων.

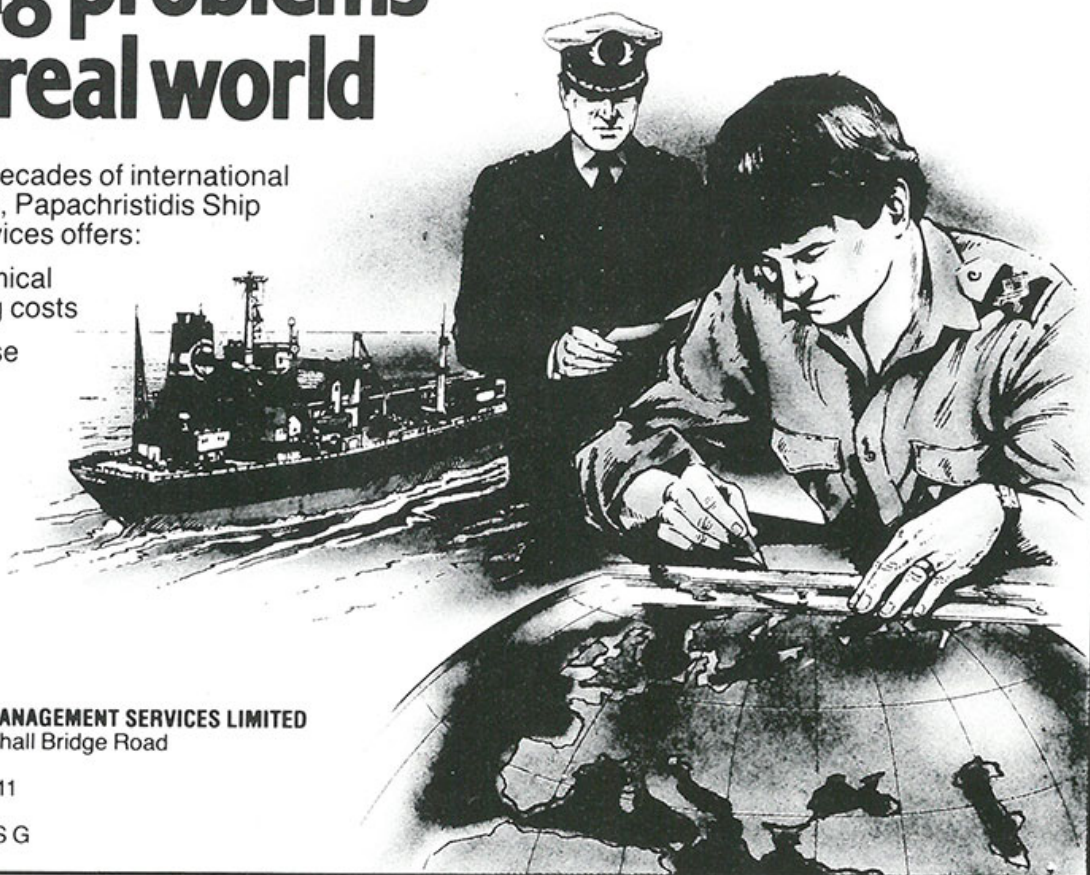
Solving problems in the real world

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

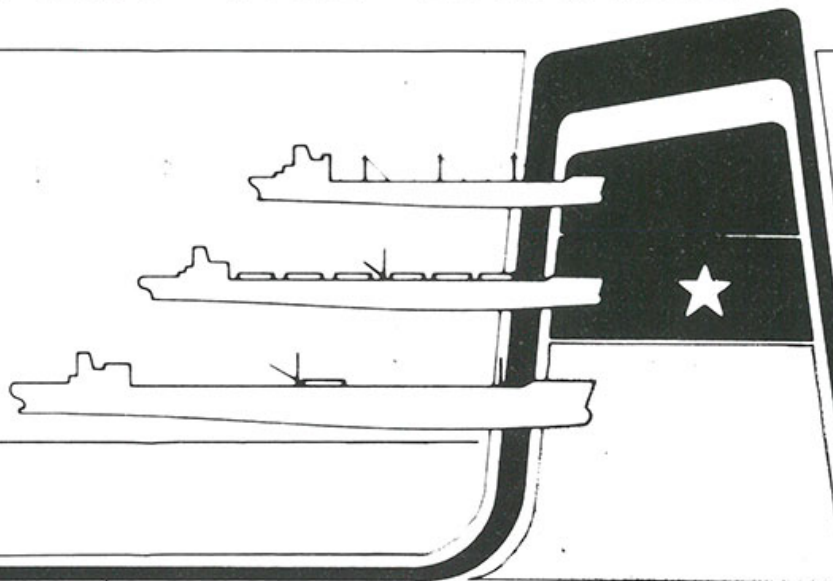
- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
"Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9911
Fax: (01) 828 9179
Telex: 8956714 FRIXOS G



ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	Έλληνική	9.099	1969	Προσάραξε στην Άκαμπα στις 26/12.
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	Έλληνική	11.849	1982	Προσάραξε στο Άμβουργο στις 25/11 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ	Κυπριακή	11.185	1972	Υπέστη σοβαρές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας τόν Δεκέμβριο.
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	Έλληνική	9.418	1979	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 9/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Κεηπτάουν.
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ	Παναμαϊκή	2.987	1973	Κατά το ταξίδι Πειραιά για Γιβραλτάρ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 30/11 και κατέπλευσε στη Μάλτα για επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Έλληνική	16.300	1981	Υπέστη ζημιές στον πυθμένα στις 2/12. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Άμβουργο.
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	Έλληνική	14.592	1976	Κατέπλευσε στο Σ. Μάϊκλς στις 14/12 με βλάβη στη μηχανή.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	Έλληνική	16.844	1976	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στο Γιοκαϊσι, στις 20/12.
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ	Κυπριακή	19.061	1971	Κατά τόν απόπλου από το Σάν Λορέντζο στις 8/12 υπέστη βλάβη στη μηχανή. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές στο Μπουένος Άϊρες.
ΤΟΣΚΑΝΑ	Έλληνική	36.204	1976	Κατά τόν απόπλου από την Ταϊτσούγκ στις 20/12, υπέστη βλάβη στη μηχανή και έμεινε άκυβερνητο. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές από το πλήρωμα.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΣΤΕΡΙΑΣ	Κυπριακή	14.993	1968	Κατά τη διάρκεια επισκευών στο Τζέμπελ Άλι, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στις 16/12.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	Παναμαϊκή	53.321	1973	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας στο Χούκ όφ Χόλλαντ στις 14/12. Επίσης άναφερε βλάβη στη μηχανή στις 21/12, σέ θέση 51.16.6 Β, 01.48.1 Α.
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ	Λιβεριανή	63.519	1970	Κατά το ταξίδι Ιράν για Τουρκία, προσάραξε στη Διώρυγα του Σουέζ, συνεπεία όμίχλης στις 19/12. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών και ρυμουλκήθηκε στο Σουέζ για επιθεώρηση.
ΠΑΟΥΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Έλληνική	27.333	1987	Άγκυροβολημένο στο Ρότερνταμ, στις 14/12, υπέστη ζημιές από σύγκρουση με το τάνκερ «Jnka».
ΠΑΣΑΔΕΝΑ	Έλληνική	45.127	1967	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη στις 14/12, συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΠΡΕΣΤΙΖ	Έλληνική	40.632	1976	Υπέστη ζημιές συνεπεία πρόσκρουσης στο Λάς Πάλμας, στις 30/11.

In Japan

A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER

NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

PHONE: YOKOHAMA (045) 775-0011 A.O.H.: (045) 845-7211

TELEX: 3822561 USSYOK J

TELEFAX: (045) 775-0870

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ούτε η στρατιωτική επέμβαση των ΗΠΑ στον Παναμά, ούτε τα συνταρακτικά γεγονότα της Ρουμανίας στάθηκαν ικανά να ανατρέψουν τον ράθυμο ρυθμό στον οποίο κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου το τελευταίο δεκαπενθήμερο του 1989.

Η συνήθης έορταστική ανάπαυλα λόγω των εορτών Χριστουγέννων και Πρωτοχρονιάς σε συνδυασμό με την γενική σχεδόν πεποίθηση ότι το κανάλι του Παναμά θα επαναλειτουργήσει, όπως και συνέβη, πολύ σύντομα, συγκράτησαν την αγορά στα ήδη διαμορφωμένα επίπεδα, αν και διάχυτη είναι η αίσθηση ότι οι νέες αγορές σιτηρών από την Σοβιετική Ένωση και την Κίνα μπορούν να οδηγήσουν σε υψηλότερους ρυθμούς απορρόφησης τοννάζ τον Νέο Χρόνο.

Την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές ο ναύλος για τα συνήθη φορτία σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ίαπωνία κυμαίνεται περί τα δολ. 27.50, ενώ ο αντίστοιχος από τον Βορ. Ειρηνικό στα δολ. 16,50.

Χωρίς να κάνουν ιδιαίτερη αίσθηση τα φορτία σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθράκων κρατήθηκαν σε σταθερά για την εποχή επίπεδα, με παράλληλη εμφάνιση αρκετών φορτίων σκράπ με προορισμό την Άπω Ανατολή.

Τίποτε το αξιο ιδιαίτερης μνείας για τα λοιπά φορτία, πλην όρισμένων φορτώσεων λιπασμάτων με προορισμό την Ινδία με ναύλους που δείχνουν σταθερότητα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στό ίδιο πνεύμα των ημερών κινήθηκαν και οι χρονοναυλώσεις χωρίς τα γεγονότα να επηρεάσουν ουσιαστικά το ενδιαφέρον της πλοιοκτησίας να κλείσει ενωρίς πριν την εορταστική ανάπαυλα.

Οι περισσότερες από τις πραγματοποιηθείσες παρακάτω ναυλώσεις πραγματοποιήθηκαν πριν τα Χριστούγεννα και υποδηλώνουν σταθερότητα:

- 123.125 τον. d.w. από Ίαπωνία μέσω Νοτ. Αφρικής για Ταϊβάν, δολ. 16.000 την ημέρα.
- 72.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα για Άτλαντικό, δολ. 12.400 την ημέρα.
- 64.843 τον. d.w. από Ίορδανία μέσω Νοτ. Αφρικής για Άπω Ανατολή, δολ. 14.000.
- 64.584 τον. d.w. από Λισσαβώνα κυκλι-

κό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 13.000.

— 62.200 τον. d.w. από Ίαπωνία, κυκλικό ταξίδι Βοστώνης, δολ. 12.000 την ημέρα.

— 37.781 τον. d.w. από Ίαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 33.670 τον. d.w. από Γιβραλτάρ κυκλικό ταξίδι μέσω ΗΠΑ και Τουρκίας, δολ. 8.650 την ημέρα.

— 26.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα για Περσικό Κόλπο, δολ. 7.150 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μετά από προσπάθεια και αφού τις πρώτες ημέρες του υπό θεώρηση δεκαπενθήμερου η αγορά του πετρελαίου είχε περιορισθεί μόνο σε μικρά φορτία από κοντινές αποστάσεις για τη κάλυψη άμεσων αναγκών, η αγορά άφυπνίσθηκε και το τελευταίο 10ήμερο έδωσε την δυνατότητα στην πλοιοκτησία να απασχολήσει με καλύτερους όρους τα πλοία της.

Σταδιακά η αγορά του Περσικού Κόλπου εξασφάλισε ναύλους της τάξεως μέχρι WS 80 για προορισμούς στην Άπω Ανατολή και μέχρι WS 75 για δυτικές όψεις.

Αρκετά φορτία απορροφήθηκαν από τη Δυτική Αφρική βελτιώνοντας τους ναύλους

για τα πλοία των 1 εκατ. βαρελιών στα WS 95-98, ενώ σταθερή βελτίωση εμφάνισε και η περιοχή της Μεσογείου με τους ναύλους στα WS 125-130 για φορτία των 80.000 τόνων και WS 180 για τα φορτία των 50-60.000 τόνων με βασικό προορισμό τις ΗΠΑ.

Ιδιαίτερη κινητικότητα εμφάνισε όπως αναμενόταν η αγορά των καθαρών φορτίων, με χαρακτηριστικές τις ακόλουθες ναυλώσεις:

— 55.000 τον. από Περσικό για Ίαπωνία, WS 175.

— 30.000 τον. από Σιγκαπούρη για Ίαπωνία, WS 230.

— 28.000 τον. από ΗΒ/Κόντινεντ για ΗΠΑ, WS 300.

— 27.500 τον. από Περσικό Κόλπο για Ινδία, WS 250.

— 24.000 τον. από Κωνσταντζα για Μεσόγειο, WS 340.

— 24.000 τον. από Άλγερια για ΗΒ/Κόντινεντ, WS 325.

Κρίνομε σκόπιμο να μνημονεύσουμε ότι από σήμερα αναπροσαρμόζεται κατά 5-6% η διεθνής κλίμακα Worldscale και οι περισσότερες ναυλώσεις του Δεκεμβρίου, ανεξάρτητα από την ημερομηνία φόρτωσης βασίσθηκαν στην παλαιά κλίμακα.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

NEA TYXH: Άμστερνταμ 25.000 τον. περίπου σκράπ Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 33,65 φίο, 10.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβριο.

IONIAN KIFK: Γκντάνσκ 25.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 41 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 25-31.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ II: Άλ Τζουμπάιλ 32.000 τον. λιπάσματα Μαρόκο, δολ. 16 φίο, 1.500/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 7-11.

ΣΤΑΝΤΑΡΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Ποταμό Μισισσιπι 48.700 τον. σιτηρά Γαλλία και Ρότερνταμ, δολ. 812.500 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Δεκεμβρίου 28 — Ιανουαρίου 1.

NATA: Άμερ. Κόλπο 11.110 τον. άλευρα σε σάκους Αίγυπτο, δολ. 36 φίο, 1.500/200 ανά κύτος φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 26 — Ιανουαρίου 3.

KOPYTON: Καλιφόρνια 27.000 τον. σκράπ Μαδράς, δολ. 33,75 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 25 — Ιανουαρίου 5.

ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 110.000 τον. γαιάνθρακες Καοσιούγκ, δολ. 11,70 φίο, φόρτωση κλίμακα 20.000 τον. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 10-24.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 37.580 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σιγκαπούρη Δεκεμβρίου 26-31, επαναπαράδοση Βοστώνης/Γκάλβεστον, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: 114.036 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ίαπωνία άρχες Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Πόρτ Κέμπλα με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΜΕΤ'ΟΖΟΝ ΜΠΑΖΙΑ: 26.000 τον. d.w. του 1980, παράδοση Νότιο Κορέα άμεση, επαναπαράδοση Περσικό Κόλπο, δολ. 7.150 την ημέρα.

ΑΠΟΛΛΩΝ: 27.124 τον. d.w. του 1970, παράδοση Ίνδονησία Δεκεμβρίου 25-31, επαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 4.700 την ημέρα.

ΜΙΣ ΝΤΙΝΑ: 60.100 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΚΑΝΟΥΝΤΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νότιο Κορέα Δεκεμβρίου 25-30, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 11.900 την ημέρα.

International
TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ, Δεκεμβρίου 23-28, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 65.000 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Λισαβώνα Δεκεμβρίου 15, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 65.000 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Τόκιο Μπαϊ Δεκεμβρίου 18-25, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτης Νότιας 'Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.000 την ημέρα τις πρώτες 90 ημέρες και δολ. 13.500 τις επόμενες.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙ'ΒΙΟΡ: 64.754 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκέμβριο, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.538 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Νορθέστ Σπίτ Δεκεμβρίου 20, επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 123.125 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντ Μπαϊ με επαναπαράδοση Καοσιούγκ, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.850 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Ακαμπα άμεση, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντ Μπαϊ με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 33.663 τόν. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ, ταξίδι μέσω Βορ. Χαττέρας και Τουρκίας με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 8.650 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ: 21.130 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Μοαίρανα 'Ιανουαρίου 6-10, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη — 'Ιαπωνία, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 64.794 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Κούιχουνγκτάο Δεκεμβρίου 24-29, ταξίδια 100-150 ημερών με επαναπαράδοση άνοικτη, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περισκό Κόλπο 260.000 τόν. Δυτικές όψιν, WS 60, Δεκέμβριο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περισκό Κόλπο 260.000 τόν. 'Ιαπωνία, WS 66,5, Δεκεμβρίου 21.

ΑΞΩΝ: Κέυχαν 210.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 70, Δεκεμβρίου 25.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Ζουεϊτίνα 87.000 τόν. 'Ιταλία, WS 127,5, Δεκεμβρίου 18.

ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ: Φορκαντός 128.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Ανατολ. άκτή Καναδά WS 87,5, όψιν 'Αμερ. Κόλπο WS 85, Δεκεμβρίου 28.

ΚΑΣΤΡΕ: Περισκό Κόλπο 25.000 τόν. καθαρά 'Ινδία, WS 255, Δεκεμβρίου 15.

ΦΛΑΜΙΝΑ: Περισκό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 185, 'Ιανουαρίου 5.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Σαϊντ Κρουά 38.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 270, Δεκεμβρίου 12.

ΠΑΛΜΥΡΑ: Καραϊβική τρία συνεχή ταξίδια με φορτίο 28.000 τόν. προϊόντων 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 265, Δεκεμβρίου 28.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ: 'Ισκεντερούν 29.000 τόν. καθαρά 'Ιταλία, WS 260, Δεκεμβρίου 29.

ΓΑΡΔΕΝΙΑ: Σκίκντα 28.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, 275, Δεκεμβρίου 23.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Κωνσταντίνζα 24.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο, WS 340, Δεκεμβρίου 23.

ΦΙΛΟΘΕΗ: Περισκό Κόλπο 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 187,5, Δεκέμβριο.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Περισκό Κόλπο 138.000 τόν. Ουρουγουά, WS 87,5, Δεκέμβριο.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Ζουεϊτίνα 80.000 τόν. μέρος φορτίου Σαρρόκ, WS 145, Δεκεμβρίου 22.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Σιντί Κερίρ 80.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 130, Δεκεμβρίου 28.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Περισκό Κόλπο 260.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 80, Δεκέμβριο.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λιβύη 80.000 τόν. Μπιλμπάο, WS 125, Δεκεμβρίου 16.

ΜΥΣΤΡΑΣ: 'Ινδονησία 90.000 τόν. Κβινάνα, WS 190, Δεκεμβρίου 25.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Κιουρασάο 70.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, δύο συνεχή ταξίδια, WS 225, Δεκεμβρίου 27.

ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ: Ρόττερνταμ 42.000 τόν. Μεσόγειο, WS 145, Δεκεμβρίου 21.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 42.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, ναύλος έμπιστευτικός, Δεκέμβριο.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βενεζουέλα 30.000 τόν. μέρος φορτίου, WS 310, Δεκεμβρίου 23.

ΤΖΟΒΑΝΝΑ: Τουρκία 29.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 240, Δεκέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Λιβύη 110.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, Δεκεμβρίου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Καραϊβική 75.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 225, Δεκεμβρίου 28.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Λά Σαλινά 75.000 τόν. Λέικ Τσάρλς, WS 140, Δεκεμβρίου 12.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 118.000 τόν. Γαλλία, WS 60, Δεκεμβρίου 19.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 105.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 110, Δεκεμβρίου 17.

ΛΑΦΑ ΣΗ: Σιντί Κερίρ 60.000 τόν. μέρος φορτίου Σικελία, WS 145, Δεκεμβρίου 9.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Μπανιάς 80.000 τόν. Φόρ, WS 132,5, Δεκεμβρίου 6.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Τρινιντάντ 28.500 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 240, Δεκέμβριο.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζάια 75.000 τόν. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 137,5, Δεκεμβρίου 12.

ΑΝΑΞ: Περισκό Κόλπο 255.000 τόν. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 59,5, όψιν Μεσόγειο WS 55, Δεκεμβρίου 12.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Ράς Τανούρα 95.000 τόν. Πόρτ Στανβάκι, WS 125, Δεκεμβρίου 12.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Σιντί Κερίρ 82.000 τόν. μέρος φορτίου Μαρτινίκα, WS 110, Δεκεμβρίου 18.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπετζάια 60.000 τόν. μέρος φορτίου Σαβόνα, WS 177,5, Δεκεμβρίου 16.

ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Τζεμπέλ Ντάνα 97.000 τόν. Τσιταγκόκ, WS 135, Δεκεμβρίου 19.

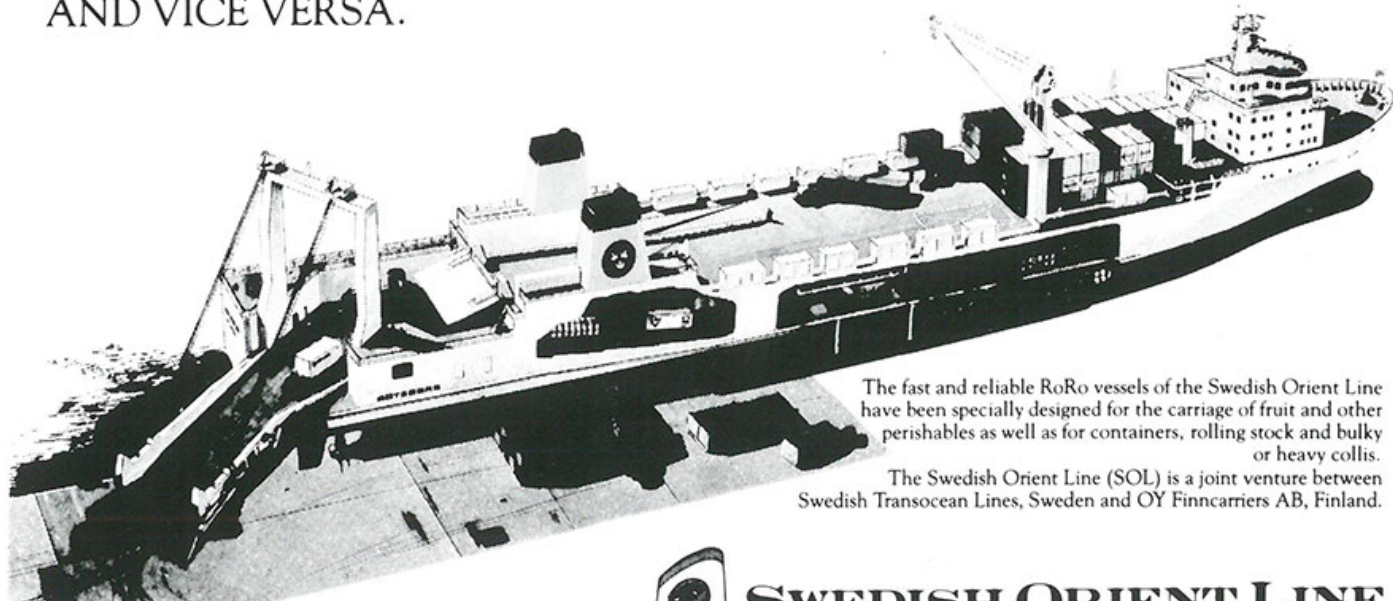
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Λαβέρα 28.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 325, Δεκεμβρίου 13.

ΣΕΗΛΟΡ: Περισκό Κόλπο 225.000 τόν. 'Ιαπωνία, ναύλος έμπιστευτικός, τέλη Δεκεμβρίου.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Λά Σαλινά 75.000 τόν. Λέικ Τσάρλς, WS 166, Δεκεμβρίου 23.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN — UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 — 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

Οι αγοραπωλησίες

Η συνήθης εποχιακή ανάπαυλα των εορτών των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς είχε και έφέτος τη συνηθισμένη επίδρασή της στην δραστηριότητα του τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων.

Εξάλλου οι πρόσφατες εξελίξεις στον Παναμά ήρθαν να επιτείνουν την άπραξία και οι λίγες πράξεις που αναφέρονται στο σημερινό δελτίο μας αφορούν συμφωνίες που κλείστηκαν τις προηγούμενες ημέρες του Δεκεμβρίου και οι οποίες υποδηλώνουν σταθερότητα, αν όχι κάποια ελαφρά βελτίωση της διαπραγματευτικής ικανότητας των αγοραστών.

Στά δεξαμενόπλοια το ενδιαφέρον για την απόκτηση VLCC's παραμένει υψηλό, ενώ παράλληλα αρκετή δραστηριότητα των Νορβηγών εκφράστηκε με την ανταλλαγή πλοίων μεταξύ των γνωστών επενδυτικών εταιριών KS.

Από τις γνωσθείσες πράξεις αναφέρουμε:

— T/T STRESA (241.199/1975) δολ. 25.000.000 Νορβηγοί.

— M/T MEGA BERLISE (133.760/1975) Coils/IGS/COW, δολ. 23.000.000.

— M/T ATLANTIC SPIRIT (89.990/1983) IGS/COW, δολ. 31.600.000.

— M/T MEGA JULIE (87.290/1978) IGS/COW, δολ. 23.700.000 μεταξύ Νορβηγών.

Στή κατηγορία των πλοίων μεταφοράς παραγωγών του πετρελαίου, ένδεικτικές είναι η φημολογούμενη συμφωνία για τη πώληση του M/T ARAGUANEY (44.670/1982) ναυπηγηθέν στη Γιουγκοσλαβία το 1982 σε Ίταλους, στά δολ. 22.000.000, ενώ στά μικρότερα μεγέθη, τό πρόντακτ κάρριερ ASAKAZE 16.982 τόν. d.w. πουλήθηκε σε Νορβηγούς αντί δολ. 10.000.000.

Στόν τομέα αγοραπωλησιών πλοίων μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων παρατηρήθηκε σημαντική πτώση του αγοραστικού ενδιαφέροντος, τό όποιο κύκλοι της αγοράς αποδίδουν στό γεγονός ότι ή πλειοψηφία των αγοραστών θεωρεί ότι οι τιμές που ζητούνται είναι πολύ υψηλές.

Στά πλοία μεγέθους capesize χαρακτηριστική ή πώληση σε Έλληνες του M/V TOMAR (120.142/1973) στά δολ. 10.400.000. Τό πλοίο βρισκόταν στην αγορά τό τελευταίο δίμηνο στά δολ. 12 -13.000.000 και αγοράσθηκε μέ βάση «outright».

Πολύ περιορισμένη ή δραστηριότητα στά μπάλκ κάρριερς μέ λίγες εξαιρέσεις που αφορούν στό μέγεθος handysize.

Συγκεκριμένα, έγιναν γνωστές οι ακόλουθες πράξεις:

— M/V CARINA (64.995/1974) δολ. 12.500.000 Ίνδοι.

— M/V CINERARIA (28.192/1982) Lakes fitted, δολ. 13.100.00 Νορβηγοί.

— M/V ZENOVIA (27.030/1968) δολ. 2.400.000 Έλληνες.

— M/V DOGA (23.945/1981) δολ. 9.300.000, Άπω Άνατολής.

Τέλος, στά πλοία γενικού φορτίου παρά τη σταθερότητα των τιμών οι τελικές πωλήσεις υπήρξαν ελάχιστες και αφορούσαν κυρίως, σε μικρού μεγέθους φορτηγά, όπως χαρακτηριστικά αναφέρουμε singledecker 7.196 τόν. d.w. ναυπηγήσεως, 1982, τό όποιο άλλαξε, πλοιοκτήτης, εναντι τιμής, περί των 3,8 έκστ. δολλαρίων.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η έλλειψη προσφερομένης χωρητικότητας, διατηρεί την αγορά των διαλύσεων σε ύποτονική κατάσταση, ενώ οι περισσότερες

πράξεις, που αναφέρονται αφορούν αγορές από εμπόρους οι οποίοι στη συνέχεια μεταπωλούν στους διαλυτές.

Οι τιμές σε Ίνδια και Μπαγκλαντές κυμαίνονται μεταξύ δολ. 220-260 για όλες τις κατηγορίες των πλοίων ανάλογως μεγέθους, ενώ στην Ταϊλάνδη ξεκινούν από τά δολ. 210 και φθάνουν τά δολ. 250 για τά μεγάλου μεγέθους δεξαμενόπλοια.

Περιορισμένη και ή δραστηριότητα των Κινέζων, των οποίων οι πρόσφατες τιμές κυμαίνονται από δολ. 100 — 180.

Μεταξύ των Εύρωπαίων διαλυτών οι Ίσπανοί παρουσιάζουν την μεγαλύτερη δραστηριότητα, μέ τιμές που κυμαίνονται από δολ. 100 έως δολ. 145 ανάλογως του τύπου και μεγέθους του πλοίου.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Η έλευση του Νέου Έτους και της δεκαετίας του '90 βρίσκει τά ναυπηγεία της Άπω Άνατολής να διαπραγματεύονται κυρίως συμβόλαια για ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοίων.

Ήδη τόσο στην Ίαπωνία όσο και στην Νότιο Κορέα τά VLCC των 280.000 τόν. d.w. κλείνονται στά δολ. 80.000.000 μέ παραδόσεις τουλάχιστον μετά 18 μήνες, ενώ τά σκάφη μεγέθους Aframax συζητούνται περί τά 5,8 δισεκ. γιέν.

Εξάλλου πρόσφατες πληροφορίες αναφέρουν ότι ή Shell συμφώνησε να χρονοναυλώσει δύο ακόμη νεότευκτα δεξαμενόπλοια των 95.000 τόν. d.w. που ναυπηγεί ή περιβόητη Sanko στά ναυπηγεία Ναμούρα Ντόκγιαρντς.

Οι ίδιες πληροφορίες αναφέρουν ότι ή χρονοναύλωση είναι διάρκειας 7 έτών μέ ήμερησιο μίσθωμα περί των 18-20.000 δολλαρίων.

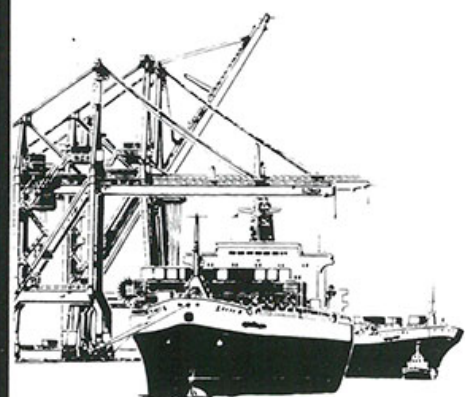
THE HELLENIC WAR RISKS CLUB INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S LARGEST MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.

TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-621 9755.

NAFTIKA CHRONIKA



LUXURY CRUISES

When France's state-subsidised St. Nazaire shipyard undertook to build the super-luxurious, giant cruise ship «Sovereign of the Seas» there was grumbling in France that taxpayers' money was being used to provide fabulous cruises in the Caribbean to American multimillionaires».

Refuting the charge, the Chamber of Shipbuilding replied that the motion of cruises being affordable only to the very rich was an outdated one. It asserted that cruises today were within the means of every budget and were attracting more and more people with middle incomes. It quoted as an example the fact that more than 50% of cruises passengers had an annual income of less than \$ 15,000. Another feature of the cruise business today was the possibility of taking short cruises of five days or less which were affordable by an even wider public.

The Chamber concluded by saying that the building of the «Sovereign of the Seas» was accounting for 4 million man - hours plus another 10 million man - hours for the 700 sub contractors and 700 suppliers in various categories, making the ship the export equivalent of 10 Super Airbuses.

THE «WOODEN WALLS» COULD SAVE US ONCE MORE

We have so far only had one short meeting with the Minister for Mercantile Marine, Mr. Nicos Pappas, during which we were made aware of his fervent — and understandable — desire to find a solution to the problem of «repatriating» all Greek owned ships to the Greek flag.

We were also made aware of the fact that there were stumbling blocks to this highly desirable aim which would do so much good to our seamen, their pension funds and to the national economy as a whole.

We can well imagine what they are. They are mainly the theoretical stumbling blocks set up by theorists who maintain that before the shipowners could be persuaded to transfer back to Greek registry they would ask for more streamlined crew requirements and more reasonable taxation. This would mean fewer job openings and reduced revenues. However, they would be overlooking the fact that on October 1, the Greek-flag fleet consisted of 766 ocean - going ships of more than 3,000 grt. (589 dry cargo and 177 liquid cargo), or 881 ships of more than 1,000 grt. (676 cargo and 215 tankers). Nor would they acknowledge the fact that 1,700 Greek owned ships now fly foreign flags, of which 1,200 are listed in this journal. And if they did,

they would probably not go to the trouble of calculating the gains that would accrue, both in terms of job openings and taxation, if these 1,700 were, as if by magic, transferred overnight to a Greek registry with streamlined crew requirements and reduced taxes.

We can also imagine that the minister's aims are thwarted by artificial barriers set up through fear — mainly the fear of being deprived of some official function.

But the problem does not lie with the actions of these people, whoever they may be. Nor do the Greek people care, as they anxiously watch the dark clouds covering the blue skies of this country which has been brought to its knees by these selfsame bureaucrats. The problems lies in making the most of the country's potential and that of its people, in order to overcome the difficulties of the present time. And this means making the most of what Greek shipping has to offer. Indeed, it could provide the four billion dollars we shall need in 1990 to keep from falling under the strict control of the IMF.

«Wooden walls» could once more solve our national problem, provided we actually want to find a solution.

WHO'S IN THE LEAD?

A local financial paper recently wrote that the Swedish Concordia company, after, buying six U.S. tankers totalling 1.6 million dwt., probably leads all other companies in tanker tonnage because in now controls 4.3 million dwt.

In actual fact, the world leader in tanker tonnage is the Troodos company owned by the Hadjiioannou Group which controls more than 6.1 million dwt.

The paper in question would do well to check its facts before making claims of this kind.

OBSELETE MAMMOTHS

Today, there are about 400 mammoth tankers, more commonly known as VLCC's and ULCC's, in commission. Of these, one third is more than 15 years old and 70% more than 13 years old. In view of the fact that, because of their size, they carry almost half of the world's oil cargoes, it becomes apparent that half the world's oil is carried in ships on the verge of being scrapped.

The owners of these aged giants claim they can continue to have a useful life up to the age of at least 25. Nevertheless, delaying their replacement may add to their profits but does not take the

safety factor into account. And safety is not related only to structural strength but to the technological features to be found in today's newbuildings and which these mammoths lack.

The experts believe that any prolongation of the lives of these ships should be discouraged and, conversely, that the application of new technology should be encouraged. With this object in view, there should be higher classification and registration requirements for such ships and stricter control over them at their ports of call.

NEW PRESIDENT AT THE ATLANTIC BANK

Charalambos A. Zarakiotis has been appointed President and Chief Executive Officer of Atlantic Bank of New York, announced Dimitrios A. Germidis, Governor of National Bank of Greece and Chairman of Atlantic Bank's Board of Directors. Mr. Zarakiotis was also elected to Atlantic Bank's Board of Directors.

Mr. Zarakiotis has almost thirty years' experience in banking with National Bank of Greece and its subsidiaries and affiliates. Most recently he was General Manager of the London banking office.

HELMEPA EXPANDS ENVIRONMENTAL ACTIVITIES

In the framework of its cooperation with the European Commission, the activities of HELMEPA are expanded under the Community MEDSPA Program (Mediterranean Strategy and Action Plan for the Environment), following HELMEPA proposals / projects.

The problems of garbage pollution in the Mediterranean has been acknowledged by the European Communities, at least as regards the northern shores, where it is actually a Community problem. When the E.C. announced the MEDSPA Program in 1988 they aimed at inviting bodies like HELMEPA to indicate their interest in embarking on initiatives of public awareness for the citizens of Europe on the problems of pollution in the Mediterranean environment.

In this connection the E.C. sponsored the HELMEPA Workshop organised in June 1989 on the subject of «Elimination of Garbage Pollution in the Mediterranean and its adoption as Special Area under MARPOL 73/78». The unanimous Resolution thereof, urging Mediterranean coastal States to provide shore reception facilities for ship-generated garbage, has been subsequently included in the U.N. Environment Program Report

of the 6th Ordinary Meeting of the Contracting States to the Barcelona Convention held in Athens in October 1989.

Along with measures which have to be studied and implemented on a government level, HELMEPA feels that information and motivation of the general public is a basic factor. In fact, this is what the Association has been trying to do addressing the shipping community and the public of Greece over the last seven years, since its inauguration in 1982. Accordingly and following its proposals to the Commission, HELMEPA was assigned, the «HELMEPA- MEDSPA» program.

This «Public Awareness Campaign to limit garbage pollution of the Greek seas and beaches» requires a tremendous effort on the part of all of us, citizens, visitors of this beautiful country and the Administration. The protection of the marine environment in Greece and its social and economic ramifications assume particular importance, especially in view of the severe competition within the united Europe of 1992, in conjunction with the «European Blue Flag» Campaign, sponsored by the E.C., and for which HELMEPA is National Operator in Greece.

Prior to that he was Managing Director of the South African Bank of Athens, Johannesburg, and also had key posts in National Bank of Greece's operations in Greece and Chicago.

NEW SHIPBOARD HF RADIO SYSTEM FROM HARRIS CORP.

The Harris Corporation Long Range

Division has introduced a new series of HF radio systems, which utilize new developments in broadband architecture to reduce interference among multiple co-located radio transmitters and receivers.

Harris' new RF-1170 is a 4 KW Broadband Transmitting System, designed specifically for operation in the modern naval shipboard environment. The sy-

stem's unique design uses multiple exciters, amplified and fed through separate Class A, solid-state power amplifiers to a common antenna, thereby overcoming the problem of intermodulation distortion inherent in other approaches to broadband architecture.

FIFTY YEARS AGO

— The war has been raging for the past four months now. Merchant ships are on the front line and bear the brunt of the enemy attacks.

— On December 23, a new collective agreement was signed at the foreign ministry granting seamen an 80% war bonus over and above the basic wage.

— The strength of the Greek fleet on December 31 consisted of 519 ships of 1,622,867 grt. There was also a Greek share in 124 foreign-flag ships totalling 454,318 grt. There were also 22 Greek ships totalling 43,992 grt. in Chinese waters to make a grand total of 665 ships of 2,121,177 grt.

— The German Admiralty gave an order in December 22 to all German ships abroad to try to get home to Germany or to scuttle themselves if they encounter enemy warships.

— The following coast guard officers were promoted to the rank of Lieutenant by Royal Decree: X. Antoniadis, Z. Palyvos, B. Leonidakis, N. Michalitsianos, B. Gravaris, P. Tambourlos and J. Meimaris.

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

(Naftika Chronika, No. 217, 1/1/1940)

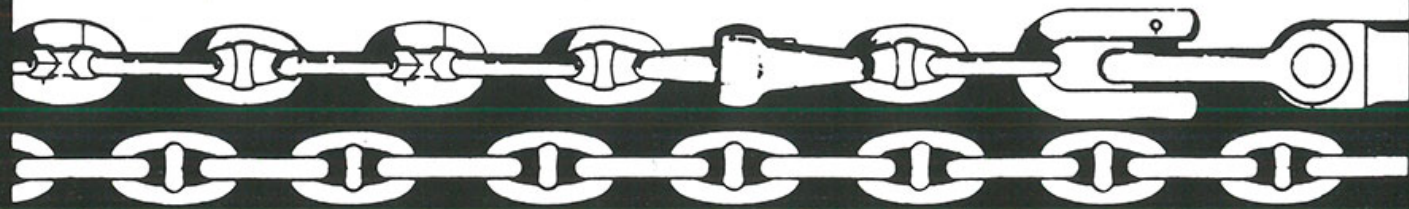
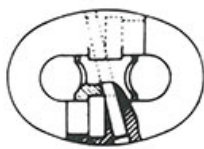
ANCHOR CHAINCABLES
AND FITTINGS



N.K. KATRADIS S.A.

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

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





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρησες - δ. = δηλως - ε. = εφθως)
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073	ε. Πειραιά 2/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Παναμά 12/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Πόρτ Κέλαγκ 14/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Κων/πολη 15/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Πειραιά 12/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	α. Μπρισμπαίν 16/10
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	ε. Βουβάη 1/10
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Γκάνσοκ 4/10	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Μανίλα 27/9	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Ίμινγκχαμ 18/10
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	δ. Παναμά 8/10	ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. Λός Άντζελες 5/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	α. Σιγκαπούρη 8/10	ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592	ε. Γκηλογκ 15/10
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Λέγκχορν 16/10	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Ναβλάκι 7/10
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	α. Ρίο Γκράντε 14/10	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Γένοβα 9/10
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	ε. Βάστο 9/10	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	ε. Ίνσοια 3/10
Α'ΒΑΛΙ	70	8898	δ. Κων/πολη 13/10	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Γαλλία 28/9
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	στό Μπαντάρ Άμπας 10/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Τάραντα 11/10
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Θέουτα 12/10	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Λός Πάλας 9/10
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	ε. Μαμονάλ 27/9	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	προς Γιοκοχάμα 25/9
Α'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Ν. Όρλεάνη 9/10	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781	α. Λός Άντζελες 5/10
				ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 18/10
Α'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9136	α. Άμβέρσα 13/10	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	επωλήθη Έλληνες
Α'ΡΗΝΣ ΝΕΣΤΙΝ	71	78021	προς Πόχάγκ 22/9	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Χόμπαρτ 13/10
Α'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	9136	προς Κίνα 8/9	ΑΝΘΙΠΗ Λ.	76	16646	α. Καρατί 28/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Ν. Όρλεάνη 7/10	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Ντάρμαν 2/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Σιγκαπούρη 10/10	ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389	ε. Πειραιά 16/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	α. Άρεσίφε 13/10	ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	δ. Παναμά 16/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Σουαίμα 6/10	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	προς Ρίο Πλέιτ 26/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	α. Χάμπτον 16/10	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Σουέζ 12/10
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς Πιομπίνιο 24/9
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Χάλα 13/10	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	προς Σίδνεϋ 23/9
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Μανίλα 9/10	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δ. Κων/πολη 15/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	στην Πάχη (άποθήκη)	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Ν. Όρλεάνη 14/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Χιμέγι 15/10	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	προς Κερπιδούν 10/9
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Κόμπε 16/10
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	στο Ντάρμαν 15/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς Κούβα 11/8	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 17/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Ουλσάν 20/9	ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000	προς Ίαπωνία 6/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	ε. Ντάρμαν 12/10	ΣΗΣ	76	6051	προς Άλεξάνδρεια 30/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Πειραιά 8/10	ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	75	35716	α. Σ. Μάιλς 18/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	ε. Πειραιά 4/5	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	34409	α. Γιβραλτάρ 10/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεί Χαλκίδα	ΑΠΝΟΙΑ	73	10713	α. Σάντος 12/10
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στό Μπαντάρ Άμπας	ΑΡΑΦΚΟΝ	77	75124	α. Κεϋόχ 13/10
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	προς Ίντσόν 26/9	ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	82	13800	προς Άλγερία 18/9
ΑΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	δ. Ντόβερ 14/10	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	78	75588	προς Θεσσαλονίκη 17/9
ΑΙΛΙΝΕ	63	10383	προς Δακάρ 27/9	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	20328	α. Σάντος 14/10
ΑΙΛΙΝΤΑ	73	23218	α. Σιγκαπούρη 4/10	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	ε. Ίντσόν 22/9
ΑΙΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Γκουαγιακούιλ 17/10	ΑΡΕΘΗ	73	13631	ε. Μομπάσα 15/9
ΑΙΚΙΜΙΟΣ	85	24700	προς Μπαγκκόκ 14/10	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	στό Μπαντάρ Άμπας 15/9
ΑΙΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Σ. Μάιλς 12/10	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ντάρμαν 18/9
ΑΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Τζέντα 6/10	ΑΡΙΕΛ	70	7571	α. Άσντον 15/10
ΑΙΜΑ	80	11584	ε. Βουβάη 19/10	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΑΙΜΠΑ II	72	9709	ε. Μογκαντίσου 9/9	ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Άμπιτζόν 8/9
ΑΙΜΠΕΡΤΑ	84	17882	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/9	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Γόβνια 7/10
ΑΙΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	α. Πειραιά 18/10	ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	αργεί Πειραιά
ΑΙΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	α. Τενερίφη 16/10	ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	α. Σάν Φραντζίσκο 6/10
ΑΙΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Κρόφτον 8/10	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	α. Λίβερπουλ 11/10
ΑΙΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ	85	10511	α. Σιγκαπούρη 8/10	ΑΡΚΑΔΙΑ	88	36309	δ. Γιβραλτάρ 185/10
ΑΙΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	προς Ναντόγκ 5/9	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	δ. Δαρδανέλλια 18/10
ΑΙΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	α. Άκαμπα 18/9	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Πόρτ Κέλαγκ 20/10
				ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Πράια Μόλε 2/10
				ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	προς Βραζιλία 28/8
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Σιγκαπούρη 9/10	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	επισκευές Λισαβόνα 25/8
ΑΜΑΛΙΑ	72	13631	ε. Μανίλα 29/8	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	84	22172	ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/10
ΑΜΟΡΟΣ	83	34000	α. Ν. Όρλεάνη 14/10	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Καμαρό 29/9
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Μπουσρί 15/10	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633	ε. Κασσιούγκ 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α. Χιούστον 13/10	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	84	25063	ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Μπουσάν 20/9	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ντουπηγ. Άϊδί
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Καρατί 15/10	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	35001	α. Γκάνδη 13/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	ε. Σιγκαπούρη 20/9	ΑΖΚΟΝΑ	81	30500	α. Ν. Όρλεάνη 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	δ. Σουέζ 7/10	ΑΖΛΕ'Υ	70	13363	δ. Παναμά 25/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡ	79	10996	ε. Χόγκ Κόγκ 17/10	ΑΖΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	α. Φός 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΟΥΡ	74	13633	προς Μπάνμπουρι 26/9	ΑΖΤΗΡ	74	13633	α. Γιβραλτάρ 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	ε. Γουόντχαμ 16/10	ΑΖΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Όσκαρ Νές 21/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Τσιβάν 16/9	ΑΖΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Πόρτ Έβεργκλιέιτς 10/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Κασσιούγκ 22/9	ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059	προς Άρζιου 29/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Νεμρούτ Μπαϊ 11/	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Άμβέρσα 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655	α. Άλγκεθίρας 7/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	προς Φουτζέιρα 22/9 *
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Γιοκοχάμα 12/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	α. Φιλαδέλφεια 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Μπριντντ 13/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	ε. Φουκουγιόμα 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	α. Λός Άντζελες 18/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	α. Κασσιούγκ 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Πράια Μόλε 30/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	α. Λένινγκραντ 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	ε. Τομακομάι 15/10	ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Ν. Υόρκη 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	α. Όλμπανυ 10/10	ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Σουέζ 16/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	ε. Μπάχια Μπλάνκα 9/10	ΑΥΛΙΣ	72	16402	επωλήθη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	δ. Πόρτ Σάϊδ 2/10	ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Τοκουγιόμα 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Ρουέν 14/10	ΑΥΡΙΚΑΝ ΓΚΑΟΥΡ	77	6096	δ. Κων/πολη 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	α. Πράια Μόλε 5/10	ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Ν. Όρλεάνη 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Σιγκαπούρη 5/10	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούττα 16/8/88
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Μπαγκκόκ 28/9	ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Ρότερνταμ 13/9				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Άμβέρσα 21/10				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Ντάρμαν 3/10				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Σιγκαπούρη 19/10				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Βουβάη 25/8				

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

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

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	ε. Φιλαδέλφεια 17/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρός Πόρτ Κέμπλα 30/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Πόρτ Καρτίερ 11/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	ε. Σάν Φραντσκο 9/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 4/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Ν. Όρλεάν 25/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. Όρλεάν 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	δ. Σουέζ 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-ΜΟΣ	78	13005	ε. Τερμεουζέν 18/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 13/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάν 5/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	πρός Παλάου Λαγκάου 9/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	δ. Παναμά 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Σαουθάμπτον 12/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	πρός Νουαντίμπο 17/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στο Κάδιξ 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Πόρτ Κέλαγκ 5/10
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.	71	16306	ε. Πειραιά 3/10
ΓΟΥΛΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	δ. Πόρτ Τάουνσεντ 12/10
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	ε. Σιγκαπούρη 8/10
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	πρ. «Γουαίμια»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Πράια Μόλε 28/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Σουάο 19/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	α. Ντάρμπαν 6/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Κηλαγκ 15/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Γιβραλτάρ 21/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Κάρντιφ 15/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Σουέζ 21/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Πράια Μ-ολε 16/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Μαλακία 29/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	δ. Σουέζ 16/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Σουέζ 5/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Σάρροχ 13/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Ν. Υόρκη 16/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Άμστερνταμ 19/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Μομπάσα 19/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	α. Άμστερνταμ 11/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Ρίο Τανέιρο 10/10

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

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βαρώνα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Κάρντιφ 16/10
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Ρότερνταμ 20/9
ΕΘΝΟΣ	77	16726	επισκευές Πειραιά 21/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Κόμπε 13/10
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	δ. Γιβραλτάρ 7/10
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Βανκούβερ 7/10
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Τενερίφη 15/10
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 13/10
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	πρός Άλεξανδρούπολη 28/9
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αναμένει Φουτζέιρα 3/7
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Σιγκαπούρη 15/10
ΕΛΛΗΝ	82	19370	πρ. «Kih Ip
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Τόκιο 4/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Χάμπτον 10/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Γένοβα 17/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	επωλήθη Ελληνες
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΜΠΙΣ	71	9885	παρμένει στη νηολόγιο
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Λονδίνο 22/10
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	επισκευές Χαλκίδα 14/10

ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Ντάρμπαν 13/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 11/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Ντορτιάλ 16/10
ΕΝΑΡΣΙΣ	79	10985	α. Πειραιά 11/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Λός Άντζελες 15/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208	επωλήθη άλλοδοπούς
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Βανκούβερ 15/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Βομβάη 13/8
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	πρός Σιγκαπούρη 30/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	μετ. «Fair Runner»
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	επωλήθη
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Άμπου Ντάμι 10/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 12/10
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	επισκευές Σιγκαπούρη 21/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Κόμπε 17/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Σαλίνα Κρούζ 30/9
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρ. «Ατρώπος»
ΕΥΡΩΤΟ'Υ	70	16374	πρ. «Sturia»
ΕΥΝΗΜΕΡΙΑ	79	10996	δ. Πόρτ Σαϊδ 12/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Μπιζέρτα 10/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Τέξας Σίτυ 30/9
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	πρ. «Ορόιον»

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άσντοντ 10/10
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	ε. Πειραιά 10/7
ΖΕΥΣ	71	87667	α. Λός Πάλας 2/10
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάν 23/9
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Βιτόρια 15/10
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Γιοκχάμα 13/10
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	δ. Σουέζ 14/10
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	δ. Πόρτ Σαϊδ 14/10
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Μεμβούρη 17/10
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	υπόστειλε κυριακή
ΖΙΜ ΜΕΛΑΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κηλαγκ 7/10
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Οζάκα 14/10
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Κίγκτον 16/10
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Ντουάλα 22/9
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Γιβραλτάρ 27/9
ΖΗΤΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Λά Γκουλέτ 11/10
ΖΗΤΟΥ'Ι'ΝΤ	83	45025	α. Ν. Όρλεάν 12/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Χόγκ Κόγκ 6/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Φιλαδέλφεια 16/10
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	ε. Λένινγκραντ 15/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Ντουάλα 2/10
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Γιοκχάμα 13/10
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Λιττέλτον 13/10
ΙΑΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Άμβερσα 18/10
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Μεθούλ 21/8
ΙΜΠΕΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	υψώσε σημαία Βανουάτου
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	πρός Ντουάλα 23/9
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	α. Βομβάη 9/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΛΑΔΕΥ	72	9964	α. Ανκόνα 10/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Φιλαδέλφεια 2/10
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	πρός Βομβάη 6/9
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	ε. Κόντλα 26/9
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861	δ. Κων/πολη 2/10
ΙΟΣ	85	34400	ε. Εϊλάτ 10/10
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849	πρ. «Κρήτη Γκάρντ»
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500	ε. Χόγκ Κόγκ 14/10
ΙΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 12/10
ΙΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 28/9
ΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρός Ιαπωνία 17/9

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	δ. Σουέζ 16/10
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρός Λάγος 21/9
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Καμπάνα 9/10
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Γένοβα 5/10
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	α. Γκόβα 14/10
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	μετ. «Petro Star» (μ.)
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Ντουλούβ 7/9
ΚΑΛΑΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Ταϊλάνδη 3/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Ιαπωνία 1/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Ραβέννα 10/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Χιούστον 6/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Ντητρόιτ 11/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Σαντάνα 10/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	επωλήθη Ίάπωνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	δ. Πόρτ Σαϊδ 11/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	α. Πόρτ Χέντλαντ 10/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Τουμπαρό 6/10
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Rouge»
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Μπωμόντ 8/10
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Κουβέιτ 16/10
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Βιτόρια 6/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Γένοβα 18/10
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τενερίφη 5/10
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρός ηΠΑ 35/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	δ. Κων/πολη 19/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532	α. Κονέρ 15/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πειραιά 13/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Λειζόες 15/10
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 14/10

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	δ. Κων/πολη 14/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (άποψη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Ρας Τανούρα 15/10
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	ε. Ρότερνταμ 19/10
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	δ. Παναμά 3/10
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	πρ. «Esperanza Marina»

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

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	ε. Πειραιά 2/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 29/8
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Μπρούνομπουτελ 18/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Κινούρα 12/10
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Μόντρεαλ 3/10
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Γκάλβεστον 3/10
ΛΑΤΩ	68	18737	α. Βενετία 17/10
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	ε. Πειραιά 5/9
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Ματάντι 25/9
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	στη Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Νάπολη 18/10
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Μπαντάρ Χομεϊνί 27/9
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Γκουαγιακουίλ 16/10
ΛΗΤΩ	77	11264	ε. Καοσιούγκ 12/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Φουκουγιόμα 9/10
ΛΙΚΑ	76	61615	επισκευές Πειραιά 13/3
ΛΙΣΜΠΟΡ	71	2557	στη Βασώρα
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	δ. Κων/πολη 16/10
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Παναμά 14/10
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Γκλάντσατσουον 6/10
ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287	ε. Ν. Τουτικόριν 10/10
ΛΥΔΙ	70	14878	πρός Κίνα 18/9
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	

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

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

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

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

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Ν. Όρλεάνη 9/10
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Πόρτ Κέμπλα 17/10
ΝΑΕΟΣ	70	9865	ε. Ριγέκα 6/10
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	ε. Σμύρνη 13/10
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΝΑΤΑΣΣΑ ΙΙ.	78	9862	επιπλήθη
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	πρ. «Τρένιτ Γουίντς»
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός Καοσιούγκ 28/9
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	α. Πειραιά 2/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Νάντη 16/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ν. Μανγκάλντ 22/9
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 17/10
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Μπαγκόνγκ 16/9
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Πόρτ Σάϊδ 13/10
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	α. Μασσαλία 17/10
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 11/10
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Πόρτ Κέμπλα 15/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέττα (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Φόξ 13/10
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Ταρραγκόνα 8/10
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Μπιλμπάο 14/10
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Χιούστον 24/9
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Σάρροχ 11/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Μίλφροντ Χάβεν 16/10
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Βενετία 18/10
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Πόρτ Κέλαγκ 1/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159	ε. Κολόμπο 19/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Ν. Όρλεάνη 11/8
ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΑΔΙΑΣ	72	19162	επιπλήθη Έλληνες
ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΝΙΝΑ	72	9213	πρ. «Iphnha Wakili»
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός Αϊγυπτό 30/9
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	α. Πειραιά 13/10
ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Μουτσούρες 6/10
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	α. Γιοκοχάμα 10/10
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600	πρ. «Loy + isina Rainbow»
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός Ρουμανία 26/9
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	επισκευές Τσουενβί 7/10
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	δ. Σουέζ 11/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός Όγουέντο 21/9
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	επισκευές Πειραιά 14/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	δ. Γιβραλτάρ 5/10
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Μόγκλα 7/10
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρός Συρία 7/9
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Σαβόνα 9/10
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Λάρνακα 18/10
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	πρός Κορέα 30/9

ΘΕΩΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Χαίφα 17/10 *
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			δ. Παναμά 11/10
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	α. Ναγκόγια 9/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	α. Τζέντα 12/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	ε. Κόμπε 14/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Χάμπτον 10/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	προς Ρότερνταμ 2/10
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	στο Μπαντάρ Χομείνι 17/8
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Φουτζέιρα 29/9
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Λά Σπέζια 17/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	α. Δουνκέρκη 10/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Μακάου 8/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Μεσόγειο 25/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. Παναμά 5/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. Πασκόγκουλα 9/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Φόρντ Ντέ Φράνς 3/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Θέουτα 19/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	προς Ν. Κορέα 3/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	α. Τάμπα 4/10
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. Χάμπτον Ρόουντς 16/10
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	δ. Κων/πολη 9/10
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρ. «Laurotank Friuli»
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	α. Κότκα 17/10
ΟΥΑΪΤ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438	μεταφορές Βραζιλίας
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	ε. Πειραιά 5/10
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρ. «Ατλάντικ IV»
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	ε. Ριγκέκα 10/10
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Μπαράγκουλα 9/10
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Κότκα 11/10
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Μελίλι 8/10
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ρότερνταμ 8/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Άμστερνταμ 13/10
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ίταζάι 7/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	προς Μιζούσιμα 29/9
ΠΑΝΚΑΡ ΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Πόντα ντό Ούμπου 13/10
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Πόρτ Χέντλαντ 9/10
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	ε. Σ. Τζών 16/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	ε. Π. Καμπέλλο 30/8
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	ε. Κοκούρα 17/10
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Κασσιούγκ 7/10
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	δ. Κων/πολη 9/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	έπισκευές Πειραιά 5/6
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Τής 2/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Ντορτιόλ 15/10
ΠΑΣΔΑΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γουέστερνπορτ 11/10
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	προς Κουανγκάι 11/9
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	πρ. «Phillipine Samaguita»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 14/10
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	δ. Σουέζ 17/10
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	έπισκευές Μπρέμερμπαχ 21/9
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Σουέζ 1659
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Πειραιά 4/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Ντορτιόλ 14/10
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	έπωλήθη Έλληνες
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Άντοφαγκάτα 2/10
ΠΕΛΛΑ	71	1594	δ. Δαρδανέλλια 13/10
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 18/10
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Πειραιά 12/10
ΠΕΛΦΑΛΓΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 12/10
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	ε. Φουκουγιόμα 10/10
ΠΕΠΠΥ	67	1183	δ. Δαρδανέλλια 11/10
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Μοντεβιδέο 26/8
ΠΕΤΡΑ	81	35921	α. Λέ Χάβρη 7/10
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρ. Νορβηγία 29/9
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Χιροχάτα 7/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 18/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 7/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Μαυρίκι 1559
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Μπλάφ 8/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 16/10
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	α. Σακάντε 8510
ΠΙΣΤΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	ε. Σιγκαπούρη 19/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ντορτιόλ 28/9
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπότο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Πασαγιές 6/9
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 7/10
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 11/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Σεπετίμπα 13/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Άμβέρσα 20/10
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Τζέντα 8/10
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	προς Χαϊφά 28/9
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	α. Ταγγέρη 11/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Χιούστον 9/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Τσιβταβέσια 7/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	ε. Πενάγκ 18/10
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	έπισκευές Μάτα 21/10
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Άλεξάνδρια 26/9
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Μπλεμπό 16/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μπαγκόκ 26/9
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Πόρτ Κέλαγκ 21/10

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	έπισκευές Ντουμπάι 16/10
ΠΡΑΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	ε. Τσιβταβέσια 11/10
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Τεργέστη 19/10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ικόνιο 15/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 18/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 18/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 18/10
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Γιβραλτάρ 14/10
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Κόρινθο 8/10
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	προς Κρήτη 25/9
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	δ. Σουέζ 6/10
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Όσκαρσασμ 18/10
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	προς Βομβάη 26/9
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Πειραιά 14/10
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βιζακαπατνάμ 27/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Πασαγιές 15/19
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Ροζάριο 14/10
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	προς Μαλαισία 25/9
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Κων/πολη 7/10
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	α. Ν. Όρλεάνη 14/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ρότερνταμ 22/10
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Μόρεχεντ Σίτυ 11/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Φάλμουθ Μπαϊ 13/10
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Σαλέρνο 6/10
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	α. Ουλού 9/10
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	μετ. «Palma» (κ.)
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Πειραιά 12/10
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	ε. Χάλμαστνατ 10/10
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Βομβάη 27/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Άμβέρσα 19/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 9/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μπαχραϊν 3/10
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 14/10
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΣΗ ΚΕΣ	75	15223	προς Παρανόνα 23/9
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Καζαμπλάνκα 4/10
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13630	ε. Μπέντι 1/9
ΣΗΓΚΑΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. Ντορτιόλ 17/10
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Πειραιά 16/10
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Πόρτ Καρτίερ 28/9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ	76	11866	προς Κολόμπο 29/9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Μόρεχεντ Σίτυ 3/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Ρίο Τανέιρο 11/10
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	ε. Βορκελάνη 18/10
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	πρ. «Pacific Arrow»
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 16/10
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	ε. Πειραιά 24/9
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077	ε. Σέτε 28/9
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	α. Άμβέρσα 6/10
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Καζαμπλάνκα 29/9
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Μασσαλία 18/10
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Άμβέρσα 11/10
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Όζακα 12/10
ΣΤΑΛΟ 2	68	22118	προς Έλλάδα 5/8
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Χιούστον 27/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Σάντος 10/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Σάν Λορέντζο 17/10
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Γουέιπα 13/10
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	προς Νιγηρία 29/9
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	έπισκευές Ντουμπάι 6/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Μασσαλία 18/10
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	προς Βαγκαρέι 30/9
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερντάντ (ἀποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΤΑΪΓΕΤΟΣ	77	14607	δ. Παναμά 17/10
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Σουέζ 4/10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Βομβάη 25/9
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	ε. Μπανζούλ 6/10
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Μπουεναβεντούρα 30/9
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Πόρτ Άρθουρ 10/10
ΤΖΟΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Ν. Όρλεάνη 27/9
ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348	προς Χαλκίδα 25/9
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Νταμπιέρ 6/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/9
ΤΙΤΑΝ	71	51281	στο Γκιζάν (ἀποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Φρημάντλ 15/10
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	δ. Γιβραλτάρ 5/10
ΤΟΠΑΣ	85	28000	α. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	α. Μορμουγκάο 6/10
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥΪ	88	9100	α. Άμβέρσα 21/10
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	προς Μερσίνη 26/9
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	προς Ζανζιάνγκ 23/9
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.	68	2760	ε. Πειραιά 14/8
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	ε. Καζαμπλάνκα 7/10
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪ'ΑΛΑΝΤ	74	13639	α. Φρημάντλ 15/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Τόκιο 13/10
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Κολούμπα ρίβερ 3/10
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Πρόρογκρουν 6510
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 16/10
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Ρας Μπουντράν 22/9
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. Χάμπτον 17/10
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Ν. Όρλεάνη 2/10
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255	α. Γιουροπόρτ 17/10

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

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



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Ρίο Ίανέιρο 8/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Ναγκόγια 11/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	επισκευές Χαλκίδα 26/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Άσντόντ 29/10
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ Κ.7.	68	9031	επισκευές Ίμπιπούμπο 2/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Ν. Όρλεάνη 6/11
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Λός Άντζελες 7/11
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (ΑΒ.)	57	1147	υπέστειλε Βρεταννική
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Σάο Σεμπασιάνο 1/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	75	1985	στη Μάλτα 12/10
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	α. Μπαντόρ Άμπά, 11/11
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	δ. Κων/πολη 2/11
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	δ. Γιβραλτάρ 8/11
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Ρότερνταμ 17/11
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	επωλήθη Έλληνες
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	α. Μπαντόρ Άμπά, 21/10
ΑΕΛΛΩ	78	36548	ε. Άμστερνταμ 14/11
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	α. Ουέλιγκτον 7/11
ΑΕΤΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	ε. Ήσχοβεν 25/10
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	α. Τόραντο 3/11
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Π. Σαϊδ 14/11
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	δ. Κων/πολη 9/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Κουβέιτ 1/11
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Θεούτα 11/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Πόρτ ντε Μπούκ 12/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Σιγκαπούρη 15/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	επισκευές Σιγκαπούρη 14/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Μπαχραϊν 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	ε. Ρουέν 14/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	ε. Νάπολη 13/11
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	πρός Άλγέρι 28/10
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	α. Λέγκχορν 16/11
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περαϊκού
ΑΤ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	στο Μπαντόρ Άμπά, 28/10
ΑΤ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	α. Πειραιά 10/11
ΑΤ'ΛΑ	72	16235	α. Γιβραλτάρ 9/11
ΑΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	ε. Φρητάουν 6/11
ΑΤ'ΝΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	α. Ύμουιντεν 15/11
ΑΤ'ΝΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Λισσαβών 12/11
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός Άμβέρσα 6/10
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρός Γιβραλτάρ 28/10
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	ε. Σάρζο 13/11
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Γιβραλτάρ 3/11
ΑΚΟΥΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	στο Μπαντόρ Άμπά, 28/8
ΑΚΟΥΡ ΙΙ (κ.)	73	8824	ε. Μπαγκόνκ 23/10
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Δουνκέρκη 14/11
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765	α. Πειραιά 13/11
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Άμβέρσα 17/11
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Ντηρόιτ 8/11
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724	ε. Κολομπία ρίβερ 13/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	α. Γιουρπορτ 3/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	δ. Μπρούνομπουέλ 2/11
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρός Άλγερία 7/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993	πρ. «Gemini»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	μετ. «Γεωργίος» (ΑΒ)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Τορόντο 4/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	α. Μίλφορντ Χάβεν 16/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρός Κόλπο ΗΠΑ 26/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	ε. Τόκιο 13/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14985	πρ. «Bahamastars»
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	δ. Δορδονέλλια 5/11
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	α. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	α. Ροβέννα 13/11
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Τζένο 8/11

ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Σάο Σεμπασιάνο 5/11
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρός Βομβή 7/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 16/11
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ε. Μπαγιόν 25/9
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	ε. Σιγκαπούρη 16/11
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Ρότερνταμ 18/11
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. Όρλεάνη 7/11
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	35747	α. Γιοκαίτι 14/11
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	α. Ρότερνταμ 8/11
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	πρός Ίταλία 18/4
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069	υπέστειλε Έλληνική
ΑΜΟΑΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	πρός Κόργκ Άιλαντ 23/10
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	ε. Νάντη 17/11
ΑΝΔΕ (δ.κ.)	72	122936	πρός Κόρεα 22/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π.)	77	4713	ε. Σ. Άννα Μπαϊ 30/10
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	νωση. Σχζέσιν
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρός Λένινγκροντ 9/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Χάμιλτον 25/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Ζίρκου Άιλαντ 3/11
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Βομβή 1/11
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	α. Σεμαρόνκ 2/11
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	α. Μιζάι 10/11
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	δ. Σουέζ 13/11
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	α. Σιγκαπούρη 13/11
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Τολέδο 3/11
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	πρός Έλλάδα 23/10
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	δ. Σουέζ 1/11
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	α. Ρίο Ίανέιρο 6/11
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	στη Τσιταγκόνκ 18/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Κενίτου 8/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036	α. Σιγκαπούρη 15/11
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	α. Χόγκ Κόνκ 16/10
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	επισκευές Πειραιά 11/9
ΑΝΤΙΓΡΟΝ Σ.Β. (κ.)	76	23715	επωλήθη Έλληνες
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Πενάγκ 7/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Σύν Φρουτζόκο 2/11
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Γιουνζίνι 31/10
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρο 30/10
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	α. Ρίο Γκράντε 7/11
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Ρότερνταμ 11/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Πειραιά 10/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Πειραιά 14/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Σήρνε, 15/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΙΙΙ (κ.)	82	24597	πρός ΗΠΑ 31/10
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	α. Σάντο, 12/11
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρός Ίαπωνία 27/10
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Λό, Πάλαμ, 2/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Ρότερνταμ 16/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	επισκευές Λό Πλάιτ 18/11
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	α. Κασσιούγκ 6/11
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	ε. Χάτοινοχ 4/11
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	επωλήθη Κινέζου.
ΑΡΓΩΣ (δ.)	74	98905	πρός Τσιβόν 26/10
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρός Τυρτού, 23/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13285	ε. Ντιλιάν 12/10

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	76	125465
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	64	1221
ΑΡΙΩΝ Ι (μ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	77	11559
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	81	9387
ΑΡΜΑ (Μ.)	66	30647
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	68	2571
ΑΡΟ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΓΜΑΤ	78	38467
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΦΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑΓΙΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΝΟΥΣ (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΣΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΣ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	15599
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΙΗΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302
ΓΚΑΛΑΝΤΑ I NT.	65	1222
ΓΚΛΑ I NTER (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤ (ΑΒ.)	65	4482
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ I (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ I ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ I NTER (π.)	70	5470
ΓΚΡΗΚ ΦΑ I TER (δ.κ.)	74	60399

ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ I B ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΣΤΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ I NNER (κ.)	75	16421
ΓΟΥ I NTΦΡΟΣ (μ.)	70	1982
ΓΟΥ I NTΦΩΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ I NTΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ I NTΤΑΕ Υ ΜΠΑ I Y (κ.)	70	9907
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ I TOP (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862
ΔΗΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ I TZ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)	70	9030
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ I Y (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΥ I. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΑ I Z I (π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΑ I TΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ I B (π.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟΝ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΥΑ I P (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	26229
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟ I ΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΞ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182
ΖΗΝ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΑΚ	76	17129
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076

ο. Μπιλμπό 3/11		
ε. Φουτζέιρο 2/11		
δ. Πανωμό 27/10		
πρό. Πουέρτο Κυμπελλό 21/9		
ε. Βίγκο 18/7		
ε. Λόρνακ 13/11		
ε. Όσον 14/10		
ε. Χιούστον 12/11		
ε. Σιγκαπούρη 14/11		
ε. Μόρρο Ρεντόντο 1/10		
ε. Σιγκαπούρη 11/11		
πρό. Μουπόσα 12/10		
ε. Ρό. Τυούρα 3/11		
ε. Μπράουνβιλ 2/11		
ε. Λό. Αντζέλε, 14/11		
ε. Μορμουγκό 30/10		
πρό. Γιοκοχίμα 17/10		
πρό. Γιοσού 25/9		
ε. Σιγκαπούρη 15/11		
ε. Πειραιά 14/10		
στο Μπιντόρ Άμπι, 19/9		
ε. Σέτε 11/11		
ε. Λονδίνο 16/11		
ε. Τόμπο 13/9		
πρό. Άκουμπο 25/10		
ε. Λόγο, 8/11		
πρό. Γκνάντοκ 18/10		
όγορ όπό Ελληνε,		
ε. Κικινάδα 3/11		
μεσογεικός, μετοφορέ,		
ε. Μορμουγκό 29/10		
ε. Λόγο, 2/11		
πρ. Άμπου Ντόμπα Στίρ		
ε. Μουπότο 8/10		
ε. Φό. 16/11		
έγκι.τα.ε.ε.φ.θ.κ.		
ε. Ντόρμπιν 10/11		
πρό. Μπελινουόιν 27/10		
ε. Σέβονι 13/11		
ε. Ντομμό 4/11		
ε. Ρεσίφε 4/11		
δ. Πόρτ Σάι 17/11		
πρό. Κούβι, 19/9		
στη Βομβόη 2/11		
ε. Ντουλούθ 23/9		
πρό. Έσκραβο, 6/10		
πρ. «Ocean Maid		
πρό. Σιγκαπούρη 19/10		
ε. Γκι.Άρεστον 11/11		
ε. Σιγκαπούρη 1/11		
ε. Τέλε, Σίτυ 4/11		
ε. Καρότσι 10/11		
ε. Τενερίφ 12/11		
ε. Λεϊζόε, 13/11		
ε. Ν. Όρλεάν 11/11		
πρό. Κουσιούγκ 26/10		
πρό. Βομβόη 13/10		
πρό. Κοντλ 28/10		
ε. Κοντίζ 10/11		
ε. Ρεσίφ 10/10		
ε. Δαρδανέλλια 8/11		
ε. Ν. Όρλεάν 31/10		
ε. Καλκούτι 6/10		
ε. Μπιλμπό 14/11		
πρό. Λουάντο 29/9		
ε. Σύν Φροντοίσο 11/11		
πρό. Κρητίσιον 30/10		
ε. Καλκούτι 28/10		
ε. Ν. Όρλεάν 28/10		
δ. Πανωμό 11/11		
πρό. Κωνσταντίου 24/10		
υψώσε κυπριακή		
ε. Βίγκο 13/11		
ε. Μόμπιλ 10/11		
ε. Ρίο Τυνέιρο 18/10		
ε. Σιγκαπούρη 10/11		
ε. Γκρήνοκ 14/11		
ε. Ντόρμπιν 9/11		
ε. Τζέμπελ Άλι 4/10		
πρό. Σιρικούσα 26/10		
ε. Ριγίεκα 4/11		
πρό. Άμβέρσα 31/10		
ε. Ντόρντρεχτ 21/9		
δ. Πόρτ Σάι 29/10		
δ. Μόλτο 8/11		
ε. Πειραιά 8/11		
πρό. Τσιβάν 1/11		
ε. Κινούρα 19/10		
ε. Βομβόη 31/10		
ε. Πένκο 2/11		
ε. Άμβέρσα 9/11		
δ. Πανωμό 13/11		
ε. Χιούστον 15/11		
ε. Γιούροπορτ 17/11		
δ. Κωνίπολη 10/11		
ε. Νοβόλκι 7/10		
ε. Χιούστον 7/11		
ε. Ν. Όρλεάν 15/11		
στη Σεμάγκα (όποθηκη)		
στη Σαφάγκα (όποθηκη)		
ε. Χάμπτον 13/11		
ε. Λό. Πόλμας 5/11		
ε. Πειραιά 11/11		
ε. Κολόμπο 16/10		
ε. Κωνίπολη 14/11		
ε. Κοντίζ 12/11		
πρό. Σιόνε 26/10		

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.).	78	25063	πρόσ. Ίνδου 31/10	ΚΟΡΑΛ (κ.).	81	15178	α. Σιγκιπούρη 12/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασούρα	ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ Π (δ.κ.).	74	112825	από Κυράτοι 6/10
ΘΑΛΙΑ (π.).	76	16873	πρόσ. Ίνδονοία 17/10	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρόσ. Σιγκιπούρη 30/8
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.).	76	19855	α. Ντότζες 12/11	ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175	πρόσ. Σιγκιπούρη 30/10
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.).	74	35540	πρόσ. Σαγκάκι 19/10	ΚΟΣΜΑΝ (κ.).	77	14186	α. Γιοκοχάμα 15/11
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.).	66	1588	ε. Μπαρλέττα 7/11	ΚΟΣΜΑΝ II (κ.).	77	15389	ε. Χόγκ Κόνγκ 14/11
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021	πρόσ. ΗΠΑ 24/10	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).	74	15994	πρόσ. Σιγκιπούρη 29/10
ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.).	81	34447	πρόσ. Σιγκιπούρη 23/10	ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	α. Νέασον 2/11
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.).	75	65055	α. Τουμποράο 1/11	ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	α. Ν. Πάριου 4/11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.).	64	1579	α. Μανφρεντόνια 13/11	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.).	81	10524	δ. Παναμά 14/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.).	70	1467	α. Λός Πάμας 6/11	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519	α. Φατέχ Τέρμιναλ 8/11
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.).	70	55032	ε. Χάμπτον 15/11	ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.).	76	88886	δ. Σουέζ 7/11
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κε.υ.).	72	2934	α. Αύγουστα 6/11	ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.).	79	7599	α. Βαλπουράιζο 3/11
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.).	77	995	ε. Πειραιά 14/11	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).	64	26621	α. Ντουμπάι 15/11
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.).	73	1272	πρ. «Kinsel Maru	ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784	πρόσ. Νιούκασλ 4/10
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.).	77	997	δ. Δαρδανέλλια 12/11	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.ιν.).	68	15809	α. Βιζοκαπιτανίτς 21/10
ΘΗΤΑ ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.).	74	1954	μετ. «Φαέθων» (π.).	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634	α. Ν. Όρλεάν 9/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.).	65	1000	επισκευές, Πειραιά 12/6	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.).	68	10313	ε. Ρεσίφ 14/8
ΙΛΙΟΝ (κ.).	72	8016	πρόσ. Μπεκονκούρ 27/10	ΚΥΜΟ (π.).	74	65685	α. Χουάσκο 2/11
ΙΛΛΙΝΙΟΣ (δ.).	75	137854	ΕΤΑ Άιν Σούκνα 15/9	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875	πρόσ. Σουγκέι Πικνίγκ 30/11
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Ντάρμπτον 4/11	ΚΥΡΗΝΙΑ	71	15951	α. Χιούστον 6/10
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.).	77	140277	α. Άιν Σούκνα 12/9	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολή 29/10
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.).	74	9192	α. Μπωμόν 14/11	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).	70	9981	ε. Πορμπαντίρ 15/10
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).	80	19256	ε. Ντάρμπτον 15/11				
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.).	78	29991	ε. Άμψούργου 18/11				
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.).	78	20436	α. Χάτοινοχ 1/11				
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.).	82	4796	πρόσ. Μόντρεαλ 31/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).	1-	588					
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.).	77	11488	υπέστειλε ελληνική	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990	ε. Νεκύλα 25/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).	77	6901	α. Ν. Ύορκη 12/11	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834	πρόσ. Κονάριε, Νήσου, 30/10
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪ ΛΟΡ (π.).	77	11884	α. Σιγκιπούρη 11/11	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΥ (κ.).	76	1575	α. Φό, 17/11
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.).	67	5293	πρόσ. Κουικιντόν 30/10	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ Υ (κ.).	72	83714	α. Τουμποράο 22/10
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.).	69	9333	επισκευές, Πειραιά 12/10	ΛΑΙΛΑΦ (κ.).	76	12166	α. Τζουμπάι 9/11
ΙΡΙΣ (κ.).	70	5278	ε. Μορμουγκάο 23/10	ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763	πρόσ. Κάρντιφ 26/10
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	από Λόγος, 7/10	ΛΑΚΥ (Μπχ.).	68	8135	πρόσ. Παναμά 13/10
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).	76	8372	ε. Λοριέντ 26/10	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225	δ. Σουέζ 11/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρόσ. Μόγκλα 31/10	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698	α. Μπαρνακούλι 4/11
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	α. Ρότερνταμ 12/11	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).	70	63519	πρόσ. Χόγκ Άιλαντ 9/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	α. Κεμπέκ 8/11	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.).	77	8976	ε. Μονφολκόνε 11/11
				ΛΑΜΠΡΑΝΤΟΡ (κ.).	74	9448	αγορά από Έλληνες,
				ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).	65	1600	πρόσ. Μπουτό 4/8
				ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980	ε. Βηρυτό 30/10
				ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416	ε. Ν. Όρλεάν 11/11
				ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).	61	22046	ε. Φουτζέιρα 12/10
				ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).	68	22244	α. Λόγος, 6/11
				ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648	α. Σιγκιπούρη 11/11
				ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρόσ. Δ. Αφρική 22/10
				ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865	από Κόγκυ (υπόθηκη)
				ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.).	75	79249	δ. Σουέζ 14/11
				ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			
				(κ.).	74	18700	α. Μπαλκισπόν 1/11
				ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684	πρόσ. Άβονα 23/9
				ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪ ΤΖ (κ.).	72	17914	ε. Πειραιά 10/11
				ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414	πρόσ. Ίνδου 27/10
				ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).	71	3864	α. Δουνκέρκη 13/11
				ΛΕΦΕΜ (Όν.).	66	1597	α. Σιγκιπούρη 9/11
				ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	πρόσ. Χό Τσι Μινχ Σίτ 28/10
				ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.).	79	7598	πρόσ. Π. Κομπελλό 30/10
				ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373	α. Ντάρμπτον 16/11
				ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).	68	53075	ε. Τζέντα 12/11
				ΛΗΤΩ II (π.).	72	6106	ε. Άμψούργου 15/11
				ΛΙΑΥ Τ. (μ.7).	54	1991	πρόσ. Κουεάιμιν 6/9
				ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.).	69	17872	δ. Κων/πολή 15/11
				ΛΙΝΑ (Όν.).	66	2953	α. Πόρτ Σάϊν 9/11
				ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).	74	8931	ε. Σχέζον 3/11
				ΛΙΤΣΑ Ν.κ.).	74	3256	α. Γκόλβεστον 22/10
				ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.Βρ.).	82	36865	α. Ν. Ύορκη 14/11
				ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).	82	36865	ε. Ν. Όρλεάν 8/11
				ΛΥΔΙΑ (κ.).	76	5915	πρ. «Daphne
				ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΙΚ.	75	34745	ε. Παρναγόου 5/11
				ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168	ε. Ρίγκ 2/11
				ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).	76	8731	ε. Σαλβαντόρ 9/11
				ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.).	70	11329	μετ. «Σάντρυ Κ. (π.)
				ΜΑΚΤΟΡΜ (κ.).	69	11700	υπέστειλε ελληνική
				ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).	84	38259	μετ. «Elbe (Λ.)
				ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.).	74	9800	πρόσ. Ιαπωνία 26/10
				ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.).	73	72343	ε. Σουάϊ 13/11
				ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101	α. Γούνθ 11/11
				ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).	71	9810	α. Ίταζι 6/11
				ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36634	ε. Τερμινάκ 4/11
				ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ.κ.).	73	18892	ε. Πόρτ Κέλυγκ 15/11
				ΜΑΡΚΟΤ (κ.).	71	11242	πρόσ. Σέκου 12/10
				ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).	76	10108	πρόσ. Παρμαρίμπο 31/10
				ΜΑΡΙΑ Κ. (π.).	77	20502	πρόσ. Χουάγκουπο 23/10
				ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).	77	18604	α. Φιλιδέλφει 5/11
				ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512	μεταφορές, Περισκοί
				ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.).	76	17324	επωλήθη Νορβηγού.
				ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.).	70	17487	α. Πόρτ Κέλυγκ 16/11
				ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341	α. Άμψούργου 11/11
				ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628	ε. Ντάρμπτον 15/11
				ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.).	76	138765	δ. Σουέζ 2/11
				ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.).	73	72336	α. Τέξας, Σίτ 27/10
				ΜΑΡΚ ΑΤΛΑΝΤ (κ.).	71	1516	α. Πειραιά 13/11
				ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (κ.).	75	1599	α. Μισσούλι 14/11
				ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	α. Σιγκιπούρη 2/11
				ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10708	ε. Νταβό 21/7
				ΜΑΡΥΛΙ (κ.).	74	15412	α. Σιγκιπούρη 15/11
				ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.).	69	15520	α. Άλγκεθίρ 12/11
				ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715	ε. Πειραιά 29/10
				ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.κ.).	73	15498	πρόσ. Τιμπικό 19/10
				ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10991	πρόσ. Μπουντάρ Άμπν, 7/10
				ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.).	76	21372	πρόσ. Κούβ 11/10
				ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623	α. Έιλντ 9/11
				ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141	ε. Ν. Όρλεάν 6/11
				ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872	α. Τερρακόν 12/11
				ΜΕΡΙΤ Ι.π.).	73	112306	δ. Ντόβερ 12/11
				ΜΕΡΙΤ (π.).	69	35284	επωλήθη Έλληνα.
				ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.).	70	10490	πρόσ. Σιγκιπούρη 20/10
				ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.).	80	30875	α. Χιούστον 10/11
				ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7).	79	43857	

ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Ν. 'Υόρκη 13/11
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ.)	60	4638	πρ. «Volgole»
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/11
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Σιγκαπούρη 16/11
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	πρ. Κουσιούγκ 17/10
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Πόρτ Τζάμποτ 18/11
ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. 'Ορλεάνη

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	πρ. Νιτηρόιτ 29/10
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Ντομάρ 4/1
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Σιγκαπούρη 13/11
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	α. Αμβέρου 4/11
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	α. Ρουέν 10/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999	έπισκευέ, Ντάρμπτον 14/11
ΜΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Βρέμη 15/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρ. Μπόνου 14/10
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	α. Μπαντόρ 'Αμπό, 25/10
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	α. Λό, Πόλμο, 8/11
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρ. Τζέντι 18/10
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρ. 'Ιταλία 30/10
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουντ 15/11
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	α. Λέρνακ 15/11
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	α. Λό, Πόλμο, 7/11
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σαμάγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	πρ. ΜΠΕΛΙΤΑ 7/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	ε. Σουέζ 15/11
ΜΠΕΚΚΜΠΕΝ (ΑΒ.)	62	6246	έπισκευέ, Πειραιά 7/6
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	έπισκευέ, Βρετανική
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	στο Κουράι 13/11
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	έπισκευέ, Πειραιά 3/11
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	έπισκευέ, Πειραιά 15/6
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Αλμύρι 11/11
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρ. Νιούπορτ 31/10
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	πρ. Σιγκαπούρη 26/10
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ Υ' (Αιβ.)	73	31861	ε. Μπέντι 24/9
ΜΠΡΑ Ι Τ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870	α. Κού, Μπύι 7/11
ΜΠΡΑ Ι Τ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193	α. Γιβραλτάρ 6/11
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	πρ. «Λέικ Στάρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	πρ. 'Οκρίκ 31/10
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	δ. Κων/πολη 16/11
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506	πρ. Λουάντο 16/10
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Ρότερνταμ 4/11
			α. Μπότγουντ 6/11

Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558	ε. Τζουμπάιλ 11/11
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646	δ. Σουέζ 16/11
ΝΑ'Τ'Α (κ.)	70	9069	ε. Ντακούρ 21/8
ΝΑ'Τ'Α ΛΑ'ΙΤ (Μπχ.)	77	34841	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/11
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	πρ. Κεπτάου 29/10
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ	72	18723	ε. Τζουμπάιλ 2/11
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	73	11645	α. Αμβέρου 8/11
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Βουκουβίνα 14/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Λό, 'Αντζέλε, 1/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	α. Πόρτ Σάιτ 17/11
ΝΕΔΙ (δ.κ.)	74	39018	πρ. 'Αγκόλυ 23/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Μπιάπο 16/11
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	ε. Κεμπέκ 9/11
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	στη Βομβόη 20/10
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρ. 'Αλγερία 24/10
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ε. Σιγκαπούρη 15/11
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	ε. Κουσιούγκ 26/10
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Σιγκαπούρη 15/11
ΝΙΚΚΙ (κ.)	75	65459	α. Κουσιούγκ 26/10
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	α. Σ. Μαρτίν 25/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	ε. Φό, 16/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	ε. Ραβέννα 12/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	8	24843	ε. Κολομπία Ρίβερ 14/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/10
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Ν. 'Υόρκη 4/11
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Μονίλο 23/10
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	ε. Πειραιά 6/5
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στη Κουρτινέ 26/7
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	δ. Γιβραλτάρ 16/11
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/11
ΝΟΒΕΑΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρ. Χύργκ 'Αϊλντ 29/10
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	α. 'Αλγκεθίρου, 9/11
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Γίνδη 9/10
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	α. Γκρόντ Καμίν 3/11
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μιλύμ 7/11
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	ε. Αμβέρου 17/11
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	ε. Βομβόη 8/10
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/9
ΝΤΑ Υ' ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	δ. Κων/πολη 12/11
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Λέ Χύβρη 14/11
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Μουρβόιν 8/11
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σερπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	ε. Μπουγκόκ Μπάρ 21/10
ΝΤΟΝΑ ΔΟΥΛΑ	70	17355	α. Μόντρε ντέ Ντέου, 7/11
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355	ε. Ρίο 'Ινέιρο 12/11
ΝΤΟΝΑΛΝΤ (δ.κ.)	68	1209	ε. 'Αλγκεθίρου, 14/11
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Μόγκλι, 9/11
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορέ, Περιοκού
ΟΑΚΜΠΛΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ντάρμπτον 5/11
ΟΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	α. Χάλλ, 17/11
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Κόγκλιου 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	δ. Γιβραλτάρ 15/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Ουάσκιν 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Σό Σερμπότσκ 4/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990	πρ. 'Αγκρά ντό, Ρέι, 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Σουέζ 14/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Γένοβι 11/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεταφορέ, μεταφορέ,
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	έπισκευέ
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	πρ. Βομβόη 6/10
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	πρ. Σιγκαπούρη 28/10
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	πρ. 'Ινδία 29/10

ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	πρ. Τόμπο 24/10
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656	δ. Κων/πολη 12/11
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	δ. Κων/πολη 10/11
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Λέγκχορν 16/11
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρ. Κουσιούγκ 18/10
ΟΡΣΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434	ε. Ογουέντο 29/8
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΛ (δ.π.)	84	4083	α. Ρότερνταμ 17/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΙΤ'Κ (κ.)	76	12443	δ. Πόρτ Σάιτ 3/11
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'ΙΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην 'Ακόμπο (άποθήκη)
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818	α. Λονδίνο 13/11
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΣ (δ.κ.)	75	176009	στο Χύργκ (άποθήκη)
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΣ	84	13852	α. Χακάτο 5/11
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορέ, Κιούγκ
ΟΥΡΑΝΙΣ (μ.)	69	9907	πρ. Κουσιούγκ 23/10
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	ε. Κουράι 13/11

ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)	77	5215	ε. Λό Σπέζιο 10/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/11
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	δ. Παναμά 14/11
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Τακόμο 13/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Πειραιά 13/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Ρίο Γκρόντε 8/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	α. Πειραιά 12/11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Κουινγκντό 29/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Αμβέρου 5/11
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	ε. Ρουζόριο 3/10
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	δ. Παναμά 10/11
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18929	μετ. «Astoria» (κ.)
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489	στη Μονίλο 9/11
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Κοπέτ 4/11
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	πρ. Νινγκμπο 18/10
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Σουρμπόγκ 6/11
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορέ, Περιοκού
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	πρ. Μοστούγκονέμ 28/10
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	ε. Ντομέττα 16/10
ΠΑΤΡΑ'Ι ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251	πρ. Μαρούσι 20/10
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρ. 'Ινδία 22/9
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Αμβέρου 4/11
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Σόν Φρινταίσκο 12/11
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Κολόμπο 27/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 8/2
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Πόρτ Σάιτ 15/11

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Αμβέρου 16/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρ. Ροστόκ 29/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρ. Πειραιά 17/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839	ε. Μπουγκόκ Μπάρ 21/10
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σό Σερμπότσκ 1/11
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουμπάιλ 28/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	δ. Κων/πολη 2/11
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Κιλλάου 30/10
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Σιγκαπούρη 15/11
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	ε. Τζέμπελ 'Αλι 6/11
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λό, Πόλμο, 10/10
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	ε. Δομέττα 9/11
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	ε. 'Υουίντεν 16/11
ΠΟΛΙΚΟΣ (ΑΒ.)	70	1437	έπισκευέ, Βρετανική
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	α. Ντάρμπτον 13/11
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	στο Χύργκ (άποθήκη)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (μ.)	72	9481	α. Φλαούγκ 4/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρ. Νιγρή 28/10
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Βομβόη 8/11
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	πρ. Μπουγκόκ Μπάρ 16/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	πρ. Πόρτ 'Ογκυ 4/9
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	πρ. Γίνδη 24/5/10
ΠΟΡΤΑ'Ι ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	ε. Κουράι 10/11
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρ. Ν. 'Αντολή 17/10
ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)	70	10469	α. Κολόμπο 10/11
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Σιγκαπούρη 14/11
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	α. Χόμπτον 10/11
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	πρ. Κούβ 12/9
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	α. Πειραιά 16/11
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Χόουστον 14/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Σουρμπόγκ 6/11
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρ. Βενεζουέλα 23/10
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Μοντεβιδέο 13/11
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Λόγο, 27/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	έπισκευέ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Ντοουλόβ 23/10
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	έπισκευέ, Νορβηγία
ΠΡΟΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Γιβραλτάρ 15/11
ΠΡΟΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Μπουμόντ 11/11
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Φουτζέιρα 8/11
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Σιγκαπούρη 5/11
ΠΡΩΤΟΚΑΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	μετ. «Setis II
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	πρ. Γιάμπο 31/10
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	α. Φουτζέιρα 3/11
ΡΑΝΤΟΥΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΡΕΔΟΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	ε. 'Αλγκεθίρου, 8/11
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352	α. Μπαντόρ 'Αμπό, 4/11
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Μπουρνομπουτέλ 16/11
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	έπισκευέ, Σιγκαπούρη 15/11
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	έπισκευέ, Πειραιά 19/9
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. Γκτιν 13/11
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Σουέζ 15/11
ΡΟΔΟΣ (δ.π.)	71	17805	α. Ραβέννα 14/11
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	πρ. Μπουρνο 29/5/10
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	17877	α. Κιουρούζου 14/11
ΡΟΟΥΣ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	στο Γκτιν
ΡΟΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Σουέζ 17/11
ΡΟΟΥΣ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	ε. Πειραιά 12/11
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Τενερίφ 13/11

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	δ. Κων/πολη 5/11	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Λός "Αντζελες 6/11
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Ραβέννα 7/11	ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ΕΤΑ Νιγηρία 11/11
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (υποθήκη)	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Φιλαδέλφεια 14/11
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925	ε. Γένοβα 15/11	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Μανφρεντόνια 7/11
ΣΑΓ'ΙΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	ε. Σίρρι (υποθήκη)	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	ε. Πόρτ Κέλαγκ 5/11
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Σιγκαπούρη 16/11	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρόσ Ν. Κορέα 25/10
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Σιγκαπούρη-άλλοδαπούς,	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Ρουέν 12/11
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Πωληθή-άλλοδαπούς,	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	ε. Ίντσον 21/10
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Ντόβερ 9/11	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	ε. Ρός Τανούρα 19/10
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	υπέστειλε κυπριακή	ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	πρ. «Leo»
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	δ. Κων/πολη 8/11	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. Πειραιά 31/10
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Γάνδη 12/11
ΣΑΜΟΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ραβέννα 13/11
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Άντεν 3/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρόσ Άλγερια 9/10
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	ε. Σοφός 6/11
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	69	13942	ε. Αμβέρσα 11/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΜΙΝ Α. (κ.)	61	1586	ε. Βαλέντσια 5/11
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΡ (κ.)	74	24573	ε. Αλικάντε 14/11
ΣΑΝΤΡΑ ΙΖ (κ.)	71	13575	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	84	20494	ε. Ίμινγκχαμ 2/11
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	77	22893	ε. Ρίο Ιανέιρο 6/11
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (κ.)	78	18321	ε. Ν. Ορλεάνη 13/11
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	74	6925	ε. Σιγκαπούρη 7/11
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	62	1133	ε. Πύλο 30/10
ΣΑΟΥΘ ΑΓ'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	78	3405	ε. Φρήπορτ 3/11
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΕΙ'ΝΑΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	70	1586	δ. Πόρτ Σάιτ 3/11
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΕΙ'ΝΑΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	71	2940	ε. Γιοκοχάμα 13/11
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΕΙ'ΝΑΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	69	6183	δ. Σουέζ 11/11
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΕΙ'ΝΑΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	1453	δ. Σουέζ 12/11
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ (π.)	74	8901	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΕΙ'ΝΑΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	50	1518	ε. Σουέζ 12/11
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	75	17894	ε. Σουέζ 12/11
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	70	15265	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΟΡΚ (κ.)	76	31725	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΓ'ΙΛΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	75	111171	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΓ'ΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	69	9822	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΓ'ΙΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	9076	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΓ'ΙΛΟΡ I (κ.)	70	12578	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	18736	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΓ'ΙΛΟΡ II (κ.)	70	12578	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	68	10964	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	11562	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	19420	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	10372	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	19735	ε. Σουέζ 12/11
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	61	1252	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	16329	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	71	16275	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	22294	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μπχ.)	68	66113	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	18204	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	66	18781	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	3531	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	83	35762	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	81	3375	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	5868	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	9954	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	9044	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	16023	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	5907	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	15660	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	10197	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	12376	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΕΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	83	21000	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	69	5406	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	12376	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	71	9082	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	16822	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΕΡΙΤ (κ.)	78	19211	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	68	9627	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΙΟΥΣΚ II (μ.)	77	14275	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	69	9777	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	71	20670	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	29827	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	13550	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΠΗ (κ.)	76	32971	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	77	17339	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	18953	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	80	30502	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.μ.)	73	17795	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	50849	ε. Σουέζ 12/11
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΤΑΡ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΗΣΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΟΥΡ (κ.)	76	12440	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΕΡΣ (κ.)	79	12750	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣΣ (Μπχ.)	75	20797	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μπχ.)	75	13835	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΜΝΑ	78	32508	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΜΠΟΥΜ (κ.)	75	16849	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΜΠΟΥΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Αιβ.)	69	15688	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Αιβ.)	69	15688	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΟΥΡ (κ.)	76	12440	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΕΡΣ (κ.)	79	12750	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣΣ (Μπχ.)	75	20797	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μπχ.)	75	13835	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΜΝΑ	78	32508	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΜΠΟΥΜ (κ.)	75	16849	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΑΜΠΟΥΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Αιβ.)	69	15688	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Αιβ.)	69	15688	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)			
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Αμβέρσα 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)</			

ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	α. Ρός Τανούρα 8/10	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	1261	ε. Ουλαπούλ 9/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	α. Ντάρμπαν 15/11	ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	α. Ντουάλα 26/9	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Βαλλέττα 16/10
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	δ. Παναμά 6/11	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	α. Νιγκότα 1/11
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρός Μιλάκι 27/10	ΧΑΒΑ Τ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	70	37310	στό Βανκούβερ 12/11	ΧΑΒΑ Τ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	επισκευές Σιγκαπούρη 17/11
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	πρός Βερακρούζ 28/10	ΧΑΒΑ Τ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	επισκευές Σιγκαπούρη 3/11
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Κακινάδα 22/10	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Άλγκεκίρας 1/11
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Πειραιά 13/11	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	ε. Τζέντο 11/11
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Άμβέρσα 15/11	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Χιούστον 13/11
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρός Περσικό 25/10	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Τρινκομάλη 29/10
ΦΛΕΓ'ΙΜ (κ.)	72	16398	α. Κοζίν 8/11	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρός Άλγερία 23/10
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	πρός Σομαρίντα 27/10	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	α. Γάνδη 13/11
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Ν. Όρλεάνη 11/11	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρός Κούβα 15/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός Χοντίντα 30/10	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	α. Ρουέν 13/11
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	ε. Χάμπτον 13/11	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	α. Γιοκοχάμα 11/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΙΤ (π.)	63	10736	ε. Μαπούτο 21/10	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρός Ρός Λανούφ 25/10
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	δ. Παναμά 27/10	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	α. Ντόρντρεχτ 18/11
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Ρεϊνιόν 11/11	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	α. Πειραιά 14/11
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρός Μακείο 25/10	ΧΕΜ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	α. Ρότερνταμ 14/11
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Σιγκαπούρη 16/11	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409	
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Κασσιούγκ 7/11	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	δ. Παναμά 20/10
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	επισκευές Πειραιά 11/10	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Λός Πάλμας 15/10	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Μπαντάρ Άμπας 30/8
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	επισκευές Ρότερνταμ 1/11	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρός Παντζόγκ 15/10
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Μπαγκόγκ 7/10	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	πρός Ν. Όρλεάνη 13/11
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρός Άβόνα 185/10	ΧΟΛΣΑΤΙΑ (π.)	79	12074	α. Μαρσαλόκ 14/11
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	α. Λός Πάλμας 5/11	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	μετ. «Handy Carrier» (μ.)
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	επισκευές Κεηπίτσον 13/10	ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Ρότερνταμ 1/11
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	στό Λένινγκραντ 5/11	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Τζέμπελ Άλι 15/10
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρός Σεύχελς 21/10	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	α. Ζήμπρογκε 14/11
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	ε. Λισαβόνα 13/11	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	α. Πειραιά 10/11
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	ε. Μοτάντι 22/10	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	79	12598	α. Μπαχραϊν 9/11
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Λός Πάλμας 23/9	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Άμβέρσα 12/11
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	δ. Μπρουναμπουέλ 3/11	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρός Ντάρμπαν 22/7
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Π. Νουάρ 2/11	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρός Δοκόρ 14/10
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	δ. Σουέζ 16/11	ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	α. Παλάου Μπακόμ 6/11
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	πρός Βερμούδα 5/10	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	76	7049	πρός Ντουάλα 20/10
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Πειραιά 17/10	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)	79	7366	ε. Ντάρμπαν 9/11
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	πρός Νουαντίμπου 6/10	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	α. Νουακτσότ 26/9
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Μπουσάν 10/7				

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τους ἀπασχολοῦν ἀμεσα 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 ἱσχύει καὶ γιὰ τὸ 1989, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 5.000.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστέλλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 6.000 (ἐναντι δρχ. 8.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

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

Υπογραφή:



MEDOV

FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES - L. SCAFFARDI - G.A. STATHOPOULOS

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.
Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

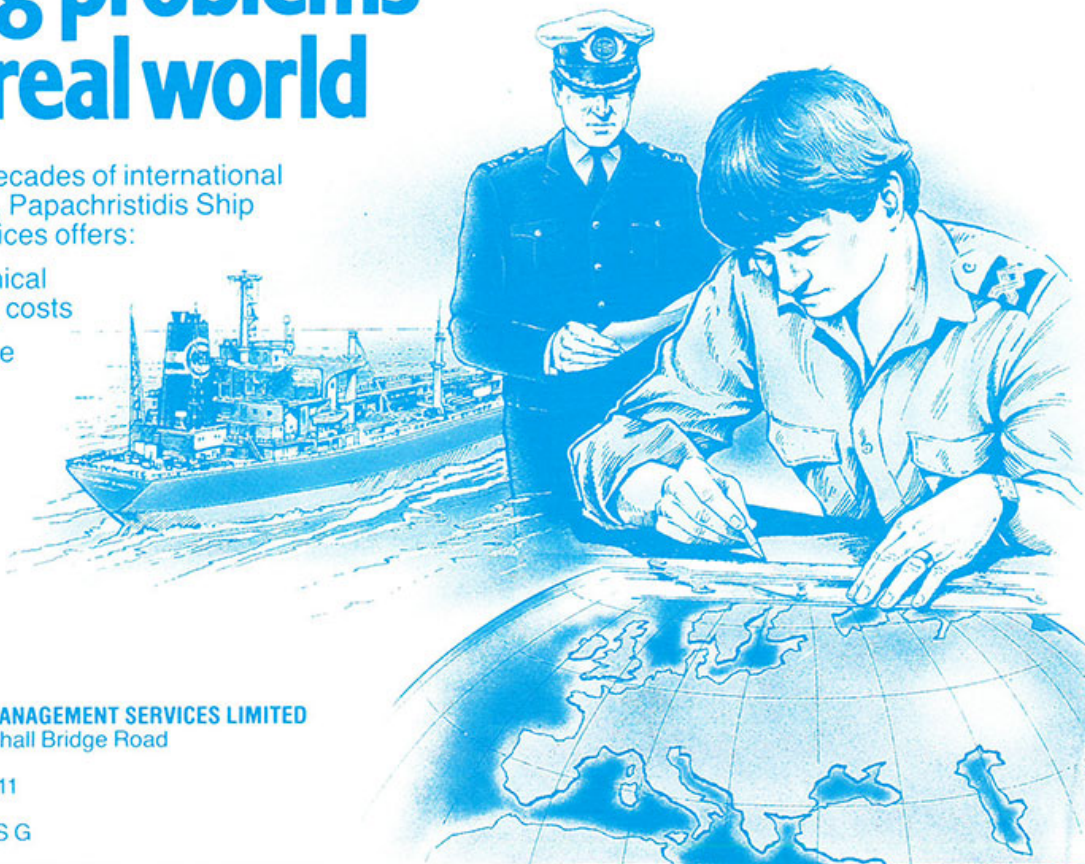
Solving problems in the real world

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

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



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
"Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9911
Fax: (01) 828 9179
Telex: 8956714 FRIXOS G





TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

