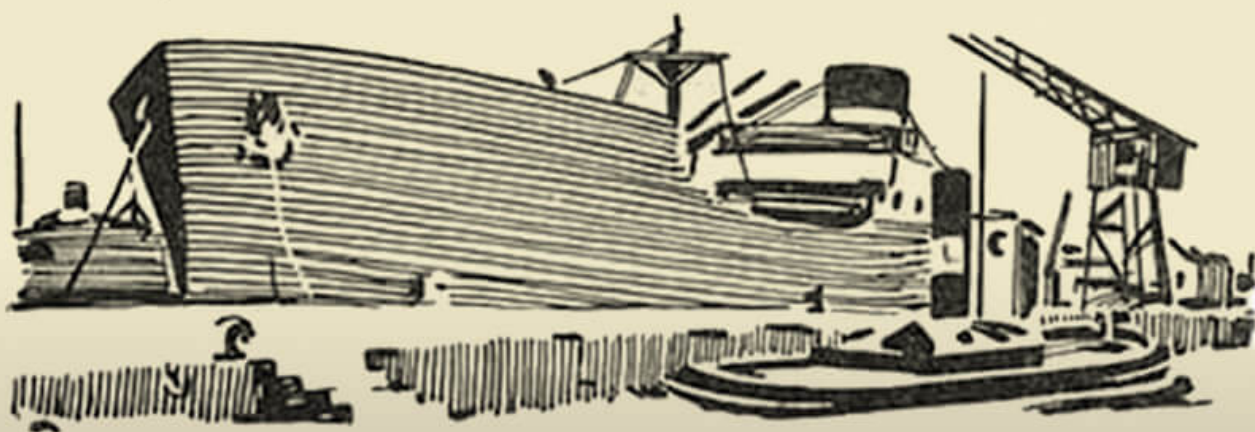


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιανουαρίου 1987

Αρ. Φύλλου 1238/997

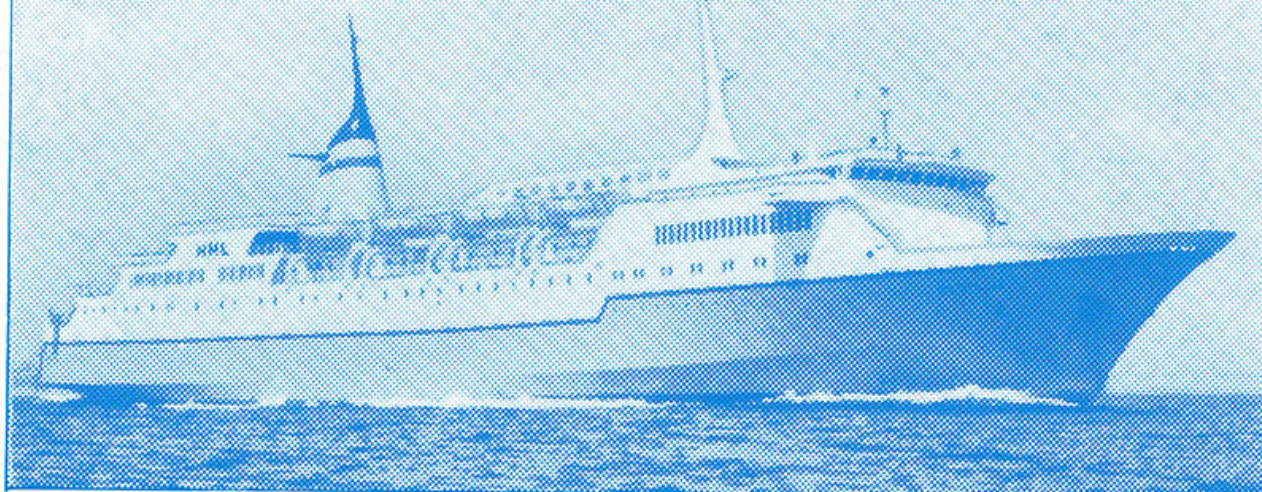
NAYTIKA XPONIIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1238/997
NOYAPIOY 1987
ΔPX. 150

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

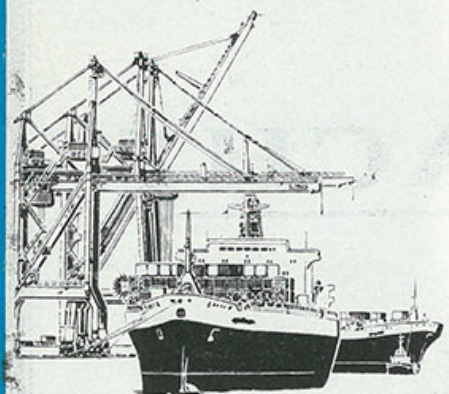
ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412

Πειραιά: Μέγαρο Ε.Η.Σ., τηλ. 411.5611 & 417.6602

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1987
ΝΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1238/997

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

Εσωτερικού..... Δρχ. 5.000
Κύπρου..... Λίρες 40,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 45,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική..... Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 80,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
Issue No. 1238/997 - January 1st, 1987

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

Τά Άνοικτά Νηολόγια καί ή δημιουργία τών «θυγατρικών» σημαιών εύκολίας

- 13 Μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα εργασία του κ. Δ. Βασιλειάδη, διευθυντού του Κομμίτη, γιά τίς εξελίξεις πού έχουν σημειωθεί στό θέμα τής δημιουργίας «θυγατρικών» σημαιών εύκολίας από παραδοσιακές ναυτικές χώρες.

Τό Γιβραλτάρ

- 15 'Η έμπορικé ανάπτυξη του παλαιού Βασιλικού Ναυστάθμου. Τό άνοιγμα τών συνόρων του μέ τήν 'Ισπανία καί ή δημιουργία νέου νηολογίου.

Τά νέα τέλη διελεύσεως τής Διώρυγος του Σουέζ

- 17 Τί όρίζουν οί νέες ρυθμίσεις γιά τή διέλευση πλοίων ανά τύπο καί μέγεθος.

Ναυτικά Άντίποινα

- 19 Οί πλέον συνηθισμένες κυρώσεις πού αποδέχεται ή διεθνής πρακτική περί ναυτικών άντιποίνων καί τήν κράτηση έμπορικών πλοίων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 3 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 7 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 21 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 23 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 29 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 30 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 32 ENGLISH SUPPLEMENT
- 34 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

82 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

«PALVA» σημαία Παναμά, 11.136 κόρων.

6) Γιώργος Καλαφάτης: «ALIAS» πρώην «YUKSEL GULER», σημαία Τουρκίας, 4.180 κόρων.

7) Κυριάκος Φραγκούλης: «TINA», σημαία Κύπρου 13.196 κόρων. Θα παραμείνει τό ίδιο όνομα.

8) Γρηγόρης Χατζηελευθεριάδης: «ALKYONIS» 18.000 κόρων. Τό πλοίο αυτό είναι νεότευκτο.

9) Οδώρος Βενιάμης: «FLAG ADRIENING», πρώην «KOTKANIEMI» σημαία Παναμά, 11.384 κόρων.

ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ ΤΗ ΔΙΑΦΟΡΑ;

Ο πολός πρόεδρος του NAT με μιά εγκύκλιό του με ήμερομηνία 26.11.86 πού τή χαρακτηρίζει «έξαιρετικώς επείγουσα» γνωστοποιεί τις κοινές αποφάσεις των ύπουργών Έθνικης Οικονομίας, Οικονομικών και Ναυτιλίας πού εκδόθηκαν στις 29.8.86 και δημοσιεύθηκαν στό ΦΕΚ 7048 με ήμερομηνία 22.10.86 με τις όποιες εγκρίθηκαν οι αποφάσεις (δέν διευκρινίζεται πότε εκδόθηκαν) των διοικητικών συμβουλίων των Ταμείων Προνοίας Έξωμιατικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων γιά τήν αύξηση τής τακτικής μηνιαίας εισφοράς των ασφαλισμένων (δηλαδή των ναυτικών) κατά 15% από τήν 1 'Ιανουαρίου 1986. Καί καλεϊ όλες τις αρμόδιες αρχές και τις υπηρεσίες του NAT νά υπολογίζουν κατά τήν εξόφληση των ναυτολογίων τις νέες εισφορές πρὸς τά Ταμεία Προνοίας (7.150 δρχ. γιά τό ΤΑΠΕΝ έναντι 6.218 μέχρι τις 31.12.85 και 4.348 δρχ. γιά τό ΤΠΚΠΕΝ έναντι 3.781 δρχ. μέχρι 31.12.85) αναδρομικά από τήν 1 'Ιανουαρίου 1986!

Τόν πρόεδρο του NAT βεβαίως δέν τόν ενδιαφέρει εάν οι αύξημένες εισφορές δέν έχουν κατακρατηθεί από τους ναυτικούς εκείνους πού είχαν απολυθεί από τά πλοία στά όποια υπηρετούσαν μέχρι και τό τέλος Νοεμβρίου. Ούτε τόν ενδιαφέρει ποιός θά πληρώσει τή διαφορά, αυτός έβγαλε τό φετφά γιά τήν είσπραξη αναδρομικά των εισφορών από τήν 1 'Ιανουαρίου και από εκεί και πέρα δς κόσουν τό λαιμό τους οι άνόητοι πού διατήρησαν τά πλοία τους υπό Έλληνική σημαία — ή διατύπωση τής εγκυκλίου αυτό λέγει ρητά και χωρίς περιστροφές, επειδή τσως κανένας ως τώρα δέν ζήτησε νά ύπάρξουν νομικές ευθύνες και οικονομικές συνέπειες γιά εκείνους πού τούς επιβαρύνουν με τί ένέργειες ή τις παραλείψεις τους.

ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΠΑΕΙ;

Κάποιος άνθρωπος τής Ναυτιλίας πού θέλει νά διατηρήσει γιά εύνόητους λόγους τήν άνωμυμία του καταγγέλει ότι στις 8.45 τής παραμονής των Χριστογέννων πού μετέβη στό NAT γιά νά τακτοποιήσει κάποια ύπόθεση του διαπίστωσε ότι τό Ταμείο ήταν σχεδόν άδειο από ύπαλλήλους — κατά τις εκτιμήσεις του εκείνη τήν ώρα βρίσκονταν στό NAT τό ένα δέκατο περίπου των ύπαλλήλων του και ρωτάει: Πού είχαν πάει οι ύπόλοιποι; Έμεις με τή σειρά μας ρωτάμε: Θά ύπάρξει άπάντηση ή θά τό πάρει κι αυτό τό ποτάμι;

ΕΙΝΑΙ ΣΤΟ ΠΛΕΥΡΟ ΜΑΣ

Μας συγκίνησαν ιδιαίτερα οι πολυάριθμοι ναυτικοί, οι όποιοι με τηλεφωνήματα αλλά και με επισκέψεις στά «Ναυτικά Χρονικά», μαζί με τις εύχές τους γιά τις γιορτές έσπευσαν νά μας διαβεβαιώσουν ότι ΟΛΟΙ οι επαγγελματίες ναυτικοί είναι στό πλευρό μας στόν επίμονο άγώνα γιά τήν προσέλευση στό έθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων.

Οι συνομιλητές μας μας διαβεβαίωσαν επίσης, ότι οι πραγματικοί ναυτικοί, εκείνοι δηλαδή πού έχουν συνδέσει τή τύχη τής δικής τους και των οικογενειών τους με τήν ύπαρξη τής Έλληνικής Ναυτιλίας, ξέρουν τώρα — και αυτό, όπως τόνισαν, χάρη στη επίμονη άρθρογραφία των «Ναυτικών Χρονικών» — ότι τό συμφέρον τους βρίσκεται στά πολλά πλοία με Έλληνική σημαία, στά πολλά πλοία πού θά δημιουργήσουν ζήτηση, θά λύσουν τό πρόβλημα τής αποδοτικής άπασχόλησας των ναυτικών μας αλλά και άλλων εργαζομένων και ταυτόχρονα θά ενισχύσουν τό NAT και τήν έθνική μας οικονομία, θά ώφελησουν δηλαδή όλους άκόμη και εκείνους πού δέν έχουν καμμία σχέση με τή Ναυτιλία.

Οι πραγματικοί ναυτικοί μας, κατέληξαν οι συνομιλητές μας, γνωρίζουν ότι χρειάζεται νά συμβάλουν και οι ίδιοι στην προσπάθεια γιά τήν ύπαρξη των πολλών πλοίων με Έλληνική σημαία, προσπάθεια πού άπαιτεί πρωτίστως εργασιακή ειρήνη και στενότητα συνεργασίας των δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας, αυτό δέ άκριβώς έξηγει γιατί ή πλειονότητα των ναυτικών μας άρνήθηκε νά πειθαρχήσει ότά κελεύσματα των καρεκλοκένταυρων του Πειραιώς με τό εξασφαλισμένο παρόν και τό μέλλον γιά άπεργία και μάλιστα σέ μιά εποχή κατά τήν όποια έ-

κείνοι πού παίρνουν μερίδιο από τήν έκμετάλλευση των ελληνικών πλοίων είναι μόνο οι ναυτικοί.

ΤΑ ΠΤΥΧΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Γνωστός έφοπλιστής, προερχόμενος από τήν τάξη των πλοίαρχων, σέ μιά ενδιαφέρουσα συνομιλία μās επισήμανε, μεταξύ άλλων, και τήν ανάγκη νά άποκτήσουν οι ναυτικοί μας τά πτυχία και τις άδειες πού πρέπει νά κατέχουν βάσει τής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων. Όπως έξηγησε, ό έφοδιασμός των ναυτικών με τά οικεία πτυχία και τις άδειες δέν άποτελεί, όπως νομίζουν οι περισσότεροι, μιά τυπική ύπόθεση αλλά καλύπτει πραγματικές ανάγκες και συμβάλλει στό νά μήν δημιουργούνται προβλήματα στά πλοία σέ περιπτώσεις άτυχημάτων κλπ.

Γιά τήν κατάσταση πού έχει δημιουργηθεί δέν εύθύνονται φυσικά μόνο οι ναυτικοί. Φταίει και τό YEN τό όποιο δέν μερίμνησε γιά τή ρύθμιση του θέματος πού άλλωστε δέν παρουσιάζει καμμία δυσκολία. Κατά τήν αντίληψή μας και οι πλέον άδιάφοροι ναυτικοί θά έσπευδαν νά έφοδιασθούν με τά οικεία πτυχία και τις άδειες, έφ' όσον διαθέτουν τήν άπαιτούμενη θαλάσσια ύπηρεσία, εάν είχε ανακοινωθεί ότι κανένας δέν θά μπορεί νά ναυτολογηθεί εάν δέν έχει τό άναλογο πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας — τέτοιες ανακοινώσεις μπορούν νά άναρτηθούν στό GENE και νά γνωστοποιηθούν στους ναυτικούς και από τις ναυτεργατικές όργανώσεις.

Ο ίδιος έφοπλιστής, ό όποιος σημειώτεον έχει έργασθεί σέ άμερικανικά πλοία και ήταν μέλος σέ άμερικανική ναυτεργατική όργάνωση, μας επισήμανε ότι συμφωνεί με τήν αντίληψη πού διατυπώνεται έσχάτως νά γίνονται οι ναυτολογίες μέσω των ναυτεργατικών όργανώσεων υπό τήν προύπόθεση όμως ότι οι τελευταίες δέν θά φροντίζουν άπλως νά ναυτολογούν όσους θά επιζητούν νά έργασθούν αλλά ταυτόχρονα θά άναλαμβάνουν και ύποχρεώσεις, στις όποιες θά περιλαμβάνονται και οικονομικές, έναντι του πλοίου — θά καλύπτουν, λόγου χάρη, οι ναυτεργατικές όργανώσεις και τις δαπάνες πού θά συνεπάγεται ή πρόωρη διακοπή τής συμβάσεως έργασίας από τόν ναυτικό, δέν θά επιτρέπουν τις ψευδοασθένειες πού μαστίζουν τό ελληνικό πλοίο κλπ., κλπ. Έφ' όσον λοιπόν, κατέληξε ό συνομιλητής μας, οι ναυτεργατικές όργανώσεις άναλάβουν και αυτές τις ευθύνες — νά είναι δηλαδή ύπεύ-

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

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. KTISTAKIS — Capt. D. KALLINIKOS
Paraguay 886 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
A.O.H.: 785 2179 — 785 2337
TLX. 23867 or 21017 FAROS AR
CABLE: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. VAS. IOANNIDIS
Capt. DION. MATIATOS
20-22 Leosthenous Str.
Piraeus 185 36

Phone: 413 6766
A.O.H.: 8317991 — 6920915
Tlx: 21 1317 ATMA GR.

θυνες για τους ανθρώπους που θα ναυτολογούν — τό αίτημα μπορεί να ικανοποιηθεί, βεβαίως όμως σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό εάν η ρύθμιση δεν είναι αμφοτεροβαρής.

ΝΕΟΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

Ένας άνθρωπος της Ναυτιλίας, ο κ. Μιλτιάδης Μαρινάκης, κατέλαβε τη θέση που δημιουργήθηκε μετά την παραίτηση από τό βουλευτικό αξίωμα του νέου Δημάρχου Πειραιώς κ. Ανδρέα Ανδριανόπουλου.

Γνώστης των ναυτιλιακών μας πραγμάτων από πρώτο χέρι, ο κ. Μιλτ. Μαρινάκης είναι βέβαιο ότι θα υπηρετήσει και ως βουλευτής με τό ίδιο πάθος την μεγάλη υπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και τη ναυτιλιακή πρωτεύουσα της χώρας, τόν Πειραιά, όπου επί πολλά χρόνια έχει αναπτύξει μία πολύμορφη επιχειρηματική δραστηριότητα άμεσα συνδεδεμένη πάντοτε με τη Ναυτιλία. Γι' αυτό στη νέα του σταδιοδρομία και προσπάθεια τόν συνοδεύουν οι εύχες όλων τών ανθρώπων της Έλληνικής Ναυτιλίας.

ΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

Η προσοχή μας στο Αιγαίο πρέπει να είναι πάντοτε έντονη και αδιάλειπτη λόγω τών επικίνδυνων διαθέσεων που επιδεικνύουν οι έξ Ανατολών γείτονές μας. Πρέπει, δηλαδή, να επαγρυπνούμε και να έχουμε με τό μέρος μας ολόκληρη την οικόμενη ή οποία πρέπει να γνωρίζει ότι σ' αυτή τη θαλάσσια λεκάνη καθιερώθηκε έδώ και χιλιάδες χρόνια ή ναυσιπλοία από τόν ναυσίβιο λαό που την κατοικούσε και την κατοικεί, τόν ελληνικό.

Γιά να γνωρίζει όμως ολόκληρη ή οικόμενη αυτή την πραγματικότητα πρέπει να υπάρχουν και οι σχετικές αποδείξεις τις οποίες παρέχουν τά άφθονα εύρηματα (πολλά από τά οποία δυστυχώς έμεις οι ίδιοι αφήσαμε να καταστραφούν) και εύτυχώς που ύπληξε ή πρωτοβουλία και ή έπιμονή του έκλεκτου φίλου τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γεωργίου Δρακοπούλου για τη δημιουργία του Μουσείου του Αιγαίου στη γενέτειρά του, τη Μύκονο, στο οποίο σκιαγραφείται άπτά ή ελληνικότητα του Αιγαίου.

Γιά την περαιτέρω αποτελεσματικότερη προβολή της ελληνικότητας του Αιγαίου χρειάζεται, κατά τη γνώμη τών ειδικών και μάλιστα ταχύτατα να δημιουργηθεί και 'Ινστιτούτο Μελετών του Αιγαίου, οι εργασίες του οποίου να παρουσιάζονται διεθνώς. Έπειδή από την Πολιτεία δεν περιμένουμε να έπιδείξει την εύαισθησία και την ταχύτητα που χρειάζεται για την ύλοποίηση της πρότασης, τό βάρος, κατ' ανάγκη, για τη δημιουργία του 'Ινστιτούτου Μελετών του Αιγαίου πέφτει στην ιδιωτική πρωτοβουλία και ιδίως σε εκείνους που διακρίνονται για τό πάθος τους για κάθε τί που σχετίζεται με τη θάλασσα, στους ανθρώπους δηλαδή της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Οι στήλες αυτές είναι στη διάθεση όλων εκείνων που θα έχουν κάτι να προσθέσουν ή ακόμη και να προχωρήσουν στην άμεση ύλοποίηση της πρότασης — τό 'Ινστιτούτο Μελετών του Αιγαίου πρέπει να είναι σύντομα πραγματικότητα.

ΟΠΕΚ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Στην παλαιά του πολιτική έπιστρέφει ο ΟΠΕΚ, με την πρόσφατη συμφωνία μειώσεως της παραγωγής άργου πετρελαίου στα 15,8

Η ΚΟΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΟΚ

Τό Συμβούλιο τών ύπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ που συνήλθε στις 15 και 16 Δεκεμβρίου στις Βρυξέλλες υιοθέτησε τέσσερις κανονισμούς με τούς όποιους προωθείται ή κοινή ναυτιλιακή πολιτική, ενώ για τό θέμα της άπελευθερώσεως της άκτοπλοίας την όποία ζητούν έπίμονα οι Βρεταννοί δεν έλήφθη απόφαση μετά την διατύπωση διαφορετικών άπόψεων από την Έλλάδα και άλλες χώρες μέλη της ΕΟΚ (Ιταλία, Γαλλία και 'Ισπανία).

Την Έλλάδα έκπροσώπησε στη σύνοδο αυτή ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρής, σε σχετική δε ανακοίνωση του ΥΕΝ που έδόθηκε στις 17 Δεκεμβρίου αναφέρονταν τά έξης:

«Μέ άπόλυτη έπιτυχία για τά ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα έληξε τό Συμβούλιο Ναυτιλιακών Μεταφορών της ΕΟΚ που συνήλθε στις Βρυξέλλες στις 16 Δεκέμβρη και στο όποιο ή χώρα μας έκπροσωπήθηκε από τόν ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή.

Τό Συμβούλιο ύστερα από μακρές διαβουλεύσεις υιοθέτησε τέσσερις κανονισμούς με τούς όποιους προωθείται ή κοινοτική πολιτική στον τομέα της ναυτιλίας. Οι κανονισμοί αυτοί άφορούν α) την άπελευθέρωση τών ύπηρεσιών στις μεταφορές τόσο μεταξύ τών Κοινοτικών χωρών όσο και μεταξύ Κοινοτικών και Τρίτων χωρών, β) τόν συντονισμό τών ενεργειών τών κρατών μελών για την αντιμετώπιση του διεθνούς προστατευτισμού, γ) την αντιμετώπιση τών άθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων και δ) την έφαρμογή τών περί ανταγωνισμού διατάξεων της συνθήκης στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Όλες οι ελληνικές θέσεις σε σχέση με τούς παραπάνω κανονισμούς βρήκαν θετική ανταπόκριση από τό συμβούλιο και τά κείμενα που υιοθετήθηκαν καλύπτουν και έξυπηρετούν τά ναυτιλιακά μας συμφέροντα.

α) Κατοχυρώθηκε ή έλευθερία στις χύδην μεταφορές και συμφωνήθηκε να υπάρξει συντονισμένη αντίδραση τών κρατών μελών σε περιπτώσεις που τρίτες χώρες θα έπιχειρήσουν να έπιβάλουν περιορισμούς στις μεταφορές αυτές.

β) Τά κράτη μέλη συμφώνησαν να αναλάβουν από κοινού συγκεκριμένα μέτρα για την αντιμετώπιση του διεθνούς προστατευτισμού και γενικότερα στις περιπτώσεις που τρίτα κράτη θα περιορίσουν την έλεύθερη πρόσβαση σε φορτία που διακινούνται στα λιμάνια τους με κοινοτικά πλοία.

γ) Προστατεύονται οι άνεξάρτητοι μεταφορείς από τις περιοριστικές μεθόδους που εφαρμόζουν οι Κόνφερανς ή από την κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης που μπορούν να άσκήσουν οι Κόνφερανς.

δ) Έξαιρέθηκαν από τό πεδίο έφαρμογής τών κανόνων ανταγωνισμού οι χύδην μεταφορές.

ε) Αναγνωρίστηκε ή ιδιαιτερότητα του ελληνικού νομοθετικού καθεστώτος όσον άφορά τη νηολόγηση πλοίων με Έλληνική σημαία.

στ) Συμφωνήθηκε να υπάρξει κοινοτική αντίδραση για την αντιμετώπιση άθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων που εφαρμόζουν πλοία τρίτων χωρών και κυρίως πλοία υπό σημαίες εύκαιρίας.

Τέλος, στο ειδικότερο θέμα της άπελευθέρωσης της άκτοπλοίας τό Συμβούλιο δεν μπόρεσε να πάρει αποφάσεις γιατί ύπληξαν σοβαρές διαφορές άπόψεων από τη χώρα μας όπως και από άλλες χώρες.

Σε συνέντευξη τύπου στις 18 Δεκεμβρίου ο κ. Άλεξανδρής δήλωσε ότι τό θέμα του καμποτάζ ήταν τό σοβαρότερο σημείο και ή ελληνική αντιπροσωπεία έίπε, δεν δέχθηκε να τό συζητήσει διότι, όπως ύποστήριξε, έκφεύγει τών άρμοδιοτήτων της ΕΟΚ. Είναι, δήλωσε στο Συμβούλιο ο κ. Άλεξανδρής, καθαρώς έθνικό θέμα και δεν είναι διαπραγματεύσιμο. Στην άρχή, πρόσθεσε ο κ. Άλεξανδρής, ύπληρχε μία παγερότητα, αλλά άργότερα τις ελληνικές θέσεις ακολουθήσαν ή 'Ιταλία, ή Γαλλία και ή 'Ισπανία, ενώ τη Βρεταννία ακολουθήσαν στο θέμα του καμποτάζ τό Βέλγιο και ή Δανία που δεν άσκησαν όμως μεγάλη πίεση.

Έίπε και κάτι άλλο όμως ο ύπουργός στην ίδια συνέντευξη τύπου: «Ότι, δηλαδή, στα άλλα σημεία — πέρα από τό θέμα του καμποτάζ — θα μπορούσαμε ένδεχομένως να πετύχουμε και άλλα, αλλά από την ελληνική αντιπροσωπεία δεν άσκήθηκε πίεση προς την κατεύθυνση αυτή για να υπάρξει προσέλευση ένδιαφέροντος ύπέρ τών ελληνικών άπόψεων στο θέμα του καμποτάζ.

Άπό τη δήλωση αυτή προκύπτει ότι για να άποφύγουμε — κατά τη φάση αυτή — την άπελευθέρωση της άκτοπλοίας, κάναμε ύποχωρήσεις, ή, έν πάση περιπτώσει, δεν διεκδικήσαμε και άλλα τά οποία ένδεχομένως θα μπορούσαμε να πετύχουμε για την ποντοπόρο Ναυτιλία και αυτό σε μία στιγμή κατά την όποια, μετά τη μεταβολή από 1.1.1987 του νομικού καθεστώτος της όμοφωνίας που αντικαθίστανται από την άρχή της αύξημένης πλειοψηφίας, οι ελληνικές θέσεις στο θέμα του καμποτάζ μπορεί, παρά τις προσπάθειές μας, να μην συγκεντρώσουν τόν απαιτούμενο αριθμό ψήφων σε κάποια μελλοντική σύνοδο, γιατί είναι βέβαιο ότι οι Βρεταννοί δεν θα σταματήσουν τις προσπάθειές τους εκτός και αν γίνουν παραχωρήσεις εκ μέρους της Έλλάδος σε άλλους τομείς, εκτός από τη ναυτιλία.

Ασφαλώς ή άκτοπλοία είναι ένας σημαντικός κλάδος για τη χώρα για πάρα πολλούς λόγους. Η ποντοπόρος Ναυτιλία όμως άποτελεί τόν κύριο κορμό της Ναυτιλίας μας ό όποιος εισφέρει και τά περισσότερα, όπως προκύπτει άλλωστε και από τούς προϋπολογισμούς του ΝΑΤ, και για τό λόγο αυτό έπρεπε και πρέπει να κάνουμε τά πάντα για να προωθούμε τά συμφέροντά της — με δύο λόγια θεωρούμε ότι δεν έπιτρέπονται ύποχωρήσεις σε θέματα που άφορούν την ποντοπόρο Ναυτιλία και τό άλισβερίσι στην ΕΟΚ για τό θέμα του καμποτάζ έπρεπε, κατά την αντίληψή μας, να γίνει σε άλλα σημεία και όχι σε βάρος της ποντοπόρου ναυτιλίας.

ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΟΣΗ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (TRAINING MANUAL)

Κυκλοφορεί στις 8.1.87 και διατίθεται από τά «Ναυτικά Χρονικά», ή δεύτερη έκδοση του «Έγχειριδίου Έκπαίδευσης» υπό κ. Γ. Μαρκογιάννη.

έκατ. βαρέλια την ημέρα για το πρώτο εξάμηνο του 1987.

Η μέθοδος αυτή της αύξησης της τιμής μέσω του περιορισμού της παραγωγής είχε δοκιμασθεί και τό θέρους του 1985 και είχε αποτύχει, διότι τα συμφέροντα των κρατών-μελών του Οργανισμού είναι διαφορετικά, αλλά αυτή τη φορά ενισχύεται σημαντικά από ένα νέο στοιχείο, την συμφωνία Περσίας και Σαουδικής Αραβίας για κοινή πολιτική στην αγορά του πετρελαίου.

Οι ποσοτώσεις παραγωγής αργού που συμφωνήθηκαν και ισχύουν από σήμερα για τα 12 κράτη-μέλη, σε χιλιάδες βαρέλια την ημέρα είναι: Σαουδική Αραβία 4.133, Περσία 2.255, Βενεζουέλα 1.495, Νιγηρία 1.238, Ινδονησία 1.133, Κουβέιτ 948, Λιβύη 948, Ηνωμένα Έμιράτα 902, Αλγερία 635, Κατάρ 285, Ισημερινός 210 και Γκαμπόν 152.

Τό Ιράκ δέν αποδέχθηκε ημερήσια παραγωγή 1,5 έκατ. βαρελίων πού τού κατένειμαν και ζήτησε ίση μεταχείριση μέ τήν Περσία, δημιουργώντας έτσι τό πρώτο ρήγμα στήν εύάλητη απόφαση τής περικοπής τής παραγωγής, ή έπιτυχία τής όποια θά εξαρτηθεί τούς άμέσως προσεχείς μήνες από τό πόσο πιστά θά τήν άκολουθήσουν τά κράτη-μέλη και τή στάση πού θά τηρήσουν τελικά τό Ιράκ και οι άλλες χώρες παραγωγής άργου.

Πάντως μέχρι στιγμής υπήρξε σαφές αντίκτυπος στήν αγορά και ή τιμή τού fuel oil και τού ντίζελ άνέβηκαν μεταξύ 12-15%.

Συγκεκριμένα στό Ρότερνταμ, τό φιοϋελ 180 sec αύξήθηκε κατά 13 δολάρια στά 97 δολάρια ό τόννος, ενώ τό ντίζελ διλ έφθασε τά 130 δολάρια ό τόννος, από τά 116 δολάρια πρós έβδομάδος.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Από τήν δεκαετία τού 1930 είχε νά παρουσιασθεί μία τόσο σημαντική μείωση τού παγ-

κόσμου τοννάζ, όπως αυτή πού καταγράφηκε για τό δωδεκάμηνο πού έληξε τόν περασμένο Ιούνιο.

Σύμφωνα μέ στοιχεία τού Αλλόυδς Ρέτζι-στερ πού δόθηκαν πρόσφατα στή δημοσί-τητα, κατά τήν ετήσια περίοδο 30 Ιουνίου 1985-30 Ιουνίου 1986, ό παγκόσμιος στόλος μειώθηκε κατά 2,7% και 11,4 έκατ. τόν. γκρός, σέ 404,9 έκατ. τόν. γκρός, από τούς 416,3 έκατ. τόννους τής όλικής δυνάμεως πού έμφάνιζε στίς 30 Ιουνίου 1985.

Όπως κάθε χρόνο, τά «Ναυτικά Χρονικά» θά παρουσιάσουν στήν πανηγυρική ετήσια έκδοσή τους τής 15 Ιανουαρίου αναλυτικά στοιχεία γύρω από τήν εξέλιξη τής δυνάμεως τών ναυτιλιακών χωρών κατά τό χρόνο πού πέρασε. Χαρακτηριστικά σημειώνουμε σήμερα ότι τό 1982 υπήρξε τό τελευταίο έτος κατά τό όποιο σημειώθηκε αύξηση τού παγκόσμιου στόλου κατά 3,9 έκατ. τόν. γκρός έκτοτε υπάρχει μία συνεχής συρρίκνωση τού τοννάζ, μέ έπιστέγασμα τή μείωση κατά 11,4 έκατ. τόν. γκρός κατά τήν τελευταία δωδεκάμηνη περίοδο.

ΔΡΥΟΣ ΠΕΣΟΥΣΗΣ

Ένας άκόμα έφοπλιστικός κολοσσός περνά τίς πιό δύσκολες μέρες τής ζωής του. Η πασίγνωστη United States Lines, ό υπερωκεανόβιος γίγας μέ τό τεράστιο ένεργητικό, άναγκάσθηκε στό τέλος τού Νοεμβρίου νά ζητήσει από δικαστήριο τής Ν. Υόρκης τή δικαστική προστασία πού παρέχει ό άμερικανικός νόμος περί πτωχεύσεων. Τό έλλειμμα τών 72 έκατ. δολλαρίων τού 1985 διαπλάσιθηκε μέσα στους έξι πρώτους μήνες τού 1986, φθάνοντας τά 147 έκατ. δολλ.

Γενική είναι ή άπορία, πώς έφθασε ως εκεί. Πώς δηλαδή ένας έφοπλιστικός οίκος στόν όποιο απέδιδαν σχεδόν μυστηριώδεις δυνάμεις μέχρι στρατηγικών διαστάσεων, ύποχρεώνεται τώρα νά ύποστέι μειώσεις πού

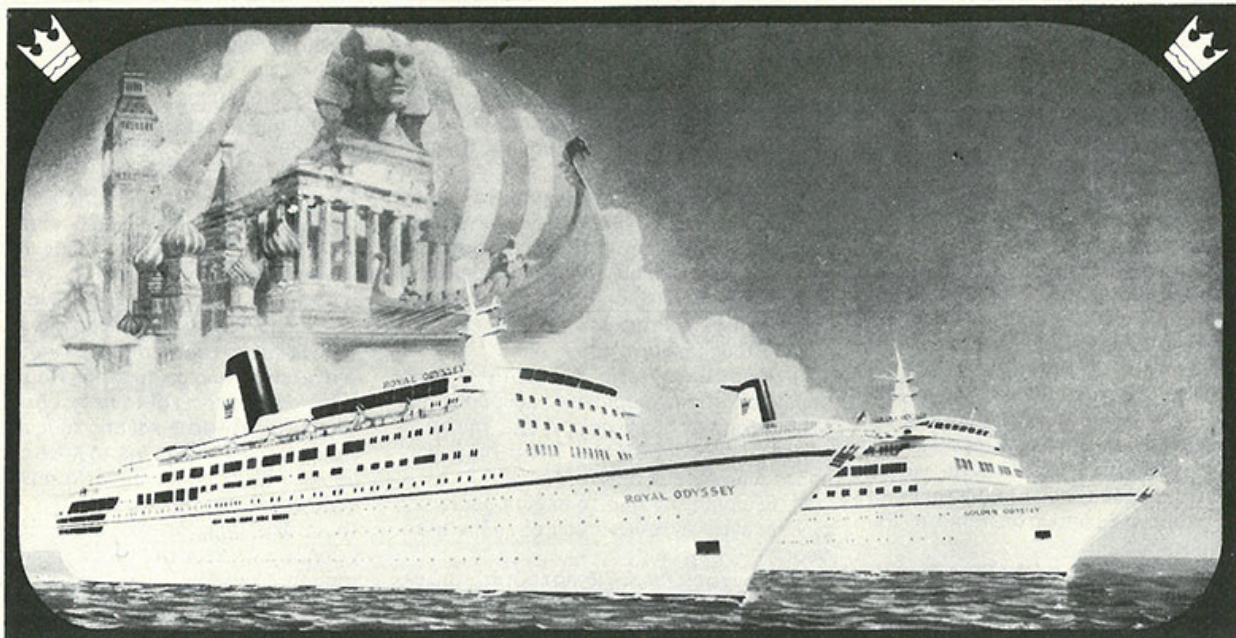
πολλοί τίς μεταφράζουν ως τήν άρχή τής έξαφανίσεως. Υπήρξε άναμφισβήτητο ό δημιουργός τής στροφής τών ΗΠΑ πρós τά κοντέινερς και οι ύπηρεσίες τής στόν «γύρο τού κόσμου» μέ τά 12 πλοία τών 4458 ΕΥΡ σημείωσαν σταθμό στήν ιστορία τών θαλασσίων μεταφορών. Φαίνεται όμως πώς δέν ύπελόγισαν σωστά τίς άκρίβεις διαστάσεις τού κινδύνου πού άνελάμβαναν. Γιατί αυτός ό «γύρος τού κόσμου» είναι εκείνος πού έπέσπευσε τήν πώση τού οικόδομήματος. Δρώντας ως outsider εναντίον τών κόνφερανς και τών άλλων outsiders δημιουργήσε ένα είδος δικής του κόνφερανς, πού όπως ήταν έπόμένο δέχτηκε τά ανταγωνιστικά πυρά όλων τών άλλων, στά όποια άπάντησε μέ ένα καταστρεπτικό πόλεμο τιμών, πέφτοντας έτσι στήν ίδια του τήν παγίδα.

Τί θ' άπομείνει αύριο από τό στόλο τών 44 πλοίων-κοντέινερς τής U.S.L.; Μολοντί είναι νωρίς για ν' άπαντήσει κανείς, οι πρώτες ένδείξεις είναι σαφώς άνησυχητικές. Τά έμποδια στήν εκφόρτωση, οι δυσκολίες στόν άνεφοδιασμό και οι πρώτες άπειλές κατασχέσεως, δείχνουν καθαρά ότι ή έμπιστοσύνη χάθηκε.

Η ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Μιλώντας για τή διαδικασία τών πτωχεύσεων στήν Άμερική, άναφερθήκαμε στή δικαστική προστασία, τής όποια τίς βάσεις και τή σημασία σκόπιμο είναι νά δούμε από πιό κοντά.

Τό κεφ. 11 τού άμερικανικού νόμου περί πτωχεύσεων έπιτρέπει στίς εταιρίες πού επικαλούνται τήν έφαρμογή του, νά έπωφεληθούν από τήν έν μέρει συνέχιση τών δραστηριοτήτων τους, ύπό όρισμένους όρους. Οι ύπεύθυνοι τής εταιρίας και οι αντιπρόσωποι τών δανειστών άποφασίζουν από κοινού για τίς έμπορικές εκείνες δραστηριότητες τών όποιων οι οικονομικές δυνατότητες άξίζουν



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY
Year round luxury cruises

τήν προστασία του κεφ. 11. Η απόφαση αυτή, η οποία λαμβάνεται κατά πλειοψηφία, θέτει την εταιρία υπό σχετική δικαστική προστασία με ένα είδος δικαιοσυστήματος που συνίσταται στην προσωρινή αναστολή των διαδικασιών για την εισπραξη των χρεών.

Κατά κανόνα με τον τρόπο αυτόν επιτυγχάνεται σε πρώτο στάδιο η αναστολή των μη αποδοτικών εργασιών της εταιρίας. Παράλληλα επιδιώκεται η συγκέντρωση της εταιρικής δραστηριότητας στην εξυπηρέτηση των πελατών της με την εκμετάλλευση αποδοτικών τομέων, συνήθως με τη συνεργασία των κυριωτέρων πιστωτών και ένδεχόμενης του κρατικού φορέα. Τέλος, η προστασία των όμοσπονδιακών δικαστικών αρχών παρεμποδίζει κάθε παρέμβαση επί των αγαθών τόσο της εταιρίας όσο και των πελατών της, όπου κι αν βρίσκονται. Πρέπει να σημειωθεί πάντως ότι η τελευταία αυτή εξασφάλιση συναντά πολλές αμφισβητήσεις σε ξένα λιμάνια όπου η έγγραφη δικονομική νομοθεσία δεν αναγνωρίζει την εφαρμογή του κεφ. 11.

ΑΝΘΡΩΠΟΜΕΣΙΤΕΙΑ

Η κυβέρνηση των Φιλιππίνων απέφασε να θέσει υπό έλεγχο τη δραστηριότητα των διαφόρων πρακτορείων στρατολογίας ναυτικών, των οποίων η φήμη δεν είναι ιδιαίτερα άμεμπτη τόσο μέσα στη χώρα όσο και στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους.

Οι Φιλιππίνες είναι σήμερα μία από τις κυριώτερες προμηθεύτριες χώρες πληρωμάτων. Η δε πληθωρική αυτή προσφορά οφείλεται στο γεγονός ότι οι μισθοί των ναυτικών είναι τριπλάσιοι και πλέον των μισθών της Ξηράς. Ένας ναυτικός σε επίπεδο προσοντούχου ναύτου μπορεί να κερδίζει μέχρι και 450 δολάρια μηνιαίως, ενώ ένας πλοίαρχος μέχρι και 2.400 δολάρια. Η υπερπροσφορά αυτή έχει επιφέρει φυσικά και την αντίστοιχη ανεργία, δεδομένου ότι σήμερα υπολογίζεται ότι μπορεί να υπάρχουν περί τις εκατό χιλιάδες ναυτικών χωρίς απασχόληση.

Για τη διακίνηση του επαγγελματικού αυτού πληθυσμού λειτουργούν στη χώρα περί τα 200 ιδιωτικά πρακτορεία εύρεσης εργασίας εκ των οποίων τα σπουδαιότερα 70 καλύπτουν το 80% της αγοράς. Ήδη η αρμόδια κρατική υπηρεσία άρχισε να ακυρώνει τις άδειες λειτουργίας μερικών από τα ανθρωπομεσιτικά αυτά γραφεία, προτίθεται δε να θέσει σε εφαρμογή σειρά μέτρων στο πλαίσιο αναδιοργάνωσης της ναυτιλίας, η οποία μολονότι είναι η πέμπτη κατά σειρά συναλλαγαματοφόρα πηγή της χώρας, διέρχεται τώρα περίοδο σκληρής δοκιμασίας.

ΤΟ ΓΡΑΦΙΚΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Με 48 ώρες καθυστέρηση, λόγω κακών καιρικών συνθηκών, έφθασε στη Μαρτινίκα, στο λιμάνι Fort de France, το ιστιοφόρο υπερωκεάνιο κρουαζιερόπλοιο Windh Star. Καί την επομένη ξεκίνησε για την παρθενική κρουαζιέρα του με τους πρώτους 150 επιβάτες που είχαν φθάσει αεροπορικώς στη Μαρτινίκα.

Όπως έγραψε ο ναυτιλιακός τύπος, οι έντυπώσεις από την πρώτη εμφάνιση του ωραίου σκάφους ήταν ένθουσιώδεις. Λευκό και σμαραγδένιο, με τις κομψές γραμμές του και τα τέσσερα κατάρτια του, έμοιαζε σαν όνειρο. Ένα όνειρο όμως που ενώ ζωντανεύει το γραφικό παρελθόν των θαλασσών, δεν ύστερει σε τίποτα από την άποψη των συγχρόνων ανέσεων για τους ρομαντικούς επιβάτες του.

Στις χαιρετιστήριες δεξιώσεις που έγιναν στο πλοίο, ο πρόεδρος της Windstar Sail Cruises υπενθύμισε ότι αρχικά η υπόθεση του ιστιοφόρου κρουαζιερόπλοιου θεωρήθηκε σαν πραγματική «τρέλα», η οποία όμως στην πράξη απέδειχθη πως ήταν μία πετυχημένη επιλογή, αφού ήδη ένα δεύτερο όμοιο σκάφος ναυπηγείται στα ναυπηγεία της Χάβρης, από όπου θα εξέλθει μέσα στο προσεχές εξάμηνο για να αναλάβει κι αυτό τις εκδρομικές περιηγήσεις του με βάση την Ταϊτή.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στή σιωπηλή και παγωμένη Βερίγγειο θάλασσα διεξαγόταν από χρόνια τώρα μία άφανης μάχη μεταξύ των υπερασπιστών του περιβάλλοντος και των αδηφάγων επιχειρηματιών του πετρελαίου. Τώρα τελευταία λοιπόν η Αμερικανική κυβέρνηση που χρησιμοποίησε ως διαιτητή πέτυχε ένα συμβιβασμό των αντιτιθεμένων απόψεων ύστερα από αμοιβαίες υποχωρήσεις. Η σολομώντεια λύση χώρισε την αμφισβητούμενη επιφάνεια σε δύο ζώνες και παραχώρησε τη μία για υποθαλάσσιες γεωτρήσεις χωρίς κανένα περιορισμό και την άλλη την κήρυξε διατηρητέα και υπό προστασία.

Τό γεγονός επισημαίνει ιδιαίτερα ο Αμερικανικός τύπος, γιατί είναι η πρώτη φορά που οι διαφορές οικόλογων και πετρελαιόδων λύνονται με συμβιβασμό και όχι με πολυέξοδες και χρονοβόρες δίκες.

Καί προτείνει μάλιστα στην Κυβέρνηση να εφαρμόζει ανάλογες λύσεις τόσο στις ανανεώσεις όσο και στις καινούργιες παραχωρήσεις στην υπόλοιπη χώρα.

Γενικεύοντας λοιπόν τό σύστημα, θα μπορούσαμε κάλλιστα να χωρίσουμε στα δύο όλες τις θάλασσές μας, ώστε οι μισές να παράγουν τό πετρέλαιο που θα κινεί τό πλοίο στις άλλες μισές. Μέχρι τελικά να χωρίσουμε τόν πλανήτη σε δύο ημισφαίρια. Όχι τό γνωστά: βόρειο και νότιο ή ανατολικό και δυτικό.

Αλλά καθαρό και μολυσμένο. Μόνο που η πρόσφατη τραγική πείρα μάς απέδειξε περίτρανα πως η ρύπανση και η μόλυνση δεν έχει ούτε φραγμούς ούτε όρια αλλά οδηγεί τόν άνθρωπο «εις τήν λαιμητόμον τήν όποιαν ό ίδιος έν τή άπληστία του έστησεν».

ροποιήθηκαν σχεδόν στά ίδια επίπεδα του Νοεμβρίου με μικρές αποκλίσεις: δέν αποκλείεται όμως μέχρι τήν άνοιξη του 1987 νά χρειασθεί μία νέα προσαρμογή.

Τό Δολλάριο ΗΠΑ

Τό έμπορικό ισοζύγιο τών Ήνωμένων Πολιτειών συνεχίζει νά παρουσιάζει τρομακτικό άνοιγμα. Τό τρίτο τρίμηνο, τό έλλειμμα ανήλθε σε 37,7 δισεκ. δολάρια και γιά όλο τό έτος προβλέπεται νά φθάσει τά 170 δισεκ. δολλ. (έναντι 150 δισεκ. τό 1985) και αυτό παρά τήν ύποτίμηση του δολλαρίου που έφθασε τά 35%. Έξ άλλου ό κρατικός προϋπολογισμός γιά τό 1987, παρά τήν έτήσια

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Ο Δεκέμβριος επέφύλαξε αρκετές εκπλήξεις στον οικονομικό τομέα. Πρώτα είχαμε τό σκάνδαλο Boesky που ταρακούνησε τά χρηματιστήρια Νέας Υόρκης και Λονδίνου. Επίσης είχαμε τό σκάνδαλο πωλήσεως δπλων από τίς ΗΠΑ πρός τό Ιράν, καθώς και τήν σύσκεψη τής Γενεύης τών χωρών του ΟΠΕΚ που όδήγησε ήδη σε μία άνοδο τών τιμών του πετρελαίου.

Οί στατιστικές του ΟΟΣΑ προβλέπουν μέσο όρο πληθωρισμού γιά τίς χώρες μέλη (2,5% (σε έτησία βάση Όκτώβριος 1985/ Όκτώβριος 1986) έναντι 22,7% γιά τήν Ελλάδα.

δα. Ο μέσος χαμηλός ρυθμός όφείλεται στους άρνητικούς ρυθμούς τής Δ. Γερμανίας (- 0,4), τής Όλλανδίας (- 0,6), του Λουξεμβούργου (- 0,3) αλλά και τούς χαμηλούς ρυθμούς τής Ιαπωνίας (+ 0,2) και ΗΠΑ (+ 1,8).

Όσον άφορά τήν οικονομική ανάπτυξη, οί προβλέψεις γιά τό 1987 είναι πολύ συγκρατημένες τόσο γιά τήν Ιαπωνία και τήν Δ. Γερμανία όσο και γιά πολλές εύρωπαϊκές χώρες.

Οί ίσοτιμίες τών νομισμάτων ύστερα από μία άπότομη πτώση του δολλαρίου σταθε-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

μείωση του έλλειμματος κατά 36 δισεκ. δολάρια, κατά τους τραπεζικούς κύκλους θα φθάσει τα 188 δισεκ. δολάρια και το δημόσιο χρέος θα φθάσει τα δύο τρισεκατ. δολάρια. "Ένα μεγάλο μέρος του χρέους αυτού καλύφθηκε από επενδυτές του εξωτερικού (Ιάπωνες, Γερμανούς, κράτη της Μέσης Ανατολής) αφού η εσωτερική αποταμίευση δεν κάλυψε τις ανάγκες της αγοράς. Αυτό βέβαια αποτελεί μεγάλο βάρος στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών που προβλέπεται για το 1986 να παρουσιάσει έλλειμμα 146 δισεκ. δολαρίων.

Αποτέλεσμα των αρνητικών αυτών στοιχείων υπήρξε μια σοβαρή πτώση της τιμής του δολλαρίου που έφθασε στις 2 Δεκεμβρίου (σκανδαλο δολών Ιράν) τα 1.9555 γερμανικά μάρκα, 161.95 γιέν και 6.45 γαλλικά φράγκα για να σταθεροποιηθεί στις επόμενες εβδομάδες γύρω στα 2.2 μάρκα και 163 γιέν.

Η έκθεση του ΟΟΣΑ αναφέρει ότι ίσως χρειασθεί περαιτέρω πτώση του δολλαρίου και νέα αναπροσαρμογή του μάρκου και του γιέν για να μειωθεί το έμπορικό έλλειμμα των ΗΠΑ.

Τό Ιαπωνικό γιέν

Η άνοδος της τιμής του γιέν έχει αρχίσει να ανησυχεί την κυβέρνηση Νακασόνε. Ο διοικητής της Κεντρικής Τράπεζας της Ιαπωνίας προβλέπει για το 1987 οικονομική ανάπτυξη της τάξεως του 2.3% (ό χαμηλότερος ρυθμός από το 1974) και (τουτό παρά το κολοσσιαίο πλεόνασμα στο εξωτερικό έμπόριο που θα ξεπεράσει τα 86 δισεκ. δολάρια) Εξ άλλου οι σχέσεις με την ΕΟΚ αρχίζουν να φθίνουν καθώς το 1ο εξάμηνο του 1986 οι εξαγωγές προς ΕΟΚ ξεπέρασαν τα 15 δισεκ. δολάρια (αύξηση 57%), ενώ οι εισαγωγές από τις χώρες της ΕΟΚ μόλις έφθασαν τα 6.7% δισεκ. (αύξηση 42%). Από την αρχή του 1986 το γιέν ακρίβησε έναντι του δολλαρίου κατά 36% ενώ, έναντι των νομισμάτων της ΕΟΚ παρουσίασε μικρή άνοδο και οι χώρες μέλη ζητούν μέτρα για να ισορροπημένο έμπόριο.

Όσον αφορά τις εμπορικές σχέσεις με τις ΗΠΑ για το 1986 προβλέπεται πλεόνασμα 57 δισεκ. δολαρίων έναντι 50 δισεκ. το 1985.

Τό Γερμανικό μάρκο

Στην Γερμανία επίκεινται εκλογές (25.1.87) και η κεντροδεξιά κυβέρνηση του κ. Κόλ κάνει ότι μπορεί για να δείξει επιτυχίες στον οικονομικό τομέα, και αυτό δεν είναι δύσκολο, με αρνητικό πληθωρισμό, μειωμένη ανεργία έστω και κατά 100.000 εργάτες, και έμπορικό πλεόνασμα που θα ξεπεράσει τα 50 δισεκ. δολάρια το 1986.

Αντίθετα για το 1987 προβλέπεται άνο-

δος του ΑΕΠ κατά 2.5%, ενώ η βιομηχανική παραγωγή θα παρουσιάσει περαιτέρω μείωση στα 3.1%. Επίσης προβλέπεται βελτίωση των εξαγωγών κατά 3% κυρίως από την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης από τις πετρελαιοπαραγωγικές χώρες.

Όσον αφορά την τιμή του μάρκου τόσο ο αρμόδιος ύπουργός Οικονομικών όσο και ο Πρόεδρος της Ομοσπονδιακής Τράπεζας είναι αντίθετοι για μια μείωση του επιτοκίου ως μέσο υποβοήθησης του δολλαρίου.

Λίρα Αγγλίας

Η πώληση σε ιδιώτες σειράς Βιομηχανικών Έταιριών και Οργανισμών κοινής ωφελείας συνεχίζεται από την κυβέρνηση Θάτσερ. Ηδη προχωρεί η μετοχοποίηση της British Gas της οποίας η μετοχή πωλείται προς 1.35 λίρες που πληρώνονται σε τρεις δόσεις. Συνέχεια έχει ο Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών, η British Airways, η Rolls Royce, η Trustee & Savings Bank, συνολικά 12 μεγάλες επιχειρήσεις και οργανισμοί.

Για το 1987 προβλέπεται ότι η οικονομική ανάπτυξη θα φθάσει το 2.7% έναντι 2.1 το 1986, ενώ θα υπάρξει και κάποια μικρή άνοδος του πληθωρισμού.

Για το 1987 ο κρατικός προϋπολογισμός του κ. Lauson προβλέπει διαπάνες της τάξεως των 148,6 δισεκ. λιρών (αύξηση μόνον 8.8%). Ο κ. Lauson προβλέπει επίσης ότι το ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών για το 1986 θα έχει ισορροπηθεί, ενώ για το 1987 είναι λιγότερο αισιόδοξος, προβλέποντας έλλειμμα 1.5 δισεκ. λιρών.

Τό 1987 οι τραπεζικοί κύκλοι βλέπουν μία σταθεροποίηση της τιμής της λίρας στα σημερινά επίπεδα, δηλαδή μειωμένη κατά 15% έναντι των ευρωπαϊκών νομισμάτων από την αρχή του έτους.

Τό Γαλλικό φράγκο

Η εθνικοποίηση των μεγάλων εταιριών άρχισε από την χημική βιομηχανία Saint Gobain που η κυβέρνηση ελπίζει να αποφέρει πάνω από 20 δισεκ. φράγκα και θα συνεχισθεί με την A.G.F. (Γενικές ασφάλειες Γαλλίας) και τις μεγάλες Τράπεζες.

Η επιτυχία αυτή της κυβερνήσεως του κ. Σιράκ άμαυρώθηκε από την εξέγερση των φοιτητών εναντίον της σχεδιαζόμενης μεταρρυθμίσεως στα πανεπιστήμια που επέφεραν ιδιαίτερη πίεση στο φράγκο το οποίο υπεχώρησε έναντι του δολλαρίου και του μάρκου 6.57 και 3.29 φράγκα αντίστοιχα.

Η δραχμή

Μετά την επίσημη υποτίμηση της δραχμής κατά 15% τον Οκτώβριο του 1985, άφθεκε να διολισθησει σε νέα χαμηλά επίπεδα

έναντι του Γερμανικού μάρκου, του Ιαπωνικού γιέν, του Ολλανδικού φιορινίου, του Γαλλικού φράγκου, του Ελβετικού φράγκου και της Ιταλικής λίρας που έφθασε με ταξί 9% και 16%.

Εάν η μείωση της τιμής της δραχμής έναντι των παραπάνω νομισμάτων είναι απολύτως δικαιολογημένη, η άνοδος της έναντι του δολλαρίου και της λίρας κατά 10% και 12% αντίστοιχα είναι μάλλον άδικαιολόγητη. Βέβαια τό πρόβλημα της Τράπεζας της Ελλάδος είναι σοβαρό γιατί εάν υποτιμήσει την δραχμή έναντι του δολλαρίου και της λίρας κατά 12% με 15% τότε η υποτίμηση έναντι των Ευρωπαϊκών νομισμάτων και του γιέν θα πρέπει να φθάσει τα 25% με 30% για να αποφευχθούν Arbitrages.

Η υποτίμηση της δραχμής τα δύο τελευταία χρόνια, φθάνει τα 42% όσον αφορά το Γερμανικό μάρκο, 40% τό Ελβετικό φράγκο 39% τό Γαλλικό φράγκο, ενώ έναντι του δολλαρίου και της λίρας, περιορίσθηκε σε 10% και 24% αντίστοιχα.

ΠΙΝΑΞ 1
Τιμές Δολλαρίου Νέας Υόρκης

	26.11.86	23.12.86	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.9875	1.9655	- 1.2
Φρ. Έλβ.	1.6570	1.6395	- 1.1
Λίρα Αγγλ.	1.4305	1.4575	- 1.9
Φρ. Γαλλ.	6.5090	6.4720	- 0.6
Γιέν Ιαπων. (100)	163.05	162.55	- 0.4
Λίρ. Ίταλ. (100)	1376.00	1364.00	- 0.9

ΠΙΝΑΞ 2
Επιτόκια Εύρωνομισμάτων

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	7 1/2	6 1/2	6 3/8
Μάρκο Γερμ.	5 1/8	4 5/8	4 3/8
Λίρα Αγγλ.	10 5/8	10 3/4	10 3/4
Φράγκο Έλβ.	5 1/4	4 1/8	3 3/4

ΠΙΝΑΞ 3
Δραχμή — Τιμές FIXING (Τράπεζα Ελλάδος)

	27.11.86	24.12.86	Διαφορά
Δολλ. ΗΠΑ	138.480	140.110	- 1.2
Μάρκο Γερμ.	69.650	71.290	- 2.4
Φράγκο Έλβ.	83.500	85.436	- 2.3
Λίρα Αγγλ.	197.860	204.100	- 3.1
Φράγκο Γαλλ.	21.271	21.710	- 2.1
Λίρ. Ίταλ. (100)	10.050	10.236	- 1.9
Γιέν Ιαπ. (100)	85.212	86.968	- 2.1

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP

TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΓΙΝΕΙ Η ΑΠΕΡΓΙΑ — ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΑΠΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΕΝΟΣ ΝΕΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος σας της 15 Δεκεμβρίου υποστηρίζεται ότι δεν μπορέσατε ποτέ να καταλάβετε γιατί έγινε — και με ποιά σκοπό — η τελευταία 48ωρη απεργία της ΠΝΟ συνεχώς προβάλλετε μόνο τις οικονομικές απαιτήσεις των ναυτεργατικών σωματείων.

Είμαι βέβαιος όμως — όπως και έσείς φυσικά γνωρίζετε — ότι με την τελευταία έξωδικο της ΠΝΟ προς την Ε.Ε.Ε. δεν αναφέρονται μόνοι οι οικονομικές απαιτήσεις της ΠΝΟ αλλά και μία σειρά άλλων σοβαρότερων θεσμικών κυρίως αιτημάτων που έσείς επιμελώς αποφεύγετε να αναφερθείτε. Όπως: α) Η μισθοδοσία των ναυτικών σε συνάλλαγμα και β) η ναυτολόγηση μέσα από το GENE — μόνο — και με την ουσιαστική συμμετοχή των επαγγελματικών οργανώσεων των ναυτικών.

Η μισθοδοσία των ναυτικών σε συνάλλαγμα είναι στίς δυνατότητες των Ελλήνων έφοπλιστών γιατί η ναυτιλιακή τους δραστηριότητα τους επιτρέπει την διακίνηση κεφαλαίων όχι σε δραχμές αλλά σε οποιοδήποτε άλλο ξένο ισχυρό νόμισμα. γιατί ουσιαστικά με την διολίσθηση της δραχμής τα τελευταία 6 χρόνια — σχέση με το δολάριο — ο Έλληνας ναυτικός αν μη τι άλλο μισθοδοτικά βρίσκεται στο 1980 ίσως και ακόμα πιο κάτω (1980: 1 δολάριο 46 δρχ.), (1986: 1 δολάριο 142 δρχ.). Με την σημερινή κατάσταση — και μετά την εξαγγελία των μέτρων για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού πλοίου από το YEN — την έκρηκτική ανεργία ειδικά στον κλάδο των πλοιαρχών — είναι βέβαιο ότι τα εξαγγελθέντα μέτρα θα βοηθήσουν το Ελληνικό πλοίο να ανταγωνίζεται στο μέλλον τους άλλους Ευρωπαίους ανταγωνιστές μας.

Τί γίνεται όμως με το ναυτεργατικό μας δυναμικό που συνεχώς συρρικνώνεται:

Ποιά είναι τα βαθύτερα αίτια αυτής της δραματικής συρρίκνωσης; Όπως όρθα διαπίστωσε ο κ. Φουστάνος υπάρχει πράγματι μία διαρροή από το Ναυτικό επάγγελμα προς άλλα επαγγέλματα, ιδίως των νέων. Αυτό γίνεται γιατί επικρατεί ο θεσμός της ναυτολόγησης μέσω των ναυτιλιακών εταιριών κατά ένα μεγάλο ποσοστό που κάνουν την δουλειά τους με ήμετερα άτομα. Υπάρχει διάχυτο το αίσθημα ανασφάλειας για το ναυτικό επάγγελμα αφού εξακολουθεί να μην είναι κατωχυρωμένο και ούτε εξασφαλίζει την συνεχή αποδοτική απασχόληση των Ελλήνων αξιωματικών. Έχει πάψει — εδώ και πολύ καιρό — να είναι καλοπληρωμένο σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη εργασία στην ξηρά. Σχετικά θέλω να αναφερθώ στην περίπτωση μου, που είναι σίγουρα μία από τις πολλές άλλες.

Υπηρέτησα στο Π.Ν. — όπως κάθε Έλληνας πολίτης οφείλει — επί 26 μήνες ως έφεδρος σημαιοφόρος. Μετά την απόλυσή μου στις 5/9/86 στάθηκε αδύνατο έως τώρα να μαρκάρω και αφού απευθύνθηκα σε πολλές εταιρίες εισέπραξα ένα ξερό όχι κύριε, δεν θέλουμε πλήρωμα. Ένώ είμαι σίγουρος ότι έστω και λίγες δουλειές προϋπήρξαν αλλά όπως φαίνεται ήταν μόνον για τους ήμετέρους.

Υπάρχουν και πολλοί υπεύθυνοι εταιριών που σου λένε: Όλα καλά κύριέ μου, αλλά έχετε να μαρκάρετε από το 1984. Έάν αυτό αποτελεί μειονέκτημα, δηλαδή τί έπρεπε κύριοι να κηρυχθώ λιποτάκτης; Στο GENE δεν γίνεται ζήτηση άνθυποπλοιάρχων — υπάρχουν ελάχιστες εξαιρέσεις.

Ήδη είμαι άνεργος εδώ και 4 περίπου μήνες χωρίς κανένα οικονομικό πόρο έστω και πενιχρό. Φθάσαμε κύριοι στο σημείο να ζητιανεύουμε για εργασία; Ένώ το δουλεμπόριο στην Ακτή Μιαούλη λύνει και δένει με τα έπονομαζόμενα ναυτικά γραφεία πρακτόρευσης πλοίων.

Μά που ζούμε κύριοι στην Ελλάδα του 1986 ή στο μεσαίωνα; Αυτό δεν γίνεται σε κανένα άλλο επάγγελμα. Όσο για τα πολλά πλοία που νά φέρουν την Εθνική μας ση-

μαία, αποτελεί εύχη όλων αυτών που πονάνε την Ναυτιλία μας, αρκεί όμως η σημαία μας να μη γίνει άλλη μία σημαία εύκαιρίας. Νά υπάρχουν Έλληνικά πλοία με Έλληνες ναυτικούς και όχι πλοία με την κυανόλευκη αλλά με άλλοδοπατό πλήρωμα. Τά μέτρα είναι γεγονός άφανίζονται τα κατώτερα πληρώματα και στη συνέχεια ίσως έλθει και η σειρά των Έλλήνων αξιωματικών. Έλληνικά πλοία λοιπόν με Κορεάτη, Φιλιππινέζο, Πακιστανό πλοίαρχο, αξιωματικούς και πλήρωμα; Παρόλο που οι Έλληνες ναυτικοί παραμένουν οι χειρότερα άμειβόμενοι στην Εύρώπη (ΕΟΚ):

Εύχαριστώ για την φιλοξενία

ΚΩΝ. ΣΑΛΑΣΙΔΗΣ

Άνθυποπλοίαρχος Ε.Ν.

Απόφοιτος Α.Δ.Σ.Ε.Ν./Άσπροπύργου.

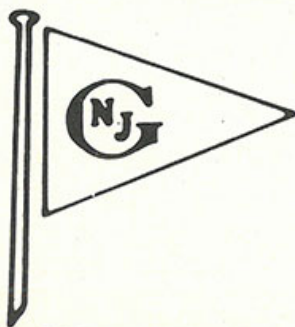
20.12.1986

Σημ. Συντ: Η έπιστολή του νέου αυτού αξιωματικού μάς δίνει την εύκαιρία για μία εύρύτερη απάντηση στις απορίες και τά ερωτήματα που διατυπώνει:

Πρώτο: Για νά υπάρχει απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών (και κατά συνέπεια για νά παίρνουν τις μεγαλύτερες όμοιβές που ένδεχομένως θά έξασφάλιζε ή απεργία αλλά και για νά απολαμβάνουν τά πλεονεκτήματα που θά παρείχε ή ίκανοποίηση θεσμικών αιτημάτων για την καταβολή των αποδοχών σε συνάλλαγμα και για τή ναυτολόγηση με την ουσιαστική συμμετοχή των ναυτεργατικών οργανώσεων) πρέπει πρωτίστως νά υπάρχουν πλοία με Έλληνική σημαία. Τή στιγμή όμως που έκδηλώθηκε ή απεργία ό υπό Έλληνική σημαία στόλος μειωνόταν με ένα ρυθμό 30-40 πλοίων τό μήνα — και αυτό δεν είναι σχήμα λόγου και καταφαίνεται άλλωστε και από τά στοιχεία που άφορούν τούς ναυτικούς που άναζητούν εργασία τά όποια είναι άντιστρόφως άνάλογα, δηλαδή έχομε μείωση των πλοίων καιάύξηση του άριθμού εκείνων που άναζητούν εργασία. Σε τέτοιες στιγμές εκείνο που όφείλουν νά πράξουν οι υπεύθυνες συνδικαλιστικές οργανώσεις που ένδιαφέρονται για τήν εξασφάλιση τής απασχόλησεως των μελών τους και όχι για τό μοίρασμα τής άνεργίας σε χώρους εργασίας που συνεχώς περιορίζονται δεν είναι, κατά τή γνώμη μας αλλά και κατά τήν γνώμη των πραγματικών ναυτικών, ή απεργία, αλλά ή προσπάθεια για τήν αύξηση των θέσεων εργασίας, πράγμα που στην προκειμένη περίπτωση έπιτυγχάνεται με τήν αύξηση του άριθμού των πλοίων με Έλληνική σημαία.

Δεύτερο. ή διαρροή των νέων από τό ναυτικό επάγγελμα δεν είναι κάτι που συνέβη τά τελευταία χρόνια, αλλά προϋπήρχε και είναι γνωστό σε όλους ότι ελάχιστοι από τούς άπόφοιτους των άνωτέρων δημοσίων σχολών άκολουθούσαν τό ναυτικό επάγγελμα — αφού σπούδαζαν δωρεάν χάρη

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

στό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδευσης το οποίο προέρχεται από τις εισφορές του έφοπλισμού, οι απόφοιτοι των ναυτικών σχολών διέρρεαν σε άλλα επαγγέλματα επειδή δεν είχε εξασφαλισθεί εκ των προτέρων η σύνδεσή του με το ναυτικό επάγγελμα.

Τρίτο, είναι εύλογο το παράπονο του επιστολογράφου επειδή δεν μπόρεσε να εξασφαλίσει εργασία μετά την απόλυσή του από τις τάξεις του Πολεμικού Ναυτικού αλλά αυτό οφείλεται αποκλειστικά στον περιορισμένο αριθμό των υπό Έλληνική σημαία ποντοπόρων πλοίων και εκείνο που πρέπει να γίνει από όλους μας είναι να συντονίσουμε τις προσπάθειες για να επιτύχουμε την προσέλευση στο εθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων τα οποία θα εξασφαλίσουν την απασχόληση σε όλους τους ναυτικούς μας.

Τέταρτο, το θέμα της ναυτολογίας των ναυτικών με τη συμμετοχή των ναυτεργατικών οργανώσεων δεν είναι κάτι απλό, όπως τό παρουσιάζουν μερικοί, γιατί οι ναυτεργατικές οργανώσεις πρέπει να έχουν και κάποιες ευθύνες τις οποίες όμως δεν νομίζουμε ότι είναι σε θέση να αναλάβουν. Η ναυτολόγηση των ναυτικών στις Ήνωμένες Πολιτείες, λόγω χάρη, γίνεται μέσω των ναυτεργατικών οργανώσεων αλλά οι οργανώσεις αυτές είναι υπεύθυνες έναντι των πλοίων και για την επαγγελματική επάρκεια του ναυτικού και για τη συνέπειά του και για την τήρηση των υποχρεώσεων του — επαναλαμβάνουμε όμως ότι κατά την αντίληψή μας καμμία ελληνική ναυτεργατική οργάνωση δεν είναι σε θέση σήμερα να αναλάβει αυτές τις ευθύνες που έχουν και οικονομικές επιπτώσεις.

Η ΑΛΗΘΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ «ΦΑΛΚΟΝ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ»

Κύριε Διευθυντά,

Έν σχέσει με όσα γράφθηκαν σε μηνιαίο ναυτιλιακό περιοδικό αναφορικά με τα πλοία της άτυχης εταιρίας «Φάλκον Μάνατζμεντ» παρακαλούμε να δημοσιεύσετε τα κατωτέρω για την αποκατάσταση και μόνον της αλήθειας:

1. Οι Έλληνες ναυτικοί δεν κατέσχεσαν τα πλοία επειδή η Τράπεζα απέφασε να επανδρώσει τα πλοία της πτωχευμένης εταιρίας με Κορεάτες, αλλά πληρώματα τα είχαν ήδη κατασχεσει και ακινητοποιήσει λόγω μη πληρωμής των αποδοχών τους από την διαχειρίστρια εταιρία του κ. Κομνηνού.

2. Η εταιρία μας επί 10ήμερον εκλιπαρούσε τους ναυτικούς να παραμείνουν και να εργασθούν επί των πλοίων αφού προηγουμένως κατέβαλε, διά λογαριασμόν της Τραπεζής, όλες τις δεδουλευμένες αποδοχές, τα άναδρομικά και τις νόμιμες αποζη-

μιώσεις των ναυτικών. Η ανταπόκριση των Έλλήνων ναυτικών, πλην τριών εξαιρέσεων επί του πλοίου «Ακάδημος» ήταν αρνητική: «Όλοι ήθελαν να απολυθούν, να αποζημιωθούν και να επαναπατρισθούν. Τα γεγονότα αυτά είναι αδιάφυστα και μπορούν να τα διαβεβαιώσουν τόσο οι συνδικαλιστικές οργανώσεις (ΠΝΟ και λοιπές) όσο και η Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας του ΥΕΝ.

3. Κατόπιν της απόλυσης, αποζημιώσεως και επαναπατρίσεως των υπηρετούντων επί των πλοίων Έλλήνων ναυτικών τί θα έπρεπε άραγε να γίνει, να παραμείνουν ακίνητα τα πλοία για πάντα στα πέριχτα του κόσμου ή να ερωτηθώ ο οίσοδότης αν θα επιτρέψει στην Τράπεζα να διαχειρισθώ την περιουσία της, ή οποία ούτως ή άλλως είναι και η χαμένη της υποθέσεως;

Φιλικότατα
CHARTWELL MARITIME S.A.
εν Ελλάδι εκπρόσωπος της
KAPPA MARITIME LTD

Πειραιώς 16.12.1986

ΟΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ ΖΗΤΟΥΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΑΔΣΕΝ

Τριανταδύο σπουδαστές της ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων Οίνουσσων κοινοποίησαν και στά «Ναυτικά Χρονικά» την δημοσιευμένη εν συνεχεία επιστολή τους προς τον ύπουργό Ναυτιλίας με την οποία ζητούν να αναβαθμισθούν οι ΑΔΣΕΝ. Στη σχετική επιστολή τους προς τα «Ναυτικά Χρονικά» υπογραμμίζουν και τα εξής:

«Θεωρήσαμε χρήσιμο όπως ταυτόχρονα ενημερώσουμε το έγκριτο περιοδικό σας και μέσω αυτού όλο τον ναυτιλιακό κόσμο.

Επίσης αισθανόμεθα την ανάγκη να σας συγχαρούμε για τα άρθρα σας γύρω από την ναυτική εκπαίδευση».

Η επιστολή των σπουδαστών προς τον ύπουργό Ναυτιλίας έχει ως εξής:

Αξιότιμε κύριε Ύπουργέ, εάν ενεργό δυναμικό της ΑΔΣΕΝ/Π/Οίνουσσων και παρατηρώντας την κοινωνική υποβάθμιση την οποία έχουν υποστεί οι ΑΔΣΕΝ και οι σπουδαστές των γενικότερα, αιτούμεθα την καθιέρωση ομοιομόρφου ένδυμασίας για εκ-

παιδευτικές και κοινωνικές εκδηλώσεις. Το παρόν αίτημα σε συνδυασμό με τον γενικότερο εκσυγχρονισμό των ΑΔΣΕΝ τόσο από απόψεως σπουδών όσο και έσωτερικών κανονισμών κατά τα πρότυπα παραδοσιακών ναυτικών χωρών (Αγγλία — Σ. Ένωση) εϊμεθα πεπεισμένοι ότι θα επιφέρει την πραγματική αναβάθμιση.

Οι λόγοι που μας ώθησαν στην σύνταξη του παρόντος κειμένου είναι οι δυσμενείς σχολιασμοί που στρέφονται κατά των σπουδαστών από μέλη πληρωμάτων και άπλων επιβαίνοντων κατά την εκτέλεση εκπαιδευτικών πλάνων. Καθώς επίσης και οι δυσμενείς έντυπώσεις που σχημάτισαν ξένες προσωπικότητες έναντι των σπουδαστών και των ΑΔΣΕΝ γενικότερα.

Παράδειγμα επίσκεψη Σοβιετικού αξιωματούχου στην ΑΔΣΕΝ/Π/Υδρας, όπου παρατηρήθη το αξιολύπητο φαινόμενο αύριανοί αξιωματικοί του Ε.Ν. να περιφέρονται στην σχολή με σκουλαρίκια και σκισμένα μπλούζ τζίν.

Κύριε Ύπουργέ επειδή πιστεύουμε ότι ο αύριανός αξιωματικός ως μία ολοκληρωμένη προσωπικότητα πρέπει να έμπνεί στον έπιβάτη και στον κάθε πολίτη που τον παρακολουθεί στις καθημερινές του εκδηλώσεις αισθήματα ασφάλειας και έμπιστοσύνης, τό αίτημά μας είναι ένας από τους άπαραίτητους παράγοντες για να επιτευχθεί αυτό.

Ο μόνος μας στόχος κύριε Ύπουργέ είναι μόνο η αναβάθμιση των ΑΔΣΕΝ ώστε ο αύριανός Έλληνας αξιωματικός του ένδοξου μας Ε.Ν. να κατακτήσει την θέση που πραγματικά του ανήκει.

Μετά τιμής

Οι κάτωθι αιτούμενοι σπουδαστές
ΡΟΥΣΣΑΚΟΣ ΗΛΙΑΣ, ΣΙΓΑΛΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ, ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ, ΒΑΣΙΛΑΚΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ, ΓΕΩΡΓΟΥΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, ΝΤΑΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΤΡΙΛΙΒΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ, ΒΟΛΑΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΣΚΑΝΔΑΛΗΣ ΛΕΟΝΤΙΟΣ, ΑΓΓΕΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΜΕΞΑΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ, ΠΟΝΗΡΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ, ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ, ΣΙΓΟΥΡΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ, ΖΑΝΝΙΚΟΣ ΜΑΡΚΟΣ, ΚΡΑΛΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ, ΞΥΔΙΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ, ΜΑΣΤΟΡΗΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ, ΜΕΤΑΞΑΚΗΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ, ΜΑΚΡΗΣ ΜΕΝΕΛΑΟΣ — ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ, ΜΠΑΝΕΛΛΗΣ ΚΩΝΙΝΟΣ, ΚΑΡΛΟΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ, ΖΩΓΡΑΦΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ, ΠΛΑΚΙΩΤΗΣ ΚΩΝΙΝΟΣ, ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ.

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 8284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328



HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Ελλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολικὴ ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατὰ τὸ 1985 ἦταν
17.163.000.000 δολλάρια.

Διὰ πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίῳ ἀντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON



**YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN
"MEDOV"**



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW •
SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS •
OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271480

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telefax: (010) 541361
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

ΤΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ «ΘΥΓΑΤΡΙΚΩΝ» ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα εργασία του κ. Δ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ

Δημοσιεύουμε εν συνεχεία μία λίαν ενδιαφέρουσα εργασία του διευθυντού του Κομμίτη κ. Δ. Βασιλείαδη για τό γενικότερο θέμα των «άνοικτων νηολογίων» και ειδικότερα για τις εξελίξεις που έχουν σημειωθεί και εξακολουθούν να σημειώνονται στο θέμα της δημιουργίας «θυγατρικών» σημαιών ευκολίας από παραδοσιακές ναυτικές χώρες για να συνεχισθεί ή διατήρηση του ελέγχου των εθνικών τους ναυτιλιών.

τιλιών.

Η εργασία αυτή που ακολουθεί άμεσα εν συνεχεία άφιερώνεται σε όσους εκ των ήμετέρων εξακολουθούν να έχουν παρωπίδες και δεν θέλουν να δουν τα όσα διαδραματίζονται γύρω μας αλλά και τις προσπάθειες που κάνουν οι άλλες ναυτιλιακές χώρες που μās ανταγωνίζονται για να διατηρήσουν και αύξήσουν την εθνική τους ναυτιλία:

ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Τό Κομμίτη είχε από καιρού συγκεντρώνει στοιχεία αναφορικά με τις κάτωθι χώρες άνοιχτού νηολογίου: Liberia, Panama, Cyprus, Bahamas, Malta, Singapore, Chanel Islands, Bermuda, Vanuatu.

Έν τώ μεταξύ μεσολάβησε και έληξε μετά από διετείς συζητήσεις ή Διεθνής Διάσκεψη της UNCTAD για τό REGISTRATION OF SHIPS.

Η Σύμβαση αυτή, της οποίας ή έπικύρωση για να ισχύσει διεθνώς άναμένεται ότι θα καθυστερήσει αρκετά, παρά την άρχική πρόθεση της UNCTAD, να εξαλείψει τις σημαίες ευκαιρίας, στην πραγματικότητα τις «νομιμοποίησε», με την ρητή άναγνώριση του δικαιώματος κάθε χώρας (παράκτιου ή ήπειρωτικής) να οργανώνει τό δικό της νηολόγιο, υπό όρισμένους όρους και προϋποθέσεις. Έκ παραλλήλου προέβλεψε και για την προστασία των συμφερόντων των άναπτυσσομένων χωρών, που προσφέρουν έργατικό δυναμικό.

Η άνάγκη διατηρήσεως των «άνοικτων νηολογίων» γίνεται όλο και περισσότερο έπιτακτική, όσο εξακολουθεί ή ναυτιλιακή κρίση και ή άπο αυτήν άνάγκη μείωσεως του κόστους κινήσεως των πλοίων. Αυτό άποδεικνύεται καθημερινά με τή διόγκωση της χωρητικότητας των «άνοικτων νηολογίων» και την αντίστοιχη συρρίκνωση, έξοδο την άποκαλούν πολλοί, των «κλειστών νηολογίων».

Οί παραδοσιακές ναυτικές χώρες είναι αυτές που άνησυχούν τώρα πιά έντονα για την τάση φυγής από τά έθνικά

τους νηολόγια και προσπαθούν να πάρουν μέτρα για τόν περιορισμό της.

Και είναι οι παραδοσιακές ναυτικές χώρες, που στην έπιθυμία τους να διατηρήσουν υπό τόν έλεγχο τους την έθνική τους ναυτιλία, και λόγω της άνελαστικότητας της ναυτιλιακής τους νομοθεσίας, προσπαθούν με «έξωσυμβατικούς» τρόπους να βρουν λύσεις στο πρόβλημα αυτό.

Οί «έξωσυμβατικοί» αυτοί τρόποι έχουν άρχισι να ύλοποιούνται, παίρνοντας την μορφή «θυγατρικών» σημαιών ευκαιρίας των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών. Έτσι μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα άρχισε ή δημιουργία και επέκταση των «θυγατρικών» αυτών σημαιών ευκολίας, από όρισμένες ναυτιλιακές χώρες. Δεν είναι κατά συνέπεια ύπερβολή να λεχθεί ότι ή Διάσκεψη για τό Registration of ships, πέρα από τή «νομιμοποίηση» των «παραδοσιακών» χωρών άνοιχτού νηολογίου, άπέτέλεσε την άφετηρία δημιουργίας ενός πλέγματος σημαιών ευκολίας, θυγατρικών των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών και υπό τόν άπόλυτο έλεγχο και κάλυψη αυτών.

Τό Κομμίτη, στην προσπάθεια ένημερώσεως των μελών του, πάνω στις διάφορες τάσεις που επικρατούν και έπηρεάζουν την παγκόσμια έμπορική ναυτιλία, συγκέντρωσε στοιχεία από διάφορες πηγές και δημοσιεύματα για τις σημαίες αυτές, που παρατίθενται εν περιλήψει κατωτέρω.

α) Flag of Spitzbergen (Θυγατρική της Νορβηγίας)

Η Κυβέρνηση της χώρας, με δική της

πρωτοβουλία, από καιρό μελετά την ίδρυση άνοιχτού νηολογίου στο Άρχιπέλαγος Svalbard, που να προσφέρει στους πλοιοκτήτες εύνοϊκούς όρους, παραπλήσιους προς αυτούς της Λιβερίας και Παναμά (μειωμένη φορολογία, μειωμένη σύνθεση, κλπ.).

Τό Svalbard (Σπιτςβέργκεν) είναι ένα άραιοκατοικημένο σύμπλεγμα νησιών στην Άρκτική, που διοικείται από την Νορβηγία, αλλά στο όποιο δεν εφαρμόζονται οι Νορβηγικοί νόμοι.

Πλοία που δεν θα προσεγγίζουν στην Νορβηγία θα μπορούν να άπασχολούν άλλοδαπά πληρώματα, με μισθολόγια των χωρών προελεύσεώς τους.

Η δημιουργία του εν λόγω νηολογίου ύπολογίζεται από της άνοίξεως του 1987. Σύμφωνα με νεώτερες πληροφορίες, ή Νορβηγική Κυβέρνηση αντί των Svalbard Islands προσανατολίζεται τώρα στη δημιουργία, έντός της Νορβηγίας, διπλού νηολογίου, άνοιχτού τόσο για τά ποντοπόρα Νορβηγικά πλοία όσο και τά ξένα, του νύν ύφισταμένου νηολογίου περιοριζόμενου μόνο για τά άκτοπλοϊκά, πλωτές εξέδρες κλπ.

β) Kerguelen Islands — (Θυγατρική της Γαλλίας)

Τά νησιά βρίσκονται υπό Γαλλική διοίκηση στην Άνταρκτική και σε αυτά δεν εφαρμόζεται ή Γαλλική έργατική νομοθεσία.

Έκει νηολογούνται Γαλλικά πλοία (bulk carriers) κατόπιν προηγούμενης έγκρίσεως του Γαλλού Υπουργού Θαλάσσης, τά όποια θα μπορούν να ναυτολογούν ξένους ναυτικούς μέχρι τό 75%

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

του πληρώματος (Έξαιρούνται τα crude oil carriers) και 25% Γάλλους ναυτικούς, από τους οποίους 4 τουλάχιστον 'Αξιωματικοί.

Σύμφωνα με υπολογισμούς της Γαλλικής Κυβερνήσεως, ένα bulker 140.000 ton. d.w. με 24 μέλη πληρώματος, μπορεί να μειώσει τα ημερήσια έξοδα πληρώματος από \$ 4.000 σε \$ 2.100.

γ) Isle of Man — (Θυγατρική της Μεγάλης Βρεταννίας)

Τα πλοία είναι στην ουσία Βρεταννικά και καλύπτονται από τις ίδιες με τη Μητρόπολη ναυτιλιακές συμβάσεις. Τα εκεί νηολογούμενα Βρεταννικά πλοία έχουν καλύτερη φορολογική μεταχείριση και μείωση του έργατικού κόστους περίπου κατά 10%. Πρόσφατα παρατηρείται μεγάλη κίνηση μεταφοράς Βρεταννικών πλοίων, ιδίως δεξαμενοπλοίων, στο νέο αυτό νηολόγιο.

Τό νηολόγιο αυτό δεν χαρακτηρίζεται σαν σημαία εύκολιας από την National Union of Seamen (NUS) ούτε από την ITF.

δ) Netherlands Antilles — (Θυγατρική της 'Ολλανδίας)

Οι 'Ολλανδικές 'Αντίλλες στην Καραϊβική αναπτύσσονται σαν σημαία εύκολιας και γίνεται προσπάθεια προσελκύσεως Ευρωπαίων πλοιοκτετών, ιδίως από την 'Ολλανδία, τη Δ. Γερμανία και τις Σκανδιναβικές χώρες.

Η διαδικασία νηολογήσεως είναι παρόμοια της 'Ολλανδικής και τα πλοία θά φέρουν την 'Ολλανδική σημαία, προβλέπεται όμως διαφορετική φορολογική μεταχείριση και δεν τυγχάνει εφαρμογής η εργατική νομοθεσία της 'Ολλανδίας.

Μόνο ο Πλοίαρχος πρέπει να είναι υποχρεωτικά 'Ολλανδός.

ε) Canary Islands — (Θυγατρική της Ισπανίας)

Πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι η 'Ισπανική Κυβέρνηση μελετά τη δημιουργία νηολογίου στις Καναρίους νήσους. Τό σχέδιο μελετάται από κοινού με την Ένωση 'Ισπανών Έφοπλιστών, οι οποίοι λένουν ότι η κατάστασή τους επιδεινώθηκε από της ένταξεως της χώρας τους στην ΕΟΚ.

Σκοπός του νέου νηολογίου είναι η μείωση του κόστους των πλοίων διά της έπαυξσεως της συναγωνιστικότητάς τους (Φορολογία και εργατικά).

Έφόσον τελικά πραγματοποιηθεί, υπολογίζεται ότι θά απορροφήσει πλέον του 60% της 'Ισπανικής χωρητικότητας.

στ) Aland Islands — (Θυγατρική της Φινλανδίας)

Σε περίπτωση που η Νορβηγία προ-

χωρήσει στην δημιουργία ανοικτού νηολογίου στο Svalbard Islands ή άλλοι, θά αναγκασθεί και η Φινλανδία να ακολουθήσει για να μην χάσει τη συναγωνιστικότητα της ναυτιλίας της στη Βαλτική.

Ένα σχέδιο προβλέπει την εγκατάσταση ανοικτού νηολογίου στα Aland Islands, που βρίσκονται μεταξύ Φινλανδίας και Σουηδίας. 'Ηδη ένας σημαντικός αριθμός Φινλανδικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν εγκατασταθεί στα νησιά αυτά, τα οποία έχουν ένα ήμιαυτόνομο καθεστώς διοικήσεως. Η Κυβέρνηση ελπίζει ότι με τη δημιουργία του νέου αυτού νηολογίου θά επαναπατρίσει τό μεγαλύτερο μέρος της Φινλανδικής χωρητικότητας, που βρίσκεται τώρα κάτω από διάφορες σημαίες εύκολιας (περίπου τό 40% του συνόλου της Φινλανδικής χωρητικότητας).

Γιά να γίνει όμως αυτό θά απαιτηθούν συνταγματικές μεταρρυθμίσεις που υπολογίζεται ότι θά χρειασθεί χρονικό διάστημα ενός έτους από τη στιγμή που θά ληφθεί η σχετική απόφαση.

ζ) Heligoland island — (Θυγατρική της Γερμανίας)

Αν και η ιδέα δημιουργίας ανοικτού νηολογίου στη νήσο 'Ελιγολάνδη δεν έχει υιοθετηθεί επίσημα στη Δ. Γερμανία, εν τούτοις δεν παύει να αναφέρεται σαν ένα ένδεχομένο λόγω της σημαντικής εξόδου πλοίων σε χώρες ανοικτού νηολογίου και κατά προτίμηση της Κύπρου. Σαν κυριότεροι λόγοι της φυγής από τό εθνικό νηολόγιο αναφέρονται η ύψηλη φορολογία, οι ύψηλες εργατικές αμοιβές και τα επιβαλλόμενα στάνταρτς ασφαλείας, που σε πολλές περιπτώσεις είναι ανώτερα από τα διεθνώς παραδεχόμενα.

Πρός τό παρόν η Κυβέρνηση της 'Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας δεν ανησυχεί για την συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου και δεν φαίνεται να παρεμβαίνει προσκόματα στην ύψωση σημαιών εύκολιας, που αντιθέτως την ευνοεί, με τό παρεχόμενο δικαίωμα διπλής νηολογήσεως. Μέχρις ώρας ποσοστό πλέον του 25% της Γερμανικής χωρητικότητας καλύπτεται με διάφορες σημαίες εύκολιας.

Αλλά πέραν του πλέγματος των «θυγατρικών» αυτών σημαιών εύκολιας των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, θά πρέπει να αναφερθεί η ραγδαία ανάπτυξη των νηολογιών της Κύπρου, των Βερμούδων, Μπαχάμας, Seyman Islands, Vanuatu κλπ. καθώς και η προσπάθεια των παραδοσιακών χωρών ανοικτού νηολογίου (Λιβερίας, Παναμά κλπ.) για τη συγκράτηση της υπό την σημαία τους χωρητικότητας και την προσέλκυση νέας, με αντίστοιχη μείωση των τελών νηολογήσεως. Επίσης είναι χαρακτηριστική η επίσημη επίκληση

της Λιβερίας προς τους πλοιοκτήτες, να μην παρασύρονται από τα εμφανιζόμενα ως έλκυστικά νέα νηολόγια, αλλά να προτιμούν τις παραδοσιακές χώρες ανοικτού νηολογίου, όπως τη Λιβερία και τόν Παναμά.

Ακόμη και νέες, μικρές χώρες, εμφανίζονται τελευταία στο προσκήνιο, με την επιθυμία αναπτύξεως εθνικού νηολογίου. Μεταξύ αυτών αναφέρονται τό Barbados, που με τη δημιουργία εθνικού νηολογίου επιθυμεί να επιλύσει τό πρόβλημα άπασχολήσεως του ίθαγενοῦς έργατικού του δυναμικού (περίπου 4.000 ναυτικοί) κ της Antigua και Barbuda, που πρόσφατα έγινε μέλος του IMO, εκύρωσε όλες τις σχετικές συμβάσεις και όργάνωσε μία υποτυπώδη ναυτιλιακή διοίκηση, εδήλωσε δέ ότι θά αναγνωρίζει τό πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας όλων των κυριωτέρων χωρών της Εϋρώπης και της Κοινοπολιτείας.

Αλλά πλέον χαρακτηριστική είναι η ανακοινωθείσα πρόσφατα πρόθεση του Λουξεμβούργου να δημιουργήσει εθνικό νηολόγιο μέσα στο πλέγμα αναπτύξεως του Τραπεζικού και 'Ασφαλιστικού συστήματος της χώρας. Αν και η μελέτη για τη δημιουργία του νέου νηολογίου δεν έχει ακόμα περατωθεί, έχει ανακοινωθεί ότι τό νηολόγιο αυτό θά είναι πολύ περισσότερο αύστηρό από εκείνο άλλων χωρών, ώστε να μην μπορεί κανείς να τό θεωρήσει σαν μία νέα σημαία εύκολιας.

Η προσφυγή στις διάφορες σημαίες εύκολιας έχει ανησυχήσει ζωηρά την ΕΟΚ και υπάρχει πρόσφατη πρόταση του Κομμισαρίου επί των Μεταφορών της ΕΟΚ, κ. Stanley Clinton Davis για την δημιουργία, EUROFLAG, από όλες τις χώρες της Κοινότητας, που θά μπορούσε να πάρει ό,τι καλύτερο έχει τό κάθε εθνικό σύστημα, πράγμα που θά επιτρέψει την επιβίωση της κοινοτικής ναυτιλίας και την εξασφάλιση άπασχολήσεως όλων των ναυτικών των χωρών της ΕΟΚ.

Περαίνοντας τη σχετική ενημέρωσή στην παρατηρούμενη εξέλιξη των σημαιών εύκολιας, νομίζουμε ότι θά πρέπει να αναφέρουμε εδώ και την διαφαινόμενη αλλαγή τακτικής τώρα της ITF έναντι των σημαιών αυτών, κατόπιν και του προσφάτου συνεδρίου της στο Λουξεμβούργο, τό καλοκαίρι του 1986, με την παραδοχή ότι δεν μπορεί να έχει την αυτή στάση έναντι όλων των σημαιών εύκολιας, δοθέντος ότι πολλές από αυτές έχουν βελτίψει σημαντικά τό επίπεδό τους. Αναμένεται ότι η έλαστική αυτή αντιμετώπιση, όπως δημοσιεύθηκε και στον τύπο, θά γίνεται περισσότερο έμφανής, όσο περισσότεροι Γερμανοί, Βρεταννοί, Νορβηγοί και Γάλλοι πλοιοκτήτες, προσφεύγουν στις σημαίες εύκολιας.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

‘Η έξοδος από την απομόνωση. Τό άνοιγμα τών συνόρων τής ‘Ισπανίας. ‘Η μετατροπή του Βασιλ. ναυστάθμου. Τό σημερινό επισκευαστικό κέντρο. Τά υπέρ και τά κατά. Τό νέο νηολόγιο. ‘Η έμπορικé ανάπτυξη.

Δυό μόλις χρόνια μετά τά βαρυσήμαντα συμβάντα πού άλλαξαν τή νησιωτική και απομονωμένη μορφή του, τό Γιβραλτάρ παραμένει ακόμα στή δί-νη των γεγονότων, των συνεπειών και των περιπλοκών. ‘Η άρχαία «Κάλη», πού μαζί μέ τόν άπέναντι βράχο τής αφρικανικής άκτής σχημάτιζαν τίς «‘Η-ράκλειες στήλες» και όφείλει τό σημερινό όνομά του σέ παραφθορά του όνόματος του άρχηγού των Μπερμπερίνων Τζάμ-αλ-Ταρίκ πού τό κατέκτησε άπ’ τούς ‘Ισπανούς τό 711, περιήλθε από τό 1704 στους Βρεταννούς, πού τό κράτησαν ζηλότυπα σ’ όλες τίς μεγάλες ναυτικές περιπέτειες τής νεώτερης ιστορίας τους. Σήμερα ύστερα από 16 χρόνια απομόνωσης από τήν ‘Ισπανική γή, είδε ν’ άνοίγουν τά σύνορά του μέ τή μεγάλη γείτονα και συγχρόνως σχεδόν είδε νά μετατρέπεται ό άλλοτε παντοδύναμος Βασιλικός ναύσταθμος σέ ειρηνικό ναυτικό επισκευαστικό κέντρο.

‘Ελάχιστα πράγματα λιμάνια του κόσμου γνώρισαν σέ τόσο λίγο χρόνο τόσο βαθιές αλλαγές, οι όποιες γιά μία Κοινότητα 30.000 ανθρώπων αποτέλεσαν αληθινά τή νέα μεγάλη καμπή τής πολυκύμαντης ιστορίας τους. Καί μολοντί τά δυό αυτά γεγονότα προσδιόρισαν τό πλαίσιο τής σημερινής μορφής του, οι σχέσεις του μέ τήν ‘Ισπανία και τό μέλλον του ναυστάθμου, εξακολουθούν ν’ άποτελούν τούς κύριους άξονες τής μελλοντικής του πορείας, ή όποία μπορεί νά μήν ξέφυγε έντελώς από τή χρόνια άβεβαιότητα του παρελθόντος αλλά τουλάχιστον παρέχει σοβαρές έλπίδες αίσιοδοξίας.

Τό πέραςμα του ναυστάθμου σέ έμπορικé χρήση σημείωσε τόν τερματισμό του αίσθήματος άσφαλείας πού έδινε ή έγγυημένη άφθονία ναυτικών εργασιών και αποτέλεσε βαρύ πλήγμα κατά των οικονομικών βάσεων του «Βράχου». ‘Ωστόσο ή νέα διεύθυνση του έπι-

σκευαστικού κέντρου (Gibraltar Shiprepair) έκανε ένα ένθαρρυντικό ξεκίνημα, ενώ συγχρόνως ακόμα μεγαλύτερη σημασία παρουσίασε το ύστερα από 16 χρόνια πλήρες άνοιγμα των ισπανικών συνόρων πού δημιουργήσε εύνοϊκές εργασιακές προοπτικές. ‘Ο άριθμός των έπισκεπτών τετραπλασιάστηκε και θεωρείται βέβαιο πώς έχει ακόμα πολλά περιθώρια. Πράγματι ή τουριστική βιομηχανία του «Βράχου» βρίσκεται τώρα στο κατώφλι μιάς ουσιαστικής επέκτασης, ενώ και πολλοί άλλοι τομείς τής έμπορικής κοινότητας απολαύουν τώρα μιάς πρωτόγνωρης ανάπτυξης. Τό ‘Υπουργείο Οικονομικής ‘Ανάπτυξης και ‘Εμπορίου ύπολογίζει τή γενική άνοδο του επιπέδου των εργασιών σέ 15-20%, τό δέ ‘Επιμελητήριο πιστεύει ότι σέ μερικές περιπτώσεις οι εργασίες αύξηθηκαν μέχρι και 37%. Στόν τομέα τής ναυτιλίας ή Ναυτιλιακή ‘Ενωση (Gibraltar Shipping Association) τοποθετεί τήν αύξηση στο 20%, πού πρέπει νά θεωρηθεί ίκανοποιητική ύστερα από τή μακρά περίοδο ύφεσης και τήν «φοβερή» κατάσταση του 1984. Κατά τό 1985 ή προσέγγιση έμπορικών πλοίων σημείωσε χαρακτηριστική άνοδο πού όφείλεται όχι μόνο στις έπισκευές αλλά και σέ άλλους παράγοντες όπως είναι ό διπλασιασμός των τραπεζικών εργασιών και ή προβολή του Γιβραλτάρ ως λιμένος αλλαγής πληρωμάτων χάρη στο άνοιγμα των συνόρων και τή βελτίωση των αεροπορικών υπηρεσιών. Τό 1986 οι προσεγγίσεις σημείωσαν περαιτέρω αύξηση, όπως επίσης και ή έμπορικé διακίνηση, περιλαμβανομένων των μεταφορτώσεων (π.χ. μεταφόρτωση ισπανικών αυτοκινήτων προς τά λιμάνια τής ‘Ισπανίας και τής δυτικής Μεσογείας).

Παρόλα αυτά ή άνοδική πορεία μετριάζεται από τήν παράλληλη αίσθηση μιάς κάποιας απογοήτευσης γιά τήν έλλειψη έντυπωσιακών προόδων στο άνα-

πτυξιακό μέτωπο. Οι άνάγκες είναι ακόμα πολύ μεγάλες και άναφέρεται σάν παράδειγμα ή έλλειψη τέρμιναλ ή ακόμα και ή έλλειψη τουαλετών και τηλεφώνων γιά τούς τουρίστες πού αποβιβάζονται από τίς έκατοσταριές των κρουαζιεροπλοίων πού προσεγγίζουν τό χρόνο. Αυτό θεωρείται μεγάλη άδυναμία γιά ένα λιμάνι πού φιλοδοξεϊ νά γίνει ό ένδιάμεσος σταθμός των αεροπορικών μεταφορών στις τουριστικές κρουαζιέρες. Πάντως ή σημερινή σπάνις τής γής σημαίνει πώς κάθε εύρύτερο λιμενικό πρόγραμμα θά χρειαζόταν μεγάλες έκχερνώσεις γιά τίς όποιες δέν υπάρχουν προς τό παρόν χρήματα. Μακροπρόθεσμα ό στόχος τής Κυβερνήσεως είναι ή οικονομική αϋτάρκεια, αλλά προς τό παρόν τό Γιβραλτάρ χρειάζεται βοήθεια γιά νά όρθοποδήσει. ‘Εξάλλου και ή κοινότητα του Γιβραλτάρ, παρακολουθώντας τίς μελλοντικές σχέσεις μέ τήν ‘Ισπανία ανησυχεί γιά μία οικονομική κατάσταση πού εξαρτάται τόσο πού από τό άνοιγμα των συνόρων. ‘Αν δέν δημιουργηθεί τό κατάλληλο κλίμα γιά νά αύξηθεί ό μόνιμος πληθυσμός του, ή οικονομία του «Βράχου» θά παραμένει στο έλεος τής Ισπανίας.

Τό ‘Εμπορικό ‘Επιμελητήριο, πού αντιπροσωπεύει 265 εταιρίες και 15 έμπορικές ενώσεις, παρακολουθεί στενά τή λειτουργία του ‘Επισκευαστικού Κέντρου και πιστεύει ότι μία πιό διαφοροποιημένη χρήση του χώρου θά μπορούσε νά συνδυάσει μία μικτή βιομηχανία μέ ένα ιστιοπλοϊκό κέντρο, πού όπωσδήποτε θά ήταν πιό άποδοτικά από τή μία και μόνη χρήση του ναυπηγείου. Μολοντι είναι δύσκολο νά πει κανείς άν τήν άπόφαση αυτή την πήρε τό Γιβραλτάρ ή ή Μ. Βρεταννία, τό βέβαιο είναι ότι από βρεταννικής πλευράς μία ναυτική έπισκευαστική βάση θεωρείται άπαραίτητη σέ ώρα άνάγκης. ‘Υπάρχει

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex. 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex. 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

πάντως πολύς σκεπτικισμός ως προς την απόδοση του ναυπηγείου, ιδίως υπό τις σημερινές συνθήκες που όλα τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία περνούν πολύ δύσκολες μέρες και στηρίζονται στις κρατικές επιχορηγήσεις. Μιά μερίδα μάλιστα του επιχειρηματικού κόσμου ανησυχεί που ρίχνονται τόσα πολλά χρήματα στο επισκευαστικό ναυπηγείο, τό οποίο ίσως νά ήταν πιό προσοδοφόρο αν μετατρεπόταν σε *disneyland*. Τέλος μία μέση και αντικειμενικότερη κρίση, δέχεται ότι η μετατροπή του ναυστάθμου σε επισκευαστικό κέντρο ήταν κατ' αρχήν λογική, δεδομένου ότι είχε νά επωφεληθεί από την ύπαρξουσα εξειδικευμένη εργατική δύναμη, αφού όλος αυτός ο εργατικός κόσμος που δούλευε στο ναύσταθμο ήταν πολύ πλησιέστερα στις επισκευαστικές εργασίες παρά στις οποιοσδήποτε τουριστικές απασχολήσεις, για τις οποίες θά χρειαζόταν πολύς χρόνος προσαρμογής και μετεκπαιδεύσεως. Τό ζήτημα λοιπόν είναι νά θελήσει ή βρετανική κυβέρνηση νά συμβάλει οικονομικά στη στήριξη του ναυπηγείου, εφόσον μέ αυτό εξασφαλίζει ένα έργο υποδομής του πολεμικού ναυτικού της.

Πάντως τά πρώτα αποτελέσματα του ναυπηγείου δέν ήταν απόθαρρυντικά, δεδομένου ότι κατά τό πρώτο έτος της λειτουργίας του, ό αριθμός των έπι-

σκευασθέντων πλοίων και οι εισπράξεις του ήταν ύψηλότερα των αναμενόμενων. Μέ την ιδανική γεωγραφική θέση του και μέ την αποδεδειγμένα ικανή διοίκηση του οίκου Α.Ρ. Appledore έθεσε γερές βάσεις επιβιώσεως σε μία από τις δυσκολότερες εμπορικές περιοχές. Ήδη ολοκληρώνεται τό μαζικό πρόγραμμα αναδιοργανώσεώς του και ή εργατική δύναμή του ανήλθε από 500 σε 700 άτομα, μέχρι που νά αντιμετωπίζει έλλειψη εργατικών χειρών.

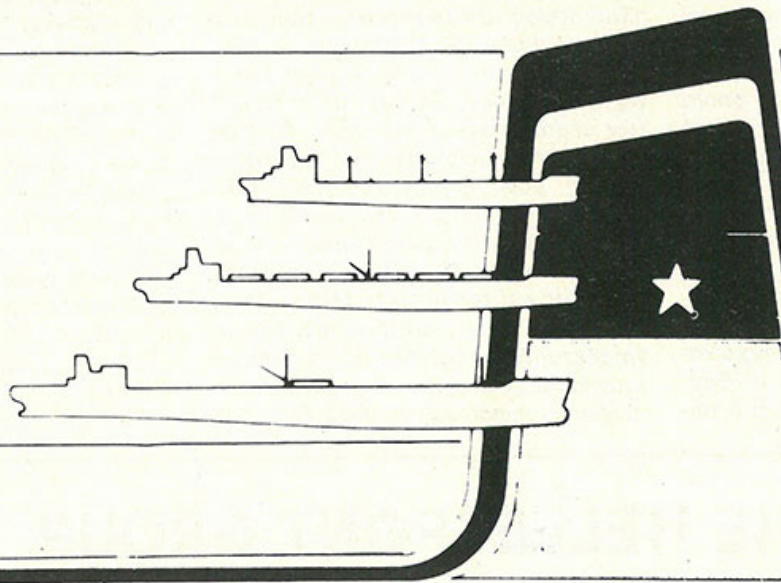
Στό μεταξύ στό Γιβραλτάρ αποδίδεται μεγάλη σημασία στό αναπτυσσόμενο ρόλο του ως κέντρου χρηματοδοτικών υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών γεωτρώσεων, γεγονός που συμβάλλει σημαντικά στην οικονομία και την απασχόληση. Παράλληλα πολλές ελπίδες στηρίζονται και στην αναβάθμιση του νηολογίου του Γιβραλτάρ, για τό οποίο ψηφίσθηκε καινούργια νομοθεσία. Τό παλαιό νηολόγιό του, που χρονολογείται από τον περασμένο αιώνα, χρησιμοποιόταν σχεδόν αποκλειστικά για την έγγραφη σκαφών αναψυχής. Σήμερα περιλαμβάνει 80 έμπορικά πλοία (άνω των 100 κόρων) συνολικού τοννάζ 600 χιλιάδων τόννων καθώς και άνω των 500 σκαφών αναψυχής για τά όποια διατίθενται πολλές σύγχρονες μαρίνες τόσο στη μεσογειακή όσο και στην άτλαντική πλευρά του «Βράχου». Σημειωτέον ότι προς τό παρόν δέν έπι-

τρέπεται ή έγγραφη πλοίων άλιευτικών, πυρηνοκινήτων, ύγραεριοφόρων και σκαφών άνω των 15 έτών.

Χαρακτηριστική των εξελίξεων που παρουσιάζει τό νέο Γιβραλτάρ είναι ή περίπτωση του ντόπιου οικονομικού συγκροτήματος Bland, που έκτός των άλλων επιχειρήσεων (ξενοδοχεία, φέρυ-μπώτ κλπ.) διαθέτει και τό μοναδικό ναυπηγείο, τό οποίο μετά τή σύσταση του Gibraltar Shiprepair αναγκάσθηκε νά κλείσει. Στη θέση του όμως προγραμματίσθηκαν άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες, όπως σουπερ-μάρκετ, έμπορικά κέντρα, πάρκινγκ αυτοκινήτων, έστιατόρια για τουρίστες κλπ. Άκόμη ότι τό συγκρότημα Bland άποτελεί έναν των κύριων μετόχων της άεροπορικής εταιρίας GB— Airways (της οποίας ή British Airways κατέχει τό 49%) που εξασφαλίζει την άεροπορική υπηρεσία μεταξύ Λονδίνου — Γιβραλτάρ — Ταγγέρης και σχεδιάζει τή σύνδεση του Γιβραλτάρ μέ Μαδρίτη και Λισσαβώνα. Άς προστεθεί τέλος ότι τό Γιβραλτάρ έκτός από την καλή άεροπορική έξυπηρέτηση διαθέτει 13 τράπεζες, 10 έγχώριες και τρείς ξένες, καθώς και πολλά και μεγάλα ξενοδοχεία μέ αίθουσες συνεδρίων και πάσης φύσεως έξυπηρετήσεις της διακινούμενης πελατείας.

Ε.Σ.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.


ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΤΑ ΝΕΑ ΤΕΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

— ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ —

Απο σήμερα ισχύουν τα νέα τέλη διελύσεως που όρισε η Επιτροπή Διοικήσεως της Διώρυγας του Σουέζ, τα οποία παρουσιάζουν μικρές αυξήσεις στα μικρότερα πλοία και έχουν αναπροσαρμοσθεί για να προσελκύσουν περισσότερο μεγάλο τοννάκι και ιδιαίτερα τα μεγάλα μπάλκερς που διαπλέουν το Ακρωτήρι της Καλής Ελπίδας και τα κοντεϊνερόπλοια που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια στο κατάστρωμα.

Ειδικότερα, τα νέα τέλη είναι αυξημένα κατά 7,4% για τα πλοία μέχρι 5.000 SCNT, κατά 3,85% για τα πλοία μεγέθους 5-15.000 SCNT, ενώ μειώθηκαν για τα μπάλκερς και τα μικτά μεγέθους άνω των 20.000 SCNT, καθώς και για τα διαπλέον-

τα τη διώρυγα εμπορτα δεξαμενόπλοια μεγέθους 45-85.000 SCNT.

Η χρησιμοποίηση ενός ρυμουλκού είναι απαραίτητη για εμπορτα πλοία μεγέθους 110-15.000 τον. d.w. με βύθισμα μέχρι 44 πόδια, ενώ είναι υποχρεωτική η χρησιμοποίηση δύο ρυμουλκών για εμπορτα πλοία άνω των 150.000 τον. d.w.

Επίσης υποχρεωτική είναι η χρήση ενός ρυμουλκού για τα διαπλέοντα χωρίς φορτίο πλοία που έχουν χωρητικότητα άνω των 200.000 τον. d.w. και το κόστος κάθε ρυμουλκού ανέρχεται σε 5.500 SDR.

Στόν πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται αναλυτικά τα ισχύοντα νέα τέλη κατά κατηγορία και μέγεθος πλοίου:

ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ/ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΕ SDR

Τύπος πλοίου	ΜΕΧΡΙ 5.000 SCNT		5-15.000 SCNT		15-35.000 SCNT		35-80.000 SCNT		ΑΝΩ 80.000 SCNT	
	Εμπορτα	Ballast	Εμπορτα	Ballast	Εμπορτα	Ballast	Εμπορτα	Ballast	Εμπορτα	Ballast
Δεξαμενόπλοια	5.10	4.08	2.70	2.16	1.25	1.00	1.20	0.96	1.10	0.88
Πρόντακτ κάρριερς	5.10	4.08	2.70	2.16	1.45	1.00	1.40	0.96	1.45	0.88
Μπάλκ κάρριερς	5.10	4.08	2.70	2.16	1.00	0.80	0.80	0.64	0.80	0.64
Μικτά με πετρέλαιο	5.10	—	2.70	—	1.25	—	1.20	—	1.10	—
Μικτά με προϊόντα πετρελαίου	5.10	—	2.70	—	1.25	—	1.45	—	1.45	—
Μικτά με χύδην ξηρό φορτίο	5.10	—	2.70	—	1.00	—	0.80	—	0.80	—
Λοιπά	5.10	4.08	2.70	2.16	2.15	1.72	2.15	1.72	2.15	1.72

— Τα κοντεϊνερόπλοια επιβαρύνονται με 5% για τρεις σειρές κοντέινερς, 7,5% για τέσσερις και με 9% έφοσον μεταφέρουν πέντε σειρές κοντέινερς.

— Πλοία Ro-Ro δεν επιβαρύνονται εάν μεταφέρουν κοντέινερς στο κατάστρωμα.

— Τα ρυμουλκά χρεώνονται προς 5.500 SDR έκαστο.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

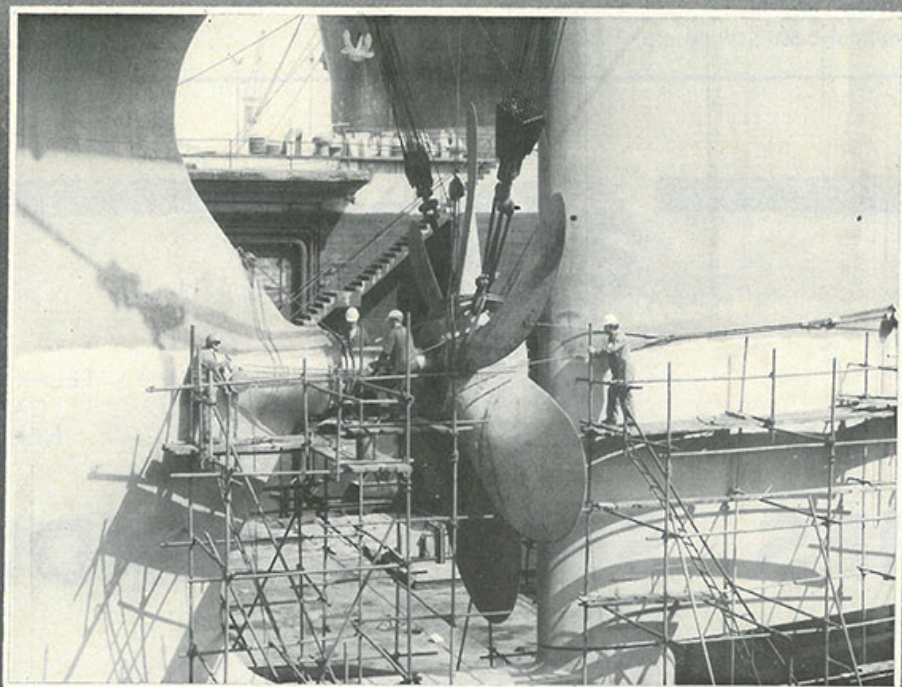
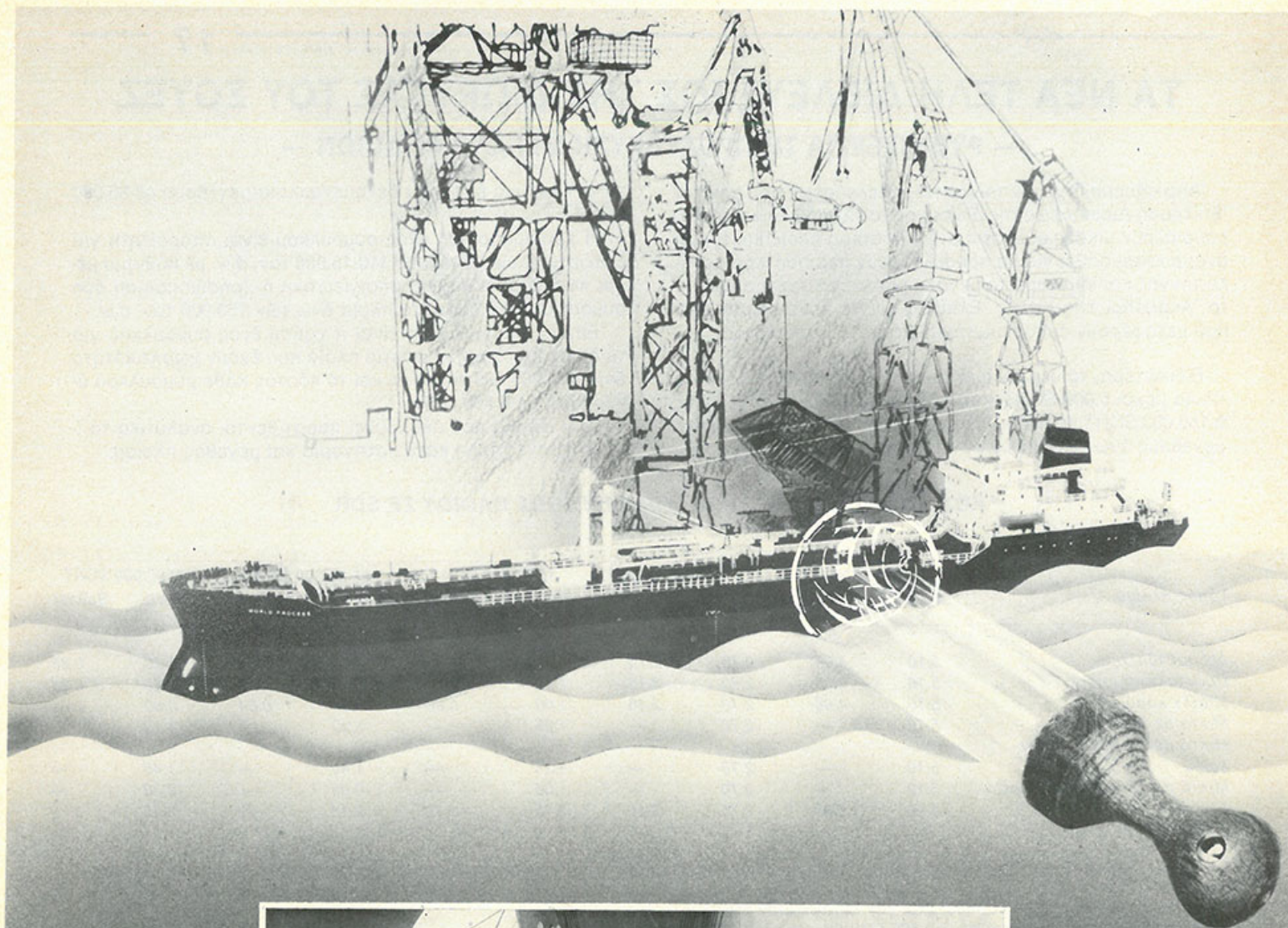
Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978



υψηλή τεχνολογία και παράδοση ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ



CABLES:
SHIPYARD, ATHENS

TELEX:
ATHENS OFFICE: ATHENS 215123 & 215372
SKARAMANGA YARD: ATHENS 215290, 215396 & 215567

PHONES:
ATHENS OFFICE: 3611.141 - (3 LINES)
SKARAMANGA YARD: 5573351 - (9 LINES)
5573471 - (9 LINES)
5572611 - (10 LINES)
5572711 - (10 LINES)
5572811 - (8 LINES)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΝΤΙΠΟΙΝΑ

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοιάρχου Π.Ν. έ.ά.

Η παραβίαση των κανόνων του Δικαίου του Ναυτικού Πολέμου επισύρει κυρώσεις, τις οποίες τό δίκαιο του πολέμου γενικότερα αναγνωρίζει καί επιβάλλει.

Οί πλέον συνηθισμένες κυρώσεις, τις οποίες καί ή διεθνής πρακτική είχε απόλυτα δεχθεί, είναι τά αντίποινα, ή τιμωρία των ενόχων καί ή χρηματική αποζημίωση, καθώς καί ή κράτηση πλοίου, ή οποία ήταν διαδεδομένο μέτρο κυρίως στό παρελθόν.

Κυρωτικά έμμεσα συνήθως μέτρα, είναι επίσης ή διαβίβαση διαμαρτυριών έκ μέρους των άρχηγών της δυνάμεως πρós τόν άρχηγό της αντίπαλης δυνάμεως ή έκ μέρους της έμπολέμου Κυβερνήσεως πρós τήν αντίπαλη Κυβέρνηση άπ' ευθείας ή μέ τή μεσολάβηση ούδετέρων, ή επίκληση μεσολαβήσεως ή φιλικών ένεργών (bonus offices) των ούδετέρων, χωρίς νά αποκλείεται καί ή αίτηση πρós τούς ούδετέρους ή ή πρωτοβουλία των ούδετέρων γιά είρηνική επέμβαση.

Από τις κυρώσεις αυτές, τά αντίποινα καί ή κράτηση του έμπορικού πλοίου, έχουν όπωσδήποτε ιδιαίτερο ένδιαφέρον γιά τά «Ναυτικά Θέματα», ένώ καί ή τιμωρία των ενόχων αποτελεί άσφαλώς ένα ιδιαίτερο κίνητρο έρεύνης καί ένημερώσεως των ναυτικών μας. Τή κράτηση του πλοίου, σάν κυρωτικό μέτρο, λόγω παραβιάσεως των κανόνων του Ναυτικού Πολέμου καί θέματα τιμωρίας των ενόχων των παραβιάσεων τούτων, θά αναπτύξουμε σέ ιδιαίτερα άρθρα.

Τά αντίποινα είναι πράξεις αυτοδικίας του Κράτους, πού έχει ζημιωθεί ά-

πό ένεργειες άλλου Κράτους, οί οποίες δέν έχουν ακόμη επανρθωθεί καί αντίκεινται στό Διεθνές Δίκαιο. Τόν όρισμό αυτό δίνει τό ειδικό Γερμανοπορτογαλικό Διαιτητικό Δικαστήριο σέ έκδίκαση της ύποθέσεως Nautilaa, τό 1928.

Συνεπώς πρέπει νά προηγηθεί άδικοπραξία κάποιου Κράτους καί άρνηση συμμορφώσεως μέ τις διεθνείς υποχρεώσεις του, πρós άλλο Κράτος, γιά νά επιτραπεί ή αυτοδικία του τελευταίου. Θά πρέπει όμως καί τότε νά έχει έξαντληθεί από τό Κράτος, πού έχει ύποστεί τήν άδικοπραξία, κάθε τρόπος καί μέσο ικανοποιήσεως, νά άσκηθούν δέ τά αντίποινα μέ κάποια αναλογία ως πρós τό περιεχόμενο της άδικοπραξίας.

Τά πολεμικά πλοία είναι συνεπώς δυνατό νά χρησιμοποιηθούν γιά αντίποινα, έφ' όσον τό Κράτος στό όποιο άνήκουν ή άλλη έπιχειρησιακή άρχή, αποφασίσει σχετικά. Άλλά καί μέ πρωτοβουλία του πολεμικού πλοίου είναι δυνατή ή άσκηση αντιποίνων, έφόσον αυτό διαπιστώσει, ότι παραβιάζεται από τόν αντίπαλο έμπόλεμο, τό δίκαιο του πολέμου, καί απαιτείται άμεση αντίδραση γιά κάποιο σπουδαίο λόγο. Κατά γενικό όμως κανόνα, ή άσκηση των αντιποίνων πρέπει νά διατάσσεται από προϊστάμενο του πολεμικού πλοίου διοικητικό ή έπιχειρησιακό κλιμάκιο καί νά γνωστοποιείται κατά τό δυνατό στόν αντίπαλο καί τούς ούδετέρους, διότι σκοπός τους δέν είναι ή τιμωρία του αντίπαλου, αλλά ό έξαναγκασμός του σέ συμμόρφωση μέ τούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, προκειμένου δη-

λαδή νά παύσει νά προβαίνει σέ παράνομες ένεργειες. Γι' αυτό καί τά αντίποινα σταματούν, όταν ό αντίπαλος συμμορφωθεί.

Πρέπει πάντως νά διευκρινισθεί, ότι τά αντίποινα δέν είναι άπαραίτητο νά έχουν τό ίδιο περιεχόμενο μέ τις παράνομες ένεργειες του αντίπαλου, αλλά μπορεί νά είναι οποιαδήποτε ένεργεια, ή οποία θά αναγκάσει τόν αντίπαλο νά παύσει τήν άδικοπραξία.

Απαγορεύεται ή άσκηση αντιποίνων κατά ναυαγών, τραυματιών καί άσθενών του κατά θάλασσα καί ξηρά πολέμου, κατά νοσοκομειακών πλοίων, νοσοκομείων ξηράς καί ιατρικών άεροσκαφών καί του προσωπικού τους, όπως όρίζονται από τις σχετικές συμβάσεις Γενεύης 1949. Επίσης απαγορεύεται ή άσκηση αντιποίνων κατά αίχμαλώτων καί κατά πολιτών καί της παρουσίας τους, τούς όποιους προστατεύει ή σχετική σύμβαση Γενεύης 1949.

Η άσκηση όμως των αντιποίνων θίγει γενικότερα τήν έννοια του δικαίου. Τούτο διότι παραβιάζεται ή άρχή της ισότητας των Κρατών, έπειδή τό ισχυρότερο συνήθως Κράτος έχει τή δυνατότητα νά προβεί σέ αντίποινα καί επίσης διότι τοποθετεί τό Κράτος τό όποιο προβαίνει σέ αντίποινα, σάν κριτή των πράξεών του.

Γιά τούς λόγους αυτούς, ένώ τό έθιμικό διεθνές δίκαιο επιτρέπει τήν άσκηση των αντιποίνων, ό Καταστατικός Χάρτης του ΟΗΕ τήν απαγορεύει στό άρθρο 2 παραγρ. 4.

Των αντιποίνων αντιδιαστέλλεται ή ανταπόδοση. Πρόκειται περί νόμιμου τρόπου αντιδράσεως ενός Κράτους σέ

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 · 4515388 · 4516098
TLX: 21 1330 FLOT GR.

μή φιλική συμπεριφορά άλλου Κράτους. 'Η ανταπόδοση γίνεται με τις ίδιες μη φιλικές πράξεις ή με πράξεις του ίδιου χαρακτήρα. Συνεπώς δεν παραβιάζεται κανόνας δικαίου, αλλά η διεθνής αβροφροσύνη μάλλον και συμπεριφορά. Πρόκειται στην ουσία περί άντεκδικήσεως για πράξεις του άλλου Κράτους, οι οποίες ήσαν αντίθετες προς την διεθνή αβρότητα, ενοχλητικές και άνεπιθύμητες.

Σε καιρό πολέμου οι πράξεις ανταποδόσεως έχουν μικρότερη σημασία από εκείνες σε περίοδο ειρήνης. και τούτο, διότι κατά τόν πόλεμο η όλη συμπεριφορά των έμπολέμων δεν είναι όπωσδήποτε φιλική μεταξύ τους. Συνεπώς τό μέτρο χάνει την αξία του και ή έφαρμογή του περιορίζεται σε ελάχιστες νόμιμες, αλλά μή φιλικές πράξεις.

Τό έμπορικό πλοίο μπορεί να είναι αντικείμενο αντιποίνων, από τό Κράτος πού τά επιβάλλει, έφ' όσον βεβαίως φέ-

ρει τή σημαία του Κράτους, πού τά δέχεται.

Ζήτημα γεννάται, κατά πόσο τό έμπορικό πλοίο, πού δεν φέρει τή σημαία αυτή, αλλά έν τούτοις έχει γνήσιο δεσμό (fenuine Link) με τή σημαία μπορεί να υποστεί αντίποινα.

Τό Διεθνές δίκαιο δεν δίνει άμεση απάντηση σε αυτό τό έρώτημα. Μπορεί να θεωρηθεί, ότι υπήρχε διεθνές νομικό κενό, όπως άλλωστε παρατηρείται και σε διάφορες άλλες αναζητήσεις έρμηνειών σε έρωτήματα, πού έχουν σχέση με πράξεις, δικαιώματα, υποχρεώσεις, παραλείψεις κλπ. του έμπορικού πλοίου, με βάση τό καθεστώς πού τό συνδέει, με γνήσιο δεσμό με τή σημαία. 'Αποψη μου είναι πάντως, ότι και τό πλοίο αυτό μπορεί να υποστεί τά αντίποινα, τήν ευθύνη όμως έναντι του Κράτους τής σημαίας φέρει άκεραία τό Κράτος πού επιβάλλει τά αντίποινα, διότι τό Κράτος τής Σημαίας προστα-

τεύεται άλλωστε από πλέον ισχυρές διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου, από ό,τι προστατεύεται ό θεσμός του γνήσιου δεσμού, χωρίς να άγνοείται και ή προστασία πού εξασφαλίζει στα πλοία τής σημαίας του τό ίδιο αυτό τό Κράτος, με τήν έσωτερική, έθνική του νομοθεσία.

Τό έμπορικό επίσης πλοίο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για άσκηση αντιποίνων, έφ' όσον όμως τελεί υπό άμεση επιχειρησιακή διοίκηση και έλεγχο του Πολεμικού Ναυτικού, πού επιβάλλει τά αντίποινα. 'Η χρησιμοποίηση όμως αυτή θά πρέπει να είναι, πάντως, σύμφωνη με τις γενικότερες αρχές του Διεθνούς Δικαίου, για χρήση έμπορικών πλοίων σε ναυτικές επιχειρήσεις και να γίνεται με τό ένδεδειγμένο μέτρο, ώστε να προστατεύονται, κατά τό δυνατόν, και τά συμφέροντα τής Ναυτιλίας και τής ιδιοκτησίας.

Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

Seatrader Maritime Inc.

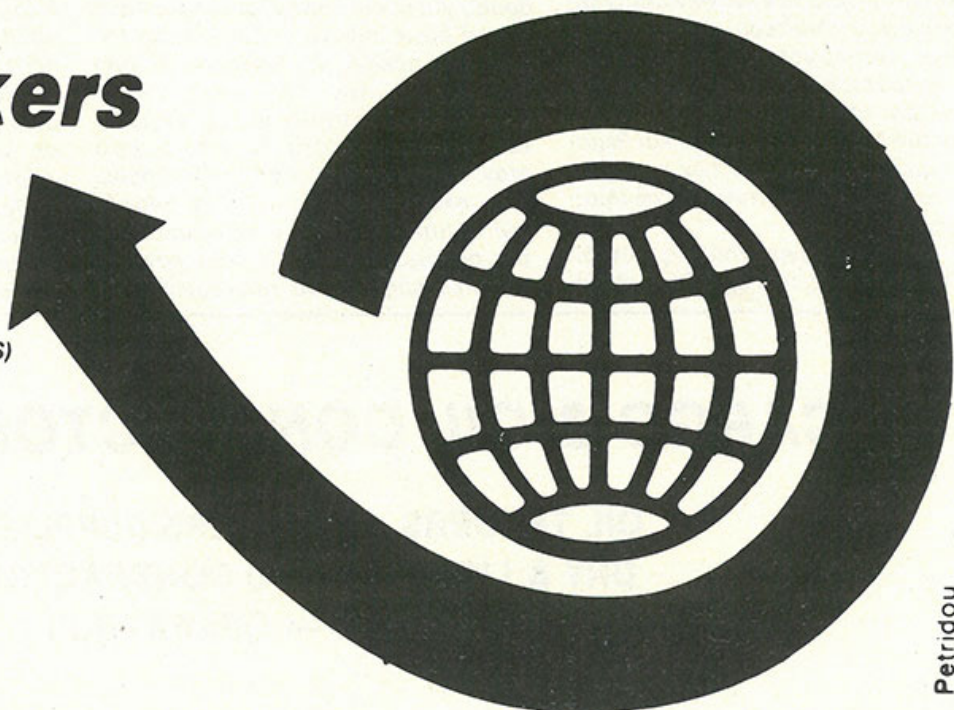
Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:

VORREOU & POLYMNIS
KABOURI — ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou



ΔΑΝΙΑ

24 όχηματαγωγά

Αναφέρεται ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρίες διαφόρων χωρών θα μπορούσαν να ενδιαφερθούν για την παραγγελία της Δανικής εταιρίας PZ Trading ή οποία παρήγγειλε 24 φορτηγά-όχηματαγωγά στα βρετανικά ναυπηγεία North East Shipbuilders του Σάντερλαντ που ανήκουν στο συγκρότημα British Shipbuilders. Η κατασκευή τους προβλέπεται να κλιμακωθεί εντός δύο ετών, ενώ ο επικεφαλής της PZ Trading θεωρεί βέβαιο ότι θα λάβει και άλλα συμβόλαια για αυτόν τον τύπο των φέρρου. Πριν αποταθεί στα βρετανικά ναυπηγεία είχε έλθει σε επαφή με Δανικά ναυπηγεία και συγκεκριμένα με το Lindo-Cdense, αλλά οι τιμές που του προσέφεραν ήταν κατά 30-50% ανώτερες των βρετανικών.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Σημαντικό δάνειο στις υποανάπτυξη χώρες

Σάν Χριστουγεννιάτικο δώρο προς τις υπό ανάπτυξη χώρες, μπορεί να θεωρηθεί η έγκριση χορηγήσεως οικονομικής βοήθειας ύψους 9,5 δισεκ. δολларίων από την Ιαπωνία προς το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και τη Διεθνή Τράπεζα.

Τήν παραμονή των Χριστουγέννων, ο Ιάπωνας ύπουργός Οικονομικών εξέγγειλε τη χορήγηση των χρημάτων χωρίς ειδικούς περιορισμούς, για να χρησιμοποιηθούν από χώρες που αναπτύσσονται και επιθυμούν να χρηματοδοτήσουν βιομηχανικές και αγροτικές επενδύσεις.

Η οικονομική βοήθεια θα προέλθει από το πλεονασματικό έμπορικό ισοζύγιο της Ιαπωνίας, το οποίο παρουσίασε εφέτος πλεόνασμα ρεκόρ ύψους 94 δισεκατ. δολларίων και αναμφισβήτητα θα αποτελέσει μία πρώτης τάξεως ευκαιρία για την προώθηση ιαπωνικής τεχνολογίας στις χώρες αυτές και για του τρόπου αυτού της ανακυκλώσεως της χορηγουμένης οικονομικής βοήθειας.

ΚΕΥΛΑΝΗ

Αντίδραση στον προστατευτισμό

Τίς έντονες διαμαρτυρίες τους για τα μέτρα προστατευτισμού στη ναυτιλία πρόκειται να επιδώσουν σύντομα αντιπρόσωποι των ΗΠΑ, του Καναδά και του Συμβουλίου Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Ιαπωνία και Δυτική Εύρωπη), προς την κυβέρνηση της Κεϋλάνης και συγκεκριμένα θα ζητήσουν να χαλαρώσουν οι αυστηροί νόμοι που απαγορεύουν την ναύλωση πλοίων για την διακίνηση αγαθών στη χώρα χωρίς την έγκριση του Κεντρικού Γραφείου Εμπορευμάτων.

Η ύπηρεσία αυτή έχει ηλικία 13 χρόνων αλλά είχε διαφύγει της προσοχής της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας λόγω της μικρής κίνησης φορτίων στη Κεϋλάνη. Πρόσφατα όμως η διακίνηση φορτίων αυξήθηκε και τα δυτικά κράτη αποφάσισαν να επιδείξουν την αποφασιστικότητά τους έναντι του προστατευτισμού.

Παράλληλες ενέργειες γίνονται και προς το Περού, το οποίο πρόσφατα ανακοίνωσε νέους νόμους προστασίας του εμπορίου του. Μέχρι τώρα το Περού κρατούσε το 50% των φορτίων που διακινούνταν για τα πλοία με τη σημαία του αλλά οι νέοι κανονισμοί απαιτούν την διακίνηση όλων των φορτίων α-

πό και προς τη χώρα να γίνεται με πλοία υπό περουβιανή σημαία.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τό ξενοδοχειακό προσωπικό

Δεδομένου ότι οι μισθολογικές και κοινωνικές δαπάνες του ξενοδοχειακού προσωπικού επιβαρύνουν τα έξοδα έκμεταλλεύσεως του υπερωκεανίου «Βασίλισσα Έλισάβετ-2» κατά 14 εκατ. δολларίων ετησίως, η πλοιοκτήτρια εταιρία Cunard απέφασε να τό αντικαταστήσει με προσωπικό επί συμβάσει. Σημειωτέον ότι τό υπερωκεάνιο τελεί υπό μετασκευή για την αντικατάσταση των αρχικών άτμοστροβίλων του από διζελοηλεκτρική μηχανή στο γερμανικό ναυπηγείο Lloyd Werft.

Η Έταιρία πρότεινε στα 800 περίπου μέλη του ξενοδοχειακού προσωπικού να τούς απολύσει με μία δχι εύκαταφρόνητη αποζημίωση. Κάθε απολυόμενος, θα πάρει αποζημίωση ίση με τό μισθό ενός έτους και επί πλέον 800 λίρες για κάθε έτος ύπηρεσίας στην εταιρία. Υπολογίζεται έτσι ότι αρκετοί από αυτούς θα πάρουν αποζημίωση της τάξεως των 30.000 λιρών. Έξάλλου η εταιρία προτίθεται να τούς διευκολύνει στην εξεύρεση εργασίας σε άλλα πλοία μέσω των πρακτορείων εύρεσεως εργασίας. Μολονότι τό ναυτεργατικό συνδικάτο NUS διετύπωσε αντιρρήσεις, φαίνεται ότι μία μεγάλη μερίδα του ανωτέρω προσωπικού έκανε αποδεκτές τις προτάσεις της εταιρίας.

Τό «Βασίλισσα Έλισάβετ-2» ύπολογίζεται να επαναλάβει τις κρουαζιέρες του τόν έρχόμενο Απρίλιο.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η έκμετάλλευση του πετρελαίου

Μέ έγγραφο του προς τόν Υπουργό Εμπορίου και Ναυτιλίας ό Πρόεδρος της Ένώσεως Έφοπλιστών ζήτησε από την Κυβέρνηση να υιοθετήσει για τό άμεσο μέλλον μία συνεπέστερη πολιτική στην πετρελαϊκή έρευνα.

Πρός τό παρόν περισσότερες από τις μισές των 52 νορβηγικών πλωτών έξεδρών τελούν σε παροπλισμό και άν ληφθούν ύπόψη τό υπάρχοντα συμβόλαια ύπολογίζεται ότι εντός ενός έτους δέν θα υπάρχουν έν ένεργεια παρά όκτώ μόνο πλωτές έξέδρες.

Έπ' αυτού οι έφοπλιστές διατηρούν σο-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1 JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

ADDRESS:
12/15 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

βαρές αντιρρήσεις και ιδίως διότι ο Υπουργός δήλωσε πρόσφατα ότι προς το παρόν θα έπρεπε να προτιμηθεί η παραγωγή της έρευνήσεως.

Στην πολιτική αυτή ο πρόεδρος των εφοπλιστών βλέπει μακροπρόθεσμα σοβαρό κίνδυνο για το σύνολο της νορβηγικής βιομηχανίας των θαλασσιών εξορυξέων, ή όποια θα βρεθεί σε ιδιαίτερα επισφαλές θέση. Κατ' αυτόν η βιομηχανία αυτή αποτελεί ένα σύνολο του οποίου οι επί μέρους τομείς είναι ο εξοπλισμός, τα ναυπηγεία, ή έρευνα και η παραγωγή.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Νέα υπερδεξαμενόπλοια

Τρία υπερμεγέθη δεξαμενόπλοια της τάξεως των 250.000 τόν. d.w. και συνολικού κόστους 126 εκατ. δολλαρίων θα ναυπηγηθούν σε νοτιοκορεατικά ναυπηγεία για λογαριασμό της World Wide Shipping του Χόγκ Κόγκ.

Η ναυπήγηση ενός παρόμοιου σκάφους κόστους 38 εκατ. δολλαρίων είχε ανατεθεί πρόσφατα στα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries.

Τα τρία νέα υπερδεξαμενόπλοια θα κοστίσουν 42 εκατ. δολάρια έκαστο και η ναυπήγηση τους έχει χρηματοδοτηθεί κατά το 85% από την Κορεατική Τράπεζα Εισαγωγών Έξαγωγών. Και τα τέσσερα δεξαμενόπλοια προορίζονται να παραδοθούν τα τέλη του 1988 και 1989 ενώ είναι πιθανόν η παραγγελία να επεκταθεί και σε δύο ακόμα πλοία του ίδιου τύπου.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ζητούν επιχορήγηση

Οι Ολλανδοί ναυπηγοί ζητούν από την

Κυβέρνηση όχι μόνο να συνεχίσει την πολιτική της επιχορήγησης των ναυπηγείων και μετά την 1 Ιανουαρίου του 1987, αλλά και να αυξήσει τα σημερινά επίπεδα επιχορήγησης. Προς το παρόν η κρατική επιχορήγηση ανέρχεται στο 0,75% του ποσού του συμβολαίου. Το δέ ποσοστό αυτό θεωρείται ανεπαρκές για να αντιμετωπισθεί ο συναγωνισμός των γερμανικών και γαλλικών ναυπηγείων.

Κατά τον γενικό Διευθυντή του ναυπηγείου Yssel Vliet κ. H. Boer, το ναυπηγείο του είναι ικανό να προσφέρει τιμές κατά 8-10% κατώτερες των τιμών των γερμανικών και γαλλικών ναυπηγικών συγκροτημάτων, αλλά η διαφορά αυτή μηδενίζεται εξαιτίας των επιχορηγήσεων που παρέχουν οι κυβερνήσεις της Γαλλίας και της Γερμανίας.

Οι δηλώσεις αυτές έγιναν κατά τη διάρκεια της τελευταίας παραδόσεως του πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων «Calluna», 12.000 τόν. d.w. προς την πλοιοκτήτρια εταιρία Winterport Tankers, η οποία αποτελεί την ολλανδική θυγατρική της νορβηγικής έφοπλιστικής εταιρίας Odjell.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Σύσταση Συμβουλίου Έφοπλιστών

Νέες συνομιλίες πραγματοποιήθηκαν στο Λονδίνο μεταξύ έφοπλιστών με πλοία υπό Παναμαϊκή σημαία, του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου και του Προξενείου Ναυτιλιακών Υποθέσεων του Παναμά με σκοπό τη δημιουργία Συμβουλίου Παναμέζων Έφοπλιστών. Οι προηγούμενες προσπάθειες για τη δημιουργία ανάλογης οργάνωσης με έδρα στη Νέα Υόρκη απέτυχαν γιατί οι περισσότεροι υποψήφιοι για συμμετοχή προέρχονταν από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Εύρωπη και δεν αντιπροσώπευαν το σύνολο των πλοιοκτητών με παναμαϊκή σημαία. Η πλειοψηφία των έφοπλι-

στών του Παναμαϊκού νηολογίου, περίπου το 60% των 12.000 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 57 εκατ. τόννων ανήκει σε συμφέροντα της Ιαπωνίας ή της Απω Ανατολής.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η Λισνάβε

Κατά το διάστημα των πρώτων έξι μηνών του έτους το έλλειμμα του ναυπηγοεπισκευαστικού κέντρου Λισνάβε ανήλθε σε 180 εκατ. εσκούδων. Το 1985 το έλλειμμα είχε ξεπεράσει τα δέκα δισεκατομύρια. Η Λισνάβε διαθέτει στη Rocha και Magneira μόνιμες δεξαμενές ικανές να δεχθούν και τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια. Κατά τους υπεύθυνους του Κέντρου, τα πλοία που θα επισκευασθούν μέχρι τέλους του έτους θα φθάσουν τα 120 και επομένως το ναυπηγείο θα πρέπει να αφήσει κέρδη.

Το κράτος μετέχει κατά 24% στο ναυπηγείο και διαθέτει έναν εκπρόσωπο στη διοίκησή του. Το ύφιστάμενο πρόβλημα των χρεών ελπίζεται ότι θα λυθεί σύντομα, δεδομένου ότι το κέντρο έχει καταστεί σήμερα αποδοτικό. Η πρόταση των τραπεζών όπως γίνει εκκαθάριση των χρεών που ανέρχονται σε 25 δισεκ. εσκούδων, αναμένει την απάντηση της Κυβερνήσεως.

Υπενθυμίζεται ότι τα τελευταία αυτά χρόνια η Λισνάβε γνώρισε πολλές διαμάχες με το προσωπικό της. Πρόσφατα όμως επήλθε συμφωνία για την αναστολή των απεργιών με αντάλλαγμα την πληρωμή των καθυστερουμένων αποδοχών από το 1982. Εφέτος το ναυπηγείο πρόκειται στους έργα να αντικαταστήσει τους καθυστερούμενους μισθούς με διανομή μετοχών. Σημειώνεται ότι ύστερα από μακρές διαπραγματεύσεις η δύναμη του προσωπικού από τους 10.100 άνδρες του 1975 έχει μειωθεί σήμερα σε 4.200.

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



CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) CO. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS TO HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURINGWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2367949
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH)
CABLES: "OLYMPICSEA"

AFFILIATED COMPANIES:

* SINGAPORE

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS Pte Ltd *
#28 08 International Plaza, 10 Anson Road, Singapore 0207.
TELS: 2249490/2249557 2249583 AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810 42208 (OLYMPIC RS) CABLES: "OLYMPISHIP"

* MALAYSIA

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Cempeng, Port Kelang, Selangor, Malaysia.
TELS: (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA) CABLES: "SHIPRIA"

* INDIA

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (INDIA) Pvt Ltd *
1111 Raheja Centre, 214 Nariman Point, Bombay 400 021
TELS: 230580/224092 AOH: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (ISCT IN) CABLES: "OLYMTUNE"

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Παράνομη ή άπεργία

Τό Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς μέ τήν ύπ' αριθ. 1485 απόφαση του έδέχθη έν μέρει τήν τακτική άγωγή τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών (καί τής Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων) καί έκρινε ότι ή 48ωρη άπεργία πού είχε κηρύξει ή ΠΝΟ στό φορτηγά πλοία όλων τών κατηγοριών ήταν παράνομη.

Τό ίδιο δικαστήριο μέ τήν ύπ' αριθ. 1484 απόφαση του πού έλήφθη κατά τή διαδικασία τών ασφαλιστικών μέτρων άπέρριψε τίς αιτήσεις τών δύο έφοπλιστικών ενώσεων μέ τίς όποιες έζητείτο νά διαταχθεί ή άναστολή τών άπεργιακών έκδηλώσεων. Ειδικότερα τό δικαστήριο άπέρριψε τίς αιτήσεις τών δύο έφοπλιστικών ενώσεων διότι, όπως άποφάνθηκε, δέν συγχωρείται βάσει του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (άρθρο 679) άνάκληση άποφάσεως πού άπορρίπτει αίτηση γιά τή λήψη ασφαλιστικών μέτρων. Καί έπίσης, γιατί ύπάρχει προσωρινό δεδικασμένο πού δημιουργήθηκε μέ τήν άπόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (μέ τήν όποία είχαν άπορριφθεί οι αιτήσεις προσωρινών μέτρων τών δύο έφοπλιστικών ενώσεων).

Παρά τήν άπόφαση του δικαστηρίου οι άπεργιακές έκδηλώσεις συνεχίστησαν καί έληξαν τό Σάββατο 20 Δεκεμβρίου, όπως είχε άποφασισθεί άρχικά από τήν ΠΝΟ.

Αύξηση όλων τών τιμολογίων του ΟΛΠ κατά 15%

Αύξηση 15% όλων τών τιμολογίων του ΟΛΠ άποφάσισε τό διοικητικό συμβούλιο του Όργανισμου άλλα ή αύξηση αύτή, όπως καί αύξηση 8% τών πρακτορειακών δικαιωμάτων πού άποφασίστηκε ταυτόχρονα, θά ισχύσει, όπως διευκρινίστηκε από τόν ΟΛΠ, μετά τή δημοσίευση τής σχετικής άποφάσεως καί όπωσδήποτε μετά τή λήξη τής Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου γιά τό πάγωμα τών τιμών.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αιτήσεις γιά έγγραφή στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, τών παρκατών πέντε πλοίων:

— «Νορέζια Κάρστεν», φορτηγό, πρώην

«Isar Express» ύπό σημαία Σιγκαπούρης, 14.212 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, πού άνήκει στην έταιρία «Fairgate Shipping Company Limited» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Αντζέλικ Χόουπ», μπάλκερ, ναυπηγούμενο Νο S-350, 25.169 τόν. γκρός, πού άνήκει στην έταιρία «Aggeliki Elpis Corporation» (κ. Ίωάν. Διαμαντάρας).

— «Αντζέλικ Πάουερ», μπάλκερ, ναυπηγούμενο Νο S-348, 25.163 τόν. γκρός, πού άνήκει στην έταιρία «Aggeliki Dynamis Corporation» (κ. Ίωάν. Διαμαντάρας).

— «Φλάγκ Άδριέν», μπάλκερ, πρώην παναμαϊκό ύπό τό αυτό όνομα, 11.384 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, πού άνήκει στην έταιρία «Clyd Seaways S.A.» (κ. Δημ. Κασανδρός).

— «Βιτόρια», δεξαμενόπλοιο, πρώην παναμαϊκό ύπό τό αυτό όνομα, 9.116 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1964, πού άνήκει στην έταιρία «Falcon Navigation Inc.» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

Αγοραπωλησίες

— Στην ένυπόθηκο Τράπεζα περιήλθε μετά από πλειστηριασμό τό μπάλκερ κάρριερ «Αλμα» 28.780 τόν. d.w., 17.894 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, αντί ποσού 1,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου άγόρασαν τό μπάλκερ κάρριερ «World Palm» 27.125 τόν. d.w., 16.074 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί τών 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τό μπάλκερ «World Power» 41.450 τόν. d.w., 24.597 τόν. γκρός, έφοδιασμένο μέ τέσσερις γερανούς, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμής περί τών 6,1 εκατ. δολλαρίων.

— Στην ένυπόθηκο Τράπεζα περιήλθε μετά από πλειστηριασμό τό μπάλκερ κάρριερ «Αίντα» 28.768 τόν. d.w., 17.878 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, αντί ποσού 740.000 δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν σέ πλειστηριαμό τό μπάλκερ κάρριερ «Πλάτων Χ» 15.447 τόν. d.w., 10.102 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, αντί ποσού 477.000 δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου άγόρασαν τό

δεξαμενόπλοιο «World Horizon» 127.570 τόν. d.w. του 1975, έναντι τιμής περί τών 9,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τό μικτό πλοίο «Sandefjord» 127.200 τόν. d.w. του 1974, έναντι ποσού περί τών 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του πλοίου παραγώγων πετρελαίου «Procrest» 31.100 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1984, έναντι ποσού περί τών 4 εκατ. δολλαρίων.

— Τά δύο άδελφά μπάλκερ κάρριερς «Telfair Explorer» καί «Ranger» 18.700 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976 περιήλθαν σέ Έλληνες, έναντι τιμής εν bloc 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης Έλληνες άγόρασαν τό μπάλκερ «Naftilos» 29.000 τόν. d.w. του 1971 έναντι ποσού περί τών 1,1 εκατ. δολλαρίων.

Τέλος, Έλληνες άγόρασαν μετά από πλειστηριασμό, από ναυπηγεία τής Βραζιλίας, τέσσερα ήμιτελή νεότευκτα άδελφά μπάλκερ κάρριερς τών 38.000 τόν. d.w. σέ τιμή εν bloc περί τά 13,6 εκατ. δολλάρια.

Μετονομασίες

— Σέ «Τελφέρ Λαϊντου» μετονομάστηκε τό φορτηγό «Alegre», 8.896 τόν. γκρός του 1975. Σημαία Παναμά.

— Σέ «Όσαν Τσάμπιον» μετονομάστηκε τό φορτηγό «Zeebrugge» 13.208 τόν. γκρός του 1971 καί ύψωσε κυπριακή σημαία.

— Σέ «Μπλουύγουτερ» ύπό παναμαϊκή σημαία μετονομάστηκε τό δεξαμενόπλοιο «Maersk Angus» 53.226 τόν. γκρός ναυπηγήσεως του 1967.

— Σέ «Λαϊντου Ρόουζ» ύπό σημαία Μάλτας μετονομάστηκε τό δεξαμενόπλοιο «Mega Pilot» 41.957 τόν. γκρός του 1967 καί έπλήθη σέ Ταϊβανούς διαλυτές.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Murat M.» 62.357 τόν. γκρός του 1970 μετονομάστηκε σέ «Νόρδερν Ντάνσερ» καί ύψωσε τήν παναμαϊκή.

— Σέ «Ντάϊμοντ» μέ κυπριακή σημαία μετονομάστηκε τό δεξαμενόπλοιο «Esso Fort» 40.675 τόν. γκρός του 1967.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Alamo» 28.025 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978 μετονομάστηκε σέ «Σήγουιντ» καί κατόπιν σέ «Σήγουιντ 2» μέ κυπριακή σημαία.

— Σέ «Νομικός Δ.» μετονομάστηκε τό δεξαμενόπλοιο «Texaco Darieh» 41.187 τόν. γκρός ναυπηγήσεως του 1967.

— Σέ «Αγία Ειρήνη» μέ κυπριακή σημαία μετονομάστηκε τό δεξαμενόπλοιο «Obo Trader» 54.687 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1971.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Acmaea» 12.222 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1959 μετονομάστηκε σέ «Πρόφεςου» καί ύψωσε κυπριακή σημαία.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Chevron Brussels» 122.812 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972 μετονομάστηκε σέ «Πολύανθος» μέ κυπριακή σημαία.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Taxco» 52.830 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974 μετονομά-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

σθηκε σε «Λέοντα» και ύψωσε κυπριακή σημαία.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Almalaz» 25.503 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1965 μετονομάσθηκε σε «Πηνελόπη» και ύψωσε λιβερνική σημαία.

— Σε «Αντάρτικα» υπό κυπριακή σημαία μετονομάσθηκε τό μικτό σκάφος «Tantra» 120.787 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Melissa Mary» 19.253 τον. γκρός του 1977 μετονομάσθηκε σε «Εξέκιουτιβ» και ύψωσε λιβερνική σημαία.

— Σε «Τρέιντ Κάρριερ» υπό κυπριακή σημαία, μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Bunko Maru» 30.746 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976.

— «Κλιβία» υπό κυπριακή σημαία μετονομάσθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Shannon» 20.712 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974.

— Τό μπάλκ κάρριερ «New Star» 22.685 τον. γκρός του 1976 μετονομάσθηκε σε «Αγαμέμνων Σ.Β.» και ύψωσε παναμαϊκή.

— Σε «Αστερίξ» μέ σημαία Μπαχάμας μετονομάσθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Μαερση Σεμακαν» 34.447 τον. γκρός και ναυπηγήσεως του 1981.

— «Καλού» μέ σημαία Κεϋλάνης μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Olamar» 17.399 τον. γκρός του 1972.

— Τό μπάλκ «Magic Star» 17.135 τον. γκρός, του 1974 μετονομάσθηκε σε «Κάπταιν Τζώρτζ» μέ σημαία Κύπρου.

— Τό μπάλκ «Aleppo» 22.997 τον. γκρός του 1974 μετονομάσθηκε σε «Γουέστερν Θέμις» και ύψωσε κυπριακή σημαία.

— «Έπος» μέ κυπριακή σημαία μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Anwar» 16.247 τον. γκρός και ναυπηγήσεως του 1975.

— «Πόλλουξ» μέ κυπριακή σημαία μετονομάσθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Βουγιόβα» 16.247 τον. γκρός, του 1975.

— «Αλέκος Μ.» μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Parama» 20.715 τον. γκρός του 1974 και ύψωσε κυπριακή σημαία.

— Τό μπάλκ «Troll Maple» 24.102 τον. γκρός του 1970 μετονομάσθηκε σε «Σίτυ όφ Σαλόνικα» και ύψωσε βρετανική σημαία.

— Σε «Λάσσια» μέ κυπριακή σημαία μετο-

νομάσθηκε τό μπάλκ «Suiko Maru» 23.966 τον. γκρός του 1978.

— Σε «Ανίτο» μέ λιβερνική σημαία μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Enard Hope» 30.507 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980.

— Σε «Ελμπέλλα IV» μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Thames Maru» 23.980 τον. γκρός, του 1976 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— «Ανναπέλλα Τού» υπό κυπριακή σημαία μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Anita Dan» 19.451 τον. γκρός του 1976.

— Τό μπάλκ «Woko Maru» 20.456 τον. γκρός και ναυπηγήσεως του 1976, μετονομάσθηκε σε «Ευριδίκη» και ύψωσε κυπριακή σημαία.

— Τό μπάλκ «Van Fort» 18.321 τον. γκρός του 1978 μετονομάσθηκε «Στάρμαν» και ύψωσε κυπριακή.

— Σε «Σήστρα II» υπό κυπριακή σημαία μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Sea Glory» 18.173 τον. γκρός του 1983.

— Τό μπάλκ «Jonna Dan» 34.745 τον. γκρός του 1975, μετονομάσθηκε σε «Μάδερ Έρδίκ» και ύψωσε κυπριακή.

— Τό μπάλκ «Cissus» 18.694 τον. γκρός, του 1974, μετονομάσθηκε σε «Χάντερ» και ύψωσε κυπριακή.

— Σε «Κρίσσα» υπό παναμαϊκή σημαία μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Kao Cheng» 12.784 τον. γκρός του 1979.

— Σε «Ντίμαν» υπό κυπριακή σημαία μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Bunga Sripari» 22.297 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976.

— Σε «Κανάρης» μετονομάσθηκε τό μπάλκ «Silver Carrier» 21.667 τον. γκρός του 1977 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τό διάστημα μεταξύ Σεπτεμβρίου και Νοεμβρίου 1986 υπογράφησαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω έξι πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Τέλης Κ.», κυπριακό, 1.591 τον. γκρός, από 1.5.86, εκπρόσωπος κ. Ίωάν. Κουτάρης.

— «Νέπτον Σάν», κυπριακό, 1.561 τον. γκρός, από 23.3.86, εκπρόσωπος κ. Κυριακή Λούκου.

— «Πλωτώ», λιβερνικό, 35.900 τον. γκρός,

από 20.8.85, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Άλεξόπουλος.

— «Κύθηρα», κυπριακό, 1.599 τον. γκρός, από 9.6.86, εκπρόσωπος κ. Ίωάν. Ξηνταράκος.

— «Αλικαρνασσός», κυπριακό, 9.875 τον. γκρός, από 6.10.86, εκπρόσωπος κ. Καλλ. Συμιακάκη - Δούρβαρη.

— «Τρέιντ Μπάννερ», λιβερνικό, 18.953 τον. γκρός, από 1.7.86, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούτσης.

Οί διαγραφές

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά έξης 17 πλοία:

— «Γουόρντλντ Ναυτίλος», λιβερνικό, 23.064 τον. γκρός, από 26.9.86 λόγω πωλήσεως.

— «Μαριάννα 9», παναμαϊκό, 19.393 τον. γκρός, από 25.9.86, λόγω ύψώσεως έλληνικής σημαίας.

— «Ατλάντικ Βίκτορι», κυπριακό, 7.574 τον. γκρός, από 9.11.85, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Νύμφη Κ.», παναμαϊκό, 22.260 τον. γκρός, από 2.12.85, λόγω πωλήσεως.

— «Φλάγκ Μαρία», παναμαϊκό, 14.713 τον. γκρός, από 1.7.86, λόγω διακοπής τής συμβάσεως.

— «Ανδρος Μάρινερ», λιβερνικό, 21.399 τον. γκρός, από 30.9.86, λόγω πωλήσεως.

— «Ανδρομέδα», μέ σημαία Μάλτας, 9.493 τον. γκρός, από 8.10.86, λόγω πωλήσεως.

— «Μέλντον», κυπριακό, 6.110 τον. γκρός, από 7.10.86, λόγω πωλήσεως.

— «Ρόουζ Στόουν», παναμαϊκό, 5.019 τον. γκρός, από 30.4.86, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Πλωτώ», λιβερνικό, 35.900 τον. γκρός, από 20.8.86, λόγω λήξεως τής συμβάσεως και μη ανανέωσης.

— «Γουόρντλντ Νιούς», λιβερνική 22.531 τον. γκρός, από 5.11.86, λόγω πωλήσεως.

— «Μακρήφερ», λιβερνικό, 8.064 τον. γκρός, από 13.11.86, λόγω πωλήσεως και ύψώσεως έλληνικής σημαίας.

— «Μακφρόστ», λιβερνικό, 8.064 τον.

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

γκρός, από 1.11.86, λόγω πωλήσεως και ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Σήκαρριερ», κυπριακό, 16.094 τον. γκρός, από 3.11.86, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Τράιντεντ Μάρινερ», λιβερνιανό, 16.400 τον. γκρός, από 27.10.86, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Τράιντεντ Βέντσιουρ», λιβερνιανό, 16.400 τον. γκρός, από 27.10.86, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Κίτσα», κυπριακό, 24.800 τον. γκρός, από 11.4.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως και μη ανανέωσης.

● Στις 30.11.86 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 289, συνολικής χωρητικότητας 5.206.879 τον. γκρός.

Τά προβλήματα των εφοδιαστών πλοίων

Τήν αδιαφορία της Πολιτείας για τα προβλήματα των εφοδιαστών πλοίων καταγγέλει η διοίκηση του Πανελληνίου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων.

Μιλώντας στη διάρκεια συνεντεύξεως τύπου ο πρόεδρος του Συλλόγου κ. Νικ. Οικονόμου υπογράμμισε ότι οι άλλες χώρες της ΕΟΚ επιδεικνύουν μεγάλο ενδιαφέρον για τον τομέα του εφοδιασμού πλοίων που είναι ιδιαίτερα συναλλαγματοφόρος, σε αντίθεση με την Ελλάδα και παρά το γεγονός ότι η χώρα μας διαθέτει μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλίες του κόσμου και βρίσκεται σε πλεονεκτική γεωγραφική θέση. Τα τελευταία χρόνια ο Σύλλογος Εφοδιαστών έχει υποβάλλει περισσότερα από 70 υπομνήματα σε διάφορους υπουργούς χωρίς να ρυθμισθούν τα προβλήματα που υπάρχουν και εμποδίζουν την αύξηση της συναλλαγματικής συνεισφοράς του κλάδου προς την εθνική οικονομία.

Οι εφοδιαστές δεν ζητούν οικονομικές ενισχύσεις, υπογράμμισε ο κ. Οικονόμου, θέλουν μόνο να καθιερωθούν και στην Ελλάδα οι διαδικασίες εφοδιασμού πλοίων που ισχύουν στις άλλες χώρες της ΕΟΚ — ή σχετική νομοθεσία που ισχύει στην Ελλάδα ανάγεται στο 1919 — οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα στους Ευρωπαίους εφοδιαστές να συναγωνίζονται τους Έλληνες συναδέλφους στην ίδια την πατρίδα μας.

Ειδικότερα οι εφοδιαστές ζητούν απλούστευση των διαδικασιών και κυρίως:

● Τήν ελεύθερη εισαγωγή και των ελληνικών προϊόντων στις αποθήκες τράνζιτ, όπως

γίνεται με όλα τα ξένα προϊόντα τα οποία λόγω των διευκολύνσεων που απολαμβάνουν είναι φθηνότερα από τα αντίστοιχα ελληνικά.

● Τήν ίδρυση αυτοτελούς τελωνειακής υπηρεσίας που να ασχολείται μόνο με τους εφοδιαστές των πλοίων.

● Τήν απαλλαγή από τον Φ.Π.Α. των ελληνικών προϊόντων με τα οποία εφοδιάζονται τα πλοία.

● Τήν δημιουργία ναυτιλιακού τμήματος στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς.

● Τήν λειτουργία ορισμένων τελωνείων και τα Σαββατοκύριακα για να διευκολύνονται οι εφοδιαστές των πλοίων.

Στη συνέντευξη τύπου ανακοινώθηκε ότι το επόμενο διεθνές συνέδριο των εφοδιαστών πλοίων θα πραγματοποιηθεί στην Αθήνα τον Σεπτέμβριο του 1987 με τη συμμετοχή 1.000 και πλέον εφοδιαστών πλοίων από όλο τον κόσμο.

Ρυθμίσεις για τους θαλαμηπόλους

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 176 Α'/18.11.86) το Προεδρικό Διάταγμα 394/86 που αφορά τα «είδικα προσόντα υποψηφίων για απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας υπηρεσίας διαμερισμάτων και το παρεχόμενο δικαίωμα υπηρεσίας στα εμπορικά πλοία».

Σύμφωνα με το εν λόγω Προεδρικό Διάταγμα:

● Για την απόκτηση του πτυχίου του Αρχιθαλαμηπόλου Α' τάξης, ή προβλεπόμενη τριετής θαλάσσια υπηρεσία σε επιβατηγά πλοία θα πρέπει να διανυθεί απαραίτητα με ειδικότητα Αρχιθαλαμηπόλου Α' ή Β' τάξεως.

● Για την απόκτηση πτυχίου Αρχιθαλαμηπόλου Β' τάξεως, αποσαφηνίζεται ότι η τριετής θαλάσσια υπηρεσία σε επιβατηγά πλοία, πρέπει να έχει διανυθεί μετά την απόκτηση της άδειας θαλαμηπόλου Α' τάξης με ειδικότητα θαλαμηπόλου.

Επίσης αντί του απολυτηρίου του Δημοτικού Σχολείου, που προβλεπόταν μέχρι σήμερα, καθορίζεται τουλάχιστον απολυτήριο Γυμνασίου ή ενδεικτικό Γ' τάξεως Γυμνασίου παλαιού τύπου.

Οι υποψήφιοι που έχουν απολυτήριο Δημοτικού Σχολείου και διαθέτουν τα υπόλοιπα προσόντα μπορούν να αποκτήσουν πτυχίο Αρχιθαλαμηπόλου Β' τάξεως μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1992.

● Για την απόκτηση άδειας θαλαμηπόλου

Α' τάξεως οι υποψήφιοι δεν θα συμμετέχουν μελλοντικά σε εξετάσεις, αλλά θα αποφοιτούν με επιτυχία από τη Δημόσια Σχολή Μετεκπαιδύσεως Θαλαμηπόλων Ε.Ν. ή Σχολής Τουριστικών Έπαγγελματιών 6μηνης τουλάχιστον φοιτήσεως.

Η διάρκεια φοιτήσεως στη Δημόσια Σχολή Μετεκπαιδύσεως Θαλαμηπόλων Ε.Ν. αυξάνεται από σαράντα μέρες που ήταν σε τέσσερις περίπου μήνες.

Οι υποψήφιοι που έχουν συμπληρώσει 10ετή θαλάσσια υπηρεσία στον κλάδο διαμερισμάτων εξακολουθούν να αποκτούν άδεια θαλαμηπόλου Α' τάξεως, χωρίς να απαιτείται θαλάσσια υπηρεσία σε επιβατηγά πλοία.

● Όσοι αποκτούν άδεια θαλαμηπόλου Β' τάξεως, μετά τη δημοσίευση του ανωτέρω Προεδρικού Διατάγματος, δεν μπορούν να ναυτολογηθούν σαν θαλαμηπόλοι σε επιβατηγά πλοία αλλά μόνο σε φορτηγά.

Όσοι όμως ναυτικοί είχαν άδεια θαλαμηπόλου Β' τάξεως, πριν την δημοσίευση του Π.Δ. 394/86 εξακολουθούν να ναυτολογούνται σε αντίστοιχες θέσεις στα επιβατηγά πλοία.

Κανονική καταβολή της συντάξεως και του δώρου

Τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ανακοινώνει ότι η σύνταξη του Ιανουαρίου και τό δώρο των εορτών καταβλήθηκαν στους συνταξιούχους ναυτικούς στις 22 Δεκεμβρίου.

Η μείωση φόρου λόγω άργιας πλοίου

Με απόφαση του υπουργού Οικονομικών ή οποία πρέπει να κυρωθεί με νόμο, ή προσεσμία υποβολής της αίτησεως και του σχετικού πιστοποιητικού για μείωση του φόρου, λόγω άργιας του πλοίου μετατίθεται μέχρι τέλους Ιανουαρίου του επομένου από τό ετος καταβολής του φόρου έτους.

Οι δυνατότητες ναυτιλιακής συνεργασίας Ελλάδος — Ζαΐρ

Έν δψει, της επισκέψεως του Έλληνοσ ύπουργού Έξωτερικών κ. Παπούλια στο Ζαΐρ, τον Ιανουάριο του 1987, ή Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών ζήτησε από τά μέλη της να γνωστοποιήσουν εάν υπάρχει ενδιαφέρον εκ μέρους των για συνεργασία υπό μορφήν μικτών επιχειρήσεων (joint ventures).

Εάν υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να άπευθυνθούν στο ΥΕΝ/ΔΩΝ/1ον, για να διευκολυνθεί ό

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



Μηνύματα προς τούς ναυτικούς

Με μηνύματα προς τούς ναυτικούς επ' ευκαιρία των εορτών απεύθυναν ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Αλεξανδρής, ο πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης και ο γεν. γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης υπογραμμίζουν:

Στό μήνυμα ο υπουργός Ναυτιλίας αναφέρει:

Αισθάνομαι ιδιαίτερη χαρά και συγκίνηση που επικοινωνώ και πάλι μαζί σας, με την ευκαιρία που μου δίνουν οι άγιες τουτες μέρες.

Οι περισσότεροι από σας, θα περάσετε και τὰ φετεινά Χριστούγεννα και τὴν Πρωτοχρονιά μακριά από τὰ σπιτία σας, από τὴν οἰκογένειά σας, από τὰ ἀγαπημένα σας πρόσωπα. Σὲ ἀφιλόξενα πέλαια καὶ σὲ μακρινὰ λιμάνια θὰ σὰς βρουν οἱ μεγάλες αὐτές στιγμές, νὰ δίνετε τὴν καλὴ μάχη γιὰ πρόοδο καὶ προκοπή, γιὰ τὴν ἴδια τὴν ζωὴ.

Δὲν φιλοδοξῶ νὰ μετριάσω τὸν ψυχικὸ σας πόνο καὶ τὴν νοσταλγία μὲ μηνύματα καὶ εὐχές. Ὅμως, θεωρῶ χρέος μου νὰ σὰς διαβεβαιώσω ἀπὸ τὰ βάθη τῆς ψυχῆς μου, ὅτι, βαθιά εἶναι ἡ ἀναγνώριση τοῦ ἔργου σας ἀπὸ ὁλόκληρο τὸν ἑλληνικὸ λαὸ καὶ βαρὺ τὸ χρέος πού ἡ Κυβέρνηση αἰσθάνεται ἀπέναντί σας. Βεβαιώστε ὅτι στεκόμαστε ὑπεύθυνα, ἀπέναντί σ' αὐτὸ τὸ χρέος.

Μὲ τὴν ἐπιβαλλόμενη περίσκεψη καὶ προσοχή, προχωρήσαμε πρόσφατα σὲ λήψη μέτρων γιὰ τὴν ἀνάκαμψη τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐπιδιώξαμε τὴν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καὶ παράλληλα τὴν βελτίωση τῆς δικῆς σας θέσης, γιατί θεωροῦμε τὸν Ἕλληνα ναυτεργάτη σὰν τὴν ψυχὴ καὶ τὸ κυρίαρχο κύτταρο τῆς Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Ἑλληνίδες καὶ Ἕλληνες ναυτικοί, ὁ καινούργιος χρόνος πού σὲ λίγο θὰ χαράξει, μὰς βρίσκει αἰσιόδοξους. Μία νέα ἐποχὴ ἀρχίζει γιὰ τὴν ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία. Ἡ ἑλληνικὴ σημαία θὰ κυματίζει σὲ περισσότερα πλοῖα καὶ πολὺ σύντομα θὰ πάρουμε τὴν θέση πού δικαιοδικα μὰς ἀνήκει στὸ παγκόσμιο ναυτιλιακὸ στερέωμα. Ἦδη μὰς ἔρχονται τὰ πρῶτα εὐχάριστα μηνύματα. Νέα πλοῖα προσέρχονται στὴν ἐθνικὴ σημαία καὶ νέες θέσεις ἐργασίας γιὰ ὅλους σας δημιουργοῦνται.

Ἀς ἀγκαλιάσουμε λοιπὸν ὅλοι ἀδελφωμένοι αὐτὴν τὴν προσπάθεια πού ἐγγυᾶται καλύτερες μέρες γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ ναυτιλία καὶ τούς Ἕλληνες ναυτικούς.

Τοῦτες τὶς μέρες ἡ σκέψη μας εἶναι σὲ σὰς καὶ ταξιδεύουμε νοερά μαζί σας. Σὰς εὐχομαι γαληνεμένες θάλασσες, Καλὰ Χριστούγεννα καὶ Εὐτυχισμένο τὸν Καινούργιο Χρόνο, μὲ υγεία, εἰρήνη καὶ εὐτυχία γιὰ ὅλους ἐσὰς καὶ τὴν οἰκογένειά σας.

Χρόνια σας πολλὰ καὶ καλὴ ἐπάνοδο στὰ σπιτία σας.

Ὁ πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε.:

Μὲ τὴν εὐκαρία τῶν εορτῶν τῶν Χριστουγέννων καὶ τοῦ νέου ἔτους, ἐκ μέρους ὅλων τῶν συναδέλφων μου, ἀπευθύνων θερμὲς εὐχές στοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληρώματα τῆς ναυτιλίας μας γιὰ εἰρήνη, πρόοδο, υγεία καὶ εὐμερσία. Καλὴ Χρονιά καὶ καλὰ ταξίδια.

Τέλος ὁ γεν. γραμματέας τῆς ΠΝΟ ἀναφέρει:

Συνάδελφοι,

Ἡ Διοίκηση τῆς Ὁμοσπονδίας μας καὶ ἐγὼ προσωπικὰ στέλνομε σὲ ἐσὰς καὶ τὴν οἰκογένειά σας τὴν καλύτερη εὐχὴ μας γιὰ καλὰ ταξίδια, υγεία, προσωπικὴ καὶ οἰκογενειακὴ εὐτυχία.

Ἡ χρονιά πού φεύγει ὑπῆρξε μιά ἀπὸ τὴν δυσκολότερη τῶν τελευταίων χρόνων γιὰ τούς Ἕλληνες ναυτεργάτες. Ἡ ἀδιαισχίδια τοῦ ἐφοπλισμοῦ νὰ υπογράψει συλλογικὲς συμβάσεις ἐργασίας γιὰ τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὑπῆρξε τὸ γεγονός πού σημάδεψε τὸ 1986.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἀναγγελία μέτρων γιὰ τὴν ἀνταγωνιστικότητά τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου πού εὐρίσκει ἀντίθετους τοὺς ναυτεργάτες, μὰς ὑποχρεώνει νὰ ἀγωνιστοῦμε γιὰ τὴν ἐξασφάλιση καὶ προστασία τῆς ἐργασίας τῶν Ἑλλήνων Ναυτεργατῶν στοὺς ὁποίους δικαιοδικα ἀνῆκει νὰ ἐκτιμηθεῖ ἀπὸ τὴν Πολιτεία ἡ θετικὴ συμβολὴ τους στὴν ἀνάπτυξη κατὰ τὸ παρελθόν καὶ στὴ διατήρηση τῶρα τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἀβεβαιότητα καὶ ἡ ἀνασφάλεια ἀπὸ τὴν ἀπειλὴ ἑνὸς πηρυνικοῦ πολέμου πού ἐπικρεμάται, ὡς ἀντικείμενα σπᾶθης τοῦ λαοῦ Ἀνατολῆς καὶ Δύσης εἶναι ἕνα γεγονός πού ὅλοι οἱ ἐργαζόμενοι καὶ ἰδιαίτερα οἱ Ἕλληνες ναυτικοί δὲν μποροῦν νὰ τοὺς ἀφήσουν ἀδιάφορους θὰ πρέπει κάποτε νὰ καταλάβουν ἐκεῖνοι πού κρατοῦν τὴν τύχη τοῦ κόσμου στὰ χέρια τους σὲ Δύση καὶ Ἀνατολή, ὅτι ἡ εἰρήνη, ἡ κοινωνικὴ δικαιοσύνη καὶ ἡ ὁμαλότητα εἶναι ἀναφαίρετα ἀγαθὰ τῶν ἐργαζομένων πού μὲ ἀγῶνες, καὶ θυσιᾶς κατόρθωσαν νὰ ἀποσπάσουν καὶ ἐπομένως κανεὶς δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τοὺς τὰ ἀφαιρέσει.

Συνάδελφοι,

Μὲ τὴν σκέψη αὐτὴν ὅς κάνουμε γιὰ μιά ἀκόμη φορὰ τὴν εὐχὴ τὰ φετεινά Χριστούγεννα ἀλλὰ καὶ ἡ καινούργια χρονιά πού ἐρχεται νὰ ἀποτελέσουν τὴν ἀπαρχὴ μιάς νέας ζωῆς, σβήνοντας καὶ τὴν τελευταίαν ἐστὶς πολέμου, ἐγκαθιδρύοντας ἔτσι μιά διαρκὴ καὶ πανανθρώπινη εἰρήνη. Μὲ εὐχές γιὰ καλὰ ταξίδια καὶ προκοπή.

χειρισμὸς τοῦ ὅλου θέματος κατὰ τὴν συζήτησιν μετὰ τῶν ἑλληνικῶν διπλωματικῶν ἀρχῶν.

Τὰ ναυτικά φυλλάδια

Τὸν Νοέμβριο ἐκδόθηκαν ἀπὸ τὴν ἑνότητα ἐπηρεασίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας 540 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Οἱ ναῦλοι τουριστικῶν σκαφῶν κατὰ τὸ 1987

Μὲ ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας συγκροτήθηκε ἐπιτροπὴ ἡ ὁποία θὰ καθορίσει τὰ κατωτάτα ποσὰ τῶν ναύλων πού πρέπει νὰ δηλώνονται κατὰ τὸ 1987 ἀπὸ ἀναγνωρισμένα ἐπαγγελματικὰ τουριστικὰ σκάφη πού ὑπάγονται στὴν διατάξεις τοῦ Ν. 438/76 περὶ τουριστικῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ ναυταθλητικῶν σκαφῶν.

Μεταθέσεις λιμενικῶν

Ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ἀνακοινώθηκαν οἱ κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιοματικῶν:

● Πλωτάρχης Δημ. Τσίχλης στὸ λιμεναρχεῖο Πειραιᾶ:

● Ὑποπλοίαρχοι Γρ. Μπορούκης καὶ Μάρκ. Κουτσουράκης στὸ λιμεναρχεῖο Πειραιῶς, Χαρ. Μαρτίνος στὸ λιμεναρχεῖο Πύλου καὶ Δη. Ἀνδρουτσὸς στὸ προξενικὸ λιμεναρχεῖο Νέας Ὑόρκης.

● Ἀνθυποπλοίαρχοι, Δημ. Περιοικῆς στὸ ὑπολιμεναρχεῖο Πόρου, Παρ. Σαλιβέρος στὸ λιμεναρχεῖο Πειραιῶς, Γρη. Κανελλόπουλος στὸ ὑπολιμεναρχεῖο Πάρου καὶ Ἀγγ. Κουδερῆς στὸ ὑπολιμεναρχεῖο Νάξου.

● Σημαιοφόροι, Μιχ. Λουκόπουλος στὸ ὑπολιμεναρχεῖο Ἀλιβερίου καὶ Παν. Μητρόπουλος στὸ ὑπολιμεναρχεῖο Πόρτο Λάγος.

Προσφορά ὑπὲρ τῶν σεισμοπαθῶν

Στὰ πλαίσια τῆς προσφορᾶς τῶν ναυτικῶν μας γιὰ τοὺς σεισμοπαθεῖς τῆς Καλαμάτας, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ δεξαμενοπλοίου «Φοῖνιξ» κατέθεσαν στὸν εἰδικὸ λογαριασμὸ πού ἔχει ἀνοιχθεῖ γιὰ τὸ λόγο αὐτὸ στὴν Ἑθνικὴ Τράπεζα τὸ ποσὸ τῶν 120.000 δραχμῶν.

Ὁ ἀνεφοδιασμὸς στὴν Τρίπολη

Ἡ λιμενικὴ ἀρχὴ τῆς Τρίπολης τῆς Λιβύης, ἀνακοίνωσε ὅτι δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ ὑδροδότηση τῶν προσεγγιζόντων πλοίων στὸ λιμάνι λόγω ζημιῶν πού ἔχει ὑποστεί τὸ σκάφος ἀνεφοδιασμοῦ.

Οἱ ὑπεύθυνοι ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων θὰ πρέπει νὰ ἐξασφαλίζουν τὸ ἀναγκαῖο νερό κατὰ τὴν παραμονὴ στὸ λιμάνι δι' ἰδίων μέσων.

Ἡ ναυσιπλοῖα στὴ γερμανικὴ ἀκτὴ

Μὲ ἐγκύκλιο πού ἀπέστειλε στὴν Ἑνωμένη Ἑλληνικὴ Ἐφοπλιστὴν ὁ Διεθνὴς Ναυτιλία-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 304.5612, 304.3092
304.3001, 304.3548

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

PIRAEUS OFFICE: Capt. G. TSAMIS
7-9 Akti Miaouli
4132998 - Tlx: 21 1376
A.O.H.: 9837448

κός Όργανισμός (IMO), ανακοινώνεται ή ήμερομηνία και ώρα που τίθενται σε ισχύ οι τροποποιήσεις του συστήματος ναυσιπλοίας στις περιοχές Terschelling, German Bight, Vlieland, Vlieland North και Vlieland Junction της Γερμανικής Άκτης

Η συντήρηση των καλυμμάτων κυτών

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών έκτο κλοφόρησε στα μέλη της αντίγραφο έγγραφου της Διεθνούς Ένώσεως Νηογυμνώνων (IACS), το οποίο εστάλη στο Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS). Το έγγραφο αναφέρεται στη σημασία που έχουν τα καλύμματα των κυτών (φορτίου και πλοίου) στη διατήρηση της ασφάλειας και στη σωστή συντήρησή τους.

Πρόστιμο για έλλειψεις

Τό λιμεναρχείο της Καλαμάτας, επέβαλε πρόστιμο 120.000 δρχ. στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Πάμος» για διάφορες έλλειψεις στον τομέα ασφαλείας ναυσιπλοίας και στους χώρους ένδαιτησεως του πληρώματος.

Πρόστιμο για υπερφόρτωση

Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο της Έλευσίνας στον πλοίαρχο του κυπριακού δεξαμενοπλοίου «SEAPRIDE II» γιατί κατά τόν απόπλου του πλοίου διαπιστώθηκε παραβίαση της γραμμής φορτώσεως κατά 5 εκατοστά. Τό σκάφος απέπλευσε άφου πρώτα άποκατέστησε τήν γραμμή φορτώσεως.

Νέα Κοινοτική Όδηγία για τά ναυπηγεία

Τό συμβούλιο ύπουργών της ΕΟΚ έκανε όμόφωνα δεκτή όδηγία ή όποία προβλέπει ότι επιτρέπεται ή χορήγηση κρατικής βοήθειας για τή ναυπήγηση πλοίων σε ναυπηγεία της Εύρωπαϊκής Κοινότητας μέχρι 28% τού κόστους κατασκευής.

Γιά πλοία που έχουν κόστος κατασκευής μικρότερο από 6 εκατομμύρια ENM, ή κρατική βοήθεια δέν μπορεί νά υπερβαίνει τό 20% τού κόστους, ένώ μέ ειδική ρύθμιση που έγινε δεκτή για τήν Έλλάδα, επιτρέπεται — κατ' έξαιρέση — κρατική βοήθεια μέχρι τού 28% τού κόστους και για τά μικρά (κόστους κάτω τών 6 εκατομμυρίων ENM) ελληνικά πλοία.

Όδιαίτερο ένδιαφέρον παρουσιάζει για τή

χώρα μας τό γεγονός ότι αυτή ή Κοινοτική οδηγία μπορεί νά περιλάβει και τίς έπισκευές ελληνικών πλοίων σε ήμεδαπά ναυπηγεία.

Τιμητική διάκριση σε Έλληνα Πράκτορα στην Βραζιλία

Κατά τή διάρκεια τού έορταστικού προγράμματος της ήμέρας τού στρατού, στην Βραζιλία τόν περασμένο Αύγουστο, άπενεμήθη, από τόν στρατιωτικό διοικητή Νοτιοδυτικής Βραζιλίας στρατηγό Sebastiao Jose Ramos de Castro, τιμητική διάκριση στον συμπατριώτη μας κ. Γ. Περιβολάρη, έπιχειρηματία στον λιμένα τού Σάντος.

Είναι ή πρώτη φορά που, αυτή ή τιμητική διάκριση, άπονέμεται σε άλλοδαπό και ό κ. Γ. Περιβολάρης είναι ό πρώτος Έλληνας που μέ τήν συνεχή, δυναμική και έντιμη δραστηριότητά του, στην Βραζιλία, απέκτησε τήν έκτιμηση τών Ναυτιλιακών κύκλων και όλων γενικά τών τοπικών άρχων, τιμώντας τό Έλληνικό όνομα στην άχανή και ώραιότατη αυτή χώρα.

Ό κ. Γ. Περιβολάρης είναι ιδιοκτήτης τού Ναυτιλιακού πρακτορείου APOLLON AGENCIA MARITIMA και της εταιρίας έφοδιασμού πλοίων OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA, τών όποιων ή δραστηριότητα επεκτείνεται σε όλους σχεδόν τούς κύριους Βραζιλιανούς λιμένες.

Δόκιμος βρέθηκε νεκρός

Νεκρός στην καμπίνα του βρέθηκε τό πρωί της 29ης Δεκεμβρίου ό Έμμ. Σοφουλάκης, 23 έτών, δόκιμος πλοίαρχος τού φορτηγού «Κάπταιν Τζώρτζ Τσάγκαρης» ένώ τό σκάφος έπλεε στα στενά της Σιγκαπούρης.

Σύμφωνα μέ άναφορά τού πλοίαρχου, ό Σοφουλάκης βρισκόταν τό προηγούμενο βράδυ στο καπνιστήριο και πήγε για ύπνο χωρίς νά έχει κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα.

Τό πλοίο άναμενόταν νά καταπλεύσει στη Σιγκαπούρη στις 2-3 Ιανουαρίου.

Τραυματισμός ναυτικού σε τροχαίο δυστύχημα

Τρεις Έλληνες ναυτικοί που ύπηρετούσαν στο μέ λιβεριανή σημαία πλοίο «Μίλητος» τραυματίστηκαν στις 18 Δεκεμβρίου σε τροχαίο δυστύχημα στις «Ηνωμένες Πολιτείες. Πρόκειται για τούς Λεων. Ζαΐρη, Γ' μηχανικός, Άθαν. Τριαντάφυλλο, ηλεκτρολόγο και Δημ. Κωνταντούλια, λιπαντή, οι όποιοι, όπως γνωστοποίησε στο ύπουργείο Ναυτιλίας ή πλοιοκτήτρια εταιρία, νοσηλεύ-

ονται σε νοσοκομείο τού Λόγκ Μπίτς.

Θάνατος ναυτικού

Νεαρός ναυτικός τραυματίστηκε θανάσιμα σε ένδικό λιμάνι. Πρόκειται για τόν 18χρονο Ιωάν. Κωστάλα, ό όποιος ύπηρετούσε σαν ναύτης στο ελληνικό φορτηγό «Φειδίας». Τό άτύχημα έγινε στις 22 Δεκεμβρίου ένώ ό Κωστάλας προσπαθούσε νά άνοίξει τά χαλύβδινα καλύμματα άμπαριού τού πλοίου τό όποιο βρισκόταν στο ένδικό λιμάνι Κανίντα.

Πυρκαϊά στο «Ναϊάς II»

Πυρκαϊά έκδηλώθηκε στις 29 Δεκεμβρίου στο σαλόνι της Α' θέσης τού Ε/Γ - Ο/Γ «ΝΑΪΑΣ II», που βρίσκεται παραβεβλημένο στην Άκτή Ξαβερίου, για έτήσια έπιθεώρηση και μικροεπισκευές.

Η φωτιά σβήστηκε μετά από μία ώρα περίπου από δύναμη της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και μέ τήν βοήθεια τού πληρώματος και οι ζημιές που προκλήθηκαν ύπολογίζονται σε 25 εκατ. δρχ. Επίσης κατά τήν προσπάθεια κατασβέσεως της φωτιάς τραυματίστηκε στο πόδι ό άνθυποπλοίαρχος Κων. Κολλιόπουλος.

Λαθρεπιβάτης

Στό ελληνικό φορτηγό «Άλέα» βρέθηκε, μετά τήν άναχώρηση τού σκάφους από άλγερινό λιμάνι, ένας Άλγερινός λαθρεπιβάτης ό όποιος καταβάλλεται προσπάθεια νά έπαναπατρισθεί.

Έκθεση Κατζουράκη στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Από τίς 26 Ιανουαρίου μέχρι τίς 6 Φεβρουαρίου θά πραγματοποιηθεί στη Ναυτιλιακή Λέσχη έκθεση έργων τού γνωστου ζωγράφου Κυριάκου Κατζουράκη.

Ό Κατζουράκης ό όποιος σπούδασε ζωγραφική στην Άνώτατη Σχολή Καλών Τεχνών έζησε και εργάστηκε από τό 1973 ως τό 1985 στο Λονδίνο όπου έκανε μεταπτυχιακές σπουδές στη χαρακτηριστική στην St. Martins Schoold of Art και στην Groydon College of Art. Επίσης έχει πραγματοποιήσει έννέα άτομικές εκθέσεις στην Άθήνα, Λονδίνο, Νότινχαμ και Ρώμη και έχει μετάρχει σε πολλές όμαδικές στην Άθήνα, τή Θεσσαλονίκη και τό Λονδίνο. Επίσης έχει μετάρχει στις Μπιεννάλε τού Σάο Πάολο (1979), τών Παρισίων (1980 και 1981) και της Λισσαβώνας(1981).

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNILOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ
ΔΙΚΑΙΟΥ**

Στό κυκλοφορήσαν τεύχος 11 του Νοεμβρίου 1986 της νομολογιακής επιθεωρήσεως ναυτιλιακού δικαίου, δημοσιεύεται ενδιαφέρουσα μελέτη του δικηγόρου κ. Μ. Χιωτάκη αναφερόμενη στον όρο «lien on cargo» στα ναυλωσύμφωνα και τις φορτωτικές. Στη συνέχεια δημοσιεύονται όκτω πρωτοδικειακές αποφάσεις για θέματα θαλάσσιας μεταφοράς, κοινής άβαρίας, ρυμουλκήσεως κ.λπ. καθώς και δύο αποφάσεις του Συμβουλίου 'Επικρατείας επί θεμάτων ναυτιλιακής φορολογίας.

ΠΕΝΘΗ**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ**

Πέθανε την Παρασκευή 26 Δεκεμβρίου και κηδεύτηκε στην έπομένη από τό νεκροταφείο της Κηφισιάς ο Πλοίαρχος Λ.Σ. και τέως διευθυντής της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών Κων/νος Ν. 'Αντωνόπουλος.



Γνωστός για τό δημιουργικό έργο του σ' όλόκληρο τό ναυτιλιακό κόσμο ο Κώστας 'Αντωνόπουλος ξεκίνησε τή σταδιοδρομία του τό 1937, όταν πτυχιούχος της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου 'Αθηνών, κατέγαγε στο Λιμενικό Σώμα. 'Ανερχόμενος τήν ιεραρχική κλίμακα έδειξε σαφή τά δείγματα

της εύφυϊας, της μορφώσεως, της ταχείας αντίληψης και της επαγγελματικής ικανότητας που από ένωρίς τόν ξεχώρισαν και τόν ανέδειξαν.

Διετέλεσε επί σειρά ετών 'Υπολιμενάρχης Θεσ/νίκης, Προξενικός Λιμενάρχης 'Αμβέρσας, Λιμενάρχης Βόλου και Λιμενάρχης Καβάλας, ενώ στο Κέντρο υπηρέτησε σε διάφορες νευραλγικές σημασίας υπηρεσίες όπου και διεκρίθη. Μέ τό βαθμό του 'Αντιπλοίαρχου τοποθετήθηκε διευθυντής του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου, όπου εργασθείς με παραδειγματικό ζήλο και άφοσίωση, άφησε ανεξίτηλα τά σημάδια της δημιουργικότητας, της πρωτόβουλης σκέψης και της μεθοδικής εργασίας. Τό 1964 παραιτηθείς από τό Λ.Σ. διορίσθηκε Διευθυντής της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών. 'Η παρουσία του εκεί συμπίπτει με τήν ανασυγκρότηση της έσωτερικής υπηρεσίας της 'Ενώσεως, στην οποία έδωσε καινούργια πνοή, συστηματοποιώντας τήν μέχρι τότε έρασιτεχνική σχεδόν υπηρεσία, για τήν αναδιοργάνωση της οποίας θυσίασε κυριολεκτικά τήν ύγεία του, ένεκα της οποίας και απέχωρησε τό 1975.

Παράλληλα με τή υπηρεσιακή του δραστηριότητα υπήρξε και ή συγγραφική του έπίδοση. Προικισμένος με βαθειά έπιστημονή μόρφωση, έρευνητικό πνεύμα και ώραία γραφή, συνέγραψε σειρά άρθρων, μελετών και βιβλίων που πλούτισαν τή ναυτική μας βιβλιογραφία. Τό 1950 εξέδωσε τό πρώτο του έργο «Οί συντάξεις των ναυτικών», ενώ ή έμφάνιση των περισπούδαστων άρθρων του για τή ναυτική εργασία και πρόνοια από τίς στήλες των «Ναυτικών Χρονικών», αποτέλούσε έκαστοτε ένα σημαντικό γεγονός. Τά πολυσέλιδα παραρτήματα των πανηγυρικών τευχών με τή λεπτομερή ανασκόπηση της νεώτερης ναυτιλιακής ιστορία της χώρας μας συγκροτούν ένα μνημειώδες έργο και μιά άκένωτη πηγή ναυτιλιακών γεγονότων και πληροφοριών. 'Ασχοληθείς ιδιαίτερα με τή θαλασσινή ζωή των αρχαίων, πρόσφερε στα έλληνικά γράμματα μιά σειρά δοκιμών για τήν ιστορία της ναυτιλίας, τήν οποία ολοκλήρωσε στο πολύτιμο έργο του «'Ιστορία του 'Εμπορικού Ναυτικού», τό όποιο από τό 1964 που κυκλοφόρησε εξακολουθεί νά θεωρείται σάν μοναδικό σχεδόν έπιστημονικό και εκπαιδευτικό έγχειρίδιο.

Γιά τά «Ναυτικά Χρονικά» ο Κων/νος 'Αντωνόπουλος στάθηκε κάτι περισσότερο από άνεκτίμητος συνεργάτης. Στενός προσωπικός φίλος του άείμνηστου ίδρυτού τους Δημητρίου Κωττάκη, παρακολούθησε μαζί του τή ναυτική πορεία του έθνους μας, τίμησε έπ'άξια τή φίλια του και κέρδισε τή γενική εκτίμηση του ναυτικού κόσμου. Γι' αυτό εκφράζουν τή βαθύτατη θλίψη του για τό χαμό

του και διαβιβάζουν στους οικείους του τά πιό θερμά τους συλλυπητήρια.

ΑΝΤΙ ΜΝΗΜΟΣΥΝΟΥ**ΙΣΙΔΩΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ**

“Ένας χρόνος πέρασε από τότε που έφυγε από κοντά μας ένας ξεχωριστός άνθρωπος, ο Ναύαρχος 'Ισιδωρος Βασιλείαδης, τέως 'Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος.

“Η θύμησή του μάς γεμίζει συγκίνηση και νοσταλγία, γιατί τό πέρασμά του από τόν πρόσκαιρο αυτό κόσμο ήταν συνυφασμένο με τήν ανθρωπιά, τή σωφροσύνη, τό ήθος και τή μετριοφροσύνη. Δέν έτυχε άνθρωπος που νά ήλθε σε έπαφή μαζί του και νά μή γοητευθεί από τήν καλωσύνη του, τήν ανθρωπινή άκτινοβολία του και τήν εύρύτητα αντίληψης και μορφώσεως που διέθετε. Είχε μιά έμφυτη σεμνότητα χωρίς ίχνος αυτοπροβολής. ‘Υπήρξε πραγματικός μαχητής της ζωής, άφου και τά σκληρά πλήγματα της μοίρας του τά άντιμετώπισε με άνεξάντλητη καρτερικότητα και άνυπέρβλητο ψυχικό σθένος. ‘Αγαπούσε τούς ανθρώπους και ιδιαίτερα τήν ‘Ελληνική ναυτική οίκογένεια για τό καλό της οποίας εργάσθηκε άοκνα μιά όλόκληρη ζωή.

“Ο 'Ισιδωρος Βασιλείαδης συνεδιάζε σπάνια ψυχικά χαρίσματα με μιά πολύπλευρη επαγγελματική κατάρτιση. Βαθύς γνώστης όλων των ναυτιλιακών θεμάτων εργαζόταν άοκνα και άθόρυβα για τήν προαγωγή της ναυτιλίας μας. Γι' αυτό δίκαια και άξιοκρατικά άνήλθε στην άνώτατη βαθμίδα της ιεραρχίας του Σώματος που υπηρέτησε και άγάπησε. Φεύγοντας από τή ζωή άφησε πίσω του γόνιμο έργο.

Αυτό τό γνωρίζουμε καλύτερα από κάθε άλλο έμεις που εργασθήκαμε κοντά του. Θυμάμαι με θαυμασμό και συγκίνηση κάθε υπηρεσιακή ή κοινωνική έπαφή που είχα μαζί του. Για μένα υπήρξε ο μεγάλος δάσκαλος, τόν καιρό που υπηρέτησα στην 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων υπό τήν διεύθυνσή του. ‘Η τετράγωνη σκέψη του, τό σπάνιο ήθος και ή άπερίοριστη ύπομονή του καθοδηγούσε όλους μας στη σωστή λύση κάθε δύσκολου προβλήματος. ‘Η έμφυτη σεμνότητα και δημοκρατικότητα του χαρακτήρα του, τόν καθιστούσαν ιδανικό συνεργάτη για τούς συναδέλφους του, βαθμολογικά κατώτερους ή άνώτερους. Γιαυτό και σήμερα όλοι οί συνάδελφοι αὐθόρμητα έξακολουθούμε νά τιμούμε με εύλάβεια τή μνήμη του 'Ισιδωρου Βασιλείαδη. ‘Ας είναι έλαφρό τό χόμα που τόν σκεπάζει.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΡΦΑΝΟΣ

'Αντιναύαρχος ΛΣ. (έ.α.)

'Επίτιμος 'Αρχηγός Λιμενικού Σώματος



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	Έλληνική	2.301	1972	Υπέστη σοβαρές ζημιές στο Μπιλμπάο, στις 19/12 συνεπεία κακοκαιρίας.
ΒΟΥΛΚΑΝ	Έλληνική	9.989	1980	Ανέφερε βλάβη της κυρίας μηχανής στο Άλγερ, στις 17/12.
ΚΥΘΗΡΑ ΣΑΝ	Κυπριακή	2.814	1969	Μοτρίλ για Κίνα, εμπορτο ναφθαλίνης και χάρτου, βυθίστηκε ανοικτά της Κρήτης στις 17/12 συνεπεία εισροής υδάτων. Τό πλήρωμα διασώθηκε με τη σωσίβια λέμβο.
ΜΑΡΙΓΩ Κ.	Έλληνική	9.800	1974	Επιθεωρήθηκε στις 18/12, στο Μαδράς, συνεπεία βλάβης της κυρίας μηχανής.
ΟΛΥΜΠΙΑ	Έλληνική	4.999	1972	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στο Κάρντιφ, στις 18/12, ή οποία κατασβέσθηκε από την πυροσβεστική υπηρεσία χωρίς να σημειωθούν απώλειες.
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	Κυπριακή	1.600	1976	Βυθίστηκε συνεπεία εισροής υδάτων, σε κακοκαιρία, κατά το ταξίδι Πόρτο Βέσμε για Τουρκία, στις 25/12. Πέντε άλλοδαποι και ένας Έλληνας ναυτικός αγνοούνται.
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	Έλληνική	9.081	1972	Παροπλισμένο στο Άργοστόλι, υπέστη ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στις 26/12.
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ	Κυπριακή	9.044	1973	Υπέστη πυρκαϊά στο Άμπιτζάν, στις 28/12.
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ	Παναμαϊκή	8.848	1973	Προσάραξε στο Γκουάμ, στις 23/12. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪ'Ρ	Έλληνική	16.014	1976	Επιθεωρήθηκε στη Λά Γκούερα, στις 12/12, συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή.
ΓΛΑΥΚΟΣ	Έλληνική	16.229	1968	Παροπλισμένο στο Άργοστόλι, προσάραξε συνεπεία κακοκαιρίας στις 26/12.
ΛΕΩΝ	Κυπριακή	15.382	1973	Μορμουγκάο για Β. Κορέα, προσάραξε εμπορτο στο Σογκρίμ της Β. Κορέας, στις 20/12 και αποκολλήθηκε την ίδια ημέρα με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΜΠΡΕΪ'Β ΘΕΜΙΣ	Κυπριακή	9.324	1973	Άμβέρσα για Μπουσάν, εγκαταλείφθηκε ανοικτά της Κρήτης στις 19/12, συνεπεία εισροής υδάτων.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	Έλληνική	15.369	1980	Επιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα συνεπεία σοβαρών ζημιών που υπέστη τις 6-10/12.
ΤΣΑΡΝΙΚ	Κυπριακή	12.384	1971	Υπέστη βλάβη στο πηδάλιο στον Περσικό, στις 17/12. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών.
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ	Έλληνική	19.049	1984	Υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής στο Πόρτ Κέλαγκ, στις 11/12. Κατευθύνθηκε στη Σιγκαπούρη για μόνιμες επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΙΟΤΑ	Έλληνική	999	1968	Συγκρούστηκε ανοικτά της Χαλκιδικής, στις 19/12, με το φορτηγό «Σοφία» που βυθίστηκε, χωρίς να υπάρξουν απώλειες.
ΠΥΡΡΟΣ Β.	Έλληνική	12.875	1957	Προσάραξε στο Ίσντεμίρ, συνεπεία κακοκαιρίας στις 20/12.
ΣΗΣΚΑΟΥΤ	Κυπριακή	42.619	1975	Αναλήφθηκαν προσπάθειες για τη διάσωση του σκάφους. Νοβοροσίσκ για Φιουμιτσίνο, προσάραξε εμπορτο, στο Λάουριο, στις 16/12. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση.
ΜΙΚΤΑ:				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	Έλληνική	37.722	1967	Εβλήθη υπό πυραύλου στο Κάργκ Άϊλαντ, στις 4/9 και υπέστη έλαφρές ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΜΑΡΙΝΙΚΗ:	Έλληνική	85.367	1973	Επιθεωρήθηκε στη Συρακούσα, συνεπεία πυρκαϊάς που υπέστη στο μηχανοστάσιο, στις 18/12.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΕΝΕΣΣΑΝΣ	Έλληνική	8.665	1966	Κατά το ταξίδι προς Γουαδελούπη, υπέστη ζημία στην προπέλλα, στις 20/12. Αναλήφθηκε υδροδεξαμενισμός και επισκευές στο Σάν Χουάν και συνέχισε το ταξίδι του.
ΙΑΣΩΝ	Έλληνική	3.719	1965	Κατά το ταξίδι Παρανάγουα για Μπουένος Άϊρες, στις 24/12, υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Μπουένος Άϊρες και συνέχισε το ταξίδι του.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Όπως είναι σύνηθες και φυσικό, η παρεμβολή των άργιων των Χριστουγέννων δεν επέτρεψε πλήρη ανάπτυξη της ναυλαγοράς κατά το δεύτερο δεκαπενήμερο του Δεκεμβρίου. 'Επί πλέον, μέρος των σχετικών πράξεων δεν έχει ευρύτερα γνωσθεί, πράγμα που αποστερεί ένα δελτίο - αναφορά από την επιθυμητή πληρότητα.

Περιορισμένη ή ζήτηση στα σιτηρά, ελάχιστα εκδηλώθηκε στους βασικούς τομείς όπου οι ναύλοι παρέμειναν λίγο - πολύ στα αυτά επίπεδα, με τα δολ. 10.75 - 10.80 για την 'Ιαπωνία και δολ. 6.50 - 6.25 για Κόντινεντ από Κόλπο ΗΠΑ σε μέγεθος πάναμαξ.

"Ό,τι συγκράτησε κάπως την αγορά ήταν οι ναυλώσεις από Β. Ειρηνικό για Αίγυπτο όπου σημειώσαμε 10 πράξεις σε μεγέθη κυμαινόμενα από 25-35.000 τόννους και ναύλους δολ. 17.50 μέχρι δολ. 15.50 αντίστοιχως. Με τις Μεγάλες Λίμνες στη χειμερία νάρκης τους, απέμενε ο Β. Ειρηνικός όπου, εκτός των προς Αίγυπτο φορτώσεων, άκουστηκαν οι 35.000 τόννοι για "Απω 'Ανατολή στα δολ. 12.50 (4.000/1.000) και οι 50.000 προς Κόντινεντ στα δολ. 10.15 φίο.

'Η Ν. 'Αμερική μόλις που έκανε την παρουσία της με φορτώσεις προς Περσία και Κορέα. Στόν Βορειοευρωπαϊκό χώρο, αριθμός ναυλώσεων για 'Ιταλία, 'Ερυθρά Θάλασσα και Κίνα έδωσε κάποιο τόνο στην περιοχή.

Σε μάλλον ικανοποιητικά επίπεδα — αλλά και χωρίς θόρυβο — κινήθηκε ο γαιάνθρακας όπου σημειώσαμε φορτώσεις από Χ. Ρόντες, Νότια 'Αφρική και Αυστραλία κυρίως, με προορισμό Βόρειο Εύρωπη, 'Ιταλία και "Απω 'Ανατολή ('Ιαπωνία, Ταϊβάν). Οι πληρωθέντες ναύλοι ήταν μάλλον σταθεροί.

Χαρακτηριστικά, οι 100.000 τόννοι από Χ. Ρόντες και Ν. 'Αφρική για 'Ιαπωνία στα δολ. 6 ανά τόννο φίο.

Στά ίδια σχεδόν πλαίσια και τό σιδηρομετάλλευμα, όπου σημειώσαμε τούς 110.000 τόννους από Δυτική 'Αφρική για 'Ιταλία στα δολ. 2 και τούς 60.000 τόννους στα δολ. 3.85 φίο. Αυστραλιανά σιδηρομεταλλεύματα σε

ποσότητα 100.000 τόννων κλείνονταν για Β. Γαλλία στα δολ. 6.35 φίο.

'Ελάχιστη άκουστηκε η ζάχαρη ενώ συγκριτικά φτωχή ήταν και η παρουσία των λιπασμάτων με κύριο, αν όχι μοναδικό μοχλό την 'Ινδία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τα πληρωθέντα μισθώματα σαφώς αντικατοπτρίζουν το διασταγμα της αγοράς που, στο μεταίχμιο των δύο ημερολογιακών ετών, κλυδωνίζεται ανάμεσα στην πτώση και την ανάκαμψη.

'Από Κόντινεντ, οι 17.000 TDW για 'Ιαπωνία πληρώνονταν δολ. 3.500 ενώ 18.000 TDW πλοίο για Ν. 'Αμερική έπαινε δολ. 3.600. 'Από την ίδια περιοχή, οι 26.400 TDW κλείνονταν για Ν.Α. 'Ασία στα δολ. 3.200 ενώ πλοίο 29.000 TDW για ΗΠΑ ('Ατλαντικό) πληρωνόταν τό «φτωχό» δολ. 2.100, την ίδια στιγμή που οι 30.600 TDW για "Απω 'Ανατολή έπαιναν δολ. 3.950. 'Από τη Βαλτική, πάναμαξ 53.000 TDW για 'Ανατ. Μεσόγειο κλείνονταν αντί δολ. 4.500 ημερησίως.

Στην "Απω 'Ανατολή, οι 65.000 TDW από 'Ιαπωνία για Κόντινεντ μέσω Β. Ειρηνικού στα δολ. 3.400 δηλώνουν καθαρά τό επίπεδο των τρεχόντων μισθωμάτων. Στους 22.000 TDW δολ. 3.000 ήταν τό μίσθωμα σε δύο περιπτώσεις, ή μία από 'Αν. Αυστραλία για 'Ιαπωνία, ή άλλη από Β. Ειρηνικό, με δολ. 50/45.000 για πλοίο υπό έρμα, αντίστοιχως.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑ

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: Βόρειο Ειρηνικό 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 16.50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση Δεκέμβρ. 26 - 'Ιανουάρ. 5.

— ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ: Βόρειο Ειρηνικό 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 16.50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. 'Ιανουάρ. 5-12.

ΣΠΕΤΣΑΙ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα 'Αμβέρσα/Ρόττερταμ/Αμβούργο, δολ. 6.50 φίο, 11 ημέρες, τέλη Δεκεμβρίου.

ΑΜΑΖΩΝΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 15,95 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουάρ. 5-10.

ΘΕΤΙΣ: Γκλάντσουον 65.000 τον. γαιάνθρακες 'Αμστερνταμ/'Αμβέρσα, δολ. 7.50 φίο, 20.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουάρ. 15-31.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

"Ισως είναι λίγο νωρίς για να διακρίνουμε τις επιπτώσεις στη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων από την πρόσφατη απόφαση των εταίρων του ΟΡΕC για αύξηση της τιμής του προϊόντος στα δολ. 18. Τό μοναδικό έμφανές σημάδι στην αγορά, ή απότομη άνοδος της ζητήσεως στη Βόρειο Θάλασσα όπου οι ναύλοι ανέβηκαν μέχρι και 100% περίπου (και σε όρισμένες περιπτώσεις περισσότερο) εντός ελαχίστων ημερών.

Πράγματι, από τό ναύλο των WS 65 των άρχων της περιόδου για 80.000 τοπική μεταφορά, μέσω του WS 90 καταλήξαμε στα WS 140 με αντίστοιχο ναύλο για Μεσόγειο στα WS 110 και για ΗΠΑ ('Ατλαντικού) WS 100 περίπου!

Χωρίς ιδιαίτερο τόνο ή ζήτηση στον Περσικό όπου σημειώσαμε τούς 250.000 τόννους για δυτικές όψεις στα WS 25 ενώ 27.5-30 πληρώθηκαν αντίστοιχα φορτώσεις προς "Απω 'Ανατολή.

Μικρότερες ποσότητες κινήθηκαν στα προηγούμενα γνωστά επίπεδα, ενώ αριθμός ναυλώσεων στις οποίες περιλαμβάνονται και εκείνες προς 'Ερυθρά Θάλασσα κλείνεται με έμπιστευτική βάση.

'Η άπουσία σοβαρών αλλαγών καθιστά την αναφορά στις λοιπές περιοχές υπόθεση εκφεύγουσα των πλαισίων του παρόντος δελτίου.

Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina

Dircción telegráfica CORMORAN - BAIRE

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR

A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS



ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ: Βόρειο Ειρηνικό 30.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 16 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουάρι. 10-15.
ΑΣΤΟΡ: Άμερ. Κόλπο 55.000 τον. γαϊνάνθρακες Ταϊβάν, δολ. 8.75 φίο, 5 ημέρες, Ιανουάρι. 3-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ Β.: Γκέντ 35.000 τον. κριθής Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 10 φίο, όψιόν εκφόρτωση Νταμμάμ ή Τζουμπάιλ δολ. 12, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.
ΦΕΥΡΟΥΣ II: Γιούζιν 30.650 τον. λιπάσματα χύδην Κίνα, δολ. 17,50 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβρι. 20-30.
ΣΤΑΔΙΟΝ: Αυστραλία 30.000 τον. περίπου σιτηρά Κίνα, δολ. 14,50, 4.500/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Δεκεμβρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: 22.312 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κολούμπια Ρίβερ άμεση, επαναπαράδοση Ιαπωνία/Σιγκαπούρη, δολ. 3.000 την ημέρα πλέον δολ. 45.000 για πλοίο υπό έρμα.
ΑΝΕΜΩΝΗ: 17.179 τον. d.w. του 1979, παράδοση Βρέμη Δεκέμβρι. 16-22, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ιαπωνία ή Κίνα, δολ. 3.900 την ημέρα, όψιόν παραδόσεως Βίσμαρ δολ. 4.000 την ημέρα.
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.370 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νότιο Αφρική, Δεκέμβρι. 20, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 5.750 την ημέρα.
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 17.915 τον. d.w. του 1973, παράδοση Χάβρη άμεση, επαναπαράδοση βόρειο ακτή Νοτ. Αμερικής, δολ. 3.650 την ημέρα.
ΑΚΤΗ: 28.935 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπέλφαστ Δεκέμβρι. 21, επαναπαράδοση βορείως Χαττέρας, δολ. 2.100 την ημέρα.
ΤΟΠΑΖ: 46.874 τον. d.w. του 1985, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Ιανουάρι. 5-15, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 3.950 την ημέρα πλέον δολ. 63.000 για πλοίο υπό έρμα.
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ: 19.922 τον. d.w. του 1974, παράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο άμεση, επαναπαράδοση νοτιοανατολική ακτή Νοτ. Αμερικής, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Γέμπο και Άκαμπα 260.000 τον. Βραζιλία, WS 30,75, Δεκέμβρι. 17.
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ: Άρζου 65.000 τον. μέρος φορτίου Ρότερνταμ, WS 75, Δεκέμβρι. 26.
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Πρίνος 55.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 100, Δεκέμβρι. 23.
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ: Ρός Λανούφ 32.000 τον. μέρος φορτίου Γιούρομεντ, WS 165, Δεκέμβρι. 25.
ΒΕΝΟΥΣ Β.: Κάιο ντέ Άρκα 72.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 75, Δεκέμβρι. 24.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Λά Σαλινά 60.000 τον. μέρος φορτίου Σαλμέτ, WS 80, Δεκέμβρι. 19.
ΣΗΜΠΟΡΝ: Βέντοπιλς 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 195, Δεκέμβρι. 18.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Άνατολ. ακτή Μεξικού 125.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 28, Δεκέμβρι. 27.
ΚΙΡΚΗ: Σίντι Κερίρ 89.000 τον. Τάραντο, WS 75, Δεκέμβρι. 22.
ΗΛΕΚΤΡΑ: Ρός Σουκχέιρ 135.000 τον. μέρος φορτίου Γιοκαίσι και Σακάι, WS 32, Δεκέμβρι.
ΖΙΡΚΟΝ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 185, Δεκέμβρι. 23.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Μαύρη Θάλασσα 33.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ινδία, WS 149, Δεκέμβρι. 29.
ΜΠΟΝΙΤΟ: Φλόττα 80.000 τον. μέρος φορτίου, Γαλλία WS 70, Δεκέμβρι. 22.
ΑΣΠΙΛΟΣ: Πατζαρίτος 55.000 τον. μέρος φορτίου, Γιαμπούκοα/Πουέρτο Ρίκο, WS 72,5, Δεκέμβρι. 26.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Άλγερία 30.000 τον. καθαρά Κόντινεντ WS 165, όψιόν Μεσόγειο WS 190, όψιόν ακτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 150, Δεκέμβρι. 25.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Όρμουζ 260.000 τον. μέρος φορτίου, Αϊν Σούκχνα WS 32, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 26, Δεκέμβρι.
ΔΗΛΟΣ: Άμβέρσα/Ρότερνταμ 24.000 τον. καθα-

ρά, μέρος φορτίου δυτική Αφρική, WS 180, Δεκέμβρι.
ΜΑΡΙΑ Κ.: Ούμ Σαϊδ 64.000 τον. μέρος φορτίου Ταμπαγκάο WS 52,5, Δεκέμβρι.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου, Κεμπέκ WS 100, Ιανουάρι. 3.

ΑΡΙΑΝΔΗ: Σίντι Κερίρ 90.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, όψιόν Μεσόγειο WS 70, Δεκέμβρι. 25.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Ινδονησία 95.000 τον. Κίρε και Νεγκίσι WS 43, Δεκέμβρι. 29.
ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. Αφρική 85.000 τον. μέρος φορτίου Σαϊντ Κρούα WS 49, Ιανουάρι. 6.

Οι αγοραπωλησίες

Τά πεπραγμένα της πρὸς τὼν ἑορτῶν χρονικῆς περιόδου ἀλλὰ καὶ τὰ παραλειπόμενα τῶν τελευταίων ἡμερῶν τῆς προηγούμενης ἀποτελοῦν τὴν ὕλη αὐτοῦ τοῦ δελτίου. Ἡ ἑορταστικὴ ἀτμόσφαιρα τῶν τελευταίων λίγων ἡμερῶν οὐδόλως συνέβαλε στὴν διαμόρφωση θελήσεως γιὰ δράση μὲ ἀποτέλεσμα τὴ συρρίκνωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σχετικῶν πράξεων.

Στὰ δεξαμενόπλοια θὰ ἀναφέρουμε τὴν πώληση ἐνός ULCC, τοῦ Τ/Τ «HAPPY EMPRESS» (423.700/1976) ἀντὶ δολ. 13.400.000 σὲ Ἀμερικανούς ἀγοραστές καὶ τέσσερα μέσου μεγέθους δεξαμενόπλοια ἢ μικρὰ πλοία, δηλαδή:

— Μ/Τ «WORLD HORIZON» (127.570/1975) ἀντὶ δολ. 9.200.000 σὲ Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου.

— Ο/Ο «SANDEFJORD» (127.200/1974) ἀντὶ δολ. 7.200.000 ἐπίσης σὲ Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου.

— ΟΒΟ «RAJA LAUT» (124.000/1975) ἀντὶ δολ. 8.500.000 σὲ Νορβηγούς.

— ΟΒΟ «NAVIOS COURIER» (113.700/1973) ἀντὶ δολ. 4.900.000.

Στὰ μεγέθη handy καὶ παραγῶγων, ἀντίστοιχα, ἔχουμε σημειώσει:

— Μ/Τ «CADDIE» (87.000/1981) ἀντὶ δολ. 11.300.000.

καί, ἀντίστοιχα:

— Μ/Τ «TEAM BORGA» (32.600/1973) 5.200.000 σὲ Ἑλβετοὺς ἀγοραστές.

— Μ/Τ «PETROBULK STENA» (31.100/1975) δολ. 7.000.000 σὲ Σκανδιναβούς μὲ 2 ἔτη χρονοαὐλωση στὰ δολ. 7.500 ἡμερησίως.

— Μ/Τ «PROCREST» (31.100/1974) δολ. 4.000.000 σὲ Ἕλληνες.

Στὰ μπάλκ κάρριερς σημειώσαμε τὴν πώληση τοῦ Μ/Μ «SAMPAGUITA HILL» (115.700/1971) ἀντὶ δολ. 2.800.000 σὲ Νορβηγούς ἀγοραστές καί, στὰ μικροτέρα μεγέθη, τὶς ἐξῆς πράξεις:

— Μ/Μ «WORLD POWER» (41.500/1982) δολ. 5.700.000 σὲ Ἕλληνες.

— Μ/Μ «WORLD PALM» (27.124/1980) δολ. 4.400.000 στοὺς ἴδιους.

— Μ/Μ «FLORES» (36.250/1977) δολ. 2.200.000.

— Μ/Μ «NALO EXPRESS» (32.600/1973) δολ. 1.600.000.

— Μ/Μ «BARON KINNAIRD» (26.100/1981) δολ. 2.950.000.

(Οἱ τρεῖς παραπάνω πράξεις κατόπιν πλειστηριασμοῦ).

— Μ/Μ «NAFTILOS» (29.000/1971) δολ. 1.150.000 σὲ Ἕλληνες.

— Μ/Μ «TELFAR EXPLORER/RANGER» (18.700/1976) δολ. 2.600.000 συνολικὴ τιμὴ σὲ Ἕλληνες.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μικρὴ ἡ κίνηση στὰ πλοία γενικοῦ φορτίου μὲ τὸ Μ/Σ «DELICIA» (25.276/1976) στὰ δολ. 2.200.000 σὲ Κινέζους καὶ τὸ Μ/Σ «INES STAR» (freedom, 15.070/1977) ἀντὶ δολ. 1.120.000 μὲ παράδοση «ὡς ἐστίν».

Ἦταν γραφτό, οἱ τελευταῖες ἡμέρες τοῦ 1986 νὰ ἀποτελέσουν καὶ τὸ ἀποκορύφωμα μιᾶς βασανιστικῆς πορείας τῶν τιμῶν τοῦ scrap μὲ τιμὲς ρεκόρ γιὰ τὴ χρονιά — καὶ γιὰ μεγάλο χρονικὸ διάστημα — σὲ ὅλες σχεδὸν τὶς βασικὲς περιοχές.

Ἀντὶ ἀπαριθμήσεως ὧν τῶν γνωσθεισῶν πράξεων, παραθέτομε τὶς πιὸ χαρακτηριστικὲς περιπτώσεις (ἐλαφρὸ ἐκτόπισμα καὶ τιμὴ μονάδος):

ΤΑΪΒΑΝ

Μ/Μ ΚΑΝΓΟΥΡΟΥ (14.250) δολ. 148.50.

Μ/Μ ΚΑΛΛΙ (10.660) δολ. 139.

Μ/Μ ΒΑΒΑΡΙΑ (7.067) δολ. 131.50.

Μ/Μ ΡΕΝΑ (6.340) δολ. 127.50.

Μ/Μ ΜΑΗ III (3.230) δολ. 108.

Ν. ΚΟΡΕΑ

Μ/Μ UNION I (6.557) δολ. 118.

ΠΑΚΙΣΤΑΝ

Μ/Μ ΔΟΥΒΝΟ (4.279) δολ. 111.

Μ/Μ ΚΟΥΧΟΥΡΑΝ (2.362) δολ. 111.

(ἀριθμὸν πράξεων μὲ τελικὸ προορισμὸ Πακιστάν ἀλλὰ παράδοση ἄλλου παραλείπεται).

ΙΝΔΙΑ

Μ/Μ ΤΗΑΛΙΑ (6.880) δολ. 121.50.

Μ/Μ ΣΠΛΙΤ (4.867) δολ. 120.50.

Μ/Μ ΚΛΙΑ (4.350) δολ. 119.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Μ/Μ ΕΥΡΟΠΕ II (6.250) δολ. 85.50.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ ἀπουσία δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τὶς λίστες καὶ ἐπίσης χαρακτηριστικὴ ἡ ἐλλειψὴ ἀναφορῶν ἀγορῶν τῆς Κίνας.

DIMITRIS TAX FREE CARS

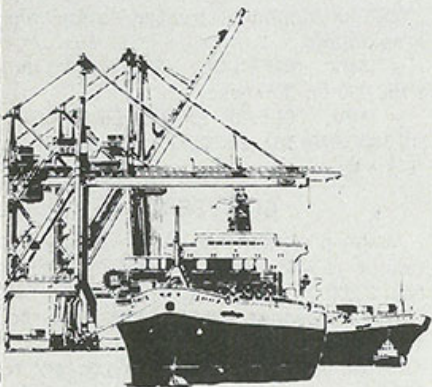
Αυτοκίνητα Προδιαγραφών ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ
για Έλληνες Ναυτικούς

Δ. ΛΑΓΟΓΙΑΝΝΗΣ

Ρότερνταμ — Τηλ.: 0031-180419041

Πειραιάς: — Τηλ.: 4628562

NAFTIKA CHRONIKA



CONFERENCE ON STATE OF WORLD SHIPPING

With the cooperation of the International Chamber of Shipping, Lloyd's List is organising a two-day conference in Bombay, India in February 5-6, 1987 titled *World Shipping in Transition*.

The conference sponsored by the All India Shippers Council is the fifth of a series of events that have taken place since the first in Hong Kong in 1975.

The Bombay conference will provide opportunities for senior figures from government and industry to review global developments since 1982. Keynote speaker will be H.E. Lamine Fadika, minister of shipping of Cote d'Ivoire, and president of the United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships. Among other speakers will be Hans-Jakob Kruse, chairman of Hapag-Lloyd, Eduardo Pena, director general for transport of the European Commission, and Igor Averin, head of the foreign relations department of the ministry of merchant marine of the USSR.

DRY BULK TRANSPORT VOLUME GROWS JUST 3%

Total transport volume of the five major dry bulk commodities increases just 3% in 1985 to 857 million tonnes with iron ore and coal cargoes recording healthy gains.

But, according to leading Norwegian analyst Fearnleys, the grain, bauxite and rock phosphate trades declined while the volume of crude oil trade slipped 6% from 930 m to 871 m tonnes.

In its *World Bulk Trades 1985* review the Oslo based analyst, with the benefit of 12 months hindsight, says the transport of iron ore climbed from 306 m to 321 m tonnes with coal moving up to 272m from 232 m tonnes.

But grain business fell back from 207 m to 181 m tonnes and seaborne trade of bauxite and rock phosphate dipped from 44 m to 40 m tonnes.

Iron ore, says Fearnleys, continues to be the most important dry bulk commodity in global seaborne trade. On the importing side in 1985 the biggest increases

in trade were found in the UK/Continent, Mediterranean and Far East though imports to Japan fell back slightly.

On the export side, considerable increases were seen from Asia and the South American Atlantic. Australian exports remained unchanged though exports out of Africa showed a significant decrease.

In tonne-miles the trade grew to 1.67 billion from 1.63 bn a year earlier though the average distance decreased from 5,330 miles in 1984 to 5,220 miles.

International coal trade decreased 17% in 1985 with energy coal shipments soaring 24% to 129 m tonnes and coking coal shipments 12% to 143m tonnes. The largest increases on the export front occurred in North American and Australia which, says Fearnleys, accounted for growth of 28.4 m tonnes to 182.3m tonnes or nearly 66% of the total volume.

MARKET SUCCESS FOR SULZER'S LARGEST BORE SIZE

The order for five 57,000 bhp Sulzer 12RTA84 engines for the APL container-ships recently contracted in Germany confirms the market success for the largest bore size in the Sulzer RTA low-speed engine series.

At mid November, a total of 82 RTA84 and RTA engines had been ordered with a combined output of 2.26 million bhp. Tankers, bulk carriers and combination carriers account for most of these engines, while 31 have been booked for container-ships.

Announced in November 1984, the RTA84M is a longer stroke version of the RTA84 that has been designed to provide lower propeller speeds for very large ships. The first example, a seven cylinder model, entered service in October this year was the 258,374 tdw tanker "Tokyo Maru" of Tokyo Tankers. She was built at the Nagasaki yard of Mitsubishi Heavy Industries and her 7RTA84M en-

gine has an output of 22,400 bhp at 64.7 rev/min, offering a service speed of 14 knots.

All 18 tankers having RTA84 and RTA84M engines are of the VLCC size. Significantly, these include four steam turbine-driven vessels being reengined with six-cylinder Sulzer RTA84 engines: namely the "Shuho Maru", "Fairfield Jason", "Pacific Valour" and "Sunshine Leader".

A notable recent example of an RTA engined combination carrier is the world's largest ore/oil carrier, the 305,000 tdw "Docefiord" of Wilsea Shipping Inc.

NEW OIL ACCORD SHADOWED BY IRAQ'S REJECTION TO CUT OUTPUT

After ten days of talks Ministers of the 13 nations comprising the OPEC decided major cuts in the group's oil production aimed to boost oil prices around 18 dollars a barrel.

Under the accord OPEC production will be reduced by an average of 7.25 per

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

cent to 15,8 million barrels a day for the first six months of 1987, compared with last years daily output levels of around 17 million. It was also agreed that production regulation should be pursued throughout the remaining period of the new year in order to ensure support to the new OPEC price structure.

OPEC also agreed to return to a fixed price system based on a take it or leave it \$ 18 a barrel oil price by February 1st, while a differential of 2,65 dollars per barrel was agreed for a basket of seven grades of crude oil varying from the lightest to heaviest crudes.

However, this new OPEC accord is shadowed by Iraq's refusal to join the 12 nations because it has not persuaded the Organisation to allow it to produce as much oil as Iran, with which it has been at war for the last six years.

Oil analysts underline that Iraq's rejection of the 1987 quotas actually means that OPEC production could be several hundred thousand barrels per day higher as Iraq is effectively left free to pump at will.

PIRAEUS PORT SERVICE CHARGES INCREASED BY 15 PER CENT.

The management of the Piraeus Port Authority has approved price increases of 15% on all its services to be implemented in 1987. Although the Piraeus Port has showed profits of 900 million dollars during 1985, said increases have been found necessary to partly finance scheduled investments for port equipment and construction works valued at 2,5 billion dollars.

Increases announced will not be put into effect until the government freeze on prices is lifted at the end of January and before these increases are approved by the ministers of national economy and merchant marine.

SUEZ CANAL DUES RESTRUCTURED

In an effort to attract large bulkers away from the traditional Cape routes, the Suez Canal Authority restructured canal dues with effect from today.

The new levies are also calculated to tonnage in SCNT and according to vessels type. For the first 5.000 scnt SDR 5.1 is charged which represents a rise of 7,4% on last year.

Fees for the next 15,000 scnt go up from SDR 2.6 to SDR 2.7 per ton, a rise of 3.85%. Tolls for bulk carriers and combination carriers carrying dry bulk cargoes are reduced for tonnage of over 20,000 scnt to SDR 1 from SDR 1.45 per ton. A reduction for loaded bulk carriers over 45,000 scnt has also been decided.

Tanker rates are also lowered. Levies for laden vessels between 45,000 and 85,000 scnt will be SDR 1.2 as against SDR 1.25. Containerships carrying up to five tiers of boxes on deck face a rise of 9% on the original scnt calculation. A vessel carrying more than five tiers will be charged 10% extra.

LARGEST EVER DROP IN WORLD TONNAGE DURING A YEAR

The world's merchant fleet has decreased by 11,4 million gross tons, representing a percentage of 2,7, during the twelve months between June 30, 1985 and the corresponding month in 1986.

According to figures included in Lloyd's Register annual statistical tables, the world fleet totalled 404,9 million gross tons at the end of June 1986, compared with 416,3 million gross tons at June 30, 1985.

This largest drop ever recorded over a twelve month period is the result of the crisis of the shipping markets which is now well into her fifth year, while it should be noted that the thirties and the eighties are the only periods when the world merchant fleet has declined in both number of ships and tonnage.

With respect to the fluctuations registered to countries with large fleets, Liberia despite a loss of 5,5 million tons during the above twelve months still controls the world's largest merchant fleet totalling 52,6 million grt. The biggest decreases were for Norway which lost 5 million tons primarily due to flagging out of many well known Norwegian owners, followed by Liberia as stated above with 5,5 million, the United Kingdom with 2,8 million and Greece with 2,5 million gross tons.

However, a number of countries have increased the size of their merchant fleets during this same period, most no-

teworthy of which are Cyprus with 2,4 million, the Philippines with 2,3 million and the Bahamas with 2,1 million gross tons.

NEW FIRM OF MARINE INSURANCE BROKERS

Through an association of Furness — Houlder Ltd., Lloyd's brokers, and Mr. George P. Reeth, American Insurance Broker and Reinsurance Intermediary, the firm Furness — Houlder & Reeth, Inc, was formed to provide complete insurance and reinsurance brokerage services.

Although there have been many mergers between major American and London brokers, this is one of the first between a medium sized London broker and an independent American broker.

Furness — Houlder Ltd., is a subsidiary of Furness — Withy & Company Ltd., the internationally known shipping group with interests in all facets of the marine industry.

Mr. Reeth has been a broker for over 30 years and his experience includes managing the marine departments of Alexander & Alexander, Corroon & Black and Fred. S. James.

JAPAN TO LEND 9 BILLION DOLLARS TO THE IMF AND THE WORLD BANK

Japan marked Christmas with her decision to offer economic assistance of around nine billion dollars to the poor of the world, in the form of two lending programmes to the International Monetary Fund and the World Bank.

The big loan, announced in Tokyo last Friday, would be used to sustain the economies of developing nations and fund their industrial and farm projects and it is part of Japan's effort to recycle tens of billion of dollars locked up in its huge trade surpluses.

For all your shipping requirements and problems in Italy, apply to **COSTANTINO TOMASOS LTD.**

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε)
(δ. = δεξαμενόπλοιο — μ. = μκτόν)

ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ ΑΣ	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΤΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
ΑΤΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΑΪ	76	11084
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
ΑΤΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

ΑΤΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
ΑΤΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9083
ΑΤΡΗΝΣ ΝΤΑΤ ΜΟΝΤ	81	10714
ΑΤΡΗΝΣ ΣΑΦΑΪΡ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΤΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΤΟΝ	77	34844
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
Α Λ Κ Μ Α Ν	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑΪ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	72	1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΣ	85	10511

ε. Φουτζέιρα 10/11	
ε. Βαλένσια 14/11	
α. Πειραιά 18/11	
α. Γδύνια 11/11	
πρός Μπουεναβεντούρα 18/10	
πρός Χάφα 9/11	
άρχει Πειραιά	
α. Σίρως 19/11	
α. Πειραιά 18/11	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Αντζελες 8/11	
ε. Ρότερνταμ 21/11	
πρός Αυστραλία 1/11	
δ. Παναμά 16/11	
πρός Τουρκία 24/10	
α. Μπέλαφαστ 30/10	
ε. Σχέζιν 14/11	
ε. Μπορντό 10/11	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
α. Ν. Όρλεάνη 10/11	
πρός Όλλανδία 6/10	
άρχει Έλευσίνα	
στο Αμστερνταμ	
ε. Σάο Σεμπασιάνο 5/11	
α. Πειραιά 18/11	
α. Αγκρα ντόρ Ρέις 9/11	
μετ. «Αγία Ευθυμία» (ε.)	
ε. Σάντος 11/11	
α. Πράια Μόλε 8/11	
πρός Νταβό 24/10	
α. Βανκούβερ 12/11	
δ. Κωνσταντή 11/11	
άρχει Χαλκίδα	
α. Ρότερνταμ 22/11	
α. Τζέντα 9/11	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 9/11	
ε. Λίβερπουλ 21/11	
ε. Βομβά 10/11	
α. Χόγκ Κόγκ 14/11	
ε. Βόλο 1/11	

ε. Τσάρλεστον 18/11	
πρός Βραζιλία 22/10	
ε. Σαλβαντόρ 12/10	
α. Άλ Ρουέις 13/11	
α. Τέμα 13/11	
πρός ΗΠΑ 2/11	
α. Τσίμα 7/11	
διάλυση Καρότσι	
α. Πειραιά 10/11	
πρός Τζακάρτα 22/11	
α. Σιγκαπούρη 14/11	
ε. Μάλμα 17/11	
α. Ν. Υόρκη 3/11	
α. Ταγκανούβρα 31/10	
πρός Μέγαρα 29/9	
ε. Βομβά 26/10	
α. Γιβραλτάρ 30/10	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Πάβλος 10/11	
ε. Ντάρμπα 11/11	
α. Έλευσίνα 26/11	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 13/10	
στο Μπαντάρ Χομεϊνί	
α. Γένοβα 19/11	
μετ. «Ζυκαφ» (κ.)	
ε. Τολέδο 15/11	
α. Δακάρ 6/11	
πρός Ιαπωνία 6/11	
ε. Ούνο 4/11	
ε. Μομπάσα 11/11	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Σάντος 15/11	
α. Σιγκαπούρη 17/11	
άρχει Έλευσίνα	
πρός Τζουμπάιλ 18/11	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 9/11	
ε. Σούσα 10/11	
ε. Χάβρη 19/11	
α. Ν. Όρλεάνη 17/11	
πρός Αμπτζάν 30/10	
ε. Γιοκχάμα 16/11	
ε. Μασσαλία 17/11	
υπό ναυπηγηση	
α. Σάντος 15/11	
α. Άμβέρσα 15/11	

ΑΛΦΑ ΦΕΪΤΩ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕΪΤΜ	82	32320
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΤΣΙΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ		

(δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΤΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΤΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΪ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΤ'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΩΝ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΘΟΣ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΕΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΙΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463

α. Σιγκαπούρη 16/11	
επισκευές Ουλσάν 17/11	
πρός Ταυλάνδη 17/10	

δ. Ντόβερ 31/10	
ε. Κινούρα 16/11	
ε. Σιγκαπούρη 9/11	
ε. Μπαγκκόκ 17/11	
πρός Αίγυπτο 7/11	
α. Ούμ Σαϊντ 2/11	
πρός Λαττάκια 15/11	
α. Τρινκομάλη 10/11	
άρχει Έλευσίνα	
α. Πόρτ Κέμπα 17/11	
ε. Άμβέρσα 20/11	
δ. Παναμά 6/11	
πρός Ακρόπο 14/10	
α. Κόμπε 10/11	
α. Ν. Όρλεάνη 17/11	
α. Κασσιόγκ 8/11	
α. Νιούπορτ 17/11	
α. Τζέντα 27/10	
α. Βαλένσια 17/11	
α. Χίμτι 11/11	

πρ. «W wh»	
α. Λός Αντζελες 4/11	
α. Τζέντα 14/11	
α. Χάτινχο 16/11	
α. Γλασκώβη 18/11	
α. Ρότερνταμ 21/11	
ε. Βενετία 16/11	
πρ. «YqmVgys»	
α. Άμβέρσα 15/11	
α. Βαλένσια 15/11	
α. Φλάσσινγκ 14/11	
α. Κόλουτομπόργκ 1/11	
ε. Πόρτ Αλις 15/11	
ε. Χάμιλτον 19/11	
ε. Δακάρ 27/10	
α. Πειραιά 16/11	
ε. Χόγκ Κόγκ 14/11	
α. Ωκλαντ 14/11	
δ. Ντόβερ 4/11	
πρ. «Ywnw p»	
α. Άμβέρσα 22/11	
πρός Γιβραλτάρ 23/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σιμονσέκι 15/11	
α. Αλεξάνδρεια 3/11	
δ. Γιβραλτάρ 9/11	
α. Σιγκαπούρη 10/11	
πρός ΗΠΑ 19/11	
ε. Μ. Μαγκάνουι 13/11	
πρός Νιγηρία 31/10	
πρός Ρότερνταμ 3/11	
άρχει Τόραντα	
ε. Αϊοί 30/10	
πρός Βραζιλία 31/10	

α. Βενετία 19/11	
ε. Ν. Όρλεάνη 15/11	
επιβλήθη	
στο Ντάρμπα 18/11	
ε. Γιοκχάμα 15/11	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Άμβέρσα 21/11	
α. Θεσσαλονίκη 7/11	
ε. Άμβέρσα 20/11	
ε. Κασίμα 9/11	
άρχει Πειραιά	
ε. Σάντος 17/11	
άρχει Πόρτομπουρ	
πρός Βραζιλία 29/10	
δ. Ντόβερ 8/11	
α. Τακόμα 13/11	
α. Ναγκόγια 11/11	
ναυπηγ. Σασέμπο	
α. Πειραιά 24/11	
α. Λός Αντζελες 9/11	
πρός Ταϊβάν 30/10	
α. Μομπάσα 4/11	
ε. Ταμπόκο 11/11	
α. Μαυρίκιο 15/11	
δ. Παναμά 16/11	
δ. Σουέζ 10/11	
α. Χιούστον 12/11	

ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΕΣ	73	16397
ΑΡΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΡΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΡΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

πρός Περού 29/10
α. Λός Πάμας 8/11
α. Ντάρμπαν 25/10
α. Ν. Όρλεάνη 7/11
α. Σακίντε 11/11
έπωληση άλλοδαπούς
α. Μόντρεαλ 4/11
ναυπηγ. Τόκυο
α. Τολέδο 10/11
στό Λαγόρ 22/9
πρός Φιλαδέλφεια 29/9
πρός Ιταλία 20/5

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΖΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΖΚΟΝΑ	81	30500
ΑΖΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(δ.)	62	18033
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ε. Τσίμπα 17/11
α. Άμβέρσα 14/11
α. Παρανάγουα 13/11
δ. Ντόβερ 20/11
α. Ν. Όρλεάνη 5/11
αργεί Πειραιά
α. Λός Αντζέλες 8/11
αργεί Έλευσινά
α. Τιμάρου 13/11
πρός Τουρκία 13/11
δ. Παναμά 30/10
α. Μπότγουιν 16/11
α. Γκίλογκ 3/11
αργεί Στυλίδα
πρός Λαγόρ 24/10
πρ. «Ιωάννης Ζαφειράκης
ε. Κλήβελαντ 16/11
πρός Αίγυπτο 22/10
α. Νταλάν 8/10
α. Βανκούβερ 26/10
α. Γιβραλτάρ 1/11
ε. Σετομπάλ 11/11
α. Σιγκαπούρη 16/11
πρός Σαουδική Άραβία 25/10
α. Ν. Όρλεάνη 15/11
α. Κέληταουν 10/11
ναυπηγ. Αϊόι
α. Γιβραλτάρ 16/11
ε. Μπρισμπαίν 15/11
δ. Παναμά 7/11
α. Γουέστερμπορτ 3/11
δ. Παναμά 11/11
α. Κουινγκτον 31/10
α. Φιομπίτανο 14/11
α. Ν. Υόρκη 9/11
διάλυση Κίνα
α. Πόρτ Σουδάν 4/4

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	74	128399
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΥ	62	4916
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ ΑΣ	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017

α. Λούπ Τέρμιναλ 10/10
δ. Γιβραλτάρ 15/11
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Αύγουστα 10/11
ε. Νταμάμ 17/11
α. Ουίλμινγκτον 14/11
α. Σιγκαπούρη 17/11
α. Μπρέικ 20/11
α. Κπέμε 16/11
πρός Ρεσίφ 20/9
δ. Σουέζ 18/11
αργεί Γάνδη
α. Χιούστον 15/10
α. Φουτζέιρα

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ	73	3700
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	75527
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16694
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑΤΗΝ ΕΝΤΗΒΟΡ	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

στην Καλκούτα
ε. Βηρυτό 15/11
πρός Δακάρ 19/10
α. Μπρισμπαίν 7/11
στη Βενετία
α. Τσίμπα 14/11
α. Γκότερμποργκ 18/11
α. Λισσαβών 18/11
δ. Παναμά 17/11
πρός Άρκυλ Τέρμιναλ 22/10
πρός Πόρτ Ρίκο 27/10
αργεί Πειραιά
πρός Λισσαβών 10/11
ψώσε κυπριακή
ε. Πόρτ οφ Σπείν 13/4
α. Μπυλμπάο 15/11
στόν Πειραιά 21/11
δ. Π. Σάιτ 20/11
ε. Πειραιά 9/11
ε. Χιούστον 12/11
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 20/5
πρός Τουρκία 21/10
αργεί Στυλίδα
αργεί Πειραιά
ε. Μόμπιλ 14/11

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450

δ. Ντόβερ 23/10
α. Τενερίφ 18/11
α. Ν. Όρλεάνη 30/10

ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ	71	6685
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	71	65347
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑΤ'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΟΛΑΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΙΤΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463

ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕΙΤΣ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΑΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'ΝΤΦΟΥΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313

α. Σαγκάη 11/7
α. Σιγκαπούρη 25/10
αργεί Πειραιά
ε. Φουτζέιρα 8/11
πρός Κωνσταντίνα 8/11
στό Ντόρ-ε-Σαλάμ
έπισκευές Πειραιά
πρός Ίνδια 18/11
α. Πειραιά 15/11
ε. Άλεξάνδρεια 4/11
στό Σουέζ
α. Λός Πάμας 16/11
στόν Πειραιά
α. Τής 13/1
μετ. «Υζωκωβζζ (κ.)
ε. Σιμπενίκ 16/11
ε. Ντάρμπαν 17/11
α. Πόρτ Κονετζάλ 7/11
δ. Σουέζ 7/11
α. Ραβέννα 13/11

πρός Άλγερία 31/10
πρός Ματάντζας 28/10
ε. Βερακρούζ 26/10
πρ. «N.I. Βαρδινονάνης»
ψώσε παναμαϊκή
ε. Ν. Όρλεάνη 17/11
ε. Ν. Όρλεάνη 8/11
α. Κορούνα 24/9
πρός Τυνσία 19/10
α. Λός Αντζέλες 11/11
ε. Λά Γκουέρα 10/10
ε. Ίκονιο 4/10
έπισκευές Σύρο 21/11
ε. Ν. Όρλεάνη 15/11
α. Ν. Όρλεάνη 13/11
α. Χάιφα 17/11
πρός Ν. Όρλεάνη 13/10
αργεί Πειραιά
ε. Σάντος 17/9
α. Πόρτ Αρθουρ 6/11
δ. Γκράντ Καυμάν 2/11
πρός Ν. Όρλεάνη 26/10
α. Μαγκαντίσου 28/10
α. Παρανάγουα 22/10
ε. Παρανάγουα 19/10
α. Ν. Όρλεάνη 8/11
ψώσε παναμαϊκή
δ. Γιβραλτάρ 12/11
δ. Γιβραλτάρ 18/11
ε. Άμβέρσα 21/11

ε. Πειραιά 15/10
πρός Τολέδο 30/10
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Κολόμπο 8/11
α. Γάνδη 12/11
στόν Πειραιά
α. Γιούροπουρτ 20/11
α. Ν. Όρλεάνη 6/10
πρός Μπανγιανμασίν 9/10
α. Μανίλα 15/11
α. Πειραιά 15/11
δ. Γιβραλτάρ 17/11
α. Χαχαλόμεν 8/11
α. Εϊθονμασού 12/11
ε. Ίντσόν 3/11
α. Σιγκαπούρη 5/11
α. Νιούκασλ 18/11
δ. Γιβραλτάρ 14/11
α. Μπαχραϊν 9/11
α. Ντουμπάι 10/11
δ. Γιβραλτάρ 16/11
α. Αμστερνταμ 15/11

ε. Τζόφ Λασφάρ 6/10
α. Σιγκαπούρη 16/11
α. Σηάτ 1/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Φός 11/11
δ. Ντόβερ 20/11
στό Μπαντ Άμπας
α. Τενερίφ 15/11
α. Δουνκέρκη 14/11
δ. Παναμά 17/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Βίλα Κονσταντίουστον 15/11
α. Μπρισμπαίν 3/11
ναυπηγ. Τόκυο
αργεί Γαλαξείδι

πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
α. Κολόμπο Ρ. 12/11
α. Σάν φραντίσκο 6/10
α. Κολόμπο 30/10
α. Κολόμπο 16/11
ε. Πειραιά 12/11
ε. Λάρνακα 17/11

ΔΩΡΑ	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΤ'ΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΤ'Μ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	68942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΤ'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΤ'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35561
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'Ζ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	8053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Α.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΡΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ	76	9444

πρ. «Κόνδωρ»
α. Πειραιά 15/11
α. Αμβέρσα 12/11
πρὸς Ἰνδία 15/11
α. Τάμπα 31/10*

ἀργεὶ Βασώρα *
α. Μόντρεαλ 12/11
ἀργεὶ Γαλαξίδι
α. Ντάρμπαν 12/11
δ. Σουέζ 6/11
ε. Φόρ 18/11
α. Κλήβελαντ 15/11
στὴ Σιβιταβέτσια
α. Πειραιά 14/11
ἀργεὶ Πειραιά

α. Καγκοσίμα 11/11
ψώσεε παναμαϊκή
α. Ἰκόνιο 14/11
ἀργεὶ Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 14/11
ε. Πειραιά 9/11
πρὸς Θεσσαλονίκη 1/10
α. Γιούρπουρι 8/11
μεσογειακὲς μεταφορὲς
ε. Σπέζια 6/11
α. Πειραιά 15/11
παρέμεινε στὴ δύναμη
πρὸς Πειραιά 23/9
στὶς Μπ. Λέικς
ἀργεὶ Πειραιά
α. Ντάρμπαν 3/11
α. Ἀλεξάνδρεια 8/11
α. Βανκούβερ 12/11
δ. Παναμά 29/10

δ. Γιβραλτάρ 14/11
α. Λός Αντζελες 31/10
δ. Ντόβερ 12/11
α. Ντότζες 1/11
α. Αμβέρσα 14/11
ε. Χόλυκεντ 20/11
πρὸς Γιουσού 4/10
α. Μπαχραϊν 16/11
δ. Γιβραλτάρ 18/11
α. Βόλο 30/10
ἀργεὶ Πειραιά
α. Πόρτ Σαϊδ 20/11
α. Αμβέρσα 13/11
ε. Ν. Πλύμουθ 17/11
πρὸς Ρίτσαρντς Μπ. 28/10
πρὸς Λός Αντζελες 22/9
α. Βρέμη 17/11
ε. Χόγκ Κόγκ 17/11
α. Τζέντα 18/11
ε. Λονδίνο 21/11
α. Βαλτιμόρη 14/11
α. Μαυρίκιω 15/11
πρὸς Ἰνδία 6/10
ἀργεὶ Πειραιά
α. Πειραιά 1/10
στὸ Πάτι (ἀποθήκη)
α. Ν. Ὁρλεάνη 13/11
α. Αμβέρσα 15/11
ἐπωλήθη
ε. Βαρκελώνη 17/11
ε. Πορμπαντάρ 3/11
α. Χιούστον 31/10
ἀργεὶ Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 12/11
δ. Γιβραλτάρ 13/11
πρὸς Βενεζουέλα 29/10
μεσογειακὲς μεταφορὲς
α. Τσάρλοτσον 9/11
ἀργεὶ Στυλίδα
ἀργεὶ Πειραιά
ε. Μόντρεαλ 19/11
ε. Κήλακ 14/11
ε. Σετσουμπάλ 8/11

α. Αμβούργο 21/11
α. Νιούκαστλ 13/11
α. Λός Αντζελες 9/11
ἀργεὶ Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 5/11
ε. Ρίο Ἰανέιρο 22/10
α. Χόγκ Κόγκ 18/10
α. Χόγκ Κόγκ 14/11
α. Θεσσαλονίκη 6/11
πρὸς Τσιμπόττε 26/10
α. Κόρπου Κρίσι 26/10
α. Μπρέικ 20/11
στὴ Χάρβη 21/11
ἀργεὶ Ἀργουστόλι
ἐπωλήθη Τζιμουτί
ε. Χάμπτον 17/11
ἐπισκευὲς Χόγκ Κόγκ 11/11
ε. Μαυρίκιω 17/11
ε. Πειραιά 9/10
πρὸς ΗΠΑ 29/9
α. Κεηπτόουν 23/10

ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Τ'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΣ	85	34400
ΙΟΧΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΟΡΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΙ'ΤΙ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕΙ'ΤΙ ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕΙ'ΤΙ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕΙ'ΤΙ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕΙ'ΤΙ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕΙ'ΤΙ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000

α. Πειραιά 15/10
ψώσεε κυπριακή
ε. Ταμπίκο 9/11
ε. Πρίνς Ρούπερτ 18/11
ἀργεὶ Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 9/11
πρὸς Γκρέιτ Λέικς 7/11
α. Ντάρμπαν 4/11
α. Π. Σαϊδ 17/11
ἀργεὶ Πειραιά
α. Λός Αντζελες 7/11
δ. Π. Σαϊδ 7/11
ε. Πειραιά 16/11
δ. Γιβραλτάρ 14/11
α. Σιγκαπούρη 15/11
μεσογειακὲς μεταφορὲς
ε. Κοτονού 5/11
α. Σπλίτ 31/10
πρὸς Δανία 25/10
α. Βικτώρια 8/11
α. Πόρτ Σαϊδ 6/11
α. Ν. Ὁρλεάνη 8/11
ε. Μόντρεαλ 19/11

α. Μπαχραϊν 1/11
ε. Σχέσιν 20/11
ε. Αμβέρσα 21/11
στὸ Σάντος 20/11
ἀργεὶ Πειραιά
α. Μπιμπό 10/11
δ. Σουέζ 13/11
στὴ Λουάντα
ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ε. Ντάρμπαν 7/11
πρὸς Ἰντσόν 13/10
δ. Παναμά 6/11
στὸ Ουμ Κουάρ
α. Πράια Μόλε 12/10
στὸ Ντόβερ 22/11
πρὸς Μπουκάναν 18/10
α. Παράναγουα 13/11
α. Φιλαδέλφεια 10/11
α. Βανκούβερ 18/10
ἐπωλήθη διάλυση
ε. Πόρτ Σαϊδ 9/10
α. Καγκοσίμα 23/10
α. Σιγκαπούρη 9/11
πρὸς Ἰταλία 8/10

στὸ Καράτι 18/11
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Πειραιά

ε. Τζέντα 15/11
ε. Πειραιά 27/7
α. Σαβάννα 13/10
πρὸς Κόμπε 15/11
α. Σιγκαπούρη 15/11
ε. Σμύρνη 16/11
ε. Σάντος 16/11
δ. Παναμά 5/11
ε. Γάνδη 18/11
δ. Σουέζ 11/11
ἀργεὶ Χαλκίδα
ἀργεὶ Τζέμπελ Αλι
ἀργεὶ Ἐλευσίνα
στὸ Λαύριο 18/11
στὸν Πειραιά
πρὸς Τζακάρτα 6/11
ἀργεὶ Γαλαξίδι
α. Χιούστον 22/10*

ἀργεὶ Ἐλευσίνα *
ἀργεὶ Πειραιά
στὴ Γιόκοχαμα 5/11
ε. Μανδράς 6/11
ἀργεὶ Πειραιά
πρὸς Ακאμα 2/11
α. Γένοβα 15/11
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Πειραιά
ε. Πειραιά 5/11
πρὸς Ἀλεξάνδρουπολ 13/11
α. Πειραιά 14/11
πρὸς Χοντζέντα 6/11
στὸ Ρότερνταμ 22/11
πρὸς Εὐρώπη 5/10
ε. Μελβούρνη 17/11
πρὸς Τάμπα 16/11
πρὸς Πασιρ Γκουτάγκ 12/9
α. Γιόκοχαμα 18/11
α. Νόρντεχαμ 9/11
α. Νάρβικ 15/11
δ. Π. Σαϊδ 15/11
πρὸς Σιγκαπούρη 26/9
ἀργεὶ Πειραιά
πρὸς Κίνα 17/11
ἀργεὶ Πειραιά
ε. Ἀλεξάνδρεια 31/10
α. Ἀλ Ρουέξ 15/10

KOPINΘIA (δ.)	55	8998
KOPONET	78	9862
KOPYTON	75	19134
KOPONIA	70	11826
KPANTOP	71	8630
KPATIAOZ	76	6598
KPATINOZ II	75	6084
KPATON	76	7427
KPHTH (δ.)	69	34169
KPHTH AKTH (δ.)	86	24900
KPHTH AMEΘYCT	82	11500
KPHTH AMPEP	86	13100
KPHTH APY (δ.)	86	24900
KPHTH GERANI (δ.)	68	14923
KPHTH GKAPNET	82	11500
KPHTH KOΛANT	86	13100
KPHTH ΓOYAIHΘ (δ.)	74	42470
KPHTH EMEPALNT	78	10832
KPHTH EΠIZKOΠH (δ.)	67	14926
KPHTH KOΛOP (δ.)	86	24000
KPHTH KOPAL	82	11500
KPHTH ΛANT (δ.)	73	42470
KPHTH MAOYNTENZ (δ.)	82	18250
KPHTH NTA T AMONT	77	10832
KPHTH ΠAM (δ.)	86	24000
KPHTH PERINTOT	82	11500

KPHTH ΠEPΛ	78	10832
KPHTH ΠΛATINOYM	86	13100
KPHTH PIBEY (δ.)	86	24900
KPHTH POK (δ.)	82	18250
KPHTH POUYMY	79	10832
KPHTH SH (δ.)	74	61054
KPHTH CIIABEP	86	13100
KPHTH CKAY (δ.)	73	61054
KPHTH CTAP (δ.)	73	42470
KPHTH TZE T NT	82	11500
KPHTH TΣAMΠION (δ.)	86	24000
KPHTH ΦILOEENIA (δ.)	86	24000
KPHTH ΦΛETM (δ.)	86	24900
KPIOZ	59	16875
KPITIAZ	67	9549
KPITONAZ	76	6598
KPONOZ	73	11170
KYBEPHHTHZ	78	21194
KYΘHPA	66	13870
KYΘHOZ	62	4784
KYΘHOZ (δ.)	71	17355
KYΘHOZ	76	9784
KYΠANAPPOZ A Z	77	23596
KYPAPIHH	61	9443
KYPIAKH	81	38000
KΩCTAZ KOHIAΛIDHZ	81	29710
KΩCTAZ N. ΠATEPAZ	86	24253
KΩCTHZ	77	20823

ΛAΓKAΔA MΠAΓY	68	4350
ΛAEPHTHZ	59	6140
ΛAIDH EMA (δ.)	77	18658
ΛAK Π.	68	9118
ΛAKY ΓOYAIHΘ	78	9485
ΛAKON	69	8825
ΛAMYP.	83	36000
ΛAPA Z	72	8848
ΛAPPY Λ.	70	16306
ΛEANAPPOZ	81	30644
ΛEΔEA	63	17879
ΛEMAN	66	2953
ΛENTATANTIK	70	10618
ΛEON	75	15684
ΛEON	72	2311
ΛEONHZ XAKKOYHSHZ	77	9783
ΛEONIDAZ (δ.)	66	29287
ΛHΓOYAPNT	72	14212
ΛHMHNOZ (δ.)	69	17485
ΛHTO	76	18104
ΛHTO (δ.)	73	71764
ΛIA (μ.)	78	33191
ΛIMΠETPE T NT	83	20200
ΛINTENBEAZ	78	12958
ΛITZA	77	6228
ΛITZA T.	71	2994
ΛIW	68	9650
ΛOΓIAATY	69	9045
ΛO T NT A (δ.)	75	24408
ΛOKPIZ	72	16402
ΛOYCTIOZ	73	63287
ΛOYCY	74	16006
ΛYΔI	70	14878
ΛYΔIA II	72	10008
ΛYΔIA II	74	8740
ΛOPENZ M. (μ.)	81	42105

MAΓΔA Π.	74	21755
MAZAL (δ.)	53	1493
MAZAL II (δ.)	65	2676
MAΘPAKI (δ.)	70	17485
MAIANAPPOZ (δ.)	81	23000
MAIPH	68	22391
MAIPHNN	72	20713
MA T CTPOZ	69	18923
MAKEΔONIA	73	31427
MAKEΔONIA PHΦEP	68	9504
MAKPHΦEP	69	8065

ἀργεί Πειραιά	
α. Ναγκόνια 8/11	
ε. Λός Αντζελες 12/11	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κωνίπολη 4/11	
α. Τέμα 2/11	
πρός Γιβραλτάρ 23/10	
ε. Δακάρ 17/10	
δ. Π. Σαΐδ 20/11	
α. Ράς Τανούρα 4/11	
α. Ν. Όρλεάνη 26/10	
α. Ρόττερταμ 21/11	
ε. Μανδράς 18/11	
α. Δουνκέρκη 15/11	
α. Γιοκοχάμα 4/11	
α. Σιγκαπούρη 19/10	
α. Φός 4/11	
ε. Τομασίνα 29/10	
δ. Κωνίπολη 12/11	
υπό ναυπήγηση	
α. Χάβρη 6/11	
ε. Γένωβα 19/11	
α. Ν. Υόρκη 7/11	
α. Γιοκοχάμα 10/11	
πρός Πειραιά 23/10	
δ. Παναμά 17/11	

πρός Χοντζέντα 8/11	
ναυπηγ. Σιμονσέκι	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
ε. Βενετία 19/11	
ε. Γιοκοχάμα 18/11	
δ. Σουέζ 20/11	
α. Μπλμπό 9/11	
δ. Σουέζ 11/11	
δ. Π. Σαΐδ 20/11	
ε. Ρεσίφ 22/9	
ναυπηγ. Σπλιτ	
α. Σιβατβέτσια 12/11	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. Τυνήσια 6/11	
πρός Μπριντζπορτ 28/10	
ε. Βενετία 18/11	
α. Λός Αντζελες 17/11	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 6/11	
ε. Σέλα Χάβεν 23/11	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ίκονιο 6/11	
ἀργεί Άστακό	
α. Νιούκαστλ 11/11	
ε. Καράτι 9/11	
πρός Πακιστάν 25/10	
ε. Λιανουργκάγκα 1/11	

α. Χερβούργο 21/10	
επωλήθη διάδοση	
ε. Ντάντικ 20/11	
δ. Έλσινόρκ 8/11	
ε. Σάουθεντ Ανκορατζ 10/11	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Ρόττερταμ 2/11	
α. Ρουέν 15/11	
ἀργεί Έλευσίνα	
δ. Σουέζ 19/11	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Στουμπάλ	
πρός Σιγκαπούρη 22/10	
ἀργεί Πειραιά	
στη Θεσσαλονίκη	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
πρ. «Ρεζ νφ»	
α. Σέλα Χάβεν 22/11	
α. Σιγκαπούρη 10/11	
πρός Δ. Αφρική 7/10	
πρός Βενεζουέλα 15/9	
δ. Γιβραλτάρ 2/11	
ε. Σιγκαπούρη 18/11	
δ. Παναμά 15/11	
ε. Πασαγιές 31/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Βαούρα	
πρός Χιούστον 3/11	
α. Πειραιά 31/10	
α. Γιούροπουρτ 6/11	
α. Ρόττερταμ 14/11	
ἀργεί Χαλκίδα	
πρ. «Μεσσαρία»	
ε. Άμβέρσα 22/11	
πρ. «Ukrw w»	

α. Γιβραλτάρ 4/11	
α. Σαιντ Λουί ντ' Ρόνε 9/11	
α. Λέγκχορν 19/11	
δ. Ντόβερ 8/11	
ε. Ταμπικό 15/11	
πρός Βηρυτό 31/10	
α. Κόμπε 17/11	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 12/11	
δ. Π. Σαΐδ 15/11	
ε. Πειραιά 10/8	

MAKΦPOCT	69	8064
MANEJI	70	11256
MANOZ	77	5874
MANTINEIA (δ.)	83	32300
MANTELEN	70	5590
MANTO E	72	17432
MAOYNT ΠENTELH	80	33500
MAOYNT ΠINΔOZ	74	33147
MAPAΘON PHΦEP	68	9505
MARAKI	76	11282
MAREZOL	69	9623
MARHΓO K.	74	9800
MARI	74	8925
MARI XANΔPH	66	18569
MARIA AΓΓELIKOYH.	78	10994
MARIA Γ.A.	74	15938
MARIA ΓAYPTH.	70	9565
MARIA I.A.	84	19800
MARIA K. (δ.)	70	51602
MARIA ΛEMOY	67	11001
MARIA CITINA	77	18604
MARIANNA (δ.)	73	17432
MARIANNA	79	5700
MARIANNA VII(δ)	75	68411
MARIΓO	72	9824
MARIETTA	65	8344
MARIZINA (δ.)	67	40075
MARLAY	71	16269
MARLAYN A.	68	14569
MARINA (δ.)	80	40000
MARINIKH	73	85367
MARITZINH	73	30077
MARITZA	68	29324
MARITZA Π. ΛEMOY	72	17510
MARKA A.	75	14785
MARKIZ	75	28082
MARKOZ AYPAZ	83	21000
MAROYΔIO	78	19974
MAROYΛA	82	32300
MAROS	48	3368
MARO A.	85	25000
MACTEP ΠETPOZ	69	22391
MACTEP TZOPTZ	70	8455

ME T TZOY MΠAZIA	78	15688
MELETH	75	35516
MENEAΛOZ	69	12748
MENEAΛOZ Θ.	68	2296
MENT XAN (δ.)	74	75573
MENTITEP KAPPIEP	62	14483
MENTEMENT KAPPIEP	62	11940
MERAKLHZ	75	28082
METEOP A (δ.)	79	43957
ME TZOBOYH (δ.)	80	45000
MHΛOZ	84	28100
MHΛOZ A T TANT	79	10991

MINI ΛAΓKOYN	70	1591
MINI ΛAIHNTY	69	1570
MINI ΛA T ONEZ	72	1563
MINI ΛAK	69	1595
MINI ΛANZ	69	1569
MINI ΛAP	70	1592
MINI ΛAPK	69	1582
MINI ΛAZ	70	1592
MINI ΛE T MΠOP	71	1563
MINI ΛE T N	70	1582
MINI ΛE T C	69	1570
MINI ΛHΦ	71	1584
MINI ΛIZAPNT	72	1562
MINI ΛIAAK (δ.)	70	1598
MINI ΛIMΠPA	70	1592
MINI ΛINK	71	1592
MINI ΛIOΦ	70	1582
MINI ΛOYOF	71	1563
MINI ΛOTOYCY	70	1591
MINI ΛOYH	74	1577
MINI ΛOYE	71	1594
MINI ΛONT	70	1592
MINOZ	75	28082
MIZ MAPIETTA	66	22217
MIZTEP MEXANA	74	28082
MIXANA K. (δ.)	75	60930
MIXAΛAKHSH	68	23067
MIXAΛHSH (μ.)	72	55204
MIXAΛHSH	69	12748
MIXAΛHSH	74	8825

MIXAΛHSH B.	72	20715
MIXAΛHSH K.	57	3178
MIXAΛHSH ΛEMOZ	78	16726
MHNMOCYHSH	68	36168
MONEMBAZIA (δ.)	73	61172
MONTANA	73	19818
MONTOMPA	82	18011
MOYSAKH	72	35506
MPLAK BENTIOYPER	83	31500
MPLAK TPE T NTET	83	32129
MPLAMAP	72	6680
MPLAPMHNIKOZ	72	13686
MPLATHZ	73	78373
MPETTY	70	10495
MPIA	75	7246
MPIANKA A.	73	9771
MPILOY A T C (δ.)	61	1389
MIONITO (δ.)	69	63357
MPOYENA BENTIOYPA (δ.)	81	29910
MPOYENA EMPPEZSA (δ.)	82	34000
MPOYENA ΦOPTOYNA	79	16935

πρός Σ. Τζών 26/10	
ε. Παρνάντι 12/11	
ε. Θεσσαλονίκη 8/11	
δ. Παναμά 11/11	
α. Πειραιά 18/11	
α. Παλάου Μπακόμ 13/11	
ε. Άμβούργο 22/11	
πρός Βραζιλία 24/10	
ε. Ίταζάι 12/11	
α. Ντάρμπαν 12/11	
δ. Παναμά 3/11	
α. Χόγκ Κόγκ 12/11	
επωλήθη αλλοδαπούς	
ἀργεί Πειραιά	
α. Βανκούβερ 18/11	
α. Χιούστον 22/10	
δ. Σουέζ 15/11	
ε. Σασέμπο 9/11	
ε. Πειραιά 24/10	
πρός Καράτι 22/10	
ε. Χάμπτον 12/11	
πρός Ταδάρ 4/10	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Μέγαρα 21/10	
α. Φιλαδέλφεια 15/11	
ε. Ρίο Ίανέιρο 14/11	
πρός Πειραιά 15/10	
πρός Μεξικό 18/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μάντρε ντέ Ντέους 6/11	
α. Σιγκαπούρη 8/11	
δ. Ντόβερ 20/11	
ε. Ντάρμπαν 5/11	
ἀργεί Γιβραλτάρ	
πρός Όζακα 12/11	
πρός Ίαπωνία 16/11	
α. Γιούροπουρτ 6/11	
δ. Παναμά 31/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βικτώρια 5/11	
πρός Σάντος 31/10	
α. Ν. Όρλεάνη 2/11	

α. Ν. Όρλεάνη 13/11	
α. Νιούκαστλ 17/10	
α. Πειραιά 22/57	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Καυμάν Μπαράκ 31/10	
α. Βαρκελώνη 12/11	
δ. Π. Σαΐδ 21/11	
δ. Παναμά 25/10	
ε. Γιούροπουρτ 23/11	
α. Σάλλομ Βόε 19/11	
α. Σιγκαπούρη 16/11	
ε. Τσάρλεστον 16/11	

ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
α. Τσάρλεστον 14/11	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάνη 17/10	
ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
πρός Φρήπορτ 18/11	
ε. Καστέλλον 1/11	
α. Τζέντα 14/11	
ἀργεί Έλευσίνα	
α. Βαλένσια 17/11	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάνη 16/11	
ε. Γκιζάν 7/10	
ε. Πόρτ οφ Σπαϊν 11/11	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ταμπικό 8/11	
α. Λός Αντζελες 18/11	
ε. Παρνάγουα 7/11	
πρός Πακιστάν 20/10	
α. Φός 12/11	
α. Τζέντα 6/11	
α. Φιουμσινό 1/11	
ἀργεί Πειραιά	
πρός ΗΠΑ 20/9	

πρός Εύρωπη 24/10	
επωλήθη αλλοδαπούς	
α. Μόντρεαλ 11/11	
ε. Σιγκαπούρη 18/11	
α. Ρας Τανούρα 19/11	
ε. Κωνσταντία 16/11	
πρός «_pbl vntEzπαζ»	
πρός Γιοκοχάμα 25/10	
α. Πειραιά 11/11	
δ. Παναμά 25/10	
ε. Π. Σαΐδ 19/11	
ε. Μαπούτο 29/10	
α. Σόλλομ Βος 14/11	
α. Λισαβόνα 17/11	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπαντάρ Άμπας 24/9	
α. Γιούροπορτ 12/11	
α. Κίελο 18/11	
δ. Παναμά 15/11	
πρός Ιαπωνία 1/11	
προς Άλντιν 27/10	

ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Έλευσινα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΤ Τ ΣΚΑ Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΗΝ	64	35082	άρχει Έλευσινα
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Ντάρμπαν 15/11
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68637	παρέμεινε στη δύναμη
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	δ. Μπρανσμπάτελ 12/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Τζέντα 15/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Λούπ Τέρμιναλ 15/11

ΝΑΤ'ΑΝΤ	75	35561	ε. Χόγκ Κόγκ 12/11
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Πόρτ Σάιθ 20/4
ΝΑΞΟΣ Α ΤΛΑΝΤ	80	10982	ε. Γουιάλα 17/11
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Ντουλούθ 5/11
ΝΑΤΑΛΙ Κ	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	αναμένει Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Σάντος 5/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Σικάγο 12/11
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ντάρμπαν 15/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ντουλούθ 29/10
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. κίγκστον 12/11
ΝΕΤ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	άρχει Έλευσινα
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσινα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	στο Φόλκεστοουν 11/11
ΝΕΝΑ	74	39866	πρόσ Πόρτ Όρντ 28/10
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	άρχει Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ε. Τζουμπάιλ 17/11
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ Υ	72	9606	ε. Ντάρμπαν 15/11
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	πρόσ Βεγγάζη 12/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ Χακλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Βενετία 18/11
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	α. Πειραιά 12/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Κων/πολη 11/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 18/11
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Κεχάν 5/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 8/11
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Αντέν 5/11
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	α. Φός 15/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	α. Γδύνια 17/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6691	βυθίστηκε Άτλαντικό

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρόσ Φόκα 13/11
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Κουβέιτ 9/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρόσ Νιγηρία 15/8
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Έλευσινα 21/11
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Σιγκαπούρη 14/11
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρόσ Εύρωπη 14/10
ΝΟΡΘ ΒΑΤ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρόσ Δανία 8/10
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άρχει Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Σάντος 1/11
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρόσ Γκλάντσουον 2/11
ΝΤΑ Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	πρόσ Μπορντό 16/11
ΝΤΑ Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρόσ Βικτώρια 26/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Χιούστον 30/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Ρόκυ Πόιντ 15/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Τέρμα 15/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	πρόσ Τόμα 24/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Ν. Όρλεάν 12/11
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Σαβάννα 29/8
ΝΤΕΝΙΣ Μ	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	ε. Ν. Όρλεάν 28/10
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π	71	9049	α. Άμβέρσα 18/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρόσ Κάδιξ 9/11
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρόσ Σαλέρνο 23/10
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Τής 8/11
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	πρόσ Ρας Σουκχέιρ 28/10

ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Πέτερχεντ 21/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	πρόσ Κορέα 29/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			ναυπηγ. Ουλάσν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	πρόσ Τζέντα 12/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΤ'ΝΤ	86	24253	ναυπηγ. Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	ναυπηγ. Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναυπηγ. Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ Υ	86	35600	ναυπηγ. Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	ναυπηγ. Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ναυπηγ. Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΤ'ΤΕΡ	86	24253	πρόσ Μόρα ελ Μπρένκα 4/11
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	ε. Μπουλάν 13/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ΕΤΑ Πάτσι 5/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Μομπάι 10/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Κορούνα 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Φιλαδέλφεια 28/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΤ'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Ρας Τανούρα 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	άρχει Έλευσινα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Μπορντό 27/10
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡ	58	2556	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	στη Ρουέν
ΟΡΑΤ'ΟΝ	65	3034	πρόσ Κομάρ 22/10
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	πρόσ Βενεζουέλα 25/10
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	ε. Χουάγκου 8/11
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΤ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	

ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	πρόσ Αντέν 19/10
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	μετ. -Οντσαγ (κ.)
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος

Π Σ ΠΑΛΛΟΣ	63	18430	α. Έλευσινα 4/11
ΠΑΛΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	πρόσ Πειραιά 29/10
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305	πρ. «Σίλβερ Μπαϊν'
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Τσίμα 15/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρόσ Περασκό 15/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Πόρτ Σουδάν 4/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Έλευσινα
ΠΑΝΑΓΙΑ Π	68	8718	ε. Σαντόντερ 11/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ	82	35127	ε. Λισσαβώνα 8/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α	82	35127	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639	ε. Ν. Όρλεάν 16/11
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Σχζέσιον 18/11
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Ν. Όρλεάν 16/11
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Ντάρμπαν 24/10
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Μπαγκόγκ 13/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρόσ Έλλάδα 28/8
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	δ. Γιβραλτάρ 14/11
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Κρήτσαουν 20/11
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρόσ Χουάλεβα 17/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρόσ Νιγηρία 5/11
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρόσ Χιούστον 27/10
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Καλκούτα 4/11
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Τζέντα 21/10
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Σάο Σεμπατιάο 24/9
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	70	14724	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α	71	16306	άρχει Πειραιά
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	πρόσ Αυγουστά 31/10

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	άρχει Βενετία
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Ραβέννα 15/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 15/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	δ. Δαρδανέλλια 10/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	άρχει Έλευσινα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	πρόσ Ρίτσαρντς Μπαϊν 26/10
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842	α. Ν. Όρλεάν 16/11
ΠΕΡΑ ΜΠΑΓΥ	71	9623	άρχει Έλευσινα
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Τσιτσούκ 31/57
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρόσ Κασσιούκ 9/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρόσ ΗΠΑ 17/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 17/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 18/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Βρέμη 14/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Τζέντα 17/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	α. Χιούστον 10/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Μουτούρε 3/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	άρχει Ρίβερ Φωλ
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Ν. Γουέστμινστερ 21/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Ν. Όρλεάν 12/11
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	πρόσ Τζέντα 21/11
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Άμβέρσα 15/11
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξείδι
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	α. Πειραιά 18/11
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Μπαγκόκ 8/11
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπι
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	πρόσ Τσιτακόγκ 12/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Ν. Όρλεάν 5/11
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρόσ Λάγος 20/10
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	πρόσ Όξελσούον 30/9
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Ν. Χάβεν 13/11
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Γαλαξείδι
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	δ. Δαρδανέλλια 10/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Άλγκεκίρας 14/1

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Κόρνερ Μπούκ 3/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρόσ Αίγυπτο 31/10
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Γένοβα 17/11
ΠΟΠΗ Π	77	10558	α. Λός Αντζελες 13/11
ΠΟΡΟΣ	81	13598	ε. Κότκα 19/11
ΠΟΡΟΣ ΑΤ'ΑΝΤ	81	10520	α. Σούντεν 15/11
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	πρόσ Άμονάυ Μπαϊν 17/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΥΝΤΕΤΕΣ	68	9650	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Λούπ Τέρμιναλ 2/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016	ε. Βομβόη 11/11
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Παναμά 7/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Ρας Τανούρα 15/10
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	υψώσε παναμαϊκή
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Τζέντα 15/11
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	α. Πόρτ Κέμπλα 6/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 27/9
ΡΑΤ'ΝΑ	81	32247	ε. Πόρτ Χέντλιν 24/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΥ'Ι (δ.)	77	18325	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 14/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΥ'Ι 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 16/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΥ'Ι 3 (δ.)	78	69016	πρόσ Μέγαρα 3/11
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	στο Μοντεβιδέο 24/11
ΡΕΑ	71	9025	α. Βαλλέτα 24/7
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Μονρόβια 4/11
ΡΕΝΑ	72	14651	στο Σουραμπάγια 29/10
ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ	77	9774	επιβλήθη

ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪ	70	15769
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	16229
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	75	2144
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	72	11505

ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	75	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ ΑΤ'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥΣ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΤΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΤΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕΤΚ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646

μετασκευάζεται σε επιβατηγό
α. Τζέντα 9/11
πρ. «Ατλάντικ Χέριτεϊτζ»
πρός Μπρέικ 21/11
α. Σαντάνα 5/11
α. Μπραντ 8/11
ε. Πειραιά 4/11

ε. Γένοβα 10/11
α. Πειραιά 13/11
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Σακλίντε 26/10
άρχει Πειραιά

α. Νιούκαστλ 9/11
α. Ρόττερνταμ 22/11
δ. Παναμά 11/11
πρός Νάντη 6/11
πρός 'Αλεξάνδρεια 1/11
ε. Καράτσι 25/10
πρός Ούμπα 19/11
μετ. «Νατάσσα 1'» (ε.)
ε. Λός Αντζελες 17/11
α. Λεμεσό 12/11
δ. Σουέζ 19/11
άρχει Λομπιτό
άρχει Πειραιά
δ. Ντόβερ 23/10
πρός Κούβα 15/9
α. Πειραιά 11/11
πρός Ν. 'Αμερική 23/10
α. Ν. 'Υόρκη 11/11
ε. Κασσιούγκ 11/11
άρχει Πειραιά
α. Ρίο Γκράντε 13/11
πρός Γιοκοχάμα 15/10
πρός 'Ιαπωνία 17/10
δ. Ντόβερ 6/11
ε. Ντόρμπαν 19/11
άρχει Χαλκίδα

α. Χιούστον 4/11
δ. Γιβραλτάρ 19/11
α. Καλκούτα 18/11
α. Κόμπε 17/11
α. Σ. Κίτς 2/11
α. Λίβερπουλ 18/11
πρός Λόγος 28/9
πρός Κληβελαντ 15/11
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Χιούστον 11/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/8
άρχει Χαλκίδα
ε. Σιγκάγκ 8/11
πρός Νιγηρία 30/10
πρός Μάρσα ελ Μπρέγκα
α. Βανκούβερ 31/10
ε. Μόντρεαλ 18/11
ε. Μέθουλ Ρόαντς 28/10
α. Φέλιξτσουον 20/11
πρός Ντουμπάϊ 29/10
ε. Παράναγουα 1/11
πρ. «Γλυφάδα»
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11
δ. Γιβραλτάρ 4/11
α. Αύγουστα 13/10
πρός Πόντα ντό Ούμπου 23/10

α. Ουλσάν 2/11
α. Ουλσάν 14/11
α. Ναγκόγια 17/11
δ. Σουέζ 7/11
α. Πειραιά 1/11
ε. Ντόντερτχτ 22/11
δ. Γιβραλτάρ 10/11
άρχει Πειραιά
μετ. «Βρ ηρ» (κ.)
στό Σουέζ
ε. Λονδίνο 20/11
μεσογειακές μεταφορές
πρός Μπόνυ 19/10
ε. Σάντος 8/11

στό Γκουαγιακούλ
πρός Χαλούα Αϊλαντ 5/10
ε. Αμστερνταμ 20/11
μεσογειακές μεταφορές
στη Σιγκαπούρη
α. Θάντερ Μπαϊν 14/11
α. Χιούστον 7/11
α. Λισαβόνα 19/11
έπληθη διάλυση
δ. Γιβραλτάρ 29/10
α. Χονολουλού 14/11
ε. Βαλτιμόρη 11/11

ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'ΤΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΤ'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΑΛΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	64	1295
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΕ	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΤΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΙΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΙΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΙΛΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΙΩΡΑ Κ.	78	15364

ΦΟΙΝΙΞ (δ.)	75	76142
ΦΟΡ ΦΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΟΝΗΣ	85	26229
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΩΝ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΙΩΝ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

α. Ν. 'Ορλεάνη 22/10
πρός 'Ιαπωνία 8/11
άρχει Πειραιά
άρχει 'Ασκά
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/11
πρός 'Ιορδανία 29/10
α. 'Ιταζάι 14/11
α. Αμστερνταμ 7/11
άρχει Α. Τσάρλς
α. Σαλβαντόρ 12/11
στό Μπαντάρ 'Αμπάς
α. Σαβόνα 10/11
ε. Τσάνα 11/11
πρός Κόμπε 30/9
άρχει 'Ελευσίνα
άρχει Α. Τσάρλς
α. Πόρτ Τζέντλ 22/10
α. Χαλκίδα 24/11
άρχει Πειραιά
πρός τουμπάρσ 8/10
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/11
στό Γκιζάν (αποθήκη)
στό 'Αλγίερ 13/5
α. Σιγκαπούρη 20/10
α. Πειραιά 13/11
πρός 'Ιαπωνία 8/10
πρός Κορέα 22/10
ε. Πειραιά 1/7
α. Ντόρμπαν 17/11
α. Σ. Τζών 12/11
ε. Μόντρεαλ 16/11
α. 'Αμβέρσα 22/11
πρός Μίνα αλ Φαχάλ 4/11
ε. Σάντος 23/9
υπέστειλε σημαία Μάλτας
δ. Γιβραλτάρ 9/11
πρός 'Αλγερία 28/10
α. Πειραιά 27/10

πρός Συρία 5/10
α. Βανκούβερ 7/11
α. Βανκούβερ 9/11
α. Θεσσαλονίκη 15/11
άρχει Χαλκίδα
στό Γιοκαίτσι 18/11
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «XwvhmP»
στό Κηλαγκ 15/11
πρ. «Vwvghnhcz»
ε. Γκάλβεστον 10/11
α. Χάρνικ Αϊλαντ 6/10
δ. Σουέζ 9/11
πρός Περασικό 5/10
ε. Πειραιά 18/11
πρός Αυστραλία 5/11
πρός 'Αλεξάνδρεια 12/11
πρός 'Ινδονησία 27/10
ισός Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ε. Π. Σάϊδ 8/11
πρός 'Αμβέρσα 31/10
α. Σιγκαπούρη 9/11
ε. Πειραιά 8/11
α. Χάρνικ 8/11
ε. Πειραιά 29/10
πρ. 'Αρούμπα 5/11
ε. Ν. 'Υόρκη 2/7
α. Λός Πάμκας 19/11
πρός Αϊνχτοπ 4/11
άρχει Πειραιά
πρός Περαικό 11/10
ε. Ντόρμπαν 17/11
α. Χιούστον 3/10

παρέμεινε στη δύναμη
πρός Μιλάκι 5/11
πρ. Κασσιούγκ 7/10
ε. Πόρτ Κέλαγκ 15/11
στό Χώρα αλ Ζουμαϊρ
πρ. Τσάρλεστον 19/10
πρ. Σιγκαπούρη 14/9
ε. Σάντος 13/11
ε. 'Υμουίντεν 17/11
α. Μπαρ 18/11
πρ. Εύρωπη 25/10
δ. Παναμά 5/11
α. Μπρέικ 8/11
άρχει Πειραιά
πρ. Καζαμπλάνκα 30/10
ε. Βρέστη 18/11
άρχει 'Ελευσίνα
α. Τζέντα 24/10
α. Θεσσαλονίκη 14/11
ε. Κολούμπια 31/10
ε. Τενερίφ 25/10
πρ. Κιουρασάο 8/11
άρχει Πειραιά
άρχει 'Αμβέρσα
πρ. Ρουμανία 14/11
ε. Λίβανο 8/11
πρ. 'Υφνζ
α. Ν. 'Υόρκη 17/11
α. Ταμπικό 10/11
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Τάμπα 6/11
διάλυση Φορμόζα
μεσογειακές μεταφορές
στη Φουτζέιρα 15/5
μεσογειακές μεταφορές
πρ. 'Αλεξάνδρεια 25/10
ναυπηγ. Ταμόνα
άρχει Χαλκίδα



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ (π.)	68	25432
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΔΑΜ'Α 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙ'ΑΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)*	71	15497
ΑΙ'ΑΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΙ'ΑΛΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙ'ΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694

ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΑΣ (δ.Μ.)	69	93547
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ *	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΕΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΗΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΥΝΑ ('Ονδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	1598
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)*	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753

πρός Ισπανία 21/10
ε. Μάντρε ντέ Ντέουσε 16/10
μ.π. "Αινικόλας 1" (κ.)
ε. Δακάρ 4/10
πρ. "Όμπο Τρέιντερ"
πρός Ιταλία 15/10
α. Τάιτσουγκ 24/5
δ. Γιβραλτάρ 9/10
ε. Αύγουστα 10/10
πρός Ν. Όρλεάνη 21/10
ε. Γκάλβεστον 4/10
ε. Ν. Όρλεάνη 20/10
πρός Ματάνι 1/10
πρός Σουραμπάγια 3/10
μεσογειακές μεταφορές
πρός ΗΠΑ 15/9
άρχει Ν. Όρλεάνη
πρός Χοσσόιμα 7/10
πρός Ν. Υόρκη 5/10
πρός Κίγκστον 8/10
άρχει Πειραιά
α. Φουτζέιρα 16/10
πρός Ραβέννα 11/10
α. Πειραιά 17/10

α. Σιγκαπούρη 21/10
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 22/10
δ. Πόρτ Σαϊδ 16/10
α. "Αλ Ρουές 22/10
α. Δακάρ 10/10
δ. Κωνίπολη 5/10
ε. Λεμεσό 21/10
άρχει Πειραιά
ε. Μπαμόντ 16/10
πρός Τζέντα 18/10
α. Ντόρμπαν 17/10
στο Ταμπίκο
πρός Καλλάο 10/9
άρχει Πειραιά
πρ. "Μαρία Τσίρις"
α. Χιουσόν 7/9
πρός Ταϊλάνδη 20/8
πρός Ν. Υόρκη 18/10
πρός Βράση 15/10

α. Γιβραλτάρ 10/9
α. Μόντρεαλ 16/10
πρός Άζόρες 3/10
πρός Νητπρόιτ 25/10
άρχει Έκευσια
ε. Φουτζέιρα 25/10
πρός Ν. Όρλεάνη
δ. Έπτανησα 5/10
πρός Λιβύη 6/10
πρός Λιβύη 28/9
πρός Άμβέρσα 2257

πρός Ράς Τανούρα 18/10
μετ. "Άστρον" (κ.)
πρός Ρεγιουνιόν 7/10
δ. Δαρδανέλλια 5/10
πρός ΗΠΑ 3/10
ε. Σόο Σμπασιτίο 19/9
πρός Κύπρο 17/10
α. Πειραιά 3/9
πρός Ν. Όρλεάνη 11/10
ε. Λεμεσό 4/10
πρός Τρίπολη 8/10
ε. Άμβέρσα 21/10
υπέστειλε ελληνική
ε. Σ. Μάικλες 20/10
πρός Καρατί
πρός Ουάσινγκτον 15/10
ε. Άλκάντε 15/10
πρός Σαντάνο 13/10
ε. Παράντονα 13/10
ε. Σαλβαντόρ 13/10
στη Σιγκαπούρη 9/10
επωλήθη αλλοδαπούς
α. Ν. Υόρκη 18/10
ε. Βαλλέτα 18/10
ε. Πειραιά 4/9
ε. Χάβρη 17/10
πρός Σκίκντα 11/9

πρός Βόλο 11/10
πρός Γκνάντακ 16/10
πρός Τόρανα 17/10
ε. Άλγκεθίρας 17/10

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΛΑ (δ.κ.)	71	115871
ΑΝΤΖΕΛΑ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛΑ Ν. (κ.)	74	15412

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164

ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	65	10987
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ. Μπχ.)	72	42253
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΝΤΙΚ Α'Τ'Α(π.)	71	1453
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.)	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΣ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΙΝ (δ.π.)	82	4.764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598

πρός Άλγερία 19/9
άρχει Πειραιά
πρ. "Δημήτρης Λεβεντάκης"
α. Ντόρμπαν 8/10
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μπαρκαντέρα 10/10
ε. Πειραιά 20/7
στη Μπαγκκόκ 11/9
πρός Κωνσταντίνα 5/10
επωλήθη διάλυση
πρός Βενετία 18/10
πρ. "Tantra"
ε. Πειραιά 30/8
στο Ντουμπάι 20/10
δ. Έπτανησα 2/10
ε. Ν. Όρλεάνη 14/10
πρός Λός Άντελες 17/10
στο Σουέζ
ε. Τζέντα 14/10
α. Σιγκαπούρη 9/10
στη Βομβάη 20/10
ε. Γιοκοχάμα 18/10
ε. Κωνίπολη 1/10
πρός Πόρτ Ντέ Μπούκ 19/10

πρός Λός Πάλμας 18/10
πρός Σάντο Ντομίκο 21/10
πρός Άλγερία 1/10
πρός Τυνήσια 11/10
πρός Ράς Τανούρα 15/10
πρ. "Αρκάδιαν Σάν"
υπέστειλε ελληνική
ε. Ρότερνταμ 17/10
ε. Π. Σαϊδ 1/10
πρός Ν. Υόρκη 27/9
άρχει Πειραιά
δ. Ντόρβαν 21/10
πρός Γιβραλτάρ 10/10
ε. Βομβάη 13/8
πρ. "Αρχόντισσα Κατίκω"
δ. Παναμά 13/10
πρός Φουτζέιρα 19/10
πρός Πειραιά 5/10
ε. Κέιπτάουν 18/10
πρός Καλλάο 21/10
άρχει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 14/10
ε. Τζακάρα 9/10
α. Ρεσιφ 26/9
ε. Πειραιά 25/2
πρός Ιταλία 15/10
άρχει Πειραιά
ε. Βηρυτό 14/10

πρός Σικάγο 9/10
ε. Πειραιά 8/10
ε. Ναντόρ 8/10
επωλήθη
πρός Τέμα 8/10
Σιγκαπούρη 12/9
πρός Ρουέν 24/10
πρός Σ. Νικόλας Μπ. 12/10
α. Τζέμπελ Άλι 24/8
πρός Γιβραλτάρ 17/10
α. Άμβούργο 18/10
α. Σ. Ευστάθιο 4/10
πρός Νιγηρία 1/10
πρός Αϊνερμπού 10/10
ε. Μομπάσα 4/9
ε. Ρεσιφ 10/10
στο Π. Κουεϊτζάλ 11/11
α. Βενγάζη 22/10
στη Μομπάσα (άποθήκη)
ε. Μομπίλι 10/10
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 20/10
πρός Γιοκοχάμα 4/10
ε. Πειραιά 15/7
α. Έιλάτ 17/10
πρός Εύρωπη 9/10
δ. Έπτανησα 13/10
πρός Δ. Άφρικη 14/9
πρός Κονακρύ 23/6
πρός Πόρτ Όκχα 30/9
πρός Λός Μίνας Μπ. 3/10
πρός Ταγγέρη 21/10
ε. Γιένμπο 19/10
α. Σουέζ 25/10
πρός Ράς Σουκχέιρ 17/10

ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φα.)	68	8915
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'ΙΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΟΥΡΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)	69	9481
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620

πρός Περισκό 22/10	
πρός Μπόρ 'Ιολάμ 23/10	
ε. Πειραιά 6/10	
α. Φουτζέιρα 5/10	
ε. Τζινμαουθ 11/10	
δ. Σουέζ 11/10	
ε. Φουτζέιρα 20/10	
έπωλήθη διάλυση	
πρός Σόγιο 10/9	
πρός 'Αλεξάνδρεια 2/10	
ε. Φιλαδέλφεια 4/9	
α. Φουτζέιρα 11/10	
ε. Καρντένιο 10/10	
πρός Χοντίντο 13/9	
πρός Μανίλα 10/10	
πρός Βαρκελώνη 20/10	
πρός Χοντίντο 7/10	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
πρός Ρόττενταμ 16/10	
πρός Νταλίν 3/10	
πρός Περισκό 20/10	
πρός Κόλοπο ΗΠΑ 7/10	
πρός Πειραιά 21/10	
πρός Πόρτ Μωχ. Μπίλ Κασίμ	
ε. Παρανάουα 12/10	
πρός Σιγκαπούρη 24/10	
α. Σιγκαπούρη 15/10	
πρός Φορκλόντ 13/10	
πρός Ρας Τανούρα 14/10	
α. Φουτζέιρα 10/10	
πρός Γιβραλτάρ 8/9	
α. Τζέντα 18/10	
πρ. «Al Mansouriah»	
α. Χαλκίδα 8/9/85	
ε. Σχέζιν 16/10	
πρός Κωνσταντζα 19/10	
πρός Τσιμπότ 9/10	
πρ. «Ατλάντικ Χέρο»	
πρός Ναγκόγια 19/10	
έπωλήθη άλλοδαπου	
δ. Σουέζ 9/10	
πρός Καλαμάτα 16/10	
πρός Μομπάσσα 23/10	
ε. Τραμντάι 8/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10	

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΔΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (δ.κ.)	68	14948
ΚΑΛΛΙΟΠΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΩ (δ.κ.)	68	35450
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (κ.)	71	19691
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.)	63	25272
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΙΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)	74	52830
ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΝΤΑ	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.π.)	61	21894
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523

ε. Σαβόνα 19/11	
ε. Νουκαστό 8/11	
μετ. «Sofia N.» (π.)	
α. Ρουμκορν 21/11	
α. Τζέντα 13/11	
ε. Πειραιά 20/10	
α. Πειραιά 7/11	
α. Φός 4/11	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Regulus Star»	
αργεί Πειραιά	
α. Γιοκοχάμα 16/11	
Ολική άπώλεια	
ε. Σάο Φραντσίσκο 28/10	

στη Γάνδη	
ε. Ντάρμπαν 8/11	
μετ. «Marina» (μ.)	
πρός Γκάλβεστον 24/11	
α. Μπαντάρ 'Αμπάς 25/8	
ε. Ντούγκι Ράι 17/11	
ε. Τσάνα 18/11	
πρ. «Amoco Cremona»	
α. Μπορντώ 5/11	
α. Μοδεβίδο 5/11	
α. Παναμά 16/11	
διάλυση Γκοντάνι	
δ. Κωνσταντή 11/10	
α. Κήλακ 10/11	
α. 'Ασόντι 2/11	
α. Σάντος 8/11	
ε. 'Ασόντι 27/10	
στη Μπάγια	
πρός Ντάρμπαν 30/9	
α. Ματάνζας 22/10	
δ. Π. Σαίδη 14/11	

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ (Ονδ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΙΖΑΜΠΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ	72	16207
(κ.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	75	9064
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	73	104150
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	9438
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	65	8187
ΕΜΠΡΕΣΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	74	44608
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	81	15178
ΕΡΝΗ (π.)	68	19044
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (κ.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	71	4995
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	85	22980
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	72	10351
ΕΣΤΙ (π.)	69	9162
ΕΣΤΟΡΙΑ (π.)	76	11321
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.)	79	29875
ΕΥΛΙΜΕΝΗ		

ε. Ντάρμπαν 13/8	
ε. Μπαγκκόχ 19/10	
μεσογειοκός μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Margarite I»	
ε. Πειραιά 5/8	
πρός Νέα 'Ορλεάνη 21/10	
πρός Σ. Κρούα 6/10	
πρός Κωνσταντζα 29/9	
ε. Γιοκοχάμα 19/10	
πρ. «Ελισάβετ»	
ε. Βηρύτι 13/10	
πρός Κερμάν 16/10	
α. Κόρπους Κρίστι 4/10	
α. Τεργέστη 24/9	
πρός Πόρτλαντ 23/10	
ε. 'Αλικεϊράς 13/10	
α. Γδύνια 2/10	
πρός 'Αγαδιό 8/10	
ε. Ματάνζας 8/11	
πρός Ντάρμπαν 20/10	
στο Χορμούζ 1/8	
πρός Σιγκαπούρη 17/10	
ε. Λάρνακα 22/10	
πρός 'Ιράν 20/10	
πρ. «Εντερπράιζ»	
πρός Κωνσταντζα 6/10	
πρός Περισκό 30/9	
πρός Τυνησία 14/10	
δ. Σουέζ 20/10	
δ. Παναμά 17/10	
πρός Ρίο 'Ανέιρο 11/10	
α. Πόρτ Σαίδη 10/10	
πρός Μπουσάν 5/9	
ε. Βενετία 21/10	
πρός Τουρκία 10/10	
ε. Πόρτ σφ Σπαίρη 6/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/10	

α. Σιγκαπούρη 10/10	
πρός Μαδρίδα 6/10	
πρ. «Silver Arrow»	
δ. Παναμά 3/10	
πρός Βραζιλία 14/10	
πρός Ουλσόν 24/9	
πρός Ρεσίφ 4/10	
ε. Φουτζέιρα 5/10	
α. Φουτζέιρα 22/10	
στη Σαφάγκα (άποθήκη)	
πρός Σουέζ 14/10	
ε. Βικτώρια 9/10	
πρός Σέτε 11/10	
πρός Μόντρεαλ 19/10	
πρός Φρήπορτ 13/10	
πρός Σουέζ 13/10	
πρός Σιγκαπούρη 10/10	
α. Χόγκ Κόγκ 12/10	
στη Βασούρα	
δ. Γιβραλτάρ 3/10	
δ. Γιβραλτάρ 12/11	
αργεί 'Αγ. Δομνίκιο	
δ. Γιβραλτάρ 18/11	

δ. Γιβραλτάρ 29/10	
στη Χορμούζ 1/8	
δ. Παναμά 30/10	
πρός Λά Κέιμα	
ε. Μομπάσσα 25/10	
πρ. «Λακωνικός»	
ε. Φρήπορτ 31/10	
ε. Μπέιρα 20/10	
έπωλήθη	
α. Ρας Τανούρα 10/11	
δ. Σουέζ 19/11	
α. Μπαχάμας 10/10	

α. Λός 'Αντζελες 13/11	
α. Γιβραλτάρ 18/11	
πρ. «Taxco»	
δ. Παναμά 10/10	
ε. Πειραιά 24/8	
α. Τσάνα 3/11	
α. Βαλένσια 13/11	
δ. Π. Σαίδη 11/11	
ε. Λεμεσός 16/9	
α. Ραβέννα 19/9	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Ραβέννα 14/11	
στη Μανίλα 24/10	

ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΙΕ II (κ.)	68	25120
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΕ I (π.)	64	7995
ΜΑΡΙΑ (Φ.Α.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ ('Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡΣ ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φ.Α.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ (π.)	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.)	70	15345
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1678
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.κ.)	65	31292
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΙΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827

Ώσως ελληνική
Ώσως ελληνική
α. Τενερσίφ 4/11
άρχει Ρίβερ Φώλ
προς Πόρτ Σουδάν
α. Βαρκελώνη 25/10
ε. Μποναβεντούρα 24/10
α. Λέγκχορν 18/10
α. Ρίο Ιανέιρο 9/11
μετ. «Ρίφερ Ρίο (π.)
α. Πειραιά 10/11
α. Γουακαμάτου 4/11
ε. Τής 21/11
α. Μανίλα 14/11
ε. Πειραιά 15/11
α. Λέγκχορν 14/11
α. Πειραιά 3/10
μετ. «Λέγκχορν» (κ.)
α. Σουέζ 9/11
ε. Τσιτάκ 6/11
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
δ. Π. Σαϊδ 19/11
ε. Άρατου 29/10
α. 'Ιντσόν 3/10
δ. Σουέζ 2/11
ε. Τζέντα 18/11
ε. Τσιτάκ 5/10
δ. Παναμά 17/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/11
στη Μανίλα 1/8
α. Τερνέστη 16/11
α. Πειραιά 22/10
ε. Ν. Μαγκαλόρ 3/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
στο Μπόου (άποθήκη)
μετ. «Bleu Bay» (κ.)
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Μομπάσα 15/11
δ. Σουέζ 13/11
ναυπηγήθηκε 'Ισπανία
δ. Παναμά 4/11
α. Μομπίλ 19/10
α. Χιούστον 10/11
α. Δεμεράρα 8/11
δ. Παναμά 15/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/11
άρχει Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
δ. Παναμά 16/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/10
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
δ. Παναμά 5/11
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Μασσαλία 25/10
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/11
άρχει Ν. 'Ορλεάνη

άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
στο Χορμούζ 17/11
δ. Γιβραλτάρ 18/11
α. Σπέδια 19/11
μεταφορές 'Ινδονησίας
ε. Ρεσιφ 16/10
α. Λισαβόνα 12/11
πρ. «Τριumph»
άρχει Πειραιά
στο Ντάρμαν 20/11
α. Τάμα 29/10
άρχει Άστακό
πρ. «Μπελέμ»
α. Κολόμπο 12/11
α. Φλόρενς 12/10
ε. Σαντάντερ 6/11
α. Φόρ 28/10
α. Μανίλα 4/11
επιλήθη
α. Άμβέρσα 17/11
ε. Μανίλα 4/10
ε. Φουτζέιρα 16/11
στο Μπουσίρ
α. Γένοβα 14/11
στο Ρεσιφ 17/11
α. Μπιλντόρ 16/11
ε. Κουβέιτ 9/11
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
α. Φιλαδέλφεια 15/11
επιλήθη διάλυση

α. Μομπίλ 15/11
ε. Σουθεντ 'Ανκορατζ 21/11
α. Γκίλγκον 19/11
α. Ντάρμαν 18/11
α. Λός 'Αντζελες 10/11
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Paros»
μεταφορές 'Ερυθράς
α. Πειραιά 16/11
ε. Τζέντα 18/10
α. Σαλβαντόρ 11/11
α. Λός Πάμας 14/10
άρχει Δουκνέκη
άρχει Τουλών
προς Ρότερνταμ 23/10

ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΞΙΦΙΑΣ I. (κ.)	74	5932
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (δ.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126590
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI (π.)	75	8196
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φ.Α.)	76	11477

ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17679
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΩΦ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΩΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΓΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φ.Α.)	70	3824
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675

προς Άμστερνταμ 14/10
ε. Ρότερνταμ 21/11
α. Λός 'Αντζελες 3/11
α. Κολόμπο 24/10
ε. Λάρνακα 6/11
ε. Μισοισσιππή 28/10
άρχει Άμβούργο
δ. Παναμά 11/11
άρχει Χαλκίδα
α. Φουτζέιρα 6/10
ε. Βομβάη 30/9
α. Βομβάη 9/11
πρ. «Magic Sun»
προς Σιγκαπούρη 20/6
άρχει Πειραιά
ε. Κεϋόγκν Τέρμ. 7/11
ε. Άλεξάνδρεια 3/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
α. 'Ιταζάι 1/11
στο Παλάου Σαμπού
ε. Μανασούς 8/11
ε. Μπελέμ 18/11
μετ. «Dorienne» (Λ.)
ε. Μαρίνα ντί Καρόρα 19/11
α. Σάφι 3/11
α. Γιούροπουρτ 22/11
ε. Σαφάγκια 17/11
άρχει Άστακό
α. Νάπολη 15/11
στο Σάλλου Βόε 23/11
άρχει Πειραιά
α. Άμβέρσα 22/11
α. Σεβίλλη 11/11
στο Χορμούζ 14/11
α. Σάλλου Βόε 16/11
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 27/10
ε. Φλόρενς 16/11
άρχει Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
δ. Ντόβερ 21/11
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
επιτέλει ελληνική
ε. Νταμά 21/10
α. Πειραιά 20/10
α. Μανασούς 13/9
πρ. «Koyo Maru»
στο Άιλας Λός Ρόμς 28/10
α. Νααντάι 1/11

ε. Θεσσαλονίκη 10/11
ε. Φουτζέιρα 7/9
α. Μπανγκόκ 12/11
α. Βαλτιμόρη 15/11
πρ. «Κλέλια»
ε. Μπάρ Κρήκη 15/11
ε. Τζέντα 8/11
α. Ρας Τανούρα 3/11
ε. Φουτζέιρα 9/11
δ. Μπρίεχαμ 10/10
α. Φιλαδέλφεια 16/11
ε. Γένοβα 27/10
δ. Παναμά 7/11
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/10
ε. Μάντρε ντε Ντέους 13/11
δ. Πόρτ Σαϊδ 13/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
δ. Πούντα Άρένας 31/10
α. Γιούροπουρτ 19/11
δ. Κων/πολη 3/11
δ. Παναμά 8/11
α. Πειραιά 29/10
δ. Παναμά 10/11
α. Πόρτ 'Εβεργκλιέιτς 9/11
α. Σιγκαπούρη 30/10
α. Τολέδο 1/11
πρ. «Milky Way»
α. Πειραιά 14/11
α. Κπέμ 4/11
ε. Μπουσαν 9/10
μεταφορές Αιγύπτου
στην Άκαμα
α. Σιβιταβέτοια 15/11
α. Άλγκεθίρας 8/11
δ. Κων/πολη 13/11
α. Σιγκάγκ 22/10
α. Άμβέρσα 8/11
ε. Λάρνακα 18/11
α. Λός Πάμας 7/11
α. Κήλακ 28/10
στο Ντάρμαν 11/11
α. Μομπάσα 15/11
δ. Σουέζ 15/11
ε. Πόιντ Νουάρ 18/11
δ. Πόρτ Σαϊδ 19/11
α. Βανκούβερ 6/11
ε. Λεμεσό 26/9
μετ. «Pionar» (κ.)
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
άρχει Κίμωλο
στο Μπαχραϊν
δ. Γιβραλτάρ 25/10
πρ. «Agano Maru»
πρ. «Camino»
ε. Κό Σιτάγκ 17/10

ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ (π.).	75	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.).	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.).	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (π.).	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'ΙΤ (Μ.β.).	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).	83	26996
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.).	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.).	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.).	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.).	80	15701
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).	84	26959
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.).	75	16191
ΠΥΛΟΣ (π.).	68	10244
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.).	67	11407
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.).	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.π.).	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.).	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.).	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.).	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.).	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.).	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).	67	37625
ΡΟΥΥΣ ΣΤΟΥΝ (π.).	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.).	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.).	66	39695
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.).	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.).	76	16119
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.).	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.).	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	65	1599
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).	75	29068
ΣΑΝ II (π.).	75	14523
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.).	73	10630
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.).	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.).	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.).	67	3861
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.).	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.).	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.).	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.).	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.).	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.).	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.).	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.).	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.).	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ (π.).	76	12443
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.).	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.).	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.).	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ.	69	43456
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.).	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.).	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.).	75	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.).	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΥΣ (κ.).	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Α.).	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.).	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.).	71	14130
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (δ.κ.).	78	28025
ΣΗ ΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.).	75	8884
ΣΗΚΑΡΙΕΡ (κ.).	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.).	74	20704
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.).	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.).	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.).	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073
ΣΗΜΠΗΝ (κ.).	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.).	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΥ (δ.κ.).	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.).	71	21807
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.).	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.).	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.).	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.).	71	10055
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.).	80	9015

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.).	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.).	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.).	73	7594
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.).	69	15688

α. Χαντέρσον 17/11	
α. Παναγόπου 13/11	
α. Ν. Όρλεάνη 14/11	
α. Τσιτακόγκ 13/11	
δ. Κων/πολη 12/11	
α. Σιγκαπούρη 28/10	
α. Φρήπορτ 30/10	
α. Λός Πάλαμας 6/11	
α. Ίντσον 8/11	
α. Τολέδο 16/11	
α. υπερίσπελ ελληνική	
α. Τομπόκο 12/10	
α. επωλήθη	
α. Άμμουόργο 19/11	
α. Άσασό	
α. Πειραιά 15/11	
α. Φερρόλ 14/11	
α. Γένοβα 15/10	
α. Λός Πάλαμας 19/11	
α. Τόμα 5/11	
α. Μπουόνα Βεντούρα 23/10	
μετ. «Nepitula» (Όνδ.)	
α. Χόμπτον 4/11	
μετ. «East Glory» (Λ.)	
α. Αύγουστα 4/11	
α. Βίγκο 14/11	
δ. Κων/πολη 28/10	

α. Τζέντα (ἀποθήκη)	
πρ. «Shin - en Maru»	
δ. Σουέζ 21/11	
α. Μομπάσα 11/11	
α. Φός 14/11	
α. Νταβό 29/10	
α. Νάπολη 15/11	
α. Μπιλμπό 30/10	
α. διόλυση Τσιβάν	
α. Θεσσαλονίκη 15/11	
α. Πειραιά 15/11	
α. Θεσσαλονίκη 14/11	
α. Κολούμπια Ρίβερ 2/11	
δ. Παναμά 11/11	
α. Καρατί 3/11	
α. Κέηπτάουν 30/10	
α. μεσογειοακές μεταφορές	
α. Τσιτακόγκ 4/11	
α. στο Ρίο Χάιν 30/10	
α. Πειραιά 19/10	
α. Φόινες 4/11	
α. Πόρτ Σάι 7/11	
α. Ίπσονις 20/11	
α. Κορούνα 7/11	
α. Άλ Ρουέζ 21/11	
α. Πειραιά 10/10	
α. Ρουέν 4/11	
α. Γένοβα 12/11	
α. Κατελλαμάρε 10/11	
α. Λούπ Τέρμιναλ 18/10	
α. Πόρτ Άντεν 29/10	
α. Τζέντα 13/11	
α. Ραβέννα 18/11	
μετ. «Ocean Lake» (κ.)	
δ. Κων/πολη 5/11	
α. Άντεν 1/11	
α. Σιγκαπούρη 9/11	
α. Τορόντο 16/11	
α. Μόντρεαλ 29/10	
δ. Σουέζ 14/11	
α. μεσογειοακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 12/11	
α. Άμμουόργο 19/11	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 16/1	
α. Σάντος 14/11	
α. Άλγκεκίρας 10/11	
α. στο Λόγος	
α. Χάβρη 21/11	
α. Μπούφαλο 27/10	
α. Σέλ Χάβε 21/11	
πρ. «Alamo»	
α. επωλήθη άλλοδαπορ	
α. Μπροντβ 14/11	
δ. Σουέζ 2/11	
α. στο Μπ. Άμπας 4/11	
α. Πειραιά 23/9	
α. Πειραιά 13/11	
α. Λισαβόνα 19/11	
α. Πράια Μόλε 9/10	
α. Σεπετίμα 16/11	
α. Βαλτιμόρη 23/10	
α. Τζουμπάι 29/10	
α. στο Σάντος 12/11	
α. Τερνέστη 16/11	
α. Σάντος 14/11	
δ. Μπραντμπούτελ 16/11	
α. Σιγκαπούρη 14/11	
δ. Βομβόλ 14/4	
α. Χιούστον 31/10	
α. Πειραιά	
α. στο Μπαντ Άμπας 11/11	
δ. Μπραντμπούτελ 27/8	
μετ. «Europen Confidence» (π.)	

μετ. «East Pride» (κ.)	
α. Ντόρμαν 6/11	
α. Ροζάριο 18/10	
α. Γκουαγιακούιλ 16/11	
α. Σαβόνα 30/10	
δ. Κων/πολη 7/11	
α. Σχέζον 15/11	

ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.).	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.).	71	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.).	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ N. (κ.).	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.).	74	30340
ΣΟΡΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.).	77	12561
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.).	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.).	61	1586
ΣΤΑΡΑ'Ι'Τ (κ.).	77	22893
ΣΤΑΥΡ (π.).	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.).	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).	50	1518
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.).	68	103176
ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.).	65	1409
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.).	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.).	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.).	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.).	70	5480

ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΕΖ'Ι'ΝΤ (κ.).	56	6500
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.).	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.).	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762
ΤΖΟΖΕΡΑ (Μ.).	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΠΡΕΣΣ (κ.).	73	9044
ΤΖΩΝΗ (π.).	65	17110
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μολτ.).	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).	72	8987
ΤΙΤΣΗ (κ.).	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.).	73	8848
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.).	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.).	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.).	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.).	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).	74	11644
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.).	71	12384
ΤΥΧΗ(π.).	73	6415
ΥΜΗΤΟΣ (Λιβ.).	69	9078

ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΑΡΑ (κ.).	71	1571
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.).	70	9194
ΦΑΣΣΑ (δ.).	74	67202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.).	68	53226
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.).	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.).	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΑΔΑ (Φ.).	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όνδ.).	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.).	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).	71	9306
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.).	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ (π.).	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.).	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).	69	15808
ΦΟΞ (κ.).	72	16441
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.).	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.).	78	16885
ΦΟΡΤ (κ.).	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).	71	10586
ΦΡΙΟ ΑΝΔΡΙΑΤΙΚ (π.).	76	1752
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.).	68	9339
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).	75	8413
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.).	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.).	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	68	5527

α. Πειραιά 15/11	
πρ. «Troll Viking»	
α. Μονφαλκόνε 11/11	
α. Μπντάρ Χομείνι	
α. Τζουέμα 30/8	
δ. Γιβραλτάρ 5/11	
α. Μπέντι 21/10	
α. Ρας Τανούρα 19/11	
α. Χάμπτον 15/10	
α. Πειραιά	
α. Παναγόπου 25/10	
α. Χάβρη 18/10	
α. Φουτζέιρα 3/11	
α. Μιλάζο 24/10	
α. Άμστερνταμ 20/4	
δ. Κων/πολη 8/11	
α. Σάντος 21/9	
α. Ντάρμαν 10/11	
α. στην Κωνσταντίνα 1/8	
α. Πειραιά	
α. Φουτζέιρα 15/11	
α. Τζέντα 18/11	
α. Σιγκαπούρη 18/11	
α. Άμβέρσα 15/11	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 16/11	
δ. Σουέζ 18/10	
α. κοτονού 16/11	
α. Λά Παλις 17/11	

δ. Πούντα Άρένας 14/10
α. Μόχι 17/11
α. Σιγκαπούρη 18/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 16/11
πρ. «Ακαρνανία»
ε. Άσντον 15/11
ε. Πόρτ Άντζελες 15/11
α. Πειραιά
α. Φός 18/10
πρ. «Australia»
α. Βρέμη 19/11
α. Ντάρμπαν 15/11
πρ. «Al Aziz»
ε. Λίβανο 13/11

ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	105700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981

ἀργεί Ἀμβούργο	
α. Λός Ἀντζελες 16/11	
ε. Μπαρμπερς Πόιντ 16/10	
α. Τζουέμα Τέμ. 22/10	
α. Ντουάλα 25/10	
ε. Πειραιά 4/3	
στόν Πειραιά 5/9	
α. Σιγκαπούρη 1/11	
α. Ἀμβέρσα 15/11	

ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΤΣ (π.)	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	72	14334
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930

α. Χάμπτον 15/10	
α. Ρουέν 15/11	
ε. Μασσαλία 17/11	
ε. Θεσσαλονίκη 12/11	
δ. Σουέζ 18/11	
πρ. «Κασκιάτος»	
στό Ντουμπάι 20/10	
α. Κήλαγκ 24/10	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τὰ γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιά τό 1987, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 3.500.

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ναυτικούς σέ ὁποιοδήποτε σημείο τῆς Ἑλλάδας δραχμές 4.000.

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Ὑπογραφή:

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε. ΝΟΤΑΡ 77 — 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ — ΤΗΛ. 417.6658 · 417.8869		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ · ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοτάρ 77, Πειραιῶς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερίφου 50 & Ἀχαρνών	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.



REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S & P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

SERVICING

*** SINGAPORE (REGIONAL HEAD OFFICE)**

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H: 4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

*** INDIA**

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS: 231239/231249/224092
A O H: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES: "OLYMTUNE"

OPERATING ALSO AT : MADRAS - VISHAKAPATNAM - COCHIN - KAKINADA - KANDALA - MORMUGAO -
TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTA - PARADEEP - HALDIA

*** MALAYSIA**

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS: (03) 380777/380781/380796
TLXS: MA.39407 TRIA
CABLES: SHIPRIA PORTKELANG

OPERATING ALSO AT : Kuantan - Penang/Butterworth - PASIR GUDANG - KEMAMAN - MALACCA -
PORT DICKSON - JOHORE BARU

*** THAILAND**

BANGKOK (HEAD OFFICE)
T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURIWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2351564/ 2651639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (MAJACCO)
CABLES: OLYMPIC SEA BANGKOK

MANAGING DIRECTORS: Capt. J. A. GOROS (Hellene) - GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)