

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Φεβρουαρίου 1987

Αρ. Φύλλου 1240/999

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1240/999
ΠΟΥΑΠΙΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ 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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIHOANNOU 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

sail safely with

INTER ORIENT

MARITIME ENTERPRISES INC.

108, Ortigas Bldg.
Ortigas Ave.
Pasig - M. Manila
PHILIPPINES

Tel: 6737352
Tlx: 29096/29112 INORM PH
43189 INORM PM

George E. Agathocleous
President

- **MANNING**
- **CREWING**
- **B/B CHARTERING**

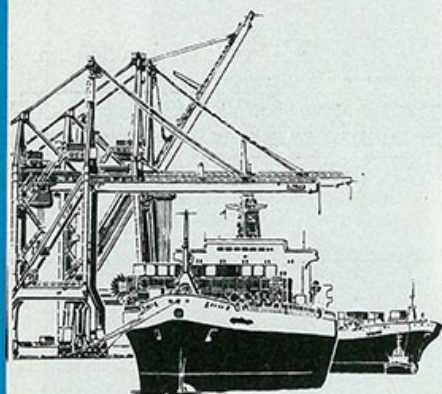
Licensed by the Philippines Government

CORRESPONDENTS IN GREECE:

MEDLINK Piraeus

24, Bouboulinas Str.
185 35 Piraeus
Tel: 4137112/4137057
Tlx: 211440 MDL GR

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1987
ΝΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1240/999

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: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού..... Δρχ. 6.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1240/999 — February 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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 'Η Υπάτη 'Αρμοστεία των 'Ηνωμένων 'Εθνών βράβευσε την ανθρωπιά των 'Ελλήνων Πλοιάρχων για τη διάσωση ανθρώπων που κινδύνευαν στη θάλασσα.

- 17 'Ελληνική Ναυτιλία: 'Η σωστή πορεία
Μελέτη του κ. Γ. Μαργουλιάννη για την εξελικτική πορεία, της διαρθρωτικές μεταβολές της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

- 23 'Ιδρυμα του Αιγαίου
Μία αξιόπαινη πρωτοβουλία δημιουργίας κοινωφελούς ιδρύματος για τό Αίγαίο από τον έφοπλιστή κ. Μ. Κυριακού.

- 25 'Η Ναυτιλία υπό πυρά
'Επανεκτίμηση των συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας
Διήμερη Διεθνής Συνάντηση στην Αθήνα.

- 27 Νομικά θέματα
'Η απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς που έκρινε ως παράνομη την άπεργία της ΠΝΟ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 ΣΤΗΝ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ
31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
45 ENGLISH SUPPLEMENT
48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

CHINA PORT OPERATION SERVICE

One of our clients said :

"We are so impressed with your CHINA Service that, for the first time, we have confidence to go ahead and fix more business to China ..."

Work out your "Voyage Estimation" and fix your ship to China at no expense ...

You get a fast reply to your inquiries for :

- Port facilities, draft limitation and restrictions
 - Port situation and expected turn around time
 - Proforma expenses for your ship and/or cargo
- (Information available for all open ports)

AFTER you conclude **FIXTURE**, we tell you more about how we service your ship.

ALSO,

CANDIA is official dealer of "CHIMBUSCO" (China Marine Bunker Supply Company) and we supply bunkers and lubricants in 12 Chinese ports.

Credit facilities available.

We offer

A PASSAGE TO CHINA

CONTACT YOUR NEAREST **CANDIA** OFFICE



NEW YORK	: CANDIA SHIPPING (USA) INC.,	Tlx. RCA 226106 CANY UR.	Tel. (212) 466 1510*
HONG KONG	: CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,	Tlx. 61715 CDIA HX.	Tel. (5) 21 53 48*
LONDON	: CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,	Tlx. 8951045 CANDIA G.	Tel. (1) 323 1556*
SUEZ	: CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,	Tlx. 66106 CNDIA UN.	Tel. (62) 20 539
PIRAEUS	: CANDIA COMPANY S.A.,	Tlx. 212125 CDIA GR.	Tel. (1) 411 0011*

Σύν'Αθηνά...

Πρίν από 15 ημέρες οι στήλες αυτές είχαν χαρακτηρίσει δεδομένη τη διάθεση στην ηγεσία του Υπουργείου και στο Λιμενικό Σώμα για μία ριζική αλλαγή του κλίματος και την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης.

Αυτά πριν 15 μόλις ημέρες. Τώρα η 'Ακτή Μιαούλη — πρό το παρόν — έχει, από πρώτο χέρι πλέον, συγκεκριμένες αποδείξεις ότι αυτή η «δεδομένη διάθεση» δεν ήταν σχήμα λόγου που «έφευρέθηκε» για να στηριχθεί ένα δημοσιογραφικό άρθρο αλλά η απτή πραγματικότητα. Μία πραγματικότητα που στοιχειοθετείται από τις αλληπάλληλες, επίσης, επισκέψεις της τριμελούς ομάδας, που έχει συσταθεί με εντολή του Υπουργού, σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, στη διάρκεια των οποίων δίδονται άμεσες λύσεις σε καθημερινά προβλήματα, ενώ ταυτόχρονα αρχίζει η διαδικασία για την αντιμετώπιση και άλλων προβλημάτων και θεμάτων που επισημαίνονται στις εν λόγω συναντήσεις, τις οποίες πρέπει να επιδιώξουν όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ή, εν πάση περιπτώσει, να απευθύνονται στην τριμελή ομάδα που αποτελείται από τον ύπαρχηγό του Λιμενικού Σώματος κ. Χρ. Ντούνη και τους διευθυντές Ναυτικής Έργασίας και Ώκεανοπόρου Ναυτιλίας κ.κ. Γεώργ. Βασόπουλο και Νικ. Χασιώτη κάθε φορά που αντιμετωπίζουν κάποιο επείγον πρόβλημα που χρειάζεται άμεση λύση.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», των οποίων άμετακίνητος στόχος

είναι να ξαναβρεθεί στη φυσική της έδρα ολόκληρη η Έλληνική Ναυτιλία, θεωρούν ότι για την αποκατάσταση του κλίματος δεν αρκεί μόνο η διάθεση και η θέληση του Υπουργού. Χρειάζεται να υπάρξει ανάλογη διάθεση και από την άλλη πλευρά, από την πλευρά του εφοπλισμού, ή οποία μπορεί να εκφραστεί με ποικίλους τρόπους. Κατ' αρχήν πρέπει να σταματήσει η αλλαγή σημαίας εφ' όσον αυτό δεν επιβάλλεται από επιχειρηματικές ανάγκες. Καί κατά δεύτερο λόγο να αρχίσει η έγγραφη στο έθνικό νηολόγιο όλων των πλοίων που αγοράζονται και εν συνεχεία όλων των ελληνόκτητων πλοίων που τελούν υπό ξένες σημαίες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκτιμούν ότι εάν αυτή τη στιγμή υπήρχε η ομαδική έγγραφη 200, λόγου χάρη, πλοίων στο έθνικό νηολόγιο θα άρχιζαν διαδικασίες που θα άλλαζαν ριζικά το σκηνικό για πάρα πολλά χρόνια και θα καθιστούσαν την Έλληνική Ναυτιλία ικανή να αντιμετωπίσει εύχεως όλες τις φουρτούνες που θα βρεθούν στο δρόμο της. Γνωρίζουμε βέβαια ότι υπό τις παρούσες συνθήκες δεν είναι εύχερης ούτε η καταβολή της δαπάνης των 15.000 δολλαρίων που απαιτεί η αλλαγή σημαίας. Γι' αυτό και κυρίως για να διευκολυνθεί ο επαναπατρισμός των πλοίων προτείνουμε η δαπάνη αυτή των 15.000 δολλαρίων να συμψηφίζεται στη φορολογία του πλοίου.

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Η νέα χειρονομία του κ. Ίωάν. Λάτση να διαθέσει αρχικών ποσόν 5 εκατ. δολλαρίων για τη δημιουργία αλληλοασφαλιστικού οργανισμού των εν ενεργεία ναυτικών σηματοδοτεί σημαντικές εξελίξεις στα ασφαλιστικά θέματα των ναυτικών μας καθώς το NAT δεν πάει καθόλου καλά και δεν θα πάει καλά μέχρις ότου τα ελληνόκτητα πλοία θα εξακολουθήσουν να βρίσκονται εκτός του εθνικού νηολογίου, ενώ το νομοσχέδιο που έχει καταρτισθεί επιχειρεί απλώς να λύσει μόνο μερικά προβλήματα, όπως είναι λόγου χάρη ο αποκλεισμός της δυνατότητας να εκμεταλλεύονται οι «άλεξιπτωτιστές» από άλλα επαγγέλματα τις ευεργετικές διατάξεις που ισχύουν για τους ναυτικούς με το θεσμό της διαδοχικής ασφάλισης, ή επανεξέταση (κάθε τρία χρόνια) εκείνων που συνταξιοδοτούνται λόγω άναπηρίας κλπ.

Η νέα χειρονομία του κ. Λάτση προκλήθηκε από την προσπάθεια της Ένώσεως Πλοιάρχων για την πρόσθετη ασφάλιση των μελών του ΚΑΠΕΝ. Μέ επιστολή του τόν περασμένο Νοέμβριο προς τον πρόεδρο και τον γενικό γραμματέα της ΠΕΠΕΝ κ.κ. Γιάννη Ψαρρά και Άθαν. Βαρίνο γνωστοποιούσε ότι υπήρχε και μία δική του άποψη για το θέμα που ο ίδιος θεωρούσε επαναστατική γιατί θα κάλυπτε όλους τους εν ενεργεία ναυτικούς. Λέγεται ότι ο κ. Λάτσης κατέληξε στην απόφαση να χρηματοδοτήσει τη δημιουργία αλληλοασφαλιστικού οργανισμού των ναυτικών γιατί θεωρούσε ότι εάν πρόσφερε τα χρήματα που διαθέτει για το σκοπό αυτό στο NAT δεν θα «έπιαναν τόπο», όπως δε «έπιαναν τόπο» τα δέκα εκατ. δολάρια που είχε προσφέρει πέρυσι.

Ο κ. Λάτσης διατύπωσε την πρότασή του στα μέλη της Έκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ με την οποία συναντήθηκε την περασμένη εβδομάδα για το σκοπό αυτό. Η πρόταση έγινε αποδεκτή κατ' αρχήν από την Έκτελεστική Επιτροπή και ήδη τριμελής επιτροπή μελετά το όλο θέμα και θα διατυπώ-

σει συγκεκριμένες προτάσεις.

Είναι αναμφισβήτητο ότι η υλοποίηση της προτάσεως του κ. Λάτση θα δώσει μία σημαντικότερη εξασφάλιση στους ναυτικούς μας και η ωφέλεια που θα προκύψει για τους ίδιους και τις οικογένειές τους καταφαίνεται και από τα αποτελέσματα από την ασφάλιση των μελών του ΚΑΠΕΝ έναντι όριμένων κινδύνων.

Σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες, το νομοσχέδιο για το NAT προβλέπει ότι θα προκαταβάλλονται εισφορές ενός μηνός και ότι η προθεσμία για την εξόφληση των ναυτολογίων μειώνεται από έξι σε τρεις μήνες. Νεοελληνικά αυτά σημαίνει ότι όλα τα ναυτολόγια θα πρέπει να εξοφληθούν κάποια δεδομένη στιγμή για να γίνει η προκαταβολή των ασφαλιστρών ενός μηνός αλλά κανένας στο NAT — φυσικά δεν έννοούμε τους υπαλλήλους — δεν μπορεί να αντιληφθεί τον κίνδυνο που δημιουργεί αυτή η φαινή τους ιδέα. Αυτά βεβαίως από το γεγονός ότι το NAT δεν είναι σε θέση να κάνει εκκαθάριση των λογαριασμών, αλλά ούτε και το συμφέρει η εκκαθάριση των λογαριασμών. Αυτά εκ προοιμίου, λεπτομερέστερες παρατηρήσεις όταν δοθεί το νομοσχέδιο στη δημοσιότητα.

Κάποιος που έκανε την εξαγορά υπηρεσίας πλοιάρχου σε ανασφάλιστο πλοίο διαπίστωσε ότι εάν κατέβαλε τις 115.000 δρχ. που απαιτούνται μηνιαίως γι' αυτή την εξαγορά έναν λογαριασμό Τραπεζής, σε λιγότερο από τρία χρόνια θα εξασφάλιζε μηνιαίο εισόδημα μεγαλύτερο από τη σύνταξη που χορηγεί το NAT στους πλοιάρχους μας και μάλιστα αφορολόγητο και ταυτόχρονα θα είχε και το κεφάλαιό του — για τους σχετικούς λογαριασμούς που δείχνουν ότι τελικά οι εργαζόμενοι (όλοι οι εργαζόμενοι) στην Ελλάδα με τις κοινωνικές ασφάλισεις εξασφαλίζουν ουσιαστικά το εύ ζειν στους υπαλλήλους των ποικιλώνυμων ασφαλιστικών οργανισμών απαιτείται ένα απλό κομπιουτεράκι.

Η ΟΡΘΗ ΛΥΣΗ

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν (και να ασφαλίζουν στο NAT) απεριόριστο αριθμό πλοιαρχών και μηχανικών, καταργουμένων των περιορισμών που ισχύουν αυτή τη στιγμή.

Τό θέμα της χρησιμοποίησης (και συνεπώς και ασφάλισης στο NAT) περισσότερων στελεχών τέθηκε στον ύπουργό κ. Άλεξανδρή από τον κ. Γιώργο Φουστάνο κατά τη διάρκεια γεύματος μετά τα εγκαίνια της Σχολής Πλοιάρχων Γαλαξιδίου την περασμένη Τετάρτη. Υπέρ της ικανοποίησης του αιτήματος που θα συμβάλλει στην ανακούφιση του προβλήματος της ανεργίας που αντιμετωπίζει η πλοιοαρχική τάξη συνηγόρησε θερμότατα και ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ κ. Γιάννης Ψαρράς και ο κ. Άλεξανδρής δήλωσε ότι τό αίτημα που εύνοει και τό NAT — όπως άλλωστε υποστηρίζεται πάντοτε χωρίς όμως να μπορούν να τό καταλάβουν οι καλοβουλευμένοι εγκέφαλοι του Ταμείου — και ότι τό ικανοποιηθεί άμέσως.

Γιά τό θέμα αυτό ρωτήθηκε και εκπρόσωπος των «Ναυτικών Χρονικών» που παραβρισκόταν στη συζήτηση, ο όποιος όμως έχοντας ύπ' όψει του τό όσα έχουν λεχθεί στο παρελθόν για τό θέμα αυτό από την πλευρά των παραγόντων του NAT εξέφρασε άμβιβολίες για τό κατά πόσο τό καταστεί δυνατόν να ικανοποιηθεί τό αίτημα. Καί στη θέση αυτή έμμένουμε μέχρις ότου αποδειχθεί τό αντίθετο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι άμβισβτούμε τις προθέσεις και τη θέληση του Υπουργού — τις προθέσεις άλλων φοβούμεθα.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

Τά όσα φοβερά γράφικαν τις τελευταίες ημέρες για τη γραμμή Πατρών — Τεργέστης, σαφέστατα «καθ' ύπόδειξη» και μέ μοναδικό στόχο να καλυφθούν εύθυνες για χειρισμούς που άργά ή γρήγορα θα αποδεικνύονταν, όπως έγινε ήδη, ζημιόγονοι, μάς άφη-

σαν κυριολεκτικά έμβρόντητους. Όχι τόσο γιατί μάς έφεραν πολλά χρόνια πίσω, τότε που όλες οι ευθύνες για όλα τα δεινά των Έλλήνων αποδίδονταν στους βορείους γειτόνους μας, τους Βουλγάρους, που και αυτό θά έπρεπε να μάς προβληματίσει έντονα. Άλλά διότι όλα αυτά είδαν τό φώς της δημοσιότητας σε μία παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα ή οποία αγωνίζεται σε όλα τα επίπεδα για τη υιότηρηση της ελευθερίας του θαλασσιού έμπορίου και τόν θεμιτό ανταγωνισμό στις ναυτιλιακές μεταφορές χωρίς δυστυχώς ως τη στιγμή αυτή να βγει κάποιος και να μαζέψει εκείνους που τά διοχετεύουν για να καλύψουν τις δικές τους ευθύνες.

Αναμφισβήτητα ή γραμμή είναι ωφέλιμη γιατί προωθεί τά ελληνικά προϊόντα στις ευρωπαϊκές χώρες που συνδέονται εύκολότερα και ταχύτερα μέσω Τεργέστης ανεξάρτητα από την εθνικότητα των πλοίων τά οποία ή χρησιμοποιούν, υπό την προϋπόθεση μόνο ότι θά υπάρχει ή επιβαλλομένη συνέπεια στά δρομολόγια και δέν θά καθιερωθεί άθέμιτος ανταγωνισμός. Από την πλευρά μας όμως υπήρξαν δύο ουσιαστικά λάθη στο χειρισμό της όλης υποθέσεως: Τό πρώτο λάθος σε όλη αυτή την ιστορία ήταν κατά τη γνώμη μας και κατά τις αντιλήψεις πάρα πολλών πτόν Πειραιά ή μή επιλογή των κατάλληλων πλοίων και τό δεύτερο, ότι υποχρεώσαμε τό Τελωνείο Πατρών να διοχετεύει υποχρεωτικά στά πλοία της γραμμής Πάτρας — Τεργέστης επιδοτώντας τά έτσι ουσιαστικά, όλα τά αυτοκίνητα διεθνών μεταφορών που κατευθύνονται σε ευρωπαϊκές χώρες. Καί αυτή ή υποχρεωτική διοχέτευση συνεχίστηκε και μετά τη δρομολόγηση στη γραμμή του βουλγαρικού πλοίου «Τραπεζίτσα»: Τά όσα άκολούθησαν δέν ήταν ούτε «βρώμικος πόλεμος» των Βουλγάρων οι όποιοι για να πλήξουν όθθεν την άξιοπιστία των πλοίων που χρησιμοποιεί στην ίδια γραμμή ελληνική κρατική εταιρία διέδωσαν ότι τό ένα από αυτά είχε εκπέμψει σήμα κινδύνου, ούτε όλα τά άλλα που «έφευρέθηκαν» από εκείνους που έχουν όπωσδήποτε ευθύνες σε όλα αυτή την ιστορία. Άπλούστατα, τό βουλγαρικό πλοίο πολύ μικρής ήλικίας και κατασκευασμένο ειδικά για τη μεταφορά μόνο φορτηγών αυτοκινήτων και των οδηγών τους με ιδιαίτερα μεγάλη ταχύτητα, απέσπασε, όπως άλλωστε ήταν φυσιολογικό, όλόκληρη την κίνηση γιατί έκτελει τη διαδρομή σε 36 μόνο ώρες και πτόός οδηγός ή ιδιοκτήτης νταλίκας που υποχρεώνεται από τις ελληνικές αρχές να χρησιμοποιήσει όπωσδήποτε τη γραμμή της Τεργέστης θά ταξιδέψει με άλλο πλοίο που

κάνει τη διαδρομή σε μεγαλύτερο χρόνο, έστω και αν τη διαχείριση του πλοίου αυτού έχει ελληνική κρατική εταιρία;

Συνέπειες από όλη αυτή την ιστορία υπήρξαν, όπως είναι εύνοητο και για τά άλλα πλοία της γραμμής Έλλάδος — Ίταλίας και φυσικά έμεις μιλάμε για τά πλοία της γραμμής με Έλληνική σημαία που έξυπηρετούν τη γραμμή και κατά τις χαλεπές μέρες του χειμώνα. Καί εκείνο που πρέπει να γίνει άμεσα χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση είναι να άφεθούν έλεύθεροι οι όδηγοί και ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων διεθνών μεταφορών να χρησιμοποιούν όποια γραμμή θεωρούν οι ίδιοι ότι τους έξυπηρετεί καλύτερα, ενώ από τους συνεταίρους μας στην ΕΟΚ Ίταλούς οι όποιοι επιχειρούν να δημιουργήσουν προβλήματα με τις άδειες διελεύσεως, όπως έχει γίνει ήδη με τη Γιουγκοσλαβία να άξιώσουμε την ίδια μεταχείριση που άπολαμβάνουν στην Ίταλία τά αυτοκίνητα διεθνών μεταφορών των άλλων χωρών μελών.

ΔΙΚΑΙΩΝΟΝΤΑΙ ΤΑ «ΧΡΟΝΙΚΑ»

Σημαντικότερες είναι οι διαπιστώσεις της τριμελούς ομάδας που συγκροτήθηκε με έντολη του ύπουργού κ. Άλεξανδρή για άμεσες έπαφές με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ή κυριότερη από τις διαπιστώσεις αυτές είναι ότι τό ΥΕΝ άγνοούσε και τους προβληματισμούς της Ακτής Μιαούλη αλλά και την πολλαπλότητα και τη συχνότητα των καθημερινών προβλημάτων που αντιμετωπίζει κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση. Δικαιώνονται έτσι για μία άκόμη φορά τά «Ναυτικά Χρονικά» τά όποια από χρόνια επισήμαιναν τη διάσταση που υπήρχε μεταξύ του ΥΕΝ και Ακτής Μιαούλη. Τώρα, εύτυχώς, ή άπόσταση που υπήρχε καλύπτεται και τό εύτύχημα στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι χρησιμοποιούνται άξιωματικοί από την ομάδα εκείνη που πάντοτε θεωρούσε ότι κύριος στόχος του Λιμενικού Σώματος είναι ή διοίκηση της Ναυτιλίας και όχι ή άστυνόμευση προς την όποια δυστυχώς τείνει μία άλλη εύαριθμη ομάδα — ή διοίκηση της Ναυτιλίας θέλει βαθύτατα σκεπτόμενους και συνεχώς προβληματιζόμενους ανθρώπους ενώ ή άστυνόμευση δέν άπαιτεί παρά «ένα, δύο, μεταβολή και άλτ».

ΝΑ ΞΕΚΑΘΑΡΙΣΟΥΝ

Στό προηγούμενο άκρίβως τεύχος έπισημαίναμε ότι οι καρεκλοκένταυροι των έλλη-

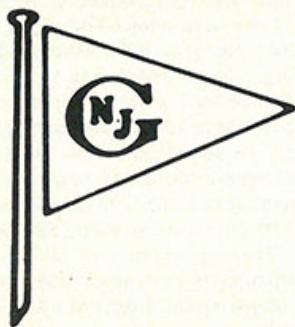
νικών ναυτεργατικών σωματείων που έχουν συνεχώς τό βλέμμα στραμμένο προς Άνατολάς χρησιμοποιούν τις «ύπηρεσίες» των Δυτικών για να πλήξουν την Έλληνική Ναυτιλία. Καί προσθέταμε ότι στην τελευταία άπεργία είχαν διαλαλήσει σε όλους τους τόνους ότι είχαν έξασφαλίσει την «ύποστήριξη» της ΙΤΦ και των συνδικαλιστικών όργανώσεων των Ευρωπαϊκών ναυτικών και κυρίως των Βρετανών και των Γάλλων άποκαλύπτοντας ταυτόχρονα ότι και ή ΙΤΦ και οι βρετανικές και οι γαλλικές ναυτεργατικές όργανώσεις ένέκριναν τη δημιουργία «θυγατρικών νηολογίων» για τη διαχείριση των έθνικών τους στόλων.

Παρά την άποκάλυψη αυτή οι ήμέτεροι καρεκλοκένταυροι οι όποιοι έχουν έξασφαλισμένο τό μέλλον τους και είσπράττουν παχυλότερες συντάξεις — σε σύγκριση με τις συντάξεις των ναυτικών μας που σε όλόκληρη τη διάρκεια της επαγγελματικής σταδιοδρομίας τους θαλασσοδέρνονται μακριά από τους δικούς τους — άνακοίνωσαν ότι άποφάσισαν 48ωρη άπεργία που τελικά θά είναι τριήμερη στά άκτοπλοϊκά έπιβατηγά, τά πορθμεία και τά κόστες με αίτήματα στά όποια περιλαμβάνεται και «ή άνάκληση των άντιναυτεργατικών μέτρων του ύπουργείου Ναυτιλίας», έννοώντας τά μέτρα για την ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας του υπό Έλληνική σημαία πλοίου τό όποιο είναι εκείνο που έξασφαλίζει την άπασχόληση των ναυτικών μας.

Ή άπόφαση τους αυτή δείχνει, πρώτο, ότι ό στόχος τους να πλήξουν την Έλληνική Ναυτιλία είναι άμετακίνητος και ότι αυτούς δέν τους ενδιαφέρει αν οι Έλληνες ναυτικοί καταντήσουν σαν τους Φιλιππίνεζους, τους Κορεάτες, τους Πακιστανούς, τους Πολωνούς κλπ. που άναζητούν συνεχώς έργασία σε άλλες χώρες. Καί, δεύτερο, την άδυναμία των καρεκλοκένταυρων να κάνουν άπεργία σε πλοία άλλων κατηγοριών — τά άκτοπλοϊκά, οι «παντόφλες» και τά μοτοροσπίακία είναι μπροστά στά πόδια τους και με τόν ένα ή τόν άλλο τρόπο αναγκάζουν τά πληρώματά τους να άπεργούν, έστω και αν δέν τό θέλουν, γιατί διαβλέπουν τους πραγματικούς στόχους τους.

Έκείνο που έχει σημασία είναι ότι υπάρχει μία ουσιαστική διαφορά άπόψεων μεταξύ των καρεκλοκένταυρων και εκείνων των «μόνιμων» που κάνουν «διαδηλώσεις» στον Πειραιά με τους ναυτικούς που άποζούν άποκλειστικά από την έργασία τους και όχι άπό κομματικούς ή άλλους πόρους. Καί νομίζουμε ότι ήρθε ό καιρός οι έργαζόμενοι ναυτικοί να

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

διαμηνύσουν σ' αυτούς που παριστάνουν ότι τους εκπροσωπούν ότι για κάθε απόφαση πρέπει να ακούγεται και η δική τους γνώμη — να τους διαμηνύσουν, δηλαδή, ότι για τα θέματα τους δεν μπορούν να αποφασίσουν οι γενικές συνελεύσεις των 30, 40, 50, 60 ή και 100 ατόμων.

ΜΕ ΠΛΟΙΑ, ΟΧΙ ΜΕ ΜΑΝΤΖΟΥΝΙΑ

Η διοίκηση του Συνδέσμου Ύδατος των θα δώσει την Τρίτη συνέντευξη τύπου για το θέμα της ανεργίας που μαστίζει τον κλάδο — η διοίκηση του ΠΣΑΑΘΑΕ υπολογίζει ότι οι άνεργοι άσυρματιστές ξεπερνούν το 25% του ενεργού δυναμικού του κλάδου.

Δεν είμαστε σε θέση να ξέρουμε ποιές λύσεις θα προτείνει η διοίκηση του ΠΣΑΑΘΑΕ για την αντιμετώπιση του προβλήματος — εκείνο που ξέρομε όμως με πολλή σαφήνεια είναι ότι με μαντζούνια και με διακηρύξεις δεν επιλύονται παρόμοια προβλήματα. Η ανεργία στον κλάδο των άσυρματιστών θα καταπολεμηθεί με τα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία και αν συνεπώς η διοίκηση του ΠΣΑΑΘΑΕ ενδιαφέρεται πραγματικά για την επίλυση του προβλήματος της ανεργίας του κλάδου το μόνο που πρέπει να κάνει είναι να αγωνισθεί με όλες της τις δυνάμεις για την προσέλκυση πλοίων στο έθνικό νηολόγιο — όλα τα άλλα και κυρίως τα λόγια είναι απλώς μαντζούνια.

ΚΑΙ ΤΟ ΣΑΒΒΑΚΟΚΥΡΙΑΚΟ

Ένα θέμα που τέθηκε, σύμφωνα με πληροφορίες μας, κατ' επανάληψη στις επισκέψεις της τριμελούς ομάδας του ΥΕΝ σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι και η λειτουργία ενός κλιμακίου στο NAT κατά τα Σαββατοκύριακα και τις άργιες.

Υπενθυμίζουμε ότι η πρόταση αυτή είχε διατυπωθεί παλαιότερα από τα «Ναυτικά Χρονικά», αλλά ο ανεκδιήγητος πρόεδρος του NAT είχε πει τότε ότι δεν χρειάζεται να υπάρχει κλιμάκιο τα Σαββατοκύριακα και τις άργιες γιατί όταν υπάρχει κάποιο πρόβλημα ο φύλακας του Ταμείου έρχεται σε επαφή μαζί του! Φυσικά ο πρόεδρος του NAT δεν είχε πει τότε πως αυτός σε συνεργασία με το φύλακα θα έδινε και θα υλοποιούσε ταυτόχρονα τη λύση που θα επιβαλλόταν — το πρόβλημα αυτό βεβαίως δεν τον απασχολούσε, εκείνο που τον ενδιέφερε ήταν μόνο να μην γίνει δεκτή η πρόταση των «Ναυτι-

κών Χρονικών», γιατί αν τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν δίκαιο στο ζήτημα αυτό, θα είχαν δίκαιο και σε όλα άλλα θέματα έθιγαν αναφορικά με το NAT και το πρόσωπό του.

Τώρα βέβαια που θα του έρθει σχετική διαταγή από το Υπουργείο ο πολυς πρόεδρος του NAT θα καταπιεί τη γλώσσα του

• Ο προϊστάμενος της νομικής υπηρεσίας του NAT κ. Νικ. Χαλκιάς δεν αποχώρησε τελικά από τη θέση του στις 31 Δεκεμβρίου, όπως προέβλεπαν οι νόμοι. Αναφέρεται ότι η παραμονή του στηρίζεται σε σχετική γνωμοδότηση του νομικού συμβούλου του ΥΕΝ, η οποία ως τη στιγμή είναι γνωστή στους δύο νομικούς και στην ηγεσία του ΥΕΝ.

Η ΣΧΟΛΗ ΤΟΥ ΓΑΛΑΞΙΔΙΟΥ

Η εκχώρηση δημόσιας εκτάσεως 90 στρεμμάτων στην οποία θα ανεγερθεί ιδιόκτητο κτίριο για τη Σχολή Γαλαξειδίου αποτέλεσε μία ιδιαίτερα ευχάριστη είδηση για τους κατοίκους του ιστορικού αυτού ναυτοπού που παρέστησαν την περασμένη Τετάρτη στα εγκαίνια της Σχολής Πλοίαρχων που λειτουργεί εκεί από το περασμένο φθινόπωρο. Τώρα είναι απόλυτα βέβαιοι ότι η σχολή τους δεν πρόκειται σε καμιά περίπτωση να μεταφερθεί αλλού, ρίξω σε πιά βαριά στο Γαλαξίδι και όλοι περιμένουν να δώσει καρπούς ανάλογους με τη ναυτικότητα της ιστορικής πόλεως.

Με την ευκαιρία όφειλουμε να σημειώσουμε ιδιαίτερα την προσφορά του φίλου κ. Γερ. Αγουδήμου ο οποίος στη διάρκεια των εγκαίνιων πρόσφερε στον διοικητή της Σχολής μια επιταγή ύψους 1.500.000 δρχ. για την προμήθεια τεχνολογικού εξοπλισμού. Επίσης ο κ. Γερ. Αγουδής και ο αδελφός του Δημήτριος γνωστοποίησαν στον δήμαρχο Γαλαξειδίου ότι προσφέρουν για τις ανάγκες των μαθητών της Σχολής Πλοίαρχων ένα ραντάρ «OKI», ένα ραδιοτηλέφωνο «Αναρίτσου» και ένα «Λοράν 220» — οι αδελφοί Αγουδής είναι αξίοι συγχρητηρίων και για τις δύο προσφορές τους.

ΝΑ ΔΙΑΛΥΘΟΥΝ ΤΑ ΠΑΛΑΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Νέα εκκλήση απευθύνει η «Ιντερκάργκο» στους έφοπλιστές πλοίων Ξηρού φορτίου να εκμεταλλευθούν τις τρέχουσες ύψηλες τιμές του σκράπ και να πωλήσουν τα παλαιά

αντιοικονομικά φορτηγά.

Κατά την πρόσφατη σύνοδο της εκτελεστικής επιτροπής του Όργανισμού στο Λονδίνο, ο πρόεδρος του κ. Άριστ. Καραγεώργης τόνισε ότι η μικρή βελτίωση που παρουσιάζει η αγορά του ντράικαργκο τις τελευταίες εβδομάδες πριν από τη σύνοδο δεν πρέπει να δημιουργήσει απατηλές εντυπώσεις γιατί η μόνο ασφαλής προϋπόθεση για την βελτίωση της ναυλαγοράς των πλοίων Ξηρού φορτίου είναι να μειωθεί αισθητά η υπέρχρηστος υπερπροσφορά τοννάζ.

Με την ευκαιρία επιθυμούμε και εμείς να τονίσουμε ότι η βελτίωση των επιπέδων των τιμών που παρατηρείται τελευταία και στα πλοία ντράικαργκο έχει πρόωρα οδηγήσει σε μία πίεση των Τραπεζών προς τους «πρωβληματικούς» πλοιοκτήτες να πουλήσουν σε άλλους για να εκμεταλλευθούν από τη μικρή διαφορά των τιμών και να καλύψουν δανειακές ή εμπορικές υποχρεώσεις.

Νομίζουμε ότι η τακτική αυτή είναι λανθασμένη και η πολιτική των Τραπεζών πρέπει να αποβλέπει στην προώθηση της διαλύσεως των παλαιότερων μονάδων, παρέχοντας ταυτόχρονα την ευχέρεια στους κατόχους νεότερων μονάδων να δουλέψουν τα πλοία με καλύτερες συνθήκες.

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Όπως γράψαμε ήδη, ο παγκόσμιος στόλος το 1986 μειώθηκε κατά 11 και πλέον εκατ. τον. γκρός και έφθασε σε συνολική χωρητικότητα τα 405 περίπου εκατ. τον. γκρός. Με τα δεδομένα αυτά συνεχίζει την κατιούσα που άρχισε από το 1982 όποτε είχε σημειώσει τη μεγαλύτερη άκμη (425 εκατ. τοννοι) και επανήλθε στα επίπεδα του 1978.

Πρέπει να σημειωθεί ότι από το 1921 που παρέχουν στοιχεία οι στατιστικοί πίνακες του Λόυδ Ρέτζιστερ, η δύναμη της παγκόσμιας ναυτιλίας ή οποία το 1921 ανερχόταν σε 59 εκατ. τόννους παρουσιάζει συνεχή άνοδο. Έξαιρέση αποτέλεσε η μεγάλη κρίση του '30 κατά την οποία ο στόλος παρουσίασε μία υποχώρηση μεταξύ των ετών 1932 και 1935 για να ξαναβρεί όμως γρήγορα τη δύναμή του και να ξαναφθάσει το 1939 στα επίπεδα του 1931 (68 εκατ.). Ακολουθούν οι εκκατομύες του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου αλλά συγχρόνως και η ταχύρρυθμη αναπλήρωση των απωλειών και η μεταπολεμική ανασυγκρότηση. Έτσι το 1948 ξεκινάει με

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ & ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

Από μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία για θέσεις Γραφείου
Γιά όλους απαραίτητη καλή γνώση Άγγλικής.
Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού: Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Από μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία για εργασία Γραφείου
Απαραίτητη καλή γνώση Άγγλικής.
Γράψατε Διευθυντή Προσωπικού: Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

VOLVO
Tourist & Diplomat Sales
ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΙ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
VOLVO 340 GL

(10 ΦΟΡΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΙΠΠΟΙ)
ΤΟ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟ ΚΑΙ ΠΙΟ
ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Αποκτήστε το τώρα, απ' ευθείας από το εργοστάσιο, με διπλωματικές προδιαγραφές και μια απίστευτη έκπτωση.
Ταχύτατη παράδοση.

Τηλεφωνήστε στο (01) 3465321 εσωτ. 231, για περισσότερες πληροφορίες.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΦΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.

80 εκατ. τον. γκρός και συνεχίζει εκτοτε μία αδιάκοπη ανοδική πορεία με ρυθμό που κυμαίνονταν γύρω στα 5 εκατομ. τον. γκρός ετησίως μέχρι το 1965. Στη δεύτερη πενταετία του '60 ο ρυθμός ανέρχεται στα 10 εκατ. τον. γκρός ετησίως και στην πρώτη πενταετία του '70 στα 20 εκατ. ετησίως με έτος ρεκόρ το 1976 που αυξήθηκε κατά 30 εκατ. τον. γκρός. Εκτοτε ο ρυθμός αύξησης χαμηλώνει αλλά δεν σταματάει μέχρι το 1982 όποτε έπιασε την κορυφή των 425 εκατομ. τον. γκρός και άρχισε τη συνεχιζόμενη και σήμερα συρρίκνωση.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Την πρώτη του νέου έτους τα πλοία-ψυγεία του παγκόσμιου στόλου, ύστερα από μία μικρή μείωση που γνώρισαν το 1985, έφθασαν τα 918 σκάφη διαφόρων μεγεθών με ικανότητα συνολική 235 εκατ. κυβ. ποδών. Μεταξύ των σκαφών αυτών 384 μονάδες 85 εκατ. κ.π. είναι νέα και σύγχρονα ναυπηγηθέντα μετά το 1980, ενώ τα παλιά, ηλικίας άνω των 15 ετών, καταλαμβάνουν το 24,4% του συνόλου.

Οι κυριότερες σημαίες που καλύπτουν τον ψυκτικό στόλο είναι οι έξι εξής κατά σειρά, που ή κάθε μία τους κατέχει το άκλουθο ποσοστό σε κυβικά πόδια επί του παγκόσμιου συνόλου: Ιαπωνία 18%, Παναμάς

16%, ΕΣΣΔ 7,8%, Άγγλία 6%, Όλλανδία 6%, Έλλάς 5%. Οι έξι αυτές σημαίες κατέχουν το 58% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων ψυγείων. Σημειώνουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος του υπό παναμαϊκή σημαία ψυκτικού στόλου ανήκει σε Ιάπωνες έφοπλιστές, ενώ κατά τη διάρκεια της τελευταίας διετίας σημειώθηκε μεταφορά ελληνικού τοννάζ της τάξεως του 2% (σε κυβικά πόδια) προς την Παναμαϊκή και Κυπριακή σημαία. Χαρακτηριστικό είναι ότι το ύφιστάμενο πρόγραμμα νέων κατασκευών στον τομέα αυτόν είναι σοβαρά περιορισμένο με μόνο 23 παραδόσεις εντός του 1986 και 40 έκκρεμείς παραγγελίες στα ναυπηγικά καρνέ.

Με τα δεδομένα αυτά, πρόσφατη μελέτη του Ιαπωνικού Ινστιτούτου Έρευνών, υποστηρίζει ότι η αγορά των πλοίων-ψυγείων θα είναι η πρώτη που θα εξέλθει από τη ναυτιλιακή κρίση και μάλιστα από το τέλος του άρξάμενου έτους, υπό την προϋπόθεση ότι οι ενδιαφερόμενοι έφοπλιστές θα παραμείνουν σταθεροί και σώφρονες στις αποφάσεις τους.

ΟΜΑΔΙΚΗ ΦΥΓΗ

Η διέξοδος προς τις σημαίες ανοικτού νηολογίου που παρατηρείται σε όλες σχεδόν τις ναυτικές χώρες, έχει πάρει στη Νορβηγία χαρακτήρα ομαδικής φυγής. Πασίγνω-

στοι έφοπλιστικοί οίκοι, όπως οι Βίλελμσεν, Μπέργκεσεν, Χόεγκ και Κλόστερ, είτε έχουν ήδη εγκαταλείψει το έθνικό νηολόγιο είτε ζητούν την άδεια από την Τράπεζα Νορβηγίας να το εγκαταλείψουν. Ήδη 11 πλοία του Βίλελμσεν τελούν υπό ξένες σημαίες και ο ίδιος δεν αποκρύπτει την πρόθεσή του να μεταφέρει και όλο τον υπόλοιπο στόλο του. Επίσης τα έξι πετρελαιοφόρα του Μπέργκεσεν, εκπρόσωπος του οποίου δήλωσε ότι ή εταιρία τους διατήρησε την εθνική σημαία πολύ περισσότερο από όσο οικονομικώς επιτρεπόταν. Έξάλλου ο έφοπλιστής Χόεγκ διευκρίνισε ότι ή εταιρία του δεν θα υπήρχε αν δεν είχε προλάβει να μεταφέρει υπό ξένες σημαίες όρισμένα πλοία του με αποτέλεσμα 16 από αυτά να μη φέρουν σήμερα την εθνική σημαία. Τέλος ή γνωστή εταιρία Κλόστερ - Κρούζ απέφασε να μεταφέρει τα όκτώ σκάφη της υπό ξένη σημαία και την έδρα της διοίκησης της στις Η.Π.Α., υπολογίζοντας ότι έτσι θα έχει οικονομία 26,5 εκατ. δολ. λαρών ετησίως.

Τό θέμα άσασχολεί έντατικά τό Κοινοβούλιο της χώρας και φυσικά τό άρμόδιο Υπουργείο τό οποίο προσανατολίζεται προς την λήψη όρισμένων άνασταλτικών μέτρων, όπως είναι ή άδεια χρησιμοποίησης ξένων ναυτικών με τό μισθολόγιο της χώρας προελεύσεώς τους, ή δημιουργία ενός διεθνούς νορβηγικού νηολογίου και ή τροποποίηση του χρηματοδοτικού συστήματος. Φυσική και άναμενόμενη τέλος είναι ή αντίδραση των ναυτεργατικών σωματείων τά οποία κατηγορούν όρισμένους έφοπλιστές ότι δεν βλέπουν παρά μόνο τά κέρδη τους και άγνοούν τις υποχρεώσεις και εύθύνες τους άπέναντι στο κοινωνικό σύνολο.

ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΑ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ

Συνήθως οι άπάτες γύρω από τά έμποροκιβώτια άφορούν τό περιεχόμενό τους και κυρίως τις ψευδείς δηλώσεις γιά τί φύση του περιεχομένου, σπανίως δέ άφορούν αυτό τουτό τό κιβώτιο. Τώρα τελευταία όμως οι Τελωνειακές Άρχές του Φρημάντλ της Αυστραλίας έφεραν στο φώς μία μεγάλης όλικής άπάτη που γίνεται στη διακίνηση των κιβωτίων με «προσωρινή άτέλεια». Η λαθρεμπορία αυτή άποκαλύφθηκε όταν μερικοί τελωνειακοί παρατήρησαν ότι ένα έστιατόριο του λιμένος που είδικευόταν στα «θαλασσινά» και του οποίου τά ψυγεία ήταν σε έπισκευή, έξυπηρετούσε τί διατήρηση των εύπαθών έδεσμάτων του με ένα έμποροκιβώτιο - ψυγείο, γιά τό οποίο φυσικά δεν είχαν πληρωθεί είσαςγωγικοί δασμοί. Η πειρατέρω έρευνα του ζητήματος άποκάλυψε τά έξης: Τά έμποροκιβώτια διέρχονται πράγματι άτελώς από τόν λιμένα, σύμφωνα με τις ύφιστάμενες διεθνείς συμβάσεις, και μπορούν να κυκλοφορούν άδασμολόγητα επί ένα έτος υπό τόν όρο ότι ή μετακίνησή τους γίνεται μόνο εν όψει έπαναφορτώσεως γιά εξαγωγή. Εάν ή προθεσμία παραβιασθεί ή εάν γίνει στο μεταξύ όποιαδήποτε άλλη χρήση τότε τό κιβώτιο παύει να τελεί σε «προσωρινή άτέλεια» και θεωρείται είσαςγόμενο, υποκείμενο στους είσαςγωγικούς δασμούς. Καθώς δέ τό Φρημάντλ δέχεται κάθε χρόνο άνω των 30 χιλιάδων κιβωτίων, ή λαθραία χρησιμοποίηση πολλών δεκάδων από αυτά, παρέχει έδαφος μεγάλων δασμολογικών διαρροών και παράλληλα μεγάλα κέρδη στους πράκτορες και προμηθευτές όι όποιοι δεν διστάζουν να πωλούν «έκτός τελωνείου» τά μεταχειρισμένα έμποροκιβώτια.

OSCAR TRANSPORTATION CORPORATION LIMITED - GATES MARINE INC.

"EVMITS"	- EVMITS TANKERS INC.
"NOSTOS"	- PEGASUS SHIPPING COMPANY
"TRINITY"	- RIPTIDE LIMITED
"TRIDENT"	- TRIDENT TANKERS LIMITED
"TRIUMPH"	- TRIUMPH TANKERS LIMITED
"TRIAD"	- TRIAD TANKERS LIMITED
"TRISTAR"	- TRISTAR TANKERS LIMITED
"TRILIGHT"	- TRILIGHT TANKERS LIMITED
"TRISEA"	- TRISEA TANKERS LIMITED
"TRISUN"	- TRISUN TANKERS LIMITED

Ο άλληλοασφαλιστικός όργανισμός STANDARD STEAMSHIP OWNERS' PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED παρακαλεί όποιοιδήποτε ό όποιος ύπηρέτησε υπό οίανδήποτε άρμοδιότητα σε όποιοδήποτε από τά άνωτέρω άναφερόμενα πλοία ή έργαζότανε σε όποιαδήποτε από τις άνωτέρω έταιρίες από τό 1981 έως και τόν Σεπτέμβριο 1984, να έλθει σε έπαφή με τόν κ. Πήτερ Τζόουνς, SHIPSERVE (INTERNATIONAL) INC., Κολοκοτρώνη 72, Πειραιάς, Τηλ.: 41.19.527

The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited is interested in hearing from anyone who served in any capacity on board any of the above vessels or was employed by any of the above companies during the period from 1981 to September 1984. Any person who served on board the above vessels or was employed by the above companies during that period is invited to contact Mr. Peter Jones of Shipserve (International) Inc., 72 Kolokotroni Street, Piraeus, (Tel. No. 411.9527).

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η κρίση που υπόβασκε στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό σύστημα (Ε.Ν.Σ.) από τις αρχές του Δεκεμβρίου 1986, κορυφώθηκε τις πρώτες ημέρες του Ιανουαρίου. Μεγάλες πιέσεις προήρχοντο από το Γαλλικό φράγκο που βρισκόταν συνεχώς στο κατώτατο επιτρεπόμενο όριο έναντι του μάρκου. Άδυναμία επίσης παρουσίαζαν η Ιταλική Λιρέττα και ολιγώτερο η Δανική κορώνα και το Βελγικό φράγκο.

Στην σύνοδο των οικονομικών αντιπροσώπων των χωρών της ΕΟΚ, το Σάββατο 10/11 Ιανουαρίου απεφασίσθη η ανατίμηση του Μάρκου έναντι του Γαλλικού φράγκου κατά 3% (Η τελευταία ανατίμηση έγινε στις 6.4.86 με υποτίμηση του φράγκου κατά 5.8% έναντι του μάρκου).

Σε λιγότερο από 16 μήνες από την συνάντηση των πέντε μεγάλων βιομηχανικών χωρών, στο ξενοδοχείο Plaza, της Νέας Υόρκης (Σεπτέμβ. 1985) για την εξεύρεση τρόπων που θα επέτρεπαν την μείωση της τιμής του δολλαρίου, νέα συνάντηση προβλέπεται για τις 7 Φεβρουαρίου στο Παρίσι, αυτή τη φορά όμως για την εξεύρεση τρόπων στήριξης της τιμής του δολλαρίου.

Μεμονωμένες παρεμβάσεις των Κεντρικών Τραπεζών, έχουν υψηλό κόστος. Έτσι, μάταια η Τράπεζα της Ιαπωνίας στην έβδομαδα, 12 με 16 Ιανουαρίου αγόρασε πάνω από 4 δισεκ. δολάρια, πουλώντας διάφορα νομίσματα, αλλά κυρίως γιέν, σε μία προσπάθεια να στηρίξει το δολάριο και να αναχαιτίσει την άνοδο του γιέν. Τό ίδιο είχε κάνει και η Bundesbank που τελικά υποχρεώθηκε να μειώσει τα επιτόκια ύστερα από έξι μήνες πιέσεων από την Αμερική.

Τό Δολλάριο

Τό 1986 παρ' όλο ότι λείπουν ακόμη μερικά στοιχεία, παρουσιάζει όλα τα δυσάρεστα (άλλα και όλγία ευχάριστα), έπακουλουθα, κληρονομιά του ακριβού δολλαρίου.

Έτσι άφ' ενός έχουμε μία άνοδο του Α.Ε.Π. κατά 2.4% (τό πρώτο τρίμηνο 3.8%, τό δεύτερο 0.6%, τό τρίτο 2.9% και τό τέταρτο 1%) έναντι 2.9% του 1985 και του αναμενόμενου 2.8% για τό 1987.

Ένα δείκτη πληθωρισμού κάτω του 2%, τόν χαμηλότερο των τελευταίων 30 ετών, έναντι 4% που προβλέπεται για τό 1987 (άνο-

δος τιμών πετρελαίου, πτώση τιμών δολλαρίων).

Άνεργία 6.7% (έναντι 7% στην αρχή του 1986) κατά παρασάγγας κατώτερο από τους Ευρωπαϊκούς δείκτες.

Μία ελάφρυνση της φορολογίας των προσώπων από 50% (άνώτατο όριο) σε 38.5% και σε 28% τό 1988 με μία παράλληλη αύξηση της φορολογίας των εταιριών που για τό 1987 υπολογίζεται ν' αποφέρει 120 δισεκ. δολάρια επί πλέον.

Τουναντίον έχουμε:

Ένα έλλειμμα στο ισοζύγιο εξωτερικού εμπορίου της τάξεως των 173 δισεκ. δολλαρίων, ήτοι άνοδο 17% έναντι του 1985 (παρά την υποτίμηση κατά 35% και πλέον). Για τό 1987 προβλέπεται μειωμένο έλλειμμα που θα ξεπερνά όμως τό τεράστιο ποσό των 140 δισεκ. δολλαρίων.

Ένα έλλειμμα 220 δισεκ. δολλ. στο κρατικό προϋπολογισμό του 1986 που προβλέπεται νά μειωθεί στα 190 δισεκ. δολ. τό 1987.

Όσον αφορά τό έλλειμμα, του εξωτερικού εμπορίου προς άποφυγήν προστατευτικών μέτρων (είσαγωγικούς, δασμούς, ποσοτώσεις κλπ.) από τό Κονγκρέσο, ή κυβέρνηση Ρήγκαν κλίνει μάλλον σε μία περαιτέρω πτώση της τιμής του δολλαρίου.

Τά άρνητικά αυτά στοιχεία, έφεραν τό δολλάριο στις 19 Ιανουαρίου, για λίγο, κάτω από τά 150 γιέν και κάτω από τά 180 μάρκα, και ή ανατίμηση του μάρκου κατά 3% (στά πλαίσια του Ε.Ν.Σ στις 11 Ιανουαρίου), ως και ή μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου (22 Ιανουαρίου) από 3.5% σε 3% απέτέλεσε μία μικρή άνάπαυλα στην πτώση του δολλαρίου.

Η συνεχής άνοδος των μετοχών στο χρηματιστήριο Νέας Υόρκης από την αρχή του 1987, έφερε τόν δείκτη Dow Jones από 1905 στα 2.205 στις 23 Ιανουαρίου.

Γά την ιστορία, ο δείκτης Dow Jones ξεπέρασε τά 1000, 24 χρόνια πριν (τό 1962) και έκτοτε έπεσε στα 777 (Αύγουστος 1982) για νά παρουσιάσει άνοδο 185%, σε τέσσερα χρόνια.

Η μεγάλη άνοδος οφείλεται στο φθηνό δολλάριο και ένα χείμαρρο ξένων επενδυτών που τό 1986 αγόρασαν πάνω από 30 δισεκ. δολάρια μετοχές στην αγορά της Νέας Υόρκης.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μεταδοτική ή όρεξη των ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών για τη δημιουργία των λεγομένων «θυγατρικών νηολογίων». Δηλαδή νηολογίων που βρίσκονται μέν στα έδαφικά όρια της κυριαρχικής έξουσίας της χώρας άλλα τά όποια από κάποια τυπική διοικητική διορρυθμία παρέχουν τη βάση για μία ήμιαυτόνομη λειτουργία που επιτρέπει όριομένες παρεκκλίσεις από τις άυστηρές υποχρεώσεις των εθνικών νηολογίων.

Ύστερα λοιπόν από τη Γαλλία, την Άγγλία και την Νορβηγία, με τη σειρά τους τώρα και οι Ισπανοί έφοπλιστάι προτείνουν στη Κυβέρνησή τους τη σύσταση ενός «θυγατρικού» νηολογίου στις Κανάριους νήσους για τη νηολόγηση των ισπανικών πλοίων.

Κατά τις δηλώσεις του γεν. διευθυντού της Ένώσεως Έφοπλιστών αυτός είναι ο μόνο νόμιμος τρόπος καταστρατηγήσεως της εθνικής σημαίας και απαλλαγής από τις άφορητες επιβαρύνσεις της (οικονομικές, συνθέσεως πληρωμάτων κ.λπ.) προς αντιμετώπιση της κρίσεως. Και είναι επίσης ο μόνος τρόπος για νά εύθυγραμμισθεί ή Ισπανική ναυτιλία με τις ναυτιλίες της Γαλλίας, Βρετανίας, Νορβηγίας και Ελλάδος.

Και όσον αφορά μέν τις τρεις πρώτες χώρες, τά ήδη έν ενεργεία νηολόγια του Kerguelen, Isle of Man και Svalland παρέχουν τό δικαίωμα της συγκρίσεως. Για την Ελλάδα όμως δέν ξέρουμε νά υπάρχει «θυγατρικό» νηολόγιο σε κανένα από τά πολυάριθμα νησιά μας. Έκτός αν οι Ισπανοί θεωρούν — με τό δικίο τους — ως έλληνικό νησί την Κύπρο, όποτε και τούς συγχωρούμε τόν παραληλισμό. Τό πιθανώτερο όμως είναι ότι έννοούν τη νηολόγηση με τό άρθρο 13. Γιατί έμεις, προβλεπτικώτεροι των άλλων Ευρωπαίων έσπεύσαμε πρό πολλών ετών νά επιλέξουμε αντί της έδαφικής άυτονομίας κάποιου νησιού την νομοθετική άυτονομία του άρθρου 13. Τό «έλληνικόν δαιμόνιον» βλέπετε. Για τό όποιον ίσως ο άμίμητος Σουρής έγραφε: «Καλός και τούτου του λαού κι εκείνου ο Θεός, μ' άπ' όλα πιό καλύτερο-νά γεννηθείς Ρωμηός».

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Υπολογίζεται ότι ξένοι επενδυτές έχουν ένα σύνολο ενός τρισεκατομμυρίου δολλαρίων εκ των οποίων 200 δισεκ. σε μετοχές, 180 δισεκ. διάφορες επενδύσεις, 400 δισεκ. σε καταθέσεις σε τράπεζες, κτίρια και οικόπεδα και 80 δισεκ. σε άλλα.

Τό Γιέν

Νέα ρεκόρ όπως και στη Γουόλστρητ έπιασε το χρηματιστήριο του Τόκιο (16.1.87) αλλά για άλλες αιτίες.

Τό εμπορικό πλεόνασμα για το 1986 έφθασε το τεράστιο ποσό των 82,7 δισεκ. δολλ. έναντι 46 δισεκ. δολλ. το 1985 (8,7 δισεκ. τον Δεκέμβριο και 7,4 δισεκ. το Νοέμβριο).

Έξ άλλου το γιέν στις 19 Ιανουαρίου ανέβηκε σε επίπεδο ρεκόρ όλων των εποχών (κάτω από 150 γιέν το δολλάριο). Έτσι στις 22 Ιανουαρίου συμφωνήθηκε μεταξύ Ιαπωνίας και της Ομοσπονδιακής Τραπεζής της Νέας Υόρκης, η παρέμβαση των δύο τραπεζών εάν το δολλάριο ανέβαινε πάνω από 170 γιέν ή έπεφτε κάτω από 150 γιέν (διακύμανση περίπου 15%), επιπροσθέτως αναμένεται μία νέα μείωση των Ιαπωνικών επιτοκίων.

Παρά ταύτα, το άκριβο γιέν επηρέασε αρνητικά την παραγωγή και τα κέρδη των περισσότερων βιομηχανιών μειώθηκαν κατά 20%.

Οι τομείς που ζημιώθηκαν περισσότερο, ήταν των ναυπηγείων (5 από τα 6 είχαν ζημιές, και το υπόλοιπο παρ' ότι η Ιαπωνία διατηρεί ακόμη το 40% των νέων ναυπηγήσεων παγκοσμίως), η χαλυβουργία (εισαγωγές από το Ταϊβάν και την Νότιο Κορέα). Επίσης η εξαόρυξη άνθρακος έπρεσε κατακόρυφα (εισαγόμενο κάρβουνο στοιχειώνει 50 δολλάρια έναντι 150 δολλ. το έγχωριο).

Η μείωση του επιτοκίου στις 31.10.86 δεν βοήθησε σχεδόν καθόλου στην ανάκαμψη της Ιαπωνικής βιομηχανίας που παρά την μείωση του περιθωρίου κερδών, εις τό ελάχιστον, δεν μπόρεσε να αντισταθμίσει την άνατίμηση του γιέν κατά 40% και πλέον. (Οι νέες επενδύσεις ήταν 7,5 χαμηλότερες από το 1985).

Μάρκο Γερμανίας

Όπως αναφέρθηκε ύστερα από πιέσεις στα πλαίσια του Ε.Ν.Σ. το μάρκο ανατιμήθηκε στις 11/12 Ιανουαρίου κατά 3%. Αυτό όμως δεν έθεωρήθη αρκετό και επακολούθησε η από καιρού αναμενόμενη μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου από 3,5% σε 3% στις 22 Ιανουαρίου.

Τα δύο αυτά μέτρα ως και οι παρεμβάσεις της Bundesbank δεν υπήρξαν αρκετά να πιέσουν το μάρκο σε χαμηλότερα επίπεδα κι έτσι παραμένει γύρω στα 1,80 δολλάρια (άνοδος 10% από την αρχή του χρόνου που ήταν 1,65 δολλ. 1 = Γ.Μ. 1.9655).

Αυτό βέβαια δεν είναι τυχαίο γεγονός. Ο πληθωρισμός είναι μηδενικός αν όχι αρνητικός (χαμηλότερος των 30 τελευταίων ετών). Το πλεόνασμα του εξωτερικού εμπορίου ξεπερνά τα 110 δισεκ. μάρκα (65 δισεκ. δολλ.) έναντι 73,4 δισεκ. μάρκα το 1985 και τούτο, παρ' όλο που οι εξαγωγές αυξήθηκαν το 1986 κατά 0,8% ενώ οι εισαγωγές κατά 3,1%.

Εξ άλλου η άπασχοληση αυξήθηκε κατά 263.000 νέες θέσεις και έφθασε το ρεκόρ εργαζομένων σε 25,8 εκατομ. (παραμένουν 2 εκατομ. άνεργοι). Συνάμα το Α.Ε.Π. παρουσιάζει άνοδο 2,5% για το 1986, όπως και το 1985.

Τό μόνο δυσμενές στοιχείο του άκριβου μάρκου είναι οι αρνητικές επιπτώσεις επί των τιμών του χρηματιστηρίου (άπουσία ξένων επενδυτών).

Με την παραμονή του κ. Κόλ ως καγκελαρίου για ακόμη μία τετραετία, τα προγνωστικά φέρουν το μάρκο στα 170 το δολλάριο εντός του προσεχούς θέρους.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η αντιπληθωριστική πολιτική της κυβέρνησης Chirac έφερε τον δείκτη κόστους ζωής στα 2,2% (τόν κατώτατο μεταπολεμικό) έναντι 4,7% το 1985.

Εν τώ μεταξύ το 'Ακαθάριστο Έγχωριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) σε πραγματικές τιμές ανέβηκε κατά 2% έναντι 1,1% το 1985, ενώ για το 1987 προβλέπεται άνοδος άνω του Α.Ε.Π. κατά 2,8%. Η πολιτική λιτότητας έφερε όμως την κυβέρνηση αντιμετώπιση με τα ισχυρά εργατικά συνδικάτα, που με σειρά απεργιών, σε όλους σχεδόν τους τομείς της οικονομίας αναγκάζει την κυβέρνηση να αναθεωρήσει τους στόχους της για το 1987, και ιδίως του προγράμματος ιδιωτικοποίησης και περαιτέρω μείωσης του δημοσιονομικού ελλείμματος.

Μετά την άνατίμηση του Γερμ. μάρκου, στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Νομισματικού συστήματος (Ε.Ν.Σ.) Τό φράγκο βρίσκεται σε καλλίτερα μοίρα, πλην όμως και παρά την μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου (από 3,5% σε 3%) που επηκολούθησε, δεν αποκλείεται εντός του θέρους νέα αναθεώρηση και άνακατάταξη των ισοτιμιών.

Άγγλική Λίρα

Μετά από συνεχή άδυναμία, με την βελτίωση των τιμών του πετρελαίου, η λίρα σταθεροποιήθηκε πάνω από τα 1,50 δολλάρια.

Βέβαια η ύψηλή αυτή τιμή οφείλεται κυρίως στην πτώση του δολλαρίου παρά την άνοδο της λίρας, καθ' ότι έναντι του Γερμανικού μάρκου βρίσκεται στα κατώτατα επίπεδα της ιστορίας (2,77 μάρκα). Έτσι η κυβέρνηση θάτσερ δεν είναι ακόμη βέβαιη να εξαγοράσει στα πλαίσια του Ε.Ν.Σ. σε προακαθορισμένη τιμή.

Η μείωση του πληθωρισμού στα 3,5% παραβάλλεται με πληθωρισμό - 1,2% για την Γερμανία, - 0,3 για την Ιαπωνία, 1,8% για τις ΗΠΑ και 2,1% για την Γαλλία.

Η Δραχμή

Ο πίναξ 3 δείχνει μία έντυπωσιακή άνοδο της δραχμής έναντι του δολλαρίου και μία άναπεψιστη έναντι της λίρας.

Η άνοδος έναντι του δολλαρίου οφείλεται βέβαια στην πτώση του δολλαρίου έναντι όλων των νομισμάτων, όπως φαίνεται από τον πίνακα 1.

Βέβαια η άνοδος της δραχμής (που παραμένει το άσθενέστερο νόμισμα των χωρών της ΕΟΚ) έναντι του δολλαρίου δεν δικαιολογείται από καμμία βελτίωση της Έλληνικής οικονομίας και οφείλεται μόνο στην παρέμβαση της Τράπεζας της Ελλάδος στα FIXING για να άποφευχθούν arbitrages.

ΠΙΝΑΞ 1

Τιμές δολλαρίου Νέας Υόρκης

	23.12.86	23.1.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.9655	1.8175	- 7.5
Φρ. Έλβ.	1.6395	1.5270	- 6.9
Λίρα Άγγλ.	1.4575	1.5260	- 3.0
Φρ. Γαλλ.	6.4720	6.0720	- 6.2
Γιέν Ιαπων.			
(100)	162.55	152.65	- 6.1
Λίρ. Ιταλ.			
(1007)	1364.00	1.292.00	- 5.3

ΠΙΝΑΞ 2

Επιτόκια Ευρωνομισμάτων 23.1.87

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 1/4	6 1/4	6 3/16
Μάρκο Γερμ.	4 3/8	4 3/8	4 3/8
Λίρα Άγγλ.	10 5/8	10 1/2	10 3/8
Φρ. Έλβ.	3 1/2	3 3/4	3 3/4
Φρ. Γαλλ.	9 1/8	9 1/4	9 1/8

ΠΙΝΑΞ 3

Δραχμή — Τιμές FIXING (Τράπεζα Έλλάδος)

	24.12.86	26.1.87	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	140.110	132.705	+ 5.6
Μαρ. Γερμ.	71.290	73.102	- 2.5
Φρ. Έλβετ.	85.436	87.158	- 2.0
Λίρ. Άγγλ.	204.100	203.400	+ 0.3
Φρ. Γαλλ.	21.710	21.911	- 1.0
Λίρα Ιταλ.			
(100)	10.236	10.288	- 0.5
Γιέν Ιαπων.			
(100)	86.968	87.178	- 0.2
ECU	147.810	150.615	- 1.9

ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΟΣΗ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Κυκλοφόρησε σε ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΟΣΗ τό 'Εγχειρίδιο Έκπαίδευσης (TRAINING MANUAL) από τον ναυτιλιακό σύμβουλο Γεώργιο Μαρκογιάννη, τό όποιο είναι σύμφωνο με τις τροποποιήσεις 1983 της SOLAS 74.

Με τό έγχειρίδιο αυτό πρέπει νά είναι έφοδιασμένα όλα τά Έμπορικά πλοία, με τρία άντίτυπα από 1.10.86.

Κεντρική διάθεση: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Νοταρά 77, Πειραιά

ΣΤΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τό θέμα της απαγορεύσεως της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών άκωμα και σε πλοία με ξένη σημαία ξένων ναυτιλιακών εταιριών που δεν έχουν καμμία σχέση με τό NAT ή οποιαδήποτε άλλη ελληνική ύπηρεσία ή άρχη θά λυθεί τελικά από τή Δικαιοσύνη: 'Ο συνταξιούχος πλοίαρχος κ. Παν. Γεωργαντάς μήνυσε ήδη τόν διευθυντή της Διευθύνσεως Προνοίας Ναυτικών του YEN, πλοίαρχο του Λιμενικού Σώματος κ. 'Ηλία Λεοντή με τό αίτιολογικό ότι άρνήθηκε νά άπαντήσει σε έρωτήματα διατυπωθέν και δι' έξωδίκου δηλώσεως «έν δικαιοῦται σάν συνταξιούχος του NAT νά εργασθεί (ναυτολογηθεί) σε πλοίο υπό ξένη σημαία μή συμβεβλημένο με τό NAT (άνασφάλιστο); Καί ταυτόχρονα προσέφυγε στό Συμβούλιο της 'Επικρατείας ζητώντας νά άκυρωθεί ή από 8 Δεκεμβρίου 1986 πράξη άρνηση του YEN νά του χορηγήσει άδεια ναυτολογήσεως σε πλοίο με ξένη σημαία και μή συμβεβλημένο με τό NAT καθώς και κάθε άλλη συναφής πράξη ή παράλειψη του YEN.

Η μήνυση

Η μήνυση του κ. Γεωργαντά έναντίον του διευθυντού της Διευθύνσεως Προνοίας του YEN υπεβλήθη στις 11 Δεκεμβρίου στον Εισαγγελέα Πρωτοδικών Πειραιώς (μέσω του Εισαγγελέως Πρωτοδικών Θεσσαλονίκης, δεδομένου ότι ο κ. Γεωργαντάς κατοικεί στη συμ-πρωτεύουσα) και έχει ως εξής:

1. Είμαι συνταξιούχος Πλοίαρχος Α' και συνταξιοδοτούμαι παρά του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.).

2. Λόγω οικογενειακών μου αναγκών και προς συμπλήρωσιν της ανεπαρκούς συντάξεώς μου, εξεῦρον εργασία ως πλοίαρχος εις άλλοδαπήν έφοπλιστικήν εταιρίαν επί πλοίου της υπό ξένην σημαίαν και μή ασφαλισμένου ειςτό Ν.Α.Τ. επειδή δέ ή εργοδότη μου είχαν την πληροφορίαν ότι διά τοιαύτας ναυτολογήσεις (συνταξιούχων ναυτικών) αί 'Ελληνικά Λιμενικά 'Αρχαί είχαν αντιρρήσεις και έφερον προσκόματα, επικαλούμεναι άσχετους ως μή έχούσας έφαρμογήν διάτην περίπτωσιν, διατάξεις Νόμων, μου έζητήθη νά λάβω προηγουμένως (ήτοι πρό της προσλήψεώς μου) την σχετικήν άδειαν παρὰ του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

3. Πράγματι, με σειράν αιτήσεών μου, έζήτησα παρὰ της Δ/νσεως Προνοίας Ναυτικών (Δ.Π.Ν.) του Y.E. Ναυτιλίας, της οποίας προΐσταται ως Δ/ντής ο έναντι μηνυόμενος, την άδειαν ναυτολογήσεώς μου, αλλά, ή ρηθείσα 'Υπηρεσία και ο μηνυόμενος προφανώς άβασίμως και όλως παρανόμως, αντί συγκεκριμένης και ήτιολογημένης άπαντήσεως επί του θέματος των αιτήσεών μου, άπαντούσαν όλως άορίστως, άποφεύγοντες σκοπίμως την παροχήν ή την άρνησιν της αιτουμένης άδειας.

4. Πρό αυτής της καταστάσεως, ήναγκάσθην και διά της από 20-11-86 έξωδίκου αιτήσεώς μου (προσάγεται) έπιδοθείσης την 21-11-1986 διά του δικασ. έπιμελητού Γραμματόπουλου, έζήτησα παρὰ του YEN και πάλιν, ειδικήν, συγκεκριμένην και ήτιολογημένην άπάντησιν επί του θέματος: «έν δύναμει ως συνταξιούχους ναυτικούς νά ναυτολογηθώ σε πλοίο υπό ξένην σημαίαν, άλλοδαπού εργοδότη και μή συμβεβλημένο με τό NAT», έπιστοῦσα δέ την προσοχήν της 'Υπηρεσίας, ότι θά πρέπει επί τέλους νά μου άπαντήσουν ευθέως και ήτιολογημένως επί του θέματος, ιδίως έκ ταύτης (άπαιτήσεως) έξαρτούσα έννομα άμεσα συμφέροντα μου και δικαιώματα επί της εργασίας μου.

5. Την 8/12/1986 ο πρόσθεν μηνυόμενος υπάλληλος όν έν τη έννοία του άρθρου 13 Π.Κ., υπό την ιδιότητά του ως Διευθυντού της άρμόδιας 'Υπηρεσίας (Δ.Π.Ν.) του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, διά της ταυτοχρόνου άπαντήσεώς του — τηλεγράφημα (προσάγεται) και πάλιν άρνείται, προφανώς κακοβούλως, άπάντησιν επί του διά της άνω έξωδίκου αιτήσεώς μου τεθέντος θέματος — έρωτήματος της αιτουμένης άδειας, άντ' αυτής δέ, και πάλιν, σκοπίμως άσαφώς, αναφέρεται εις την διάταξιν του άρθρου 34 του Π.Δ. 913/78, καιτοι γνωρίζει, ως έκ της θέσεώς του ότι ή άνω διάταξις, ως έντεταγμένη εις τόν νόμον περί NAT ρυθμίζει σχέσεις 'Ελλήνων ναυτικών με τόν ασφαλιστικόν τους φορέα και μόνον και δεν ρυθμίζει ούτε δύναται νά ρυθμίζει σχέσεις 'Ελλήνων ναυτικών (συνταξιούχων) διά εργασία τους σε πλοίο ξένης σημαίας (ξένο έδαφος), με άλλοδαπό εργοδότη και άνασφάλιστο.

'Επειδή ο πρόσθεν μηνυόμενος, εις τά 'Υπηρεσιακά καθήκοντα του οποίου

άνήκει ή έκ του Συντάγματος και των νόμων ύποχρέωσις παροχής έγγράφου ήτιολογημένης άπαντήσεως επί της άνω αναφοράς αιτήσεώς μου, άρνείται έκ προθέσεως τό ύπηρεσιακόν του καθήκον παραβαίνων τούτο πρός τόν σκοπόν όπως με βλάψει (διά του άποκλεισμού της ναυτολογήσεώς μου και άναλήψεως της εργασίας μου) τούτο δέ τό πράττει προφανώς και προδήλως, διά νά έξυπηρετήσει μίαν κακώς έννοουμένη και παρὰ πάσαν νομοθετικήν έπιταγήν, Κυβερνητικήν ('Υπουργικήν) πολιτικήν περί προστασίας των έν ενεργεία ναυτικών, κατ' άποκλεισμόν των συνταξιούχων από τας ναυτολογήσεις των εις τά πλοία υπό ξένην σημαίαν και μή συμβεβλημένα στό NAT, άφού ούδεμία διάταξις νόμου άπαγορεύει εις τούς συνταξιούχους ναυτικούς την ναυτολογησίν των σε πλοία με ξένην σημαία και άνασφάλιστα (μή συμβεβλημένα στό NAT).

'Επειδή ή άνω πράξις του μηνυόμενου προβλέπεται και τιμωρείται υπό του άρθρου 259 Π.Κ. συνεπεία δέ ταύτης υπέστην και ύφίσταμαι οικονομικάς ζημίας κατά ίσοπόσους πρός τόν μισθόν όν θά έλάμβανα ναυτολογούμενος και τόν όποιον άποστερούμαι δι' όν λόγον και έπιφυλάσσω πάν νόμιμον δικαίωμά μου.

Διά ταῦτα

Καταμηνύων τόν πρόσθεν μηνυόμενον επί τη άνω πράξει αιτούμαι την κατά νόμον παραδειγματικήν τιμωρίαν του, σύν τη δηλώσει μου ότι παρίσταμαι και ως πολιτικώς ενάγων διά χρηματικήν μου ίκανοποίησιν, διά την ήν ύπέστη ήθικήν βλάβην έκ της παρανόμου συμπεριφοράς του μηνυόμενου.

Μάρτυρά μου προτείνω τόν

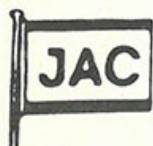
1. 'Ιωάννην Φώτον, κάτοικον Θεσ/νίκης, Γ. Νικολαΐδη 26, Ντεπώ Τ.Ε. 54646.

Η προσφυγή

'Εξ άλλου ή προσφυγή του κ. Γεωργαντά πρός τό Συμβούλιον της 'Επικρατείας που υπεβλήθη στις 19.12.1986 έχει ως εξής:

ΑΙΤΗΣΙΣ ΠΕΡΙ ΑΚΥΡΩΣΕΩΣ

Της από 8 Δεκεμβρίου 1986 πράξεως.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

άρνησεως της Διοικήσεως (Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας) περί της οποίας η από 20 Νοεμβρίου 1986 εξώδικος αίτησής μου πρὸς αὐτό, νά μου χορηγήσει ἄδειαν ναυτολογησεῶς μου εἰς πλοῖον ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ μὴ συμβεβλημένο μετὰ τὸ Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο (NAT) ὡς καὶ πάσης ἐτέρας συναφοῦς πράξεως ἢ παραλείψεως τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

1. Εἶμαι συνταξιούχος ναυτικός (Πλοίαρχος Α'), συνταξιοδοτούμενος ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ ταμεῖου.

2. Λόγω αὐξημένων οἰκογενειακῶν μου ἀναγκῶν καὶ στήν προσπάθειά μου νά συμπληρώσω τὴν ἀνεπαρκῆ σύνταξή μου, ἐπεζήτησα καὶ βρῆκα ἐργασία ὡς ναυτικός (πλοίαρχος Α') εἰς ἐμπορικὸν πλοῖον, ἀλλοδαποῦ πλοιοκτῆτη, μετὰ ξένην σημαία καὶ μὴ συμβεβλημένο μετὰ τὸ Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο.

Ἐπειδὴ ὁμως ἡ ἐργοδότης μου πλοιοκτῆτρια ἐταίρια εἶχεν πληροφορίας περὶ τοῦ ὅτι αἱ Ἑλληνικαὶ Λιμενικαὶ Ἀρχαί, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τους τοῦ ἐλέγχου τῆς ἀξιοπλοίας τῶν ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων ἀναχωρούντων ἐμπορικῶν πλοίων (ἔστω καὶ ὑπὸ ξένην σημαίαν) ἐφερον προσκόμματα καὶ ἠρνοῦντο τὴν ναυτολόγησιν συνταξιούχων ναυτικῶν, μοῦ συνέστησαν νά λάβω προηγουμένως σχετικὴν ἄδειαν παρὰ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὥστε, κατὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ εἰς ὃ ἐμελλε νά ναυτολογηθῶ πλοίου (ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ μὴ συμβεβλημένο μετὰ τὸ NAT) νά μὴ ἐνεφανίζετο πρόβλημα τι, μετὰς ἐντεῦθεν τεραστίας οἰκονομικῆς συνεπείας ἐκ πάσης τυχόν καθυστερήσεως τοῦ ἀπόπλου τοῦ.

3. Πράγματι, τὴν 20.11.1986 διὰ ταυτοχρόνου αἰτήσεώς μου ἐπιδοθείσης πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὴν ἐπομένην 21.11.1986 (προσάγεται) ἐζήτησα τὴν ἄδειαν ναυτολογησεῶς μου εἰς τὸ συγκεκριμένον πλοῖον τοῦ συγκεκριμένου πλοιοκτῆτη, ἥτοι εἰς

πλοῖον ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἀλλοδαποῦ πλοιοκτῆτη καὶ μὴ συμβεβλημένον μετὰ τὸ NAT. Τὸ δὲ Ὑπουργεῖον Ε.Ν., διὰ τῆς προσβαλλομένης πράξεως ἀπαντήσεώς του (τηλεγραφήματος, τὸ ὁποῖον προσάγω) μοῦ ἠρνήθη ὅλως ἀναιτιολογητῶς καὶ κατὰ πρόδηλον κατάρχησιν ἐξουσίας, τὴν αἰτηθείσαν ἄδειαν, ἐπὶ τῇ ἐπικλήσει τῆς ἰσοδυνάμου φράσεως «... σὺν συνταξιούχου ναυτὸς δὲν δύνασθε νά ἐπαναλάβετε τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα», οὕτω δὲ ἔκτοτε ἀδυνατῶ νά ἀναλάβω τὴν ἐργασίαν μου, δι' ὃ καὶ ἔχω ἀμεσον ἴδιον συμφέρον εἰς ἀκύρωσιν τῆς ἀνω ἀρνήσεως, διὰ τούτους κατωτέρω λόγους:

ΔΙΟΤΙ, κατ' οὐδεμίαν διάταξιν Νόμου τῆς κειμένης σχετικῆς νομοθεσίας ἀπαγορεύεται εἰς τὸν συνταξιούχον ναυτικὸν ν' ἀναλάβει ἐργασίαν, ναυτολογούμενος, εἰς πλοῖον ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἀλλοδαποῦ πλοιοκτῆτου καὶ μὴ συμβεβλημένου μετὰ τὸ NAT.

ΔΙΟΤΙ ἄλλως, ἡ συναφὴς πρὸς τὸ θέμα διάταξις τοῦ ἀρθροῦ 34 τοῦ Π.Δ. 913/78 «Περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμεῖου» ἡ ἀπαγορεύουσα εἰς τὸν συνταξιούχον ναυτικὸν τὴν ἐπανάληψιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ὡς ἐντεταγμένη εἰς τὸ ἀνω Π.Δ. ἀφορᾷ καὶ ἀναφέρεται καὶ ρυθμίζει σχέσεις τῶν Ἑλλήνων συνταξιούχων μετὰ τὸν ἀσφαλιστικὸν ναυτικῶν τους φορέα (NAT) καὶ μόνον καὶ δὲν ρυθμίζει, οὔτε δύναται νά ρυθμίσει σχέσεις ἐργασίας Ἑλλήνων συνταξιούχων ναυτικῶν μετὰ ξένον ἐργοδότη (πλοιοκτῆτη) σὲ ξένο ἔδαφος (πλοῖο ὑπὸ ξένην σημαία) καὶ μὴ συμβεβλημένον (τὸ πλοῖον) μετὰ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον (NAT).

ΕΠΕΙΔΗ ἡ αἴτησής μου εἶναι νόμιμος καὶ βάσιμος, ἀσκεῖται δὲ ἐμπροθέσμως.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Καὶ τὰ κατὰ τὴν συζήτησιν

ΑΙΤΟΥΜΑΙ: Νά γίνει δεκτὴ ἡ αἴτησής μου. Νά ἀκυρωθεῖ ἡ προσβαλλομένη πράξις, ἄρνησις καὶ παράλειψις τῆς Διοικήσεως (Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας), ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως κριθεῖ ὅτι κατ' οὐδεμίαν διάταξιν Νόμου ἀπαγορεύεται εἰς τὸν συνταξιούχον ναυτικὸν νά ναυτολογηθεῖ εἰς πλοῖον ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ μὴ συμβεβλημένον μετὰ τὸ NAT, ἄλλως, ὅτι δύναμαι ὡς συνταξιούχος ναυτικός νά ναυτολογηθῶ εἰς πλοῖον ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ μὴ συμβεβλημένον μετὰ τὸ NAT.

Ἀντίκλητόν μου ἐν Ἀθήναις διορίζω τὸν δικηγόρον καὶ κάτοικο Ἀθηνῶν Γεωργίου Κ. Φωκά (ὁδὸς Μασσαλίας ἀριθμ. 12).

Συμπαρίστανται

Τέσσερις συνταξιούχοι μηχανικοὶ Α' μετὰ ἐπιστολὴν τους πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συμπαρίστανται στὸν ἀγῶνα τοῦ κ. Γεωργαντᾶ. Στὴν ἐπιστολὴ ἀναφέρονται συγκεκριμένα τὰ ἑξῆς:

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάσαμε στὸ τεῦχος σας τῆς 15.11.86 τὴν ἐπιστολὴν τοῦ πλοίαρχου Α' Παναγιώτη Γεωργαντᾶ σχετικὰ μετὰ τὴν ἐλεύθερη ἐργασία τῶν συνταξιούχων σὲ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΜΗ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΣΤΟ NAT, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν συνταξιοδότηση 13.500 16.000 ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΩΝ καὶ συμπαραστεκόμαστε στὸν ἀγῶνα τοῦ γιὰ τὴν δίκαιη καὶ λογικὴ ἀποψή του.

Μετὰ τιμῆς

Οἱ συνταξιούχοι Μηχανικοὶ Α':
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΚΚΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΚΙΩΤΗΣ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΑΡΔΑΖΟΥΧΑΣ

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





FRIO CARIBIC and FRIO OLYMPIC, two of our Reefers serving Fishing Fleets on High Seas.

WE SERVE OUR CLIENTS
IN THE TRANSPORT
OF REEFER CARGOES
THROUGHOUT THE WORLD



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

WE ALSO SUPPLY
BUNKERS TO TRAWLERS
AT HIGH SEAS WITH OUR
SPECIALISED SHIPS

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57/60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N 1AL
TEL. 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G.

LAS PALMAS OFFICE
LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LUIS MOROTE STR.-LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL. 265804/265812
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

91, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL. 4182551-7, 7 LINES
TELEX: 211650/213876 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

HAMBURG OFFICE
FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL.: 391433/7
TELEX: 2165378 FSQ D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

Βραβεύθηκε πάλι η ανθρωπιά των πλοιάρχων

ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΑΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η ανθρωπιά των Ελλήνων Πλοιάρχων και η πατροπαράδοτη ανθρωπιστική συμπεριφορά τους έναντι ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα τιμήθηκε για μία ακόμη φορά. Μετά την Ακαδημία Αθηνών και τον Ελληνικό Έρμιο Σταυρό, η Υπάτη Αρμοστεία των Ηνωμένων Έθνων για τους πρόσφυγες απένειμε ειδική τιμητική διάκριση στην Ένωση Πλοιάρχων για τη διάσωση από Έλληνες πλοιάρχους που διακυβεύονταν ελληνικά πλοία 1.662 Βιετναμέζων φυγάδων από το 1978 μέχρι τώρα. Κατά την ίδια περίοδο οι Έλληνες πλοίαρχοι και τα ελληνικά πληρώματα διέσωσαν στις διάφορες θάλασσες του κόσμου 6.552 πρόσφυγες και 426 ναυαγούς, στους οποίους πρόσφεραν φαγητό, θαλπωρή, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και πολλές φορές τους έντυσαν με τα ρούχα που είχαν αγοράσει για τις γυναίκες τους και τα παιδιά τους.

Η ανθρωπιά των Ελλήνων πλοιάρχων τιμήθηκε σε ειδική εκδήλωση που έγινε στις 22 Ιανουαρίου στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς. Στην ίδια εκδήλωση τιμήθηκαν επίσης οι πλοίαρχοι που διέσωσαν ανθρώπινες υπάρξεις στους ωκεανούς, οι πρωτεύσαντες στις εξετάσεις, εκείνοι που πρόσφεραν ουσιαστική βοήθεια προς τους σεισμόπληκτους της Καλαμάτας, οι πλοίαρχοι που συνέβαλαν στη σύσφιξη των σχέσεων της Ελλάδος με άλλες χώρες και τέλος οι πλοίαρχοι βουλευτές για την επάξια εκπροσώπηση της πλοιαρχικής τάξεως στο ελληνικό κοινοβούλιο και οι πλοίαρχοι που διακρίθηκαν για το συγγραφικό τους έργο.

Στην ίδια εκδήλωση τιμήθηκε και ο ναυτιλιακός συντάκτης της «Ναυτεμπορικής» κ. Σωτ. Αράπης για την πολύχρονη προσφορά του στην Πλοιαρχική τάξη και στην Ελληνική Έμπορική Ναυτιλία γενικότερα — η άπονομή τιμητικών διακρίσεων σε δημοσιογράφους από την Ένωση Πλοιάρχων καθιερώθηκε πέρυσι όταν για πρώτη φορά τιμήθηκαν ο Διευθυντής Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημήτρης Τσαπραλής και ο συνταξιούχος δημοσιογράφος κ. Γιάννης Καραμήτσος, που είχε επί σειρά ετών την δημοσιογραφική επιμέλεια της «Πλοιαρχικής Ήχους», δημοσιογραφικού οργάνου της Π.Ε.Π.Ε.Ν. επί σειρά ετών, επίσης για την πολύ-

χρονη προσφορά τους στην πλοιαρχική τάξη και στην Ελληνική Έμπορική Ναυτιλία γενικότερα.

Μετά την άπονομή των τιμητικών διακρίσεων κόπηκε η πίττα των πλοιάρχων και ακολούθησε δεξίωση στο φουαγιέ του Δημοτικού Θεάτρου το οποίο είχε διατεθεί δωρεάν για την εκδήλωση από τον Δήμαρχο Πειραιώς κ. Ανδρέα Ανδριανόπουλο.

Ο λόγος του Προέδρου της ΠΕΠΕΝ κ. Γιάννη Ψαρρά

Μιλώντας στην εκδήλωση ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ κ. Γιάννης Ψαρράς είπε τα εξής:

«Είναι μεγάλη τιμή για την τάξη των Πλοιάρχων και για την Ένωσή μας η βράβευση από τον Ο.Η.Ε. Έκφράζω τις ευχαριστίες όλων μας, των παρόντων και των χιλιάδων συναδέλφων μας που αυτή τη στιγμή οργάνουν τις θάλασσες της ύδρογειού.

Η τιμή αυτή ήρθε, και την αισθανόμαστε σαν δικαίωση για μία σειρά πράξεων, σε μία θά έλεγα πατροπαράδοτη αρχή, των Ελλήνων Πλοιάρχων, για την προσφορά βοήθειας και συμπαράστασης σε πρόσωπα που κινδυνεύουν ή έχουν ανάγκη στην θάλασσα. Έξ άλλου για τον ίδιο λόγο οι Πλοίαρχοι πάσης τάξεως και η Ένωσίς μας βραβεύθηκαν την περασμένη χρονιά από την Ακαδημία Αθηνών και τον ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΡΜΙΟ ΣΤΑΥΡΟ.

Οι Έλληνες καπεταναίοι θεωρούν πολύ φυσικό, συνυφασμένο με τα άλλα καθήκοντά τους την προσφορά βοήθειας και πολλές φορές μέ κίνδυνο της ζωής των και των πληρωμάτων των με πολύτιμη απώλεια χρόνου και γενικά με ζημιές συγκεκριμένες του πλοίου.

Είναι ιστορία και παράδοση, ή πάντα αυθόρμητη θυσία, που έχει σαν αποτέλεσμα την σωτηρία συνανθρώπων οποιασδήποτε εθνικότητας, φυλής, προελεύσεως και χρώματος.

Ο κ. Βαρίνος, Γεν. Γραμματέας της Ένωσής μας θά απαρτιθώσε μία μακρότατη σειρά περιστατικών διασώσεων και επιβλητικούς αριθμούς όπως θά ακούσετε.

Έντυπωσίασε τελευταία η επαναλαμβανόμενη σωτήρια προσφορά βοήθειας ή σωστότερα η διάσωση από βέβαιο θά-

νατο προσφύγων, νέων, γερόντων, παιδιών, που βρέθηκαν στον έσχατο κίνδυνο στην θάλασσα.

Και χωρίς να θέλω να κατηγορήσω συναδέλφους άλλων χωρών, πολλοί από αυτούς συνάντησαν τους δυστυχημένους εκείνους ανθρώπους και αντιπαρήλθον. Οι συνάδελφοί μας οι Έλληνες Πλοίαρχοι ως άλλοι καλοί Σαμαρίτες, τους διέσωσαν, τους περίθαλψαν, χωρίς ούτε καμμία κίνηση ήθικης άμοιβής τότε.

Αυτά είναι από τα ελάχιστα προσφάτα και γνωστά περιστατικά. Η θαλάσσια υπηρεσία όμως όλων μας περιέχει παρόμοια γεγονότα και θέλω να σας βεβαιώσω ότι δεν υπάρχει Έλληνας Πλοίαρχος, χωρίς περιστατικά προσφοράς βοήθειας ή διάσωσης συνανθρώπων μας που κινδύνευαν στην θάλασσα.

Αυτή την προσφορά βραβεύουμε σήμερα.

Στην σημερινή τελετή περιλαμβάνεται και η άπονομή τιμητικών διακρίσεων στους που προσέφεραν εξαιρετικές υπηρεσίες στην Πλοιαρχική Τάξη και στην Έμπορική Ναυτιλία γενικότερα.

Επίσης βραβεύονται και τιμούνται τα μέλη μας που άριστευσαν στις εξετάσεις κατά την εκπαιδευτική περίοδο 1986.

Η Ένωση Πλοιάρχων και το Κεφάλαιο Αλληλασφαλίσεως Πλοιάρχων έχουν να επιδείξουν μία αξιόλογη δραστηριότητα φιλαλληλίας. Υποστηρίξαμε ήθικά και νομικά την ίδρυση, και σε συνέχεια την χρηματοδότηση και στέγαση του Απασχολησιοθεραπευτικού Κέντρου «Η ΑΡΓΩ».

Σταθήκαμε άρωγοί στις οικογένειες των συναδέλφων θυμάτων της αεροπειρατείας της Βαλέττας και πρόσφατα στους 106 συναδέλφους μας σεισμόπληκτους της Καλαμάτας. Διαθέτοντας διά τους ως άνω σκοπούς τό ποσό των 4.350.000 δραχμών.

Ακόμη θά θεωρούσα παράλειψη να μην αναφέρω ότι στους συναδέλφους μας που απέχωρησαν από την ενεργό υπηρεσία, διενεμήθησαν ως έφ' άπαξ 27.500.000 δραχμές από τό ΚΑΠΕΝ.

Τέλος όπως κάθε χρόνο γίνεται η κοπή της πίττας των Πλοιάρχων με μία ευχή.

Τό 1987 νά είναι έτος ανάκαμψης και

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

προκοπής της Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά παράλληλα τό έτος πού θά άπαλλάξει τό ναυτεργατικό δυναμικό από τό άγχος της άνεργίας.

Θέλουμε άκόμα νά ευχαριστήσουμε τόν κ. Δήμαρχο διά τήν παραχώρησιν της αίθουσας του Δημοτικού Θεάτρου, όπου καί πραγματοποιούμε τήν έκδήλωση αυτή.

Εύχομαι σέ όλους τούς συναδέλφους μας πού ταξιδεύουν Γαλήνιες Θάλασσες, καλή επάνοδο καί γιά όλους έμάς ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ.

Οί τιμηθέντες

Δημοσιεύονται παρακάτω τά όνόματα όλων τών πλοίαρχων πού τιμήθηκαν στή διάρκεια της έκδηλώσεως:

ΓΙΑ ΔΙΑΣΩΣΗ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ

Πλοίο: «Σή Τάιντ» της έταιρίας «Γλαύκη», διότι διέσωσε 62 Βιετναμέζους πρόσφυγες, 180 μίλια νοτίως του Βιετνάμ τήν 1 'Ιανουαρίου 1986. Οί πρόσφυγες αποβιβάστηκαν σ'οι στήν Σιγκαπούρη. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ: 'Ο πλοίαρχος Θ. Κασιάρης, ό υποπλοίαρχος Γ. Τσιγγάνος, οί άνθυποπλοίαρχοι Σ. Σπηλιόπουλος, Ε. Μάντης.

Πλοίο: «Κρήτη Τζέιντ» της έταιρίας «Αβίν Λάινερς», διότι διέσωσε 144 Βιετναμέζους πρόσφυγες, στήν θαλάσσια περιοχή της Νότιας Κίνας στίς 16 'Απριλίου 1986. Οί πρόσφυγες αποβιβάστηκαν σ'οι στήν Σιγκαπούρη. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ: 'Ο πλοίαρχος Δ. Κυριακούλης, ό υποπλοίαρχος Β. Άνταστόπουλος, οί άνθυποπλοίαρχοι Β. Άρωλιθανάκης, Β. Δρόσος.

Πλοίο: «Νέστωρ» της έταιρίας «Πήγασος», διότι διέσωσε 14 Βιετναμέζους πρόσφυγες, στήν θαλάσσια περιοχή της Νότιας Κίνας τόν 'Ιούνιο 1986. Οί πρόσφυγες αποβιβάστηκαν σ'οι στήν 'Ιαπωνία. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ: 'Ο πλοίαρχος Δ. Παναγιώτου, ό υποπλοίαρχος Άπ. Κατασούρης, οί άνθυποπλοίαρχοι Μ. Μαίλλης, Γ. Δαβράδος.

Πλοίο: «Καματερή» της έταιρίας «Κάσσιαν Ναβικέϊτιον», διότι διέσωσε 9 Βιετναμέζους πρόσφυγες, στήν θαλάσσια περιοχή της Νότιας Κίνας, στίς 10 Σεπτεμβρίου 1986. Οί πρόσφυγες αποβιβάστηκαν σ'οι στήν Σιγκαπούρη. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ: 'Ο πλοίαρχος Β. Παναγιωτόπουλος, ό υποπλοίαρχος Χ. Χριστοφοράτος, οί άνθυποπλοίαρχοι Μ. Κωνσταντάκης, Ά. Παράσχης.

Πλοίο: «Φάλλον της όμώνυμης έταιρίας, διότι διέσωσε 12 Βιετναμέζους πρόσφυγες, 100 μίλια νότια από τίς άκτές του Βιετνάμ, στίς 18 Σεπτεμβρίου 1986. Οί πρόσφυγες αποβιβάστηκαν σ'οι στή Χόγκ Κόγκ. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ: 'Ο πλοίαρχος Δ. Σιμεγιάντος, ό υποπλοίαρχος Λ. Πούλος, οί άνθυποπλοίαρχοι Έ. Τζούμας, Έ. Κουμάκης.

ΔΙΑΣΩΣΕΙΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΥΠΑΡΞΕΩΝ ΑΝΑ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Πλοίο: «Αλκαίος» της έταιρίας ΑΝΕ Λέσβου, διότι διέσωσε 7 ναυαγούς του μότορσιπς «Άγιος Νικόλαος» στίς 17 'Ιανουαρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Β. Τσακίρης.

Πλοίο: «Μίλος Αϊλαντ» της έταιρίας «Σπέτσαι», διότι πρόσφερε βοήθεια καί διέσωσε τό πλήρωμα του άκυβέρνητου πλοίου «Don Richard» στίς 24 'Ιανουαρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Π. Πολυχρονίου.

Πλοίο: «Όρλεάνη» της έταιρίας «Λέ Τιμόν Τσάνοπορτ», διότι διέσωσε τό 30μελές πλήρωμα του από φωτιά πού έκδηλώθηκε μετά τόν έμβολισμό του από Όλλανδικό άλιευτικό, στίς 24 'Ιανουαρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Δ. Κυριαζής.

Πλοίο: «Σαιντ Έλεν» της έταιρίας «Θεναμάρις», διότι διέσωσε τό 11μελές πλήρωμα του βυθισθέντος τούρκικου πλοίου «Halim Mete» τήν 1 Μαρτίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Β. Κασιμάτης.

Πλοίο: Ε/Γ-Ο/Γ «Κάμιρος» της έταιρίας «Δ.Α.Ν.Ε.», διότι διέσωσε τούς ναυαγούς του Μ/Σ «Ημερία» τό όποίο βυθίστηκε στίς 12 Μαρτίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Σ. Μαίλης.

Πλοίο: «Έλ Γκρέκο» της έταιρίας «Μινωική Γραμμαί», διότι διέσωσε 8 ναυαγούς πλήρωμα του Έλληνικού Φορτηγού «Παναγιώτα» στίς 14 Μαρτίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Δ. Καπιτσαλάς.

Πλοίο: «Χαβάνη» της έταιρίας «Ντόριαν Έλλάς», διά τήν στάση καί συμπεριφορά του κατά τήν πυρκαϊά πού έπακολούθησε του βομβαρδισμού του υπό Λιβεριανή σημαία πλοίου καί τήν διάσωση του πληρώματος στίς 29 Μαρτίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ: 'Ο πλοίαρχος Κων/νος Καραμπλάκας, ό υποπλοίαρχος Π. Κούτικας.

Πλοίο: «Ιδέα» της έταιρίας «Λέ Τιμόν Τράνσπορτ», διότι διέσωσε 7 φαράδες από τήν Σενεγάλη στίς 31 Μαρτίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Κων/νος Τομπάλου.

Πλοίο: «Φωτεινή» της έταιρίας «Έβικάρ», διά τήν διάσωση πληρώματος καί ρυμούλκη-

ση του βρετανικού γιούτ «Lady S» στίς 5 'Απριλίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Μ. Γκρίτζαλης.

Πλοίο: «Σέριφος» της έταιρίας «Έλετσον Κορπορέϊτιον», διότι διέσωσε 4 Δανούς ναυαγούς του πλοίου «Λίμπεκ Κλίπερ» στίς 5 'Απριλίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος 'Ο. Λεκατσάς.

Πλοίο: «Σύρα» της έταιρίας «Κρόνος», διότι διέσωσε 3 Δανούς ναυαγούς ανατολικά της Νικαράγουα, στίς 5 'Απριλίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Δ. Λιονάτος.

Πλοίο: «Τσέρρυ» της έταιρίας «Γλαύκη», διότι διέσωσε Νοτιοκορεάτες ναυαγούς του έγκαταλειφθέντος πλοίου «Inory Dragon». ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Δ. Νομικός.

Πλοίο: «Φάροσιπ Λ», της έταιρίας «Σέρες», διότι μέ τίς εύστοχες ενέργειές του έγινε επιτυχής επιχείρηση διασώσεως στήν θάλασσα του Γ' Μηχανικού Χατζηπαναγιώτη, στίς 29 'Ιουλίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Ά. Γρυπιάς.

Πλοίο: «Αντίπολις» της έταιρίας «Ανδριακή», διότι διέσωσε 2 ναυαγούς πληρώματος Θ/Γ «Yara» στίς 7 Σεπτεμβρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Ά. Κυριακού.

Πλοίο: «Βικτώρια II» της έταιρίας «Σελίσια», διά τήν διάσωση του 20μελούς πληρώματος του μετά από φωτιά πού έκδηλώθηκε στό πλοίο, στίς 19 Σεπτεμβρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Μ. Τομάζος.

Πλοίο: «Φάντασιν Λ» της έταιρίας «Σέρες», διότι διέσωσε 2 Άμερικανούς ναυαγούς στήν Καραϊβική θάλασσα, στίς 2 'Οκτωβρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος 'Ι. Παγώνης.

Πλοίο «Σάμος» της έταιρίας «Πλειάδες», διότι διέσωσε 15 Άμερικανούς ναυαγούς στήν Καραϊβική θάλασσα, στίς 2 'Οκτωβρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Ε. Τραυλός.

Πλοίο: Ε/Γ-Ο/Γ «Αίολος» της «Φραγκλαίν», διότι διέσωσε 2 Άλβανούς ναυαγούς ανοικτά της Κερκύρας στίς 25-10-86. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος 'Υ. Παπαδόπουλος.

Πλοίο: «Ποντιακή Δόξα» της έταιρίας «Μαρμαράς», διά τήν ανθρωπιστική ενέργεια καί αποτελεσματική συμβολή στήν διάσωση τών 2 παιδιών από τήν Κάρπαθο στίς 28 'Οκτωβρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ό πλοίαρχος Θ. Ρομποζάνης.

Πλοίο: «Σκόπελος» της έταιρίας «Άρκα», διότι μέ τίς εύστοχες ενέργειες του πλοίαρχου Εύαγγελου Κούζιλου διεσώθη όλο τό πλήρωμα κάτω από δυσμενείς συνθήκες. Συγκεκριμένα παρέμεινε στό μισοβυθισμένο πλοίο ενώ έπνεαν άνεμοι 11 ΒF έξαφαιζοντας έτσι τήν άσφαλή μεταφορά του πληρώματος του στό πορτογαλικό άλιευτικό «Nav-



RUGGIERO & OGLE

SHIPPING AGENCY NEW YORK

PROMPT AND EFFICIENT SERVICE TO GREEK SHIPPING

TEL.: (718) 816.8850
TELEX: 6852840
CABLES: ROMOTSHIPS NEW YORK

1208 BAY STREET
STATEN ISLAND
NEW YORK 10305

escante» στο όποιο μεταφέρθηκε και εκείνος μαζί με τον συνεργάτη του Άνθυποπλοίαρχο Παναγιώτη Βέρση μετά από ριψοκίνδυνες ενέργειες, στις 13 Νοεμβρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ ο πλοίαρχος Ε. Κούζιλος και ο άνθυποπλοίαρχος Π. Βερσής.

Πλοίο: «Σκάγουϊντ» της εταιρίας «Βερνίκος», διότι διέσωσε 5 Ιταλούς ψαράδες 35 μίλια νότια του Μπάρι της Ιταλίας, στις 6 Δεκεμβρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ο πλοίαρχος Σ. Πεπές.

Πλοίο: «Δήμητρα» της εταιρίας «Ευάγγελος Π. Νομικός», διότι διέσωσε 7 ψαράδες στον Ειρηνικό Ωκεανό και ρυμούλκισε το σκάφος «Φλορέντα» στο λιμάνι Έσμεράλντα, στις 9 Δεκεμβρίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ο πλοίαρχος Ε. Μιχαλέτος.

Πλοίο: ΕΙΓ-ΟΙΓ «Επτάνησος» της εταιρίας «Στρίντζη», διότι διέσωσε 4 άλιεις στον Εύβοϊκό Κόλπο κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ο πλοίαρχος Κ. Τζώρτζης.

Πλοίο: «Ήστ Γουίντ» της εταιρίας «Γουέστυντ» διότι διέσωσε 27 ναυαγούς του πλοίου «Άλέξανδρος Φ.» στις 28 Απριλίου 1986. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ο πλοίαρχος Β. Πετράς.

Ε Π Α Ι Ν Ο Ι **ΠΡΩΤΕΥΣΑΝΤΕΣ ΣΤΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Α' Β' Γ' ΤΑΞΕΩΣ 1986**

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α'

Θ. Καλπατζής, Δ. Δρίβας, Ν. Καραμούζος.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β'

Ν. Κουφογιάννης, Γ. Δούκας, Κ. Γάτσινο.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Γ'

Β. Κωνσταντάς, Π. Πολιτόπουλος, Γ. Άντωνάκος, Ε. Κλιάρης, Γ. Σβάρνας.

Ε Π Α Ι Ν Ο Ι

Για την ούσιαστική βοήθεια που προσέφε-

ραν τους σεισμόπληκτους της Καλαμάτας.

Πλοίο: «Πάρος» της «Έλληνικής Άκτοπλοίας». ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ ο πλοίαρχος Ί. Τζερεφόρ, ο ύπαρχος Ί. Ζαζάνης, ο ύποπλοίαρχος Γ. Μαρτίνορ και ο άνθυποπλοίαρχος Ν. Σαράντου.

Πλοίο: «Μαριάννα» της εταιρίας «Λάτση». ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ ο πλοίαρχος Ή. Νταϊρόπουλος, ο ύπαρχος Θ. Άθανασόπουλος, ο ύποπλοίαρχος Β. Ίωαννίδης και οι άνθυποπλοίαρχοι Π. Δημητρακούλης και Ε. Κόκορης.

Flying Dolphins της εταιρίας «Σέρες». ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ οι πλοίαρχοι Π. Πολυχρονάκης, Ί. Άργυρακούλης, Ά. Χαλιωτής, Σ. Λιβανός.

Για την πολυετή προσφορά του εις την σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ Έλλάδος - Βραζιλίας. Για τον ίδιο λόγο βραβεύτηκε από την Πολιτεία του Σάο Πάολο της Βραζιλίας. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ο πλοίαρχος Γεώργιος Περιβολάρης.

Για την πολυετή προσφορά του εις την σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ Έλλάδος - Ιταλίας. Για τον ίδιο λόγο βραβεύτηκε με τό χρυσό μετάλλιο της πόλεως της Άγκόνα από την κυβέρνηση της Ιταλίας. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΕ ο πλοίαρχος Ά. Κανάρης.

Για τις μελέτες τους, την έρευνα και τα συγγράμμάτα τους τα όποια βοήθησαν στην αναβάθμιση των γνώσεων των Άξιωματικών Ε.Ν., που άφορούν την ασφάλεια ναυσιπλοίας και την ασφάλεια ζωής στην θάλασσα. ΒΡΑΒΕΥΘΗΚΑΝ οι πλοίαρχοι Ε.Ν. συγγραφείς: Ά. Λεοντόπουλος, Ί. Φανέλλης, Γ. Μαρκογιάννης και ο Γ. Δούκας μέλος του Δ.Σ. της ΠΕΠΕΝ.

ΑΝΑΚΗΡΥΧΤΗΚΑΝ με όμόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου ως επίτιμα μέλη της Πανελληνίου Ένώσεως Πλοίαρχων

Ε.Ν. πάσης τάξεως.

Άλεξ. Άβραμίδης.

Πλοίαρχος Ε.Ν. - Βουλευτής, για την έπαξια εκπροσώπηση της Πλοιαρχικής τάξεως στο Έλληνικό Κοινοβούλιο.

Εύαγ. Πεντάρης.

Πλοίαρχος Ε.Ν. - Βουλευτής, για την έπαξια εκπροσώπηση της Πλοιαρχικής τάξεως στο Έλληνικό Κοινοβούλιο.

Σωτήρ. Άράρης.

Δημοσιογράφος έφημερίδος «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ», για την πολύχρονη προσφορά του στην Πλοιαρχική τάξη και στην Έμπορική Ναυτιλία.

Κων. Στεφανόπουλος.

Πλοίαρχος Ε.Ν. - Λογοτέχνης βραβευμένος με βραβείο «ΚΑΒΒΑΔΙΑ», για την πολύχρονη προσφορά του προς την Έμπορική Ναυτιλία και την προβολή της πλοιαρχικής τάξεως γενικότερα.

Ίδρυμα Διαμαντή Ί. Πατέρα, για την φιλανθρωπική προσφορά του στην Πλοιαρχική τάξη και στους ναυτικούς γενικότερα.

Νικόλαος Πατέρας, για την φιλανθρωπική προσφορά του στην Πλοιαρχική τάξη.

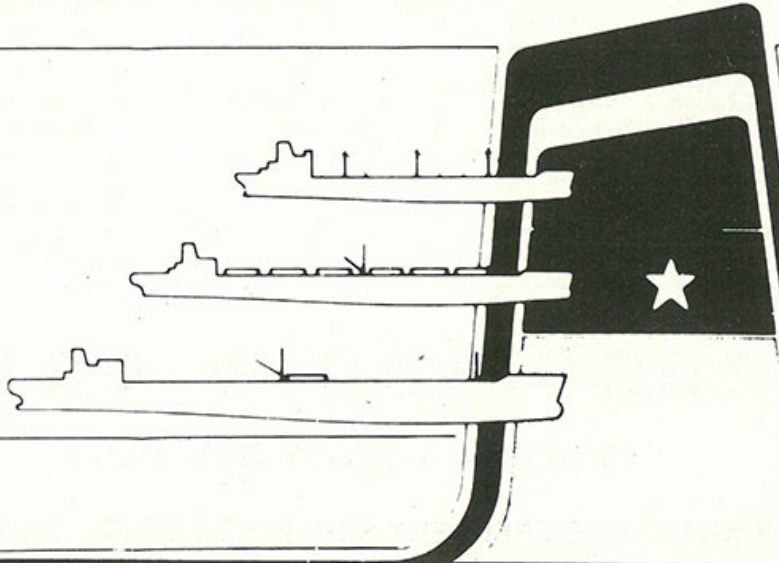
Ίδρυμα Νικολάου Γουλανδρή, για την φιλανθρωπική προσφορά του στον Οίκου Ναύτου και στους ναυτικούς γενικότερα.

Άναστ. Δημαράκης.

Πλοίαρχος Ε.Ν. - Άρχιπλοίαρχος Λ.Σ. έ.ά. για τις μελέτες και τα συγγράμμάτα του που βοήθησαν στην αναβάθμιση των γνώσεων και της εκπαίδευσης των Άξιωματικών Ε.Ν.

Επίσης ανακηρύχθηκαν επίτιμα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελληνίου Ένώσεως Πλοίαρχων Ε.Ν. πάσης τάξεως με όμόφωνη απόφασή του, τα έκλεγμένα μέλη του Δ.Σ. τα όποια συνταξιοδοτήθηκαν τό 1986, Ματ. Κοράκης και Γεώργ. Λαμπαδαρίδης.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: 'Η σωστή πορεία

Υπό κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, ναυτιλιακού συμβούλου

Α' ΜΕΡΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ — Έξελικτική πορεία της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας

Τό τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου βρήκε την Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία⁽¹⁾ με 350 πλοία φορτηγά που έφθαναν τούς 1.178.578 grt. και έξι επιβατηγά 41.613 grt. και μάλιστα μεγάλης ηλικίας.

Από την εποχή αυτή και έπειτα οι Έλληνες έφοπλιστές έβαλαν στόχο να άνασυντάξουν και να αύξήσουν τον έμπορικό τους στόλο εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και κρατική συμπαράσταση. Σάν διέξοδο διέκριναν ότι τά άμερικάνικα «LIBERTIES» θά ήταν τά πλοία που κατεχοχόν προσφέρονταν λόγω της πληθώρας τους στην άγορά, της χαμηλής τιμής τους και των ιδιαιτέρων διευκολύνσεων που παρέχονταν γιά την άγορά τους.

Κατ' αυτό τον τρόπο και άφου εξασφαλίσθηκαν οι άπαραίτητες προϋποθέσεις ό έλληνικός στόλος εξοπλίσθηκε με τά 100 «LIBERTIES» όλικής χωρητικότητας περίπου 1 έκατ. τόνους που άποτέλεσαν τό όρόσημο γιά την περαιτέρω ανάπτυξη της tramp ναυτιλίας.

Παρά τις άντίξοες έσωτερικές και έξωτερικές συνθήκες που έπικρατούσαν στην Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία άρχισε μιά άνοδική πορεία που όδήγησε στο έλληνικό ναυτιλιακό θάυμα.

Η στενότητα της Έλληνικής άγοράς, ή άδυναμία κρατικής ένίσχυσης, ή έλλειψη σοβαρής έθνικής τεχνικής ύποδομής, ή περιορισμένη δυνατότητα χρηματοδότησης από τις Έλληνικές τράπεζες, άνάγκασαν τον έφοπλιστή - έπιχειρηματία να άναζητήσει ύποστήριξη στο διεθνή χώρο που τον βοήθησε να μετατρέψει τις έσωτερικές άδυναμίες σε παράγοντα έπιτυχίας.

Οι παράγοντες εκείνοι που βοήθησαν να γίνει ή Έλληνική Ναυτιλία πρώτη ανά την ύδρόγειο ήσαν:

1. Η ναυτοσύνη του Έλληνα ναυτικού

Όπως άναφέρει μεταξύ άλλων σε άρθρο του ό Μαν. Κουλουκουνητής⁽²⁾ «Η έπιτυχής εξέλιξη του Έλληνικού Έφοπλισμού θά ήτο άδύνατον να συντελεσθή χωρίς την έισφορά του Έλληνα ναυτικού, την άφοσίωσίν του εις την έργασίαν του και την ύπερηφάνειαν την όποίαν ήσθάνετο με την πρόοδο που κάθε χρόνο έπραγματοποιείτο».

Η ναυτοσύνη του Έλληνα ναυτικού βασίσθηκε όχι μόνο στη Ναυτική μας παράδοση και τό φιλότιμο του Έλληνα ναυτεργάτη αλλά και στην ιδιαίτερη άγάπη που άναπτύχθηκε μεταξύ πλοίου — έφοπλιστή και ναυτεργάτη.

Βέβαια αυτός ό ναυτεργάτης με τις παραπάνω άρετές συνέπεσε να είναι και ό φθηνότερος στην Εύρώπη, πράγμα που έκανε τό Έλληνικό πλοίο πολύ άνταγωνιστικό σε σύγκριση με τό Άγγλικό -Νορβηγικό ή όποιοδήποτε άλλο Εύρωπαϊκό.

2. Η ναυτική παράδοση

Η διατήρηση της Έλληνικής ναυτικής παράδοσης δέν συνίσταται μόνο στην διατήρηση των κεκτημένων. Θεμελιώνεται σταθερώς επί της συνέχειας και της διαδοχής, τονίζει δέ σε άρθρο του ό Μαν. Κουλουκουνητής⁽³⁾ «ή δοκμασμένη όδός που όδήγησε τούς Έλληνες εις τό σημερινό περίοπτον σημείον έχαραχθη από την προσφυγή εις τά μεταχειρισμένα πλοία των έμπειρων και άποφασισμένων να άφιερωθούν εις την περιπέτειαν της θαλάσσης Έλλήνων ναυτικών».

3. Ίκανότης και έμπειρία στην διαχείριση και διοίκηση του Έλληνα έφοπλιστή

Έργατικός, τολμηρός, εύέλικτος και άνεξάρτητος στην λήψη άποφάσεων τόσο σε θέματα τακτικής όσο και σε θέματα στρατηγικής, διορατικός, καταφέρνει να διοικεί προσωπικό με την δικτατορία του ενός ή την όλιγαρχία των ίκανών της οίκογενείας⁽⁴⁾.

4. Η χρηματοδότηση από τό Διεθνές Τραπεζικό Σύστημα

Βοήθησε άναμφισβήτητα την τρομερή ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας. Ο παράγοντας αυτός αξίζει περαιτέρω άνάλυση, γιati ει- ναι από τούς κυριότερους συντελεστές που βοήθησαν στην ανάπτυξη της έλληνόκτητης ναυτιλίας κυρίως την περίοδο μεταξύ 1953-1973, όπου λόγω του αύξημένου μεγέθους των πλοίων, κατ' επέκταση του κόστους, οι έφοπλιστές χρειάζονταν συνεχώς όλο και μεγαλύτερα ποσά χρημάτων γιά να μπορέσουν να άνταποκριθούν στις άνάγκες που δημιουργούσε τό έμπόριο.

Θά μπορούσε να είπωθεί ότι ύπήρξε μιά καταπληκτική σύμπτωση όπου οι Τράπεζες είχαν άρκετά περισσευούμενα χρήματα λόγω των Εύρωδολλαρίων - Πετροδολαρίων και ή άπόδοση των επενδύσεων σε πλοία ήταν άρκετά ύψηλή που δικαιολογούσε άκόμη και χρηματοδοτήσεις με ύψηλό ποσοστό κινδύνου. Έτσι κτίσθηκαν πλοία πανάκριβα VLCC — ULCC χωρίς χρονοναύλωση τά όποία όδηγήθηκαν από τά ναυηγεία κατευθείαν σε παροπλισμό ζημιώνοντας έτσι όχι μόνο τις τράπεζες αλλά και έξανεμίζοντας πολλά από τά κέρδη προηγούμενων ετών των Έλλήνων πλοιοκτητών.

Ο Μαν. Κουλουκουνητής⁽⁵⁾ παρατηρεί εκείνη την περίοδο ότι: «άναλίσκομεν ούτω τά όλίγα άποθεματικά μας και αύξάνομεν τό τοννάζ, έπωφελούμενοι γενναίων πράγματι πιστώσεων και τό τοννάζ αυτό όχι μόνον δέν έχει έτοιμήν την άπασχόλησιν, αλλά προώριται να παρατείνη την σημερινήν δύσκολον κατάστασιν της μεγάλης ύπέρ την ζήτησιν προσφοράς χωρητικότητας».

5. Συγκυρία παραγόντων 1953-1980

Προβλέψεις άνετράπησαν με τό κλείσιμο του SUEZ CANAL τό 1956 και 1967, έξαιτίας του πολέμου της Κορέας και του Βιετνάμ.

Τά γεγονότα αυτά επέφεραν τεράστια μή φοοολογούμενα κέρδη στούς Έλληνες πλοιοκτήτες «ή χρυσή εποχή» του Σουέζ⁽⁶⁾ λόγω της άπασχόλησης του μεγαλύτερου Έλληνικού τοννάζ στην SPOT MARKET.

Συγκυρία παραγόντων θά μπορούσε επίσης να θεωρηθεί ή ανάπτυξη όλων των κρατών, άναπτυγμένων και μή, με ρυθμούς ανάπτυξης πάνω από 5% - 8% έτησίως, με άποτέλεσμα οι θαλάσσιες μεταφορές να αύξάνουν σχεδόν σταθερά δημιουργώντας ζήτηση γιά πλοία όλοένα και μεγαλύτερα. Σε περίοδο που μειώνονται οι παραδοσιακές Εύρωπαϊκές ναυτιλίες και οι ύποανάπτυκτες χώρες μή έχοντας λύσει τά προβλήματα επιβιώσής τους άπόσχουν από την δημιουργία έθνικών στόλων.

Οι άνατολικές χώρες κατασκευάζουν δικούς τους στόλους, αλλά και αυτοί δέν έπαρκούν γιά τις άνάγκες τους.

Η Ίαπωνία άναπτύσσεται με ταχύ ρυθμό δημιουργώντας μιά μεγάλη ζήτηση γιά θαλάσσιες μεταφορές και στηρίχθηκε σε μεγάλο ποσοστό στον Έλληνικό στόλο.

(1) Α. ΤΖΑΜΤΖΗΣ «Τά ΛΙΜΠΕΡΤΥ και οι Έλληνες»

(2) Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ «Ο παλαιός και τωρινός ναυτικός»

(3) Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ «Η Σήμερον και ή Αύριον»

(4) Μ. Δ. ΛΩΣ «Προοπτικές της Έλληνικής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως γιά κάποια μορφή συλλογικής διοικήσεως».

(5) Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ «Τά πεπραγμένα και ή αύριον»

(6) Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ «Σήμερον και ή αύριον»

Φθάνοντας στο τέλος αυτής της περιόδου βλέπουμε ότι, η ανάκαμψη του 1978-79 βρήκε την ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία με πολλά ανανεωμένα πλοία ξηρού φορτίου και με μία πλειάδα νέων εισερχομένων έφοπλιστών - επιχειρηματιών, που επένδυσαν μέρος των χρημάτων τους που είχαν κερδηθεί από άλλους τομείς της Έλληνικής Οικονομίας. Δεν έλλειψε όπως ούτως ή άλλως και η βοήθεια από τις Τράπεζες που σκόρπιζαν απλόχερα την αισιοδοξία τους εμπρακτά.

Στην άλλη πλευρά της TRAMP ναυτιλίας ή ναυλαγορά των TANKERS συνεχίζει να βρίσκεται καθηλωμένη μέσα στο τέλμα της.

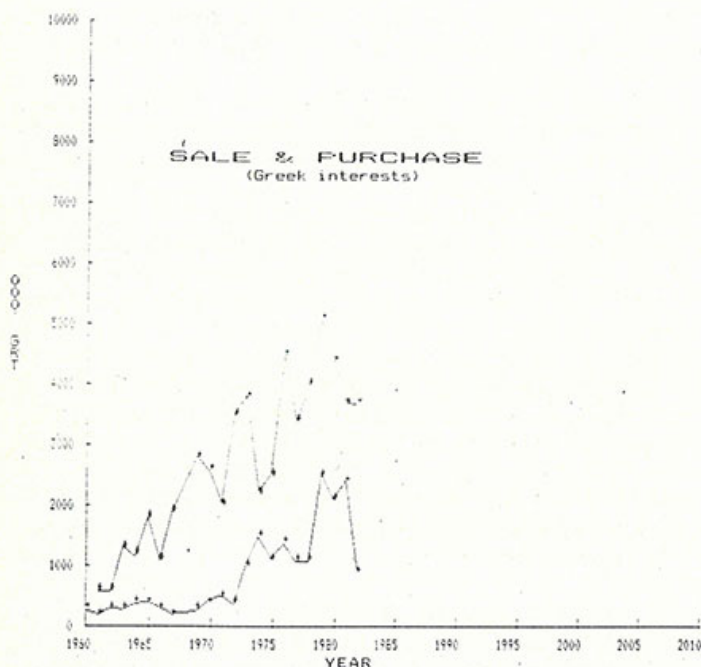
Οι καλύτερες ημέρες του 1979-80 στα πλοία ξηρού φορτίου έδωσαν και πάλι μία νότα αισιοδοξίας (ειδικά στους άθεράπευτα αισιόδοξους πλοιοκτήτες), που πεπεισμένοι ότι η έποχή των ισχνών αελάδων είχε παρέλθει, προέβησαν σε άθροές αγορές υπερηλίκων πλοίων ξηρού φορτίου, υποθηκεύοντας σχεδόν κάθε πλοίο που είχαν αποσβέσει. Και μπορεί μόνιμες αγορές της περιόδου 1974-1978 να ήταν επιτυχημένες, αλλά εκείνο που ήταν σίγουρα καταστροφικό κατά πλειονότητα ήταν οι αγορές πλοίων στην περίοδο 1980-

1981, που αγοράστηκαν σε αστρονομικές τιμές, με μοναδικά κριτήρια κατά πρώτο λόγο την ευκαιρία της εύκολης δανειοδότησης εκ μέρους των Τραπεζών και κατά δεύτερο την αισιοδοξία ότι η αγορά θα παρέμεινε στα ίδια επίπεδα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Δυστυχώς η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση του 1979 σε συνδυασμό με την χαμηλή παραγωγικότητα των αναπτυσσόμενων χωρών, τον ύψηλο δανεισμό τους, αλλά και με την αλλαγή της αμερικανικής δανειοδοτικής πολιτικής με βάση αυστηρά χρηματοοικονομικά κριτήρια και η άνοδος του δολαρίου, καθήλωσαν τις περισσότερες οικονομίες των αναπτυσσόμενων ή μη χωρών, και κατ' έπείκταση το θαλάσσιο εμπόριο, που από το 1979 και μετά συρρικνώνεται.

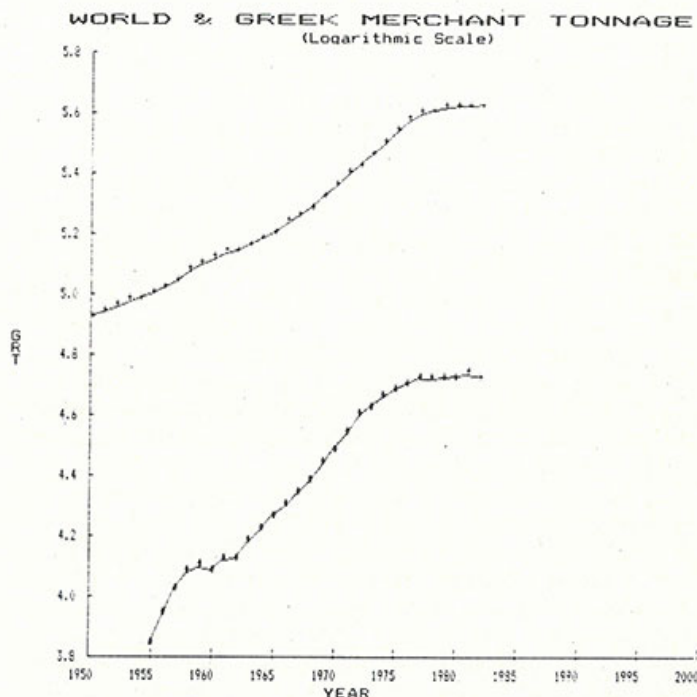
Τά αποτελέσματα της δεύτερης πετρελαϊκής κρίσης είχαν άμεσο αντίκτυπο στην TRAMP ναυτιλία, της οποίας τα πλοία οδηγήθηκαν πάλι από τα πρώτα στα άγκυροβόλια του παροπλισμού με όλες τις γνωστές επιπτώσεις.

* Παρατίθενται πίνακες στατιστικών στοιχείων από την Τράπεζα Πληροφοριών (DATA BANK) του Ίνστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (INMEP).



LEGEND
• = SALE
• = PUR.

DATA BANK - INSTITUTE OF MARITIME STUDIES AND RESEARCH (IMSR) H. CHARALAMBOIDES.



LEGEND
• = WORLD
• = GREEK

DATA BANK - INSTITUTE OF MARITIME STUDIES AND RESEARCH (IMSR) H. CHARALAMBOIDES.

Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

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

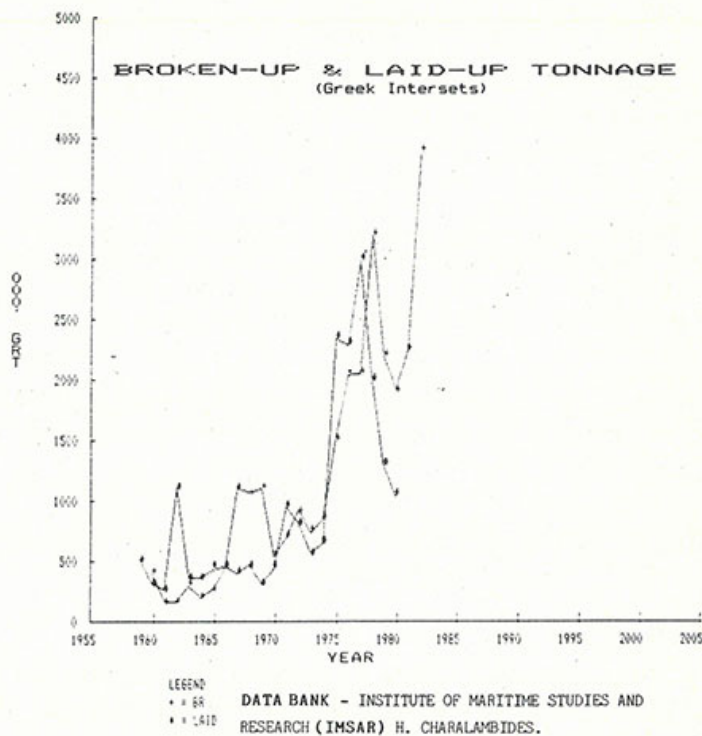
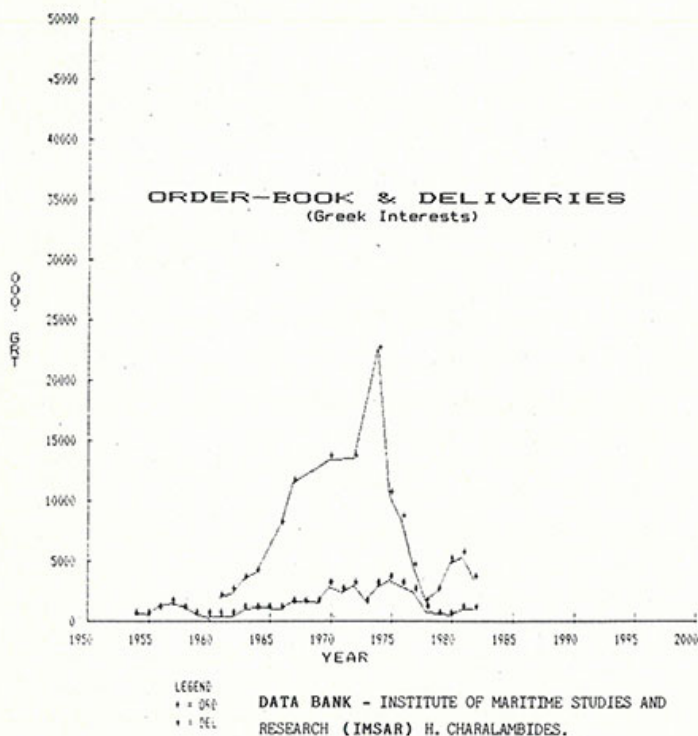
Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina

Diracción telegráfica CORMORAN - BAIREs

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

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





B' ΜΕΡΟΣ

Διαρθρωτικές μεταβολές στην δομή της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας

Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία αναπτύχθηκε κάτω από ένα ελεύθερο καθεστώς όπου ο Έλληνας πλοιοκτήτης σάν άτομο μπορούσε νά σχεδιάσει την ανάπτυξη της οικογενειακής ναυτιλιακής επιχείρησης σέ συνεργασία πάντοτε μέ κάποια Τράπεζα ή χρονοναυλωτή.

Σήμερα οί συνθήκες είναι διαφορετικές:

— Η νέα συμπεριφορά τών Τραπεζών, πού τείνει νά διαμορφώσει μία αντίθετη από αυτή πού υπήρχε μέχρι σήμερα χρηματαγορά γιά τή Ναυτιλία,

— ή ταχέως εξελισσόμενη καί συγχρόνως πανάκριβη τεχνολογία, πού συνδέεται άμεσα μέ τήν επενδυτική δυναμικότητα καί τήν ανταγωνιστικότητά της επιχείρησης,

— ή επιβαρυντική πολιτική προστασίας της εργασίας, καί του περιβάλλοντος καί οί διεθνείς θεσμοί πού αποσκοπούν στην εξισορρόπηση επί μέρους εθνικών συμφερόντων, σέ επίπεδο ΕΟΚ, αναπτυγμένων χωρών καί Τρίτου Κόσμου (προστατευτισμός καί διακρίσεις),

— ή βαθμιαία αλλά συνεχώς έντεινόμενη συρρίκνωση της αγοράς τών TRAMPS καί ή ταυτόχρονη στροφή τών παραδοσιακών ναυτιλιών πρós τίς τακτικές υπηρεσίες καί τά εξειδικευμένα φορτία, ή αναζήτηση νέων μορφών διασφαλίσεως φορτίων στίς πηγές τους, κυρίως πρώτων ύλων πού οδηγεί στην διαφοροποίηση του είδους της μέχρι σήμερα ναυτιλιακής επιχείρησης, έχουν αλλάξει ριζικά τό πρόσωπο της παραδοσιακής Έλληνικής Ναυτιλιακής Επιχειρήσεως.

— Όπως είδαμε λοιπόν, οί αλλαγές είναι τέτοιες πού ή διεθνής κατάσταση άρνεϊται τό μοντέλλο του ανεξάρτητου πλοιοκτήτη - επιχειρηματία καί ζητά μεγαλύτερες μονάδες εκμετάλλευσής κάτω από ένα αποτελεσματικό «management».

Σήμερα περιλαμβάνει Τράπεζες, leasing εταιρίες, εμπορικούς οίκους καί χρηματοδοτικά ιδρύματα. Η εμφάνιση τών νέων αυτών τύπων πλοιοκτητών δημιούργησε μεγαλύτερη ανάγκη γιά υπηρεσίες διαχείρισης τών πλοίων.

Δηλαδή ό διαχειριστής του πλοίου φροντίζει γιά λογαριασμό του πλοιοκτήτη, γιά όλες τίς λειτουργίες όπως επάν-

δρωση του πλοίου, συντήρησή του, τροφοδοσία καί ασφάλεια.

Ο πλοιοκτήτης αντίθετα συγκεντρώνεται στην άνευρεση της πιό αποδοτικής απασχόλησης γιά τό πλοίο, στόν προσδιορισμό του κατάλληλου χρόνου διάθεσής του ή στην αγορά καί άλλων μονάδων.

Οί πλοιοκτήτες όλων τών μεγεθών ανέπτυξαν νέες διαχειριστικές ικανότητες γιά νά αντιμετωπίσουν τήν κατάσταση πού δημιουργήθηκε από τήν συρρίκνωση τών στόλων τους.

Σύμφωνα μέ τόν δμίλο Ν.Ι. GOULANDRIS ή διαχείριση πλοίων ήταν μέρος της στρατηγικής του γιά νά επιβιώσει στην αγορά.

Ο Όμιλος του Χόγκ Κόγκ WALLEM SHIPMANAGEMENT, ήταν αυτός πού είχε φέτος τήν μεγαλύτερη δραστηριότητα στην διαχείριση πλοίων τρίτων.

Ένας από τούς ρόλους της WALLEM, σύμφωνα μέ τήν κ. Λυριτζή εκπροσώπου του όμίλου, είναι νά βοηθήσει έναν επιχειρηματία μέ τό Marketing, άκόμη καί νά του διαμορφώσει μία πιό αξιόπιστη, από τραπεζικής πλευράς εικόνα.

Η HANSEATIC SHIPPING CO. της Κύπρου όπως καί ή WALLEM προσφέρει μία σειρά υπηρεσιών μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται καί ή εκπαίδευση ναυτικών σέ Σχολή στη Λεμεσό.

Η NORTHERN MARINE MANAGEMENT θυγατρική εταιρία του Σουηδικού Όμίλου STENA καθώς καί όρισμένες άλλες εταιρίες διαχειρήσεως είναι στην Κύπρο εγκατεστημένες.

Η DENHOLM SHIP MANAGEMENT καί ή FEDNAV SHIP MANAGEMENT εγκατεστημένες στην Βρετανία αναφέρονται σάν δύο από τίς μεγαλύτερες εταιρίες στό είδος τους.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι όλοι οί έφοπλιστικοί όμιλοι μέ πολυεθνικά συμφέροντα στό σύνολο ανήκουν σέ Εύρωπαϊούς έφοπλιστές καί έχουν αλλάξει σημαίες εκμεταλλευόμενοι τό χαμηλότερο κόστος διαχειρίσεως.

Αυτό επιτυγχάνεται μέ τήν συνολική διαχείριση τών πλοίων πού εντάσσονται σέ ένα μεγάλο στόλο άλλων πλοίων καί μέ τήν διαχείριση όλων τών πλοίων μέσα σέ ένα πλαίσιο όπου κοινά συστήματα, συγκεκριμένες ομάδες υπαλλήλων στην ίδια εταιρία, οί ναυτικοί καί τό δίκτυο τών διεθνών γραφείων της εταιρίας κατευθύνονται κατά τέτοι-

τρόπο ώστε να αποδίδουν αποτελεσματικά. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα ικανοποιητικότερη περικοπή δαπανών απ' ό,τι θα μπορούσε να επιτύχει ένας επιχειρηματίας που θα διαχειριζόταν μόνος του ένα όρισμένο αριθμό πλοίων.

Προσφέρονται λοιπόν στον πλοιοκτήτη πλεονεκτήματα από την πλευρά κόστους με την χρησιμοποίηση των «ECONOMIES OF SCALE — Οικονομιών κλίμακας».

Τό σημείο αυτό θα έπρεπε να έχει προσεχθεί ιδιαίτερα και στον ελληνικό χώρο, γιατί και η Τεχνογνωσία υπάρχει και σχετικό χαμηλό κόστος διαχείρισης μπορεί να επιτευχθεί.

Σύμφωνα με ένα κινέζικο ρητό: «A man without a smile should never open a shop» για την ναυτιλία τό ρητό αυτό διαμορφώνεται: «A man without realism should not engage in shipping»

Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία πρέπει να καλύψει την απόσταση που την χωρίζει από τις ανταγωνίστριες της ώστε να ξαναγίνει η πρώτη παγκόσμια δύναμη.

Εάν δεν υπάρξει συνεργασία στο τομέα εκμετάλλευσης μεγαλύτερων μονάδων και να σταματήσει ο κατακερματισμός των ήδη υπάρχοντων ναυτιλιακών εταιριών, τα αποτελέσματα δεν θα είναι τα προσδοκώμενα.

Γ' ΜΕΡΟΣ

Η μέχρι σήμερα πολιτική της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας και η όρθολογικότερη προσέγγιση αυτής.

Η βασική φιλοσοφία και η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη πολιτική της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας είναι υπέρ του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και έναντι του προστατευτισμού με οποιαδήποτε μορφή, η οποία αντιτίθεται τόσο στον τομέα των BULKERS όσο και των LINERS σε όποιεσδήποτε ετεροβαρείς κατανομές φορτίων ή διμερείς κυβερνητικές συμφωνίες για καταμερισμό φορτίου ή περιοριστικές πρακτικές που εφαρμόζονται από ναυτιλιακές εταιρείες.

Οι προσπάθειες του έφοπλιστικού κόσμου στο σύνολό του κατά τα τελευταία δύο χρόνια είναι να παρακολουθεί στενά την ναυλαγορά με αποτέλεσμα ή παρουσία του να περιορίζεται στις αναγκαίες παρουσίες στα διεθνή FORA χωρίς να αναλαμβάνει ιδιαίτερες πρωτοβουλίες στην διεθνοποίηση /marketing του ελληνικού πλοίου με αποτέλεσμα ο ρόλος του Έλληνα έφοπλιστή και κατ' επέκταση του συλλογικού του όργανου να έχει υποβαθμιστεί και να παρίσταται σαν απλός θεατής τετελεσμένων γεγονότων (joint ventures).

Ιδιαίτερα στα θέματα του I.M.O. ή απασχόληση Έλλήνων Τεχνοκρατών που σήμερα απουσιάζουν τελείως, θα μπορούσε όχι μόνο να προωθήσει τις ελληνικές θέσεις αλλά να ανοίξει τον δρόμο για νέες πρωτοβουλίες επωφελείας της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας.

Είναι ανάγκη να υπάρξει ενεργοποίηση όλων των μελών του έφοπλιστικού κόσμου να οριστεί μία αντιπροσωπεία που να προάγει τό ελληνικό πλοίο σε όλες τις εκδηλώσεις ανά

την υδρόγειο όπως: Συνδιασκέψεις, Εκθέσεις, Συνεδριά κ.ά με σκοπό την σύναψη διεθνών Συμβάσεων μεταφοράς όπως τελευταία παρατηρήθηκε από Γερμανία με Βραζιλία και Ιαπωνία με Αυστραλία, χωρίς να αποκλεισθεί συνεργασία με υποανάπτυκτες χώρες, καθώς και η πώληση Τεχνογνωσίας όπως γίνεται από Άγγλους, Νορβηγούς, Δανούς με χώρες του Τρίτου Κόσμου.

Είναι άσκοπο να ξεδεύονται ποσά για εκδηλώσεις μικρής εμβέλειας και προβολής, ενώ επιστημονικές εργασίες από πανεπιστήμια όπως OXFORD, UWIST, CAMBRIDGE κ.ά θα βοηθούσαν στον εντοπισμό των προβλημάτων στο σχεδιασμό στρατηγικής που θα πρέπει να ακολουθηθεί ώστε όχι μόνο να επιζητήσει τό ελληνικό πλοίο αλλά να ξαναβρεί την θέση που του ανήκει.

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να συγκεντρώσουμε όρισμένες προτάσεις όπως:

Σύσταση επιτροπής προωθήσεως όρθολογιστικής έμπορικής εκμετάλλευσης Έλληνικού Φορτηγού πλοίου.

Σύσταση επιτροπής προωθήσεως εκμετάλλευσης ελληνικού έπιβατηγού πλοίου.

Οι έπιτροπές αυτές θα πρέπει να αποτελούνται από ομάδες (working groups) γνησίων Τεχνοκρατών, έξειδικευμένων στα ναυτιλιακά θέματα.

Ειδικότερα θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην ποιοτική αναβάθμιση του ναυτεργατικού δυναμικού, που μπορεί να επιτευχθεί με την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης σε όλους τους κλάδους και την έξυψωση της επαγγελματικής συνείδησης των ναυτεργατών.

Επίσης η ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου που έξαγγέλλθηκε από τον Γενικό Γραμματέα του YEN Βασ. Παπαδόπουλο σε σχετικά πρόσφατη εκδήλωση του Ίνστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (INMEP) αποτελεί θετικό βήμα σ' αυτή την κατεύθυνση.

Η όργάνωση ναυτικής εργασίας απαιτεί την εξέυρεση νέου μοντέλου σχέσεων που θα ξεκινά από την ανάγκη της συνύπαρξης ναυτικής εργασίας και κεφαλαίου και που θα έχει σαν προϋπόθεσή του, τον διάλογο σε ισότιμη βάση.

Οι παραπάνω είσηγήσεις θα μπορέσουν να βοηθήσουν στην μεγαλύτερη προσέγγιση του προβλήματος διότι παρ' όλο που οι Έλληνες πλοιοκτήτες δυνάμωσαν οικονομικά κυρίως από την εκμετάλλευση ελεύθερων φορτηγών πλοίων (TRAMPS) έντούτοις η σημερινή κατάσταση είναι τελείως διαφορετική δεδομένου ότι οι συγκυρίες στην παγκόσμια ναυτιλία έχουν αλλάξει τελείως τον ρόλο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας, συρρικνώνοντάς την και αλλάζοντάς της μορφή κάτω από τις πιέσεις έθνικών στόλων, προστατευτισμού, καταμερισμό φορτίων, διακρίσεις σημαίας κ.ά.

Εξ άλλου πλήθος φορτίων που μεταφέρονταν με συμβατικά πλοία θα χρειάζονται πλοία έξειδικευμένα όπως: CON-BULKERS, RO/RO, HYBRID BACAT, LASH και νέες μορφές πλοίων CONTAINERS τετάρτης γενιάς μεταφέροντας 4.000

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

ΤΕΥ και πάνω σε συνδυασμό με ανά την ύδρoγειο υπηρεσίες π.χ. Ν.Υ.Κ., U.S. LINES, EVERGREEN κ.ά. έτσι ώστε να μειωθεί τό κόσμος μεταφοράς όσον αφορά τά μεγάλα λιμάνια και να δημιουργηθεί ζωηρή άνθηση τών FEEDER SERVICES.

Η βελτίωση τών υπηρεσιών στά λιμάνια έχει μειώσει τόν χρόνο παραμονής τών πλοίων στό ελάχιστο μέ αποτέλεσμα να είναι διαθέσιμος στην αγορά μεγάλος αριθμός.

Από τό μέρος του Έλληνικού έφοπλισμού αναλύοντας τήν δραστηριότητά του, βλέπουμε ότι στό πρώτο εξάμηνο του 1986 πού ή αγορά κύλησε ύποτονικά οί Έλληνες πλοιοκτήτες μείωσαν τό αγοραστικό τους ενδιαφέρον, έκτός όρισμένων εξαιρέσεων στά δεξαμενόπλοια, όπου στό τέλος του πρώτου εξαμήνου υπήρχαν ένδείξεις σημαντικής βελτίωσης.

Ο έρχομός του δευτέρου εξαμήνου γιά τήν αγορά τών πλοίων ξηρού φορτίου άλλαξε σημαντικά μέ αποτέλεσμα πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες να προβούν σε σημαντικές αγορές μεταχειρισμένων πλοίων.

Η εύφορία πού επεκράτησε κατά τούς φθινοπωρινούς μή-

νες οδήγησε αρκετούς στό να πιστέψουν ότι επίκειται κάποια ανάκαμψη και ότι θά έμεναν χωρίς πλοία όταν ή αγορά θά βελτιωνόταν.

Έτσι ή έσπευσμένη ζήτηση κυρίως γιά πλοία ξηρού φορτίου δημιούργησε ένα μικρό πανικό στην αγορά μέ αποτέλεσμα να ανέβουν οί τιμές τών μεταχειρισμένων πλοίων κατά 20% - 30%.

Βέβαια οί χειμερινοί μήνες Νοέμβριος - Δεκέμβριος παρουσίασαν σημαντική κάμψη στην ναυλαγορά, ή οποία συνεχίζεται καθιστώντας σχεδόν όλα τά πλοία άσύμφορα, άκόμη και να καλύψουν τά λειτουργικά του έξοδα.

Αναλύοντας τίς κατηγορίες τών πλοίων πού αγοράσθηκαν από τούς Έλληνες πλοιοκτήτες κατά τό 1986 βλέπουμε στό κατωτέρω πίνακα ότι τά περισσότερα ήταν πλοία χύδην φορτίου ηλικίας 1970-71 έως 1977. Συμβατικά τά όποια κάτω από τίς σημερινές συνθήκες αγοράς μόλις και μετά δυσκολίας καλύπτουν τά λειτουργικά τους έξοδα. Γιά επιτόκια και πληρωμή κεφαλαίου δέν γίνεται καμμία συζήτηση.

ΑΓΟΡΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ 12 - 13 ΕΤΩΝ

	ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΙΚΤΑ	ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ
Ιανουάριος	5	1975	1	1973
Φεβρουάριος	8	1974	2	1975
Μάρτιος	4	1975	4	1973
Απρίλιος	5	1975	4	1975
Μάιος	3	1976	3	1975
Ιούνιος	5	1976	1	1974
Ιούλιος	2	1975	3	1972
Αύγουστος	1	1975	2	1971
Σεπτέμβριος	8	1976	3	1975
Όκτώβριος	8	1976	1	1969
Νοέμβριος	5	1976	3	1975
Δεκέμβριος	6	1974	5	1975

ΠΗΓΗ: «Ναυτικά Χρονικά»

Η ανάλυση μας οδηγεί στό συμπέρασμα ότι επαναλαμβάνεται ή ίδια παλαιά τακτική.

Τά πλοία αυτά θά θεωρούνται σύντομα υπερήλικα χωρίς καμμία προοπτική άπασχόλησης, άν λάβει κανείς υπόψη του ότι ή ναυλαγορά δέν παρουσιάζει σημάδια ανάκαμψης γιά τό 1987 και σύμφωνα μέ όλες τις ένδείξεις, θά πρέπει να κυμανθεί στά επίπεδα του 1986.

Έτσι δέν μπορεί να υπάρξει αισιοδοξία γιά τήν χρονιά πού διανύουμε και είναι αναγκαίο ό προβληματισμός να αύξηθεί, να προταθούν έποικοδομικότερες λύσεις.

Πρέπει να άποφεύγονται αγορές πλοίων ηλικίας μεγαλύτερης τών 13 έτών μέ ύψηλές καταναλώσεις και να στρέφονται σε πλοία ηλικίας 10 έτών και μικρότερα μέ καλά χαρακτηριστικά, πλοία αυτόματα μέ γερανούς, πλοία πολλαπλών χρήσεων (multi purposes) μέ μικρές καταναλώσεις πού να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της έρχόμενης δεκαετίας.

Θά πρέπει να παρατηρήσουμε επίσης ότι παρά τά σφάλματα πού παρελθόντος οί Έλληνες πλοιοκτήτες παραμένουν μυστικοπαθείς στις άποφάσεις τους στηριζόμενοι περισσότερο στις δισισθήσεις των και λιγότερο σε όρθολογικές άποφάσεις.

Είναι σημαντικό να τονίσουμε τά πλεονεκτήματα μιάς προσπάθειας γιά κοινή επιχειρηματική δράση, ή όποια όχι μόνο

θά βοηθήσει στην αύξηση του τοννάζ τών στόλων, αλλά και στην αύξηση της οικονομικής επιφάνειας και κατά συνέπεια της διαπραγματευτικής δύναμης αυτής της προσπάθειας καθώς και αύξηση της πελατείας και της ικανότητας να προσφέρουν άνταγωνισμό και διαθέσιμο τοννάζ.

Όστόσο θά πρέπει να σημειώσουμε ότι καθόλη τήν διάρκεια του 1986 υπήρξε μιά τρομακτική έλλειψη κατανόησης άπό μερικές Τράπεζες τών ναυτιλιακών επιχειρήσεων πού προσκολλημένες στις χρηματοδοτικές άρχές τους, έέχασαν να λάβουν υπόψη τους τήν κυκλικότητα της Ναυλαγοράς.

Τέτοιες πολιτικές έβλαψαν σημαντικά πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες και έξαφάνισαν μερικούς άπαιτώντας άμεση άποπληρωμή τοκοχρεωλυσίων.

Δεδομένου ότι οί θαλάσσιες μεταφορές έπαιξαν και συνεχίζουν να παίζουν σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, πιστεύουμε ότι θά πρέπει οί πλοιοκτήτες μέ τίς Τράπεζες πού ένεργούν σαν ένδιάμεσοι, να βρουν όλοι μαζί έναν πιο σταθερό και μακρόχρονο όρο άπασχόλησης μέ επέκταση δανείων πού να πλησιάζουν τό μέγεθος της οικονομικής ζωής του πλοίου δίνοντας έτσι καλύτερες εύκαιρίες γιά τήν άντιμετώπιση τών περιοδικών κρίσεων.

Αυτό θά συντελέσει στην επίτευξη του τελικού στόχου πού είναι ή συνεχής παροχή φθηνού μεταφορικού έργου προς ώφελος του καταναλωτή.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΑΡΓΩ
'Η Ναυτιλία με αριθμούς
Πειραιάς, Μάιος 1986
- ΑΡΓΩ
'Επιδημία νέων άνοικτών νηολογίων για
τήν σωτηρία των Εύρωπαϊκών Ναυτι-
λιών. Πειραιάς, Δεκ. 1986
- Α. ΔΕΠΑΣΤΑΣ (Δ.Δ.Δ.)
Πενταετή προγράμματα και η 'Ελληνική
Ναυτιλία. 'Αθήνα, 'Οκτ. 1984.
- ΕΕΕ
'Υπέρ κάθε κίνησης προς την Φιλελευθε-
ροποίηση. Πειραιάς, 1985
- Ζ. ΖΗΚΟΥ (ΕΕΠΡΕΣ)
Συρρικνώνεται επικίνδυνα η δύναμη
του στόλου μας. 'Αθήνα, 7.10.86.
- Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ (Δ.Δ.Δ.)
Παρελθόν παρόν και μέλλον της 'Ελλη-
νικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας και η συμ-
βολή της στην 'Εθνική Οικονομία.
'Αθήνα, 'Οκτ. 1984.
- Γ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ
'Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική
Πειραιάς, 1985
- Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (Ναυτ. Χρονικά)
Τά πεπραγμένα και η αύριον
Πειραιάς, Δεκ. 1960
- Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (Ναυτ. Χρονικά)
'Η Σήμερον και η αύριον
Πειραιάς, Δεκ. 1967
- Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (Ναυτ. Χρονικά)
'Ο παλαιός και ό τωρινός ναυτικός
Πειραιάς, Νοέμβ. 1971
- Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (Ναυτ. Χρονικά)
Πρός της κρίσεως
Πειραιάς, Νοέμβ. 1977
- Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (Ναυτ. Χρονικά)
Νά διατεθούν για διάλυση τά παλαιά
πλοία και νά άποκτηθούν νεώτερα.
Πειραιάς, 'Ιανουά. 1985.
- Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (Ναυτ. Χρονικά)
Οί νέοι νά προχωρήσουν μέ σύνεση.
Πειραιάς, Μάιος 1985
- Β. ΚΟΥΤΣΗΣ (Δ.Δ.Δ.)
Μάνατζμεντ και Ναυτιλία
'Αθήνα, 'Οκτ. 1984
- Δ. ΚΡΟΝΤΗΡΑΣ (Δ.Δ.Δ.)
Χρηματοδοτήσεις στους 'Ελληνες έφο-
πιστές: Μαθήματα από τό παρελθόν
και κατευθύνσεις για τό μέλλον
'Αθήνα, 'Οκτ. 1984.
- Γ. ΛΑΝΑΡΑΣ (Δ.Δ.Δ.)
'Η 'Ελληνική Ναυτιλιακή 'Επιχείρηση
μπροστά σ' ένα καινούργιο σκηικό.
- 'Αθήνα, 'Οκτ. 1984.
- Ι. ΛΥΡΑΣ
Οί προοπτικές ανάκαμψης των θαλασ-
σίων μεταφορών και ό ρόλος της 'Ελλη-
νικής Ναυτιλίας.
'Αθήνα, 1985.
- Μ. ΛΩΣ (Δ.Δ.Δ.)
Προοπτικές της 'Ελληνικής 'Επιχειρή-
σεως για κάποια μορφή συλλογικής
διοικήσεως.
'Αθήνα, 'Οκτ. 1984.
- LLOYD'S LIST
'Απαισιόδοξες προοπτικές για
τό 'Ελληνικό νηολόγιο.
Λονδίνο, 27.10.86
- Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ
'Η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας κα-
τά τό 1984 και οι συναρτώμενες εξελί-
ξεις του 1985. Πειραιάς, 'Ιουλ. 1985.
- Θ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ
'Η έφαρμογή συγχρόνων μεθόδων διοι-
κήσεως στις 'Ελληνικές Ναυτιλιακές
'Επιχειρήσεις. 'Αθήνα, 'Οκτ. 1984
- Β. ΜΕΤΑΞΑΣ (ΑΒΣΠ)
'Η σημερινή Οικονομική κρίση και η 'Ελ-
ληνική 'Εμπορική Ναυτιλία.
Πειραιάς, 1986
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
Τά δικά σας πλοία στά δικά τους χέρια;
Πειραιάς, Χειμώνας 1986.
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
'Ο Βορράς σέ σύγκρουση μέ τίς μεσο-
γειακές χώρες.
Πειραιάς, Χειμώνας 1986
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
Χρηματοδότηση: Σφικτές πιστώσεις
άλλά και εύρύτερο πνεύμα.
Πειραιάς, Χειμώνας 1986
- ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ
ΕΛΛΑΔΟΣ
'Εθνική Ναυτιλιακή Πολιτική
Πειραιάς, 1986
- Γ. Μ. ΠΑΤΕΡΑΣ (Δ.Δ.Δ.)
Πρίν είναι πολύ άργά: 'Ανάγκη άλλαγής
νοοτροπίας.
'Αθήνα, 'Οκτ. 1984
- Α. ΤΖΑΜΤΖΗΣ
Τά «ΛΙΜΠΕΡΤΥ» και οι 'Ελληνες
Πειραιάς, 1985
- CAACE
For a common maritime transport
policy.
Brussels 1986
- Η. ΗΑΛΑΜΒΙΔΕΣ
The shipping Account in the Balance
of Payments.
S. Wales 1985
- DREWRY REPORT
Shipping statistics and economics
London, Jan. - Dec. 1986
- J.E. DYVI
Structural changes in International
shipping.
Athens, 1984.
- FAIRPLAY
Greek shipping
London, 29.5.86
- N. GOUSSOPOULOS
Greek Shipping and the EEC
S. Wales, 1980
- N. GOUSSOPOULOS (Shipping)
Greek Shipping looking ahead
Piraeus, Dec. 1986
- INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS
& LOGISTICS
Shipping Statistics
Bremen, Jan.-Dec. 1986
- CHRIS HEWER (Fairplay)
Avoiding political confrontation in
shipping
London, 11.12.86
- B. KOUTSIS (Shipping)
Shipping Course heading to 2.000
Piraeus, 1985
- LLOYDS LIST
Greek Shipping
London, 4.6.86
- LLOYDS
Shipping Economist
London, Jan-Dec. 1986
- LLOYDS
Statistical Tables
London, Nov. 1986
- G. MARCOYANNIS
The development of Greek Shipping
S. Wales, 1981
- NAFTILIAKI
POSIDONIA 86
Piraeus, Summer 1986
- MARINE CLUB (SEMINAR)
Trade and Finance
Piraeus, Oct. 1986
- SHIPPING NEWS INTERNATIONAL
Freight Indices
London, Dec. 1986
- M. SMITH (Naftiliaki)
Entrepreneurs with too many problems
Piraeus, Winter 1986.

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

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. KTISTAKIS — Capt. D. KALLINIKOS
Paraguay 866 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.

Ι Δ Ρ Υ Μ Α Τ Ο Υ Α Ι Γ Α Ι Ο Υ

ΜΙΑ ΑΞΙΕΠΑΙΝΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ κ. ΜΙΝ. Χ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ

Στις 27 Ιανουαρίου ανακοινώθηκε επίσημα η έναρξη των δραστηριοτήτων στην Ελλάδα του «Ιδρύματος του Αιγαίου», ενός κοινωφελούς οργανισμού που ίδρυσε ο έφοπλιστής κ. Μίνως Κυριακού στο Λίχτενσταϊν με βασικό σκοπό τον τονισμό και την ενίσχυση του ελληνικού χαρακτήρα του κόσμου του Αιγαίου και των επί μέρους στοιχείων τα οποία τον αποτελούν, δηλαδή το ιστορικό, γλωσσικό, θρησκευτικό, πολιτικό, εθνολογικό, κοινωνικό, αρχιτεκτονικό, πολιτιστικό, ναυτικό, λαογραφικό, μουσικό, μορφωτικό, παραδοσιακό και ό,τιδήποτε άλλο.

Για την επίτευξη των σκοπών του το «Ιδρυμα του Αιγαίου» θα προχωρήσει σε εκδόσεις, δημοσιεύματα, επιστημονικά συμποσία, διεθνή συνέδρια, μελέτες, επιστημονικές έρευνες, ύποτροφίες, επιχορηγήσεις, κινηματογραφικές και τηλεοπτικές παραγωγές, ίδρυση και ενίσχυση βιβλιοθηκών, παραστάσεις, εκθέσεις έργων τέχνης, βραβεία, διενεργίες επαφές, επισκέψεις, ανταλλαγές απόψεων, συζητήσεις, συνεντεύξεις, ενημέρωση του τύπου και των ξένων διπλωματών και κυβερνήσεων, του ακαδημαϊκού κόσμου και εκείνων οι οποίοι συντελούν στη λήψη αποφάσεων και στη διαμόρφωση της κάθε μορφής στρατηγικής και πολιτικής. Επίσης θα συνεργασθεί με παράλληλα ιδρύματα, ελληνικά και ξένα, Ακαδημίες, Πανεπιστήμια, την Εκκλησία, ομογενειακές οργανώσεις και οποιοδήποτε άλλο φορέα, άτομα ή ομάδα, όπως αρχηγούς κρατών και πολιτικών κομμάτων, τον Ο.Η.Ε., το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Εύρωπης, το Βατικανό, το Παγκόσμιο Συμβούλιο των Εκκλησιών και τη Διεθνή Άμνηστια.

Ο Πρόεδρος του «Ιδρύματος του Αιγαίου» κ. Μίνως Κυριακού ανέπτυξε και ανέλυσε τον σκοπό και τους στόχους του κοινωφελούς αυτού οργανισμού, σε Έλληνες δημοσιογράφους και ανταποκριτές του ξένου τύπου, κατά την διάρκεια γεύματος στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία» την περασμένη Τρίτη, παρουσία του πρώην Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Μιχ. Στασινοπούλου, μελών της Ακαδημίας Αθηνών και εκπροσώπων της Εκκλησίας και του πνευματικού και επιστημονικού κόσμου της χώρας.

Στην ομιλία του ο κ. Κυριακού τόνισε ότι σήμερα, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, είναι εθνικά επιβεβλημένη η ανάγκη να προβληθεί η εθνική μας ταυτότητα και το ιστορικό μας πρόσωπο όπως παραμένει αναλλοίωτο στα κύρια χαρακτηριστικά του επί τέσσερις χιλετίες, και διευκρίνισε ότι η προβολή και η

ενίσχυση του ελληνικού χαρακτήρα του κόσμου του Αιγαίου θα γίνεται από το Ιδρυμα με τρόπο αντικειμενικό, επιστημονικό, απηλλαγμένο τυχόν μισαλλοδοξίας ή πάθους. Σκοπός του Ιδρύματος είναι να πείσει για την αλήθεια και με τον τρόπο αυτό να βοηθήσει όχι μόνο στην κατανόηση των προβλημάτων αλλά κυρίως στην ειρηνική διευθέτηση των τυχόν διαφορών και στην αρμονική συνύπαρξη των λαών με βάση το διεθνές δίκαιο, την εθνική κυριαρχία και τα δικαιώματα των ανθρώπων, οι οποίοι κατοικούν στην περιοχή του Αιγαίου από καταβολής κόσμου και από τό λυκαυγές της ιστορίας και οι οποίοι σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη φορά επιθυμούν να αφεθούν ήσυχοι για να συνεχίσουν με ελευθερία το πολιτιστικό τους έργο.

Αναφερόμενος στο πρόγραμμα των δραστηριοτήτων του Ιδρύματος για το άμεσο μέλλον ο πρόεδρος του ανακοίνωσε την προκήρυξη των ακόλουθων πολλών βραβείων και σημαντικών υποτροφιών, την πραγματοποίηση δύο συμποσίων εντός του 1987 καθώς και σειρά εκδόσεων και παραγωγή ντοκυμαντέρ σχετικά με το Αιγαίο.

Βραβεία:

— Προκήρυξη βραβείου άθλοθετουμένου από το «Ιδρυμα του Αιγαίου» μέσω της Ακαδημίας Αθηνών ανά διετία και για το ποσό των 300.000 δρχ. εις μνήμην Παν. Κανελλοπούλου. Το θέμα που όρισε έφέτος η Ακαδημία Αθηνών είναι: «Ο Έλληνισμός των Μικρασιατικών ακτών του Αιγαίου από τον 18ον αιώνα έως το 1922 (Πολιτιστική Παράδοση, Κληρονομιά)». Απονομή του βραβείου το 1989 από την Ακαδημία Αθηνών.

— Τρία βραβεία με χρηματικό ποσό σε τρεις αριστούχους με βαθμό «20», άποφοίτους των Λυκείων για το 1987 από την Άστυπάλαια, τη Λήμνο και την Πάτμο και για το 1988, από τη Χίο, Κω και Άνδρο.

— Τρία βραβεία με χρηματικό ποσό σε τρία άπορα αριστούχα παιδιά, με βαθμό «20», άποφοίτους των Λυκείων για το 1987 από τη Σαμοθράκη, Λέσβο και Κάσο και για το 1988 από τη Σάμο, Ρόδο και Ύδρα.

— Πρόγραμμα επιβραβεύσεως άνεκδότην έργων περί του Αιγαίου διά επιχορηγήσεως της εκδόσεως των, έφ' όσον έμπίπτουν στους σκοπούς του Ιδρύματος.

— Σειρά εκδόσεων για τα θέματα του Αιγαίου στα Έλληνικά και Άγγλικά, για την ενίσχυση βιβλιοθηκών της χώρας

και του έξωτερικού.

— Δύο βραβεία με χρηματικό ποσό. Ένα για το καλύτερο άρθρο Έλληνας δημοσιογράφος περί του Αιγαίου και άλλο ένα για το καλύτερο άρθρο ξένου δημοσιογράφου σχετικά με το ίδιο θέμα.

— Βράβευση Έλληνικών ή ξένων μουσικών συνθέσεων, πεζογραφημάτων, ποιημάτων, πινάκων ζωγραφικής, γλυπτών, φωτογραφιών, τηλεοπτικών ντοκυμαντέρ και κινηματογραφικών έργων μικρού μήκους σχετικών με το Αιγαίο.

— Το διεθνές έτήσιο βραβείο «ΑΙΓΑΙΟ», μετά αξιολόγηση χρηματικού ποσού σε φυσικό πρόσωπο ή ομάδα ή οργάνωση για την ουσιαστική προώθηση της ειρηνικής διευθετήσεως των τυχόν διαφορών στο Αιγαίο.

— Το Διεθνές βραβείο «ΔΗΛΟΣ», μετά αξιολόγηση χρηματικού ποσού σε φυσικό πρόσωπο ή ομάδα ή οργάνωση για την καλλιέργεια του πνεύματος ειρηνικής και δημιουργικής συνυπάρεξης και συνεργασίας των λαών.

Ύποτροφίες:

— Χορήγηση τριών ύποτροφιών για μεταπτυχιακές σπουδές (Post graduate studies) σε Πανεπιστήμια του έξωτερικού διαρκείας ενός ακαδημαϊκού έτους σε επιστημονικούς τομείς σχετιζόμενους με το Αιγαίο.

Άκόμη, το «Ιδρυμα του Αιγαίου» θα οργανώσει δύο Συμποσία για το Αιγαίο, τον Μάιο του 1987 στην Αθήνα και το φθινόπωρο του 1987 σε πανεπιστήμιο χώρας της Δυτ. Εύρωπης, με συμμετοχή και ξένων επιστημόνων και προσωπικότητων διεθνούς κύρους ενώ προχωρεί η προετοιμασία πεσσάρων ντοκυμαντέρ για το Αιγαίο διαρκείας 30 λεπτών το καθένα. Το πρώτο από αυτά είναι ήδη έτοιμο για προβολή από σταθμούς τηλεόρασεων χωρών Άνατολής και Δύσεως.

Ός οικονομικούς πόρους το Ιδρυμα του Αιγαίου έχει την αρχική και την συνεχιζόμενη χορηγία του ιδρυτού του κ. Μ. Κυριακού και δωρεές, χορηγίες και ενισχύσεις κάθε μορφής προερχόμενες από τον έφοπλιστικό και επιχειρηματικό κόσμο, ιδιώτες, συλλόγους, ομάδες ή και κρατικούς φορείς του έσωτερικού και έξωτερικού.

Σημειώνεται ότι το «Ιδρυμα του Αιγαίου» με έδρα στο Λίχτενσταϊν πέρα του διοικητικού του συμβουλίου, πλαισιώνεται από δύο επιτροπές. Η μία απαρτίζεται από ελληνικές προσωπικότητες διεθνούς κύρους και η άλλη από προσωπικότητες του έξωτερικού.

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 ἀποστείνετε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίῳ ἀντιπροσώπους τῶν:

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

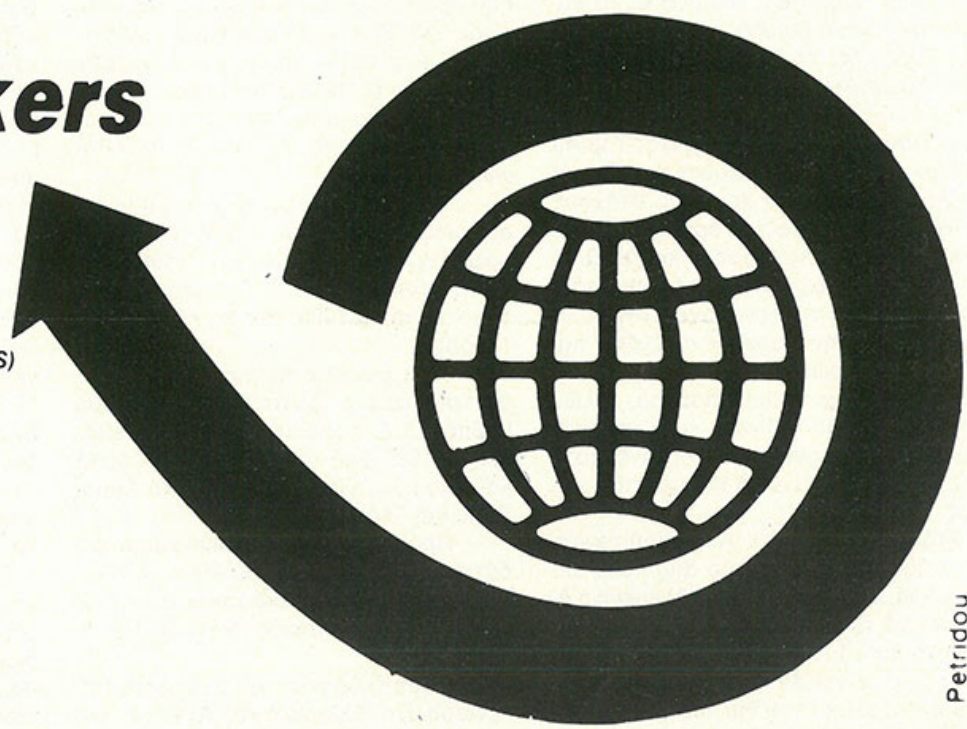
Seatrader Maritime Inc. ***Shipbrokers***

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



Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΥΠΟ ΠΥΡΑ - ΕΠΑΝΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Στις 20 και 21 Ιανουαρίου πραγματοποιήθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας μία ενδιαφέρουσα διεθνής συνάντηση παραγόντων της ναυτιλίας, εκπροσώπων ασφαλιστικών οργανισμών, εταιριών που ειδικεύονται στις ναυαγισμούς και στην εκπαίδευση πληρωμάτων στην αντιμετώπιση τρομοκρατικών ενεργειών σε πλοία, καθώς και εκπροσώπων κυβερνητικών υπηρεσιών και διπλωματικών υπαλλήλων.

Κύριο θέμα της συνάντησης ήταν η επανεκτίμηση της ασφάλειας των επιβατών, των πληρωμάτων και των περιουσιακών στοιχείων της ναυτιλιακής επιχείρησης κάτω από τις σημερινές συνθήκες των συνεχιζόμενων έχθροπραξιών στην περιοχή του Αραβικού Κόλπου και τις συχνές πειρατικές επιθέσεις σε πλοία.

Η πρωτοβουλία για την πραγματοποίησή της ανήκει στις Εταιρίες «Ελετσον Κορπορέτιον» και «Σέρρες Έλλενικ Σίππινγκ» με την συνεργασία της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά, της «Ναυτιλιακής» και της «Marine Security Ltd» του Λονδίνου, ενώ την οργάνωση ανέλαβε η εταιρία «Mediterranean Marine Consultants» του Πειραιά.

Την έναρξη της διήμερης συναντήσεως κήρυξε ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στάθης Γουρδομιχάλης, ο οποίος τόνισε την ικανοποίησή του για την πραγματοποίηση παρόμοιων εκδηλώσεων στην Αθήνα και υπογράμμισε το έκδηλο ενδιαφέρον των Ελλήνων έφοπλιστών για την ασφάλεια των πληρωμάτων είτε αυτά υπηρετούν σε ελληνικά ή ξένα πλοία.

Στη συνέχεια πήρε τον λόγο ο κ. Γρ. Χατζηγελευθεριάδης, πρόεδρος του συνεδρίου και αντιπρόεδρος της «Ελετσον Κορπορέτιον», ο οποίος όρθα επισήμανε όρισμένα σχετικά πρόσφατα γεγονότα που οδήγησαν στην ανάγκη εύρύτερου προβληματισμού, όπως την κατάληψη του κρουαζιεροπλοίου «Ακίλλε Λάουρο», τις επιθέσεις πειρατών στις ακτές της Δ. Αφρικής και στα παράκτια ύδατα της Ν. Αφρικής και την απρόσμενη ναρκοθέτηση της Ερυθράς Θάλασσας. Τόνισε επίσης το γεγονός ότι οι εταιρίες κρουαζιεροπλοίων και οι κυβερνητικές αρχές επαναξιολογούν την ασφάλεια των λιμένων και τις μεθόδους επιβίβασης, υποστηρίζοντας ότι οι ε-

πιβατικοί σταθμοί και τα λιμάνια του κόσμου σύντομα θα έχουν τις ίδιες προδιαγραφές ασφαλείας που σήμερα θεωρούνται απαραίτητες στα διεθνή αεροδρόμια.

Ακόμη ο κ. Χατζηγελευθεριάδης, αναφερόμενος στον Περσικό και τις συνεχώς αυξανόμενες επιθέσεις κατά των πλοίων, είπε ότι με κανένα τρόπο δεν μπορεί να κλείσει για τη ναυτιλία ο Κόλπος, δεδομένου ότι περισσότερο του 60% των ποσοτήτων πετρελαίου παγκόσμια αντλείται σε χώρες που γειτνούνται με αυτόν. Υποστήριξε δε ότι όλοι οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων που ασχολούνται με την επιχείρηση μεταφοράς πετρελαίου πρέπει όπως δήποτε να περιλαμβάνουν στα σχέδιά τους και ταξίδια στον Περσικό, δεδομένου ότι δεν νοείται ένας έφοπλιστής που δραστηριοποιείται στα δεξαμενόπλοια να μην ναυλώνει πλοία του από τον Περσικό Κόλπο.

Κατά τη διάρκεια της διήμερης συναντήσεως, την οποία παρακολούθησαν περί τα 120 άτομα μίλησαν οι ακόλουθοι όμιλητές: (Αναφέρεται η ιδιότητά τους και σε παρένθεση το θέμα που ανέπτυξε ο καθένας).

— Ναύαρχος Χάρολντ Σήαρ, πρώην διευθυντής της «Μαριτάϊμ Άντιμινιστρίτιον» (Θαλάσσιες γραμμές επικοινωνίας και η κίνηση στρατηγικών υλών).

— Μαϊκλ Μίλλερ, πρόεδρος της Thos. R. Miller, War Risks Services Ltd. (Καθορισμός των κινδύνων και χειρισμός των απαιτήσεων).

— Πλοίαρχος Δημ. Παϊζης, διευθυντής όπερεϊτιονς της «Ελετσον Κορπορέτιον» (Επιχειρήσεις κάτω από πυρά).

— Πλοίαρχος Κ. Ρέινιγκερτ, διευθ. σύμβουλος της Smit Tak Salvage & Towage (Διάσωση υπό πυρά).

— Τζ. Μούρ, συγγραφέας του βιβλίου «Janes Fighting Ships» με έμπειρες από τις ναυμαχίες των Φώκλαντς (Τό φάσμα των κινδύνων).

— Δρ. Γκλέντ Πλάντ, νομικός σύμβουλος του Φόρεϊν Όφφισ, Λονδίνου. (Πιθανά προβλήματα που θα προκληθούν εάν επιτραπεί ο έξοπλισμός των πλοίων με όπλα).

— Κέννεθ Λάκ, διευθυντής της εταιρίας «Control Risks Ltd» (Η έμπειρία α-

πό τό περιστατικό του «Ακίλλε Λάουρο»).

— Μπ. Μπρίττιν, αντιπρόεδρος Council of Ocean Law, Λονδίνου. (Πειρατεία και Τρομοκρατία στη θάλασσα — Κοινά σημεία και διαφορές).

— Πλοίαρχος Ε. Χέλγκρεν, στέλεχος της Ένώσεως Νορβηγών Έφοπλιστών (Οι κίνδυνοι για τις πλωτές εξέδρες πετρελαίου).

— Λέσ Μείναντ, διευθυντής της Βρετανικής εταιρίας «Marine Securities Ltd» (Μέσα προστασία των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων).

Αναφερόμενοι στα κύρια σημεία που έθιξαν οι παραπάνω όμιλητές και οι λοιποί σύνεδροι μπορούμε περιληπτικά να σημειώσουμε:

- Μέχρι στιγμής δεν έχουν διευκρινισθεί επακριβώς οι διαφορές μεταξύ ενός περιστατικού πειρατείας και μιάς τρομοκρατικής ενέργειας στη θάλασσα. Απαιτείται σοβαρή προσπάθεια και συνεργασία σε διεθνές επίπεδο για να χαρακτηριστεί και η τρομοκρατία στα πλοία διεθνές αδίκημα όπως χαρακτηρίστηκε ήδη η πειρατεία.

- Οι ασφαλιστικοί οργανισμοί είναι πρόθυμοι να συζητήσουν μειώσεις των ασφαλιστρών όταν αποδεικνύεται ότι τό πλοίο έχει προετοιμασθεί να αντιμετωπίσει τρομοκρατικές ενέργειες.

- Στην κατηγορία των επιβατηγών πλοίων ένα σύστημα ασφαλείας κοστίζει ελάχιστα σε σχέση με τις πιθανές τεράστιες ζημιές από απώλεια χρόνου και τις απαιτήσεις που μπορούν να έγερουν οι επιβάτες σε περίπτωση κατάληψης του πλοίου από τρομοκράτες.

- Ένα ακόμη περιστατικό καταλήψεως επιβατηγού πλοίου, όπως συνέβη με τό «Ακίλλε Λάουρο», είναι ικανό να καθλώσει την αγορά των κρουαζιερών διεθνώς.

- Ο έξοπλισμός των πλοίων με όπλα συστήματα περιέχει πολλά διεθνή νομικά προβλήματα και πρός τό παρόν θεωρείται η τελευταία λύση για την καταπολέμηση της πειρατείας και της τρομοκρατίας στη θάλασσα.

- Η εκπαίδευση των πληρωμάτων στην αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας ή τρομοκρατίας είναι χρήσιμη και μπορεί να επιτευχθεί εν πλώ με μικρό κόστος από κατάλληλους εκπαιδευτές.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



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

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS — BUNKER SUPPLIERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS & CONSULTANTS

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

Directors:
- Capt. JOHN A GOROS (Hellene)
- GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)

AFFILIATED COMPANIES:

* THAILAND

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) Co Ltd *
TFD Building, Room 307, 42 Suriwongse Road, 3rd Floor, Bangkok 10500
TELS: 2341383/2351639 AOH: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH) CABLES: "OLYMPICSEA"

* 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 (SCTC IN) CABLES: "OLYMTUNE"



1947 - 1987
" MEDOV® "
40TH ANNIVERSARY



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

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. 1384 - 16121 GENOVA
Phones: (010) 541381 - 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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άριθ. 1485/1986

Πρόεδρος: Ί. Κοροτζής

Εισηγητής: Ί. Χαμηλοδόξης

Δικηγόροι: Ν. Σκορίνης, Γ. Κοτσιδόπουλος,

Άν. Λέκκας, Β. Καλαματιανός, Θ. Θεοδώ-

ρου, Γερ. Γεωργιάτος, Σ. Χηνάς, Ά. Τζατζά-

νης, Π. Παπαθεοδωρόπουλος, Άπ. Τσιαν-

τής, Ί. Σταμόπουλος, Δημ. Άναστασόπου-

λος, Δ. Χρυσόχου.

Άγωγή για την άναγνώριση της ναυτεργα-
τικής άπεργίας της 1-12-1986 ως παράνομη
— Υλικό άρμόδιο δικαστήριο — Παθητική
νομιμοποίηση — Πράξη νομοθετικού περιε-
χομένου της 18-10-1985 — Πεδίο εφαρμογής
— Κύρωση από τον ΥΕΝ συλλογικών συμβά-
σεων εργασίας όρισμένων κατηγοριών ναυ-
τικών — Μή ισχύς αυτών εξαιτίας της μη δη-
μοσίευσής τους στην Έφ. Κυβ. — Άναγνώ-
ριση της άπεργίας ως παράνομης (πλειοψ.).

Η άγωγή για την άναγνώριση της άπερ-
γίας ναυτικών ύπάγεται στο Πολυμελές
Πρωτοδικείο διότι η διάταξη του άρθ. 16 άρ.
5 ΚΠολΔ πού ύπάγει τις διαφορές από συλ-
λογική σύμβαση εργασίας ή διατάξεις εξο-
μοιώνουσες με εκείνες συλλογικής σύμβα-
σης εργασίας στο Μονομελές Πρωτοδικείο
δέν έχει εφαρμογή, όταν οι σχετικές άπο-
φάσεις του ΥΕΝ πού κυρώνουν α.α.ε. ή κα-
θορίζουν τις άποδοχές των ναυτικών δέν έ-
χουν δημοσιευθεί στην Έφ. Κυβ.

Στην άγωγή πού έχει αίτημα ν' άναγνωρι-
στεί η άκυρότητα άπεργίας ναυτικών νομι-
μοποιείται παθητικά μόνο η συνδικαλιστική
όργανωση πού κήρυξε την άπεργία και όχι
τά μέλη της.

Η πράξη νομοθετικού περιεχομένου της
18-10-1985 δέν είναι αντίθετη με τό Σύνταγ-
μα και δέν παραβιάζει τις διεθνείς συμβά-
σεις εργασίας με άρ. 87 και 93. Εισάγει γενι-
κές για όλους του εργαζόμενους (και τούς
ναυτικούς) ρυθμίσεις.

Άν η Διοίκηση εξαιρέσει όρισμένες κατη-
γορίες ναυτικών από την πράξη νομοθετι-
κού περιεχομένου, αυτό δέν της επιβάλλει

την ύποχρέωση νά εξαιρέσει και άλλες δια-
φορετικές κατηγορίες.

Η κήρυξη ναυτεργατικής άπεργίας με κύ-
ριο αίτημα την αύξηση των άποδοχών είναι
παράνομη διότι προσκρούει στις άπαγορευ-
τικές διατάξεις της πράξης νομοθετικού πε-
ριεχομένου (πλειοψ.).

Με τις κρίνόμενες από 2-12-86 (άριθμ. κα-
τάθεσης 2315/86) και από 5-12-86 (άριθμ. κα-
τάθεσης 2343/86) άγωγές εκθέτουν νά ενά-
γοντα σωματεία «Ε.Ε.Ε.» και «Ε.Ε. Μ.Φ.Π.» ό-
τι με άπόφαση της έναγομένης «Π.Ν.Ο.» της
όποιας μέλη είναι τά λοιπά έναγόμενα στην
πρώτη άγωγή πρωτοβάθμια επαγγελματικά
ναυτεργατικά σωματεία, άρχισε στις 1-12-
1986 σέ παγκόσμια κλίμακα 48ωρη παναυ-
τεργατική άπεργία, η όποία βρίσκεται σέ έ-
ξέλιξη και λήγει στις 20.12.86 για όσα πλοία
δέν έχουν ακόμη καταπλεύσει σέ λιμάνι, με
σκοπό νά ικανοποιηθούν τά αίτήματα τά ό-
ποια άναφέρονται στην από 6-11-1986 έξώδι-
κη δήλωση της έναγομένης ΠΝΟ πρós αυτά
(άναγόντα) και τά όποια είναι:

1. Ό προσδιορισμός των άποδοχών των
ναυτικών πού θά καθοριστούν με τη νέα Συλ-
λογική Σύμβαση και τη μετατροπή τους σέ
δολλάρια ΗΠΑ με βάση τη σχέση του δολλα-
ρίου πρós τη δραχμή κατά την ήμέρ της νέας
ΣΣΕ.

2) Η προσαρμογή των βασικών μισθών και
των διαφόρων επιδομάτων τουλάχιστον
σύμφωνα με τον έπίσημο τιμάρημο.

3) Η έξόφληση των άποδοχών των ναυτι-
κών κατά μήνα.

4) Η όριστική ρύθμιση της ύπερρωριακής
άμοιβής Σαββάτων και άργιών.

5) Ό καθορισμός της διάρκειας του χρό-
νου ναυτολόγησής για τη θεμελίωση του δι-
καιώματος παλλιννόστησης σέ έξη (6) μήνες.

6) Η ύποχρεωτική παλλιννόστηση όσων
συμπληρώνουν έπτάμηνη ναυτολόγηση και
τά πλοία τους πιάδουν Εύρώπη, Μεσόγειο,
Έρυθρά, Περσικό και έφ' όσον οι ειδικότη-
τές τους έχουν επιδοτούμενους άνέργους.

7) Ό χαρακτηρισμός του ναυτικού επαγ-
γέλματος σά βαριού και άνθυγιεινού.

8) Η ναυτολόγηση μέσα από τά Ναυτερ-
γατικά Σωματεία.

9) Η επέκταση της Ειδικής Συλλογικής
Σύμβασης εργασίας και ό χαρακτηρισμός ό-
λου του Περσικού Κόλπου σάν έμπόλεμη
περιοχή.

10) Η άπαγόρευση ναυτολόγησης
συν/χών σέ όλα τά πλοία.

11) Η μη άναγραφή στο ναυτικό φυλλάδιο
των λόγων άπόλυσης.

12) Η άδεια των ναυτικών νά διανύεται με-
τά την άπόλυσή τους, άπαγορευομένης της
ναυτολόγησής των κατά τη διάρκεια της.

13) Η δημιουργία ειδικού Λογαριασμού με
είσοφές άποκλειστικά των πλοιοκτητών
για την προστασία των πληρωμάτων πού έκ-
γαταλείπονται από άσυνεπείς και άφερέγγυ-
ους πλοιοκτήτες, πού θά ύποκαταστήσει τό
ΝΑΤ και της Έστίας Ναυτικών στις ύποχρε-
ώσεις πού τούς έδημιούργησαν οι σχετικές
διατάξεις του Ν. 1220/81.

Ότι τά αίτήματα αυτά, από τά όποια οι έ-
ναγόμενες συνδικαλιστικές όργανώσεις δια-
τήρησαν ουσιαστικά τά δύο πρώτα, προσδιο-
ρίζονται στο μεταξύ, άναφορικά με τό δεύτε-
ρο, τό ποσοστό της αξιούμενης αύξησης σέ
12-14% προβλήθηκαν κατά τις μεταξύ τους
διαπραγματεύσεις για τη σύναψη νέας συλ-
λογικής σύμβασης εργασίας για τό έτος
1986, οι όποιες διακόπηκαν κατά τό τέλος
του Όκτωβρίου 1986, γιατί, ενώ αυτά (ένά-
γοντα σωματεία) προσφέρονταν στη σύναψη
νέας συλλογικής σύμβασης μέσα στα πλαι-
σια της από 18-10-85 πράξης νομοθετικού πε-
ριεχομένου, πού άναφέρεται στη θέσπιση
μέτρων για την προστασία της έθνικής οίκο-
νομίας και κυρώθηκε με τό ν. 1584/86, εκεί-
νες (ένανόμενες) άπέμειναν στη χορήγηση
των προαναφερόμενων αύξήσεων που βρί-
σκονται έξω από τά πλαίσια της νομοθετικής
αυτής πράξης. Ότι μπροστά στο άδιέξοδο
πού δημιουργήθηκε επενέβη ό Υπουργός
Έμπορικής Ναυτιλίας ό όποιος με βάση τό
άρθρ. 5 παρ. 2 του α.ν. 3276/1944 όπως τρο-
ποποιήθηκε με τό ν.δ. 33/1946 και άντικατα-
στάθηκε με τό άρθρ. 2 του ν.δ. 304/1947 έξέ-
δωσε τις άποφάσεις 70114/5306/28-11-86 και
70114/5425/1-12-86 με τις όποιες καθόρισε
άντίστοιχα τούς μισθούς των πληρωμάτων
των ποντοπόρων φορτηγών πλοίων 4.500
τόνων D.W. και άνω και των πληρωμάτων
των μεσογειακών φορτηγών πλοίων στα πο-
σά πού ειδικότερα άναφέρονται στις άποφά-
σεις αυτές. Ότι η έπίμαχη άπεργία, πού βρί-
σκεται σέ έξέλιξη στα πλοία των μελών αυ-
τών (ένανόντων), τά όποια άκινητοποιούν
σέ διάφορα λιμάνια με συνέπεια την πρόκλη-
ση σοβαρής οικονομικής ζημίας στα πιά μέ-
λη, είναι παράνομη, αλλά και καταχρη-
στική, άφού, μάλιστα, με τις παραπάνω ύ-
πουργικές άποφάσεις, οι όποιες, χωρίς νά
στηρίζονται στη βούληση των μερών, αλλά
στην πολιτειακή βούληση (JUS IMPERII), έ-
πέχουν θέση συλλογικών συμβάσεων, ρυθ-
μίστηκε ήδη τό κύριο και άποφασιστικής ση-
μασίας ζήτημα των άποδοχών των ναυτερ-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

★ SHIP AGENTS

★ BUNKER SUPPLIES

★ SHIPBROKERAGE

★ CREW & SPARES

PIRAEUS OFFICE: Capt. G. TSAMIS

7-9 Akti Miaouli

4132998 - Tlx: 21 1376

A.O.H.: 9837448

γατών των πλοίων των παραπάνω κατηγοριών. Με βάση το ιστορικό αυτό ζητούν τα εναγόμενα σωματεία α) να αναγνωριστεί ότι η προαναφερόμενη άπεργία είναι παράνομη και καταχρηστική και β) να υποχρεωθούν οι εναγόμενες συνδικαλιστικές οργανώσεις σε παράλειψη κάθε ενέργειας που αντιβαίνει στις προεκτεθείσες ύπουργικές αποφάσεις ή ματαιώνει την εφαρμογή τους με την απειλή χρηματικής ποινής και προσωπικής κράτησης σε βάρος των εκπροσώπων των Διοικήσεων τους.

Οι άγωγές αυτές, οι οποίες πρέπει να συνεκδικαστούν, γιατί έτσι διευκολύνεται η διεξαγωγή της δίκης (246 ΚΠολΔ), άρμοδιως φέρονται για να δικαστούν ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου (άρθρ. 18, 25 παρ. 2 ΚΠολΔ) (βλ. σχετ. Α. Ντάσιου, Έργατικό Δικονομικό Δίκαιο, τόμ. Β/II 6.1224, προσκομιζόμενη από 15-12-85 γνωμοδότηση Στ. Δεληκωστόπουλου - Δ. Σινανιώτη). Συγκεκριμένα για την επίλυση της επίδικης διαφοράς από άπεργία ναυτεργατών δεν μπορεί να θεμελιωθεί ύλική άρμοδιότητα ούτε του Ειρηνοδικείου, ούτε του Μονομελούς Πρωτοδικείου, πράγμα που έχει ως συνέπεια να ύπαχθει αυτή στο Πολυμελές Πρωτοδικείο, που σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο 18 ΚΠολΔ έχει γενική άρμοδιότητα. Έπαγωγής της διαφοράς αυτής στο Μονομελές Πρωτοδικείο με βάση τη διάταξη του άρθρου 16 άρ. ΚΠολΔ όπως διατείνονται οι εναγόμενοι δεν συγχωρείται. Σύμφωνα με την τελευταία αυτή διάταξη στην άρμοδιότητα του Μονομελούς Πρωτοδικείου ύπάγονται οι διαφορές από συλλογική σύμβαση εργασίας ή από διατάξεις που έξομοιώνονται με διατάξεις συλλογικής σύμβασης, είτε άνάμεσα σ' αυτούς που δεσμεύονται άπ' αυτές, είτε άνάμεσα σ' αυτούς και τρίτους. Στις διαφορές της περίπτωσης αυτής ύπάγονται εκείνες που στηρίζονται στο ένοχικό μέρος και τις κανονιστικές ρυθμίσεις των συλλογικών συμβάσεων, όπως είναι η άγωγή της έπαγγελματικής οργάνωσης των έργοδοτών κατά της έπαγγελματικής οργάνωσης των εργαζομένων για την παράλειψη κάθε ένέργειας ή άγωνιστικού μέσου (άπεργίας) στη διάρκεια της ισχύος της συλλογικής σύμβασης που τείνει στην άνατροπή ή μεταρρύθμιση των όρων της, στο πλαίσιο της ύποχρέωσης για τήρηση εργασιακής ειρήνης (βλ. **Καρακασάνη**, Συλλογικά διαφορά εργασίας σ.31, **Μητροπούλου** Πολ. Δικονομία σ. 195, **Μπέη** Πολ. Δ. άρθρ. 663, σ. 357, **Ντάσιου** ο.π., τόμ. Α/Ι, σ. 110). Τέτοια όμως διαφορά δεν εισάγεται με τις ένδικες άγωγές, ούτε άκόμη και στην έκταση που τα εναγόμενα σωματεία ζητούν να παραλείψουν οι εναγόμενες κάθε ένέργεια που αντιβαίνει στις προαναφερόμενες ύπουργικές αποφάσεις, άφού αυτές δεν έχουν δημοσιευτεί άκόμη στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, πράγμα άναγκαίο για να

άποκτήσουν οι ρυθμίσεις τους νομική ύποσταση, και έτσι έν δημιουργούν καμμία έδμευση για τις τελευταίες (εναγόμενες). Έξάλλου, δεν μπορεί να γίνει λόγος στην προκειμένη περίπτωση για έφαρμογή της ειδικής ρύθμισης του άρθρ. 22 παρ. 4 του ν. 1264/1982, σύμφωνα με το όποιο «για διαφορές που προκύπτουν από την έφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 19-22 αποφασίζει το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της συνδικαλιστικής οργάνωσης που έχει κηρύξει την άπεργία, κατά την διαδικασία των άρθρων 663 έως 676 ΚΠολΔ, γιατί ο νόμος αυτός δεν έφαρμόζεται για τις ναυργατικές οργάνώσεις (άρθρ. 1 παρ. 2 περίπτ. β αυτού) (βλ. σχετ. Ντάσιου ο.π. τόμ. Β/II σελ. 1224, γνωμοδότηση Δεληκωστόπουλου - Σινανιώτη). Άκόμη δεν μπορεί να γίνει λόγος για άνάλογη έφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 1264/82 και επί άπεργιών ναυτεργατικών οργάνωσης, γιατί έδω δεν ύπάρχει κενό νόμου. Στη συνέχεια οι άγωγές πρέπει να συνεκδικαστούν με τις πρόσθετες παρεμβάσεις που άσκήθηκαν ύπέρ των εναγομένων, με δήλωση στο άκροατήριο που καταχωρήθηκε στα πρακτικά, άναφορικά με την πρώτη άγωγή από τη Γενική Συνομοσπονδία Έργατών Έλλάδος (ΓΣΕΕ) και το Έργατικό Κέντρο Πειραιώς (ΕΚΠ) και άναφορικά με τη δεύτερη από τις δύο παραπάνω συνδικαλιστικές οργάνώσεις και άκόμη από τους εναγόμενους στην πρώτη άγωγή με άριθμούς 2 έως και 11. Πρέπει όμως οι παρεμβάσεις αυτές να άπορριφθούν, ως άπαράδεκτες, γιατί δεν τηρήθηκαν για την άσκησή τους οι προβλέψεις των άρθρων 79 έπ. ΚΠ

Παραπέρα οι ένδικες άγωγές κρίνονται νόμιμες στην έκταση που στρέφονται κατά της «ΠΝΟ», ή όποια, όπως ιστορείται, κήρυξε την έπίμαχη άπεργία και επιδιώκουν να άναγνωριστεί η άπεργία αυτή παράνομη, ως προς τα ποντοπόρα και τα μεσογειακά φορτηγά πλοία, άναφορικά με τα όποια και μόνο δικαιολογείται ένομο συμφέρον των εναγόντων. Στηρίζονται στις διατάξεις των άρθρων 70 ΚΠολΔ και της από 18-10-85 πράξης νομοθετικού περιεχομένου, όπως αυτή κυρώθηκε με το ν. 1584/86. Η πρώτη άγωγή, στην έκταση που στρέφεται κατά των εναγομένων με τους άριθμούς 2 έως και 11, οι όποιες άποτελούν τις ύποκειμένες στην πρώτη έναγομένη πρωτοβάθμιες συνδικαλιστικές οργάνώσεις, είναι παθητικά άνομιμοποίητη και πρέπει να άπορριφθεί ως άπαράδεκτη, γιατί στην άγωγή με το έπίδικο περιέχόμενο νομιμοποιείται παθητικά μόνο η συνδικαλιστική οργάνωση που κήρυξε την άπεργία και όχι τα μέλη της (βλ. **Ντάσιου**, ο.π. σ. 1181, πρβλ. και Έ. Αθ. 8092/83, ΕΕΔ 43, 278, **Κρητικού**, Δίκαιο σωματείων και συνδικαλιστικών οργάνωσης, σ. 320).

Τό γεγονός ότι στη λήψη της σχετικής για την άπεργία άπόφασης ψήφισαν οι παραπά-

νω εναγόμενες πρωτοβάθμιες συνδικαλιστικές οργάνώσεις δεν άσκει στην προκειμένη περίπτωση καμμία έπιρροή, άφού η άπόφαση από τη στιγμή που θά τελειωθεί καταλογίζεται στη συνδικαλιστική οργάνωση (έδω στην ΠΝΟ) και άποτελεί πράξη αυτής (βλ. **Κρητικού** δ. παρ. σ. 319). Τό αίτημα και των δύο άγωγών ύπό τό στοιχ. β είναι μή νόμιμο και ως τέτοιο πρέπει να άπορριφθεί, γιατί όπως έχει προλεχθεί, από τις προεκτεθείσες ύπουργικές αποφάσεις δεν δημιουργείται καμμία ύποχρέωση για τις εναγόμενες συνδικαλιστικές οργάνώσεις, άφού αυτές δεν έχουν δημοσιευτεί άκόμη στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως. Όπως προαναφέρθηκε η νομιμότητας των ένδικων άγωγών στην παραπάνω έκτασή τους στηρίζεται στην από 18-10-85 πράξη νομοθετικού περιεχομένου, με την όποια θεσπίστηκαν μέτρα για την προστασία της έθνικής οίκονομίας. Με αυτή όρίζεται ότι:

1) Άπό την έναρξη της ισχύος της παρούσας νομοθετικής πράξεως και μέχρι τέλους του έτους 1987 άπαγορεύεται η συνομολόγηση ως και η χορήγηση ή καταβολή με όποιοδήποτε τρόπο και για όποιοδήποτε λόγο αύξήσεως των κάθε είδους, φύσεως και όνομασίας άποδοχών των εργαζομένων για την ίδια χρονική περίοδο, έφόσον δεν βρίσκονται μέσα στα πλαίσια της είσοδηματικής πολιτικής της Κυβερνήσεως.

2) Η άπαγόρευση αυτή: α) καλύπτει κάθε συνομολόγηση αύξήσεως που γίνεται με διάταξη, ρήτρα ή όρο συλλογικής συμβάσεως εργασίας, διαιτητικής άποφάσεως, ύπουργικής άποφάσεως ή όποιοδήποτε είδους διοικητικής πράξεως κανονιστικού χαρακτήρα ή με άτομική σύμβαση εργασίας ή συμφωνία, β) ισχύει για όλους τους εργαζόμενους χωρίς έξαίρεση, τόσο στο δημόσιο τομέα, που συνδέονται είτε με σχέση δημοσίου δικαίου, όπως αυτοί όρίζονται στην παρ. 1 του Κεφ. Ι της με άριθ. 9019/285/25.1.1982 άποφάσεως του Έπουργού Οίκονομικών, που κυρώθηκε με το ν. 1242/1982, είτε με σύμβαση ή σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, όσο και για τους εργαζόμενους στον ιδιωτικό τομέα, γ) καλύπτει κάθε είδους αύξηση στις άποδοχές των εργαζομένων, δηλαδή τους μισθούς, τα ήμερομίσθια, τα ώρομίσθια, τα έπιδόματα, τα βοηθήματα, ή τις όποιες όποιες άλλες παροχές προς αυτούς, κατά όποιοδήποτε τρόπο και με όποιαδήποτε μορφή ή όνομασία έπιχειρείται, είτε με αύξηση ύφισταμένων, είτε με θέσπιση ή συνομολόγηση νέων τέτοιων άποδοχών ή παροχών.

3) Κυρώσεις: α) Αύξήσεις που καταβάλλονται κατά παράβαση των παραπάνω διατάξεων δεν ύπολογίζονται στις δαπάνες που έκπίπτονται από τό φορολογητέο είσόδημα των έπιχειρήσεων ή έργοδοτών, ούτε για τον καθορισμό του κόστους παραγωγής, ου-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

τε για όποιοδήποτε άλλο σκοπό, β) Σε κάθε επιχείρηση ή εργοστάσιο, που συμφωνεί ή χορηγεί αυξήσεις κατά παράβαση των παραπάνω διατάξεων, επιβάλλεται με απόφαση των Υπουργών Έθνικης Οικονομίας και Έργας πρόστιμο μέχρι 5% επί των ακαθαρίστων κερδών.

4) Από τις ρυθμίσεις των προηγούμενων παραγράφων εξαιρούνται μόνο οι ήδη προβλεπόμενες από νόμο, συλλογική σύμβαση εργασίας, υπουργική απόφαση, διαιτητική απόφαση, καταστατικό ή κανονισμό εργασίας οργανισμού ή επιχείρησης ή από όποιουδήποτε άλλου είδους διοικητική πράξη κανονιστικού χαρακτήρα αυξήσεις αποδοχών, που συνδέονται με την οικογενειακή κατάσταση ή την υπηρεσιακή εξέλιξη των εργαζομένων.

5) Για τη χορήγηση κάθε μορφής αυξήσεως στους εργαζομένους του ευρύτερου δημόσιου τομέα τα διοικητικά συμβούλια των αντίστοιχων δημόσιων επιχειρήσεων, οργανισμών, κ.λπ. υποχρεούνται να λάβουν προηγουμένως την έγκριση της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών του Υπουργείου Έθνικης Οικονομίας.

6) Κάθε διάταξη νόμου και κάθε διάταξη, όρος, ή ρήτρα συλλογικής συμβάσεως εργασίας, διατηγητικής απόφασης, υπουργικής απόφασης ή οποιουδήποτε είδους διοικητικής πράξεως κανονιστικού χαρακτήρα, καθώς και κάθε όρος ατομικής συμβάσεως εργασίας ή συμφωνία, που αντίκειται στις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων, καταργούνται.

Από τις διατάξεις αυτές, με τις οποίες, αποβλέποντας ο νομοθέτης α) στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων, β) στην αναχαίτηση του πληθωρισμού, γ) στην περιστολή μεσοπρόθεσμα της ανεργίας και δ) στον περιορισμό του α-

νοίγματος του ισοζυγίου πληρωμών και παράλληλα στην σταθεροποίηση και ισόρροπη ανάπτυξη όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας, εισάγει γενικές για όλους χωρίς εξαίρεση τούς εργαζομένους ρυθμίσεις, σαφώς συνάγεται ότι δεν εξαιρούνται οι ναυτικοί, αλλά καταλαμβάνονται και αυτοί από τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις. Το γεγονός ότι από τον Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας κυρώθηκαν με τις αποφάσεις του 70114/3992/4.9.86, 70114/3991/4.9.86 οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας των πληρωμάτων των μεσογειακών τουριστικών πλοίων, των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων και των πορθμείων εσωτερικού, με τις οποίες χορηγούνται αυξήσεις πέρα από τα πλαίσια της Π.Ν.Π. δεν είναι ικανό να στηρίξει, μέσα στο δεδομένο πλαίσιο της έρμηνευτικής προσέγγισης των νόμων που όφειλε να ακολουθεί ο δικαστής, ως εφαρμοστής του δικαίου, αντίθετο έρμηνευτικό επιχείρημα. Μόνο μπροστά σε νεώτερη παρεκκλίνουσα νομοθετική ρύθμιση θα μπορούσε να προκύψει ένδεχόμενο έρμηνευτικό ζήτημα εξαίρεσης από την παραπάνω Π.Ν.Π. των ναυτικών. Εξάλλου δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι με τις προηγούμενες αποφάσεις του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας δημιουργήθηκε για τη Διοίκηση «προηγούμενο» που να επιβάλλει σ' αυτή την υποχρέωση να εξαίρει και άλλες διαφορετικές κατηγορίες ναυτικών από την Π.Ν.Π. (βλ. σχετ. Σηπλιωτόπουλου, Έγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, β. έκδ. σελ. 412-413 και τις εκεί παραπομπές, προσκομιζόμενη γνωμοδότηση Δεληκαστόπουλου - Σινανιώτη). Ακόμα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ρυθμίσεις της Π.Ν.Π. δεν είναι αντίθετες προς το Σύνταγμα και ιδιαίτερα προς τις διατάξεις αυτού των 22 παρ. 2 και 23 παρ. 2, αφού με τις ρυθμίσεις αυτές περιορίζεται χρονικά και μάλιστα για μία διετία, για χάρη του γενικότερου συμφέροντος, η έλευθερία

των συλλογικών διαπραγματεύσεων σε ότι αφορά τις αποδοχές των εργαζομένων, στο πλαίσιο του προγραμματισμού και συντονισμού της οικονομικής δραστηριότητας του Κράτους (άρθρ. 106 παρ. 1 του Συντάγματος) (βλ. σχετ. Ε. Θεσ. 35/86, Άρμ. 40, 792). Τέλος οι παραπάνω διατάξεις της Π.Ν.Π. δεν παραβιάζουν τις αρχές των διεθνών συμβάσεων εργασίας με αριθμούς τις αρχές των διεθνών συμβάσεων εργασίας με αριθμούς 87 (ν.δ. 4204/61) και 98 (ν.δ. 4205/61), δεδομένου ότι δεν καταργούν τα δικαιώματα συλλογικής οργάνωσης και διαπραγματεύσεως (βλ. σχετ. Ε. Θεσ. 35/96, σ. παραπέμπει τις εκεί παραπομπές).

Απο τα έγγραφα που οι διάδικοι προσκομίζουν νόμιμα και επικαλούνται και αυτά που συνομολογούν αποδεικνύονται, τα εξής: Μετά την αποτυχία των διαπραγματεύσεων μεταξύ των διαδίκων για τη σύναψη νέων συλλογικών συμβάσεων για το έτος 1986 για τα πληρώματα των προτοπόρων φορτηγών πλοίων 4.500 τόννων D.W. και άνω και των μεσογειακών φορτηγών πλοίων ή έναγομένη δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση «ΠΝΟ» κοινοποίησε στα ενάγοντα σωματεία την από 6.11.86 εξώδικη δήλωσή της, με την οποία γνωστοποίησε σ' αυτά την κήρυξη εκ μέρους της 48ωρης πανναυτεργατικής απεργίας σε παγκόσμια κλίμακα για να ικανοποιηθούν τα αναφερόμενα στη δήλωσή αυτή αιτήματα, τα οποία είναι:

1. Ο προσδιορισμός των αποδοχών των ναυτικών που θα καθορισθούν με τη νέα Συλλογική Σύμβαση και τη μετατροπή τους σε δολάρια ΗΠΑ με βάση τη σχέση του δολλαρίου προς τη δραχμή κατά την ημέρα της νέας ΣΣΕ.
2. Η προσαρμογή των βασικών μισθών και των διαφόρων επιδομάτων τουλάχιστον σύμφωνα με τον επίσημο τιμάρθμο.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

3. 'Η εξόφληση των αποδοχών των ναυτικών κατά μήνα.

4. 'Η όριστική ρύθμιση της υπερωριακής άμοιβής Σαββάτων και άργιων.

5. 'Ο καθορισμός της διάρκειας του χρόνου ναυτολόγησης για τη θεμελίωση του δικαιώματος παλιννόστησης σε έξι (6) μήνες.

6. 'Η υποχρεωτική παλιννόστηση όλων συμπληρώνουν επτάμηνη ναυτολόγηση και τρία πλοία τους πιάζουν Εύρωπη, Μεσόγειο, Έρυσθρά, Περσικό και έφδσον οι ειδικότητες τους έχουν επιδοτούμενους άνέρργους.

7. 'Ο χαρακτηρισμός του ναυτικού έπαγγέλματος σά βαριού και άνθυγιεινού.

8. 'Η ναυτολόγηση μέσα από τά Ναυτεργατικά Σωματεία.

9. 'Η επέκταση της Ειδικής Συλλογικής Σύμβασης έργασίας και ό χαρακτηρισμός όλου του Περσικού Κόλπου σάν έμπολέμης περιοχής.

10. 'Η απαγόρευση ναυτολόγησης συν/ων σε όλα τά πλοία.

11. 'Η μή άναγραφή στο Ναυτικό φυλλάδιο των λόγων απόλυσης.

12. 'Η άδεια των ναυτικών νά διανύεται μετά την απόλυσή τους, απαγορευμένης της ναυτολόγησης των κατά την διάρκεια της.

13. 'Η δημιουργία ειδικού Λογαριασμού μέ εισφορές αποκλειστικά των πλοιοκτητών για την προστασία των πληρωμάτων πού έγκυκαταλείπονται από άσυνεπείς και άφερέγγυους πλοιοκτήτες, πού θά ύποκαταστήσει τό ΝΑΤ και την Έστία Ναυτικών στίς ύποχρεώσεις πού τούς έδημιούργησαν οι σχετικές διατάξεις του Ν. 1220/81.

Συγκεκριμένα εξαγγέλθηκε ότι ή παραπάνω 48ωρη άπεργία θά έλάμβανε χώρα μέσα στο χρονικό διάστημα από 1.12.86 έως 20.12.86. 'Ηδη μετά την άπόρριψη μέ την άπόφαση 3135/86 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη και λήγει, όπως προειπώθηκε, στίς 20.12.86 για όσα πλοία δέν έχουν άκόμη καταπλεύσει στο λιμάνι. 'Από τά προαναφερόμενα αίτήματα, αυτά στίς όποία επικεντρώνεται τό ενδιαφέρον των άπεργών είναι τά δύο πρώτα, ιδίως δέ τό δεύτερο, στην ίκανοποίηση του

όποιου κυρίως άποβλέπουν, δηλαδή στή χορήγηση αύξήσεων στους μισθούς τους για τό έτος 1986 ποσοστού, όπως τό προσδιόρισαν, 12-14%. 'Η ίκανοποίηση των οικονομικών αυτών συμφερόντων των ναυτικών πού είναι μέλη των ύποκείμενων στην ΠΝΟ πρωτοβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων, δηλαδή ή χορήγηση των πιά πάνω αύξήσεων, ύπέρξε πράγματι ό κύριος σκοπός της έπίμαχης άπεργίας. Αυτό φαίνεται και από τη δήλωση της έναγομένης ΠΝΟ στή δίκη των άσφαλιστικών μέτρων πού προηγήθηκε ότι ή άπεργία δέν θά είχε προκληχθεί και σε κάθε περίπτωση θά ματαιωνόταν ή πραγματοποίησης της, εάν τά ένάγοντα σωματεία ίκανοποιούσαν τά αίτήματα μέ άριθμ. 1 και 2 και ιδίως τό δεύτερο από αυτά μέ την ύπογραφή συλλογικής σύμβασης (βλ. την έπικαλούμενη και προσκομιζόμενη άπόφαση 3135/86 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς). 'Η ίκανοποίηση όμως του πιά πάνω κύριου αίτήματος των άπεργών είναι άντίθετη μέ τις ρυθμίσεις της προσημειωθείσας Π.Ν.Π., άφού οι αύξήσεις πού άξιωνόνται είναι έξω από τά πλαίσια της Πράξης αυτής. Μέ βάση λοιπόν τά παραπάνω στοιχεία ή έπίμαχη άπεργία είναι, άναφορικά βέβαια μέ τά ποντοπόρα και τά μεσογειακά φορτηγά πλοία, ως πρός τά όποια δικαιολογείται, όπως προειπώθηκε, ένομο συμφέρον των έναγόντων, παράνομη, γιατί προσκρούει κατά τόν κύριο σκοπό της στίς άπανορευτικές διατάξεις της από 18-10-85 πράξης νομοθετικού περιεχομένου, πού κυρώθηκε μέ τό ν. 1584/86 (πρβλ. Εφ. Θεσ. 35/86 ο. παραπ. Μον.Πρ.Αθ. 4541/85, ΕΕΔ 45, 125, ΜονΠρΘεσ 4623/85, ΕΕΔ 45, 85). 'Ο παράνομος αυτός χαρακτήρας της δέν αίρεται, όπως έχει προλεχθεί, άπό τό γεγονός ότι μέ τις άποφάσεις 70114/3992/4.9.86 και 70114/3991/4.9.86 του 'Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας κυρώθηκαν οι συλλογικές συμβάσεις έργασίας των πληρωμάτων των μεσογειακών τουριστικών πλοίων, των άκτοπλοϊκών έπιβατηγών πλοίων και των πορθμείων έσωτερικού, μέ τις όποιες συμφωνήθηκαν αύξήσεις πέρα από τά πλαίσια της Π.Ν.Π. 'Υστερα άπ' όσα

προεκτέθηκαν οι ένδικες άγωγές πρέπει νά γίνουν δεκτές κατά ένα μέρος, ως βάσιμες στην ουσία τους, όπως όρίζεται στο διατακτικό και νά συμψηφιστούν τά δικαστικά έξοδα (119 ΚΠολΔ).

Κατά την γνώμη όμως ενός μέλους του Δικαστηρίου, μέ τις κρινόμενες άγωγές τά έπαγγελματικά σωματεία μέ την έπωνυμία «Ε.Ε.Ε.» και «ΕΕΜΠ» έπικαλούνται ότι μέ τις 70114/5306/20-11-1986 και 70114/5425/1-12-86 άποφάσεις του 'Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας πού ένάκριναν την χορήγηση των άναφερόμενων σ' αυτές αύξήσεων στους βασικούς μισθούς των πληρωμάτων των ποντοπόρων φορτηγών πλοίων 4.500 TDW και άνω και των πληρωμάτων πλύν Α' Μηχανικού, των μεσογειακών φορτηγών πλοίων 801-4500 TDW άντιστοίχως, καλύφθηκε νόμιμα ή έλλειψη ύπογραφής Συλλογικής Σύμβασης Έργασίας από τά ενδιαφερόμενα μέρη, ύστερα από την άποτυχία των σχετικών διαπρατεύσεων τους και ότι ή παρά την ισχύ των άποφάσεων τούτων πού έπέχουν θέση Συλλογικής Σύμβασης Έργασίας συνεχιζόμενη άπεργία πού κήρυξε ή άναγόμενη έπαγγελματική όργάνωση μέ την έπωνυμία «ΠΝΟ» είναι για τό λόγο αυτό παράνομη και καταχρηστική μέ την έννοια του άρθρου 281 ΑΚ, ένόψει μάλιστα και της σημερινής κατάστασης της ναυτιλίας και της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσης. 'Ανεξάρτητα όμως από τό αν είναι βάσιμα όσα παραπάνω ύποστηρίζουν τά ένάγοντα έπαγγελματικά σωματεία ως πρός τόν χαρακτήρα των έν λόγω άποφάσεων, οι άποφάσεις αυτές δέν έχουν δημοσιευθεί άκόμη στην Έφημερίδα της Κυβέρνησης και ως έκ τούτου δέν απέχουν ισχύον νόμου, μέ άποτέλεσμα νά μην παράγουν έννομες συνέπειες και νά μην δεσμεύουν τά ενδιαφερόμενα μέρη, ήτοι και την άναγόμενη έπαγγελματική όργάνωση μέ την έπωνυμία «ΠΝΟ». Κατ' άκολουθελιν οι παραπάνω άγωγικοί ισχυρισμοί πού θεμελιώνουν τις κρινόμενες άγωγές δέν είναι βάσιμοι και ως έκ τούτου οι άγωγές αυτές έπρεπε νά άπορριφθούν.

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 an 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.

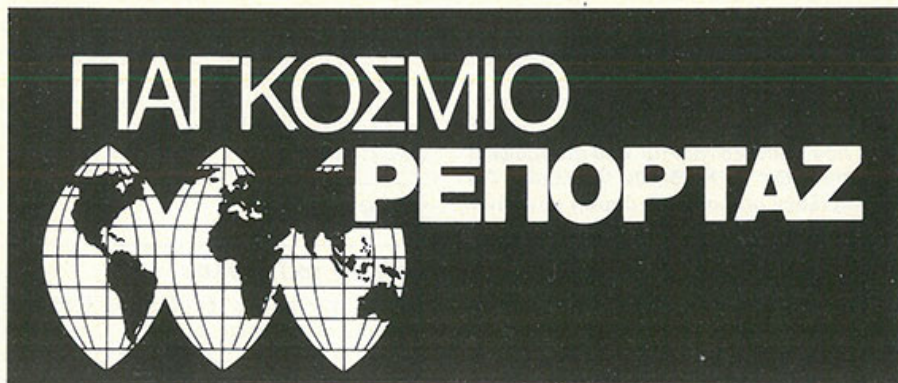
And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

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.)



ΔΑΝΙΑ

Συνεχής συρρίκνωση

Συνεχής και σταθερή εμφανίζεται η τάση των Δανέζων έφοπλιστών να εγγράφουν τα πλοία τους σε ξένα νηολόγια, πράγμα που έκανε την Ένωση Έφοπλιστών να αναλάβει την εκπροσώπηση και της κατηγορίας αυτής των έφοπλιστών, έφόσον διατηρούν στα πλοία τους έπιτελείο Δανών αξιωματικών.

Πρός τό παρόν τά Δανικής πλοιοκτησίας υπό ξένη σημαία πλοία υπολογίζονται σε 50, συνολικού τοννάζ 500.000 τόννων. Μεταξύ αυτών είναι όλα σχεδόν τά πλοία (πλήν ενός) του οίκου Λόριτζεν, ό όποιος όμως διατηρεί την έδρα της έπιχειρήσεώς του στη Κοπεγχάγη, σε αντίθεση με τον οίκο Μόλλερ του όποιου πολλές έπιχειρήσεις έχουν την έδρα τους στη Μ. Βρεταννία και τη Σιγκαπούρη.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τάσεις άνεώσεως του στόλου

Η τάση της άνεώσεως του δυτικογερμανικού στόλου έπιβεβαιώνεται με την πρόσφατη απόφαση της Harag Lloyd, η όποία από πλευράς μεγέθους θεωρείται η πρώτη ναυτιλιακή εταιρία της χώρας, όπως προχωρήσει σε νέες πωλήσεις 10 παλαιών πλοίων της και τά αντικαταστήσει με ναυλωμένα σκάφη. Τά προς πώληση πλοία είναι τά «Borussia», «Hammonia» και «Bavaria», τά τέσσερα πλοία της σειράς Express των 16.700 τον. γκρός και ναυπηγήσεως 1971 και τά τρία σκάφη της διαλυθείσης εταιρίας Hansa Line της Βρέμης. Σήμερα η Harag Lloyd διαθέτει 28 πλοία, εάν όμως πραγματοποιηθούν οι ανωτέρω πωλήσεις θά πάψει να είναι η μεγαλύτερη εταιρία και τη θέση της θά καταλάβει η Hamburg Sud.

Τό κύριο πάντως χαρακτηριστικό της γερμανικής ναυτιλίας, όπως και πολλών άλλων παραδοσιακών ναυτικών χωρών της Ευρώπης, είναι η συνεχής συρρίκνωση του έθνικού νηολογίου, όφειλόμενη κατά βάση στο ύψηλό κόστος έκμεταλλεύσεως του υπό την έθνική σημαία πλοίου, τό όποιο εκτός της φορολογίας έπιβαρύνεται με τίς δυσβάστακτες κοινωνικές δαπάνες του πληρώματος και την υπερβολική αύστηρότητα των έθνικών κανονισμών συνθέσεως άσφαλείας κλπ. Είναι δέ χαρακτηριστική η παράλληλη στρόφη προς τίς σημαίες του άνοιχτού νηολογίου, στίς όποιες βρίσκει καταφύγιο ό έθνικός έφοπλισμός ό όποιος δέν εγκαταλείπει τη ναυτιλιακή δράση αλλά άπλως άναζητεί διέξοδο έπιβιώσεως μέσα στον άμείλικτο διεθνή ανταγωνισμό.

Έτσι έχει γίνει σχεδόν κανών η άναφορά σε δύο τμήματα του στόλου, τό ένα υπό έθνική και τό άλλο υπό ξένη σημαία.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η έπιβατηγός ναυτιλία

Με τά υπερωκεάνεια κρουαζιερόπλοια όι ΗΠΑ άντιμετωπίζουν τό σοβαρό πρόβλημα της ισχύουσας νομοθεσίας που άπαιτεί όπως ναυπηγηθεί στίς ΗΠΑ κάθε πλοίο που θέλει να έγγραφεί στο έθνικό νηολόγιο. Η προσπάθεια να άρθει ό περιορισμός αυτός δέν κατάφερε ακόμα να καταλήξει στη νομοθέτηση της σχετικής τροπολογίας. Πάντως αν τεθεί σε έφαρμογή άναμένεται να ύψώσουν την άστερόδεσσα περί τά 12 υπερωκεάνεια μεταξύ των όποιων δύο της Κιούναρντ, τά «Princess» και «Countess». Στόν τομέα αυτόν ίκανοποιητικά άποτελέσματα παρουσίασε τό 1986 η Holland America Line που διαθέτει τά τρία της υπερωκεάνεια σε κρουαζιέρες της Άλάσκας και προτίθεται να παραγγείλει και τέταρτο. Ίκανοποιημένη επίσης εμφανίζεται και η εταιρία Sitmar, η

όποια με έδρα τό Λός Άντζελες κινεί τέσσερα υπερωκεάνια τύπου Fair και παράγγειλε δύο νέα στά γαλλικά ναυπηγεία του Άτλαντικού, χωρητικότητας 62.500 τον. γκρός και 1.500 έπιβατών.

ΙΤΑΛΙΑ

Διεργασίες στό στόλο της Λάουρο

Τό μέλλον της προσπάθειας διασώσεως της χρεωκοπημένης ναυτιλιακής εταιρίας Λάουρο Λάιν κινδυνεύει μετά την άπόφαση του έλληνικού συγκροτήματος Χανδρή να άποσύρει την συμμετοχή του από τό κονσόρτσιουμ που θά ανέλάμβανε τη διαχείριση της εταιρίας.

Τό έλληνικό συγκρότημα επίσης άκύρωσε την άπόφασή του να άγοράσει τό πλέον σύγχρονο πλοίο της Λάουρο, τό κρουαζιερόπλοιο «Achille Lauro» χωρητικότητας 23.629 τον. γκρός. Ηδη άναζητείται άντικαταστάτης για να αναλάβει τό 20% των μετοχών στο κονσόρτσιουμ.

Στό σχέδιο διάσωσης συμμετέχουν η Ίταλική κυβέρνηση, ένας έφοπλιστής της Γένοβας και μία ίταλική εταιρία έφοδιασμού.

Ο ύπόλοιπος στόλος της εταιρίας άποτελείται από τρία φορτηγά, δύο κοντεϊνερόπλοια και ένα δεξαμενόπλοιο.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Δέν θά ύπάρχουν ναυτικοί

Στην έτήσια συνέλευση της Ένώσεως Ναυπηγών και Μηχανικών Ε.Ν. του Λίβερπουλ, ένας από τους συνέδρους κατηγόρησε την Κυβέρνηση ότι έξαπατά τό λαό με την πολιτική της στη ναυτιλία και τη ναυπηγοβιομηχανία. Ύπεγράμμισε ότι είναι καιρός να άνοιξουμε τά μάτια μας και να άντικρύσουμε την πραγματικότητα κατά την όποία τό κέντρο βάρους των διεθνών θαλασσίων μεταφορών μετετέθη προς τόν Είρηνικό και δέν ύπάρχουν πιθανότητες να έπανεέλθει ποτέ στην Ευρώπη. Αυτό όμως δέν σημαίνει ότι η νησιωτική Μ. Βρεταννία πρέπει να εγκαταλείψει τά ναυτιλιακά της ενδιαφέροντα. Γιατί είναι όντως άπογοητευτικό τό γεγονός ότι μόνο τό ένα τρίτο σε αξία και τό ένα τέταρτο σε όγκο του από την Άγγλία διακινούμενου διεθνούς έμπορίου μεταφέρεται με βρεταννικά πλοία. Σε περίπτωση κινδύνου ό βρεταννικός λαός δέν μπορεί να έχει παρά πολύ περιορισμένα μέσα για να άντιμετωπίσει τίς προμήθειες που είναι άναγκαίες για την έπιβίωσή του. Με άπλούστερα λόγια αυτό σημαίνει ότι η Μ.

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

Βρετανία δέν διαθέτει πιά τούς εμπειρους ναυτικούς πού απαιτούνται γιά νά επανδρώσει τά πλοία πού χρειάζονται γιά τήν εξασφάλιση τών βασικών μεταφορών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τά πετρέλαια τής Βορ. Θάλασσας

Κύκλοι τής αγοράς του πετρελαίου πιστεύουν ότι τό 1987 θά μειωθεί κατά 10% ή παραγωγή πετρελαίου από τά κοιτάσματα τής Βορ. Θάλασσας καί θά συνεχισθεί ή αποθήκευση πετρελαίου πρώτα σέ δεξαμενές ξηράς καί στη συνέχεια σέ μεγάλα παροπλισμένα τάνκερς.

Χαρακτηριστική τής μειώσεως τής απασχολήσεως τών εξεδρών στην περιοχή είναι ή περίπτωση τής μεγάλης εταιρίας Βίλχελμσεν τής οποίας πέντε από τίς επτά πλωτές εξέδρες είναι χωρίς απασχόληση τό 1987. Η εταιρία αυτή τό πρώτο εξάμηνο του περασμένου χρόνου υπέστη ζημίες 17 εκατ. δολλαρίων καί αναγκάστηκε άφενός νά ζητήσει αναδιάρθρωση τών χρεών της μέ τούς κύριους δανειστές της καί άφετέρου νά απολύσει 120 άτομα από τό προσωπικό της.

Τά κρουαζιερόπλοια

Στόν τομέα τών κρουαζιερόπλοιων, οι τρεις μεγάλες εταιρίες Klostors, Royal Norwegian καί Norske πραγματοποίησαν πέρυσι κύκλο εργασιών τής τάξεως τών 5,8 δισ. κορωνών, από τά όποία 450 εκατ. δαπανήθηκαν γιά διαφημίσεις.

Σήμερα ό νορβηγικός περιηγητικός στόλος διαθέτει τό 20% τών κλινών παγκοσμίως μέ πρόβλεψη νά φθάσει τό 28% μέχρι τό 1988-89. Από τίς άνωτέρω εταιρίες ή Kloster διαθέτει όκτώ μονάδες, ή Royal τέσσερις καί ή Norske δύο.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Οί άποδοχές τών ναυτικών

Αντιμέτωποι μέ τήν κοινή μοίρα τής μειώσεως τής δυνάμεως τών παραδοσιακών Ευρωπαίων έφοπλιστών, ή Ολλανδική Ένωσις ζητά από τό Κράτος νά ένισχύσει τό επενδυτικό πρόγραμμα πρós τήν έθνική ναυ-

τιλία μέ παράλληλη μείωση του φόρου εισοδήματος τών ναυτικών καί τών κοινωνικών επιβαρύνσεων. Ειδικά γιά τή φορολογία τών ναυτικών, οι έφοπλιστές ζητούν νά εξαίρεθούν από τό φόρο εισοδήματος οι ναυτικοί πού ναυτολογούνται από τά γραφεία εργασίας τών Ολλανδικών Άντιλλών. Γιά νά στηρίξουν μάλιστα τήν άποψη αυτή άναφέρονται στίς σοβαρές έλαφρύνσεις τών δαπανών επανδρώσεως πού άπολαύουν οι Γάλλοι καί Βρεταννοί έφοπλιστές πού ναυτολογούν τά πλοία τους στό Kerguelen ή στό Isle of Man. Άντίθετα, οι Ολλανδοί ναυτικοί δέν μισθοδοτούνται ίκανοποιητικά, όχι γιατί δέν πληρώνουν οι έφοπλιστές, αλλά γιατί βλέπουν τίς άποδοχές τους νά περικόπτονται σχεδόν κατά 50% λόγω τών κρατήσεων φόρου καί κοινωνικής άσφαλίσεως.

Τά βαριά φορτία

Είναι γνωστή ή ιδιαίτερη έπίδοση τών Ολλανδών στίς μεταφορές βαρέων φορτίων. Μία από τίς μεγαλύτερες καί πρωτοπόρες στον τομέα αυτόν φέρμες είναι ή Smit International πού λανσάρισε τά βυθιζόμενα σλέπια τύπου Giant μέ τά όποία πράγματι έθαυματικές μεταφορές γεωτρυπάνων σκελετών, γερανών κ.λπ.

Επίσης ή εταιρία Vismuller ή όποία χρησιμοποιεί αυτοκινούμενα βυθιζόμενα σλέπια καί μετέφερε ένα όλόκληρο πλωτό γεωτρύπανο από τήν Άπω Άνατολή στη Β. Θάλασσα σέ 40 ήμέρες.

ΣΟΒ. ΕΝΩΣΗ

Τά κρουαζιερόπλοια

Στόν τομέα τών κρουαζιερόπλοιων ή Σοβιετική Ένωση διαθέτει πλέον ίκανό αριθμό υπερωκεανίων. Κυριώτερη ή CTC Lines διαχειρίζεται τό «Άλεξ Πούσκιν» (20.502 τόν. γκρός) σέ δρομολόγια Αυστραλίας επί έποχιακής βάσεως, καί τά άδελφά «Μπρέζνιεφ» καί «Άζερμπαϊτζάν» σέ δρομολόγια Εύρώπης.

Η διακίνηση φορτίων

Σύμφωνα μέ τά άνακοινωθέντα στοιχεία ό όγκος τών διακομισθέντων μέ σοβιετικά πλοία έμπορευμάτων αύξηθηκε στην περίοδο 1981-85 σέ 17 εκατ. τόννους στην έξυπη-

ρήτηση υπερποντίων γραμμών. Τό μερίδιο του σοβιετικού στόλου στό διεθνές θαλάσσιο έμπόριο άνέρχεται σέ 7,3% μέ βάση τό τόννάζ, σέ 3,8% μέ βάση τήν άναλογία τόνου/μίλια καί σέ 4,5% μέ βάση τόννους χωρητικότητας.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Μείωση του στόλου

Κατά τό πρώτο εξάμηνο του 1986 πουλήθηκαν σέ Ξένα συμφέροντα 11 σουηδικά πλοία συνολικής χωρητικότητας 341.500 τόν. γκρός, ένώ στη δύναμη του έθνικού ναυολογίου προστέθηκαν δύο μόνο πλοία, σουηδικής ναυπηγήσεως καί συνολικής χωρητικότητας 16.000 τόν. γκρός καί άλλα δύο έπιβατικά άγορασθέντα από τό έξωτερικό.

Χαρακτηριστικά, ή εταιρία Johnson-Scan-Star στά πλαίσια του προγράμματος έκσυγχρονισμού του στόλου της πούλησε 4 από τά 5 πλοία της καί σέ αντικατάσταση ναύλησε δύο κοντέινερς τών 1.100 TEU.

Κατά τήν Ένωση Έφοπλιστών τής χώρας, στό έθνικό ναυόλογο δέν υπάρχουν στην ουσία αξιόλογα φορητά πλοία. Παρ' όλα αυτά τό άκαθάριστο εισόδημα τής Σουηδίας από τή ναυτιλία εξακολουθεί νά είναι ίκανοποιητικό καί έχει παγιωθεί γύρω στό 2 δισεκατ. δολλ. έτησίως.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Οί διελεύσεις

Τά στοιχεία πού δόθηκαν γιά τήν κίνηση τής διώρυγας του Παναμά τό 1986 άνεβάζουν σέ 139 εκατομ. τόννους τόν όγκο τών διελθόντων φορτίων (μείωση κατά 2,5% έναντι του προηγούμενου έτους). Από τό σύνολο αυτό τό 85 εκατομ. τόν. πέρασαν από τόν Άτλαντικό στόν Είρηνικό καί τά 54 εκατομ. τόν. από τόν Είρηνικό πρós τόν Άτλαντικό. Ένώ ή έκβάθυνση τής ύδατινης όδου (Lac Gatun καί Gaillard Cut) πού έγινε στίς άρχές του έτους επέτρεψε τή διαβάση πλοίων μέ μέγιστο βύθισμα 39,5 ποδών, σοβαρά προβλήματα δημιούργησε περί τό τέλος του έτους ή κατάρρευση γήινων τοιχωμάτων στίς 13 Οκτωβρίου στη περιοχή Gold Hill τής Κουκαράτσα.



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

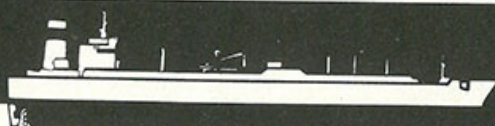
TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

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
FACSIMILE: 4137 328

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η οργανική σύνθεση

Μέ ἐγκύκλιο πρὸς τὸ ΝΑΤ οἱ Διευθύνσεις Ἐργασίας καὶ Προνοίας Ναυτικῶν τοῦ ΥΕΝ ἐπισημαίνουν ὅτι ἡ οργανικὴ σύνθεση ἐνὸς πλοίου δὲν εἶναι ἐλλιπὴς κατὰ τὰ προσόντα ἢ τὸν ἀριθμὸ, στὴν περίπτωσιν πού σέ μιά εἰδικότητα κάθετα διαρθρωμένη, ὅπως τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος, μηχανῆς κλπ., ὑπηρετεῖ ναυτικός μέ ἀνώτερο δῖπλωμα ἢ πτυχίον ἀντὶ ἐκείνου πού προβλέπει ἡ οργανικὴ σύνθεση, ὅπως π.χ. ἀντὶ τῶν προβλεπομένων ἀπὸ τὴν οργανικὴ σύνθεση ἐνὸς πλοίαρχου Β' καὶ δύο πλοίαρχων Γ' τάξης ὑπηρετοῦν δύο πλοίαρχοι Β' καὶ ἓνας πλοίαρχος Γ'. Ἡ ἐγκύκλιος ἐξεδόθη μέ ἀφορμὴ διάφορα ἐρωτήματα ὅσον ἀφορᾷ τὸ νόμιμο τῆς οργανικῆς σύνθεσης διαφόρων κατηγοριῶν πλοίων, προκειμένου νά λαμβάνονται ὑπόψη κατὰ τὸν ὑπολογισμό εἰσφορῶν, ἐκκαθάριση ναυτολογίων κλπ. Στὴν ἴδια ἐγκύκλιο διευκρινίζεται, ὅτι ὅπου στὴν οργανικὴ σύνθεση προβλέπονται δύο εἰδικότητες διαζευκτικά, ὅπως π.χ. μηχανοδηγός Β' ἢ λιπαντής, ἡ ναυτολόγησις τοῦ ἐνὸς καθιστᾷ νόμιμη τὴν οργανικὴ σύνθεση καὶ δὲν ὑπάρχει θέμα ἐλλείποντος.

Τὸ Π.Δ. γιὰ τὴ σύνθεση

Τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γνωμοδότησε στὶς 22 Ἰανουαρίου ὑπὲρ τῆς ἀποδοχῆς τῶν σχεδίων τῶν δύο Προεδρικῶν Διαταγμάτων πού καθορίζουν τὶς οργανικὲς συνθέσεις πληρώματος γιὰ τὰ μεσογειακά καὶ ποntonόπρα φορτηγὰ πλοία, σύμφωνα μέ τὰ μέτρα πού ἐξήγγειλε πρόσφατα ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας, κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς γιὰ τὴν ἀνταγωνιστικότητά τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ τὴν ἀπασχόληση τῶν Ἑλλήνων ναυτῶν.

Υπὸ τὴν κυανόλευκο

Στὸ ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποβλήθηκαν αἰτήσεις γιὰ ἐγγραφή στὸ ἐλληνικὸ νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν παρὰκάτω 24 πλοίων:

— «Καρμενσίτα», κοντεῖνερπλοῖο, πρῶην «Cartago» ὑπὸ κυπριακὴ σημαία, 6.900

τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1973, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Birtio Maritime Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Νήσος Πάρος», φορτηγὸ, πρῶην «Norland V» ὑπὸ παναμαϊκὴ σημαία, 6.737 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Enos Compania Naviera S.A.» (κ. Δημ. Τσαμούρας).

— «Ἀτλάντικ Σέιλορ», μπάλκερ, πρῶην «Santa Silvia», ὑπὸ ἰαπωνικὴ σημαία, 37.456 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Antarctica Shipping Co. Ltd.» (Γ.Π. Λιβανός).

— «Ρούμπι Στάρ», φορτηγὸ, πρῶην «Kee Promoter» ὑπὸ παναμαϊκὴ σημαία, 13.633 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Latona Shipping Corporation» (κ. Ἀντ. Σταμ. Φαράκλας).

— «Πάρης II», δεξαμενόπλοιο, πρῶην «Viking Hawk» ὑπὸ σημαία Μπαχάμας, 42.236 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1980, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Archway Shipping S.A.» (Bilinder Marine Corporation S.A.).

— «Μίνι Λούναρ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.592 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lounar Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνα Λατρία», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.590 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Latria Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λότ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.584 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lot Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Σακούρα», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.584 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lot Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λή», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.562 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971 πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lee Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λίντ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.562 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lid Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λῶ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ

ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.594 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971 πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Law Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λάντ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.592 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lad Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λάμα», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.591 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lama Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λέντ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.562 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lens Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λάιτ», φορτηγὸ πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.582 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Light Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λότζικ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.591 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Logic Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λέιτζεντ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.577 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Legend Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λήγκ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.592 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini League Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λάιον», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.585 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lion Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λάινερ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.598 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Loner Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λόρν», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.598 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lory Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λάντερν», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.566 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lantern Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

— «Μίνι Λήμφ», φορτηγὸ, πρῶην παναμαϊκὸ ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα, 1.587 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1975, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρεία «Elmini Lymph Inc.» (Γ. Π. Λιβανός).

Ἀγοραπωλησιές

Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ μπάλκερ κάρριερ «Ἀπόλλων» 22.240 τον. d.w., 13.120 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1972, ἐναντι ποσοῦ περὶ τῶν 1,15 ἐκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ἑλληνες περιήλθε τὸ φορτηγὸ ψυγεῖο «Nordland V» 9.144 τον. d.w., 6.676 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 1,3 ἐκατ. δολλαρίων.

— Σέ πλειστηριασμὸ Ἑλληνες ἀγόρασαν τὸ ὑπὸ κυπριακὴ σημαία μπάλκερ κάρριερ

COULOUTHROS LTD.

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

«Τό πέραςμα στην Κίνα» με την CANDIA

Η γνωστή εταιρία CANDIA, πρωτοπόρος στην παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης πλοίων σε διεθνές επίπεδο, επεξεργάστηκε πρόσφατα τις δραστηριότητές της στην Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, δημιουργώντας την China Port Operation Service για την εξυπηρέτηση εμπορικών πλοίων που προσεγγίζουν στα κινεζικά λιμάνια.

Μετά από λεπτομερή έρευνα αγοράς σε ναυτιλιακά γραφεία της Ελλάδας και του εξωτερικού, με συχνές προσεγγίσεις πλοίων σε Κινεζικά λιμάνια, η CANDIA διαπίστωσε ένα γενικό αίτημα για βελτίωση των συνθηκών επικοινωνίας, άμεσης αποστολής χρημάτων, επί τόπου διαπραγματεύσεων και γενικότερα την βελτίωση του επιπέδου παροχής σχετικών υπηρεσιών.

Τό κύριο συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η παραπάνω έρευνα είναι ότι η έγκαιρη ενημέρωση με σημαντικές πληροφορίες για την Κίνα δεν είναι πάντα εύκολη υπόθεση και ότι για αυτόν τον λόγο πολλές διαπραγματεύσεις για το κλείσιμο χρονοαυλώσεως ή συμφωνίας ταξιδιού καθυστερούν σημαντικά ή ακόμη ματαιώνονται. Ταυτόχρονα πλοιοκτήτες, ναυλωτές και μεσίτες που διαπραγματεύονται κάποιο φορτίο για την Κίνα επείγονται να πληροφορηθούν όσο γίνεται συντομότερα για τα έξοδα και τις δυνατότητες κάθε λιμανιού, το επιτρεπτό βύθισμα, τους κανονισμούς, το χρόνο άναμνης κ.λ.π.

Η CANDIA έδωσε λύση στα παραπάνω έ-

ρωτήματα μετά από προσεκτική έπιτοπία μελέτη και είναι σε θέση να παρέχει τις αναγκαίες πληροφορίες πριν κλείσει η τελική συμφωνία για την ναύλωση καθώς και άκριβη ανάλυση των προβλεπόμενων εξόδων. Πλήρης και δωρεάν πληροφόρηση σχετικά με όλα τα άνοιχτά κινεζικά λιμάνια παρέχεται τώρα από την CANDIA σε συγκεκριμένα έρωτήματα των ενδιαφερομένων.

Όταν φθάσει τό πλοίο στην Κίνα, η CANDIA, μέσω του γραφείου της στο Χόγκ Κόγκ, παρέχει πλήρη εξυπηρέτηση και επίβλεψη φορτώσεως και έκφορτώσεως με δικούς της άρχιπλοιάρχους που μιλούν Κινεζικά (διάλεκτο MANDARIN). Οι άρχιπλοιάρχοι της CANDIA, όχι μόνο επιταχύνουν τις σχετικές διαδικασίες αλλά έπίσης βοηθούν τά πλοία και τούς πλοιάρχους σε ότιδήποτε προκύψει.

Πρόσφατα έπίσης η CANDIA υπέγραψε σύμβαση συνεργασίας με την Κινεζική Έταιρία Πετρελεύσεων Πλοίων (CHINA MARINE BUNKER SUPPLY COMPANY) και έτσι μπορεί να προμηθεύει καύσιμα και λιπαντικά σε 12 Κινεζικά Λιμάνια σε τιμές διεθνούς ανταγωνιστικές και συμφέροντες όρους.

Ήδη πολλοί από τούς πελάτες της CANDIA έχουν άναγνωρίσει τά έμφανη προτερήματα που τούς παρέχει ή νέα αυτή δραστηριότητα της εταιρίας στην Κίνα και την χρησιμοποιούν για την ταχύτερη και άσφαλή προσέγγιση των πλοίων τους.

— Έλληνες άγόρασαν τό φορτηγό πλοίο «Nathalie» 16.200 τόν. d.w., 10.936 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, με δυνατότητες μεταφοράς κοντέινερς, έναντι ποσού περί των 1,1 έκατ. δολλαρίων.

— Στην ένυπόθηκο δανείστρια Τράπεζα περιήλθε τό έλληνικό φορτηγό ψυγείο «Ντένης Μ.» 7.680 τόν. d.w., 6.134 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1959, έναντι ποσού 300.000 δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό λιβεριανό φορτηγό «Lift On» 3.850 τόν. d.w., 1.598 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, σε άγνωστη τιμή.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό «Μπραϊτ Σκάυ» 5.691 τόν. d.w., 2.994 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1969, έναντι ποσού 160.000 δολλαρίων.

— Έπίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό

φορτηγό «Πέλλα» 2.840 τόν. d.w., 1.594 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού 400.000 δολλαρίων.

ΈΑγορές Έπιβατηγών

— Στην Άώνυμη Ναυτιλιακή έταιρία Κρήτης περιήλθε τό ιαπωνικό έπιβατηγό - όχηματαγωγό πλοίο «Vaguna» 12.854 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975 και χωρητικότητας 905 έπιβατών, χωρίς να γνωσθεί τό τίμημα αγοράς του.

— Σε Έλληνες έπίσης περιήλθε τό βρετανικό φέριρ «England» 8.116 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1964, μεταφορικής ικανότητας 668 έπιβατών, έναντι ποσού περί των 1,9 έκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Διαλυτές της Φορμόζας άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Αφοβος» 35.477 τόν. γκρός, 12.810 τόν. βάρους του 1968, αντί δολ. 136,30 ανά τόνο.

— Έπίσης στη Φορμόζα πουλήθηκε για διάλυση τό μπάλκερ «Αριστείδης» 36.099 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968 σε άγνωστη τιμή.

— Ίνδοι διαλυτές άγόρασαν τό υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Θάλια» 17.382 τόν. γκρός, 6.880 τόν. βάρους του 1967, αντί δολ. 121,50 ανά τόνο.

— Στην Φορμόζα έπωλήθη για διάλυση τό υπό σημαία Κύπρου μπάλκ κάρριερ «Αστρον» 12.252 τόν. γκρός 5.494 τόν. βάρους του 1969, αντί δολ. 125 ανά τόνο.

— Τουρκοι διαλυτές άγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Γκόλντ Στάρ» 65.347 τόν. γκρός του 1971 με παράδοση παροπλισμένο στό Άλιβέρι, χωρίς να γνωσθεί τιμή αγοράς.

— Στη Φορμόζα έπωλήθη για διάλυση τό μπάλκερ μεταφοράς αυτοκινήτων «Λόγιαλ-του» 22.523 τόν. γκρός, 9.300 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1971, αντί δολ. 133 ανά τόνο.

— Έπίσης στη Φορμόζα έπωλήθη τό ελληνικό μπάλκερ «Ρένα» 14.651 τόν. γκρός του 1972, αντί δολ. 127 ανά τόνο βάρους.

Τά θέματα της γενικής συνελεύσεως της Ε.Ε.Ε.

Τά θέματα της ήμερησίας διατάξεως της γενικής συνελεύσεως των μελών της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, ή όποία θά πραγματοποιηθεί στις 16 Φεβρουαρίου και

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 - 4518088
TLX: 21 1330 FLOT GR.

ώρα 5 μ.μ. στην αίθουσα του Ίδρυματος Εὐ-
γενίδου καὶ θὰ συζητηθοῦν εἶναι τὰ ἑξῆς:

— Λογοδοσία ἐπὶ τῆς διαχειρίσεως ληξά-
σης περιόδου.

— Ἐγκριση ἐκθέσεως ἐλεγκτῶν.

— Ἐγκριση ἰσολογισμοῦ ληξάσης περιό-
δου.

— Ἀπαλλαγή τῆς εὐθύνης ἐκ τῆς διαχει-
ρίσεως ληξάσης περιόδου.

— Ἐκλογή ἐλεγκτῶν γιὰ τὴν περίοδο
1987.

— Συνδρομές Ε.Ε.Ε.

— Ἐκθεση ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ
Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

— Ἔτερα θέματα.

Ἀπὸ τὴν Ε.Ε.Ε. διεκρινίσθηκε ὅτι δεδο-
μένου ὅτι τὰ μέλη τῆς Ἐνώσεως εἶναι ἑται-
ρίες, πρέπει νὰ παραστοῦν μὲ νόμιμο ἐκπρό-
σωπό τους ἐξουσιοδοτημένο διὰ πληρεξου-
σίου (ἐπιστολή ἢ τηλεγράφημα). Τὰ σχετικά
πληρεξούσια πρέπει νὰ περιέλθουν στὰ γρα-
φεῖα τῆς Ε.Ε.Ε. τὸ ἀργότερο μέχρι τὸ μεση-
μέρι τῆς 13ης Φεβρουαρίου 1987.

Σὲ περίπτωση μὴ ἐπιτεύξεως ἀπαρτίας, θὰ
συγκληθεῖ δεύτερη γενικὴ συνέλευση στὸν
ἴδιο τόπο στὶς 20 Φεβρουαρίου ἡμέρα Παρα-
σκευὴ καὶ ὥρα 5.00 μ.μ. μὲ τὰ ἴδια ὡς ἄνω θέ-
ματα.

Αἰτήματα τῶν ἐφοδιαστῶν Πλοίων στὸν Ὑπ. Γεωργίας

Ὁ ὑπουργὸς Γεωργίας κ. Γιάννης Ποττά-
κης, δέχθηκε τὸν πρόεδρο τοῦ Πανελληνίου
Συλλόγου Ἐφοδιαστῶν Πλοίων κ. Νικ. Οἰκο-
νόμου, ὁ ὁποῖος τοῦ ἀνέπτυξε τὰ προβλήμα-
τα πού ἀπασχολοῦν τὸν κλάδο καὶ ἰδιαίτερα
τοὺς ἐφοδιασμοὺς τῶν πλοίων μὲ ἀγροτικά
προϊόντα. Ὅπως ἀνακοινώθηκε ἀπὸ τὸν
Σύλλογο Ἐφοδιαστῶν ὁ κ. Ποττάκης ἐδείξε
ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον γιὰ τὰ θέματα τῶν Ἐ-
φοδιαστῶν, ἔδωσε ἀμεσες λύσεις στὰ ἐπεί-
γοντα τῆς ἀρμοδιότητός του καὶ ὑπέσχεθη
πλήρη συμπαράσταση.

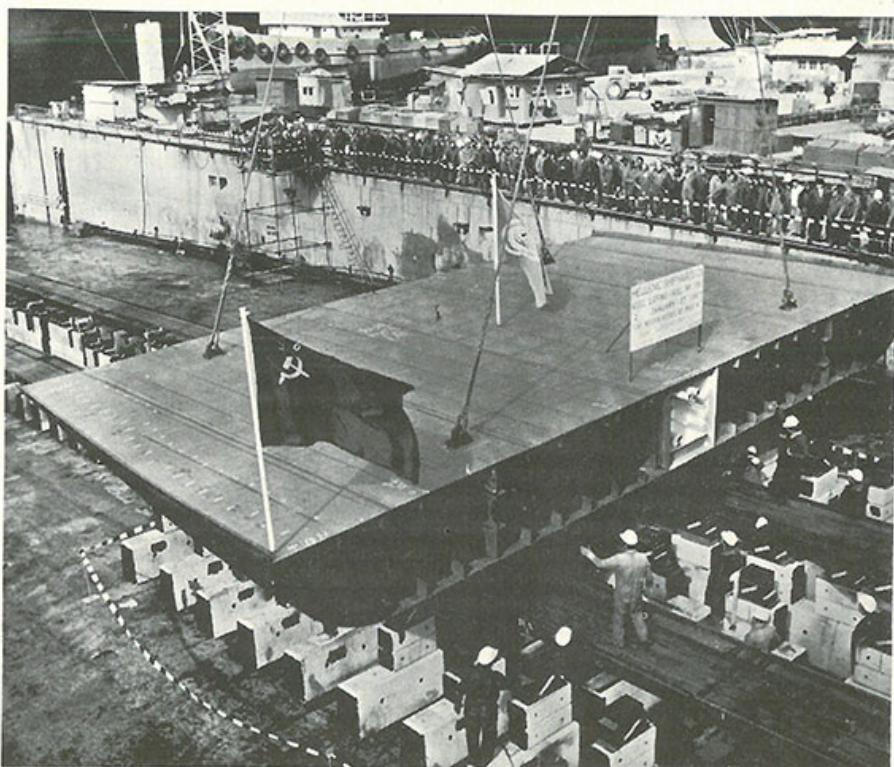
Τιμητικὴ διάκριση στὸν κ. Ἀνδρέα Ποταμιάνο

Τιμητικὴ διάκριση γιὰ τὴν προσφορά του
στὸν τουρισμὸ ἀπονεμήθηκε στὸν κ. Ἀν-
δρέα Ποταμιάνο, πρόεδρο τῆς Ἐνώσεως Ἐ-
φοπιστῶν Κρουαζιεροπλοίων, ἀπὸ τὸν πρό-
εδρο τοῦ ΕΟΤ κ. Κυριαζή, ἐκ μέρους τοῦ
Παγκοσμίου Ὁργανισμοῦ Τουρισμοῦ.

Διακρίσεις σὲ ἀσφαλιστές

Ἡ Ἐνωση Ἀσφαλιστικῶν Ὁργανισμῶν,
ἐπὶ τῇ συμπληρώσει 80 ἐτῶν ἀπὸ τὴν ἱδρυση
τῆς ἀπένειμε τιμητικὴς διακρίσεις σὲ μέλη
τῆς γιὰ τὴν προσωπικὴ τους συμβολή στὴν
ἀνάδειξη τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἐπαγγέλματος
καὶ τῇ δραστηριότητά πού ἀνέπτυξαν κατὰ
τὴ μακρὰ ἀσφαλιστικὴ σταδιοδρομία τους.

Συγκεκριμένα, στὴν ἐκδήλωση πού πραγ-
ματοποιήθηκε στὶς αἰθούσες τοῦ Ἐμπορικοῦ
καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἀθηνῶν
μὲ τὴ συμμετοχὴ ἐκπροσώπων τοῦ παραγω-
γικοῦ κόσμου, τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ
πλήθους ἀσφαλιστῶν τιμήθηκαν μὲ τιμητικὰ
διπλώματα καὶ μετάλλια οἱ κ.κ. Γ. Πλυτᾶς, Α.
Ταμπουράς, Κ. Ποθητάκης, Χρ. Ἀχῆς, Γ. Βο-
γιατζάκης, Ἰσ. Ἐμμανουήλ, Ἰ. Ζωῖδης, Νικ.
Ζωῖδης, Δ. Καλεθριανός, Ἰω. Καλκάνης, Ζ.
Καπουάνο, Π. Κάστρο, Παν. Λαπατᾶς, Ε. Λυ-
χρός, Δ. Μόχλο, Ἀντ. Νικολαΐδης, Ἰω. Πα-
λαιολόγος, Γ. Παππάς, Ὁρ. Συρίχας καὶ Γ.
Σφηκάκης.



Στὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαρμαγκᾶ ἐγίνε
στὶς 27 Ἰανουαρίου ἡ τοποθέτηση τῆς τρόπι-
δας γιὰ τὸ πρῶτο ἀπὸ τὰ τέσσερα πλοῖα ψυ-
γεῖα τῶν 4.750 κυβικῶν μέτρων πού θὰ κατα-
σκευασθοῦν γιὰ λογαριασμὸ τῆς σοβιετικῆς
Ἐταιρίας SUDOIMPORT καὶ ἡ καθέλκυση
τοῦ πρῶτου πλοίου ὑπολογίζεται ὅτι θὰ γί-
νει ἐπειτα ἀπὸ πέντε μῆνες.

Ἡ ἐναρξη τῆς ναυπηγήσεως τῶν πλοίων
ψυγείων συμπληρώνει μιά μακρὰ καὶ πολὺ-
πλοκή σχεδιαστικὴ πορεία πού ὁλοκληρώ-
θηκε ἀπὸ τὰ μελετητικὰ καὶ σχεδιαστικὰ τμή-
μα τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων μὲ τὴ συνερ-
γασία, σ' ὁρισμένους τομεῖς, ἀξιόλογων με-
λετητικῶν κέντρων ὅπως τοῦ Ἑργαστηρίου
Ναυπηγικῆς τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσόβιου Πολυ-
τεχνείου, τῆς Πειραματικῆς Δεξαμενῆς τοῦ
Ἀμβούργου (HSVA) τοῦ British Maritime Te-
chnology καὶ τῆς νορβηγικῆς ἐταιρίας S.R.S.

Στὰ πλοῖα ψυγεῖα πρόκειται νὰ ἐνσωματω-
θεῖ ἡ πλέον σύγχρονη τεχνολογία γιὰ τὸ εἶ-
δος τους καὶ δικαιολογημένα θεωροῦνται τὰ
πλέον τεχνολογικὰ προηγμένα πλοῖα πού ἔ-
χουν κατασκευασθεῖ στὰ Ἑλληνικὰ Ναυπη-
γεῖα καὶ ἴσως στὴν Ἑλλάδα. Εἶναι σχεδια-

σμένα γιὰ τὴ μεταφορὰ κρεάτων, ψαριῶν, τυ-
ριῶν, πουλερικῶν, ἐσπεριδοειδῶν, φρέσκων
φρούτων καὶ λαχανικῶν καθὼς καὶ μπανα-
νῶν σὲ θερμοκρασίες πού μπορεῖ νὰ ποικίλ-
λουν ἀπὸ - 25 βαθμούς ἕως + 15 βαθμούς
κελσίου.

Ἡ καθαρὴ ψυκτικὴ χωρητικότητά τῶν
τριῶν ἀμπαριῶν εἶναι 4.750 κυβ. μέτρα ἐνῶ
στὸ ἀνοικτὸ κατάστρωμα μποροῦν νὰ μετα-
φερθοῦν ταυτόχρονα 20 ψυχόμενα ἐμπορευ-
ματοκιβώτια. Ἐναλλακτικὰ τὸ κάθε πλοῖο
μπορεῖ νὰ μεταφέρει 62 κοντέινερς (42 + 20)
στοὺς χώρους φορτίου καὶ ἀνοικτοῦ κατα-
στρώματος.

Ἡ συμβατικὴ ταχύτητα τῶν πλοίων εἶναι
17 κόμβοι στὸ βύθισμα σχεδίασης τῶν 6,5
μέτρων καὶ ἡ ἀντίστοιχη αὐτονομία τους εἶ-
ναι 12.000 ναυτικά μίλια. Τὰ πλοῖα εἶναι εἰδι-
κά κατασκευασμένα γιὰ ναυσιπλοῖα σὲ πά-
γους.

Τὸ πρῶτο πλοῖο (ἀριθμὸς σκάφους 1161)
προβλέπεται νὰ παραδοθεῖ στὴν Sudoimport
τοὺς πρῶτους μῆνες τοῦ 1988. Τὰ ὑπόλοιπα
τρία πλοῖα (σκάφη Νο. 1162, 1163, 1164) θὰ
παραδοθοῦν καὶ αὐτὰ μέσα στὸ 1988 σὲ διά-

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

Phone: 010 4622744
Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam

στημα τριμήνου τό ένα από τό άλλο. Ή κατασκευή τών 4 πλοίων ψυγείων γίνεται σέ ύλοποίηση τής ύπογραφείσης στίς 15.10.86 στή Μόσχα σύμβασης ναυπηγήσεως μεταξύ τής σοβιετικής εισαγωγικής εταιρίας Sudimport και τών «Έλληνικών Ναυπηγείων» συνολικού ύψους 65,6 εκατ. δολλαρίων.

Μιλώντας στήν τελετή ο διευθύνων σύμβουλος και γενικός διευθυντής τών Ναυπηγείων κ. Β. Σεβδαλής ύπογράμμισε ότι ή παραγγελία αυτή είναι ή μεγαλύτερη πού έχει δοθεί ποτέ σέ ελληνικά ναυπηγεία από μη Έλληνα έφοπλιστή καί είναι ιδιαίτερα σημαντική γιατί αναφέρεται σέ πλοία πολύ ύψηλης τεχνολογίας.

Όταν τό 1983, πρόσθεσε, άρχισαν συζητήσει ανάμεσα στή Sudimport καί τά Έλληνικά Ναυπηγεία γιά τήν παραγγελία έμπορικών πλοίων, κανείς δέν φανταζόταν τά σημαντικά όρόσημα πού θά πετυχαίναμε στή διαδρομή του χρόνου. Τό πρώτο σπουδαίο σημείο πού πρέπει νά τονιστεί είναι τό πνεύμα συνεργασίας πού επικράτησε ανάμεσα στή σοβιετική καί τήν ελληνική πλευρά κατά τό σχεδιασμό του πλοίου, πού έγινε μέ δια-

δοχικές προσεγγίσεις μέχρι νά φτάσουμε στόν τύπο πού ήθελε ο πελάτης. Οί επανειλημμένες συναντήσεις όδήγησαν στό νά έχουμε σχεδιάσει ένα πλοίο πού ανταποκρίνεται απόλυτα στίς ανάγκες τής Sudimport καί τών εταιριών πού τελικά θά τό χρησιμοποιήσουν.

Ή παραγγελία αυτή τής Σοβιετικής Ένωσης στά Έλληνικά Ναυπηγεία είναι αποτέλεσμα διακρατικής συμφωνίας πού επιτεύχθηκε στό πλαίσιο τής προσπάθειας τών δύο κυβερνήσεων γιά κοινή πρόοδο καί προκοπή.

Ή Σοβιετική Ένωση μέ τή συμφωνία αυτή θά πλουτίσει τόν έμπορικό της στόλο μέ τέσσερα σύγχρονα πλοία κατασκευασμένα από έμπειρα ελληνικά χέρια πού τά χαρακτηρίζει ή αξιοσύνη καί ή ναυτική παράδοση αιώνων. Παράλληλα όμως καί ή Ελλάδα, μέ τή συμφωνία αυτή, θά εισαγάγει πολύτιμο συνάλλαγμα καί νέα τεχνολογία καί θά διατηρήσει επίσης θέσεις εργασίας στόν εύπαθ ή ναυπηγικό τομέα, πού δοκιμάζεται διεθνώς.

Ή μέρα αυτή είναι σημαντική γιά μάς. Σήμερα ξεκινά στά Έλληνικά Ναυπηγεία τό χτίσιμο του πιό προηγμένου τεχνολογικά έμ-

πορικού σκάφους πού κατασκευάστηκε ποτέ στήν Ελλάδα. Καί τό σημαντικότερο είναι ότι τό σκάφος αυτό σχεδιάστηκε κατά τό μεγαλύτερο μέρος του από Έλληνες ναυπηγούς.

Τό έπιστημονικό δυναμικό τών Έλληνικών Ναυπηγείων έβαλε κάτω τίς γνώσεις του, τήν πείρα του, τό μεράκι καί τή φαντασία του καί σχεδίασε από τίς βασικές άρχές τής ναυπηγικής ένα πλοίο προηγμένης τεχνολογίας καί ύψηλών απαιτήσεων, χωρίς νά ύπάρχει ένα μητρικό σκάφος. Κι αυτό είναι μία μεγάλη ελληνική πρόοδος.

Βέβαια ύπήρξε συνεργασία καί μέ έγκυρους ξένους μελετικούς οίκους άλλα γιά άπόλυτα εξειδικευμένους τομείς, όπως στήν έπιλογή τών γραμμών ναυσιπλοΐας σέ πάγους καθώς καί στούς αυτόματους τών ψυκτικών εγκαταστάσεων καί τής κύριας μηχανής. Όμως ο κύριος ναυπηγικός σχεδιασμός έγινε από Έλληνικά μυαλά. Κι εδώ πρέπει νά τονίσω τή σημαντική συμβολή του εργαστηρίου Ναυπηγικής του Έθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου σέ θέματα ύδροδυναμικής.

Όμως θά ύπήρχαν πολλά προβλήματα άν δέν έλλειπε καί ή στενή καί ειλικρινής συνεργασία μέ τούς εκπροσώπους του Σοβιετικού Νηογώμονα, του Κέντρου Μελετών Πλοίων τής Σοβιετικής Ένωσης καί τής Σοβιετικής Κρατικής Έταιρίας Sudimport γιά λογαριασμό τής οποίας κατασκευάζονται τά πλοία.

Στήν τελετή μίλησαν επίσης ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής καί ο Σοβιετικός πρεσβευτής κ. Στουκάλιν.

Ή συνεργασία μέ τήν Άλγερία

Τόν γενικό γραμματέα του ύπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Παπαδόπουλο επισκέφτηκε στίς 21 Ιανουαρίου ο γενικός γραμματέας του ύπουργείου Έμπορίου τής Άλγερίας κ. Medelsi καί είχε μαζί του ανταλλαγή άπόψεων γιά τή διεύρυνση τών ναυτιλιακών σχέσεων τών δύο χωρών.

Μεταξύ τών θεμάτων πού εξετάστηκαν ήταν ή δημιουργία τακτικής ναυτιλιακής γραμμής μεταξύ Ελλάδας — Άλγερίας, ή διευθέτηση πρακτικών προβλημάτων πού άνακύπτουν γιά τή μεγαλύτερη συμμετοχή ελληνικών πλοίων στίς μεταφορές προς καί από Άλγερία, ή εκπαίδευση Άλγερινών σπουδαστών στίς ελληνικές άνώτερες δημόσιες σχολές Ε.Ν. καί ή συνεργασία τών δύο χωρών στόν τομέα τής αλιείας καί κατασκευής άλιευτικών σκαφών.

Τροποποίηση του Καταστατικού τής HELMEPA

Στίς 4 Δεκεμβρίου τά Τακτικά Μέλη τής HELMEPA συνήλθαν σέ Έκτακτη Γενική Συνέλευση μέ σκοπό τήν τροποποίηση τής παρ. 1 του Άρθρου 6 του Καταστατικού του Σωματείου, ώστε ή νέα διατύπωση νά περιλαμβάνει τά πλοία μέ ξένη σημαία συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ.

Ή νέα διατύπωση του Άρθρου 6 έχει ως έξης:

«Κάθε Έλληνας ή όμογενής, πλοιοκτήτης ή έφοπλιστής ενός τουλάχιστον πλοίου ύπό Έλληνική σημαία ή υπό ξένη σημαία έφ' όσον στήν περίπτωση αυτή είναι νόμιμα συμβεβλημένο μέ τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), χωρητικότητας πεντακοσίων (500) κ.ο.χ. καί άνω ή συμπλοιοκτήτης πού έχει μερίδες συνολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 500 κ.ο.χ. καί άνω, καθώς καί ο δια-

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στίς 28 Ιανουαρίου. Τιμές σέ δολάρια ΗΠΑ. Πηγή: Κρίστενσον Πετρόλεουμ, Νέα Ύόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	98/100	104/106	172/174
Βοστώνης	115/122	120/125	180/183
Νέας Ύόρκης	112/113	114/116	—
Φιλαδέλφειας	116/118	119/121	165/170
Βαλτιμόρης	116/117	118/119	165/168
Νόρφολκ	1115/116	116/118	160/168
Σαβάννας	112/114	115/117	168/169
Τζάνκσονβιλ	1175/118	11195/120	165/166
Π. Έβεργκλεϊτς	121/122	125/126	170/171
Τάμπα	113/114	116/123	155/165
Μόμπιλ	110/112	114/115	165/167
Νέας Όρλεάνης	108/110	109.50/111.50	164/165
Κόρπους Κρίστι	117/119	119/122	165/167
Λός Άντζελες	96/100	97/104	160/170
Σάν Φραντζίσκο	97/98	101/102	165/170
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	98/102	99/105	165/175
Σηάτλ	99/105	101/107	165/170
Βανκούβερ	103/108	108/110	165/170
Άγ. Εύσταθίου	120/122	125/127	180/185
Φρήπορτ/Μπαχάμας	112/113	115/116	172/174
Τρίνινταντ	107.70	118.45	170
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	106/108	1085/112	170/172
Σαίν Κρουά	17.35	17.45	23.60BBL
Βενεζουέλας	18.28	18.53	22.92BBL
Βραζιλίας	119	122	270
Άμβέρσας	95/96	98/99	148/150
Ρόττερταμ	94/96	97/98	142/145
Άμβούργου	96/97	100/102	155/157
Ν. Γαλλίας	106/111	112/117	179/183MTW
Β. Γαλλίας	111/113	117/119	170/175MTW
Ίσπανίας	113/114	117/118	170/180MTW
Θέουτας	—	114/115	170/174MTW
Γένουας	117/119	121/123	184/188
Αύγουστας	116/118	120/123	180/185
Πειραιώς	118/119	122/123	173/175
Σουέζ Κανάλ	128/130	128/130	203/205
Τζέντας	—	118/123	160/165
Νταμμάμ	—	118/123	160/165
Ράς Τανούρα	—	123	165
Κουβέϊτ	119/121	122/126	180
Ντάρμπαμ	—	98/100	250/255MTW
Σιγκαπούρης	105/106	109/110	152/155
Ίαπωνίας	124/127	127/132	170/175

Έκδηλωση της «Βερνίκος Γιώτης»



Με την ευκαιρία κοπής της πρωτοχρονιατικής πίτας ή εταιρία «Βερνίκος Γιώτης» διεξήχθη ένα μεγάλο αριθμό πελατών της και παραγόντων του θαλάσσιου τουρισμού στο ξενοδοχείο 'Ιντερκοντινένταλ, την Τετάρτη 21 'Ιανουαρίου.

Στην έκδηλωση παραβρέθηκαν μεταξύ άλλων ο αρχηγός του Λ.Σ. κ. 'Αρ. Παπανδρέου, προϊστάμενοι διευθύνσεων του Λιμενικού Σώματος και του ΕΟΤ και πολλοί προσκεκλημένοι. Στους παρισταμένους μίλησε ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας κ. Γιώργος Α. Βερνίκος, ο οποίος αναφέρθηκε στα προβλήματα που απασχολούν σήμερα τον κλάδο του γιωτίγκ και έπαινε την βελτίωση των υπηρεσιών που έχει συντελεσθεί στην Γιουγκοσλαβία και την Τουρκία, η οποία αν-

ταγωνίζεται πλέον με επιτυχία την Ελλάδα προσελκύοντας τους φίλους του γιωτίγκ από όλο τον κόσμο.

Ο κ. Βερνίκος πρότεινε το Κράτος να αναλάβει πρωτοβουλία δημιουργίας ενός κονσόρσιου με συμμετοχή Ε.Ο.Τ., Ε.Τ.Β.Α και ξένων Τραπεζών, το οποίο να ξεκινήσει άμεσα έργα μεγάλης πνοής στο Θαλάσσιο Τουρισμό, όπως δημιουργία ολοκληρωμένων προγραμμάτων αξιοποίησης περιοχών με μαρίνες, οικισμούς, χώρους άθλησης, κλπ κατά τα πρότυπα άλλων μεσογειακών χωρών.

Στην φωτογραφία ο 'Αρχηγός του Λιμενικού κ. 'Αρ. Παπανδρέου παραλαμβάνει από τον κ. Γ. Βερνίκο το τυχερό κομμάτι της πίτας με την χρυσή λίρα που του «έπεσε».

Τό σεμινάριο ναυτιλιακής οικονομικής

Στις 21 'Ιανουαρίου άρχισε ο Δ' κύκλος του σεμιναρίου ναυτιλιακής οικονομικής που οργανώνει η 'Ανωτάτη Βιομηχανική Σχολή Πειραιώς με πρωτοβουλία του αναπληρωτή καθηγητή Ναυτιλιακής Οικονομικής κ. Β.Ν. Μεταξά.

Κατά την έναρξη του Δ' κύκλου μίλησε ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Παπαδόπουλος με θέμα «Διοικητικός φορέας της Ναυτιλίας». Η ομιλία του κ. Παπαδόπουλου έγινε στην αίθουσα του 'Εμπορικού και Βιομηχανικού 'Επιμελητηρίου Πειραιώς που ήταν κατέστη από λιμενικούς αξιωματικούς και πολιτικούς υπαλλήλους του ΥΕΝ, πράγμα που εξηγείται από το ενδιαφέρον το οποίο υπάρχει για το θέμα του νέου οργανισμού του ΥΕΝ — τα «Ναυτικά Χρονικά» επαναλαμβάνουν για μία ακόμη φορά ότι εκείνο που προέχει αυτή τη στιγμή είναι η συγκέντρωση των προσπαθειών όλων — και των λιμενικών, και των πολιτικών υπαλλήλων — στην υλοποίηση της έκστρα-
τηίας που έχει αναλάβει ο υπουργός κ. 'Αλεξανδρής για την προσέλκυση στο ελληνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων. Όλα τα άλλα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και το θέμα του νέου οργανισμού, δεν είναι της παρούσης στιγμής, με την ευκαιρία δε υπογραμμίζουμε ότι θα μάς βρεί αν-

τιθέτους κάθε προσπάθεια για τη δημιουργία προβλημάτων που θα αποσπάσουν την προσοχή από τον κύριο στόχο του ΥΕΝ. Οι επόμενες διαλέξεις του Δ' κύκλου ναυτιλιακής οικονομικής θα πραγματοποιηθούν ως εξής (θα γίνονται στην αίθουσα του πρώτου ορόφου της 'Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς — Καραολή και Δημητρίου 50 — από 6.30 - 8.30):

11/2/87: — «Τό παρόν και τό μέλλον της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας. 'Ομιλητής κ. Β. Ν. Μεταξάς, 'Αντιπρόεδρος Α.Β.Σ.Π.

4/3/87: — «Η εξέλιξη του έπιβατηγού πλοίου τα τελευταία 30 χρόνια. 'Ομιλητής κ. Κ. Ρίγγας, 'Αντιπρόεδρος 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων.

1/4/87: — Οικονομικά ζητήματα έπιβατηγών πλοίων (έξωτερικές γραμμές). 'Ομιλητής κ. Γ. Γιαννουλάτος, Γενικός Διευθυντής 'Ελληνικών Μεσογειακών Γραμμών.

29/4/87: — The essence of strategic planning. P.I. Cjaerum, Professor, Institute of Finance and Management Science, Norwegian School of Economics and Business, Bergen.

6/5/87: — Basic principles of project appraisal (with reference to Maritime Economics). P. I. Cjaerum.

13/5/87: — Short cut methods for project appraisal, illustrated with examples. P. I. Cja-

χειριστής των παραπάνω πλοίων».

Η αίτηση για την τροποποίηση αυτή προήλθε από μέλη του Σωματείου που αντιπροσωπεύουν αριθμό μεγαλύτερο από το απαιτούμενο 1/5 του συνόλου των τακτικών μελών και είναι σύμφωνη με το 'Αρθρο 10, παρ 7, του Καταστατικού.

Με την παραπάνω τροποποίηση, που όμως έγκρίθηκε από την 'Εκτακτη Γενική Συνέλευση της 4ης Δεκεμβρίου, επεκτείνεται η ιδιότητα του Τακτικού μέλους με δικαίωμα ψήφου στις Γεν. Συνελεύσεις και στα μέλη εκείνα που είναι πλοιοκτήτες ελληνικών πλοίων με ξένη σημαία, αλλά στην περίπτωση αυτή νόμιμα συμβεβλημένων με το ΝΑΤ. Η πρόταση ξεκινά από το ότι η HELMEPA άπευθύνεται στον ανθρώπινο παράγοντα, που είναι τα ελληνικά πληρώματα και οι 'Ελληνες πλοιοκτήτες και έφοπλιστές. Η σύμβαση με το ΝΑΤ αποτελεί έγγυηση της ελληνικότητας των στελεχών που επανδρώνουν το ελληνικό πλοίο, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει.

Μ' αυτόν τον τρόπο η HELMEPA κάνει άκόμη ένα βήμα για να περιλάβει στους κόλπους της περισσότερα μέλη από την ελληνόκτητη ναυτιλία, δικαιώνοντας έτσι τη διεθνή αναγνώριση που έχει ήδη κερδίσει.

Έκπαίδευση λιμενικών

Στά πλαίσια της συνεχούς ενημέρωσης του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος πάνω στην ναυτική τεχνολογία αλλά και για την άρτια κατάρτισή του γύρω από τα πρακτικά ναυτικά θέματα έχει όριστεί άιριθμός βαθμοφόρων του να παρακολουθήσουν την έκπαίδευση στον άπομιμητή μηχανοστασίου πλοίου (engine simulator) που πρόσφατα έχει εγκατασταθεί στο Κέντρο 'Επιμόρφωσης Στελεχών 'Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).

Την έκπαίδευση αυτή θα ύποστούν όσοι έχουν τον βαθμό μέχρι πλωτάρχη και έχουν δίπλωμα μηχανολόγου, ηλεκτρολόγου, ναυπηγού μηχανικού ή μηχανικού 'Εμπορικού Ναυτικού.

Έκπτωσης 30% στα «Δελφίνια»

Από τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας έγκρίθηκε η χορήγηση έκπτωσης 30% στο ναυολόγιο που ισχύει για τα ύδροπτερυγα, κατά την διακίνηση των κατοίκων της 'Υδρας και των Σπετσών από Πειραιά — Αίγινα — Πόρο για 'Υδρα — Σπέτσες και αντίστροφα.

Η παραπάνω έκπτωση θα ισχύει για τό χρονικό διάστημα που δεν θα προσεγγίζουν στην 'Υδρα και στις Σπέτσες Ε/Γ πλοία κλασσικού τύπου.

Πρόστιμο για ρύπανση

Πρόστιμο 200.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Πειραιώς στον πλοίαρχο του φορτηγού «MARIA EL» για ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή κατάλοιπα.

**NATIVE ENGLISH SPEAKER
AND CERTIFIED TEACHER OF
ENGLISH AND FRENCH GIVES
LESSONS, LOWER THROUGH
PROFICIENCY, IN KIFISSIA
AND SURROUNDING AREA
TEL: 8078-441**

erum.

20/5/87: — Pitfalls in project appraisal. P. I. Cjaerum.

17/6/87 — Ζητήματα χρηματοδότησης της ναυτιλιακής επιχείρησης. Όμιλητής καθηγητής Κ. Γραμμένος, City University, London.

23/9/87 — Τεχνολογία και Ναυτιλία. Όμιλητής κ. Β. Πέρρας, Έπ. Καθηγητής Ε.Μ.Π. 21/10/87: — Η Έλληνική συμμετοχή στις σύγχρονες τακτικές γραμμές (κοντέινερς). Όμιλητής, κ. Σ. Κυραμαργιός.

Η σύμβαση πληρωμάτων θαλαμηγών

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή κυρώθηκε η συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων των επιβατηγών τουριστικών θαλαμηγών σκαφών Ν. 438/1976, ισχύος από 27 Νοεμβρίου 1986 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1987.

Η ετοιμότητα της Μονάδας πολλαπλής χρησιμότητας

Διακόσιες έξι ειδικές στρατιωτικές - αστυνομικές και ναυτικές επιχειρήσεις πραγματοποιήσε το 1986 η Μονάδα Πολλαπλής Χρησιμότητας του ΥΕΝ.

Τόν ίδιο χρόνο συνεχίστηκε το εκπαιδευτικό πρόγραμμα του προσωπικού της παραπάνω Μονάδας με την παρακολούθηση ειδικών σχολείων στην Έλληνική Αστυνομία και τόν Στρατό.

Παράλληλα οι άνδρες της Μονάδας ακολουθούσαν καθημερινά τό επίπονο πρόγραμμα εκπαίδευσης - εκγύμνασής τους και έκαναν συντήρηση του ειδικού εξοπλισμού και όπλισμού τους προκειμένου νά είναι έτοιμοι νά επέμβουν μόλις χρειασθεί ή πολύτιμη βοήθειά τους.

Βραβείο στό "Ίδρυμα Ώνάση

Ο Ροταριανός Όμιλος Πειραιώς σέ εκδήλωση πού πραγματοποιήσε στή Ναυτιλιακή Λέσχη βράβευσε τό κοινωφελές Ίδρυμα «Άλεξανδρος Σ. Ώνάσης» γιά τήν πολύπλευρη ανθρωπιστική του προσφορά. Τό χρυσό μετάλλιο παρέδωσε ό πρόεδρος του ΡΟΠ κ. Ί. Λυδάκης στόν αντιπρόεδρο του Ίδρύματος καθηγητή κ. Ί. Γεωργάκη, ό όποιος κατά τήν διάρκεια της τελετής ανήγγειλε τήν ίδρυση του «Ώνάσειου Κέντρου Έλληνικών Σπουδών» στό Πανεπιστήμιο της Νέας Ώρκης.

Νέοι πομποδέκτες**VHF του Λιμενικού Σώματος**

Δύο νέοι πομποδέκτες VHF εγκαταστάθηκαν πρόσφατα στίς λιμενικές αρχές Φούρων Ίκαρίας και Κορώνης Μεσσηνίας, έμ-πλουτίζοντας έτσι τό ήδη πλούσιο ραδιοηλεφωνικό δίκτυο VHF/FM του Λιμενικού Σώματος.

Σέ όλη τή χώρα υπάρχουν εγκατεστημένοι 400 περίπου σταθμοί σέ μόνιμες και κινητές μονάδες, μέσω των όποιων πραγματοποιούνται επικοινωνίες τόσο των λιμενικών αρχών μεταξύ τους, όσο και μέ τά πλοία πού πλέουν στήν περιοχή τους προσφέροντας κάθε χρήσιμη πληροφορία και βοήθεια όταν χρειασθεί.

Νέα αντιπροσωπεία Ραντάρ ARPA

Η εταιρία «Kelvin Hughes» ανέθεσε στήν ελληνική εταιρία «Elkine» τήν αποκλειστική έμπορικé αντιπροσώπευση γιά τήν χώρα μας των συσκευών της ραντάρ, συμπεριλαμβανομένων και των συστημάτων ARPA γιά κάθε κατηγορίας έμπορικά πλοία.

Η εταιρία «Elkine» όρίσθηκε επίσης αποκλειστικός αντιπρόσωπος γιά τό σέρβις όλων των ηλεκτρονικών συσκευών της «Kelvin Hughes» πού χρησιμοποιούνται στήν Ναυτιλία.

Νέοι πλοηγοί

Από τό ύπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν ότι στόν πρόσφατο διαγωνισμό γιά τήν πλήρωση τριών όργανικών θέσεων πλοηγών πέτυχαν οι κ.κ. Ίωάν. Καστρίτης, Εύαγ. Άνδρέας Παπαδάκης και Βασίλης Οικονόμου.

Ο κ. Μαρκογιάννης εύχαριστεί

Μέσω των «Ν.Χ.» ό κ. Γεωργ. Μαρκογιάννης εκφράζει θερμές εύχαριστίες στό Δ.Σ. της ΠΕΠΕΝ και ιδιαίτερα πρós τόν πρόεδρό της κ. Γιάν. Ψαρρά και γεγ. γραμματέα κ. Θαν. Βαρίνο γιά τήν άπονομή τιμητικού διπλώματος και μεταλλίου λόγω της έκλογής του ως επισκέπτη καθηγητή στό Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο Σουηδίας.

Η πίττα του ΕΛΙΝΤ

Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας όργανώνει στίς 12 Φεβρουαρίου 1987 ήμέρα Πέμπτη και ώρα 18.00 στό έντευκτήριό του, Φίλωνος 137, 1ος όροφος, έορταστική εκδήλωση γιά τήν κοπή της πίττας.

Μέ τήν εύκαιρία, τό ΕΛΙΝΤ γνωστοποιεί σέ όλα τά μέλη του ότι, πρόσφατα ανέθεσε στήν εταιρία ΕΙΣΠΡΑΚΤΙΚΗ όδός Ίπποκράτους 4, τηλ. 3635600 - 3636795, τήν είσπραξη γιά λογαριασμό του, όλων των συνδρομών τóσον των μελλοντικών όσο και των προηγούμενων εάν εκκρεμούν και παρακαλεί τά μέλη του νά εμπιστευθούν τήν πιά πάνω εταιρία γιά τήν όσον τό δυνατόν συντομότερη είσπραξη των όφειλόμενων συνδρομών, τίς όποιες έχει άπόλυτη ανάγκη τό Ίνστιτούτο.

Δωρεά στό "Ίδρυμα Αιγαίου

Ποσό 100.000 δολλαρίων προσέφερε ό Σύρος επιχειρηματίας κ. Walid Bassatne, ό όποιος διαμένει οικογενειακά στήν Έλλάδα, πρós τό κοινωφελές Ίδρυμα του Αιγαίου, οι δραστηριότητες του όποιου αναφέρονται σέ άλλες σελίδες αυτού του τεύχους.

Εκδήλωση των Πρακτορειακών Υπαλλήλων

Τό μεσημέρι της 31 Ιανουαρίου πραγματοποιήθηκε στό πλοίο «Φαιστός», πού πρόσφερε ή εταιρία «Μινωικές Γραμμές», ή κοπή της πίττας του Πανελληνίου Συνδέσμου Άτμοπλοϊκών και Πρακτορειακών Υπαλλήλων.

Εκδήλωση της Λέσχης Πλοιάρχων

Επιτυχία σημείωσε ό έτήσιος χορός της Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, πού πραγματοποιήθηκε στίς 23 Ιανουαρίου σέ κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας.

Η συμμετοχή της ναυτιλίας στή βραδυά αυτή ήταν αρκετά ουσιώδης και από μία διαφορετική άποψη, δεδομένου ότι μία από τίς ώραιες παρουσίες της βραδυάς στό τραγούδι, ή Βιβή Στεφανίδου είναι «κατά κόσμον» υπάλληλος γνωστής ναυτιλιακής εταιρίας. Συγχαρητήρια στόν κ. Πρίαμο Τζιμητρα, πρόεδρο της Λέσχης, αλλά και στήν οργανωτική επιτροπή γιά τήν πρωτοτυπία του φετινού χορού.

Η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων γιορτάζει φέτος τόν έκτο χρόνο της υπάρξεώς της και έχει συμβάλλει στήν επίλυση ζωτικής σημασίας θεμάτων του κλάδου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΑΝΩΛΗ Ε. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ
"VOYAGES"

"ON MY FATHER'S SHIPS
AND OTHERS"

REMINISCENCES & SKETCHES

Κυκλοφόρησε στήν Άγγλική σέ πολυτελή έκδοση μέ 24 εικονογραφημένα σκίτσα, τό βιβλίο μέ τόν παραπάνω τίτλο, τό όποιο αναφέρεται στίς έντυπώσεις του κ. Μανώλη Κουλουκουντή από τά ταξίδια του από παιδικής ηλικίας σέ πλοία ανήκοντα στόν πατέρα του και σέ άλλους πλοιοκτήτες.

Τά κείμενα δοσμένα μέ τήν γνωστή γλαφυρότητα του κ. Κουλουκουντή συνοδεύονται από σκίτσα πλοίων και λιμανιών, φέρνοντας στήν μνήμη εικόνες από τήν διεθνή ναυτιλία των τελευταίων 70 ετών.

Τό βιβλίο εκδόθηκε μέ τήν φροντίδα του Προέδρου του Κομμιτέη κ. Ίωάν. Α. Χατζηπατέρα και τυπώθηκε στίς εγκαταστάσεις των «Ναυτικών Χρονικών» στόν Πειραιά.

at Argentina**HELLAS MAR. S.A.****CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS****STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)****BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS**

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114200, 3111304, 3113307, 3110483.

3119400 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222083

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορίας/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ	Μάλτας	3.163	1966	Βαρκελώνη για Λίβανο, έμφορτο σιδήρου, βυθίσθηκε συνεπεία κακοκαιρίας και μετακίνησης φορτίου στις 16/1, άνοικτά της άκτης της Καταλάνης. Δύο ναυτικοί από το πλήρωμα σώθηκαν από παραπλέοντα σκάφη. Κατά το ταξίδι προς Σαλβαντόρ, συγκρούστηκε με το αλιευτικό «Berkut» στις 4/1.
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ	Μάλτας	4.207	1968	Συγκρούστηκε στο Σάντο Τόμας ντε Καστίλλα, στις 14/1 με το φορτηγό «Alalma» και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	Έλληνική	5.802	1977	Συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας στην Αλεξάνδρεια, στις 26/12 με το φορτηγό «Taba» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	Έλληνική	11.272	1977	Υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στη Χαλκίδα, στις 11/1.
ΦΑΕΘΩΝ	Έλληνική	11.502	1971	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	Έλληνική	16.935	1978	Ανέφερε βλάβη σε γερανό, στο Δρέπανον, τόν Ιανουάριο. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	Έλληνική	32.600	1980	Επιθεωρήθηκε στη Γιοκοχάμα συνεπεία ζημίας στη κύρια μηχανή. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΛΕΩΝ	Κυπριακή	15.382	1973	Προσάραξε στο Σονγκρίμ στις 14/1 και αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων την ίδια ημέρα.
ΠΑΡΑΚΟΠΗ ΣΗ ΝΙΟΥΣ	Έλληνική	16.380	1977	Υπέστη ζημιές σε γερανό στο Χιούστον, στις 10/1.
	Κυπριακή	18.174	1976	Γδύνια για Μπρέικ, κενό φορτίου, συγκρούστηκε στις 28/1 με το φορτηγό «Christa» στο Μπρουκσμπουτέλ και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	Κυπριακή	18.495	1980	Υπέστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο στις 16/1 και κατευθύνθηκε προς Πειραιά.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	Κυπριακή	17.485	1970	Προσάραξε στην Κωνσταντζα, στις 15/1 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. Αποκολλήθηκε με την συνδρομή ρυμουλκών την επομένη και συνέχισε το ταξίδι του.
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ	Έλληνική	2.895	1972	Υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή, στο Μπιλμπάο στις 17/1, η οποία προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην γέφυρα.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ	Έλληνική	18.204	1974	Συγκρούστηκε έμφορτο στις 25/1, στη ράδα του Φλάσσιγκ, λόγω όμιχλης, με το μικτό «August Thyssen» και υπέστη πυρκαϊά. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το πλοίο σώο και η πυρκαϊά κατασβεσθηκε από πυροσβεστικά σκάφη, αφού σημείωσε έκτεταμένες ζημιές.
ΤΑΚΤΙΚ	Έλληνική	105.422	1974	Εβλήθη υπό ιρακινού πυραύλου, στις 28/1, στο Κάργκ Άϊλαντ και υπέστη πυρκαϊά. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών.
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	Λιβερτιανή	44.699	1975	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη, στις 10/1 συνεπεία βλάβης σε άντλία. Μόνιμες επισκευές αναβλήθηκαν.

ΑΕΓΕΑΝ ΟΚΕΑΝΙΚ Σ.Α.

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία καί 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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέσα σέ μάλλον αισιόδοξο κλίμα, ιδίως γιά τά μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων ξηρού φορτίου, κινήθηκε ή ναυλαγορά του δευτέρου δεκαπενθημέρου του Ιανουαρίου.

Με τά σιτηρά σέ πρωταγωνιστικό ρόλο, οι ναύλοι από Κόλπο ΗΠΑ γιά Ιαπωνία ή Κόντινεντ κρατήθηκαν σταθεροί με μικρά κέρδη και διαμορφώνονταν στά δολ. 14 και 8.8 περίπου αντίστοιχα, ενώ ουσιαστική άνοδος σημειωνόταν και στά Ευρωπαϊκά φορτία πρὸς Μεσόγειο και Έρυθρά. Τό ίδιο παρατηρήθηκε και στόν Β. Ειρηνικό γιά τά πρὸς Α-πω Ανατολή ταξίδια.

Με ελάχιστο θόρυβο αλλά ουσιαστική μάλλον συνεισφορά στήν ὀλη ἀνέλιξη τῆς ναυλαγορᾶς κινήθηκαν γαιάνθρακας και σιδηρομεταλλεύματα. Οι 50.000 τόννοι από Κόλπο γιά Ταϊβάν πλήρωναν περί τά δολ. 11/11.30 ενώ οι 55.000 από Β. Ειρηνικό γιά Κόντινεντ δολ. 8.75. Οι 70.000 τόννοι από Χ. Ρόντς γιά Ιταλία πλήρωναν δολ. 5.30 φίο. Στά μεταλλεύματα, σημειώσαμε φορτώσεις από Αγ. Λαυρέντιο, Νορβηγία, Δυτ. Αφρική, Βραζιλία και Αυστραλία στά προηγούμενα ή ελαφρώς ανώτερα επίπεδα.

Στά γνωστά μέτρα ή ζήτηση στή ζάχαρη ενώ βαθμυδόν μειώνεται ό ὀγκος τῶν φορτίων λιπασμάτων άφου ή Ινδία μετέχει ὀλο και λιγότερο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σταθερή ή ζήτηση γιά μπάλκ κάρριερς και πλοία πολλαπλῆς χρήσεως συγκράτησε και ἐνίσχυσε τά μισθώματα σέ ὀλες σχεδόν τίς περιοχές. Στό μέγεθος πάναμαξ, τά δολ. 5.500/5.000/4.500 ἦσαν τό περίπου μέσο μίσθωμα γιά παραδόσεις Ν. Αφρική, Απω Ανατολή και Εύρῶπη/Ατλαντικό, αντίστοιχα. Ποικίλες διαφοροποιήσεις, αναλόγως τύπου, ακριβοῦς μεγέθους, κλπ. κάνουν τήν παραπάνω γενίκευση κάπως ἐπισφαλῆ.

Εύκαιριακήσ φύσεως και οι μισθώσεις μικροτέρων μονάδων. Αξίζει νά παραθέσουμε μερικές:

- 20.500 τόν. d.w. από Ιαπωνία γιά Μ. Λίμνες, δολ. 5.050.
- 13.900 τόν. d.w., από Χόγκ Κόγκ γιά Α. Μεσόγειο, δολ. 3.500.

- 19.900 τόν. d.w., από Μεξικό γιά Απω Ανατολή, δολ. 4.100.
- 26.700 τόν. d.w., από Β. Ισπανία γιά Δυτ. Ακτή ΗΠΑ, δολ. 3.100.
- 35.300 τόν. d.w., από Ν. Αφρική γιά Α-πω Ανατολή, δολ. 5.800.
- 20.400 τόν. d.w., από Κόντινεντ γιά Κ. Αμερική δολ. 4.600.

Καθώς τό δεκαπενθήμερο έβαινε πρὸς τό τέλος του, ή τάση άνόδου τῆς ζήτησεως ἦταν ἐμφανῆς.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Πρίν από κάθε σχολιασμό, ἴσως θά πρέπει γιά μία άκόμα φορά νά υπενθυμίσουμε τά τῆς πρόσφατης ἀλλαγῆς τῆς κλίμακος WORLD SCALE πού συνετελέσθη με γνώμονα τίς μέχρι και τό Δεκέμβριο ισχύουσες χαμηλές τιμές τῶν καυσίμων. Ο φυσιολογικός ἐθισμός τῶν παραγόντων τῆς αγοράς στίς παλαιές κλίμακες αλλά και ή ἐν τῷ μεταξύ ἐπισυμβάσα άνοδος τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων, ἐπιφέρουν κάποια σύγχυση στούς παρατηρητές και δυσκολεύουν τήν ἀξιολόγηση τῶν τρεχόντων ναύλων.

Όπωςδήποτε, ή συμφωνηθεῖσα ναύλωση VLCC από Περσικό γιά Ιαπωνία στά WS 26

τῆς παλαιᾶς κλίμακος και τά WS 37 γιά Ν. Ασία διευκολύνουν νά κατανοήσουμε ὀτι ή βασική αὐτή περιοχή φορτώσεως δέν βρίσκεται στίς καλές στιγμές τῆς, πράγμα ἐπακόλουθο τῆς ἐν τῷ μεταξύ συσσωρεύσεως μεγάλων πλοίων 4.000.000 τόννων περίπου (μιλοῦν γιά 15-18 VLCC). Οὔτε και στά μικρότερα μεγέθη ό Περσικός εἶχε ἀναπτύξει ζήτηση ἐνῶ, συγκριτικά με ὀλλες περιοχές, ὀπολειπόταν και στά καθαρά φορτία.

Ξεκινώντας από μία μάλλον εῦρρυθμη άγορά, ή Μεσόγειος φαίνονταν νά ἀκολουθεῖ φθίνουσα πορεία πού εῦρισκε τήν ἐκφρασή τῆς στήν ἐλλειψη σοβαροῦ ἀριθμοῦ ἐντολῶν στό τέλος τῆς περιόδου. Ανάλογη ἦταν και ή εἰκόνα τῆς Καραϊβικής, ἐνῶ ελάχιστα ἀκούσθηκε ή Δυτική Αφρική.

Τελείως διαφορετική ή κατάσταση στά καθαρά φορτία ὀπου, με προεξάρχουσα τῆ Μεσόγειο, δημιουργήθηκαν καταστάσεις πλήρους εὐφορίας και πληρώθηκαν ὕψηλότατοι ναύλοι, ιδίως στά μεγέθη 20-30.000 τόν. d.w. Τά WS 200-275, αναλόγως μεγέθους και προορισμοῦ, ἀποτέλεσαν τόν κανόνα. Καί ἀσφαλῶς σημαίνουν μία συνέχεια πού προοιωνίζεται κερδοφόρες καταστάσεις σέ βραχυ/μεσοπρόθεσμη βάση.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 14 φίο, 9.000/7.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουάριο.

ΝΕΝΑ: Αμερ. Κόλπο 57.500 τόν. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 475,775 κατ' άποκοπή φίο, 10 ἡμέρες, Φεβρ. 6-12.

ΒΕΝΙ II: Βόρειο Ειρηνικό 25.000 τόν. περίπου σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 17 φίο, 5 ἡμέρες/1.200 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 17-23.

ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ: Αμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Κωστάντζα, δολ. 14,25 φίο, 5 ἡμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 28 - Φεβρ. 2.

ΚΑΡΙΝΑ: Αμερ. Κόλπο 48.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία δολ. 13.60 φίο, 11 ἡμέρες, αρχές Φεβρουαρίου.

ΧΛΟΗ: Ποταμό Μισισσιππή 60.500 τόν. σιτηρά Αμστερνταμ/Ρότερνταμ/Αμβέρσα ή Γκέντ, δολ.

465.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ἡμέρες, Φεβρ. 2-7.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ: Βορείως Χαττέρας 18.000 τόν. περίπου γεννήματα Αλγερία, δολ. 16 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπαχία Μπλάνκα 30.000 τόν. γεννήματα Κίνα δολ. 20,40 φίο, 2.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, μέσα Φεβρουαρίου.

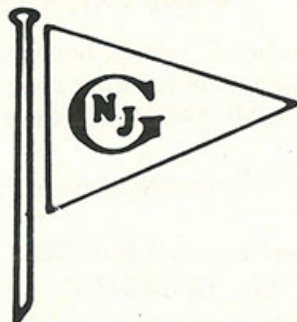
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Αμερ. Κόλπο 55.000 τόν. γεννήματα Αμστερνταμ/Αμβέρσα, δολ. 405.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ἡμέρες, Ιαν. 24 - Φεβρ. 2.

ΑΝΑΦΗ: Μισισσιππή 55.000 τόν. σιτηρά γιά τρία λιμάνια Ισπανίας, δολ. 640.000 κατ' άποκοπή φίο, 12 ἡμέρες, Ιαν. 26-31.

ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΝΒ: Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. σιτηρά Αλγερία, δολ. 19,50 φίο, 4 1/2 ἡμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 26.

ΤΡΑΙ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. περίπου σιτηρά Αζόρες και Λισαβόνα δολ.

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

12.25 φίο, 5 ημέρες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 4-14.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ: Άμερ. Κόλπο 26.000 τον. περίπου σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 10 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άν. 29 - Φεβρ. 1.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: Άμερ. Κόλπο 86.000 τον. σιτηρά Ρόττερνταμ/ Άμστερνταμ, δολ. 739.600 και άποκοπή φίο, όψιόν Άμβούργο επιπλέον δολ. 25.800, 12 1/2 ημέρες, Φεβρουαρίου 7-16.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ: Ποταμό Μισισσιπιή 24.000 τ. ν. άλευρα Λά Γκουάιρα, δολ. 10 φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άν. 28-30.

ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Άπ. 14,30 φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 5.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ: Κπέμε 15.000 τον. λιπάσματα δυτική άκτή Άνδίας, δολ. 21, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. άλευθ. εκφόρτωση, Άν. 15-22.

ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ: Ρόμπερτς Μπάνκ 35.000 τον. γαιάνθρακες (10%) Πόρτ Μοχάμεντ Μπίν Κουασίμ δολ. 11,15 φίο, 10.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 1-10.

Α'Ι'ΛΣΑ: Άμικχαμ 24.000 τον. περίπου κριθής χύδην Τζέντα/Γιέμπο ή Γκιζάν, δολ. 15.50 φίο, 5.000 /3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άν. 20-26.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ: Ντάρμπαν ή Ήστ Λόντον 13.200 τον. κριθής Κολόμπο, δολ. 14,50, 2.000 τον. φόρτωση/1.500 τον. άλευθ. εκφόρτωση, Φεβρ. 3-11.

ΔΑΝΑΚΟΣ: Λά Παλός 22.000 τον. κριθής Τυνησία, δολ. 8,75 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άν. 21-26.

ΣΗΒΟΣΣ: Πόρτ Καρτιέ 60.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Λισσαβών δολ. 6,20 φίο, 40.000/7.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Άν. 25-31.

ΣΗ ΜΙΟΥΖ: Μπρέικ 25.650 τον. κριθής Λεμεσό δολ. 9 φίο, 4.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άν. 28 - Φεβρουαρίου 4.

ΕΛΕΝΗ Μ.: Κάρντιφ 25.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 15,50 φίο, 4.000/3.000 τον., Άν. 27-31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΙΜΑΡ: 19.300 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νότιο Άφρική Άν. 25-31, άναπαράδοση Νοτιοανατολική Άσία, δολ. 3.050 την ήμερα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 37.388 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρεκαλάδα Φεβρ. 10-25, άναπαράδοση Σιγκαπούρη/Άπ. 4.800 την ήμερα.

ΝΙΜΠΟΝΤ: 71.397 τον. d.w. του 1976, παράδοση

Τζέντα Άν. 19-27, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής με άναπαράδοση Άπ. 4.125 την ήμερα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.583 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς άρχές Φεβρουαρίου, άναπαράδοση Άπ. 3.900 την ήμερα.

ΚΑΡΟΛΙΝ Π.: 22.587 τον. d.w. του 1973, παράδοση Άμβέρσα άμεση, άναπαράδοση Σιγκαπούρη/Άπ. 3.000 την ήμερα.

ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ: 34.370 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρεκαλάδα τέλη Άν. 4.550 την ήμερα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.: 64.166 τον. d.w. του 1983, παράδοση Άπ. άμεση, άναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 4.250 την ήμερα.

ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ: 16.073 τον. d.w. του 1979, παράδοση Ταμπό Άν. 3.725 την ήμερα.

ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ: 20.240 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Ταμπό Φεβρουαρίου 14-15, ταξίδι Άπ. Άνατολής, δολ. 4.150 την ήμερα.

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ: 41.150 τον. d.w. του 1968, παράδοση Ρόττερνταμ Άν. 20, ένα κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με άναπαράδοση Σκώ/Μαρόκο δολ. 3.200 την ήμερα πλέον άσφάλεια υπό ναυλωτό.

ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ: 17.158 τον. d.w. του 1980, παράδοση Άμερ. Κόλπο Άν. άναπαράδοση λιμάνι δυτικής Μεσογείου, δολ. 4.475 την ήμερα.

ΜΥΡΙΝΑ: 65.862 τον. d.w. του 1982, παράδοση Άπ. άμεση, ταξίδι μέσω Ταυλάνδης με άναπαράδοση Βαρκελώνης/ Άμβούργο, δολ. 3.000 την ήμερα.

ΕΛΠΙΣ: 62.343 τον. d.w. του 1982, παράδοση Άπ. άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι βορείου Ειρηνικού, δολ. 3.500 την ήμερα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΦΙΝΕΣΣ Α.: Πούντα Κερντόν 38.000 τον. Πουέρτο Κορτές, WS 160, Άν. 20.

ΓΟΥΕΛΚΑΜΕΡ: Μπαχρέιν 30.000 τον. καθαρά Περσία, δολ. 200.000 κατ' άποκοπή Άν. 20.

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝΣ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 185, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, Άν. 23.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Ντζένο 80.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα WS 77,5, Άν. 27.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Κεύχαν 130.000 τον. μέρος φορτίου Άτλαντ. ΗΠΑ WS 55, Άν. 27.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Μπροφτζόρντεν 20.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Άν. 27, WS 275, Άν. 23.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Χέμπεκ, WS 92,5, Άν. 29.

ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ: Πριόλο 30.800 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Σέτε WS 250, Άν. 20.

ΛΗΜΝΟΣ: Μπιλμπάο 25.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 175, Άν. 20.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ, WS 135, Άν. 20.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Κωστάντζα 29.000 τον. καθαρά Νιγηρία, WS 205, Άν. 15.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 185, Άν. 20.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 40.000 τον. μέρος φορτίου Λάς Μίνας, WS 125, Άν. 11.

ΑΣΚΟΝΑ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 170, Άν. 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ: Σιντί Κερί 200.000 τον. μέρος φορτίου Ρόττερνταμ, WS 30, Άν. 18.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Περσικό Κόλπο 60.000 τον. μέρος φορτίου Άυστραλία WS 143, όψιόν Άπ. Άνατολή WS 145, Άν. 20.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: Μπαλάο 52.500 τον. μέρος φορτίου άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 142,5, όψιόν Καραϊβική WS 147,5, Άν. 29.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Τής 80.000 τον. μέρος φορτίου, Βενετία WS 60, Άν. 20.

ΜΑΝΤΟ V: Γιέμπο 28.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 125, Άν. 23.

ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ: Καραϊβική 55.000 τον. μέρος φορτίου Χόλντριντ WS 138, Άν. 16.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Ντάρεν 100.000 τον. μέρος φορτίου Τουτουανσιφλί, δολ. 1.020.000 κατ' άποκοπή, Άν. 29.

ΑΗΤΩ: Ράς Τανούρα 120.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 46,5, όψιόν Μεσόγειο WS 51,5, Άν. 20.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Μπόννυ 117.000 τον. άνατολ. άκτή Καναδά/ΗΒ/Κόντινεντ WS 53,75, όψιόν άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 51,25, όψιόν Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 48,75, Άν. 27.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Άγιοι Θεόδωροι 26.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Κίλογκχομ WS 237,5, Άν. 24.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 188, όψιόν Δυτ. Άφρική WS 203, Φεβρ. 3.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 188, Φεβρ. 3.

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: Καραϊβική 55.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 115, Άν. 20.

ΚΑΣΤΟΡ: Κουβέιτ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, δυτική άκτή Άνδίας WS 250.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ: Άρτζούνα 70.000 τον. μέρος φορτίου, Χαβάη WS 82,5, Άν. 29.

ΕΛΜΙΝΑ: Σιντί Κερί 90.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 72,5, όψιόν Μεσόγειο WS 77,5, Άν. 20.

ΣΚΥΡΩΝ: Ράς Τανούρα 120.000 τον. μέρος φορτίου άνατολ. άκτή Καναδά/ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 47,5, όψιόν Μεσόγειο WS 55, όψιόν Άπ. Άνατολή WS 60, Άν. 20.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Άρτζούνα 105.000 τον. μέρος φορτίου άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ δολ. 975.000 κατ' άποκοπή, Άν. 25.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Λά Σκρίρα 72.000 τον. μέρος φορτίου Γένοβα WS 92,5, Άν. 29.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ: Μεσόγειο 80.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 77,5, όψιόν Μεσόγειο WS 85, Άν. 20.

ΜΕΡΚΑΤΩΡ: ΗΒ/Κόντινεντ 28.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 165, Άν. 31.

ΑΡΙΑΔΗ: Άνατολ. άκτή ΗΒ 25.000 τον. μέρος φορτίου ποταμό Σένε WS 210, Άν. 24.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Μπόννυ 118.000 τον. άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Κόντινεντ WS 47,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, Φεβρουαρίου 8.

ΝΕΣΤΩΡ: Σιγκαπούρη 45.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Άπ. WS 82,5, Φεβρουαρίου 4.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Σαντάν 75.000 τον. μέρος φορτίου Κίνα, WS 130, Άν. 29.

ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ: Ζάβια 25.000 τον. νάβθας Φός, WS 225, Άν. 28.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο WS 180, Άν. 27.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

BELGIUM

TAX FREE CARS

• ΝΑΥΤΙΚΟΙ

• ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

• ΑΝΑΠΗΡΟΙ

• ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Γιά σάς πού ό νόμος παρέχει τό δικαίωμα είσαγωγής αυτοκινήτου με μειωμένο δασμό ή άδασμολόγητο διαθέτουμε όλους τούς τύπους των αυτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγρού 191 τηλ. (01) 9340 322

ΧΙΟΣ: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276

Οι αγοραπωλησίες

Πλούσια ή συγκομιδή σε πράξεις αγοραπωλησιών κατά την υπό εξέταση περίοδο που κατ' ανάγκην περιλαμβάνει και τα παραλειφθέντα του πρώτου δεκαπενθήμερου του Ιανουαρίου.

Στά πετρελαιοφόρα και μικτά πλοία σημειώσαμε ποικιλία μεγεθών και ηλικιών με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για μέσα μεγέθη (handy size) της δεκαετίας. Πιο εύγλωττος εν προκειμένω είναι ένας κατάλογος των πλέον χαρακτηριστικών πράξεων:

- M/T MARINE REUNION 87.770/1984 δολ. 16.500.000.
- MT MOORFIELDS MONARCH 89.570/1975 δολ. 7.800.000.
- MT VIKING HAWK 80.000/1980 δολ. 13.000.000.
- MT SINGA STAR 87.277/1975 δολ. 7.800.000.
- MT CHANDOS (OBO) 72.100/1967 δολ. 3.000.000.
- MT BEATRICE 55.000/1981 δολ. 11.500.000.

— MT CIUDAD DE BARRANCE 39.000/1975 δολ. 5.500.000.

— MT LARISSA 36.236/1976 δολ. 5.550.000.

— MT AMAZON PROSPERITY/AMAZON PIONEER 31.740/1972-73, δολ. 5.800.000 έκαστον.

— MT PETROBULK STENA 31.185/1975 δολ. 7.750.000.

MT PAOLA 30.657/1975 δολ. 7.750.000.

Οι τρεις τελευταίες αναφορές αφορούν σε πλοία μεταφοράς παραγώγων (products-carries). Έν τώ μεταξύ, ανεφέρετο ότι το MT SANTO TRADER (36.000/76) συμφωνείτο στα δολ. 5.750.000.

Στά πλοία χύδην φορτίου (μπάλκ κάρριερς) τό ενδιαφέρον παρέμεινε επίσης αμείωτο, ενισχυόμενο από τις ανοδικές μάλλον τάσεις της αντίστοιχης ναυλαγοράς.

Οι κυριώτερες πράξεις:

— MV BESTORE 61.308/77 δολ. 5.000.000.

— MV MILBUS 60.340/1965 δολ. 1.725.000.

— MV STAR EVERWIN/STAR EVERAGE

42.150/83 με 1.450 κοντέινερς, δολ. 9.750.000 έκαστον.

— MV DARYA CHAND 27.490/1977 δολ. 3.000.000.

— MV DONNA MAGDALENA/DONA SALVADOR III/DONA PAZ I 26.590/1976-77, συνολική τιμή δολ. 4.600.000 ως εύρίσκονται κατόπιν πλειστηριασμού.

Στά τόσο άδικημένα προσφάτως πλοία γενικού φορτίου ως σημειώσαμε τό MV SOTIRAS (16.900/74) που έπωλήθη σε Έλληνες αντί περίπου δολ. 940.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κυρίαρχη της αγοράς ή Ταϊβάν υπαγόρευσε εξελίξεις και τιμές και στην ουσία κατέστη ο μοναδικός προορισμός όλων των προς διάλυση πλοίων.

Καί ενώ ελάχιστα ακούγονταν για δεξαμενόπλοια, οι τιμές πλοίων ξηρού φορτίου 4.000-9.000 τόννων LDT κυμαίνονταν μεταξύ δολ. 135-148. Σιγή επικρατούσε σε Κίνα και Κορέα που προφανώς αδυνατούν νά ακολουθήσουν την άνοδο των τιμών.

Ακολουθούσε ή Ινδία στα δολ. 126 για 6.000 τόννους με ούραγό τό Πακιστάν, ενώ, στό Μεσογειακό χώρο, περί τά δολ. 100 πληρώνονταν πλοία 5.000 τόννων περίπου.

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS - 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

* ITT 42018 EL GRECO PN



The American Bureau of Shipping (ABS) thanks the Greek maritime community for their continuous expression of confidence in ABS by enlisting our services.

We are resolute in our intent to provide those services expeditiously and effectively.

The 1982 ABS RULES have been translated and published in Greek, in a special format which can be updated annually. This publication is available from the Piraeus Office and now includes the pages updating it for 1983, 1984 and 1985.

American Bureau of Shipping

International Headquarters

45, Eisenhower Drive, Paramus, NJ 07652, U.S.A.

Salonica Office:

19, Nic. Plastira St.
P.O. Box 17008, Exochon
Harilaou GR 542 10 Salonica,
Telephone: 309619
Cable: Recordsalonica

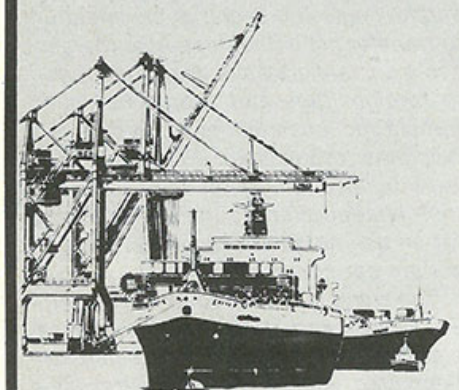
Mediterranean Headquarters and Head Office for Greece:

1-3, Filellinon St.
P.O. Box 80139, GR 185 36 Piraeus
Telephone: 4527611-3
Telex: 21.2494
Fax: 4527614

Syros Office:

Protopapadaki 41
GR 841 00 Syros
Telephone: 23743
Telex: 0293134

NAFTIKA CHRONIKA



SUBSIDIARY REGISTRIES

An appetite has been developed among European maritime countries for setting up so-called "subsidiary registries". These are registries which lie within the territorial limits of a country but which, through some form of administrative idiosyncrasy, provide the basis for a semiautonomous function which allows certain deviations from the strict obligations of the national register.

So, following the examples of Britain, France and Norway in this respect, Spanish shipowners are proposing to their government the formation of a "subsidiary registry" in the Canary Islands where Spanish-owned ships could be registered. According to the announcement of the director-general of the Shipowners' Association, this is the only legitimate way Spanish shipowners could avoid registration under the national flag and the onerous conditions it entails, and survive the shipping crisis. It is the only way also, they claim, that Spanish shipping could compete with British, French, Norwegian and Greek shipping.

As far as the first three are concerned, the registries of the Isle of Man, the Kerguelen Islands and Svalbard are worth quoting. But where is Greece's "subsidiary registry" Unless the Spaniards consider Cyprus a Greek island, in which case they can be forgiven for using it as an example. It seems more likely, however, that they are referring to registry under Article 13 which, for us, is as useful as a "subsidiary registry".

SHIPPING UNDER FIRE RE-ASSESSING

SAFETY AND SECURITY AT SEA

The critical issue of the safety and security of merchant and passenger shipping was discussed recently in Athens during a two day conference that took place at the Intercontinental Hotel on the 20 and 21 January.

The conference was chaired by Mr. G. Hadjieleftheriadis and the event was sponsored by Ceres Hellenic Shipping Enterprises, Eletson Corporation, the Piraeus Marine Club, Naftiliaki and Marine Security Ltd, a firm involved in training crews to handle emergency situations at sea.

Among the prominent speakers that participated in the conference we noted Mr. Michael Miller, Chairman of London-based Thos. R. Miller War Risks Services Ltd, and a partner of Thos. R. Miller & Son (Bermuda), managers of the Hellenic Mutual War Risks Association, Admiral Harold Shear, former head of the U.S. Maritime administration, Dr. Glen Plant Assistant Legal Advisor of the Foreign and Commonwealth Office, London, Capt. Klaas Reiniger Managing Director of Smit TAK, International Ocean Towage and Salvage Company in Rotterdam, Capt. Erik Hellgren, Senior Naval Liaison Officer, Contingency Planning Secretariat of the Norwegian Shipowner's Association, Mr. Kenneth Luck, Marine Manager of Control Risks Ltd in London, Mr. Les Maynard Manager of Marine Security Services Limited, a London-based security company providing services to counter the growing

terrorist threat and other marine related crimes, Mr. Burdick Brittin, vice-chairman of the Council on Ocean Law and Capt. Dimitris Paizis, operations and marine manager of Eletson Corporation.

Key notes expressed by the speakers and panelists of this interesting seminar can be summarized as follows;

— The arming of merchant vessels and the recommendation for the fitting and use of weapons should be considered as a last resort.

— The training of seafarers is of vital importance if they are asked to take the correct action following an emergency.

— Another incident such as the seizure of the "Achille Lauro" would destroy the cruise industry.

— Costs for a security system for an average passenger ship is in the region of 7.000 dollars, compared with liabilities of many millions in claims or lost revenue arising from such an incident.

— Pragmatically, it is difficult to distinguish the result of an act of piracy from an act of terrorism and the co-operation on an international scale is needed to make terrorism an international crime as piracy.

— Insurers are agreeing to reductions on premiums for the Gulf Area when security personnel is employed on board.

— Offshore installations are unlikely to escape terrorist attention and so preventive measures are necessary.

PEACE AND COOPERATION

There is no doubt that the success story of Greek shipping is based, in great part, on the labour peace that has existed for many years on Greek ships. The two major factors in Greek shipping: the owners and the seamen, have always worked together, without complications and without conflict, to conquer the oceans.

This means that if we are to achieve the twin aim of the recent measures, i.e. preventing transfers from Greek registry and effecting the repatriation of Greek owned ships now under foreign flags,

we should find a way to prevent any differences that are bound to exist between the above mentioned factors from developing into outright clashes.

In sum, we need to create and establish an organ of arbitration of impeccable fairness, the conclusions of which shall be acceptable by and binding upon both sides.

Otherwise, all those who, for various reasons which have no place here, are continually fomenting clashes, will be able to exploit to the limit such differences for their own nefarious ends.

OLD DRYCARGO SHIPS MUST BE SCRAPPED

Intercargo's Executive Committee meeting in London this week concluded that far too many old and economically obsolete ships are still being traded even though they remained mechanically sound. Owners of such tonnage whether genuine traditional owners or

unwilling institutions, should stop deluding themselves with thoughts of greatly enhanced values just around the corner. The scrap market is at its highest level for a very long time and advantage should be taken of it.

Intercargo's Chairman, Mr. Menis Karageorgis, noted the modest improvement in the dry bulk market in recent days, claiming that remains an urgent

need for dry cargo scrapping to continue and if possible exceed, the high levels achieved in 1986.

Intercargo still attaches the greatest importance to reversing the current decline in business ethics and will continue its campaign to that end.

THE WORLD FLEET

As we have already reported, the world fleet in 1986 was reduced by more than 11 million grt. with a total of about 405 million grt. The downward trend, which began in 1982 (after the world total had peaked at 425 million grt.) is continuing and has now reached the level attained in 1978.

It should be noted that from 1921, when the world total stood at 59 million grt., there has been a steady rise, the only exception being the depression years of 1930-35 when there was a decline. In 1939, however, the 1931 level of 68 million tons had been reached again. The decimation in tonnage caused by World War II was quickly replaced, the total reaching 80 million grt. in 1948 after which there was a steady rise of about 5 million grt. per year until 1965. In the second half of the 1960s the growth attained a rate of about 10 million grt. per annum and doubled to 20 million grt. in the following decade with 1976 constituting a record year with a rise of 30 million grt. Since then, the growth rate diminished but continued until 1982 when it peaked at 425 million grt. and then started going down.

CANDIA OFFERS A PASSAGE TO CHINA

CANDIA, the renowned innovator of what today is known as the "SUEZ CANAL TRANSITING SERVICE", has expanded its services to the Peoples Republic of China.

By interviewing hundreds of companies, involved in the expanding China trade during 1985-86, Candia found a unison desire for improvements at the ports of China. It was said that, pre-fixture information was not easy to obtain from China itself and subsequently many fixtures were dropped due to slow or no response to inquiries about port facilities, regulations, prospects, daily turn around etc.

Candia, having great experience of "trouble shooting", solved the problems by establishing their "CHINA PORT OPERATION SERVICE".

It is now possible to get, not only fast pre-fixture information with accurate break downs of anticipated expenses but also, actual attendance of the port call itself.

A team of experienced, Mandarin speaking, Port Captains, has joined Candia in this new service and they are at the ships full disposal prior to ETA, during the actual port call and even after sailing when the collection of accounts is under their responsibility.

Candia recently signed a contract with China Marine Bunker Supply Company, CHIMBUSCO and can now supply bunkers and lubricants in 12 open Chinese ports at internationally competitive rates and terms.

FLAGGING OUT

The trend towards open registries that is apparent in all maritime countries has reached new heights in Norway. Renowned shipping firms such as those of Willemssen, Bergessen, Hoeg and Kloster have either abandoned the national register or have applied to the Bank of Norway for transfer. Willemssen already has 11 ships under foreign flags and he makes no secret of his intention to transfer his entire fleet. Also, Bergessen's six tankers have been transferred to foreign flags and should have been transferred much earlier, according to a company spokesman. Finally, Kloster have decided to transfer eight ships and their headquarters to the United States for an estimated saving of 26.5 million dollars per annum.

The trend has caused anxiety in official circles and in parliament and measures to reverse the trend are being contemplated. Among them are permission to sign on foreign crews with the wage scale of their country of origin; setting up an international Norwegian register and modifying the financing system. As could be expected, the maritime unions are reacting to such proposals and accusing Norwegian owners of being concerned only with their profits and disregarding their obligations to the social whole.

REEFERS

On the first of the year the number of reefers in the world fleet were 918 with a total capacity of 85 million cubic feet which are relatively new, having been built after 1980. Reefers of more than 15 years in age make up 24.4% of the total.

Of the total fleet 18% is registered in Japan, 16% in Panama, 7.8% in the USSR, 6% in Britain, 6% in the Netherlands and 5% in Greece. These six flags make up 58% of the total and it is to be noted that the Panamanian - registered vessels are mostly owned by Japanese. Also, in the past two years, 2% of the Greek flag reefer capacity has been transferred to Panamanian and Cypriot registry. Of newbuildings in the reefer line, there were only 23 deliveries in 1986 and forty more on the order books.

On the basis of these figures, a study by the Research Institute of Japan predicts that the reefer market will be the first to emerge from the shipping crisis from the end of the year, provided reefer owners stick to their policy of restraint.



P. WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) Co. LTD.

Serving Greek Shipping over one century

World wide representatives in Greece for Shipyards in:

ROTTERDAM	DURBAN	RIO DE JANEIRO	HALIFAX
PALERMO	JEDDAH	SAN FRANCISCO	INSCHON - S. KOREA
SINGAPORE	DUBAI	GLASGOW	TAIWAN

Exclusive representatives for:

JARDINES SHIPPING AGENCIES IN:

Singapore, Hong Kong, Taiwan, Japan, Korea, Philippines, Malaysia, Thailand, Hawaii

WILLEM POT B.V., Rotterdam - Anchors, Chaincables, winches, pumps

Sale and Purchase — Demolition Brokers

T. J. GIAVRIDIS - Director

67, Akti Miaouli - 185 37 Piraeus

Phones: 4523601/3 — Telexes: 212527/212332 PWR GR

ABS PUBLISHES 1987 RULES FOR CONTAINERS CERTIFICATION

A combination of growing interest from intermodal companies and developments that affect the container in-

dustry at large has prompted the American Bureau of Shipping to publish a wider-ranging fifth edition of the Rules of Certification of Cargo Containers.

The 1987 edition now available from ABS, which has certified more than one million containers worldwide, includes a program for the certification of chassis, the skeletal semi-trailers used for transporting containers on highways, railways, and roll-on/roll-off vessels.

Featured in this new portion of the container Rules are requirements for both design and strength, dimensions and tolerances that must be met for intermodal compatibility, and procedures for testing a prototype chassis.

CONTAINER FRAUD

Fraud, where containers are concerned, usually consists of a false declaration of their contents. Another form has turned up in Fremantle, Australia when a reefer container which had been landed was being used by a restaurateur to store his seafood (his own refrigerator being under repair) without having been cleared through customs. An investigation turned up the fact that containers are allowed to be landed and to remain ashore for a year, duty free, in accordance with international convention, on condition that they are re-exported when the year is up. If the duty free period is exceeded or if the container is put to other use, then duty has to be paid on it. Considering that 30,000 containers move through Fremantle every year, there is enormous scope for unscrupulous agents to sell them without paying duty on them with corresponding loss of revenue for the Australian Customs.

1987 EDITION OF BIMCO HOLIDAY CALENDAR

"What are the ordinary working hours of a particular port?", "when can overtime be worked?", "Is the day in question a general or local holiday?" these and similar questions will be easily answered by quick reference to the new 1987 edition of the BIMCO Holiday Calendar, now available.

A daily "must" in shipping offices and on board vessels, which can save time and money.

Essential when fixing vessels, planning voyages in liner trades, making trips, etc., the Calendar lists general holidays in 140 countries, local holidays and working hours in more than 550 ports around the world and is absolutely necessary when computing laytime.

Copies may be ordered from BIMCO Publications, Kristianiagage 19, DK-2100 Copenhagen.

GREEK SHIPOWNER CREATES THE AEGEAN FOUNDATION

Greek shipowner Mr. Minos Kyriakou announced on January 27th the beginning of its activities in Greece of the "Aegean Foundation", a public benefit, non-profit foundation based in Liechtenstein and operating all over the world with offices in Athens, New York, London, W. Germany and Cyprus.

The objects, principles and ideals of the "Aegean Foundation" are to promote, reinforce and emphasize the Hellenic character of the Aegean World and of its constituting elements i.e. the historic, linguistic, religious, political, ethnological, social, architectural, cultural, marine, folkloric and any other traditional element of importance.

The aforementioned endeavours are to be achieved through activities such as publications, scientific symposiums, international conventions, special studies, scientific research works, scholarships, grants, cinematographic and television documentary productions, the establishing and enriching of libraries, dancing groups, theatrical performances, expositions of objects of art, prizes, international contacts, visits, exchanges of views, panel discussions and seminars worldwide.

Furthermore the "Aegean Foundation" shall inform the press, national and

international, the diplomatic corps, the academic world, and all decision making centres and strategic and political groups and authorities and shall remain in close contact and cooperation with other similar foundations and organizations or individuals.

As specifically underlined the "Aegean Foundation" aims at convincing the world of the historic truth and in thus doing it shall help not only with the understanding of the problems but mainly with the peaceful settlement of any differences and the harmonious co-existence of the people of the Eastern Mediterranean sector on the basis of the international law, national sovereignty and the rights of the people who have been living in the Aegean region since the beginning of the world and the dawn of history.

The financial resources of the "Aegean Foundation" are based on the original endowment of the philanthropic donor and his grants to follow, as well as on donations, grants and any kind of pecuniary assistance and help coming from the business and shipowners' world, individuals, associations, groups or even open state allotments, domestic or international.

THE TRIREME TRUST

The Trireme Trust was founded in the U.K. in 1983, and its educational, scientific and historical aim is the design, reconstruction and completion of a full scale classical trireme, the triple-banked oared warship of ancient Greece.

The building is taking place in Greece, under the Greek Navy's supervision and it is envisaged that the commissioning ceremony will take place in the late summer of 1987.

te summer of 1987.

MARINE SAFETY BROADCAST ON VHF

The U.S. Coast Guard is investigating whether there are any ships which when trading to the U.S., are unable to receive on Channel 22A broadcasts of marine safety information. In case ships experience such difficulties, management offices should inform accordingly the International Chamber of Shipping.

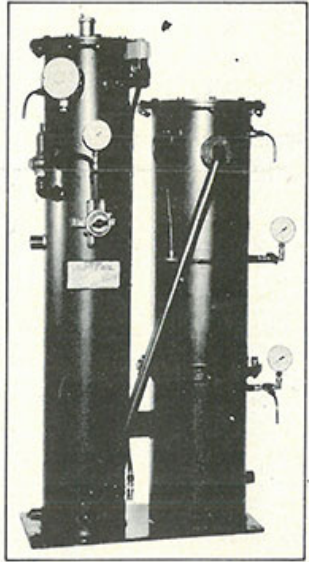
Purity under 5 PPM
15 PPM - IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 200 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING

88, VAS. KONSTANTINOY AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = δόθηκε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν

ABIN O'Y'Λ 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 ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΩΝ	79	10428
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
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
ΑΔΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
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 ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400

α. Φουτζέρινα 8/12
α. Ούμεα 9512
πρός Γιβραλτάρ 10/12
πρός Χιρόσιμα 28/11
πρός Πόρτο Κορρές 30/11
πρός Πειραιά 10/12
άρχει Πειραιά
έπισκευές Ρ. Ίανέιρο 11/12
πρός Ήράκλειο 18/11
πρ. «Αθέρρα»
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Ν. Ύδρη 9/12
α. Νιούπορτ 10/12
πρός Κίνα 28/11
α. Μπαράγκουϊλα 21/11
πρός Τουρκία 24/10
α. Ντουλούθ 1/12
πρός Τζέντα 12/12
α. Π. Σάι 9/12
α. Ν. Όρλεάνη 10/11
πρός Όλλανδία 6/10
άρχει Έλευσίνα
στό Άμστερνταμ
ε. Ρίο Ίανέιρο 3/12
ε. Πειραιά 11/12
ε. Τάραντα 9/12
πρός Πειραιά 2/12
ε. Σικάγο 1/12
ε. Ντακάρ 22/11
α. Σιγκαπούρη 5/12
α. Ρας Τανουσα 6/12
άρχει Χαλκίδα
δ. Σουέζ 8/12
πρός Ίαπωνία 25/11
πρός Ίαπωνία 27/11
α. Λίβερπουλ 6/12
ε. Βομβάη 10/11
α. Σιγκαπούρη 9/12
α. Πειραιά 6/12

α. Λέγκχορν 10/12
ε. Ρίο Ίανέιρο 1/12
ε. Παρανάνου 2/12
πρός Μπαντρίμα 1/12
α. Χάμπτον 7/12
α. Βανκούβερ 23/11
α. Τακόμα 8/12
πρός Άγ. Θεοδώρου 4/12
στη Τζακάρα 5/12
α. Τζέντα 3/12
πρός Βιεννάμ 29/11
ε. Σάντος 25/11
ε. Χαράμα 9/12
πρός Μέγαρο
ε. Ντάρμαν 11/12
ε. Μασσαλία 6/12
άρχει Πειραιά
πρός Μοσταγκανέμ 10/11
α. Ντάρμαν 27/11
πρ. «Lift - On»
πρ. «Lift - Off»
α. Έλευσίνα 26/11
άρχει Χαλκίδα
ε. Πειραιά 13/10
στό Μπαντάρ Χομείνι
ε. Μανφερντόνια 24/11
πρ. «Yuksek Güler»
μετ. «Esquire» (κ.)
πρός Λίβερπουλ 5/12
πρός Δακάρ 24/11
έπισκευές Ουλσάν 13/12
ποός Ευρώπη 8/12
πρός Ντάρμαν 5/12
ναυπηγ. Τόκυο
πρός Ταϊβάν 26/4
πρός Άμπιτζάν 17/11
άρχει Έλευσίνα
δ. Σουέζ 4/12
άρχει Πειραιά
ε. Μόντρεαλ 6/12
στό Σούσα 5/12
ε. Ν. Όρλεάνη 10/12
α. Ν. Όρλεάνη 17/11
α. Κορούνα 28/11
α. Σιγκαπούρη 3/12
ε. Δουνκέρκη 3/12
υπό ναυπηγήση
ε. Λός Άντζελες 9/12

ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	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 ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432

ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'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 ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	9998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΗ Λ	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΩΝΙΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931

ε. Κομώ Μπαί 9/12
πρός Σπέζια 26/11
ε. Βανκούβερ 5/12
πρός Ταυλάνδη 17/10

ε. Πειραιά 6/12
α. Γιοκοχάμα 6/12
μετ. «Χόεγκχ Άμαλία» (ε.)
α. Γιοκοχάμα 9/12
α. Πειραιά 11/12
πρός Ευρώπη 2/11
α. Γιβραλτάρ 11/12
πρός Ρίτσαρντς Μπαί
έπωλήθη άλλοδαπούς
πρός Σάντος 27/11
α. Λός Πάλας 5/12
ε. Σύννευ 2/12
πρός Ρίτσαρντς Μπαί
α. Σιγκαπούρη 11/12
α. Άαρχους 10/12
α. Νταβό 19/11
α. Γλασκώβη 10/12
πρ. «Caddie»
α. Τζέντα 27/10
α. Λέγκχορν 11/12
α. Νιχάμα 17/11

πρ. «Award»
ε. Γιοκοχάμα 9/12
πρός Σάντος 19/11
πρός Τογιάμα 20/11
πρός Άγκρα 18/11
α. Πειραιά 11/12
α. Βενετία 4/12
α. Σιγκαπούρη 6/12
πρ. «Sun Grest»
α. Άμπέρσα 14/11
πρός Βανκούβερ 29/11
α. Φλόρσιγκ 14/11
πρός Ίνδια 9/12
α. Λός Άντζελες 6/12
ε. Κληβελαντ 7/12
α. Μομπάσα 6/12
α. Νιούπορτ 3/12
ε. Έσπεράνσε 4/12
α. Γκλόγκ 24/11
α. Ντηνρόιτ 1/12
πρ. «Salamis»
πρός Γουλιμνγκτον 22/11
α. Φιλαδέλφεια 7/12
μεσογειοκάς μεταφορές
α. Ρόμπερτς Μπάνκς 6/12
α. Ν. Όρλεάνη 4/12
α. Πειραιά 5/12
πρός Ίαπωνία 29/11
ε. Τακόμα 7/12
α. Μελβούρνη 5/12
α. Φός 10/12
πρός Ρόττερνταμ 3/11
άρχει Τάραντα
πρός Σκότλ
ε. Παρανάου 19/11

στη Βομβάη 7/12
ε. Φόινες 5/12
ε. Ντάρμαν 29/11
πρός ΗΠΑ 25/11
μεσογειοκάς μεταφορές
δ. Σουέζ 5/12
δ. Ύμουίντεν 10/12
δ. Ντόβερ 3/12
α. Καοσιούγκ 3/12
άρχει Πειραιά
α. Σάντος 21/11
διάλυση Ταϊβάν
α. Βιτόρια 8/12
υπό ναυπήγηση
δ. Ντόβερ 8/11
πρός Ταϊβάν
πρός ΗΠΑ
ναυπηγ. Σασέμπο
α. Πειραιά 24/11
α. Τσουκούμι 7/12
α. Μπρισμπαίν 6/12
ε. Μαπούτο 13/12
α. Ρόττερνταμ 13/12

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	21314
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΨΗ	65	20206
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	21993
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	13182
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (u.)	81	14581

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)...	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ...	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ...	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ...	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)...	75	44601
ΑΤΛΑΣ...	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ...	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ...	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ...	72	9301
ΑΥΛΙΣ...	72	16402
ΑΥΛΙΣ...	79	10993
ΑΦΟΒΟΣ...	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ...	65	5021
ΑΦΡΟΣ...	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)...	62	13017

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
BENI II.	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΚ (μ.)	72	57527
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
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	84	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑΝ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.....	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ.....	77	39236
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	84	23450
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 ΕΜΠΕΡΙΡΙΚΟΣ.....	70	19162

α. Μαυρίκιο 15/11
α. Άννα Μπαή 9/12
δ. Σουζέ 10/11
ε. Κριστομπαλό 17/11
πρός Περου
πρός Κωνσταντζα 19/11
ε. Τάυν 13/12
α. Γιούρπουρτ 27/11
ε. Νιούκαστλ 26/11
έπωληθή άλλοδαπούς
ναυπηγ. Τόκυο
α. Λειζόες 6/12
στό Λάγος 22/9
α. Μπιλμπάο 5/12
πρός Ίταλια 20/5

προς Τοκουινιάμ 25/11
 δ. Σουέζ 26/11
 α. Καζαμπλάνκα 8/12
 α. Ίμμηγκουμ 25/11
 α. Ν. Ορλεάν 5/11
 άργει 18άκι
 άργει Πειραιά
 διάδωσι Ταϊβάν
 άργει Έκσεύσια
 α. Χόγκ Κόγκ 11/12
 α. Τζέντα 5/12
 ε. Όγκλαντ 11/12
 α. Μπότον 11/12
 α. Γκίλογου 3/11
 έπιώληθ έλλοδοπούς
 προς Λόγος
 προς Καβάλλά 18/11
 α. Θάντερ Μαλρί 11/12
 ε. Λιβερπούλ 11/12
 α. Ντιλάν 8/10
 α. Βανκοβό 26/10
 ε. Ρίο Ίανέιρο 30/11
 ε. Σετσουμπάλ 11/11
 α. Σακά 28/11
 α. Σιγκαπούρη 25/11
 στό Σάντος 9/12
 α. Σιγκαπούρη 29/11
 ναυπηγ. Αϊόι
 α. Μονρόβια 29/11
 προς Άκαμα 21511
 α. Λέγκχορν 10/12
 α. Γουέστντρεπ 3/11
 ε. Λός Άντζελες 23/11
 α. Σιγκαπούρη 21/11
 δ. Κωνσταντινού 3/12
 προς Βενεζουέλα 30/11
 προς Γερμανία 7/12

α. Φουτζέιρα 5/12
πρός Άνναμπα 15/11
ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Πειραιά
πρός Σίντι Κερρίρ 3/12
α. Φουτζέιρα 29/11
ε. Μομπίλ 21/11
ἐπωλήθη
ε. Μιλιμπάο 10/12
ε. Χιούστον 10/12
ε. Μιλιμπάο 4/12
ἰδίωλυσι Ταϊβάν
ἀργεῖ Γάνδη
α. Ν. Ὁρλεάνη 29/11
α. Φουτζέιρα 26/9

στην Καλκούτα
προς ΗΠΑ 26/11
ε. Δακρό 14/11
προς Κολούμπια 7/11
πρὶ Βενετία
προς Σγκαπούρη 3/12
ε. Γάνδη 7/12
ε. Μπαρ 4/12
προς Χιρόσιμα 27/11
ε. Μεβύ Ρόαντς 27/11
προς Άρούμπα 17/11
ἀρχει Πειραιά
προς Λισαβόνα 10/11
ε. Ταμπό 3/12
προς Βηρυτό 26/11
στον Πειραιά 11/12
ε. Γιβραλτάρ 11/12
ε. Πειραιά 9/11
ε. Παναμά 21/11
ἀρχει Πειραιά
ἐπέστειλε παναμαϊκή
ἀρχει Πειραιά
α. Πειραιά 20/5
ε. Θεσσαλονίκη 26/11
ἀρχει Στυλδα
ἀρχει Πειραιά
ε. Τσαογκάν 8/12

πρὸς Τάμπα 22/11
 α. Ἀμβέρσα 27/11
 β. Ἀλεξάνδρεια 19/11
 γ. Σαγκάη 11/7
 δ. Λός Ἀντζέλες 6/12
 εὐργεὶ Πειραιᾶ
 ρ. Φουτζέιρα 8/11
 ς. Σουέζ 25/11
 ζ. Ντάρ-εσ-Σαλάμ
 η. ἐπισκευὴ Πειραιᾶ
 θ. Ἰνδία 18/11

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΠΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΠΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ.	77	19284
ΠΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9733
ΠΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΠΟΥΝΙ ΧΟΥΡΥ.	60	3847
ΠΟΥΡΓΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΠΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΠΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΠΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	17902
ΠΩΡΗΨ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙ (δ).	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.).	65	3998

ΓΚΑΛΑ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ'	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	71	65347
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ'	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΜΗΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΩΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΙΝΑΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΟΥΣ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΟΥ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΡΙΟΥ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109893
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ ΛΑ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥΞΕΡΠΤ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΥ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΟΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΤΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10588
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
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΑ	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'NTENT.	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'IM	72	16390

EBIA	61	10029
EBMAP	76	16398
EBPOΣ	62	20372

ε. Μόρεχεντ Σίτυ 7/12
 υπέστειλε κυπριακή
 α. Καζαμπλάνκα 6/12
 στο Σουέζ
 ε. Ρεσίφ 27/11
 έπωλήθη διάλυση
 α. Μομπίλ 8/12
 με. «Seleader» (κ.)
 δ. Γιβραλτάρ 29/11
 α. Ντάρμπαν 22/11
 α. Κόρυπος Κρίστι 30/11
 δ. Φουτζέιρα 6/12
 δ. Κων/πολη 30/11

πρὸς Ἑλλάδα 10/12
ε. Κόλιν Ρίβερ 10/12
διεύθυνση Τουρκία
α. Ν. Ὁρλεάντ 30/11

α. Ν. Ὁρλεάντ 26/11
α. Λ. Τσάρλς 16/11
πρὸς Τυννσία
ε. Ἰντσόν 4/12
δ. Λ. Τσάρλς 20/11
δ. Σουέζ 13/12
δ. κωνιπολή 24/11
α. Ν. Ὁρλεάντ 21/11
α. Γκαλβεστον 15/11
ε. Σάν Φρανσισκο 8/12
ε. Βενετία 11/12

ἀργεῖ Πειραιά
α. Χάντος 6/12
ε. Πόρτο Καμπίλλο 15/11
α. Χαβάννα 27/11
ὕψους παναμάχης
α. Μογκαντίσου 28/10
ε. Γκουγιαγουϊλά 24/11
α. Παρανάγιο 3/12
α. Ν. Ὁρλεάντ 8/11
ε. Βανκούβερ 5/12
α. Τζέντα 2/12
α. Μπιλιμπάο 4/12
ε. Πειραιά 15/10
ε. Τολέδο 8/12

ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Πειραιά
στή βομβή 1/12
ε. Βαλτιμόρη 6/12
στὸν Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 11/12
α. Ν. Ὁρλεάντ 9/12
ε. Λός Ἀντζέλες 6/10
α. Σγκαπούρη 29/11
ἐπισκέψεις Σετουμπάλ 4/11
πρὸς Ἀλεξάνδρεια
δ. Γιβραλτάρ 8/12
ε. Χαβάννα 1/12
α. Κολομπούμα Ρίβερ 9/12
α. Σύνδεσ 3/12
πρὸς Ταϊβάν
δ. Γιβραλτάρ 29/11
α. Μπαχαράιν 4/12
α. Μομπάσα 9/12
δ. Γιβραλτάρ 9/12
α. Βοστώνη 1/12

ε. Χιούστον 2/12
 ε. Σιγκαπούρη 16/11
 ε. Χόγκ Κόγκ 28/11
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. 'Αλεξάνδρεια 29/11
 πρὸς ΗΠΑ 20/11
 πρὸς Μπαντρά 'Αμπάς
 ε. Τέμα 4/12
 στὴ Λατίδια 6/12
 δ. Παναμά 6/12
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Παρανάνγυα 6/12
 ε. Καμαρί 22/11
 ναυπηγ. Τόκυο
 ἀργεὶ Γαλαξείδι
 π. 'Μερμάλ Jupiter'
 π. 'Αίγις Μπάλτικ'
 ε. Κήλαχ 7/12
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/12
 πρὸς Ταϊβάν
 πρὸς Σιγκαπούρη
 δ. Σουζέ 10/12
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Λάρνακα 4/12
 ὕψωση σημαία 'Ονδούρας
 ε. Πειραιά 5/12
 ε. Σαβάννα 11/12
 ε. Τζέντα 5/12
 ε. Γκάλβεστον 4/11

ἀργεῖ Βασίλῳ
πρὸς Μουρμάνση 28/11
Ἰούλιον Θεομήζον

ΕΛΕΥΣΙΝΙΩΤΗΣ	76	18080	ε. Χόγκ Κόγκ 6/12	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	20960	α. Πόρτ Χάρκουρτ 25/11
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Μαντράς 9/12	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 9/12
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	πρός Νάπολη 10/12	ΙΟΣ	85	34400	πρός Λανία 9/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Κόρκ 4/12	ΙΘΕΙΣ	77	19166	πρός Φλάττερ Χάρμπορ 8/11
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Σιβιτοβέτσια	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σαΐδ 2/12
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Σαφόν 1/12	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	δ. Φορτλάτσα 20/11
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	60	2091	άρχει Πειραιά	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	82	30041	πρός Γκάλβεστον 22/11
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.	70	5538	μετ. «Transcare» (κ.)				
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Λός 'Αντζελες				
ΕΛΕΝΗ	75	16421	α. Γιβραλτάρ 21/11				
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά				
ΕΛΕΝΗ ΙΙ.	75	35716	α. Νταμπιέρ 21/11				
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 30/11				
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050	επωλήθη άλλοδαπούς				
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	68942	α. Γιούροπουρτ 8/11				
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Σπέζια 6/11				
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	πρός Ρόδο 19/11				
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	δ. Σουέζ 2/12				
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	ε. Πάτσι 6/11				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μ. Αίμνες				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	επωλήθη άλλοδαπούς				
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Σιγκαπούρη 28/11				
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. 'Αμβέρσα 13/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.	84	22315	πρός 'Ιντσόν 4/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ							
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΙ'ΝΕΡ.	84	22135	πρός Ταϊβάν 29/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	77	36237	α. Σαντάν 30/11				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	78	36237	πρός Γιοκοχάμα 31/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	79	36237	δ. Γιβραλτάρ 10/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	ε. Βαρκελώνη 10/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.	84	16605	ε. Φιλαδέλφεια 4/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'ΙΑΝΤ	85	16605	ε. 'Αμβέρσα 14/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	α. Μπντιούλου 25/11				
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Σιγκαπούρη 4/12				
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Σάλλομ Βόδε 115/12				
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Σητεία 22/11				
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά				
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Πειραιά 7/12				
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Τζέμπελ 'Αλι 9/12				
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Περού 28/11				
ΕΛΠΙΣ	82	35561	α. Σιγκαπούρη 11/12				
ΕΜΕΡΑΛΔ.	85	28000	πρός Λός 'Αντζελες				
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 28/11				
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Αυστραλία				
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ.	85	22208	πρός Ντάρμμαν 18/11				
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Λίβερπουλ 12/12				
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Θεντά 25/11				
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Μαυρίκιο 15/11				
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Φουτζέια 3/12				
ΕΠΟΣ	78	6053					
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Πειραιά 1/10				
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στο Πάτσι (ἀποθήκη)				
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Φιλαδέλφεια 4/12				
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. 'Αμβέρσα 12/12				
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/12				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Ντάρμμαν 8/12				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 31/10				
ΕΥΗ Α.	67	14569	άρχει Πειραιά				
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Κηφισόπουλ 8/12				
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29146	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/11				
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10008	δ. Παναμά 25/11				
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Καραγιάννα 29/11				
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα				
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	άρχει Πειραιά				
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Σικάγο 27/11				
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Μπουσάν 4/12				
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Νιγίρια 26/11 *				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ							
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΙ'ΝΕΡ.	84	22135	πρός Ταϊβάν 29/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	77	36237	α. Σαντάν 30/11				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	78	36237	πρός Γιοκοχάμα 31/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	79	36237	δ. Γιβραλτάρ 10/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	ε. Βαρκελώνη 10/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.	84	16605	ε. Φιλαδέλφεια 4/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'ΙΑΝΤ	85	16605	ε. 'Αμβέρσα 14/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	α. Μπντιούλου 25/11				
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Σιγκαπούρη 4/12				
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Σάλλομ Βόδε 115/12				
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Σητεία 22/11				
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά				
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Πειραιά 7/12				
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Τζέμπελ 'Αλι 9/12				
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Περού 28/11				
ΕΛΠΙΣ	82	35561	α. Σιγκαπούρη 11/12				
ΕΜΕΡΑΛΔ.	85	28000	πρός Λός 'Αντζελες				
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 28/11				
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Αυστραλία				
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ.	85	22208	πρός Ντάρμμαν 18/11				
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Λίβερπουλ 12/12				
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Θεντά 25/11				
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Μαυρίκιο 15/11				
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Φουτζέια 3/12				
ΕΠΟΣ	78	6053					
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Πειραιά 1/10				
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στο Πάτσι (ἀποθήκη)				
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Φιλαδέλφεια 4/12				
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. 'Αμβέρσα 12/12				
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/12				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Ντάρμμαν 8/12				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 31/10				
ΕΥΗ Α.	67	14569	άρχει Πειραιά				
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Κηφισόπουλ 8/12				
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29146	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/11				
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10008	δ. Παναμά 25/11				
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Καραγιάννα 29/11				
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα				
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	άρχει Πειραιά				
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Σικάγο 27/11				
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Μπουσάν 4/12				
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Νιγίρια 26/11 *				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ							
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΙ'ΝΕΡ.	84	22135	πρός Ταϊβάν 29/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	77	36237	α. Σαντάν 30/11				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	78	36237	πρός Γιοκοχάμα 31/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	79	36237	δ. Γιβραλτάρ 10/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	ε. Βαρκελώνη 10/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.	84	16605	ε. Φιλαδέλφεια 4/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'ΙΑΝΤ	85	16605	ε. 'Αμβέρσα 14/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	α. Μπντιούλου 25/11				
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Σιγκαπούρη 4/12				
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Σάλλομ Βόδε 115/12				
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Σητεία 22/11				
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά				
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Πειραιά 7/12				
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Τζέμπελ 'Αλι 9/12				
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Περού 28/11				
ΕΛΠΙΣ	82	35561	α. Σιγκαπούρη 11/12				
ΕΜΕΡΑΛΔ.	85	28000	πρός Λός 'Αντζελες				
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 28/11				
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Αυστραλία				
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ.	85	22208	πρός Ντάρμμαν 18/11				
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Λίβερπουλ 12/12				
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Θεντά 25/11				
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Μαυρίκιο 15/11				
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Φουτζέια 3/12				
ΕΠΟΣ	78	6053					
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Πειραιά 1/10				
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στο Πάτσι (ἀποθήκη)				
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Φιλαδέλφεια 4/12				
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. 'Αμβέρσα 12/12				
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/12				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Ντάρμμαν 8/12				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 31/10				
ΕΥΗ Α.	67	14569	άρχει Πειραιά				
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Κηφισόπουλ 8/12				
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29146	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/11				
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10008	δ. Παναμά 25/11				
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Καραγιάννα 29/11				
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα				
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	άρχει Πειραιά				
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Σικάγο 27/11				
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Μπουσάν 4/12				
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Νιγίρια 26/11 *				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ							
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΙ'ΝΕΡ.	84	22135	πρός Ταϊβάν 29/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	77	36237	α. Σαντάν 30/11				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	78	36237	πρός Γιοκοχάμα 31/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	79	36237	δ. Γιβραλτάρ 10/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	ε. Βαρκελώνη 10/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.	84	16605	ε. Φιλαδέλφεια 4/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'ΙΑΝΤ	85	16605	ε. 'Αμβέρσα 14/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	α. Μπντιούλου 25/11				
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Σιγκαπούρη 4/12				
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Σάλλομ Βόδε 115/12				
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Σητεία 22/11				
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά				
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Πειραιά 7/12				
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Τζέμπελ 'Αλι 9/12				
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Περού 28/11				
ΕΛΠΙΣ	82	35561	α. Σιγκαπούρη 11/12				
ΕΜΕΡΑΛΔ.	85	28000	πρός Λός 'Αντζελες				
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 28/11				
ΕΝΤΕΒΟΡ							

ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.).....	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ.....	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ.....	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ.....	86	13100

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.).....	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.).....	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.).....	86	24900
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870
ΚΥΘΟΣ.....	62	4784
ΚΥΘΟΣ (δ.).....	71	17355
ΚΥΘΟΣ.....	76	9784
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ.....	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'.....	68	4350
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658
ΛΑΚ Π.....	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	78	9485
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618
ΛΕΩΝ.....	75	15684
ΛΕΩΝ.....	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212
ΛΗΜΝΟΣ (δ.).....	69	17485
ΛΗΤΩ.....	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.).....	73	71764
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228
ΛΙΤΣΑ Τ.....	71	2994
ΛΙΩ.....	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006
ΛΥΔΙ.....	70	14878
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.....	72	10008
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.....	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.).....	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.).....	53	1493
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.).....	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ.....	69	8065
ΜΑΚΦΡΟΣΤ.....	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282
ΜΑΡΕΖΟΛ.....	69	9623

πρός Ν. Καληδονία 25/11
πρός Χιούστον 24/11
α. Γένοβα 5/12
α. Φιλαδέλφεια 9/12
α. Άμβέρσα 13/12
α. Γένοβα 30/11
ε. Γιάβατα 7/12
ε. Πόρτ ντε Μπού. 9/12
υπό ναυπήγηση
δ. Παναμά 22/11
δ. Π. Σαίδ 8/12
πρός Γέλα 11/12
α. Τζέντα 7/12
α. Τζέντα 27/11
α. Δεμεσόρα 2/12
α. Τζέντα 27/11
ναυπηγ. Σιμονοσέκι

ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Μίλφορντ Χάβεν 6/12
α. Ναγκόγια 28/11
δ. Π. Σαίδ 13/12
ε. Μπ. Άιρες 4/12
δ. Π. Σαίδ 13/12
α. Τεργέστη 4/12
α. Φουτζέιρα 11/12
ναυπηγ. Σπλιτ
δ. Κωνίπολη 28/11
ναυπηγ. Ναγκασάκι
αργεί Πειραιά
ε. Καβάλλα 16/11
α. Μόντρεαλ 5/12
ε. Άσντον 11/12
ε. Κάντα 9/12
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 6/11
α. Χάβρη 10/12
μετ. «Άλεξανδράκι» (κ.)
δ. Σουέζ 10/12
επωλήθη άλλοδαπούς
πρός Ίαπωνία 11/11
ε. Καρατάι 9/1
πρός Ίαπωνία 11/12
ε. Ουίλσον 12/11

ε. Πειραιά 2/12
α. Πόρτ ντε Μπούκ 7/12
πρός Γκνάνσκ 8/11
α. Ρουέν 9/12
αργεί Πειραιά
πρός Ρότερνταμ 2/11
δ. Σουέζ 27/11
αργεί Έλευσίνα
α. Γκιζόν 3/12
αργεί Γαλαξείδι
αργεί Πειραιά
αργεί Σετομπάλ
α. Σιγκαπούρη 7/12
αργεί Πειραιά
μετ. «Περικλής» (κ.)
στή Φορταλέζα (άποθήκη)
πρ. «Leeward»
α. Λίβερπουλ 10/12
πρός Σιγκαπούρη 21/11
α. Λούι Τέρμιναλ 24/11
πρός Βενεζουέλα 15/9
ε. Άμβούργο 13/12
ε. Άντεν 29/11
ε. Λειζέες 10/12
ε. Πααγιές 31/10
αργεί Πειραιά
αργεί Βασώρα
α. Γκάλβεστον 21/11
α. Τζάκσονβιλ 28/11
α. Ν. Όρλεάνη 5/12
α. Άμβέρσα 13/12
αργεί Χαλκίδα
πρ. «Μεσσαρί»
δ. Ντόβερ 3/12
πρ. «Jarama»

ε. Γκάλβεστον 25/11
α. Βαλένσια 11/12
ε. Βαλένσια 9/12
α. Ρότερνταμ 11/12
ε. Ν. Όρλεάνη 9/12
ε. Βενετία 9/12
πρός Έλντ 28/11
αργεί Πειραιά
α. Μπρέικ 7/12
ε. Ντουμπρόβνικ 9/12
α. Άμβούργο 8/12
α. Σ. Τζών 18/11
α. Παραντίπ 24/11
ε. Θεσσαλονίκη 8/11
ε. Καρόκας 24/11
α. Άμβέρσα 12/12
α. Σιγκαπούρη 30/11
α. Άμβούργο 26/11
ε. Ν. Όρλεάνη 6/12
α. Μοντεβίδεο 22/11
α. Ήοτ Λόντον 5/12
α. Πόρτ Κέμπλα 9/12

ΜΑΡΗΓΩ Κ.....	74	9800
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ.....	70	9565
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.).....	75	68411
ΜΑΡΙΩ.....	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).....	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ.....	71	16269
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.....	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ.....	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ.....	82	32300
ΜΑΡΣ.....	48	3368
ΜΑΡΣ Λ.....	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ.....	70	8455

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ.....	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.).....	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.).....	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).....	80	45000
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α' Τ'ΛΑΝΤ.....	79	10991

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.....	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ.....	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ.....	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.....	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν.....	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ.....	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.).....	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.....	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.....	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΟΣ.....	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.).....	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.).....	72	55204

ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ.....	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).....	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ.....	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ.....	62	18011
ΜΟΥΣΑΚΗ.....	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ.....	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ.....	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ.....	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ.....	70	10495
ΜΠΙΑ.....	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.....	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α'Ι'Σ (δ.).....	61	1389
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.).....	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.).....	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.).....	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ.....	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ.....	66	9085
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ'.....	69	2979
ΜΠΡΗΖ.....	64	35082
ΜΠΡΗΜ.....	85	25227
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.).....	75	68637

α. Βομβάρη 10/12
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Λός Άντζελες 26/11
α. Χιούστον 22/10
α. Σιγκαπούρη 5/12
α. Πόρτ Πίρι 8/12
πρός Περισκό 2/12
επωλήθη διάλυση
υψώσε κυπριακή
πρός Ταλάρα 4/10
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 26/11
ε. Μόντρεαλ 8/12
α. Μπάγια Μπλάνκα 9/12
δ. Κωνίπολη 28/11
δ. Παναμά 8/12
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Μάντρε ντε Ντέους 27/11
α. Ράς Τανούρα 3/12
ε. Ν. Όρλεάνη 7/12
α. Ντάρμπαν 20/11
αργεί Γιβραλτάρ
α. Λός Άντζελες 30/11
ε. Φουκουγιόμα 6/12
α. Βανκούβερ 5/12
α. Χάμπτον 2/12
δ. Παναμά 7/12
μεσογειοακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 4/12
ε. Νικότσα 3/12
πρός Τεργέστη 3/12

ε. Λειζέες 5/12
ε. Στάντσαρπ 5/12
α. Πειραιά 22/7
μετ. «Νικόλαος» (Μα.)
α. Χιούστον 18/11
πρός Άλγέρι 30/11
ε. Δρέπανον 24/11
πρός ΗΠΑ 30/11
πρός Φιλαδέλφεια 28/11
πρός Άρούμπα 6/12
ε. Όζακα 8/12
δ. Παναμά 29/11

αργεί Ν. Όρλεάνη
πρός Όνδουρες 19/11
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 3/12
αργεί Ν. Όρλεάνη
αργεί Ν. Όρλεάνη
αργεί Πειραιά
αργεί Ν. Όρλεάνη
α. Ν. Όρλεάνη 5/12
α. Τάραντα 1/12
ε. Γκιζόν 26/11
αργεί Έλευσίνα
ε. Βαρκελώνη 9/12
αργεί Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 27/11
ε. Γκιζόν 13/11
ε. Ν. Όρλεάνη 7/12
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Ν. Όρλεάνη 30/11
α. Λός Άντζελες 18/11
α. Σάντος 6/12
πρός Πακιστάν
α. Πειραιά 9/12
α. Τζέντα 6/11
α. Φός 8/12

αργεί Πειραιά
ε. Τσιτακόγκ 5/12
ε. Λοριέν 9/12
δ. Παναμά 29/11
α. Σιγκαπούρη 20/11
α. Ράς Τανούρα 19/11
δ. Σουέζ 11/12
πρ. «Kildohan Venture»
α. Κινούρα 3/12
α. Μομπίλ 4/12
α. Γιοκοχάμα 5/12
ε. Ντόβερ 12/12
δ. Μαπούτο 29/10
α. Φιλαδέλφεια 1/12
α. Γκιζόν 27/11
μεσογειοακές μεταφορές
ε. Μπαντάρ Άμπας 24/9
δ. Σουέζ 1/12
ε. Τής 13/12
α. Ν. Όρλεάνη 9/12
α. Μιζουσίμα 28/11
ε. Χάμπτον 3/12
αργεί Έλευσίνα
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
επωλήθη Έλληνες
αργεί Έλευσίνα
α. Σιγκαπούρη 9/12
πρός Μεϊκό 1/12

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ ΑΪ'ΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΕΖΙΑ ΚΑΡΣΤΕΝ	73	14212
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪ'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605

δ. Σουέζ 6/12
δ. Π. Σαΐδ 9/12
α. Ν. Όρλεάνη 20/11*

πρός Πόρτο Βέσμε 28/11*
ε. Κάλουντμποργκ 3/12
ε. Λάντσετον 29/11
δ. Γιβραλτάρ 9/12
ἀργεί Κενίτρα
πρ. «Σάντο Παϊονήρ»
ἀναμένει Σιγκαπούρη
ἀργεί Χαλκίδα
ε. Βοστώνη 5/12
ε. Μόντρεαλ 28/11
ε. Άμβούργο 13/12
ε. Λονδίνο 10/12
α. Σάντουϊτς 2/12
ἀργεί Έλευσίνα
ἀργεί Έλευσίνα
ε. Λονδίνο 11/12
α. Ίμμινχαμ 28/11
ἀργεί Πειραιά
ε. Παλδου Μπακόμ 8/12
α. Σιγκαπούρη 9/12
ε. Ρουέν 9/12
στό Έλ Χάκλ (ἀποθήκη)
α. Τερνέστο 10/12
δ. Σουέζ 29/11
α. Ραβέννα 8/12
α. Πόρτ ντε Μπούκ 6/12
δ. Π. Σαΐδ 9/12
α. Κεσχάν Τέρμιναλ 3/12
α. Βενετία 10/12
πρός Γιβραλτάρ 12/12
δ. Μπραννομπίτελ 4/12

ε. Φόκα 4/12
ἀργεί Πειραιά
πρός Ν. Άφρική 9/11
α. Ν. Όρλεάνη 19/11
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ε. Κασσιούργκ 24/11
α. Τενερίφ 2/11
πρ. «Isar Express»
α. Κάλουντμποργκ 4/12
ἀργεί Άλεξάνδρεια
ε. Σάντος 1/11
α. Χόγκ Κόγκ 6/12
δ. Γιβραλτάρ 26/11
α. Ίτακού 3/12
α. Χιούστον 30/10
ε. Τέμα 2/12
πρός Λάγος 15/11
α. Βαρκελώνη 6/12
α. Ν. Όρλεάνη 12/11
ε. Ρίο Ίανέιρο 21/11
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
α. Άμβέρσα 3/12
ε. Τζέντα 6/12
α. Ν. Όγκρη 8/12
ε. Μπωμόντ 13/11
α. Φιλαδέλφεια 27/11
α. Ρας Σκουκχέρ 1/11

ε. Δουβλίνο 12/12
α. Γκαμαγκόρι 29/11

ναυπηγ. Ουλσάν
α. Σαβόνα 10/12
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ε. Κάρντιφ 12/12
α. Καζέν 5/12
ΕΤΑ Πάτσι 5/11
α. Μομπά 21/11
δ. Επτάνησα 1/12
α. Βοστώνη 23/11
Γιβραλτάρ 2/12
α. Σιγκαπούρη 10/12
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Έλευσίνα
α. Ν. Όρλεάνη 1/12
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές Νιγηρίας
στή Ρουέν
υπεστείλε κυπριακή
ε. Σαβόνα 9/12
ε. Ν. Όρλεάνη 11/12
πρός Ίσπανία 25/11
διάλυση Πέραμα
α. Μπαχραϊν 3/12
στό Νατάλ (ἀποθήκη)
μετ. «Thantier» (κ.)
στό Λάγος

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΤΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΙΠΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΛΑΡΟΣ	63	10617
ΠΗΛΑΟΣ	81	15825
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤΟ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΟΣ	81	13598
ΠΟΡΟΣ ΑΪ'ΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΪ'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	16229
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

α. Ν. Όγκρη 10/12
σωστό όνομα «ΠΑΡΑΠΟΛΑ»
πρός Πειραιά 29/10
πρ. «Σιλβερ Μπαϊή»
δ. Παναμά 24/11
ε. Ν. Όγκρη 1/12
α. Άδεν 17/11
ἀργεί Έλευσίνα
μετ. «Παναγία» (Όνδ.)
α. Λός Πάλλας 7/12
υπεστείλε κυπριακή
ἀργεί Πειραιά
ε. Λός Άντζελες 9/12
ε. Μπάρ 6/12
δ. Ντόβερ 12/12
α. Φιλαδέλφεια 6/12
ε. Κισαράζου 6/12
πρός Έλλάδα 28/8
ε. Πειραιά 30/11
ε. Πόρτλαντ 9/12
πρός Θέοντα 6/12
πρός Νιγηρία 5/11
ε. Ν. Όρλεάνη 11/12
α. Καλκούτα 21/11
α. Τζέντα 21/10
α. Σάο Σεμπαστιάο 24/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Ίκόνιο 30/11*

ἀργεί Βενετία*
δ. Δαρδανέλια 3/12
ε. Γδύνια 9/12
ἐπωλήθη Έλληνες
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Έλευσίνα
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊή
ε. Τσιότζια 6/12
ἀργεί Έλευσίνα
ε. Τσιτσούγκ 31/7
α. Πόρτ Κέμπλα 25/11
δ. Σουέζ 13/12
δ. Ντόβερ 10/12
ε. Πειραιά 11/12
δ. Σουέζ 6/12
α. Πειραιά 9/12
μεταφορές Τζέντας
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
μεταφορές Τζέντας
μεταφορές Τζέντας
ε. Τζέντα 7/12
α. Μπρισμπαϊν 28/11
ἀργεί Ρίβερ Φάιλ
α. Ν. Γουέστμινστερ 21/5
α. Ν. Όγκρη 5/12
δ. Σουέζ 12/12
πρός Χοντζέντα 28/11
ἀργεί Γαλαξειδί
ε. Ν. Όγκρη 9/12
πρός Μπαγκόγκ 11/12

ἀργεί Λομπίτο
ε. Καλκούτα 1/12
α. Μομπά 3/12
α. Τέμα 27/11
α. Λός Πάλλας 28/11
ε. Ντουλούθ 1/12
ἀργεί Γαλαξειδί
ε. Επτάνησα 3/12
α. Πόντια ντό Ούμπου 26/11
α. Ν. Λόντον 4/12
πρός Αίγυπτο 31/10
ε. Σάντος 9/12
πρός Γιοκοχάμα 11/12
δ. Γιβραλτάρ 10/12
α. Σούβα 29/11
ἀργεί Πειραιά
α. Πόρτ Λιμών 23/11
α. Χόβκ 28/11
στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ἀργεί Πειραιά
α. Σ. Βίνσεντ 16/11
ε. Ντόρμπαν 3/12
ε. Μπάρ 8/12
α. Λούπ Τέρμιναλ 26/11
ε. Κήλαγκ 6/12
α. Σακά 26/11
πρός Αύγουστο 30/11
μετ. «Στένα Τράστ» (ε.)
ε. Πειραιά 10/12
ε. Πειραιά 8/12
πρός Μέγαρο 3/11
α. Σάντος 9/12
α. Βαλέτια 24/7
α. Βαλέτια 4/12
διάλυση Ταϊβάν
μετακατεύχεται σε έπιβατηγό
α. Ντόρμπαν 10/12
ύψωση σημαία Μάταας
ε. Μπρέικ 6/12
δ. Ντόβερ 3/12
α. Άλγκεκίρας 3/12
ε. Πειραιά 4/11

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	75	2144
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΛΕ (δ)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΑ (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
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)	76	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'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ)	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	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 ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (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
ΤΑΧΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'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

ε. Νόρντενχαμ 11/12		
α. Βασιλικό Μπαίη 9/12		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
προς Τσού 26/10		
άρχει Πειραιά		
προς Βανκούβερ 5/12		
α. Ρουέν 30/11		
α. Λός 'Αντζελες 21/11		
ε. Νάντη 1/12		
δ. Κων/πολη 30/11		
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 29/11		
α. Σάνταβαλλ 25/11		
ε. Κολούμπια 10/12		
α. Τάουν 12/12		
ε. Βομβάη 29/11		
άρχει Λομπίτο		
άρχει Λομπίτο		
α. Π. Χάρκωρτ 22/11		
προς Κούβα 15/9		
ε. Κεϋνάν 2/12		
προς Ν. 'Αμερική 23/10		
δ. Πειραιά 29/11		
ε. Τάουνσβιλ 9/12		
άρχει Πειραιά		
ε. Λίβερπουλ 6/12		
ε. Χόνκ Κόγκ 6/12		
ε. Πόρτ Κέλαγκ 9/12		
πρ. «Procrest»		
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/12		
α. Ντάρμπαν 20/11		
άρχει Χαλκίδα		

α. Βαλλέτα 4/12		
ε. 'Αμβέρσα 12/12		
α. Σιγκαπούρη 27/11		
α. Σιγκαπούρη 7/12		
α. Μόρεχεντ Σίτυ 5/12		
α. Σ. Κίτς 3/12		
α. Ρεσίφ 30/11		
α. κληβέλαντ 4/12		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
ε. Ρίο 'Ανέιρο 1/12		
ε. Κοπέρ 7/12		
άρχει Χαλκίδα		
ε. Σινγκάγκ 8/11		
προς Νιγηρία 30/10		
προς Μάρσα ελ Μπρέγκα		
προς 'Ακαμα 31/10		
α. Μόντρεαλ 23/11		
ε. Μέθβα Ρόαντς 19/11		
α. Κανν 23/11		
ε. Σαγκάη 30/11		
στό Σάντος 10/12		
πρ. «Γλυφάδα»		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11		
α. Μόρεχεντ Σίτυ 8/12		
ε. 'Οζάκα 9/12		
προς Πόντα ντό Ούμπου 23/10		

α. Ουλσάν 8/11		
ε. Χίμπι 5/12		
ε. Πόρτ Λίνκολν 12/12		
α. Πόρτ Κέλαγκ 26/11		
επωλήθη άλλοδαπούς		
α. Λας Πάλαμας 4/12		
δ. Σουέζ 25/11		
άρχει Πειραιά		
μετ. «Dighity» (κ.)		
στό Σουέζ		
ε. Ρουέν 27/11		
μεσογειακές μεταφορές		
προς Μπόνου 19/10		
α. Πράια Μόλε 7/12 *		

στό Γκουαγιακούιλ *		
α. Φουτζέιρα 1/12		
α. Σουάνοκ 4/12		
μεσογειακές μεταφορές		
στη Σιγκαπούρη		
μεσογειακές μεταφορές		
επωλήθη 'Ελληνες		
ε. Λ. Τσάρλς 10/11		
α. 'Αμβούργο 5/12		
δ. Σουέζ 12/12		
α. Τσέρου Πόιντ 28/11		
δ. Παναμά 7/12		
ε. 'Αλεξάνδρεια 17/11		
ε. Τσίμανα 9/12		
άρχει Πειραιά		
άρχει 'Αστακό		
α. 'Αμβούργο 10/12		
δ. Π. Σαίδ 13/12		
ε. 'Ιταζάι 14/11		
ε. Χάμπτον 26/11		
άρχει Λ. Τσάρλς		
α. Σαλβαντόρ 12/11		

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
ΤΟΣΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΣΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	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 I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΩΗ	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283

ΦΙΝΕΣ Α. (δ)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ (δ)	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ 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 ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ 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. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΩ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	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
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

στό Μπαντάρ 'Αμπός		
α. Ν. 'Υόρκη 6/12		
α. Σιγκαπούρη 3/12		
επωλήθη		
άρχει 'Ελευσίνα		
άρχει Λ. Τσάρλς		
α. Πειραιά 5/12		
μετ. «Λεωνίδας Γκλόρυ» (κ.)		
άρχει Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 3/12		
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/11		
στό Γκιζάν (άποθήκη)		
στό 'Αλγέρι 13/5		
α. Σιγκαπούρη 20/10		
α. Πειραιά 3/12		
α. Κασσιούγκ 24/11		
δ. Παναμά 5/12		
ε. Πειραιά 1/7		
α. Ντάρμπαν 17/11		
δ. 'Επτάνησα 1/12		
α. Χάμιλτον 29/11		
α. 'Αμβέρσα 22/11		
δ. Π. Σαίδ 24/11		
ε. Σάντος 23/9		
α. Θέοντα 24/11		
δ. Γιβραλτάρ 9/11		
προς 'Αλγερία		
α. Πειραιά 27/10 *		

α. 'Αμβέρσα 11/12 *		
ε. Βανκούβερ 9/12		
ε. Κολούμπια Ρίβερ 26/11		
α. Πειραιά 6/12		
άρχει Χαλκίδα		
επισκευές Τσανζίν 13/12		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Falcon I»		
επωλήθη άλλοδαπούς		
πρ. «Cairnshore»		
α. Πρόβιντενς 6/12		
α. Χάρνκ 'Αίλαντ 6/10		
δ. Σουέζ 9/11		
προς Σιγκαπούρη 3/12		
ε. Πειραιά 18/11		
ε. Γουέστερνπορτ 27/11		
ε. Π. Σαίδ 4/12		
α. Σιγκαπούρη 8/12		
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/12		
α. Π. Σαίδ 7/12		
δ. Ντόβερ 10/12		
προς Πασίρ Γκουκτάγκ 9/11		
ε. Πειραιά 8/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/12		

α. Ταρραγκόνα 6/12
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/12
υπέστειλε παναμαϊκή
στή Ν. 'Υόρκη (άποθήκη)
α. Σουαθάμπτον 7/12
προς Αίγυπτο 4/11
άρχει Πειραιά
προς Περσικό 11/10
α. Ντάρμπαν 2/12
ε. Σαβόνα 7/12
προς Πορτογαλία 28/11
ε. 'Αλεξάνδρεια 30/11
προς Κασσιούγκ 7/10
δ. Π. Σαίδ 8/12
στό Χώρ αλ Ζουμαϊρά
προς Τσαρλστον 19/10
προς Σιγκαπούρη 14/9
ε. Σάντος 13/11
δ. Ντόβερ 27/11
α. Τόραντα 7/12
προς Εύρωπη 25/10
ε. Ν. 'Υόρκη 2/12
ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/12
άρχει Πειραιά
α. Καζαμπλάνκα 7/12
ε. Τζέντα 5/12
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Τζέντα 24/10
δ. Κων/πολη 15/11
ε. Κολούμπια Ρίβερ 31/10
α. Σιγκαπούρη 4/12
προς Παρανάγουα 7/12
άρχει Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 1/12
δ. Γιβραλτάρ 5/12
δ. Σουζέ 11/12
πρ. «Sycee»
α. Ν. 'Υόρκη 10/12
δ. Σουζέ 11/12
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 6/12
μεσογειακές μεταφορές
στ. Φουτζέιρα 15/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. 'Αλεξάνδρεια 19/11
ναυπηγ. Ταμόνο
άρχει Χαλκίδα



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

5	16623	δ. Γιβραλτάρ 6/12 *
1	19392	ε. Πειραιά 8/10
8	16258	α. Νάπολη 6/12
7	3.827	μετ. «Lama» (κ.)
6	65917	α. Σιγκαπούρη 12/9
5	15981	α. Ρουέν 14/11
1	42048	ε. Λέιτ Τσάρλς 20/11
7	37722	α. Τζέμπελ "αλι 24/8
2	17890	δ. σουέχ 25/11
6	17161	α. Σιγκαπούρη 27/11
2	19654	α. Κόρκους Κρίστι 26/11
4	15941	α. Ρότερνταμ 12/12
1	17430	α. Ααλμμποργκ 8/12
9	12380	ε. Τσιγκαγκόνγκ 7/12
1	15759	ε. Ν. Υόρκη 25/11
4	8915	πρ. «Λέσβο»
3	10239	δ. Παναμά 17/11
0	8868	στον Πειραιά 25/11
9	12299	στη Μομπάσα (αποθήκη)
1	18170	α. Άλεξάνδρεια 17/11
5	16489	α. Χόμπτον 28/11
7	14782	υπόστειλε ελληνική

ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ 1 (μ.)	87	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	89	8989
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΔΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	68	2891
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
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
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φ.Α.)	68	8915
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΣΤΕΓΟΥ'ΝΤ	70	11329

ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126280
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278
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
ΔΑΜΟΝ	74	20712
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (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
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'ΙΤ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ Ι (π.)	74	13687
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995

ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΛ (π.)	69	9162
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.)	76	11321
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035

α. Χόγκ Κόγκ 21/11		
α. Καρταγένα 10/12		
α. Κολόμπο 9/12		
α. Άμβέρσα 10/12		
α. Άλγκεθίρας 22/11		
ε. Κεητάουν 12/12		
α. Κοκόλα 20/11		
α. Σιγκαπούρη 10/12		
α. Λάρνακα 10/12		
ε. Ραβέννα 8/12		
ε. Νάπολη 12/12		
ε. Γιάμπο 8/12		
ε. Σουέζ 13/12		
α. Φουτζέιρα 5/12		
ε. Πειραιά 30/11		
ε. Φουτζέιρα 5/12		
προς Φουτζέιρα 28/11		
ε. Φόουεϊ 12/12		
α. Δαρδανέλλια 29/11		
α. Φουτζέιρα 20/11		
ε. Ρότερνταμ 15/11		
προς Τρίπολη 2/12		
ε. Ρίο 'Ιανέριο 7/11		
α. Λας Πάλας 30/11		
ε. Πόρτ Σαϊδ 8/12		
δ. Σουέζ 9/12		
διαγράφεται		
α. Κριστομάλ 3/12		
ε. Ντάρμπαν 11/12		
αργεί Πειραιά		

πρ. «Alerro»		
δ. Παναμά 29/11		
ε. Σαγκάη 25/11		
δ. Π. Σαϊδ 10/12		
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12		
α. Βαλτιμόρη 29/11		
α. Π. Μοχάμεντ Μπίλ Κασίμ 15/11		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/12		
προς Μπαχαράιν 11/11		
α. Αυγούστα 4/12		
δ. Σουέζ 22/11		
α. Σιγκαπούρη 30/11		
α. Φουτζέιρα 10/10		
α. Βενετία 29/11		
υπέστειλε ελληνική		
α. Γάνδη 6/12		
α. Άλγκεθίρας 30/11		
α. Χαλκίδα 8/9/85		
προς Χόγκ Κόγκ 13/11		
α. Ν. 'Υόρκη 6/12		
α. Σάν Βινσέντε 8/11		
α. Πόρτ Σαϊδ 8/12		
ε. 'Εϊλάτ 3/12		
δ. Π. Σαϊδ 30/11		
α. Θεσσαλονίκη 27/11		
ε. Μομπάσσα 6/11		
πρ. «Wah Hing»		
α. Ρίο 'Ιανέριο 2/12		
προς Μπουσάν 29/4		

θέση 10.56 Β, 16.22 Δ 10/12.		
δ. Π. Σαϊδ 16/11		
μεσογειαικές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 12/1		
ε. Πειραιά 5/8		
ε. Βηρυτό 3/12		
προς 'Οίτα		
προς Μπαγκκόκ 3/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/12		
α. Σάντος 15/11		
α. Πειραιά 5/12		
α. Σάλλου Βόε 6/12		
α. Τής 11/12		
α. Φόξ 6/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12		
ε. Χιούστον 3/12		
α. Κπέμε 27/11		
προς Τζόρτζ Λασφόρ		
πρ. «Thames Maru»		
ε. Ματάνζας 8/11		
ε. Ρουέν 28/11		
στό Χορμούζ 1/8		
α. Τζακάρτα 5/11		
ε. Λάρνακα 11/12		
στό Μπαντάρ Άμπας 29/10		
ε. Κολούμπια ρίβερ 8/12		
πρ. «Melissa Mary»		
πρ. «Anwar»		
α. Γιβραλτάρ 5/12		
α. Καράτσι 28/11		
α. Καζαμπλάνκα 8/12		
δ. Σουέζ 5/12		
α. Γκουγιακουλά 30/11		
ε. Μπόταν Μπαϊ 10/12		
δ. Κων/πολη 24/11		

α. Λίρκεν 4/11		
ε. πασαγιές 29/11		
α. Πειραιά 5/12		
α. Βαλτιμόρη 1/12		
α. Κόμπε 6/12		
ε. Λισαβόνα 27/11		
πρ. «Pine Ace»		

ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΛΙΑΔΑ (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
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Α.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.)	68	14948
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κ.)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΩ (δ.κ.)	68	35450
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΡΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
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 ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862
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 (Αιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (κ.)	71	19691
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΖΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβάν.)	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
ΛΑΙΩΝ Α. (δ.κ.)	75	115042

15356	ε. Τσιταγκόκ 10/12
15355	α. Άμβέρσα 13/12
8676	δ. 'Επτάνησα 17/11
24310	α. Ρίο 'Ιανέριο 2/12
20546	πρ. «Woko Maru»
21360	δ. Παναμά 28/11
16366	προς Τάμπα 22/11
69338	α. Φουτζέιρα 15/11
176008	προς Ρας Τανούρα 28/11
17447	στη Σαφάγκ (άποθήκη)
48058	δ. Π. Σαϊδ 10/12
18838	ε. Κεητάουν 8/12
17485	α. Φαλκονάρα 3/12
16379	α. Άμβέρσα 5/12
16390	α. Βρέμη 8/12
2875	προς Θεσσαλονίκη 4/12
10397	πρ. «Ροζίτα»
12969	α. Σιγκαπούρη 22/10
37650	προς Σιγκαπούρη 12/10
11003	στη Βασώρα
17382	ε. Ντακάρ 18/11
16873	ε. 'Αντάλια 18/11
3293	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
10650	δ. Ντόβερ 9/12
28021	α. Γιβραλτάρ 24/11
16276	α. Νουκατότ 28/11
4827	μετ. «Sofia N.» (π.)
1467	α. Ρότερνταμ 6/12
20432	α. Τζέντα 13/11
2838	προς Βηρυτό 25/11
1000	δ. Κων/πολη 23/11
39995	α. Χιόστων 9/12
3825	αργεί Πειραιά
3704	αργεί Πειραιά
3993	μετ. «Regulus St»
3971	αργεί Πειραιά
4202	αργεί Πειραιά
31000	α. Μιζουσίμπα 25/11
10524	ε. Παράναγκουα 10/12

ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698

ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
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
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΝΤΑ	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.π.)	61	21894
ΛΙΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745
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
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΔΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236

ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (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 (κ.)	69	6110
ΜΕΛΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (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
ΜΙΛΗΤΟΣ	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	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΟ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΑΝΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.κ.)	65	31292
ΜΠΗΛΙΟ (π.)	71	9361
ΜΠΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΟΥΛΟΥΓΟΥΔΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867

ε. Μανφρεντόνια 24/11 διαγράφεται	
α. 'Ηοτ Λοντον 30/11 επωλήθη	

πρός Λάγος 1/12	
α. Μπέρια 30/10	
ε. Πειραιά 2/12	
πρ. «Suiiko Maru»	
α. Φουτζέιρα 8/12	
πρ. «Μάρινερς Λέγκας»	
δ. Π. Σαΐδ 13/12	
πρός Γιοκοχάμα 13/11	
α. 'Αμβούργο 10/12	
α. Ντότζες 6/12	
ε. Σαγκάη 14/11	
ε. Πειραιά 24/8	
ε. Μορμουγκάο 9/11	
πρ. «Μάουντ Πάρνας»	
πρός 'Αμβέρσα 24/11	
ε. Βενετία 11/12	
επωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Λάγος 19/10	
ε. Φουτζέιρα 14/11	
πρ. Ρότερνταμ 5/12	
στη Μανίλα 24/10	
πρ. «Jonna Dah»	
πρ. 'Αλγέρι 29/11	
ἀργεί Ρίβερ Φώλ	
α. Γέμπο 8/12	
επωλήθη	
α. 'Αντοφαγκάστα 7/12	
ε. Φορηάουν 4/12	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/11	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/12	
α. Κολούμπια ρίβερ 9/12	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Κότα 10/12	
ε. Νταβάο 23/11	
πρ. Βηρυττό 3/12	
πρ. 'Αρούμα 9/12	
ε. 'Αμβέρσα 11/12	
πρ. «Καλιόπη»	
α. Ζέιτ Μπαϊ 11/11	

ε. Φουτζέιρα 26/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11	
ε. Φιλαδέλφεια 10/12	
α. 'Αρατού 26/11	
ε. Χό Τσί Μίντ Σίτ 13/11	
πρ. Περαιά 2/11	
ε. Τζέντα 6/12	
υπέστειλε λιβερνιανή	
πρ. 'Αρούμα 27/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/11	
δ. 'Ελσινόρη 7/12	
δ. Σουέζ 3/12	
στό Σάντος 8/12	
ε. Ντάρμπαν 10/12	
πρ. 'Αμπουκίρ Μπαϊ 31/10	
στό Μπόνυ (ἀποθήκη)	
επωλήθη άλλοδαπούς	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
στό 'Ασσάμ 21/11	
ε. Παναγιώταρ 24/11	
επωλήθη	
ε. Μπουένιαβεντούρα 15/11	
ε. Πόρτ όφ Σπαίν 7/12	
α. Χιούστον 1/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/11	
δ. Παναμά 5/12	
πρ. Γκουϊάνα 7/12	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
δ. Παναμά 6/12	
δ. Παναμά 4/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/10	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
πρ. Σ. Κρούα 4/12	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Μπιλμπάο 6/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/11	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	

ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη *	
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/10	
δ. Παναμά 9/12	
ε. 'Αλεξάνδρεια 26/11	
α. Μπόγγουντ 5/12	
μεταφορές 'Ινδονησίας	
δ. Σουέζ 5/12	
πρ. Κατερίνα Δ.	
α. Λισαβόνα 12/11	
δ. Σουέζ 9/12	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 10/12	
α. Τάμπο 28/11	
ἀργεί 'Αστακό	
υψώσε παναμαϊκή	
πρ. Μαπούτο 12/11	
α. Φορτάλεζα 1/12	
πρ. «Maersk Angus»	
ε. Σαντάντερ 11/11	

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (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
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΕΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Α.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
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 ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844

ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑΡ'Ι (κ.)	72	9953
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (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	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΙΚΗΤΕΥΣ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (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
ΟΡΕΜΠΑΙ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477

ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	71	13208
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΧΑ'Τ'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
ΠΑΝΤΑΝΑΣΤΑ (κ.)	70	16128

ε. Ντότζες 9/12	
α. Σακάντες 24/11	
πρ. Μπουσάν 6/12	
ε. Μπαγκόγκ 28/11	
δ. Π. Σαΐδ 11/12	
στό Μπουσίρ	
α. Γένοβα 14/11	
πρ. Βουβάη 12/12	
πρ. Λάγος 16/11	
ε. Τσάνα 9/12	
δ. Παναμά 28/11	
ε. Λίβερπουλ 8/12 *	

δ. Σουέζ 11/12 *	
πρ. 'Αμβούργο 11/12	
πρ. Αϊθιοπία 19/11	
α. Ντάρμπαν 18/11	
α. Λός 'Αντζελες 10/11	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Κάγκλιαντ 2/12	
μεταφορές 'Ερυθράς	
δ. Π. Σαΐδ 8/12	
ε. Τζέντα 7/12	
δ. Ντόβερ 9/12	
α. Χόγκ Κόγκ 8/12	
ἀργεί Δουνκέρκη	
ἀργεί Τουλών	
πρ. Κούβα 29/11	
δ. Ντόβερ 31/10	
πρ. Βουβάη 12/12	
πρ. Αυστραλία 29/11	
ε. 'Ασόντ 6/12	
α. Τσιότζια 6/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11	
ἀργεί 'Αμβούργο	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/12	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Φουτζέιρα 6/10	
α. Σιγκαπούρη 1/12	
α. Σιγκαπούρη 5/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/12	
πρ. «Murat Μ.»	
πρ. Σιγκαπούρη	

ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΩΣ	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
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΟΤ'ΝΤ ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΔΙΡΟΣ (κ.)	49	2879

προς Σάντος 27/11
προς Χόγκ Κόγκ 8/12
δ. Παναμά 8/11
ε. Ρίο Γκράντε 7/12
α. Λός Άντζελες 20/11
α. Ν. Χάβεν 8/12
προς Κύμπε 24/11
προς Άλγερία 1/11
α. Λατόκα 12/11
α. Πειραιά 14/11
ε. Μοντεβιδέο 25/11
διάλυση Μπουσάν
μεταφορές Αιγύπτου
α. Τζέντα 27/11
δ. Γιβραλτάρ 3/12
α. Κόρπους Κρίστι 27/11
προς Όδησσό 1/12
προς Σιγκαπούρη 22/10
ε. Ν. Όρλεάν 27/11
α. Πόρτ ντ'ε Μπουκ 10/12
προς Λάγος 7/11
προς Ίνδονησία 4/11
στο Ντόρμπαν 11/11
α. Μουμπάσα 15/11
πρ. «Almalaz»
πρ. «Piona»
ε. Χοντίντα 20/11
α. Σάλλομ Βόες 13/12
ε. Γκνάνσκ 8/12
δ. Παναμά 8/12
στή Λεμεσό
ε. Γιουροπόρτ 13/12
άρχει Κίμωλο

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι ΦΤ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗ ΓΟΥ'Ι ΝΤ (δ.κ.)	78	28025
ΣΗ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗ ΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗ ΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗ ΜΠΗ (κ.)	70	11188
ΣΗ ΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗ ΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗ ΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗ ΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗ ΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗ ΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗ ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗ ΜΠΕ'Ι ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗ ΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗ ΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗ ΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗ ΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗ ΦΑ'Ι ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗ ΦΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗ ΦΟΡΟΣ (κ.)	60	1315
ΣΗ ΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗ ΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055
ΣΗ ΧΕΙΛΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015

προς Χάβρη 8/12
μεσογειακές μεταφορές
α. Τής 9/12
α. Γάνδη 9/12
α. Τενερίφη 4/12
α. Μπ. Άϊρες 21/11
α. Ν. Όρλεάν 10/12
στο Λάγος 24/10
α. Γένοβα 7/12
προς Παράντι 5/11
α. Καζαμπλάνκα 9/12
μετ. Σηγουίντ 2 (κ.)
δ. Πούντα Άρένας 23/9
ε. Φός 11/12
προς Μαπούτο 23/11
στο Μπαντάρ Άμπας 4/11
δ. Κων/πολη 29/11
α. Ίμμινγκχαμ 4/12
δ. Γιβραλτάρ 6/12
προς Ταϊτσόγκ 20/11
α. Σεπετίμα 16/11
προς Ροστόκ 23/10
ε. Πόρτ. Μωχ. Μπ. Κασίμ 26/11
ε. Παράνδουα 4/12
α. Τεργέστη 24/11
α. Παράνδουα 21/11
δ. Ντόβερ 10/12
πρ. «Sea Glory»
ε. Νταμά 1/12
ε. Βομβή 14/4
προς Γιοκαπούρη 1/12
άρχει Πειραιά
στο Μπαντάρ Άμπας 11/11
δ. Γιβραλτάρ 25/11
έπωληθή άλλοδαπούς

ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ I. (π.)	73	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
ΠΡΟΦΕΥ (δ.κ.)	59	12222
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΕ'ΙΤ ΖΟΜΠΛΑ (κ.)	67	11407
ΡΕ'ΙΤ ΦΟΡΟΣ (π.)	60	4820
ΡΕ'ΙΤ Φ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

στο Μπαχράην
πρ. «Boujiba»
πρ. «Chevron Brussels»
ε. Κόπερ 15/11
α. Γιβραλτάρ 11/12
α. Βασιλικό Μπαή 24/11
α. Σ. Μάις 28/11
α. Κοντού 5/12
α. Τενερίφη 24/11
άρχει Πειραιά
ε. Άμστερνταμ 11/12
α. Χιούστον 21/11
ε. Μπαγκόγκ 24/11
δ. Σουέζ 29/11
ε. Βιζακαπατάμ 14/12
α. Γιουροπόρτ 14/12
δ. Σουέζ 10/12
ε. Σιμίζου 6/12
ε. Τής 10/12
ε. Τόρν 6/12
πρ. «Acmaea»
α. Πόρτ Τζεφερον 3/12
α. Λισαβόνα 8/12
άρχει Άστακό
α. Λομέ 24/11
ύψωσε κυπριακή
προς Σάντ Μάρτα 17/11
ε. Γένοβα 15/10
προς Άμπιτζάν 19/11
πρ. «Μάρε Ι»
α. Τάμπα 20/11
α. Λός Άντζελες 20/11
έπωληθή άλλοδαπούς
προς Γιβραλτάρ 2/12
δ. Σουέζ 1/12
ε. Λισαβόνα 10/12
ε. Άμβέρσα 13/12

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518

μετ. «East Pride» (κ.)
α. Βρέμη 7/12
α. Βέρα Κρούζ 11/11
α. Γκουαϊακούλ 20/11
α. Τσάρλεστον 30/11
ε. Παράνδουα 3/11
α. Άμνύουρ 6/12
ε. Ίμμινγκχαμ 2/12
δ. Γιβραλτάρ 8/12
πρ. «Troll Marie»
α. Λίβερπουλ 6/12
στο Μπαντάρ Χομενί
α. Σιγκαπούρη 3/12
ε. Βρέμη 11/12
στή Σιγκαπούρη 8/12
ε. Πύλο 12/12
προς Άλγερία 15/10
άρχει Πειραιά
α. Ντητρόιτ 16/11
α. Παράνδουα 25/10
πρ. «Hohkokusan Maru»
α. Ν. Όρλεάν 28/11
α. Άντεν 21/11
α. Σαβόνα 10/12
δ. Ντόβερ 9/12
προς Καλαμάτα 28/11
α. Χιταλίν 23/11
πρ. «Van Fort»
ε. Μουμπάσα 27/11
στήν Κωνσταντία
άρχει Πειραιά

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑ'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	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (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
ΣΑΝ ΡΑ'Ι Ζ ΑΦΑ (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
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299

στή Τζέντα (άποθήκη)
στο Χορμούζω 27/11
δ. Σουέζ 21/11
ε. Μουμπάσα 11/11
προς Ράς Λανούφ 30/11
α. Σιγκαπούρη 23/11
προς Βατούμ 22/11
δ. Γιβραλτάρ 7/12
α. Άνκόνα 28/11
α. Θεσσαλονίκη 27/11
α. Μανφρεντόνια 6/12
α. Κολούμπια 2/11
δ. Ντόβερ 28/11
ε. Μορμουγκάο 25/11
ε. Κεηπάουν 30/10
μεσογειακές μεταφορές
στή Τσιταγκόνγκ 10/12
στο Ρίο Χάινα
δ. Σουέζ 9/11
α. Άλεξάνδρεια 1/12
ε. Βενετία 7/12
ε. Σαβόνα 5/12
έπισκευές Πειραιά 12/12
δ. Π. Σαϊδ 6/12
ε. Πειραιά 10/10
ε. Ίμμινγκχαμ 11/11
α. Τεργέστη 1/12
α. Σάφι 27/11
α. Λούπ Τέρμιναλ 18/10
προς Μουκάλα 28/11
ε. Μπιμπό 10/12
ε. Βενετία 1/12
δ. Σουέζ 13/12
προς Κοζέν 6/12
δ. Π. Σαϊδ 13/12
ε. Λειξές 6/12
α. Ήστ Λόντον 2/12

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
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΠΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΥ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΙΤΣΗ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172
ΤΡΕ'Ι ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι ΝΤ ΓΟΥ'Ι ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΙΑΙΝΑ I. (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415

α. Φουτζέρι 27/11
α. Πειραιά 10/12
ε. Τζέντα 2/12
προς Νουακτοσσέ 15/11
α. Φουτζέρι 1/12
ε. Μόκχα 20/11
ε. Κοντού 16/11
α. Πειραιά 9/12
ε. Μεξικό 6/11
α. Μανίλα 29/11
προς Κουϊγκάο 28/11
άρχει Άστακό
άρχει Άστακό
α. Μόντρεαλ 4/12
προς Εύρωπη 9/12
προς Ντ'ωρμπαν 27/11
α. Μουμπάσα 7/12
δ. Παναμά 8/12
α. Πειραιά 24/11
α. Ν. Όρλεάν 21/11
α. Μουμπάσα 30/11
προς Σιγκαπούρη 2/12
προς Ν. Άφρική 28/11
δ. Σουέζ 2/12
προς Καράτι 6/11
προς Γουσσόν 22/11
ε. Τσίμα 16/11
άρχει Πειραιά
πρ. «Κάπ Ιτέα»
ε. Επτάνησα 20/11
α. Ν. Όρλεάν 25/11
ε. Τζέντα 31/10
πρ. «Bunko Maru»
δ. Πούντα Άρένας 14/11
άρχει Χαλκίδα
α. Μανφρεντόνια 1/12
προς Ουσλάν 22/11
δ. Π. Σαϊδ 5/12
δ. Γιβραλτάρ 4/12
α. Τζέντα 21/11
ε. Ρίο Χάινα 6/11

ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).....	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤΣ.....	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.).....	71	1571
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.).....	70	9194
ΦΑΣΣΑ (δ.).....	74	87.202
ΦΕ'Τ'Ο.....	70	15216
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.).....	68	53226
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.).....	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.).....	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).....	54	1598
ΦΙΛΟΦΕΗ (δ.κ.7.).....	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

α. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ε. Γουέιπα 6/12
ἀργεί Πειραιά
ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
πρὸς Γένοβα 6/12
πρὸς Ἰαπωνία 29/11
πρὸς Περσικὸ 10/11
ε. Λέγκχορν 10/12
ε. Παράντιπ 15/11
α. Χόβικ 23/11
δ. Κων/πολὴ 25/11
δ. Σουέζ 12/12
πρὸς Ἰμπιτούμα 4/12
πρὸς Ἀλγέρι 13/11
ε. Πειραιά 8/12
στὴν Ἀλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
ε. Πειραιά 10/12
ε. Λίβερπουλ 4/12
πρὸς Μπετζάια 12/11
α. Ρότερνταμ 13/11
στὴ Μπετζάια (ἀποθήκη)
πρὸς Κωνσταντῖνα 2/12
ε. Μπάρ 9/12
ε. Καζαμπλάνκα 8/12
ε. Γιοκοχάμα 8/12
α. Μπαχράιν 18/11
στὴ Τσιταγκόνγκ 26/11
Ἀμβέρσα 12/12
πρὸς Μπαλμπόα 85/12
α. Σιγκάγο 5/12
μετ. «Laga» (μ.)

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.).....	63	10736
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (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
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.).....	74	8279
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.).....	80	2484
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).....	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.).....	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.).....	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).....	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (π.).....	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.).....	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.).....	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.).....	54	1596
ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ.....	72	14334
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.).....	68	9930

ε. Βενετία 26/11
α. Ντάρμπαν 9/12
μετ. «Reefier Fortune» (κ.)
ἀργεί Ἀμβούργο
πρὸς Νουεβίτας 18/10
πρὸς Ἀβάνα 30/511
α. Πόρτ Χάρκουρτ 29/11
α. Ἀμβούργο 10/12
ε. Ἰταζάι 4/12
στό Ροστόκ 11/12
ε. Ρίο Ἰανέιρο 2/12
α. Λὰς Πάλμας 18/11
πρ. «Frigo Europa»
πρὸς Σιγκαπούρη 16/11
α. Ἰντσόν 25/11
α. Τζουέρα 26/11
ε. Ἀμβέρσα 9/12
πρ. «Cissus»
ε. Πειραιά 4/3
στὸν Πειραιά 9/12
πρὸς Μπαγκόγκ 1/11
δ. Σουέζ 28/11
ε. Σάο Φραντσίσκο 1/12
ε. Νάπολη 9/12
α. Χάβρη 4/12
πρὸς Πειραιά 27/11
α. Σιγκαπούρη 10/12
στό Ντουμπάι 20/10
πρ. «Κασκίτορ»
α. Κήλαγκ 7/12

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιὰ τὸ 1987, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 3.500.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ναυτικούς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδας δραχμὲς 4.000.

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρὰ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:

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

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

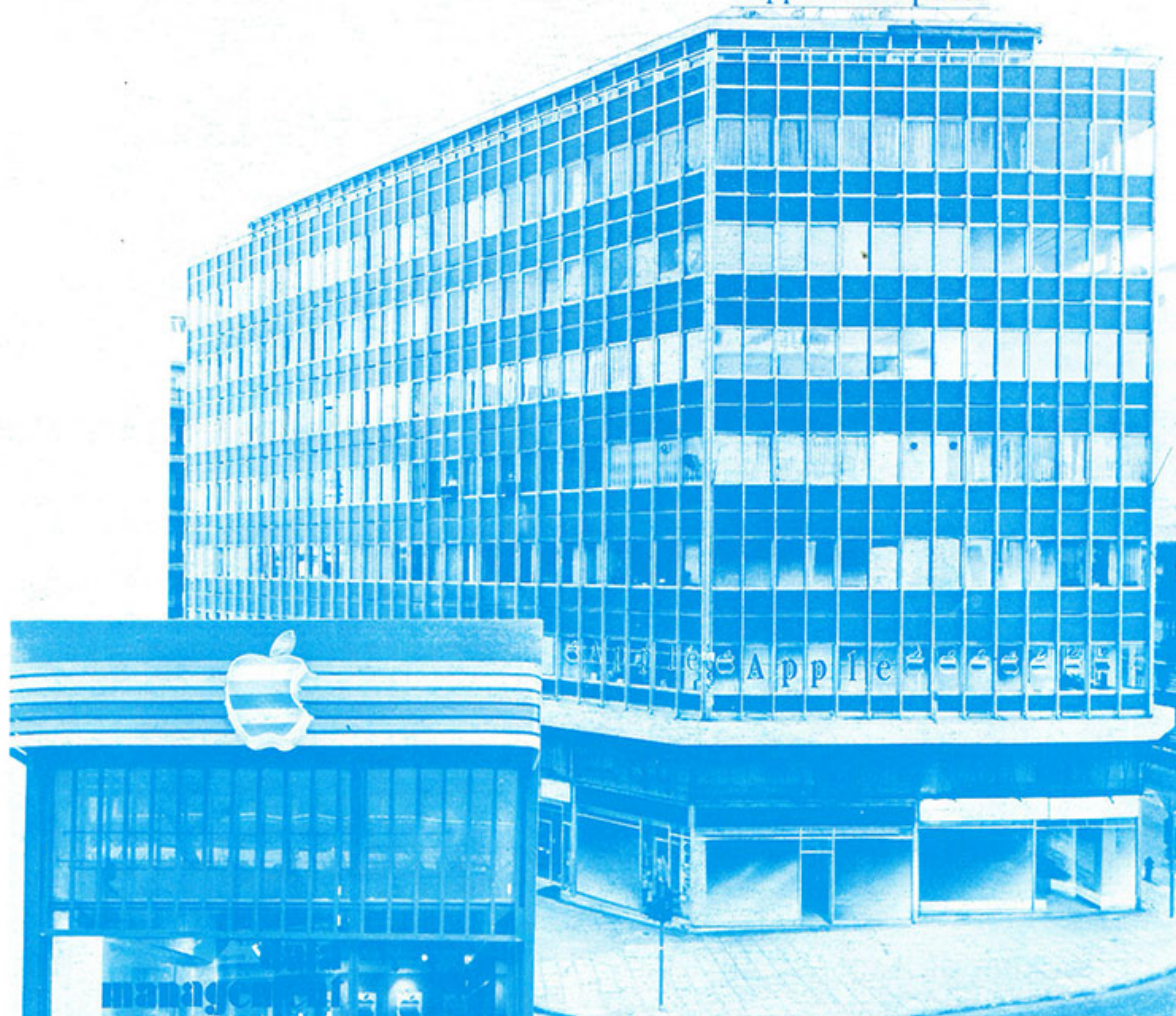
Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

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



Apple Computer



ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Αφεντούλη 2 & Βασ. Κωνσταντίνου 99



ΑΘΗΝΑ: Στουρνάρα 21

 Apple Computer

- Πλήρης σειρά Ηλεκτρονικών Υπολογιστών Apple
- Πλήρης σειρά εφαρμογών και προγραμμάτων
- Συστήματα δικτύων και περιφερειακά
- Ανάλυση και σχεδιασμός συστημάτων - οργάνωση επιχειρήσεων

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΕΝΤΡΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ APPLE

**data
management**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:

Αφεντούλη 2 & Βασ. Κωνσταντίνου 99

ΤΗΛ.: 4517786 - 4535002

TELEX: 21/2932 - 21/3374 - FAX: 4125608

ΑΘΗΝΑ:

Στουρνάρα 21 ΤΗΛ.: 3635200