

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1987

Αρ. Φύλλου 1241/1000

NAYTIKA XPONIIKA

With
English
element

241/1000
IOY 1987
APX. 180



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Σ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
- FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
- GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
- PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
- SALIMAR, MADRID, SPAIN
- BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
- NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
- SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE
11 MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111



Securing Ship Lines.

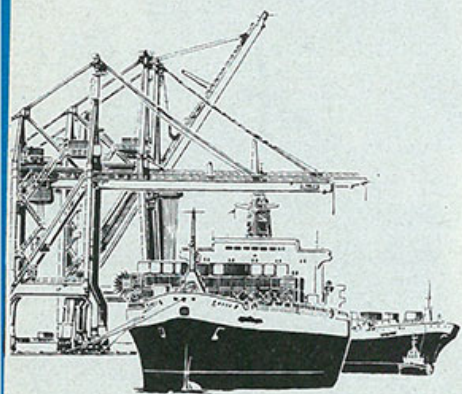
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΤΟΣ 56ο

5 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1987
ΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1241/1000

ΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

σταρ 77 - 185 35 Πειραιώς
ηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
ηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιώς

ΤΙΣΙΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
σωτερικού..... Δρχ. 6.000
ηπου..... Λίρες 45,00
ηρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
ντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
ση 'Ανατολή & 'Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
πω 'Ανατολή
Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
σωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
οία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
DAILY REVIEW OF SHIPPING

h Year
ue No. 1241/1000 - February 15th, 1987

UNDER: D.N. COTTAKIS
ITOR: D. Rigas - Cottakis
TING & PRINTING OFFICES:
Notara Str. — 185 35 Piraeus
nes: (01) 417 66 58 - 417 88 69
les: CHRONIKA - Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 11 **Τό νομοσχέδιο του NAT**
Τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου για τό NAT για τήν
ἐνημέρωση τών ἀναγνωστών μας.
- 15 **Τό 'Ελληνικό πλοίο μέσω της HELMEPA κερδίζει σέ
ἀξιοπιστία**
Τά «Ν.Χ.» μιλοῦν μέ τήν διευθυντή της HELMEPA κ. Δημ. Μη-
τάτσο για τίς δραστηριότητες της 'Ενώσεως Προστασίας
του Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
- 19 **'Υπόμνημα Διαλύσεως Παλαιών Πλοίων**
'Ενα πρόγραμμα της CAACE μέ συγκεκριμένες προτάσεις
για τή μείωση του πλεονάζοντος τοννάζ.
- 21 **Νομικά θέματα**
Πρόσφατη διαιτητική απόφαση Νέας 'Υόρκης για τούς κινδύ-
νους πού διατρέχουν οί πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων από
τήν ρήτρα παρακράτησης ναύλου (freight retention clause).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
23 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
33 ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
34 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
37 ENGLISH SUPPLEMENT
40 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
HONG KONG
LONDON
SUZ
PIRAEUS

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

Tlx. RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8951045 CANDIA G. Tel. (1) 323 1556*
Tlx. 66106 CDIA UN. Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

Τό συμφέρον της Ναυτιλίας

Επειδή τον τελευταίο καιρό ακούσθηκαν μερικές περίεργες αντιλήψεις πού τέθηκαν σέ κυκλοφορία μέ ψιθύρους, «Ναυτικά Χρονικά» υπενθυμίζουν ότι οι Έλληνες έφοπλίζονται όφείλουν τήν επιτυχία τους καί στό γεγονός ότι ήταν ωτίστως έπιχειρηματίες καί ότι εκείνο πού μετρούσε έντοτε περισσότερο γι' αυτούς ήταν τό συμφέρον τής Έλληνικής Ναυτιλίας, τό όποιο πρέπει νά διαφυλαχθεί σάν κόρη όφθαλμού. Θέλομε δέ νά έλπίζουμε ότι ή αντίληψη αυτή ή κατισχύσει στή σημερινή γενική συνέλευση τών μελών τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών πού είναι καί τό κυ-
αρχο σώμα του Έλληνικού έφοπλισμού.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» υπενθυμίζουν έπίσης ότι τά συμφέροντα τής Έλληνικής Ναυτιλίας, καί τά άμεσα καί τά μακρο-
όθεσμα, ήταν, είναι καί θά είναι πάντοτε συνδεμένα μέ τό συμφέροντα τής χώρας πρός τήν όποία ή Ναυτιλία εισέ-
ρε καί εισφέρει κατά τό μέτρο τών δυνατοτήτων της χω-
ράς νά ζητεί ανταλλάγματα, ενώ οι λύσεις πού αναζητήθη-

καν σέ περιόδους ισχνών αγελάδων καί άνυπέρβλητων δυ-
σχερειών ήταν λύσεις ανάγκης καί προσωρινές. Σέ τέτοιες
λύσεις πού απέβλεπαν στό νά επιζήσει τό ελληνικό πλοίο
κατέφυγε καί στή διάρκεια τής πρωτοφανούς κρίσεως πού
έξακολουθεί νά αντιμετώπιζει ή Ναυτιλία ένας μεγάλος ά-
ριθμός ελληνόκτητων πλοίων τών όποιών επιζητείται τώρα
ό έπαναπατρισμός μέ σειρά συγκεκριμένων μέτρων καί μέ
μία έκστρατεία γιά τήν άποκατάσταση του έπιβαλλομένου
κλίματος έμπιστοσύνης πού γίνεται μέ τή συμμετοχή του
Ιδίου του Υπουργού Ναυτιλίας καί του Λιμενικού Σώματος.

Όλα αυτά είναι ήδη γνωστά. Όπως είναι γνωστή καί ή έ-
κτίμηση τών «Ναυτικών Χρονικών» ότι μπορούν νά υπάρ-
ξουν διαδικασίες πού θά αλλάξουν γιά πάρα πολλά χρόνια
τό σκηνικό. Έκείνο πού χρειάζεται ιδιαίτερα αυτή τή στιγμή
είναι ή συμβολή όλων γιά νά άρχίσουν αυτές οι διαδικασίες.
Καί τή συμβολή αυτή άπαιτεί τό συμφέρον τής Έλληνικής
Ναυτιλίας.

Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Φίλος τών «Ναυτικών Χρονικών» μέ τήν
καιρία τής προσπάθειας πού γίνεται γιά
έπαναπατρισμό τών ελληνόκτητων
οίων μάς υπενθύμισε μία έπιστολή του κ.
ν. Καραμανλή πού είχε δημοσιευθεί στό
αυτικά Χρονικά» στίς 15 Φεβρουαρίου
57, δηλαδή ακριβώς πρίν 30 χρόνια.
Ετήν έπιστολή του εκείνη πού άπευθυνό-
στον κ. Μανώλη Κουλουκουνητή μέ τήν
ήτητά του του προέδρου τής Ένώσεως Έ-
πλιστών Νέας Υόρκης καί δημοσιεύθηκε
ή «Ναυτικά Χρονικά» μέ τόν τίτλο «ό έπα-
τατρισμός» ό κ. Καραμανλής ύπογράμμι-

λε κ. Κουλουκουνητή,

Η προσφώνησίς σας κατά τό δοθέν πρόσ-
ην μου δείπνον είς Νέαν Υόρκην περιέ-
ει παλμόν ύψηλόν πατριωτισμού καί πα-
νέσεις άξίας ενός καλού Έλληνος πα-
ώτου. Είμαι πεπεισμένος, ότι τάς άπό-
ς, άς έξεθέσατε, συμμερίζονται όλοι οι
ληνες Έφοπλιστάι, οι όποιοι ούδέποτε
ήφυσαν είς τήν φωνήν τής Πατρίδος καί
είς τάς περαιτέρω ένεργείας όλων σας
τών ναυτιλιακών θεμάτων θέλουν προ-
εύσει τό βαθύ πατριωτικόν αίσθημα καί
έθνικόν συμφέρον.

ιά τοϋτο άναγνωρίζω τόν σημαντικώτα-
ρόλον τόν όποϊόν διαδραματίζει είς τήν
νικήν Οικονομίαν ή Έμπορική Ναυτιλία
ίρως, ποιούμαι έκ νέου έκκλησιν είς τά
ριωτικά σας αίσθήματα, ίνα δημιουργη-
ία άμιλλα μεταξύ ύμών διά τόν έπανα-
ρισμόν τών πλοίων σας καί τήν έγγρα-
των είς τό Έλληνικόν νηολόγιον.

ή άναπτυχθείσα πρωτοβουλία καί αι ά-
άμιλλοι ίκανότητές σας, έν συνεργασία
τούς έξαιρέτους ναυτίλους μας, άνέδει-
τούς Έλληνας Έφοπλιστάς πρώτους
αξύ τών πρώτων είς τόν διεθνή ναυτιλια-
σίβον, δι' ό καί δικαίως υπερηφανεύε-
το Έθνος διά τά τέκνα του.

Ιναι καιρός πλέον, πιστεύω, νά στέψη
προσοχήν του ό Έλληνικός έφοπλισμός
ς τήν Έλληνικήν σημαίαν υπό τήν σκέπη
όποίας, χωρίς νά θίγεται τό παράπανω,
κινήσά καί ό διεθνής χαρακτήρ τής ναυ-
τικής έπιχειρήσεως, θά εύρη τάξιν, ά-
λειαν, νοικοκυρωσύνην καί έν γένει
στασίαν, άσφαλώς μεγαλύτεραν οίασ-

δήποτε τώ παρέχεται σήμεραν υπό τάς ξε-
νας σημαίας.

Από Κυβερνητικής πλευράς, έστέ βέ-
βαιοι, ότι ή Κυβέρνησης δέν θά παραλείψη
ούδέν μέτρον διά νά διευκολύνη τούς Έλ-
ληνας έφοπλιστάς είς τήν προσέλευσιν τών
πλοίων τών υπό τήν Έλληνικήν σημαίαν.
Διά τήν προώθησιν, όμως του ναυτιλιακού
προβλήματος πρός τήν όριστικήν του επίλυ-
σιν καί τήν εύδωσιν τής άνωτέρω προσπα-
θείας, χρειάζεται καί ή άμεσώτερα συνερ-
γασία τών έφοπλιστών.

Προσωπικώς πιστεύω, ότι μία όλιγομελής
έπιτροπή, δούντως έξουσιοδοτημένη από
τούς πλέον αντιπροσωπευτικούς έφοπλι-
στάς, άφικνουμένη έδω θά προσέφερε θετι-
κάς ύπηρεσίας είς τήν ύπόδειξιν καί λήψιν
τών καταλλήλων μέτρων. Έπ' αυτού θά ήθε-
λον νά τύχω άπαντησεώς σας.

Δέν σάς άποκρύπτω, ότι τό θέμα τής Ναυ-
τιλίας μέ άπασχόλησεν ιδιαίτέρως άμέσως
μετά τήν επάνοδόν μου έκ Νέας Υόρκης καί
έδωσα ήδη έντολήν είς τόν άρμόδιον Υ-
πουργόν, όπως τό ταχύτερον καταρτίσιν τήν
εισηγήσιν του επί τών ληπτέων παρά τής
Κυβερνήσεως μέτρων έν συνεργασία μεθ' ύ-
μών.

Έτσι περαιτέρω ή Κυβέρνησις διά τήν
πλήρη κατασφάλισιν τής σταθερότητος τών
δσων ήθελον προκριθί, είναι διατεθειμένη
νά λάβη τά κατάλληλα νομοθετικά καί διοι-
κητικά μέτρα είς τρόπον ώστε νά έδραιωθί
έτι περισσότερο ή έμπιστοσύνη τών Έλλή-
νων έφοπλιστών είς τήν σταθερότητα, συνέ-
χειαν καί συνέπειαν τής ναυτιλιακής πολιτι-
κής του Κράτους.

Φιλικώτατα
Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΑΤ

Σύμφωνα μέ πληροφορίες, μέ άπόφασή
του Υπουργού κ. Στάθης Άλεξανδρή καθιε-
ρώνεται ή δυνατότητα έξοφλήσεως τών
πρός τό ΝΑΤ εισφορών έκ ναυτολογίων κατά
τρίμηνο όπότε θά παρέχεται έξοφλητική ά-
πόδειξη ή όποία θά αντιστοιχεί σέ φύλλο έκ-
καθαρίσεως καί ως έκ τούτου δέν θά άπαιτεί-
ται ή κατάθεση έγγραφηκή έπιστολής γιά τίς
εισφορές του τριμήνου. Σύμφωνα μέ τήν ίδια
άπόφαση, στό τέλος κάθε τριμήνου ό
πλοίαρχος του πλοίου θά κλείνει τό ναυτο-

λόγιο καί θά τό άποστέλλει στό ΝΑΤ ταυτό-
χρονα δέ θά άνοίγει νέο ναυτολόγιο πού θά
παίρνει αριθμό μέ τηλεγράφημα από τό Τα-
μείο — τό ναυτολόγιο στην περίπτωση αυτή
θά χρησιμοποιείται μόνο γιά τήν καταχώρι-
ση τής ύπηρεσίας τών Έλλήνων ναυτικών
στίς οικείες μερίδες τής Υπηρεσίας Ναυτι-
κών Μητρώων.

ΤΙ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΠΕΙ

Ό γενικός γραμματέας τής ΠΝΟ, άφού τε-
λευταία «ανάκάλυψε» τήν ταξική πάλη καί
τίς ταξικές διαφορές στό χώρο τής Έλληνι-
κής Ναυτιλίας, έγραψε στόν Πρωθυπουργό
τής χώρας ότι ή άναδρομική ισχύς τών διμε-
ρών συμβάσεων πού δόθηκε μέ τή νέα διατύ-
πωση του όρου 8 τών έγκριτικών πράξεων
«έχει δημιουργήσει δικαιολογημένες αντιθέ-
σεις καί αντιπαραθέσεις στό διεθνές συνδι-
καλιστικό κίνημα καί είναι πέρα γιά πέρα ά-
παράδεκτο ή χώρα μας, γνωστή γιά τούς
προοδευτικούς καί δημοκρατικούς θεσμούς
της νά κατηγορείται τώρα γιά πολιτική ρα-
τσισμού καί διακρίσεων».

Τάδε έφη ό κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης στόν
Πρωθυπουργό τής χώρας χωρίς νά έξηγει
ποιό είναι αυτό τό «διεθνές συνδικαλιστικό
κίνημα» καί από ποιούς κατηγορείται ή χώρα
μας γιά ρατσισμό καί διακρίσεις. Μήπως,
λοιπόν, τό «διεθνές συνδικαλιστικό κίνημα»,
είναι ή γνωστότατη ΙΤΦ καί οι ναυτεργατικές
συνδικαλιστικές οργανώσεις τής Βρεταν-
νίας καί τής Γαλλίας, μέ τίς εύλογίες τών ό-
ποιών αυτές οι δύο χώρες δημιούργησαν θυ-
γατρικές σημαίες εύκολίας γιά νά έχουν
φθηνότερο κόστος γιά τούς έθνικούς τους
στόλους; Μήπως ή χώρα μας κατηγορείται
από τίς δύο αυτές χώρες καί τήν ΙΤΦ γιά ρα-
τσισμό καί διακρίσεις; Γιατί άν είναι αυτές οι
χώρες καί ή διαβόητη ΙΤΦ ό κ. Ζενζεφύλλης
δέν έπρεπε νά άπευθυνθεί στόν Πρωθυ-
πουργό τής Ελλάδος αλλά στίς συνδικαλι-
στικές οργανώσεις τής Βρεταννίας καί τής
Γαλλίας καθώς καί στή Διεθνή τών Μεταφο-
ρών καί νά τούς πεί κατάμουτρα ότι στό σπί-
τι του κρεμασμένου δέν μιλάνε γιά σχοινί
καί ότι έν πάση περιπτώσει οι Έλληνες δέν
κάνουν διακρίσεις, άπλά πληρώνουν τούς
άλλοδαπούς άνάλογα μέ τά ισχύοντα στίς
χώρες προελεύσεώς τους γιατί τόσο άξί-
ζουν. Άν δέν ήταν τόσο χρόνια έκτός
πλοίου ό κ. Ζενζεφύλλης καί οι σύν αυτό οι
όποιοι έχουν λυμένα όλα τους τά προβλήμα-

τα και κατά την αποχώρησή τους θα πάρουν σύνταξη από το ΝΑΤ προσηυξημένη κατά 20% και σύνταξη και από το ταμείο των εργατοπατέρων, θα γνώριζαν ότι οι ξένοι ναυτικοί δεν αποδίδουν την ίδια εργασία με τους Έλληνες ναυτικούς και συνεπώς δεν μπορούν να εισπράξουν την ίδια αμοιβή — το Σύνταγμα ορίζει ότι πρέπει να λαμβάνουν την ίδια αμοιβή όλοι, ανεξαρτήτως χρώματος και θρησκείας, για την ίδια όμως (σε ποσότητα και ποιότητα) εργασία, συνεπώς στην Ελλάδα δεν υπάρχουν διακρίσεις, ούτε πολιτικές, ούτε ρατσιστικές, ο καθένας αμείβεται ανάλογα με αυτά που μπορεί να προσφέρει. Και θα έκαναν καλά οι εμφανιζόμενοι σαν εκπρόσωποι των ναυτικών αν σταματούσαν τις προσπάθειες για να εξοιμώσουν τους Έλληνες ναυτικούς με τους ξένους που χρησιμοποιούνται στα ελληνικά πλοία. Οι Έλληνες υπερέχουν για τον απλούστατο λόγο ότι η φυλή μας είναι ζυμωμένη με τη θάλασσα, ενώ οι ξένοι κατέφυγαν στο ναυτικό επάγγελμα μόνο και μόνο για να βρουν έναν τρόπο να ξεφύγουν από τη φτώχεια που υπάρχει στις χώρες προελεύσεώς τους και για να ζήσουν αυτοί και οι οικογένειές τους.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ Η ΠΝΟ

Πλήρης η διάσταση απόψεων μεταξύ των ναυτικών και των μελών της διοικήσεως της ΠΝΟ. Οι πρώτοι ζουν από πρώτο χέρι τις δυσκολίες που έχει προκαλέσει η συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου και για το λόγο αυτό επικροτούν τα μέτρα υπέρ της Ναυτιλίας τα οποία τα χαρακτηρίζουν γενναία. Οι δεύτεροι, τους οποίους τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν χαρακτηρίσει «καρεκλοκένταυρους» χωρίς να υπάρξει η παραμικρή αντίδραση, έχοντας εξασφαλισμένο το παρόν και το μέλλον (με παχυλούς μισθούς τώρα και με εξίσου παχυλές συντάξεις αργότερα) χαρακτηρίζουν τα μέτρα «άντιναυτεργατικά».

Το ποιος έχει δίκαιο καταφαίνεται από τα κατωτέρω τηλεγραφήματα προς τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Στάθη Αλεξανδρή και προς τα «Ναυτικά Χρονικά».

Προς ΥΕΝ. Γραφείον κ. Υπουργού

Κύριε Υπουργέ, μετά μεγάλης μου χαράς σας αναγγέλλω ότι το πλοίο μου «Μιλενάκι» σήμερα υπέστειλε την σημαία της Μάλτας και ύψωσε την ελληνική. Το έγένετο κατόπιν εντολής των πλοιοκτητών μου μετά τα γενναία μέτρα που λάβατε διά την ελληνικήν έμπορική ναυτιλία.

Πλοίαρχος, αξιωματικοί και πλήρωμα θερ-

μά σας ευχαριστούμε.

Υμέτερος
Κώστας Κωνσταντινίδης
Πλοίαρχος

Προς ΥΕΝ, γραφείον κ. Υπουργού

Κατόπιν εντολής των πλοιοκτητών μου τό υπό την πλοιορχίαν μου πλοίων «Αλκμήνη» ξεκινά φέρον την Έλληνικήν σημαία. Αυτό όφείλεται εις ύμās χάρις των γενναίων μέτρων που πήρατε για την Έλληνικήν Έμπορικήν Ναυτιλία. Παρακαλώ δεχτήτε τά θερμά συγχαρητήρια έμού ως και του 20μελούς ελληνικού πληρώματός μου διότι ύμεις ως και τά «Ναυτικά Χρονικά» αγωνισθήκατε σθεναρώς διά την επάνοδον των πλοίων υπό την κυανόλευκον.

Υμέτερος
Ιάκωβος Μαυρομάτης
Πλοίαρχος

Προς τά «Ναυτικά Χρονικά»

Κύριε Διεθυντά, σας πληροφορώ ότι τό πλοίο μου «Μιλενάκι», σήμερα υπέστειλε την σημαία Μάλτας και ύψωσε την ελληνικήν. Το έγένετο κατόπιν εντολής των πλοιοκτητών μου μετά τά γενναία μέτρα που έλήφθησαν από τον ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας. Πλοίαρχος, αξιωματικοί και πλήρωμα θερμά σας ευχαριστούμε διά τούς άγώνας σας προς επάνοδον των πλοίων υπό την κυανόλευκον.

Υμέτερος,
Κώστας Κωνσταντινίδης
Πλοίαρχος

ΘΕΛΟΥΝ Ή ΟΧΙ ΠΛΟΙΑ;

Οι καρεκλοκένταυροι της ΠΝΟ πρέπει να ξεκαθαρίσουν εάν θέλουν ή όχι πλοία με Έλληνική σημαία. Γι' αυτό είναι υποχρεωμένοι έναντι των ναυτικών, τούς οποίους ισχυρίζονται ότι εκροσωπούν, να πουν ποιά είναι κατά τη γνώμη τους τά μέτρα εκείνα που θά έφερναν στο έθνικό νηολόγιο τά ελληνόκτητα πλοία που τελούν σήμερα υπό ξένες σημαίες και υπολογίζονται (τά άνω των 1.000 τόννων γκρός) σε 2.000 περίπου. Γιατί τά πλοία δεν προσελκύονται με μαντζούνια και διακηρύξεις και θά εξακολουθήσουν να παρέχουν άπασχόληση σε όλους τούς άλλους — από τούς Φιλιππινέζους μέχρι τούς Πολωνούς — εκτός από τούς Έλληνες ναυτικούς, ενώ ταυτόχρονα άλλες χώρες θά κερδίζουν από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων και όχι ο τόπος μας που έχει

ανάγκη και από τό τελευταίο δολάριο για να ξεπεράσει τά σημερινά οικονομικά προβλήματα και να άντιμετωπίσει τον μόνιμο έξ Ανατολών κίνδυνο.

Τό έρώτημα δεν μπορεί να παραμείνει άναπάντητο. Οι καρεκλοκένταυροι θά υποχρεωθούν να άπαντήσουν.

Η ΑΠΕΡΓΙΑ

Οι «παληκαράδες» της ΠΝΟ ταιλαιπώρησαν πάλι έκείνους που διακινούνται με πλοία κηρύσσοντας άπεργίες στα πλοία της άκτοπλοίας, διότι μόνο στα πλοία της κατηγορίας αυτής μπορούν να επιβάλλουν τις θελήσεις τους. Και βεβαίως στόχος τους δεν είναι ούτε ή κατάρρευση της Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου, ούτε ή ανάκληση των μέτρων για τή Ναυτιλία τά όποια δεν μπορούν επ' ουδένι λόγω να ανακληθούν, αλλά ή άναταραχή και ή έμμεση άπειλή προς τούς πλοιοκτήτες των άλλων κατηγοριών πλοίων και κυρίως των ποντοπόρων να μην τολμήσουν να τά φέρουν πάλι στο έθνικό νηολόγιο γιατί θά έχουν την ίδια τύχη.

Γιά την πρόθεση των «παληκαράδων» καρεκλοκένταυρων της ΠΝΟ να δημιουργήσουν άναταραχή χαρακτηριστική είναι ή διάθεση που έκδηλώθηκε στη διάρκεια συνεδριάσεως της Έκτελεστικής Έπιτροπής να προχωρήσουν σε παράνομη άπεργία ώστε να προκαλέσουν την επέμβαση των δυνάμεων καταστολής.

Εμείς επαναλαμβάνομε ότι οι ναυτικοί είναι οι μόνοι που μπορούν να σταματήσουν τον κατήφορο στον όποιο προσπαθούν να τούς οδηγήσουν για ποικίλους λόγους οι άυτοαποκαλούμενοι «έκπρόσωποι» τους. Οι ναυτικοί μας είναι καιρός να ύψώσουν τή φωνή έναντι των καρεκλοκένταυρων και να άξιώσουν να ακούγεται και ή δική τους φωνή και όχι να λαμβάνονται αποφάσεις για κρίσιμα θέματα που τούς άφορούν από τις όλιγομελείς γενικές συνελεύσεις στις όποιες υπερέχουν πάντοτε οι έπιτήδειοι.

ΤΟ ΓΕΥΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θεωρούμε ότι είναι ιδιαίτερα άναγκαίο να παραστούν όλα τά μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών στο γεύμα εργασίας που πρόκειται να παρατεθεί αύριο τό μεσημέρι στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. προς τιμήν του ύπουργού κ. Στάθη Αλεξανδρή. Θά έχουν έτσι την εύκαιρία μιας ένημερώσεως από «πρώτο χέρι» ή όποια χρειάζεται ιδιαίτερα αυτή τή στιγμή ενώ ταυτόχρονα θά μπορέσουν να διατυπώσουν άπ' ευθείας στον ίδιο τον ύπουργό σκέψεις τους αλλά και προβληματισμούς τους σχετικά με τό γενικότερο θέμα του επαναπατρισμού των πλοίων στον έθνικό νηολόγιο αλλά και για άλλα θέματα της Ναυτιλίας.

ΘΥΜΑΤΑ ΠΑΛΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τίς παληκαρσύνες και τίς άνοησίες των καρεκλοκένταυρων της ΠΝΟ τίς πληρώνουν οι ναυτικοί. Μετά την προσφυγή της ΠΝΟ στο Συμβούλιο Έπικρατείας έναντιόν της ύπουργικής αποφάσεως με την όποια καθορίσθηκαν οι όροι άμοιβής και εργασίας των πληρωμάτων των ποντοπόρων και μεσογειακών φορτηγών πλοίων έκρίθη ότι οι αύξήσεις που προβλέπονται από την έν λόγω άπόφαση πρέπει να καταβάλλονται έφ' όσον οι ένδιαφερόμενοι ναυτικοί προσκομίζουν

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

συναίνεση της ναυτεργατικής οργανώσεως στην οποία ανήκουν. Με δυό λόγια, τα μέλη των ναυτεργατικών οργανώσεων οι οποίες θα δηλώνουν ότι αποδέχονται την ύπουρη απόφαση θα εισπράττουν και τις αυξήσεις που προβλέπονται από αυτήν. Έτσι τα μέλη των ναυτεργατικών οργανώσεων που δεν αποδέχονται την απόφαση δεν θα παίρνουν τις αυξήσεις, δηλαδή εκείνοι που πλήττονται είναι οι ναυτικοί και θα πρέπει να εξεασθεϊάν οι καρεκλοκένταυροι, παρά την τροσφυγή της ΠΝΟ στο Συμβούλιο Έπικρατείας, έσπευσαν να εφαρμόσουν για τον έαυό τους την απόφαση που θεωρούν ασύμφορη για τα μέλη τους — έμεις πλέον δεν απολείομε τίποτε, όλα είναι δυνατά.

Η ΕΞΑΙΡΕΣΗ

Οι πάντες στην Άκτι Μιαούλη, αλλά κατά τις πληροφορίες μας και στο Λονδίνο, εκτιμούν ότι η επαφή που καθιερώθηκε μεταξύ YEN και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ποτελεί ένα ουσιαστικό αλλά και απαραίτητο βήμα για την αποκατάσταση του κλίματος εμπιστοσύνης και ταυτόχρονα για την άμεση ύση προβλημάτων που ταλαιπωρούσαν χωρίς λόγο τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και δημιουργούσαν εντάσεις και συγχύσεις.

Υπάρχει όμως και μία εξαίρεση: "Εντυπο 5 οποίοι προσπαθεί να βγει από τη μόνιμη άνειά του από έπιλογές δημοσιευμάτων άί άνασκοπήσεις των όσων γράφει ο τύπος ά θέματα της Ναυτιλίας που γίνονται για ργαριασμό μιάς όργανώσεως προσπάθησε έ λειδωρήσει αυτή την προσπάθεια, μιλών-ις για «έπαιτεία» χωρητικότητας. Άλλά και / άκόμη η προσπάθεια απέβλεπε άποκλει-κά στην προσέλευση πλοίων στο έθνικό ολόγιο άξιζε να την έξάρουν οι πάντες και έι να τή λειδωρούν, έκτός κι αν τούς ένδια-έσουν άλλα και η ένίσχυση του έθνικού ολογίου κατά την παρούσα στιγμή τούς οκαλεί άλλεργία.

ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Στό θέμα της γραμμής Τεργέστης τό ό-οίο έχει δημιουργηθεί με τις έντελώς άκα-ίλληλες έπιλογές μας που είχαν σαν άπο-:λεγμα, μεταξύ άλλων, να μπουν στο περι-όριο τά πλοία με Έλληνική σημαία της ραμμής Έλλάδος — Ιταλίας, υπάρχει ήδη ί μία πρόκληση: Η επέκταση των δρομο-:γίων των δύο πλοίων που έχει ναυλώσει / Έλληνική Άκτοπλοία» μέχρι τό Κατάκω-), επέκταση ή όποία, όπως λέγεται, θά χρη-ιτοδοτηθεί με 300 έκατ. δρχ. Φυσικά έμεις :ν μπορούμε να άντιληφθούμε γιατί ένας ί-οκτήτης νταλίκας θά φορτώσει τό όχημά

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Τό NAT δυναμιτίζει τό θεσμικό πλαίσιο

Η στήλη επανέρχεται στο προσκή-νιο. Για τόν άπλούστατο λόγο ότι χρειά-ζεται μερικά πράγματα να λέγονται κά-πως περισσότερο έξω από τά δόντια — είναι ίσως ό μόνος τρόπος για να μπο-ρέσουν όρισμένοι να μάθουν να άκούν και να άντιληφθουν ότι δεν τούς έπι-τρέπεται να παίζουν ή να άνοηταίνουν με τά θέματα της Ναυτιλίας γενικότερα και ειδικότερα με εκείνα που σχετίζον-ται με τό θεσμικό πλαίσιο.

Όπως καλή ώρα μερικοί στο NAT, για τούς όποιους από αυτή άκριβώς τή στήλη είχαμε σημειώσει παλαιότερα ό-τι δυναμιτίζουν (με ένέργειες ή παρα-λείψεις, έσκεμμένες ή μή, δεν έχει ση-μασία) τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτι-λίας.

Λοιπόν, σύμφωνα με πληροφορίες μας, αυτοί οι μερικοί στο NAT θεωρούν ότι οι έγκριτικές πράξεις μπουουν να τροποποιούνται κατά τό δοκοούν με κά-ποιο νόμο, άρκει να υπάρχει κάποια «συμφωνία κυρίων» με την Ένωση Έλ-λήνων Έφοπλιστών γι' αυτή τή συγκε-κριμένη τροποποίηση. Κατά την λογική τους, έφ' όσον υπάρξει μεταγενέστερα κάποια νέα «συμφωνία κυρίων» με την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, θά μπο-ρεί να τροποποιηθεί άκόμα και η νέα διατύπωση του όρου 8 που περιλαμβά-νεται στις έγκριτικές πράξεις — όλα μπουουν να γίνουν κατά τή λογική τους, άρκει να εξασφαλισθεί κάποια «συμφωνία κυρίων» και έπειτα αυτοί εί-ναι μανούλες για να φτιάξουν τούς νό-μους που χρειάζονται.

Πρέπει να προσθέσω ότι όλα αυτά λέγονται τή στιγμή που για να αλλάξει έστω και μία λέξη στις έγκριτικές πρά-ξεις (και όχι όλόκληρος όρος) άπαιτεί-

ται η συναίνεση των ένυποθήκων δα-ειστών (έναν υπάρχουν) και φυσικά η βούληση του ναυτιλιακού έπιχειρημα-τία, ό όποιος με την έγκριτική πράξη συμβάλλεται με τό Έλληνικό Δημόσιο και με κανέναν άλλον.

Σχετικά μ' αυτό πρέπει να ύπογραμ-μίσω ότι στην έγκριτική πράξη περιέχε-ται και όρος που καθορίζει ρητά τή δια-δικασία και τά όργανα που θά έπιλύ-σουν τις τυχόν διαφορές που μπουεί να άνακύψουν μεταξύ των συμβαλλόμε-νων μερών, δηλαδή του Έλληνικού Δη-μοσίου και του συγκεκριμένου ναυτι-λιακού έπιχειρηματία — και ό έπιδιαι-τητής σ' αυτές τις περιπτώσεις όρίζε-ται από τό BALTIC EXCHANGE και όχι από τούς όποιουσδήποτε Δασκαλάκη-δες ή Χαλκιάδες.

Τό που μπουεί να οδηγήσει ή άντίλη-ψη ότι η έγκριτική πράξη μπουεί να τροποποιείται κατά τό δοκοούν τό γνω-ρίζουν όλοι όσοι άσχολούνται με όποιο-δήποτε τρόπο με τή Ναυτιλία άλλά θέ-λουν να τό άγνοούν προκλητικά όρι-σμένοι στο NAT. Κατά την άντίληψη του ύποσημειούμενου ό μόνος τρόπος να σταματήσουν την έπικίνδυνη πρό-κληση, την όποία για να ώραιοποιήσουν περιβάλλουν με τό κάλυμμα του ένδια-φέροντός τους ήθεν για την προστα-σία των συμφερόντων του Ταμείου, εί-ναι να τούς τραβήξει δυνατά τά λουριά ό Υπουργός Ναυτιλίας. Κατά την άντί-ληψη έπίσης του ύποσημειούμενου αυ-τή τή στιγμή χρειάζεται περισσότερο ά-πό ποτέ άλλοτε μία σαφέστατη δήλωση του κ. Άλεξανδρή για τό πλήρη σεβα-σμό της έγκριτικής πράξεως από την Ί-δια την Πολιτεία και τά όργανά της.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

του στο Κατάκωλο και όχι στην Πάτρα όπου θά προσεγγίζουν τά δύο πλοία έκτελώντας έτσι και δρομολόγια άκτοπλοίας, παρά τό γεγονός ότι φέρουν ξένη σημαία και δεν έ-χουν τά άνάλογα πρωτόκολλα.

Στό μεταξύ για τό θέμα του ένός από τά δύο πλοία που χρησιμοποιεί ή «Έλληνική Ά-κτοπλοία» στη γραμμή πλέον Κατακώλου —

Πάτρας — Τεργέστης, του «EUROPA», κατε-τέθηκε στη Βουλή έρώτηση και τό όλο ζήτη-μα θά σχολιασθεί από τά «Ναυτικά Χρονικά» όταν υπάρξει ή άναμενόμενη άπάντηση. Μπουεί όμως από τώρα να σχολιασθεί τό γε-γονός της μισθώσεως πλοίων με ξένη ση-μαία για την έξυπηρέτηση της γραμμής της Τεργέστης από την «Έλληνική Άκτοπλοία»

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

πού είναι θυγατρική εταιρία της ETBA και τό έρωτημα όλων στόν Πειραιά είναι γιατί άγνωσθηκαν τά πλοία μέ 'Ελληνική σημαία — κανένas δέν μπορεί νά άντιληφθεί τούς λόγους πού επέβαλαν τίς έπιλογές της κρατικής έταιρίας και γι' αυτό ζητούνται λεπτομερείς έξηγήσεις τίς όποιες περιμένουμε, φυσικά όχι από τό 'Υπουργείο, αλλά από τούς υπεύθυνους της έταιρίας.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ

Παρά τή στενή παρακολούθηση της εξέλιξης των ναυτιλιακών διεθνών πραγμάτων πού πραγματοποιούν τά μεγάλα ναυτιλιακά πρακτορεία του κόσμου, πάρα πολλά στατιστικά στοιχεία της ναυτιλιακής κινήσεως δέν γίνεται δυνατό νά συγκεντρωθούν πρό της παρελεύσεως όλόκληρου έτους. 'Ετσι π.χ. τά στοιχεία πού άφορούν τή θαλάσσια διακίνηση του πετρελαίου και των πέντε κύριων φορτίων (σιδηρομεταλλεύματα, γαιάνθρακες, δημητριακά, βωξίτες, φωσφάτα) και τά όποια δόθηκαν τώρα στη δημοσιότητα ά-

ναφέρονται στό έτος 1985. 'Από τήν ανάλυση αυτή προκύπτει ότι ή κατά 6% μείωση της θαλάσσιας κίνησης του πετρελαίου και ή μόνο κατά 3% αύξηση του διεθνούς θαλάσσιου έμπορίου των χύδην φορτίων, ύπηρεξε ή κύρια αίτία της έφοπλιστικής δυσπραγίας.

Γιά τή δύναμη του παγκόσμιου στόλου τά στοιχεία άναγονται στό μέσα του 1986. 'Η γενική εικόνα πού κυριάρχησε σέ όλες τίς στατιστικές είναι ή θεαματική μείωση -ρεκόρ κατά 11,4% του παγκόσμιου στόλου ό όποιος έπεσε στό 404,9 έκ. τ. γκρό.

ΟΙ ΧΩΡΙΣΤΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ

Οί λιμενικές άρχές του Ρόττερταμ άπεφάσισαν τελικά νά μειώσουν τά λιμενικά δικαιώματα γιά τά πετρελαιοφόρα πού προσεγγίζουν στό Γιούροπορτ και τά όποια σύμφωνα μέ τίς συστάσεις 1973-78 της συμβάσεως MARPOL κατά της ρυπάνσεως, είναι έφοδιασμένα μέ χωριστές δεξαμενές έρματος. 'Η νέα τιμολόγηση άρχισε ήδη από τή 1 'Ιανουαρίου 1987.

Τήν άπόφαση αυτή δέχτηκε μέ ιδιαίτερη ίκανοποίηση ή "Ένωση των άνεξαρτήτων έφοπλιστών πετρελαιοφόρων, ή γνωστή Intertanko, δεδομένου ότι μέχρι τώρα τά πλοία πού ξεφόρτωναν άκάθαρτο πετρέλαιο στό Ρόττερταμ έπιβαρύνονταν όμοιομόρφως και άδιακρίτως μέ τή βάση των 0,86 φιορινίων κατά κυβικό μέτρο. Κατά τή δήλωση του αντιπροέδρου της Intertanko χρειάστηκε μακρός και έπίμονος άγών γιά νά πεισθούν οι 'Αρχές του Ρόττερταμ νά άναθεωρήσουν τή βάση υπολογισμού των τελών και έλπιζεται τώρα ότι και οι άλλοι μεγάλοι λιμένες θά φροντίσουν ώστε νά μή περιλαμβάνονται στη λιμενική φορολόγηση οι χωριστές δεξαμενές έρματος.

'Υπενθυμίζεται πάντως ότι οι έφοπλιστάι πετρελαιοφόρων όφείλουν νά ζητούν από τήν αρμόδια 'Υπηρεσία της χώρας τους νά άναγράψει στό πιστοποιητικό καταμετρήσεως ότι οι χωριστές δεξαμενές του σκάφους είναι σύμφωνες μέ τή διάταξη 13 του παραρτήματος 1 της MARPOL, προσδιορίζοντας μάλιστα ότι οι δεξαμενές αυτές προορίζονται άποκλειστικά γιά τό νερό του έρματος.

ΑΛΛΟ ΕΝΑ ΘΥΓΑΤΡΙΚΟ

'Η λεπτομερής έρευνα πού διεξήγαγε τό Ναυτιλιακό 'Ινστιτούτο της 'Ισπανίας άποκάλυψε ότι τουλάχιστον οι μισοί 'Ισπανοί έφοπλιστάι, πού εκπροσωπούν τουλάχιστον τό 60% του έθνικού έμπορικού στόλου, θά ήταν πρόθυμοι νά προσφύγουν στη σημαία των Καναρίων. 'Η σχετική έκθεση του 'Ινστιτούτου ύπεβλήθη στην αυτόνομη κυβέρνηση των Καναρίων, ή σημαία των οποίων σέ πολούς ναυτιλιακούς παράγοντες της χώρας φαίνεται ως ή μόνη σανίδα σωτηρίας του ισπανικού στόλου.

Πάντως, κατά τούς ενδιαφερόμενους κύκλους ή δημιουργία μιας τέτοιας «θυγατρικής σημαίας» πρέπει νά βασισθεί σέ όρισμένες προϋποθέσεις πού θά τήν καθιστούν έλκυστική στόν έφοπλισμό. Βασικές δέ προϋποθέσεις θεωρούνται οι ακόλουθες: 'Η έγκατάσταση της οικονομικής έδρας της έπιχειρήσεως στίς Καναρίους, ή έξαίρεση των έπιχειρήσεων από τό φόρο εισοδήματος, ή παροχή διαφόρων άλλων φορολογικών έλαφρύνσεων, ό καθορισμός των τελών νηολογήσεως σέ μισό δολλάριο κατά τόνο και ή διατήρηση του οικονομικού αυτού καθεστώτος τουλάχιστον γιά μία δεκαετία.

'Εκτός των άνωτέρω θεωρείται ότι θά παίξει τεράστιο ρόλο στη σταθεροποίηση της «θυγατρικής», άφενός μέν άν παρασχεθούν διάφορες έκπτώσεις στό πλοία πού πραγματοποιούν συνεχείς προσεγγίσεις στίς Καναρίους και άφετέρου άν περιορισθεί στό 25% τό ποσοστό των ισπανών ναυτικών πού θά προσλαμβάνονται ύποχρεωτικώς στό έν λόγω πλοία.

ΘΑ ΕΙΧΕ ΚΑΤΑΡΡΙΦΘΕΙ

Καθυστερημένο αλλά και καλό και γι' αυτό άλλωστε τό αναφέρουμε: 'Όταν είχε γίνει ή καταγγελία σύμφωνα μέ τήν όποία έλικόπτερο του άμερικανικού πολεμικού ναυτικού είχε βληθεί δήθεν στόν Περσικό από σκάφος της εταιρίας «COSTAMARE», Βρετανός πού γνωρίζει πρόσωπα και πράγματα στην 'Ακτή Μισούλη είχε παρατηρήσει: Τό «όπερέσιον» της εταιρίας αυτής είναι τόσο άποτελεσματικό, ώστε άν πραγματικά τό άμερικανικό έλικόπτερο είχε βληθεί από σκάφος της θά είχε όπωσδήποτε καταρριφθεί!

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

Τήν 1ην Φεβρουαρίου, 1987 τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» έδημοσίευσαν στην σελίδα 8 σέ πλαίσιο και μέ χονδρά γράμματα πληρωμένη ανακοίνωση του 'Αλληλοασφαλιστικού 'Οργανισμού STANDARD STEAMSHIP OWNERS' PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED ή όποία άντικειμενικώς δημιουργεί έντυπώσεις και έρωτηματικά γιά τίς εταιρίες και κατά συνέπεια θεωρούν τό δημοσίευμα δυσφημιστικό.

'Η αλήθεια είναι ότι οι εταιρίες πού αναφέρονται πιό πάνω έχουν διαφορές αστικής φύσεως μέ τό STANDARD P & I CLUB στό όποιο ήταν άσφαλισμένες από τό 1981 μέχρι τό 1984 γιά τίς όποιες έκκρεμεί στό Λονδίνο Διαιτησία συμφώνως πρός τούς Κανονισμούς του ίδιου του STANDARD καθώς έπίσης και 'Αγωγή στην Νέα 'Υόρκη.

Οί εταιρίες θεωρούν ότι ή δημοσίευση του STANDARD P & I CLUB είναι μία άκόμη έπίθεση κατά του 'Ελληνικού πλοίου και της 'Ελληνικής Ναυτιλίας γενικότερα.

On the 1st February, 1987 "NAFTIKA CHRONIKA" published at page 8 with thick type letters and in a square frame a paid announcement of the STANDARD STEAMSHIP OWNERS' PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED which creates impressions and raises questions about the above-mentioned companies and, consequently, we consider the publication to be defamatory.

The truth is that the companies mentioned above have differences of a civil nature with the Standard P + I Club with which they were insured from 1981 until 1984 and for which there is a pending Arbitration in London in accordance with the Rules of the Standard as well as a Civil Action in New York.

The companies consider that the announcement of the Standard P + I Club is a further attack against the Greek ship and Greek Shipping in general.

Η ΑΛΜΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΠΛΟΙΑ

Από την Έταιρία ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙ-
ΛΙΑΚΗ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε. έλάβαμε την πα-
ρακάτω τηλεγραφική διαμαρτυρία:

Κύριοι,

ΘΕΜΑ: «ΝΕΑΡΧΟΣ»/Δημοσίευμα του περιο-
δικού σας στο τεύχος της 15/1/87.

Στό τεύχος σας της 15 'Ιανουαρίου 1987 ύ-
πάρχει άρθρο του κ. Μ. Α. Σιγάλα τό οποίο
στή σελίδα 25 υπό τόν υπότιτλο «ταχύπλοα
πλοία» καί στήν παράγραφο 3 αναφέρει ά-
νακριβέστατα στοιχεία σχετικά μέ τήν αξιο-
πλοία καί έκμετάλλευση τού πλοίου μας
«Νέαρχος», καθώς καί ανακριβέστατα καί
συκοφαντικά στοιχεία σχετικά μέ τήν οίκο-
νομική κατάσταση τής εταιρίας μας, τήν ό-
ποία ούτε λίγο ούτε πολύ τήν αποκαλεί προ-
βληματική.

Ενώ επιφυλασσόμαστε πλήρως όλων τών
δικαιωμάτων μας σχετικά μέ τό δημοσίευμα
αυτό, σάς δηλώνουμε ότι θά επανέλθουμε
μέ στοιχεία επί τών θεμάτων πού θίγει ό κ.
Σιγάλας στό μέτρο πού άφορούν τό πλοίο
καί τήν εταιρία μας καί παράλληλα αναμέ-
νουμε άποκατάσταση τών άνακριβειών αυ-
τών πού παρουσιάστηκαν μέσω τού περιοδι-
κού σας. Ελπίζουμε, τέλος, ότι μελλοντικά
δέν θά επιτρέψετε οι στήλες τού έγκρίτου
περιοδικού σας νά χρησιμοποιηθούν γιά πα-
ρουσίαση άνακριβών πραγματικών γεγονό-
των καί έκτιμήσεων χωρίς προηγούμενο έ-
λεγχο τής βασιμότητάς τους.

Γιά τή «ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ Α.Ε.»
Γ.Ε. ΠΟΡΤΑΛΙΟΣ
Διευθ. Σύμβουλος

Ρέθυμνο, 11/2/87

Σημ. Συντ.: Όμολογούμε ότι μάς εξέπληξε τό ύ-
πος τού διευθύνοντος συμβούλου τής «Ρεθυμνια-
κής». Κατά πρώτο λόγο γιατί ποτέ τό «Ναυτικά
Χρονικά» δέν άρνήθηκαν τό διάλογο. Καί κατά
Ιεύτερο, διότι δέν έχουν τό δικαίωμα νά λογοκρί-
νουν άρθρα τών εκπροσώπων τών πλοιοκτητικών
νώσεων πού αναφέρονται σέ γενικότερα θέματα

τής Ναυτιλίας καί τά άρθρα πού δημοσιεύθηκαν
στήν ειδική έκδοση τής 15ης 'Ιανουαρίου αναφέ-
ρονταν άκριβώς στά γενικότερα θέματα τής Ναυ-
τιλίας στήν όποία περιλαμβάνεται καί ή 'Ακτο-
πλοία. Πέρα από αυτά περιμένουμε τά στοιχεία τά
όποια αναφέρει ότι πρόκειται νά θέσει στή διάθε-
σή μας καί κατ' έπέκταση ύπ' όψει τής εύρύτερης
ναυτιλιακής κοινής γνώμης ό διευθύνων σύμβου-
λος τής «Ρεθυμνιακής».

ΤΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Έχει θεσπιστεί πρίν επτά χρόνια τό λεγό-
μενο οίκογενειακό επίδομα πού ως γνωστό
πληρώνουμε 1% οι ναυτικοί έφ' όλων τών ά-
ποδοχών μας καί άλλα 2% ό πλοιοκτήτης
πού επί μία πενταετία δέν πήραμε πίσω τί-
ποτα γιά δήθεν δημιουργία κεφαλαίου.

Κατόπιν τούτου όρίστηκε τό ποσό τών 50
δραχμών γιά ένα παιδί 120 γιά δύο κ.ο.κ.

Εγένοντο δύο αύξήσεις συλλογικών συμ-
βάσεων καί μία πού έπίκειται νά γίνει τρεις,
τό ποσοστό τής εισφοράς 1% καί 2% αντί-
στοιχα αύξάνεται σύμφωνα μέ τίς αύξήσεις
τών Σ.Σ. καί έν τούτοις τά ποσά πού εισπράτ-
τομε παραμένουν τά ίδια.

Ποιάς είναι ό σκοπός τής ιδρύσεως οίκο-
γενειακού επιδόματος νά ώφεληθούν οι
ναυτικοί ή νά ώφεληθούν πρόεδροι, γραμ-
ματείς καί φαρισαίοι πού δημιούργησαν τό-
σες θέσεις περίξ αυτών γιά νά άσχολούνται
καί νά ταλαιπωρούν κάθε χρόνο όλους τούς
ναυτικούς μέ πιστοποιητικά, άποδείξεις καί
τήν γνωστή ταλαιπωρία πού γνωρίζει καλά
κάθε ναυτικός καί σημαντικά έξοδα χαρτο-
σήμων, ύπευθύνων δηλώσεων γιά νά εί-
σπράξει στό τέλος κάτω από τό ήμισυ τών
χρημάτων του, άφού έχουν έκμεταλλευτεί
επί ενάμιση χρόνο καί τά συναλλαγματικά
όφέλη καί τούς τόκοι πού χάνει ό ναυτικός.

Γιατί σάν πλοίαρχος έργαζόμενος επί δώ-
δεκα μήνες οι εισφορές πού εισπράττει τό
ΝΑΤ είναι πρós τό παρόν 7.251 δρχ. μέ μόνο
επιτόκιο 15% τόν χρόνο γίνονται 8.339 ήτοι
εισπράττονται τόν χρόνο 100.068 δρχ. από
τά όποια θά πάρω πίσω 43.200 χωρίς νά ά-
φαιρέσω τά έξοδα πού θά γίνουν.

Σέ κανένα άλλο κλάδο δέν συμβαίνει κάτι
τέτοιο πού νά πληρώνης πολλά γιά νά εί-

σπράξεις λίγα καί μέ ταλαιπωρία. Είναι καί
αυτή μία άλλη έφεύρεση τού ΝΑΤ νά γίνει
άποταμιευτής τής οίκογενείας μας καί νά εί-
σπράττει από άλλη μία μεριά άπ' ότι έχει ά-
πομείνει από τόν ναυτικό. Καί ή έπικουρική
άσφάλιση τί γίνεται; δέν έχει δημιουργηθεί
κι εκεί άπόθεμα γιά συνταξιοδότηση τών
ναυτικών;

Είναι μάταιο όμως νά ψάχνεις νά βρείς
κάτι στό χάος.

Α. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ

Πειραιάς, 28/1/86

ΤΑ ΑΛΜΑΝΑΚ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Κύριε Διευθυντά,

Μεγάλη έκπληξη καί άπορία μάς προκα-
λεί τό γεγονός ότι τά Ναυτικά 'Αλμανάκ τών
BROWN'S ('Εγγλέζικο), τού U.S. Naval obse-
rvatory ('Αμερικάνικο), στήν σελίδα standar
times τών χωρών όλου τού κόσμου, αναφέ-
ρουν τήν ΚΡΗΤΗ (Crete) σάν ξεχωριστό κρά-
τος, παραγνωρίζοντας τελείως ότι ανήκει
στήν Ελλάδα.

Δυστυχώς τήν παραπάνω άτασθαλία άκο-
λουθεί καί τό 'Ελληνικό 'Αλμανάκ Naftilos
τού κ. Κροντήρη. Σημειώνουμε ότι στή σελίδα
τών standar times τό 'Ελληνικό 'Αλμανάκ
κρατάει πιστή άντιγραφή τού 'Αμερικάνικου
μέ τήν μόνη διαφορά ότι τήν Κύπρο τήν ξε-
χωρίζει σάν North καί South (άποτελεί καί
αυτό ένα έρωτηματικό), ένω οι 'Αγγλοι καί
οι 'Αμερικάνοι τήν αναφέρουν σάν Ercan καί
Larnaca.

Επίσης διαπιστώσαμε στά ξένα 'Αλμανάκ
μία σοβαρή διάκριση σέ βάρος τών 'Ορθο-
δόξων Χριστιανών. Αυτό γίνεται στήν σελί-
δα τών θρησκευτικών άργιών πού ένω γρά-
φουν σειρά άργιών τών Καθολικών, Μου-
σουλμάνων, Προτεσταντών, 'Ινδουϊστών, 'Ε-
βραίων κλπ. δέν αναφέρουν τό παραμικρό
γιά τίς άργίες τών 'Ορθοδόξων.

Οι άνωτέρω άτασθαλίες πού είναι σέ βά-
ρος τής Ελλάδος δέν γίνηκαν μόνο στά
Ναυτικά 'Αλμανάκ έκδόσεων 1987 αλλά γί-
νονται επί σειράν ετών.

Μέ τήν έλπίδα ότι άρμόδιοι φορείς θά έ-
νεργήσουν καταλλήλως, σάς εύχαριστούμε
γιά τήν φιλοξενία τού γράμματός μας.

Μέ έκτίμηση
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΡΑΜΟΥΖΟΣ
'Υποπλοίαρχος
'Ανω Καρδάμυλα — Χίος

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
'Ανθυποπλοίαρχος
'Εφέσου 30, Νέα Σμύρνη

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

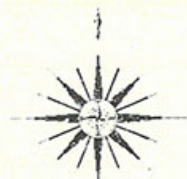
Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

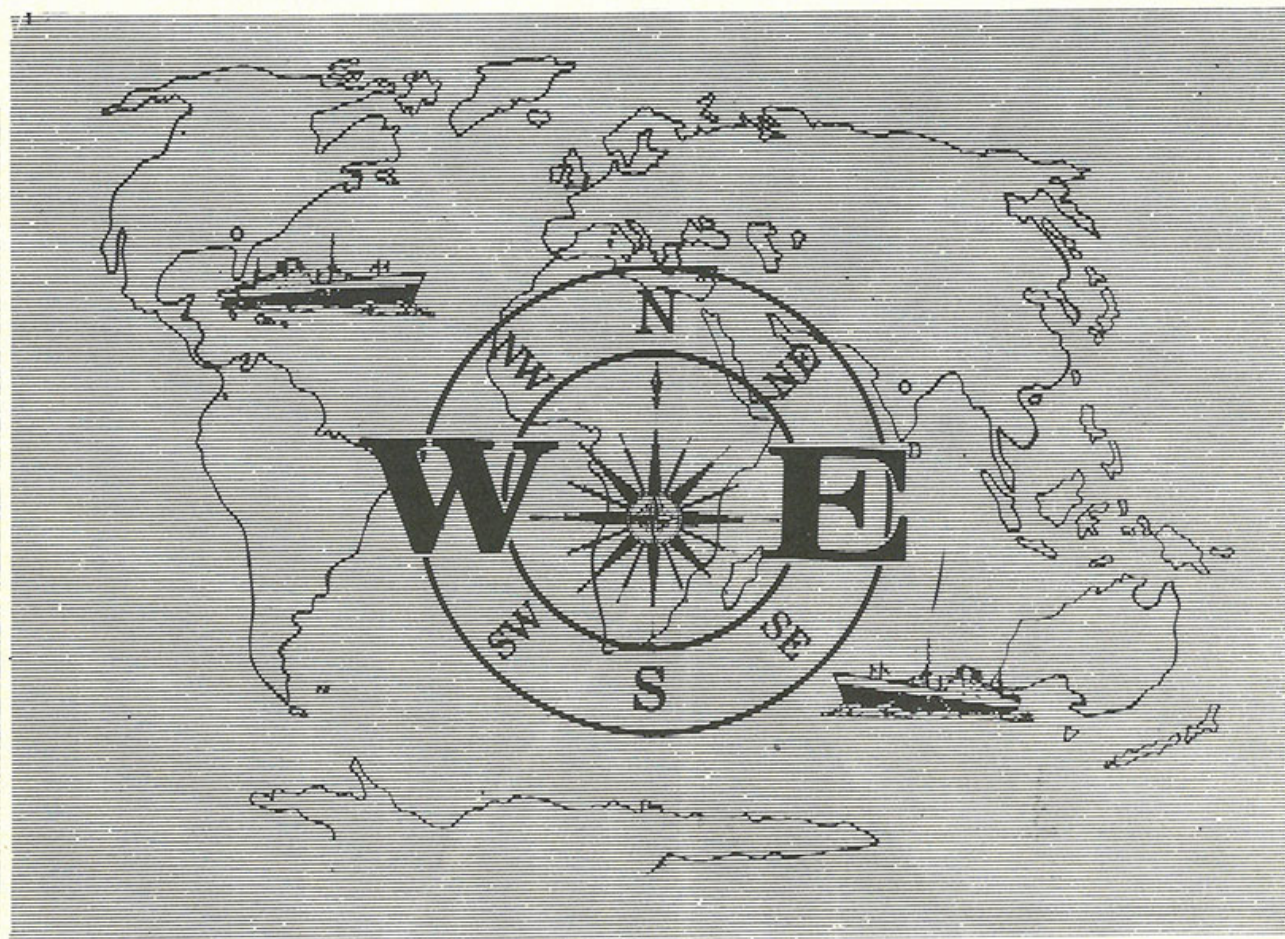
Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS. — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES



HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

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

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

Tel: 4183875-6/4514664
Tlx: 21-1775 Mare Gr
21-3621 Anko Gr

Τό νομοσχέδιο του NAT

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου γιά τό NAT ώστε νά ενημερωθούν όλοι — σχολιασμός θά γίνει στό επόμενο τεύχος:

Άρθρο 1

Εισφορές. Βεβαίωση. Είσπραξη

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 33α του κωδικοποιημένου νόμου 792/1978, όπως αυτό κωδικοποιήθηκε με τό π.δ. 913/78 (ΦΕΚ 220) καί έχει προστεθεί με τό άρθρο 25 του ν. 1085/80 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι πίο πάνω εισφορές υπολογίζονται πτή νόμιμη σύνθεση του πλοίου, παρακρατούνται από τόν πλοιοκτήτη κατά τήν πληρωμή των αποδοχών στους ναυτικούς καί α- τοιδίδονται στό NAT, στό όποιο περιέχεται ή διαφορά, με τίς ίδιες προϋποθέσεις με τίς ό- τοιες παρακρατούνται καί αποδίδονται σέ αυτό καί οι λοιπές εισφορές».

2. Στο άρθρο 37 του κ.ν. 792/1978 προστί- θεται παράγραφος 13 ως εξής:

«13. Επιτρέπεται ή εξαγορά από τον ά- φασισμένο ή συνταξιούχο ναυτικό καί τήν ικογένειά του του χρόνου υπηρεσίας πού ιανύθηκε σέ πλοία με ξένη σημαία των ό- τοιων οι πλοιοκτήτες δέν έχουν υπογράψει πυμβάσεις ασφάλισης με τό NAT. Η εξαγορά ίνεται με καταβολή των εισφορών οι όποιες σχύουν γιά αντίστοιχα συμβεβλημένα πλοία, έπαιξημένων κατά έπτά (7) ποσο- ιτιές μονάδες».

3. Στο άρθρο 84 του κ.ν. 792/78 προστίθε- αι παράγραφος 14 ως εξής:

«14. Ο υπολογισμός της όφειλης πός τό ΙΑΤ από εισφορές γίνεται από τό Ταμείο με άση τή νόμιμη σύνθεση καί τό μισθολόγιο ού ισχύει κάθε φορά. Γιά τό σκοπό αυτό εκ- ιδεται φύλλο έκκαθάρισης».

4. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρ- ρου 86 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται έδα- ο ως εξής:

«Γιά νά έφοδιαστεί τό πλοίο με ναυτολό- ο, οι κατά τήν παράγραφο 6 υπόχρεοι κα- αθέτουν στό Ταμείο τίς εισφορές ενός μη- ός, του πλοιοκτήτη καί των ναυτικών, γιά τό ύνολο της νόμιμης σύνθεσης του πληρώμα- ρς. Τό ποσό των εισφορών αυτών παραμέ- ι στό NAT καί συμπηφίζεται στό τελικό ύλλο έκκαθάρισης των όφειλών του πλοίου, όταν αυτό διαγράφεται από τά νηο- ύγια».

5. Η περίπτωση α της πργ. 4 του άρθρου 3 του κ.ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Μόλις συμπληρωθούν τρεις μήνες από νν έκδοσή του».

6. Η παράγραφος 7 του άρθρου 86 του ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Σέ δέκα ήμέρες από τή λήξη της προ- σμίας της περίπτωσης α της παραγράφου οι υπόχρεοι της παραγράφου 6 όφείλουν έξοφλήσουν τίς εισφορές της περίπτω-

σης αυτής από τό ναυτολόγιο, άνεξάρτητα από τήν άντικατάσταση ή μή του ναυτολο- γίου. Τό Ταμείο υπολογίζει τίς εισφορές αυ- τές χωρίς πρόσθετα τέλη. Μετά τήν πάροδο των δέκα ήμερών, τό NAT βεβαιώνει τήν ό- φειλή στό Δημόσιο Ταμείο, όποτε αυτή καθί- σταται άπαιτητή έφάπαξ, σύμφωνα με τή διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του κώδικα είσπραξης δημοσίων έσόδων (ΚΕΔΕ) (ν.δ. 356/1974, ΦΕΚ 90). Στην τελευ- ταία αυτή περίπτωση τό NAT άπαγορεύει τόν απόπλου του πλοίου μόλις συμπληρω- θούν έξι μήνες από τόν έφοδιασμό του με ναυτολόγιο.

Γιά τίς καθυστερούμενες ασφαλιστικές εί- σφορές του εξαμήνου αυτού ή προηγούμε- νων ναυτολογίων, όπως όρίζονται στην πα- ράγραφο 3, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του α.ν. 86/1967 (ΦΕΚ 136).

Νέο ναυτολόγιο δέν χορηγείται, άν δέν καταβληθούν εισφορές πού όφείλονται στό NAT από προηγούμενο ναυτολόγιο, καθώς καί οι συνεισπραττόμενες εισφορές ύπέρ άλλων οργανισμών, λογαριασμών ή κεφα- λαίων.

Οι εισφορές πού αναλογούν σέ κάθε τρί- μηνό καταβάλλονται στό NAT ή στίς ναυτι- λιακές αρχές έσωτερικού ή στά προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου καί Νέας Υόρκης, προϋπολογιζόμενες κατά προσέγγιση από τό NAT ή τίς πιο πάνω αρχές, με βάση τή νό- μιμη σύνθεση του πλοίου, τή χωρητικότητα του καί τό μισθολόγιο πού ισχύει.

Οι εισφορές πού αναλογούν σέ όλόκληρο τό χρονικό διάστημα πού ισχύει τό ναυτολό- γιο καταβάλλονται μόλις αυτό καταστεί λη- ξιπρόθεσμο, όπως όρίζεται στίς λοιπές περι- πτώσεις των παραγράφων 4 καί 5, ή μόλις αυτό άντικατασταθεί».

7. Η άληθινή έννοια της μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου κατά τή διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 88 του κ.ν. 792/1978 είναι ότι σέ αυτήν περιλαμβάνον- ται: ή έκούσια καί ή αναγκαστική έκποίηση του πλοίου, καθώς καί ή μεταβίβαση της κυ- ριότητάς του με καθολική ή είδική διαδοχή αίτια θανάτου.

8. Από τήν πρώτη του μεθεπόμενου μήνα από τή δημοσίευση του νόμου αυτού στην έ- φημερίδα της Κυβερνήσεως, ή παράγραφος 2 του άρθρου 89 του κ.ν. 792/1978, όπως ί- σχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Σέ περίπτωση έκπρόθεσμης καταβο- λής των εισφορών πού όφείλονται από τό ναυτολόγιο μετά τήν πάροδο της προθε- σμίας της παραγράφου 7 του άρθρου 86 έπι- βάλλονται πρόσθετα τέλη ίσα σέ ποσοστό με τίς πρόσθετες έπιβαρύνσεις πού όρίζον- ται στον ΚΕΔΕ γιά καθυστέρηση βεβαιωμέ- νων φόρων».

9. Η παράγραφος 7 του άρθρου 89 του κ.ν. 792/1978, όπως αυτή άντικαταστάθηκε με τήν παράγραφο 2 του άρθρου 28 του ν.

1085/1959 (ΦΕΚ 255), καταργείται.

10. Στο άρθρο 89 του κ.ν. 792/1978 προστί- θεται παράγραφος 13 ως εξής:

«13. Άν έχουν συμπηφιστεί οι όφειλόμε- νες εισφορές με τό ποσό πού είχε προκατα- βληθεί δέν χορηγείται νέο ναυτολόγιο πρίν έξοφληθεί τό προηγούμενο καί προκαταβλη- θούν οι εισφορές ενός μηνός. Μεταφορά της όφειλής του παλαιού ναυτολογίου στό νέο δέν επιτρέπεται».

11. Τό έδάφιο β της παραγράφου 1 του άρ- ρου 90 του κ.ν. 792/1978 άντικαθίσταται ως εξής:

«β. Τό φύλλο έκκαθάρισης πού έχει έκδο- θεί από τό NAT, με τό όποιο βεβαιώνεται ό- φειλή στό Δημόσιο Ταμείο, είναι τίτλος νόμι- μος καί έκτελεστός».

12. Μέσα σέ τρεις μήνες από τήν έναρξη της ισχύος του νόμου αυτού όλα τά ναυτολό- για παραδίδονται στό NAT ή στίς προξενικές ή λιμενικές αρχές καί έξοφλούνται, άνεξάρ- τητα από τό άν είναι ή όχι ληξιπρόθεσμα.

Άπό τή λήξη της προθεσμίας αυτής τά ναυτολόγια πού δέν παραδόθηκαν παύουν νά ισχύουν καί οι πλοίαρχοι όφείλουν χωρίς ύπαίτια καθυστέρηση νά τά ταχυδρομήσουν με άπόδειξη στό NAT, διαφορετικά υπόκειν- ται στίς κυρώσεις της παραγράφου 10 του άρθρου 89 του κ.ν. 792/1978.

13. Στο άρθρο 1012 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας προστίθεται παράγραφος 5 ως έ- ξής:

«5. Η άναγγελία των άπαιτήσεων του NAT στον ύπάλληλο του πλειστηριασμού πλοίου γίνεται πρίν από τήν ήμέρα του πλειστηρια- σμού».

14. Χρηματικά ποσά πού καταβλήθηκαν στό NAT από ύπερθεματιστές σέ πλειστη- ριασμούς πλοίων, καθώς καί έγγυητικές έπι- στολές πού κατατέθηκαν γιά τή διαγραφή ή διάλυση πλοίων δέν έπιστρέφονται ούτε συμπηφίζονται έκτός άν, κατά τή δημοσίευ- ση του νόμου αυτού, έχει έκδοθει άμετάκλη- τη δικαστική άπόφαση.

15. Γιά τήν είσπραξη των εισφορών των του κλάδου έπικουρικής ασφάλισης ναυτι- κών εφαρμόζεται άναλόγως ή παράγραφος 3 του άρθρου 33α του κ.ν. 792/1978 όπως κά- θε φορά ισχύει.

16. Στο τέλος του έδαφίου β του άρθρου 205 του Κώδικα Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν. 3816/1958, ΦΕΚ 32) προστίθενται τά εξής:

«καί τά πρόστιμα πού έπιβλήθηκαν ή έπι- βάλλονται από τό Γραφείο Εύρέσεως Ναυτι- κής Έργασίας ύπέρ του Κεφαλαίου Άνερ- γίας καί Άσθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ)».

Άρθρο 2

Συνταξιοδοτικά θέματα

1. Στο τέλος της περίπτωσης β. του άρ- ρου 3α του κ.ν. 792/1978 όπως έχει προστε- θεί με τό άρθρο 1 του ν. 1085/1980 προστίθε- ται έδάφιο ως εξής:

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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



«Γιά την παραπάνω πενταετή υπηρεσία, απαιτείται να έχουν πληρωθεί ή βεβαιωθεί οι ασφαλιστικές εισφορές και η τελευταία ναυτολόγηση, διάρκειας τουλάχιστον επτάμισι μηνών, να έγινε μέσα στα τελευταία πέντε χρόνια προτού επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Ο χρόνος άδειας δεν συνυπολογίζεται για συμπλήρωση της πενταετούς υπηρεσίας».

2. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται εδάφιο δ ως εξής:

«δ. Έχει συμπληρώσει ο διαδοχικά ασφαλισμένος, μαζί με την υπηρεσία του πάνω σε πλοίο και τό χρόνο ασφάλισης σε άλλους φορείς, εικοσαετή τουλάχιστον συνθετική ναυτική υπηρεσία και την ηλικία που απαιτεί για συνταξιοδότηση ο ασφαλιστικός φορέας στον οποίο έχει τό μεγαλύτερο χρόνο ασφάλισης εκτός από τό NAT. Έξομοιώνεται με πραγματική ναυτική υπηρεσία ο χρόνος ασφάλισης σε άλλο φορέα, όταν ο χρόνος αυτός, σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις, είναι απαραίτητος για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας.

Στόν διαδοχικά ασφαλισμένο, που έχει συμπληρώσει τό πενήνταό έτος της ηλικίας του, τό NAT, αν είναι ο τελευταίος ασφαλιστικός φορέας, χορηγεί τή σύνταξη που δικαιούται με βάση τά χρόνια της πραγματικής ναυτικής υπηρεσίας του.

Η σύνταξη αυτή, ύστερα από αίτηση του συνταξιούχου στό NAT, προσαυξάνεται αφού ληφθούν υπόψη τά χρόνια ασφάλισης του σε άλλο φορέα μόνο όταν συμπληρώσει τό όριο ηλικίας που απαιτεί ο άλλος φορέας.

Εάν ο συνταξιούχος έχει χρόνο ασφάλισης σε περισσότερους φορείς, οι αιτήσεις για προσαύξηση υποβάλλονται μόλις συμπληρώσει την προϋπόθεση της ηλικίας που όρίζεται στη νομοθεσία για κάθε φορέα. Γιά τή θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος σύμφωνα με τό εδάφιο αυτό, στην έννοια της συνθετικής ναυτικής υπηρεσίας δεν περιλαμβάνεται ο χρόνος ασθένειας και στρατιωτικής υπηρεσίας, ο οποίος όμως υπολογίζεται για επαύξηση της σύνταξης. Τά παραπάνω δέν ισχύουν γιά τούς ναυτικούς που έχουν συμπληρώσει συνθετική ναυτική υπηρεσία στό NAT δεκαπέντε έτών μόνο με ναυτική υπηρεσία, έστω και αν έχουν και χρόνο ασφάλισης σε άλλους φορείς».

3. στό άρθρο 14 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 11 ως εξής:

«11. Αν ο ασφαλισμένος παίρνει σύνταξη από άλλο ασφαλιστικό φορέα και συμπληρώνει τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης και από τό NAT, παίρνει τή σύνταξη που δικαιούται με βάση τά χρόνια της συνθετικής ναυτικής υπηρεσίας του και όχι την κατώτατη σύνταξη του Ταμείου.

Αυτό ισχύει και στίς περιπτώσεις μεταβίβασης της σύνταξης στό μέλη της οικογένειάς του».

4. Στο τέλος της παραγράφου 2α του άρθρου 16 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η υπηρεσία που πραγματοποιήθηκε στην ασφάλιση άλλου ασφαλιστικού φορέα και μεταφέρεται στό NAT καταχωρείται στη μερίδα του ασφαλισμένου κατά χρονολογική σειρά πραγματοποιήσεώς της και με ειδικότητα κυβερνήτη πλοίου μέχρι 25 κοχ. Η σειρά αυτή λαμβάνεται υπόψη γιά τήν εξέυρεση του συνταξιοδοτικού μισθοῦ».

5. Τό άρθρο 17β του κ.ν. 792/1978, όπως έχει προστεθεί με τό άρθρο 19 του ν. 1085/80, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 17β

Θαλαμηπόλοι, Ξυλουργοί, βοηθοί φροντιστών, ναύκληροι, αρχιθερμαστές, κυβερνήτες, λιπαντές, αρτοποιοί και μηχανοδηγοί που έχουν πραγματοποιήσει μετά την απόκτηση της άδειας έξι χρόνια πραγματική ναυτική υπηρεσία καθώς και ναυτικοί κάτοχοι άδειας μαγειρίου Γ' τάξης που έχουν πραγματοποιήσει μετά την απόκτηση της άδειας οκτώ χρόνια τουλάχιστον πραγματική ναυτική υπηρεσία σε πλοία της κατηγορίας Β' του πίνακα 1 του άρθρου 16 υπάγονται στην οικεία κλάση συνταξιοδοτικού μισθού μαγειρίου Α' τάξης με την προϋπόθεση ότι έχουν καταβάλει ή ότι θά καταβάλουν τις αντίστοιχες εισφορές μαγειρίου Α' τάξης».

6. Τό άρθρο 27 του κ.ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 27

1. Γιά τήν ανικανότητα ασφαλισμένου ή μέλους της οικογένειάς του γνωματεύουν οι πρωτοβάθμιες ύγειονομικές επιτροπές του Δημοσίου ή του ΙΚΑ.

Γιά κάθε άμφισβήτηση που άφορά γνωμάτευση πρωτοβάθμιας ύγειονομικής επιτρο-

πής επιτρέπεται προσφυγή από τόν ενδιαφερόμενο και τό NAT στην οικεία δευτεροβάθμια ύγειονομική επιτροπή μέσα σε τριάντα (30) ήμέρες από τήν επίδοσή της σε αυτόν. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας και του κατά περίπτωση αρμόδιου ύπουργού καθορίζεται ή αποζημίωση που καταβάλλει τό NAT στό δημόσιο ή στό ΙΚΑ, καθώς και ή διαδικασία γιά τήν εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

2. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος ή μέλος της οικογένειάς του παραπέμπεται σε νοσοκομείο γιά παρακολούθηση ή παρατήρηση, είτε από τό NAT είτε από τις ύγειονομικές επιτροπές ή τήν άναθεωρητική επιτροπή, τά νοσοκομειακά έξοδα και κάθε άλλη σχετική δαπάνη βαρύνουν τό NAT.

3. Η ανικανότητα μέλους οικογένειας που ζητά παροχή διαπιστώνεται σε προθεσμία ενός έτους από τό θάνατο του ασφαλισμένου ή του συνταξιούχου, σύμφωνα με τά όριζόμενα στό άρθρο αυτό.

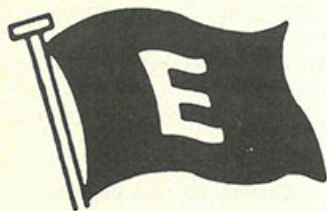
4. Η σύνταξη τών προσώπων γιά τά όποία οι ύγειονομικές επιτροπές αποφαίνονται ότι ή υγεία τους έχει άποκατασταθεί διακόπτεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του NAT.

5. Γιά τά ποσοστά ασφαλιστικής ανικανότητας ισχύουν και γιά τό NAT οι διατάξεις της νομοθεσίας του ΙΚΑ. Ο διευθυντής παροχών του NAT έχει ανάλογη αρμοδιότητα με τό διευθυντή ύποκαταστήματος ΙΚΑ».

6. Απαιτήσεις του NAT ή τών ασφαλισμένων του κατά του NAT που προέκυψαν από τόν έπανυπολογισμό τών συντάξεων με βάση τις διατάξεις του νόμου 792/1978 θεωρούνται παραγεγραμμένες. Συντάξεις που έχουν έπανυπολογιστεί και άπονεμηθεί με βάση τό άρθρο 11 του νόμου 792/1978 (ΦΕΚ 110) θεωρούνται ότι έχουν σωστά έπανυπολογιστεί και άπονεμηθεί.

7. Επιτρέπεται ή επανεξέταση των κατά τή δημοσίευση του νόμου αυτού συνταξιούχων από τήν οικεία ύγειονομική επιτροπή. Αν οι επανεξεταζόμενοι κρίνονται ικανοί, διακόπτεται ή σύνταξή τους με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του NAT.

Με απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας όρίζονται οι προϋποθέσεις και ή διαδικασία γιά τήν εφαρμογή της παραγράφου αυτής.



EMBIRICOS 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

8. "Όσοι μετά τη δημοσίευση του νόμου αυτού συνταξιοδοτούνται από το NAT λόγω νικατοτήτας ή άτυχήματος επανεξετάζονται από τις ύγειονομικές επιτροπές κάθε ριετία μέχρι τη συμπλήρωση του 50ου έτους της ηλικίας τους, εκτός από αυτούς ού πάσχουν από άνιαιο νόσημα. Η κρίση ιά τήν άνικανότητα πρέπει νά στηρίζεται τις ειδικές συνθήκες άσκησης του ναυτικού παγγέλματος καί στις ειδικές συνθήκες της ιδιόκτητας καί του βαθμού του επανεξεταζόμενου συνταξιούχου.

"Αν οι επανεξεταζόμενοι κρίνονται ίκανοί, σύνταξη τους διακόπτεται με άπόφαση του ιοικητικού συμβουλίου του NAT.

9. Οι συνταξιούχοι του NAT τών οποίων τό υνολικό ποσό σύνταξης προσδιορίστηκε ύμφωνα με τό άρθρο 11 παρ. 3 του ν. 405/1983 (ΦΕΚ 180) όπως αυτό τροποποιήθηκε με τό ν. 1539/1984 (ΦΕΚ 64), επανεντάσσονται από τήν έναρξη καταβολής της σύνταξής τους, με άπόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, σε κατηγορία πού αντίτοιχει σε σύνταξη ναυτικού με ύπηρεσία άνω σε πλοίο.

"Άρθρο 3
παγόρευση της ναυτολόγησης συνταξιούχων.
"Αναστολή καί λήξη της σύνταξης.

1. Στο άρθρο 34 του κ.ν. 792/78 προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

"7. Απαγορεύεται ή ναυτολόγηση συνταξιούχων άλλων ασφαλιστικών οργανισμών ού κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο. Η παράβαση της διάταξης αυτής συνεπάγεται τήν άμε-

ση διακοπή της σύνταξης τών πιδό πάνω συνταξιούχων για όσο χρόνο εργάζονται σε πλοίο".

2. Στο άρθρο 26 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 12 ως εξής:

"12. Οι συνταξιούχοι του NAT ύποβάλλουν τόν 'λανούριο κάθε έτους δήλωση για τό άμετάβλητο τών συνταξιοδοτικών προϋποθέσεων τους. Οι πληρεξούσιοι συνταξιούχων του NAT, κατά τόν έλεγχο τών πληρεξούσιων έγγραφων τους, πού ισχύουν για μία πενταετία, δηλώνουν με ύπεύθυνη δήλωση του ν.δ. 1055/1969 (ΦΕΚ 28) τό λόγο για τόν οποίο ό συνταξιούχος δέν εισπράττει άυτοπροσώπως τή σύνταξη τους. Με άπόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για τήν εφαρμογή της παραγράφου αυτής".

3. Μετά τό άρθρο 25 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται 25α ως εξής:

"Άρθρο 25α
"Αναστολή καταβολής της σύνταξης
Η καταβολή της σύνταξης αναστέλλεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) "Αν ό συνταξιούχος εκτίει σε ελληνικές φυλακές ποινή στερητική της έλευθερίας μεγαλύτερη από ένα έτος καί για όσο χρόνο τήν εκτίει.

"Αν όμως ύπάρχουν πρόσωπα πού σε περίπτωση θανάτου του θά έπαιρναν σύνταξη, τά πρόσωπα αυτά παίρνουν τή σύνταξη πού θά έπαιρναν σε περίπτωση θανάτου του συνταξιούχου.

β) Για όσο χρόνο ό συνταξιούχος λόγω άτυχήματος ή άνικανότητας δέν προσέρχεται νά έξεταστεί. Στη σχετική πρόσκληση του NAT πού επιδίδεται με άπόδειξη όρίζεται καί

εϋλογη προθεσμία.

4. Μετά τό άρθρο 26 του κ.ν. 792/78 προστίθεται άρθρο 26α ως εξής:

"Άρθρο 26α
Λήξη συνταξιοδοτικού δικαιώματος
Τό συνταξιοδοτικό δικαίωμα λήγει στο τέλος του μήνα μέσα στον οποίο ό συνταξιούχος πέθανε ή ή χήρα ασφαλισμένου συνήψε νέο γάμο ή τά τέκνα ή οι άδελφοί ασφαλισμένου συμπλήρωσαν τό όριο ηλικίας πού προβλέπεται στην παρ. 1 του άρθρου 20. "Αν όμως πριν από τή συμπλήρωση της ηλικίας αυτής συνήψαν γάμο, τό συνταξιοδοτικό τους δικαίωμα λήγει στο τέλος του μήνα στον οποίο έγινε ό γάμος. Κατ' έξαίρεση, τό συνταξιοδοτικό δικαίωμα τέκνου ή άδελφού ασφαλισμένου δέν λήγει στις πιδό πάνω περιπτώσεις αν είναι άπόλυτα καί όριστικά άνικανος για βιοποριστική εργασία".

5. Οι διατάξεις τών έδαφίων β καί δ της παραγράφου 1 του άρθρου 20 του κ.ν. 792/1978 αντικαθίστανται ως εξής:

"β. Τά άγαμα τέκνα πού έχουν γεννηθεί σε γάμο, έχουν νομιμοποιηθεί ή έχουν άναγνωριστεί έκουσίως ή δικαστικώς καθώς καί όσα έχουν υιοθετηθεί τουλάχιστον τρία έτη πριν από τό θάνατο του ασφαλισμένου, μέχρι τή συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους ή για όσο χρόνο συνεχίζουν τις σπουδές τους σε σχολές της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, όπως καθορίζει άπόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας καί μέχρι τή συμπλήρωση του 24ου έτους, έφόσον μετά τή συμπλήρωση του 18ου έτους δέν άσκοούν επάγγελμα ούτε λαμβάνουν σύνταξη από τό δημόσιο ή από άλλο ασφαλιστικό φορέα. "Επίσης τά άγαμα ή έγγαμα τέκνα πού είναι ά-



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: 271460

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telex: (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

πόλυτα και όριστικά άνικα για κάθε βιοποριστική εργασία».

«δ. Οι άγαμοι άδελφοί τούς όποιους αποδεδειγμένα συντηρούσε ό άσφαλισμένος πού πέθανε, μέχρι τή συμπλήρωση τού 18ου έτους τής ήλικίας τους ή για όσο χρόνο συνεχίζουν τίς σπουδές τους σέ σχολές τής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, όπως καθορίζει απόφαση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, καί μέχρι τή συμπλήρωση τού 24ου έτους, εφόσον μετά τή συμπλήρωση τού 18ου έτους δέν άσκούν επάγγελμα ούτε λαμβάνουν σύνταξη από τό δημόσιο ή από άλλο άσφαλιστικό φορέα.

'Επίσης οι άγαμοι ή έγγαμοι άδελφοί τούς όποιους αποδεδειγμένα συντηρούσε ό άσφαλισμένος, εφόσον είναι απόλυτα καί όριστικά άνικα για κάθε βιοποριστική εργασία».

6. 'Η παράγραφος 5 τού άρθρου 20 τού κ.ν. 792/1978 καταργείται.

Άρθρο 4

1. Μετά τό άρθρο 208 τού Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), (ν.δ. 1875/1973, ΦΕΚ 261) προστίθεται άρθρο 208 α ως έξης:

«Είκοινη ναυτολόγηση. Ναυτολόγηση συνταξιούχων.

Άρθρο 208α. Ναυτικός πού έχει απογραφεί καί ναυτολογηθεί ή καταχωρηθεί στίς καταστάσεις πλοίου με ξένη σημαία άσφαλισμένου στό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), άν δέν εργάζεται στό πλοίο, καθώς καί συνταξιούχος τού ΝΑΤ ή άλλου φορέα με συμμετοχή τού ΝΑΤ κατά τίς διατάξεις τής διαδοχικής άσφάλισης, άν επαναλαμβάνει τό ναυτικό επάγγελμα χωρίς άδεια τής άρμόδιας άρχής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους. Μετατροπή τής ποινής δέν επιτρέπεται. Με τήν ίδια ποινή τιμωρείται ό πλοίαρχος πού τόν ναυτολόγησε ή υπέγραψε τήν κατάσταση πληρώματος τού συμβεβλημένου πλοίου, ό πραγματικός πλοιοκτήτης, ό κατά τό καταστατικό τής εκπρόσωπος τής πλοιοκτήτριας εταιρίας, οι αντιπρόσωποί τους πού έχουν δηλωθεί στό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ή στό ΝΑΤ, καθώς καί ό υπάλληλος με τήν έννοια τού άρθρου 13 τού ποινικού κώδικα πού έχει συνεργήσει».

2. 'Η περίπτωση σι της παραγράφου 1 τού άρθρου 250 τού ΚΔΝΔ άριθμείται ως ζ καί μετά τήν περίπτωση ε προστίθεται νέα περίπτωση σι ως έξης:

«στ. 'Υστερα από καταδίκη με άμετάκλητη δικαστική απόφαση για παράβαση τού άρθρου 208 α».

3. 'Η παράγραφος 1 τού άρθρου 239 τού ΚΔΝΔ αντικαθίσταται ως έξης:

«1. Οι διατάξεις τών άρθρων, 207, 208α, 209, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 230 καί 231 εφαρμόζονται καί στους ήμεδαπούς ναυτικούς πού υπηρετούν σέ πλοία με ξένη σημαία άσφαλισμένα στό ΝΑΤ».

Άρθρο 5

Υπαγωγή ναυτικών στίς διατάξεις τού 'Οργανισμού 'Εργατικής Κατοικίας

'Η παράγραφος 2 τού άρθρου 52 τού κ.ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως έξης:

«2. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση τών 'Υπουργών 'Εργασίας καί 'Εμπορικής Ναυτιλίας μπορούν νά υπαχθούν στίς διατάξεις τού ν.δ. 2963/1954 (ΦΕΚ 195) οι ναυτικοί πού υπάγονται στήν άσφάλιση τού ΝΑΤ. Με τό ίδιο προεδρικό διάταγμα καθορίζονται οι εισφορές καί κάθε λεπτομέρεια για τήν εφαρμογή της παραγράφου αυτής».



★ 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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Τό 'Ελληνικό πλοίο μέσω της HELMEPA κερδίζει σέ αξιοπιστία

Τά «Ναυτικά Χρονικά» μιλούν μέ τόν διευθυντή της HELMEPA κ. Δημ. Μητσάτσο.

Μέ την εύκαιρία της προκηρύξεως ά-ό την ΕΟΚ του 1987 ως Εύρωπαϊκού Έτους Περιβάλλοντος καί της εμπρα-της συνεργασίας της 'Ελληνικής "Ε-ωσις Προστασίας Θαλασσίου Περι-άλλοντος (HELMEPA) μέ την 'Αμερικα-κή 'Ακτοφυλακή (USCG), τά «Ναυτικά ονικά» μέσα από μία συζήτηση μέ ν διευθυντή της HELMEPA κ. Δημή-η Μητσάτσο, παρουσιάζουν την μορ-ή που έχει λάβει η συνεργασία της ELMEPA μέ την Coast Guard καί την μμετοχή της στο Εύρωπαϊκό Έτος εριβάλλοντος.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Τόν Σεπτέμβριο του 1986 HELMEPA παρουσίασε στην ελληνική ναυτική κοινότητα του Πειραιά μία πρακτική καί συνεχιζόμενη συνεργα-ία μέ την 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή (SCG). Πού βρίσκεται αυτή η συνεργα-α σήμερα καί ποιά μορφή έχει πάρει;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Είναι γνωστή σέ όλους συνεχής καί έκτεταμένη δραστηριότη-! της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας : σχέση μέ τά λιμάνια της Β. 'Αμερικής : σύμβαση στή δικαιοδοσία της SCG. Οι επισκέψεις ελληνικών, καί γε-κά ελληνόκτητων πλοίων, στά λιμάνια ν ΗΠΑ αποτελούν ένα μεγάλο τμήμα ν θαλάσσιων μεταφορών που άνα-μβάνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες. 'Από την πλευρά τους οι 'Αμερικανι-ς 'Αρχές έχουν, λόγω της μεγάλης έ-ασης της χώρας τους, έναν τεράστιο ιθμό λιμανιών καί άκτές πολλών μι-ον νά προστατέψουν. Παράλληλα, ν είναι λίγες οι φορές που ή 'Αμερικαν-ή 'Ακτοφυλακή βοήθησε καί έσωσε α πλοία καί ναυτικούς που κινδύ-αν στά χωρικά ύδατα των ΗΠΑ. 'Εξ αιτίας άκριβώς της μεγάλης έκτα-ς του γεωγραφικού χώρου που έλέγ-υν, αλλά καί του πλήθους των προ-γγίσεων στά λιμάνια τους, ή USCG έ-άναπτύξει ένα έξαιρετικά λεπτομε-ακό καί πλήρες σύστημα έλέγχου

καί παρακολούθησης των πλοίων, χρη-σιμοποιώντας φυσικά τή διαθέσιμη στή χώρα τους προηγμένη τεχνολογία ήλε-κτρονικών ύπολογιστών καί τά αντί-στοιχα τεχνικά μέσα.

'Η HELMEPA, κατά τίς έπαφές καί τίς επισκέψεις της στην έδρα της USCG στην Ουάσιγκτον, είχε την εύκαιρία νά διαπιστώσει, από πρώτο χέρι, πώς λει-τουργεί τό σύστημα αυτό καί νά κατα-λήξει στην έκτίμηση, όπως θά δούμε στή συνέχεια, του βαθμού καί του τρό-που συνεργασίας μέ την USCG για την καλύτερη δυνατή έξυπνότητα των πλοίων καί εταιριών μελών της.

Τά στοιχεία που προέρχονται από τούς 11 περιφερειακούς Διοικητές της 'Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής συγκεν-τρώνονται στο 'Αρχηγείο της στην Ουά-σιγκτον. Κάθε πλοίο που έχει προσεγγί-σει σέ 'Αμερικανικό Λιμάνι έχει τό ίστο-ρικό του. 'Η έπεξεργασία των στοιχείων αυτών περιλαμβάνει καί την έξαγωγή στατιστικών πινάκων κατά σημαία, τύπο πλοίου, κατηγορίες παραλείψεων, καί, μετά την γνωριμία της USCG μέ την HELMEPA, την ιδιότητα του μέλους της "Ενωσής μας.

"Όπως άναφέρθηκε από τούς εκπρο-σώπους της USCG που μάς επισκέφθη-καν τόν Σεπτέμβριο του 1986, τόν Πλοίαρχο Robinson, καί τόν κ. Angelo, εκπροσώπους του άρμοδίου Ναυάρχου Κίμε, ό πιο πρόσφατος πίνακας στατι-στικών στοιχείων είναι ό ακόλουθος:

Έλλην. Πλοία
πλοία μέλη
HELMEPA

α) 'Επισκέψεις πλοίων σέ 'Αμερικανικά λιμάνια	1.554	517
β) 'Επιθεωρήσεις σέ πλοία που επισκέ-φθηκαν 'Αμερικανικά λιμάνια	586	177

γ) Ποσοστό έπιθεω-ρήσεων επί του ά-ριθμού επισκέψεων 37,6% 34,2%

δ) 'Επιθεωρήσεις ό-που βρέθηκαν έλ-λειψείς 342 43

ε) Ποσοστό έπιθεω-ρήσεων όπου βρέ-θηκαν έλλείψεις 58,1% 24,3%

στ) 'Ανάλυση των έλλείψεων που παρα-τηρήθηκαν στά πλοία-μέλη της HELME-PA.

1. Σωστικά	3
2. Συστήματα ύγιεινης	1
3. Πυροσβεστικά	4
4. Συστήματα φορτώσεως	6
5. Ναυτιλιακά βοηθήματα (χάρτες, εκδόσεις)	53
6. Έντυπα καί έγγραφα	23
7. Πηδάλιο	4

ζ) Κανένα πλοίο μέλος της HELMEPA δέν παρέβει ούτε θεωρήθηκε ύποπτο για παράβαση των Κανονισμών της MARPOL 73/78 περί άπορρίψεων.

Είναι φανερό από τά παραπάνω ότι τά μέλη της HELMEPA έμφανίζουν πολ-ύ εύνοική εικόνα καί έπίδοση, όχι μόνο στον μηδενικό άριθμό παραβάσεων της MARPOL, αλλά καί στο είδος των παρα-λείψεων σέ σχέση μέ τούς κανονισμούς της USCG (έκδόσεις, χάρτες κλπ.). Καί τούτο τίς περισσότερες φορές όφείλε-ται είτε σέ ένα μακρό χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από την προηγούμενη προσέγγιση του πλοίου σέ 'Αμερικανι-κό λιμάνι, είτε σέ έπίσκεψη του 'Επιθεω-ρητή της USCG άμέσως μετά την άφιξη, όποτε δέν έχει προλάβει ό πράκτορας νά έφοδιάσει άκόμη τό πλοίο μέ τίς άπα-ραίτητες έκδόσεις που του έχουν ήδη παραγγελθεί από την εταιρία, για παρά-δοση στον Πλοίαρχο.

Τό πρώτο, λοιπόν, άπό συγκεκριμέ-νο συμπέρασμα από τίς έπαφές της HELMEPA μέ την USCG ήταν ή έπιβε-βαίωση, μέσα από στοιχεία της 'Αμερι-

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

κανικής Κυβέρνησης, των μέτρων που λαμβάνονται από τα μέλη της HELMEPA για την τήρηση των διεθνών, αλλά και των εθνικών κανονισμών ασφάλειας πλοίου και αποφυγής ρύπανσης της θάλασσας. "Ενα άλλο, που προκύπτει άμεσα μετά είναι η γνωριμία και η συμμετοχή της USCG στην ελληνική αυτή πρωτοβουλία. Συγκεκριμένα, η κοινή Διακήρυξη "Εθελοντικής Δέσμευσης ναυτεργατών και πλοιοκτητών «Νά Σώσουμε τις Θάλασσες» του Ιουνίου 1982 βρίσκεται στα χέρια όλων των 11 περιφερειακών Διοικήσεων και επιθεωρητών της USCG συνοδευόμενη από επεξηγηματική εγκύκλιο του αρχηγείου της.

"Ήδη έχουν αρχίσει να φθάνουν στα γραφεία της HELMEPA επιστολές από κατά τόπους "Επιθεωρητές της USCG, με τις οποίες ζητούν τη μεσολάβηση της "Ενωσής μας σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που δεν είναι μέλη μας και δεν ανταποκρίθηκαν σε ειδοποιήσεις των "Αμερικανικών "Αρχών για παραβάσεις πλοίων τους που έχουν επισύρει σχετικά μηδαμινές χρηματικές ποινές. "Από αυτά τα περιστατικά, ως σημειωθεί ότι κανένα δεν άφορα μέλος της HELMEPA.

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι το ελληνικό γενικό πλοίο έχει, μέσα από την HELMEPA, κερδίσει σε αξιοπιστία. Και όχι μόνο σε σχέση με την USCG. "Ας μην ξεχνούμε τον IMO, αλλά και μη ναυτιλιακούς φορείς, όπως η ΕΟΚ. Πρόσφατα μόλις, τον Ιούνιο 1986, πραγματοποιήθηκε στην "Αθήνα Διεθνής Συνάντηση με τη συνεργασία της "Επιτροπής της ΕΟΚ και με θέμα "Η Ναυτιλιακή Βιομηχανία και η Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος". "Υπενθυμίζω την όμοφωνη απόφαση των συνέδρων για τη διεύρυνση και εξάπλωση του μηνύματος της εθελοντικής προστασίας των ωκεανών που ξεπήδησε μέσα από την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια.

"Όσον αφορά τον IMO, η HELMEPA έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί από κοντά τις συνόδους των "Επιτροπών Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλ-

λοντος (MEPC) και της "Ασφάλειας στη Θάλασσα (MSC) σαν μέλος /έμπειρο γνώμονας/ τεχνικός σύμβουλος της "Εθνικής μας "Αντιπροσωπείας.

Μία από τις προσφορές της HELMEPA προς τα μέλη της ήταν και η διανομή από διετίας ειδικών μεταλλικών πινακίδων για τους κανόνες πετρέλευσης, σύμφωνα με τη MARPOL 73/78 στις οποίες αναφέρθηκε πρόσφατα και η εγκύκλιος του YEN της 26.9.1986.

Στην προσπάθειά της να πολλαπλασιάσει τις προσφορές στα μέλη της, η "Ενωσή μας θα τα εφοδιάσει σύντομα με ανάλογες πινακίδες των βασικών κανονισμών της USCG, καθώς και με μία πολύ σύντομη αναφορά των κύριων σημείων των απαιτήσεων της USCG με τη μορφή εγχειριδίου ανάλογου με αυτό για την MARPOL 73/78 που έχουμε ήδη εκδόσει και διανέμει στα μέλη μας.

Στόχος αυτών των προσπαθειών είναι η κατά το δυνατόν καλύτερη και πληρέστερη ενημέρωση των πλοίων μελών και των στελεχών τους, ώστε το ελληνικό πλοίο μέλος της HELMEPA να είναι προετοιμασμένο με τον κατάλληλο τρόπο για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των διεθνών, αλλά και εθνικών, κανονισμών.

"Η εθελοντική διάσταση, που αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα στη λειτουργία των μελών της "Ενωσής μας, έχει ήδη καλυφθεί ως εξής: Πλοία μέλη της HELMEPA έχουν ειδοποιήσει την USCG για την επικείμενη άφιξή τους σε "Αμερικανικό λιμάνι ζητώντας εθελοντικά την επιθεώρησή τους, ανεξάρτητα από τον χρόνο της προηγούμενης επιθεώρησης.

Και είναι πολύ δύσκολο, πιά, για ένα πλοίο μέλος είτε να βρεθεί άπροετοίμαστο για οποιαδήποτε επιθεώρηση, οποτεδήποτε και αν γίνει αυτή, είτε να μην είναι ενημερωμένο πάνω και στις πιο πρόσφατες απαιτήσεις της USCG. Κι αυτό γιατί οι κεντρικές υπηρεσίες της USCG έχουν αναλάβει να τροφοδοτούν την HELMEPA, ανά τρίμηνο, με τις νεώτερες εκδόσεις τους, ή τις τροποποιήσεις σε παλαιότερους κανονισμούς, και

ούτω καθεξής. Τα νέα αυτά στοιχεία περνούν στα εκπαιδευτικά σεμινάρια της HELMEPA.

Κάτω από το πρίσμα των νεώτερων αυτών εξελίξεων και με την προϋπόθεση ότι το ελληνικό πλοίο είναι «καθαρό», δεν βλέπω πώς και γιατί να μην επωφελείται από την προσφορά της HELMEPA, έτσι ώστε να κρατάει δικαιωματικά την διεθνή πρωτοπορία που του ανήκει.

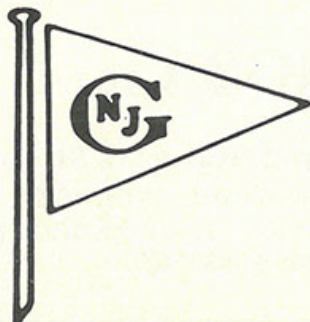
Τά δολλ. 500 κατά πλοίο, ετησίως, και σε περίπτωση παροπλισμού τό 50% αυτής της συνδρομής, δεν νομίζω ότι αποτελούν εμπόδιο, αν σκεφτεί κανείς τις έκτακτες δαπάνες που πολλές φορές απαιτούνται κατά τις προσεγγίσεις π.χ. σε λιμάνια των ΗΠΑ για την γρήγορη και εγκαίρη κάλυψη μικροελλείψεων ι-σως, που όμως επισύρουν κάποιες ποινές. Αυτές οι δαπάνες, που μπορεί να ξεπερνούν και τα δολ. 5000 ανά πλοίο, είναι δυνατόν να αποφευχθούν. Και είναι άπορίας άξιο πώς "Ελληνες πλοιοκτήτες, που φημίζονται για τό εύρύ τους πνεύμα, δεν έχουν ακόμα συλλάβει τις δυνατότητες και τις προοπτικές που ανοίγονται μέσα από την εθελοντική δράση, την ενημέρωση των πληρωμάτων και γενικά την ιδιότητα του μέλους της HELMEPA.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Γνωρίζουμε ότι τό 1987 έχει προκηρυχθεί Εύρωπαϊκό "Ετος Περιβάλλοντος από την ΕΟΚ. Ποιά είναι η συμμετοχή της HELMEPA σ' αυτό;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Σύμφωνα με απόφαση των "Υπουργών Περιβάλλοντος της ΕΟΚ, σε κάθε μία από τις 12 χώρες μέλη της Κοινότητας συγκροτήθηκαν και λειτουργούν "Εθνικές "Επιτροπές με κύριο έργο την υποστήριξη, την προώθηση και τό συντονισμό των εθνικών προγραμμάτων για τό Εύρωπαϊκό "Ετος Περιβάλλοντος (Ε.Ε.Π.).

"Η HELMEPA συμμετέχει ενεργά και δραστήρια στην "Ελληνική "Εθνική "Επιτροπή, καθώς και σε αριθμό υποεπιτροπών. "Εδω θα πρέπει να πω ότι τα μέλη της "Εθνικής "Επιτροπής είναι 33 και αν-

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

τιπροσωπεύουν ένα ευρύ φάσμα φορέων, από το δημόσιο, τον ημικρατικό και τον ιδιωτικό τομέα, με κύριο κριτήριο το έργο που έχουν επιτελέσει και τη δράση που έχουν αναπτύξει σε πανελλήνια κλίμακα.

Μέσα στο πλαίσιο της Έθνικής Έπιτροπής ή HELMEPA συνεχίζεται την έθελοντική μάχη της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας για «Καθαρές Έλληνικές Θάλασσες και Άκτες», αλλά και για Ασφαλή Πλοία και Καθαρές Θάλασσες σ' ολόκληρο τον πλανήτη, όπου το ελληνικό πλοίο μεταφέρει την ελληνική ψυχή και το ελληνικό πνεύμα.

Η Ελλάδα, σαν Μεσογειακή χώρα, αλλά και από τη γεωφυσική της διάταξη, έχει κάθε λόγο όχι μόνο να ενδιαφέρεται αλλά και να ανησυχεί ιδιαίτερα για την προστασία του περιβάλλοντος. Τά πάνω από 3000 μικρά και μεγάλα νησιά της και τα κάπου 15.000 χιλιόμετρα άκτων υπογραμμίζουν την ανάγκη να δοθεί έμφαση στο θαλάσσιο περιβάλλον της πατρίδας μας. Παράλληλα, όμως, ως μήν ξεχνούμε το βραχώδες και άγονο έδαφος με λιγοστά τα πολύτιμα δάση, μοναδικούς στον κόσμο βιότοπους αλλά και μερικά από τα ραγδαία εξαφανιζόμενα από το πρόσωπο της γης είδη του ζωικού βασιλείου. Αν σ' αυτήν την οικολογική ευαίσθητη ισορροπία προσθέσει κανείς τη γοητεία που άσκει ταγκόσμια το ελληνικό τοπίο σε συνδυασμό με το κλίμα και τα ιστορικά μνημεία από τη μακριά ιστορία του τόπου, ίναι εύκολο να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα είναι χώρα εύαλ-η.

Από την άλλη πλευρά, για έναν τόπο ού ή επιβίωσή του στηρίζεται στη ναυιλία και στον τουρισμό είναι πολύ δύ-κολο να γίνουν άμέσως αντιληπτές και μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στο περιβάλλον. Κι αυτές είναι δυνατόν να ροκύνουν από την αυξημένη διακίνη-η μεταφορικών μέσων, την κατακόρυ-η αύξηση της ποσότητας των άστικών υμάτων και απορριμμάτων, αλλά και ις βιομηχανικής ρύπανσης από τις ογκωμένες ανάγκες σε καταναλωτικά γαθά ενός πολλαπλάσιου σε μέγεθος ληθυσμού.

Όλα τα παραπάνω οδηγούν στο ότι Ε.Ε.Π. δεν πρέπει να μείνει ένα από ι πολλά Έτη - άφιερώματα, που τό άν-κείμενό τους περνάει σε δεύτερη ή και ίτη μοίρα, μόλις παρέλθουν οι καθο-σμένοι δώδεκα μήνες του «Έτους». Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο ο ρόλος της ΕΛΜΕΡΑ και των μελών της είναι ση-ντικός και καθοριστικός. Η Έλληνι-Ναυτιλιακή Κοινότητα, που περιλαμ-νει στους κόλπους της Έλληνες οιοκτήτες και ναυτικούς, ναυτιλιακές ιριές αλλά και τράπεζες, ναυπηγεία, ιριές πετρελαιοειδών, ναυτασφαλι-ς, ναυλομεσίτες, προμηθευτές και έ-πληθος επιχειρήσεων που κινούνται

γύρω από το ελληνικό πλοίο και ώφε-λούνται από τις συναλλαγές τους μ' αυ-τό, έχει τη δυνατότητα και την ευκαιρία, τώρα με το Ε.Ε.Π., να πάρει, μέσα από την HELMEPA, τις πρωτοβουλίες εκεί-νες που θα φέρουν τον ιδιωτικό τομέα στην πρωτοπορία της κοινωνικής προ-σφοράς. Αυτή είναι άλλωστε η πολιτική της Κοινότητας για το Ε.Ε.Π. Κι έχει γί-νει ευρύτερα αποδεκτή με στόχο την προέκταση των επιπτώσεων από τις δραστηριότητές μας τόσο χρονικά στο μέλλον όσο και προς την κατεύθυνση των διεθνών διαστάσεων μιας σωστής περιβαλλοντικής πολιτικής με έμφαση στη συνετή διαχείριση των φυσικών πό-ρων του πλανήτη μας που ραγδαία άφα-νίζονται.

Για την ύλοποίηση αυτών των στό-χων η HELMEPA χρησιμοποιεί την πολύ γνωστή και οικεία μορφή του «γλάρου», αποβλέποντας στην ευαισθητοποίηση του ευρύτερου κοινού μέσα από τις άφι-σες, αυτοκόλλητα και τηλεοπτικά «σπότς». Η δη, ή Έθνική Έπιτροπή έχει αποδεχθεί το «γλάρο» σαν ένιαίο έβλη-μα της ελληνικής έκστρατείας για «Κα-θαρές Έλληνικές Θάλασσες και Ά-κτές», και επί πλέον τον πρότεινε για ευρύτερη υίοθεσία και από τις άλλες χώρες μέλη της ΕΟΚ.

Τό Ε.Ε.Π. αντιπροσωπεύει μία πρό-κληση στο ελληνικό φιλότιμο και συγ-χρόνως μία πρόσκληση για ένεργό συμ-μετοχή και δραστηριοποίηση σε όλα τα επίπεδα. Η HELMEPA υποστηρίζει τους στόχους του Ε.Ε.Π. με βαθειά πί-στη στον παράγοντα «άνθρωπος», στον Έλληνα ναυτικό και στην παραδοσιακή του αγάπη για τη θάλασσα.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Μιά και είμαστε στην άρ-

χή ενός καινούργιου χρόνου, ποιές προοπτικές ανοίγονται μπροστά σας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Είναι δύσκολο να μιλάει κανείς για προοπτικές στο χώρο της ναυτιλίας σήμερα. Η HELMEPA δεν εί-ναι βέβαια ναυτιλιακή εταιρία με τις κα-θημερινές αγωνίες και τό καυτό πρό-βλημα στά χέρια της, σαν σάρκα από τη σάρκα της όμως δέχεται τις επιπτώσεις από μία κρίση που συνεχίζεται, άλλοτε έντεινόμενη και άλλοτε αφήνοντας κά-ποια περιθώρια έλπίδας.

Η έξασφάλιση της ανταγωνιστικότη-τας του ελληνικού πλοίου, που σ' αυτήν κατατείνουν οι προσπάθειες τόσο της Πολιτείας όσο και των φορέων της ναυ-τιλίας, δεν επιτυγχάνεται όμως μόνο μέσα από τη θέσπιση ενός πλαισίου βα-σισμένου αποκλειστικά σε στενά επιχει-ρηματικά ή συντεχνιακά ώφέλη. Ένας παράγοντας, που τελικά στηρίζει και πλαισιώνει τους άλλους δύο, είναι ά-ναμφισβήτητα πιά η άφύπνιση της ναυ-τιλιακής βιομηχανίας στους κινδύνους που έγκυμονεί η παραγνώριση των πα-ραμέτρων της ανάπτυξης και της πα-ράλληλης προστασίας του περιβάλλον-τος στη χάραξη της πολιτικής της. Με την όξυνση και τό δυναμισμό που την διακρίνει όμως δεν είναι δυνατόν παρά να αναγνωρίσει στο σύνολό της, και σύντομα μάλιστα, τό ρόλο που η HEL-ΜΕΡΑ μπορεί να παίξει, και παίζει, σ' αυτόν τον τόσο ζωτικό και κάριο για την έθνική μας οικονομία τομέα.

Μ' αυτές τις σκέψεις δεν μπορεί κα-νείς παρά να αισιοδοξει για τό μέλλον και να εύχεται ολόψυχα να πραγματο-ποιηθούν οι έλπίδες μας. Καλά ταξίδια σε όλους σε Άσφαλείς και Καθαρές Θά-λασσες.

MAYPOYΔΗΣ O.E.

BELGIUM

TAX FREE CARS

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
- **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

- **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
- **ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ**

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

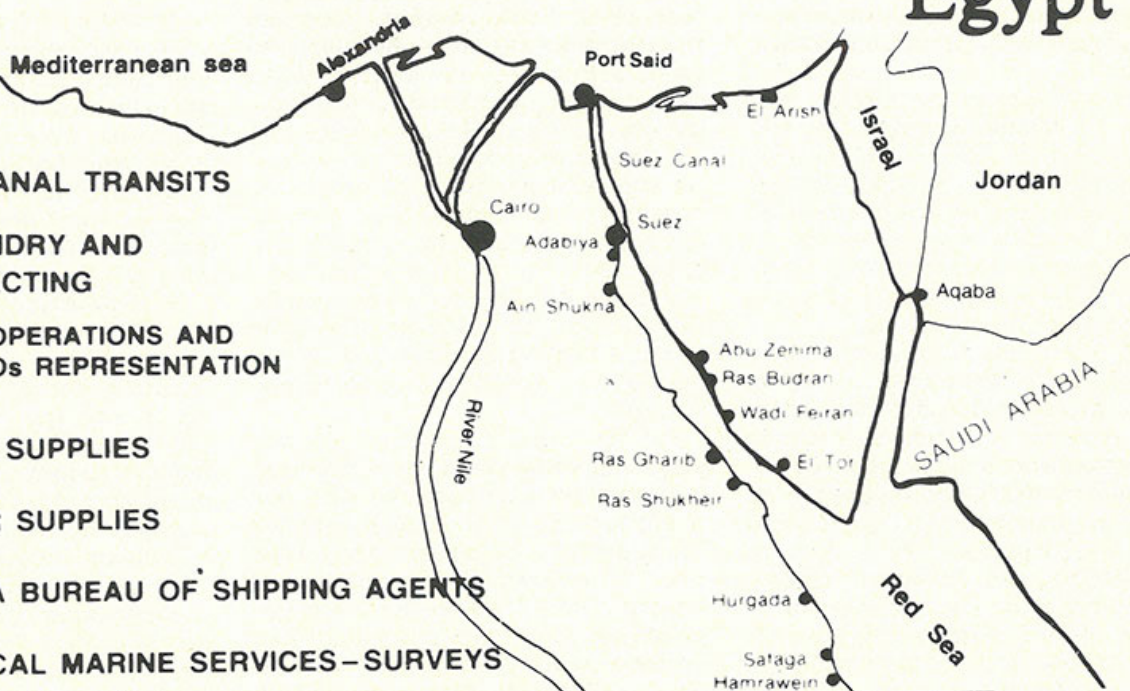
ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

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

ΧΙΟΣ: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276

World Marine Services in Egypt

- SUEZ CANAL TRANSITS
- HUSBANDRY AND CONTRACTING
- CARGO OPERATIONS AND LINER COs REPRESENTATION
- MARINE SUPPLIES
- BUNKER SUPPLIES
- PANAMA BUREAU OF SHIPPING AGENTS
- TECHNICAL MARINE SERVICES - SURVEYS



World Marine Corp. Head Office - Operations	Piræus	Tlx 241600 12 WMAR GR	Tel (1) 4135024 25 45 47
World Marine Egypt. Representation	Port Said	Tlx 63 134 WMAR UN	Tel (66) 34186
Representatives	Alexandria	Tlx 55 419 WORLD UN	Tel (3) 805985
	Suez	Tlx 66 094 WOMAR UN	Tel (62) 26114

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

“Ένα πρόγραμμα της CAACE με συγκεκριμένες προτάσεις για τη μείωση του πλεονάζοντος τοννάζ. Η χρηματοδότηση των διαλύσεων. Η διαφορά μεταξύ τιμής διαλύσεως και πωλήσεως. Η δημιουργία διαλυτηρίων σε υπό ανάπτυξη χώρες. Τα αναγκαία μέτρα στο πλαίσιο της ΕΟΚ και σε διεθνές επίπεδο. Η πλήρης έκθεση της CAACE του Οκτωβρίου 1986.

Σε προηγούμενη άρθρογραφία μας μιλούσαμε για την κρίση της ναυτιλίας που δεν έχει πιά την κυκλική μορφή του παρελθόντος αλλά ένα δομικό χαρακτήρα που οφείλεται στην ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Και ακόμα ότι η Έπιτροπή των Έφοπλιστών Ένωσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ή γνωστή CAACE, πιστεύει πως η λύση του προβλήματος πρέπει να αναζητηθεί στον περιορισμό της υπερπροσφοράς του τοννάζ με ένα μεθοδευμένο πρόγραμμα διαλύσεως των παλαιών πλοίων. Στο άρθρο αυτό δίνονται σήμερα τα πλήρη και αναλυτικά στοιχεία του εν λόγω προγράμματος, όπως περιέχονται στο από Οκτωβρίου 1986 υπόμνημα της CAACE.

Γενικά η CAACE πιστεύει ότι για πολυούς λόγους, μεταξύ των οποίων και λόγοι κοινωνικοί, έμπορικοί και στρατηγικοί, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει ανάγκη μιας υγιούς και αποδοτικής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Και ότι αν η ύποληψη της διαλύσεως του παλαιού τοννάζ δεν αναληφθεί σοβαρά, τόσο στο έσωτερικό της Κοινότητας όσο και σε διεθνές επίπεδο, η ναυτιλία της ΕΟΚ θα λείπει συνεχώς επιτεινόμενη την παραμή της. Επί πλέον, και αν ακόμα δεν ατελεί μια συνδυασμένη επίλυση και των προβλημάτων της σκληρά δοκιμαζόμενης ναυπηγικής βιομηχανίας, η αποφασιστική πολιτική διαλύσεων είναι έβαιο ότι μακροπρόθεσμα θα εξυπηρετήσει και τα συμφέροντά της.

Οι προτάσεις στον τομέα αυτόν απαιτούν μια πολύπλευρη προσπάθεια, ή όποια για να φθάσει σε πρακτικά αποτελέσματα χρειάζεται πλήρη και λεπτομερή γνώση του θέματος. Γι' αυτό και η CAACE θεώρησε σκόπιμο να συγκεντρώσει τις επί του θέματος απόψεις της σε ένα σύστημα συγκεκριμένων συστάσεων. Οι συστάσεις αυτές βασίζονται στην αντίληψη ότι είναι αναγκαίο ένα πρόγραμμα διαλύσεων που θα περιλαμβάνει μέτρα οικονομικά κατάλληλα να πείσουν τους έφοπλιστές να στείλουν για διάλυση τα παροπλισμένα παλιά πλοία τους αντί να προσπαθούν να τα πουλήσουν στην ελεύθερη αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Γιατί πράγματι αυτό το μεταχειρισμένο παλιό τοννάζ εκποιείται σε έφοπλιστές που σπάζουν τις τιμές και αποδίδονται συνήθως σε έναν επιθετικό ανταγωνισμό των ευρωπαϊκών στόλων. Με τα δεδομένα αυτά είναι φανερό ότι σε μια πρώτη φάση χρειάζεται ή επεξεργασία ενός σχεδίου με εύρύ πνεύμα, το οποίο θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

— Η χρηματοδότηση του προγράμματος μπορεί να γίνει σε επίπεδο ΕΟΚ ή ακόμα και σε διεθνές επίπεδο αλλά πάντα στα πλαίσια της ΕΟΚ.

— Το ύψος του αναγκαίου κεφαλαίου θα αποτελέσει αντικείμενο λεπτομερούς έρευνας. Πάντως μπορεί κανείς να υπολογίσει ότι θα κυμαίνεται γύρω στα 100-200 εκατ. δολάρια για μια περίοδο δύο ετών. Χονδρικά θεωρείται ότι

ή διάλυση 4 εκατ. τόννων έκτοπίσματος, δηλαδή περίπου 10 εκατ. τονγκρόν, αποτελεί μια λογική επιδίωξη.

— Τη διαχείριση και τον έλεγχο έκτελεσης του προγράμματος θα εξασφαλίσει η Έπιτροπή της Κοινότητας (Κομισιόν).

— Ός προς την κατανομή των Κεφαλαίων, η Έπιτροπή οφείλει να λαμβάνει υπόψη τη σημασία και την υπερπροσφορά του έμπορικού στόλου κατά κατηγορίες και τομείς, ύστερα από συνεννόηση με τους ναυτιλιακούς υπεύθυνους μέσα στην Κοινότητα.

— Οι έφοπλισταί άπευθυνόμενοι στην Έπιτροπή, δεν θα μπορούσαν να παίρνουν παρά μόνο τό ποσόν που αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ της αξίας του πλοίου στην αγορά των παλιών πλοίων και της τιμής διαλύσεώς του. Τό επίπεδο της αντισταθμιστικής αυτής άποζημιώσεως υπολογιζόμενο με βάση ένα σημαντικό ποσοστό επί της αξίας διαλύσεως, κατά τις τιμές της αγοράς, θα υπόκειται σε ένα φραγμό.

— Εάν ή τιμή διαλύσεως είναι κατά τον τρόπο αυτό ίσοδύναμη με την τιμή πωλήσεως, θα χορηγείται ένα πρόσθετο ποσοστό υπολογιζόμενο επί της αξίας της διαλύσεως — στό μέτρο πού δεν θα υπερβαίνει τό προσδιορισμένο όριο του ανωτέρω φραγμού — πράγμα πού θα αποτελέσει σίγουρη παρακίνηση για την άποστολή του πλοίου προς διάλυση.

— “Αν οι έργασίες της διαλύσεως ά-

Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

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

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

Dircción telegráfica CORMORAN - BAIREs

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

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



νατεθούν σε διαλυτήριο εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, θα χορηγείται και συμπληρωματικό ποσοστό υπολογιζόμενο επί της αξίας του υπό διάλυση τοννάζ.

— Ο καθορισμός των αξιών διαλύσεως και πωλήσεως θα ανήκει στη δικαιοδοσία της Έπιτροπής και θα βασίζεται αυστηρά στις τιμές της ελεύθερης αγοράς. Κατά τον υπολογισμό πάντως θα πρέπει να συνεκτιμώνται και τα έξοδα μεταφοράς του πλοίου μέχρι τον τόπο της διαλύσεως.

— Τό πρόγραμμα θα εφαρμόζεται αποκλειστικά σε πλοία που ανήκουν αποδεδειγμένα σε εταιρίες εγκατεστημένες σε κράτος - μέλος της ΕΟΚ ή ακόμα και σε πλοία των οποίων η εκμετάλλευση έχει γίνει υπό σημαία κράτους - μέλους για μία περίοδο ανάλογα με την περίπτωση και η οποία θα μπορούσε ίσως να οριστεί σε πέντε χρόνια από της αποστολής του για διάλυση.

— Τό πρόγραμμα γενικά θα αφορά πλοία ηλικίας τουλάχιστον 20 ετών. Πάντως η Έπιτροπή θα έχει τη διακριτική εξουσία να λαμβάνει υπόψη τις εργασίες εκσυγχρονισμού, αντικαταστάσεως μηχανών κλπ. ανάλογα με την περίπτωση.

— Τό πρόγραμμα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή τό συντομότερο δυνατό και να ισχύσει για περίοδο δύο ετών μετά τη λήξη της οποίας η Έπιτροπή θα μπορεί να επανεξετάσει την κατάσταση.

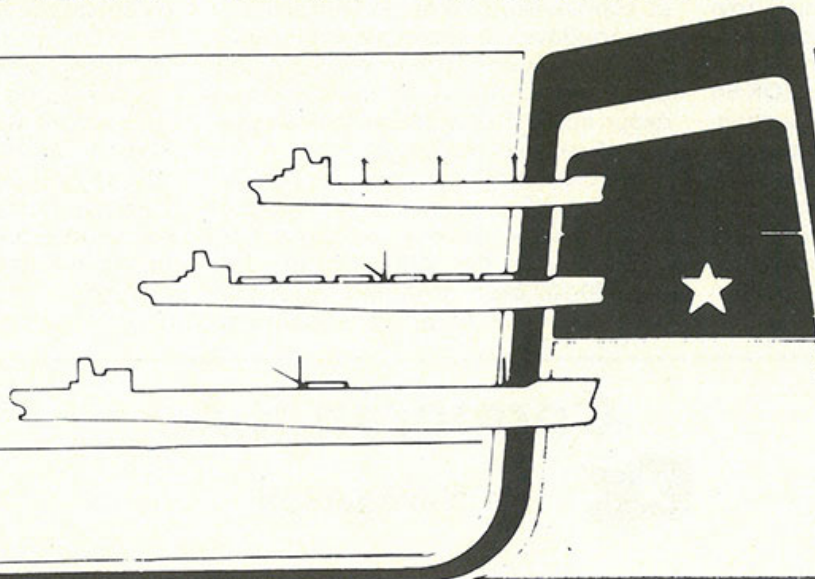
Γιά να επιτύχει αυτό τό πρόγραμμα η CAACE πιστεύει ότι πρέπει να συνοδεύεται από τά κατάλληλα μέτρα για την ανάπτυξη σε διεθνή κλίμακα της δυναμικότητας των κέντρων διαλύσεως πλοίων. Στό μέν έσωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και για την αναδόμηση της ναυπηγικής βιομηχανίας, η Έπιτροπή θα πρέπει να κάνει χρήση της έπιρροής της στις Κυβερνήσεις ώστε οι οικονομικές έπιχορηγήσεις που προβλέπονται για τη ναυπηγική βιομηχανία να μεταφερθούν στη βιομηχανία των διαλύσεων. Έπί πλέον και έπικουρικά, θα μπορούσαν τά υπάρχοντα κεφάλαια να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση των έγκαταστάσεων διαλύσεως. Στόν δέ έκτός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας χώρο, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν νέα διαλυτήρια σε υπό ανάπτυξη χώρες, μέ την πρόσ τοῦτο βοήθεια Κοινότητας ένισχύσεως βάσει της Συνθήκης του Λομέ ή άλλων συμφωνιών.

Συμπερασματικά ή CAACE ύποστηρί-

ζει ότι ό πρωταρχικός στόχος μιάς πολιτικής διαλύσεων είναι ή ταχεία έπάνοδος στην έξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησεως και συγχρόνως ή βελτίωση της διεθνούς ναυλαγοράς. Ένα τέτοιο σχέδιο δέν είναι δυνατό να περιορισθεί μόνο στην Εύρώπη, γιατί τά αποτελέσματα του θα είναι περιορισμένα. Παράλληλα λοιπόν μέ την έφαρμογή της ευρωπαϊκής πολιτικής διαλύσεων, ή ΕΟΚ πρέπει τόσο αυτή καθεαυτή όσο και μέσω των κρατών - μελών να αναλάβει διαπραγματεύσεις και συνεννοήσεις μέ τρίτες χώρες ή ομάδες χωρών ώστε να προωθηθούν προγράμματα διαλύσεως σε παγκόσμια κλίμακα.

Όπως είναι γνωστό ή Ίαπωνία έλαβε ήδη όρισμένα μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση. Πάνω σ' αυτό μάλιστα πρέπει να λεχθεί ότι τό παγκόσμιο ένδιαφέρον που παρουσιάζουν τά προβλήματα αυτά άφενός μέν έπιβάλλει τό ευρωπαϊκό σχέδιο να μή ξεπερνά όρισμένη χρονική περίοδο και άφετέρου ότι κάθε ένδεχόμενη παράταση δέν μπορεί παρά να γίνεται ύστερα από συζητήσεις και διαπραγματεύσεις που θα συνδυάζονται μέ τά προγράμματα διαλύσεως που εφαρμόζονται στα άλλα μέρη του κόσμου.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ
ΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ — 26/11/1986
ΙΑΙΤΗΤΗΣ: Jack Berg
ΙΑΔΙΚΟΙ: Maritime Petroleum Carriers
ατά
onoco Shipping Co
λοίο «NEAPOLIS»

Τό πλοίο NEAPOLIS χρονοναυλώθηκε με ναυλοσύμφωνο τύπου ASBATANVOY για μεταφορά φορτίου ακαθάρων καταλοίπων πετρελαίου από Βενεζουέλα στον Κόλπο ΗΠΑ. Τό ναυλοσύμφωνο περιείχε, μεταξύ άλλων, τήν έξης ήτρα «παρακράτησης ναύλου» (Freight Retention Clause):

«Σέ περίπτωση κατά τήν όποία, μετά τήν άποπεράτωση τής τελικής εκφόρτωσης, ποσότητα φορτίου παραμένει τό πλοίο, οί ναυλωτές θά έχουν τό δικαίωμα νά εκπέσουν από τό όφειλόμενο ιύλο α) ποσό ίσο μέ τήν αξία FOB πού εϊναι ή έναπομείνασα ποσότητα φορτίου τό λιμάνι εκφόρτωσης καί β) ανάλογο ποσό όφειλόμενου ναύλου έφ' όσον ή ποσότητα φορτίου πού άπομένει στό ιύο εϊναι «άντλήσιμη» κατά τήν κρίση «εξάρτητου επιθεωρητή».

Στό λιμάνι εκφόρτωσης όρίσθηκαν τρεις επιθεωρητές πού ένεργούσαν γιά γαριασμό τών ναυλωτών, παραλητών καί πλοιοκτητών. Σύμφωνα δέ μέ τς εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης, οί ναυλωτές άφαίρεσαν Δολλ. ΗΠΑ 9.392 τό τό συνολικό όφειλόμενο ναύλο, ού αντιπροσώπευε τήν αξία FOB τού τραπάνω φορτίου στό λιμάνι προοριού καί ναύλο γιά 427,61 βαρέλια πετρελαίου πού τελικά δέν εκφορτώθηκαν.

Κατά τό στάδιο τής έγγραφης προβολής τών εκατέρωθεν απαιτήσεων καί ιςυρισμών,

ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ αξίωσαν τήν καταβολή τού ποσού πού παρεκράτησαν οί ναυλωτές. Ειδικότερα ισχυρίσθηκαν ότι ή παραπάνω ρήτρα δέν παρείχε στους ναυλωτές τό δικαίωμα νά προβαίνουν σέ εκπτώσεις ναύλου. Τό δικαίωμα αυτό θά τό είχαν εάν ό ανεξάρτητος επιθεωρητής είχε προσδιορίσει τήν ακριβή ποσότητα τών καταλοίπων (ROBS) καί, άκόμα, εάν άποφαινόταν ότι αυτά είχαν τήν δυνατότητα νά (άπ)άντληθούν (PUMPABLE). 'Ισχυρίσθηκαν άκόμη, ότι οί ναυλωτές έφεραν τό βάρος άποδείξης τού δικαιώματός τους νά προβαίνουν σέ εκπτώσεις (μειώσεις) από τόν όφειλόμενο ναύλο. Τέλος, αναφερόμενοι στά πραγματικά περιστατικά ισχυρίσθηκαν ότι οί επιθεωρητές δέν καθόρισαν τή «δυνατότητα (άπ)άντλησης» τών καταλοίπων αλλά ούτε καί οί ναυλωτές προσκόμισαν καμμία αναλυτική κατάσταση τών δειγμάτων τών καταλοίπων πού νά άποδεικνύει τήν (άπ)άντλητική τους ικανότητα.

ΟΙ ΝΑΥΛΩΤΕΣ ισχυρίσθηκαν ότι σύμφωνα μέ τά πραγματικά περιστατικά ύπρχε όμόφωνη άπόφαση καί τών τριών ανεξάρτητων επιθεωρητών γιά τήν πραγματική ποσότητα τών καταλοίπων ενώ οί δύο από αυτούς διεπίστωσαν ότι τά κατάλοιπα αυτά ήταν ρευστά καί (άπ)άντλησιμα.

Κρίθηκε από τό Διαιτητή Jack Berg ότι:

(1) Οί ναυλωτές νόμιμα είχαν αφαιρέσει τό παραπάνω ποσό από τόν όφειλόμενο ναύλο, δικαίωμα πού τούς παρείχετο σύμφωνα μέ τήν άληθή έννοια τής παραπάνω ρήτρας. 'Ακόμη, ύπρχε εύθύνη τών πλοιοκτητών από τή μή παράδοση τών καταλοίπων τά όποία κατά τήν άποδεικτική διαδικασία ήσαν σέ κατάσταση ύγρής καί ρευστής.

(2) 'Αποδείχθηκε ότι ύπρχε όμόφω-

νη άπόφαση καί τών τριών ανεξάρτητων επιθεωρητών σχετικά μέ τήν ποσότητα τών καταλοίπων. 'Όμως, ενώ οί επιθεωρητές τών ναυλωτών καί τών παραληπτών άνέφεραν στή σχετική τους έκθεση ότι τό φορτίο ήταν σέ ρευστή κατάσταση, ό επιθεωρητής τών πλοιοκτητών δέν έκανε καμμία δήλωση σχετικά μέ τήν «δυνατότητα άντλησης» τών καταλοίπων αυτών.

(3) Οί ισχυρισμοί τών πλοιοκτητών ότι οί ναυλωτές έπρεπε καί όφειλαν νά άποδείξουν «δυνατότητα (άπ)άντλησεως» εϊναι άβάσιμοι καί άνεπιεικείς στή ναυτιλιακή πρακτική δεδομένου ότι οί ναυλωτές από τή θέση τους δέν μπορούν εύκολα νά άποδείξουν (άπ)άντλητική ικανότητα τή στιγμή μάλιστα πού δέν έχουν τόν πραγματικό έλεγχο καί τς ειδικές γνώσεις πάνω στό σύστημα άντλήσεως τού πλοίου.

Σύμφωνα μέ τήν παραπάνω ρήτρα, άπό τή στιγμή πού οί ναυλωτές άποδείξουν ότι τά κατάλοιπα ήταν σέ ρευστή καί ύγρή κατάσταση τότε τό βάρος πίπτει στους πλοιοκτήτες νά άποδείξουν τή μή (άπ)άντλητική ικανότητα (Impumpability) τών πετρελαϊκών καταλοίπων προκειμένου νά άποτρέψουν τούς ναυλωτές νά άσκήσουν τό δικαίωμα εκπτώσης από τό ναύλο.

(«The Neapolis» Lloyd's Maritime Newsletter 187, 'Ιανουάριος 1987).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

'Από τς αρχές τού 1982, όταν εκδόθηκε άπο τό 'Εφετείο Λονδίνου ή περίφημη άπόφαση τού Olympic Brilliance (1) άρχισε νά διαφαίνεται ό κίνδυνος άπό τήν έφαρμογή τής ρήτρας «παρακράτησης ναύλου» (freight retention clause) πού κατά κύριο λόγο περιλαμβάνεται στά ναυλοσύμφωνα μεταφοράς ύγρων καυσίμων.

'Ο κίνδυνος αυτός πού συγχρόνως μπορεί νά δημιουργήσει άκανθώδες πρόβλημα στίς σχέσεις μεταφορές - έκναυλωτή καί ναυλωτή συνίσταται στό γεγονός ότι εϊναι δυνατόν ή ρήτρα αυτή κατά τήν έφαρμογή της νά προσδώσει στους ναυλωτές τό άπόλυτο δικαίωμα νά εκπίπτουν από τό ποσό τού όφειλόμενου ναύλου τήν αξία (άπ)άντλήσιμου κατάλοιπου φορτίου πού θά παραμένει στό πλοίο μετά τό πέρας τής εκφόρτωσης.

Βέβαια, επανειλημμένα τά P + I Clubs έτόνισαν τούς σχετικούς κινδύνους

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

στους πλοιοκτήτες προειδοποιώντας τους συγχρόνως να αποφεύγουν — όσο βέβαια ήταν κατορθωτό — τη συνομολόγηση τέτοιων ρητρών, ιδίως όταν τα ναυλοσύμφωνα ήταν τα μόνα έγγραφα που αποδείκνυαν τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς και το φορτίο μεταφερόταν με όρους έπαχθεστερους των Κανόνων της Χάγης. Όστόσο, η πρακτική ήταν αμείλικτη κι έτσι πολλοί πλοιοκτήτες κάτω από την πίεση των γνωστών προβλημάτων της ναυτιλίας αναγκάζονταν να συνάπτουν συμφωνίες με τον όρο αυτό.

Δέν είναι λοιπόν παράξενο το γεγονός ότι πολλές υποθέσεις που αφορούν την περίφημη freight retention clause απασχόλησαν επανειλημμένα τόσο τα Δικαστήρια του Λονδίνου όσο και τη Διαιτησία της Νέας Υόρκης όπως φαίνεται από την παραπάνω Διαιτητική απόφαση.

Η ρήτρα παρακράτησης ναύλου στη συνήθη-τυπική της μορφή προβλέπει ότι:

«Σε περίπτωση κατά την οποία, μετά την αποπεράτωση της τελικής εκφόρτωσης, ποσότητα φορτίου παραμένει στο πλοίο, οι ναυλωτές θα έχουν το δι-

καίωμα να εκπέσουν από τον όφειλόμενο ναύλο (α) ποσό ίσο με την αξία FOB (ή CIF) που έχει ή έναπομείναι ποσότητα φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης και (β) ανάλογο ποσό όφειλόμενου ναύλου έφ' όσον η ποσότητα φορτίου που απομένει στο πλοίο είναι «άντλησιμη» κατά την κρίση ανεξάρτητου επιθεωρητή.

Όπως είναι φανερό το δικαίωμα των ναυλωτών να εκπέσουν το αντίστοιχο ποσό από τον όφειλόμενο ναύλο δέν είναι ανεξέλεγκτο ή αυθαίρετο αλλά εξαρτάται από την ύπαρξη δύο παραγόντων:

1. Από το άντλησιμο ή μή του φορτίου που απέμεινε στο πλοίο μετά την εκφόρτωση και

2. Από τον παραπάνω καθορισμό από κάποιο ανεξάρτητο επιθεωρητή.

Αναφορικά με το πρώτο, αντιλαμβανεται κανείς ότι αποτελεί ζήτημα πραγματικό τό πότε ένα φορτίο είναι άντλησιμο ή μή που πρέπει να αποδεικνύεται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Σχετικά με τη δεύτερη προϋπόθεση έχει κριθεί πάλι από διαιτητική απόφαση της Ν. Υόρκης (Βλ. THE MAROFA) ότι ο επιθεωρητής που αποφαίνεται για το άν-

τλήσιμο ή μή του φορτίου πρέπει.

Α) Νά έχει την ανάλογη έμπειρία και τις εξειδικευμένες γνώσεις ώστε να αποφαίνεται με γνώση αλήθειας και επιστημονική κατάρτιση.

Β) Νά είναι πράγματι «ανεξάρτητος» και

Γ) Νά προβαίνει στον καθορισμό αυτό με βάση τα χαρακτηριστικά και τις προδιαγραφές του συγκεκριμένου πλοίου που μεταφέρει τό εξεταζόμενο φορτίο όπως π.χ. τό σύστημα άντλησης, τη γενική διάταξη των σωληνώσεων, τά κύτη κλπ.

Προφανείς, λοιπόν, είναι οι κίνδυνοι που διατρέχει κάποιος πλοιοκτήτης από την έφαρμογή της παραπάνω ρήτρας στα οικεία ναυλοσύμφωνα. Τη στιγμή μάλιστα που, εκτός από την έπαπειλούμενη έκπτωση του όφειλόμενου ναύλου, πιθανόν να κληθεί να αντιμετώπισει και άλλες τυχόν αξιώσεις του — καλόπιστου — παραλήπτη που θά τον έναγάγει βάσει της φορτωτικής για έλλειμμα φορτίου.

(1) Lakeport Navigation Company Panama v Armonia Petrol Italiana SpA (1982) 2 Lloyd's Rep. 205 (C.A.).

BEN MARINE SUPPLIES

THE LEADER IN THE FOOD INDUSTRY
SPECIALIST IN GENERAL HARDWARE
DECK ENGINE CABIN STROES



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group
230B Pandan Loop, Singapore 0512
Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 55926 BENICC
Fax: 7772869

**PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES**

15-17, Hadjikyriakou Avenue
185 37 Piræus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241288 I.M.S./211692 CONC
Fax: 4517145



BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Ιάσωση ναυπηγείου

Η ναυπηγική εταιρία Boelwerf, η μεγαλύτερη του Βελγίου διέφυγε τον κίνδυνο καταστροφής των περιουσιακών της στοιχείων τό τούς όφειλές της έπειτα από την κυερνητική απόφαση να αναλάβει τα χρέη της.

Η εταιρία είχε απειλήσει με ρευστοποίηση της περιουσίας της, αλλά την τελευταία στιγμή η βελγική κυβέρνηση αποδέσμευσε τις χορηγήσεις ύψους 53,5 εκατ. δολλαρίων, οι οποίοι μέτοχοι της εταιρίας πρόσφεραν άλλους 8 εκατ. δολάρια. Η Boelwerf ανήκει και στο 49% στο κράτος, έχει ναυπηγικές μονάδες στο Τέμσε και στο Χομπόκεν επί του ποταμού Σχέλντ και απασχολεί πάνω από 200 εργαζόμενους. Στις παραγγελίες που υπογράφονται περιλαμβάνονται μία ημιβυζόμενη πλωτή εξέδρα, ύδατοφράκτες για ναυπηγική κυβέρνηση, μία πλωτή δεξαμενή για την Ανατ. Γερμανία, δύο πλοία τροφόρας μεταφοράς των 7.250 τόν. d.w. και δύο τάνκερς μεταφοράς προϊόντων των 1.110 τόν. d.w. για βελγικά συμφέροντα. Η εταιρία υπέστη αναδιάρθρωση και μείωσε το προσωπικό από τα 3.130 άτομα στα σημερινά επίπεδα.

Η ναυπηγική βιομηχανία του Βελγίου υποστηρίζεται σθεναρά από την κυβέρνηση ίση με ένα νόμο του 1948, βάσει του οποίου παρέχονται χαμηλότοκα δάνεια για ναυπήγηση νέων πλοίων τα οποία φέρουν βελγική σημαία. Τα δάνεια έχουν διάρκεια 15 ετών με επιτόκιο 4%, καλύπτουν δέ 70-80% της δαπάνης κατασκευής.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Εισαγωγές γαιάνθρακα από την Κίνα

Εισαγωγές γαιανθράκων από την Κίνα ύ-

ψους μέχρι 1.000.000 τόν. ετησίως, διαπραγματεύεται η Βραζιλία, η οποία για τις ανάγκες της εγχώριας βιομηχανίας σιδήρου εισάγει 8 εκατ. ετησίως, καθώς η παραγωγή των ανθρακωρυχείων της δεν ξεπερνά τους 1,2 εκατ. τόννους. Η Κίνα είναι από τους μεγαλύτερους εισαγωγείς βραζιλιανών προϊόντων σιδήρου και οι ετήσιες εισαγωγές της υπερβαίνουν τους 1,5 εκατ. τόννους, ενώ το 1986 εισήγαγε 2 εκατ. τόν. σιδηρομεταλλεύματος από την Βραζιλία. Μέχρι τώρα η Βραζιλία εισήγαγε από την Κίνα μικρές ποσότητες πετρελαίου, περί τα 57.000 βαρέλια την ημέρα και το έλλειμματικό εμπορικό ισοζύγιο οδήγησε στην συμφωνία πωλήσεως ποσοτήτων γαιάνθρακα.

ΓΑΛΛΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε το Γραφείο Στατιστικής της Δίσεως Έμπορικου Στόλου του Υφυπουργείου Θαλάσσης, η δύναμη του εμπορικού Γαλλικού στόλου την 1^η Οκτωβρίου 1986 έχει ως ακολούθως:

Επιβατηγά 27 πλοία 174.423 τόν. γκρός 41.278 τόν. d.w. Φορτηγά 202 πλοία 2.260.829 τόν. γκρός, 3.295.327 τόν. d.w. Πετρελαιοφόρα 64 πλοία 2.594.842 τόν. γκρός, 4.892.455 τόν. d.w. Γενικό σύνολο 293 πλοία 5.030.094 τ. γκρός, 8.229.060 τόν. d.w.

Αναλυτικότερα η κατηγορία των επιβατηγών περιλαμβάνει δύο υπερωκεάνια, 22 κοινά επιβατικά και τρία αερόστρωμνα. Η κατηγορία των φορτηγών περιλαμβάνει 56 φορτηγά γραμμής, 45 πλοία - κοντέινερ, 10 πλοία ψυγεία, 30 φορτηγά ξηρού φορτίου, 85 δεξαμενόπλοια, 85 χημικών προϊόντων, 10 άκτοπλοϊκά και 38 πλωτές αποθήκες. Τέλος στην κατηγορία των πετρελαιοφόρων περιλαμβάνονται 22 πετρελαιοφόρα ποντοπόρα, 28 άκτοπλοϊκά, επτά ύγραerioφόρα και επτά πλωτές αποθήκες.

Με τη δύναμη αυτή ο γαλλικός στόλος που μόλις το 1985 κατείχε την ενδέκατη θέ-

ση, κατήλθε στη 19η θέση του παγκόσμιου πίνακα. Την ίδια περίοδο τα κάρνέ των γαλλικών ναυπηγείων δεν περιελάμβαναν παρά τρία μόνο σκάφη 32.000 τόν. γκρός.

ΔΑΝΙΑ

Τουρκική παραγγελία

Ο ναυτικός κατασκευαστικός οίκος Fensh του Φάσπεργκ ευεργετήθηκε από τις αρμόδιες Τουρκικές Αρχές με μία τεράστια παραγγελία, η οποία έχει κάθε λόγο να θεωρείται εκπληκτική, δεδομένου ότι αναφέρεται στην ναυπήγηση 180 ταχυπλόων σκαφών - καταμαράν. Ο στόλος αυτός προορίζεται για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κινήσεως μεταξύ των δύο όχθων του Βοσπόρου. Το ποσό της παραγγελίας υπολογίζεται στα 5 δισεκατομμύρια κορωνών, η δέ χρηματοδότησή τους θα γίνει από μία μικτή Δανο-Τουρκική εταιρία η οποία θα είναι και η πλοιοκτήτρια ολόκληρου αυτού του στόλου. Την εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων αυτών θα εξασφαλίσει η εταιρία Dampskibsselskabet του Όρεσου.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Συμφωνία αντιπάλων

Οι δύο μεγαλύτερες γερμανικές ναυτιλιακές εταιρίες, η Χάπαγκ Λόυδ και η Χάμπουργκ Σούντ κατάφεραν επιτέλους να συνάψουν ανακωχή στον μεταξύ τους πόλεμο, αποφασίζοντας να συνεργασθούν σε εύρεση εμπορικής βάσης. Κατά την επελευθέρωση συμφωνία η εταιρία Χάμπουργκ Σούντ θα συνεχίσει τις γραμμές της με την ανατολική άκρη της Ν. Αμερικής, που άποτελούσαν ανέκαθεν το παραδοσιακό πεδίο της δράσεώς της.

Υπενθυμίζεται ότι η διαμάχη μεταξύ των δύο αντιπάλων είχε ενταθεί όταν η Χάπαγκ Λόυδ αποφάσισε να ναυλώσει πλοία με ξένη σημαία για να δημιουργήσει δικές της γραμμές μεταξύ Ευρώπης και Λατινικής Αμερικής. Σε αντίποινα η Χάμπουργκ Σούντ προετοιμαζόταν να εισχωρήσει στην εξυπηρέτηση των λιμένων της Ινδονησίας. Μετά όμως από την επελευθέρωση συμφωνία οι δύο αυτές προοπτικές ανεστάλησαν και η μέν πρώτη αποκήρυξε τις λατινοαμερικανικές φιλοδοξίες της, η δέ δεύτερη εγκατέλειψε τα ινδονησιακά της προγράμματα.

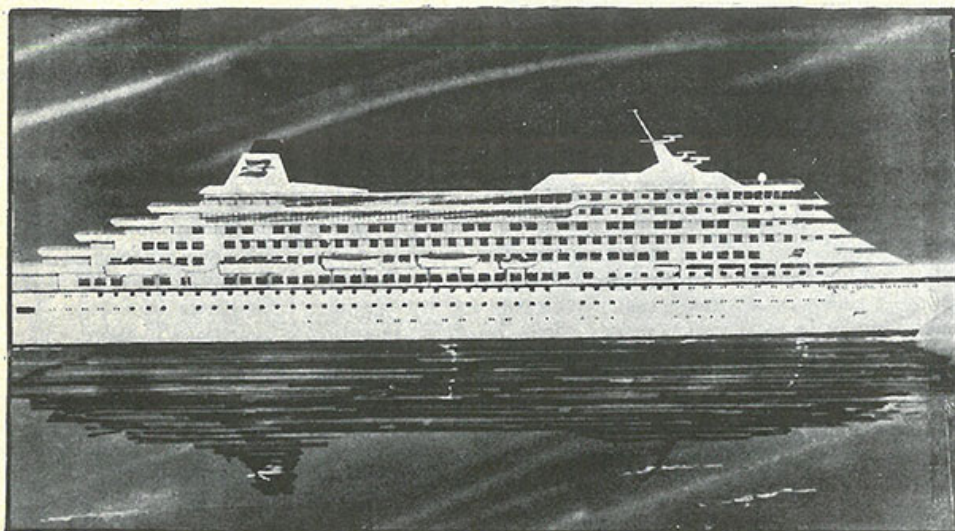
Τά «Πλοία του Μέλλοντος»

Στά ναυπηγεία της Χοβαλτσβέρκε θα ναυπηγηθούν δύο νέα σκάφη της σειράς «Πλοία του μέλλοντος», μεγαλύτερα του «Norasia

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



Μακέττα του υπερπολυτελούς κρουαζιεροπλοίου τό οποίο παρήγγειλε η Royal Viking Line έναντι 120 εκατ. δολларίων στά φινλανδικά ναυπηγεία της Wärtsilä.

Παρά τό μεγάλο του μέγεθος καί έκτόπισμα 36.000 τον. γκρός, ή υπερπολυτελής κατασκευή τών κοιτώνων καί οί μεγάλοι χώροι άναψυχής θά περιορίσουν τήν μεταφορική ικανότητα του πλοίου σέ 760 επιβάτες.

Samantha», άξίας 35 εκατ. δολларίων τό καθένεα.

Πρόκειται γιά δύο κοντεϊνερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 1.940 TEU πού θά παραδοθούν έφέτος στήν πλοιοκτήτρια Arabian Maritime Lines τής Σάρζα, ή όποία έχει ήδη παραγγείλει δύο παρόμοια σκάφη δυναμικότητας 1.742 TEU. Τά πλοία αυτά έχουν σχεδιασθεί βάσει ειδικού κυβερνητικού πρόγραμμα καί περιλαμβάνουν τά τελευταία συστήματα ύψηλης τεχνολογίας. Είναι σχεδιασμένα γιά πλήρωμα 14 ατόμων καί τά ναυπηγεία του Κιέλου ίσχυρίζονται ότι θά είναι άσφαλή καί μέ πλήρωμα 12 ατόμων. 'Ο αυτόματος έλεγχος περιλαμβάνει συστήματα παρακολούθησης πού καλύπτουν τίς μηχανές, τά δευτερεύοντα συστήματα, τίς δεξαμενές, τίς ηλεκτρογεννήτριες καθώς καί τίς πιέσεις πού ύφίσταται τό κέλυφος του πλοίου. Οί πληροφορίες αυτές θά επεξε-

γάζονται από δύο παράλληλους ύπολογιστές μέσω ενός συστήματος 850 αισθητήρων. 'Η πλοήγηση καί ό σχεδιασμός πορείας είναι πλήρως αυτόματοποιημένα, ενώ μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων επιτυγχάνεται μέ ασύμμετρο πρυμναίο σώμα, ειδική πλώρη διασποράς του κυματισμού καί μέ τή τοποθέτηση μεγάλης έλικας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ζητούν ύποστήριξη

Τό Γενικό Συμβούλιο τής Βρεταννικής Ναυτιλίας (GCBS), άποφάσισε ότι ή νέα στρατηγική του γιά τό 1987 θά περιλαμβάνει περισσότερη πίεση πρός τήν κυβέρνηση γιά οικονομική ύποστήριξη. Συγκεκριμένα οί Βρεταννοί έφοπλιστές ζητούν τήν έπανα-

φορά τών έπιχορηγήσεων γιά τήν άγορά πλοίων, οί όποιες είχαν μειωθεί δραστικά μέ Οικονομική Πράξη τό 1984, τήν άπαλλαγή από τήν ύποχρέωση έπιστροφής αυτών τών έπιχορηγήσεων όταν τά πλοία πωληθούν, καθώς καί τήν εύνοική εξέταση του προβλήματος του ύψηλου κόστους επανδρώσεως μειώνοντας τήν φορολογία τών ναυτικών. Σύμφωνα μέ τό GCBS, ή έπαναφορά αυτών τών εύνοϊκών μέτρων γιά τήν ναυτιλία θά καταστήσει δυνατή τήν έγγραφή νέων πλοίων στό βρεταννικό νηολόγιο, τά όποία θά ανήκουν καί θά επανδρώνονται από βρεταννούς καί θά είναι εύκαιρα στή διάθεση τής βρεταννικής κυβέρνησης σέ περίπτωση κρίσεως. Μέ τήν σημερινή τάση μειώσεως του έμπορικού στόλου τής Μ. Βρεταννίας ύπολογίζεται ότι τό νηολόγιο τής θά περιλαμβάνει μόνο 400 πλοία άνω τών 500 τον. γκρός μέχρι τό 1990.

Πόσιμο νερό στήν 'Αντίπαρο

Οί κάτοικοι τής 'Αντιπάρου καί τά άτομα εκείνα πού περνούν τίς διακοπές τους στό νησί αυτό του Αιγαίου, φέτος τό καλοκαίρι θά πίνουν γιά πρώτη φορά πόσιμο νερό από πηγάδι τής παραλίας, μετά τήν εγκατάσταση ενός εργοστασίου αφαλάτωσης πού κατασκευάστηκε από τήν εταιρία Reverse Osmosis Systems (ROS) πού έδρεύει στό Γιορκαίρ τής Βρεταννίας.

Πολλά άτομα στό νησί ζητούν νά πληροφορηθούν σχετικά μέ τή μονάδα πού κόστισε 35.000 στερλίνες (7 εκατομμύρια δρχ.) πού έχει ήδη κάνει τήν περιοχή τής παραλίας νά είναι ατάρκης σέ πόσιμο νερό. 'Η εταιρία ROS προβλέπει νά δεχθεί καί άλλες παραγγελίες, ιδιαίτερα από ιδιοκτήτες ξενοδοχειακών μονάδων.

Οί εγκαταστάσεις τώρα παράγουν 35.000 λίτρα πόσιμου νερού τήν ήμέρα από πηγάδι θαλασσινού νερού πού βρίσκεται στήν παραλία. 'Η παροχή αυτή συνέβαλε στό νά παραπεθεί ή περίοδος τών διακοπών στήν 'Αντίπαρο κατά τέσσερις εβδομάδες — γεγονός πού μέ τή σειρά του συμβάλλει στήν άνάπτυξη τής οικονομίας του τόπου — καί



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

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) CO. LTD.

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

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

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

AFFILIATED COMPANIES:

* SINGAPORE

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

* MALAYSIA

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

* INDIA

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

κατά την περίοδο χαμηλής κατανάλωσης τό νερό έμφιαλώνεται για τὰ ξενοδοχεία που λειτουργούν στην περιοχή.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η αλλαγή σημαίας

Ο νορβηγικός στόλος που τό 1977 ξεπερνούσε τὰ 48 έκατ. τον. γκρός, κινδυνεύει μέσα στο 1987 νά φθάσει τὰ 9 έκατομμύρια χάνοντας σέ μιά δεκαετία τό 80% τής δυνάμεώς του. Είναι αλήθεια ότι ένα μέρος του στόλου αυτού εξακολουθεί νά ανήκει σέ νορβηγούς έφοπλιστές, αλλά έχει τεθεί υπό σημαίες έλεύθερης νηολογήσεως, όπως τής Λιβερίας, του Παναμά και άλλων χωρών. Έτσι για πρώτη φορά ο υπό τις ξένες αυτές σημαίες νορβηγόκτητος στόλος ξεπέρασε τον υπό την έθνική σημαία στόλο.

Μέ τον ρυθμό αυτό η νορβηγική ναυτιλία κινδυνεύει νά εξαφανισθεί. Τό 1986 ο στόλος μειώθηκε από τὰ 16,7 έκατ. τον. γκρός, σέ 11,9 έκατ. τον. γκρός, ενώ έκκρεμούν αίτήσεις για αλλαγή σημαίας άλλων 3 έκατ. όννων.

Όπως και σέ πολλές άλλες ναυτικές χώρες, ο έφοπλισμός δικαιολογεί τή φυγή τους τις ξένες σημαίες λόγω τής μεγάλης έπιβαρύνσεως του υπό έθνική σημαία πλοίου έ τό ύψηλό έθνικό μισθολόγιο πληρωμάτων, που τό καθιστά μή ανταγωνιστικό.

Σε τὰ κέρδη της για τό 1986 σέ 40 έκατομ. δολάρια (έναντι 25 έκατ. του 1985) αντιμετώπιζει τή διεύρυνση του ναυπηγικού της προγράμματος. Έτσι αντί του ενός νέου ύπερωκεανίου που σκεπτόταν νά παραγγείλει από τις άρχές του παρελθόντος έτους, φαίνεται τώρα αποφασισμένη νά παραγγείλει δύο σκάφη δυναμικότητας 1.600 έπιβατών τό καθένα. Ζητήθηκαν ήδη προσφορές από όρισμένα ναυπηγεία και βάσει των απαντήσεων η εταιρία θά πάρει τις τελικές αποφάσεις της. Από τὰ έν ένεργεία θά πάρει τις τελικές αποφάσεις της. Από τὰ έν ένεργεία πλοία της τό μέν «Ρόττερνταμ», ναυπηγήσεως 1959, είναι δυναμικότητος 1.114 έπιβατών, τό δέ «Νέον Άμστερνταμ», που ανακαίνισθηκε τό 1984 είναι δυναμικότητος 1.214 έπιβατών.

Υστερα από την απόφαση της Σουηδικής εταιρίας Neptun νά αποσυρθεί από τις μεταφορές βαρέων φορτίων, η γνωστή Όλλανδική ναυαγοσωστική εταιρία Σμίτ Ίντερνάσιοναλ, ειδικευμένη στις μεταφορές αυτές ενίσχυσε τή θέση της με την απόκτηση από τή Δυτ. Γερμανία δύο πλωτών γερανών των 400 και 1.200 τον. και τή ναύλωση (με όψιόν άγοράς) ενός τρίτου Σουηδικής πλοιοκτησίας. Σημειωτέον ότι η Σμίτ έχει ήδη χρησιμοποιήσει τους δύο γερμανικούς πλωτούς γερανούς κατά την ανέλκυση τῷ σκάφος «Όλαφ» που είχε βυθισθεί άνοιχτά των Όλλανδικών άκτών στις 7 Ιουλίου με φορτίο 3.500 τον. τοξικών και ρυπαντικών ούσιων.

ναυπηγεία Hitachi Robin Dockyard (HRD) τής Σιγκαπούρης, τὰ όποια ιδρύθηκαν τό 1970 με την κοινοπραξία των ίαπωνικής Χιτάτσι και του ναυπηγείου Ρόμπιν, άλλαξαν έπωνυμία και έφεξής θά είναι γνωστά ως Hitachi Zosen Singapore (HZSL).

Η αλλαγή αυτή είναι αποτέλεσμα τής πλήρους εξαγοράς των μετοχών του ναυπηγείου από τους Ιάπωνες έταίρους, η όποια πραγματοποιήθηκε πριν την έκπνοή του 1986.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ναυπήγηση παγοθραυστικού

Αντιμετωπίζοντας με έπιτυχία τον σκληρό ανταγωνισμό Φινλανδών και Ιαπώνων ναυπηγών, η ναυπηγική εταιρία Γκοταβέργκεν του Άρενταλ έπέτυχε νά αναλάβει τήν ναυπήγηση ενός νέου παγοθραυστικού για λογαριασμό τής Σουηδικής κυβέρνησης. Η ναυπήγηση του πλοίου θά κοστίσει 31 έκατομ. δολάρια, θά άρχίσει τον Αύγουστο και η παράδοσή του προβλέπεται τον Οκτώβριο του 1988. Τό νέο παγοθραυστικό θά διαθέτει μηχανές ισχύος 25.000 ίππων και θά είναι τό ισχυρότερο του σουηδικού στόλου παγοθραυστικών που αποτελείται από έπτά πλοία.

Τά τελευταία χρόνια τὰ ναυπηγεία Γκοταβέργκεν έχουν ύποστεί εύρεία διοικητική αναδιάρθρωση και τό προσωπικό τους έχει μειωθεί στά 1.200 άτομα. Τό καρνέ των παραγγελιών τους περιλαμβάνει μόνο ένα όχηματαγωγό για τήν Πολωνία και τήν μετατροπή μίας μονάδας διαμονής προσωπικού έν πλώ για τήν Marathon Oil.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Υπερωκεάνια και γερανοί

Η Χόλαν Άμέρικα Λάιν, η όποια ύπολογί-

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Αλλαγή έπωνυμίας ναυπηγείου

Τά γνωστά στους Έλληνες έφοπλιστές

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.

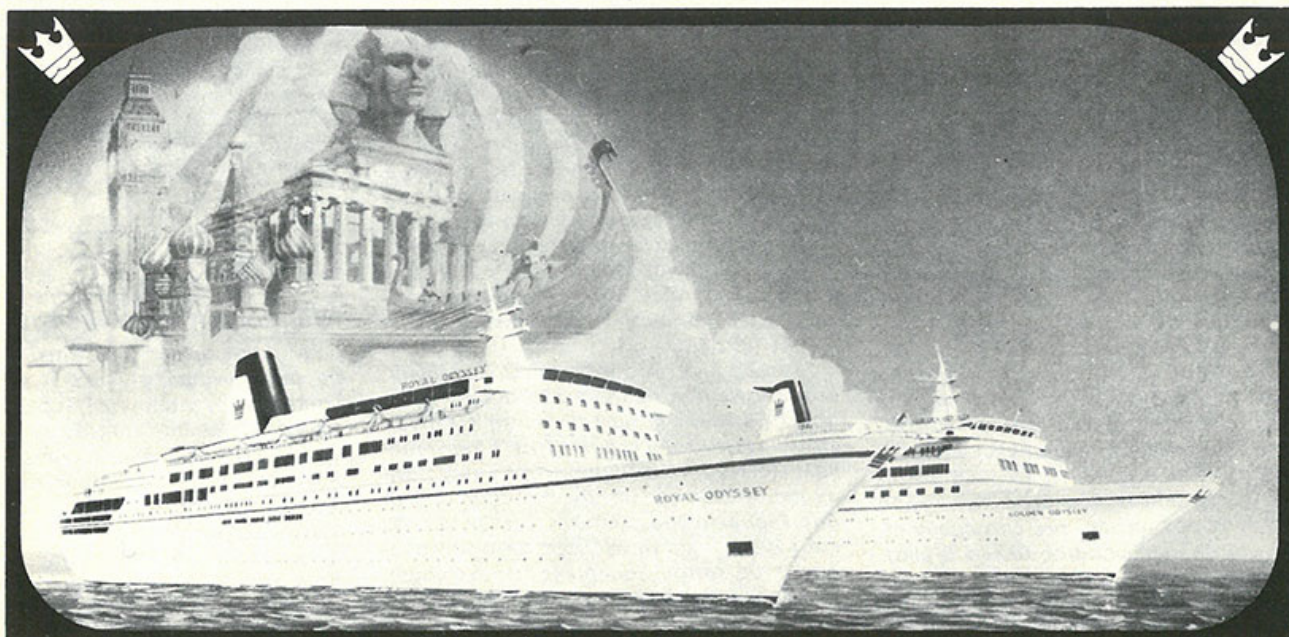
And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

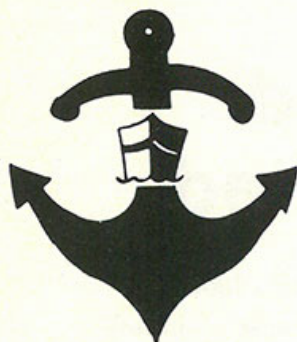
Phones: 4134007/4125297
Telex: 212001 (MARL GR.)



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY



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

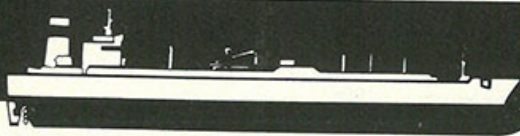
TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

*** ITT 42018 EL GRECO PN**

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Στό υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των παρακάτω τεσσάρων πλοίων:

— «Μαρία», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Great Isclait», υπό παναμαϊκή σημαία, 29.761 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Four Winds Navigation Inc.» (κ. Δημ. Κόκκινος).

— «Μιλενάκι», μπάλκ κάρριερ, τό οποίο υποβλήθηκε σημαία Μάλτας, 15.345 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Alcyon Maritime Inc.» (κ. Ιωάν. Καλεϊδής).

— «Πάτμος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Bun li», υπό σημαία Ν. Κορέας, 3.585 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στην εταιρία «Αττική Ναυτική Έταιρεία» (κ. Ιωάν. Ιαμαντής).

— «Γιούνιον Ντουνέντιν», πλοίο ρό-ρό, πρώην αγγλικό υπό τό αυτό όνομα, 6.300 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Progress Shipping Company Limited» (International Cruises S.A.).

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τό ζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «World Horizon» 127.570 τόν. d.w. 61.000 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού ρί τών 9,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Feng Shiang» 24.274 τόν. d.w., 430 τόν. γκρός, 750 κοντέινερς, ναυπηγή- / τό 1979, σέ άγνωστη τιμή.

— Σέ Φινλανδικά συμφέροντα επωλήθη ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Σέριφος» 693 τόν. d.w. 47.869 τόν. γκρός, σουηδι-

κής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί τών 6,25 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Αστερίων» 22.592 τόν. d.w. 13.120 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, σέ άγνωστη τιμή.

— Έλληνες αγόρασαν τό μικτό πλοίο «Bise» 145.052 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, IGS/COW/Coils, έναντι ποσού περί τών 5,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό μικτό πλοίο «Soaring Kite» 65.320 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, IGS/COW/Coils, έναντι ποσού 7,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ άλλοδαπούς επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Κάπταιν Σαράντης» 34.800 τόν. d.w. 20.885 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι ποσού περί τών 5,75 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό σημαία Κύπρου μπάλκ κάρριερ «Φόρτ» 26.260 τόν. d.w. 16.134 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, σέ άγνωστη τιμή.

— Σέ Έλληνες υπό τόν όρο «ώς έχει» στην Ελλάδα επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Κάπταιν Τζών Λ.» 13.335 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1961, άντί δολ. 104 ανά τόννο έλ. εκτοπίσματος.

— Έλληνες της Νέας Υόρκης, αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Moorfields Monarch» 91.000 τόν. d.w. 44.698 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, IGS/SBT/COW, έναντι ποσού περί τών 7,8 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν τό υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Έλ Γκρέκο» 23.570 τόν. γκρός, 9.000 τόν. βάρος του 1966, άντί δολ. 148 ανά τόννο βάρους.

Μετονομασίες

— Σέ «Σηρόβερ» μετονομάσθηκε τό αγοράσθέν μπάλκ κάρριερ «Feng Shiang» 16.430 τόν. γκρός του 1979 καί ύψωσε σημαία Κύπρου.

Αγορά επιβατηγού

Σέ εταιρία λαϊκής βάσεως περιήλθε τό ιαπωνικό φέρρυ «Hamapasu» 9.893 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, δυναμικότητας 1.170 επιβατών, έναντι ποσού περί τών 2,75 εκατ. δολλαρίων.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Δεκέμβριο του 1986 υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις για την ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω δύο πλοίων ελληνικές ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Μάττερχορν», λιβεριανό, 61.614 τόν. γκρός, από 9.3.86, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούσης.

— «Αλέγκρε», παναμαϊκό, 8.896 τόν. γκρός, από 17.9.86, εκπρόσωπος κ. Νικ. Φραγκίστας.

Τά διαγραφέντα

Τόν ίδιο μήνα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά έξής έξι πλοία:

— «Καπετάν Γιωργής», παναμαϊκό, 13.446 τόν. γκρός, από 9.11.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ανθούλα Ι», κυπριακό, 1.214 τόν. γκρός, από 6.12.86, λόγω πωλήσεως.

— «Πέραμος Ι», κυπριακό, 5.872 τόν. γκρός, από 17.5.82, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Αγγελική IV», κυπριακό 499 τόν. γκρός, από 1.11.86, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Μάττερχορν», λιβεριανό, 61.614 τόν. γκρός, από 1.10.86, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Λίμπεξελ», παναμαϊκό, 17.873 τόν. γκρός, από 17.3.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

● Στίς 31.12.86 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία άνέρχονταν σέ 285, συνολικής χωρητικότητας 5.176.871 τόν. γκρός.

Αναγκαία διόρθωση

Τό έγγραφέν στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, μπάλκ κάρριερ «Ατλαντικ Σέϊλιν» 37.456 τόν. γκρός ανήκει σέ εταιρία του Όμίλου Σ. Λιβανός Έλλάς και όχι στόν όμιλο του κ. Γ. Π. Λιβανού

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

THE STRIKE CLUB

MANAGERS:
John Laing
(Strike Club Management) Ltd

ADMINISTRATIVE OFFICE:
29 Boulevard Princesse Charlotte
MC 98000
Monaco

Telephone: 93 50 02 45
Fax: 93 25 53 18
Telex: 469266 LAING MC

Please send me a copy of 'The Strike Club'
1985/86 Annual Report and Accounts and current
Rules

Name _____

Company _____

Address _____

To: John Laing (Strike Club Correspondents) Ltd
Fountain House, 130 Fenchurch Street,
London EC3M 5DJ
Telephone: 01-626 3083
Telex: 888259 STRIKE G Fax: 01-929 1164

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour

Τό αναπτυξιακό πρόγραμμα του λιμενικού δυναμικού

Ένα σημαντικότατο έργο, ή μελέτη του γενικού σχεδιασμού των ελληνικών λιμανιών που έκπονηθηκε από τους μελετητικούς οίκους «ΔΟΞΙΑΔΗ» και «Bertlin and Partners» παρουσιάστηκε σε ειδική εκδήλωση που έγινε στις 3 Φεβρουαρίου στην αίθουσα τελετών του ΥΕΝ.

Η εκπόνηση της μελέτης είχε ανατεθεί με κοινή απόφαση των υπουργών Έθνικης Οικονομίας και Έμπορικης Ναυτιλίας από το έτος 1983 στους συνεργαζόμενους μελετητικούς οίκους, με αντικειμενικό σκοπό την παροχή τεκμηριωμένων κατευθυντήριων προτάσεων για τη χάραξη ενιαίας λιμενικής πολιτικής, με σύμμετρη και ορθολογική ανάπτυξη των λιμανιών της Χώρας.

Τό περιεχόμενο της μελέτης αναφέρεται σε αναπτυξιακά, οργανωτικά, διοικητικά και θεσμικά θέματα του λιμενικού μας δυναμικού και περιέχει τεκμηριωμένες προτάσεις για τη λήψη αποφάσεων που θα οδηγήσουν με την υιοθέτησή τους, στην ανάπτυξη ενός δυναμικού και παραγωγικού εθνικού λιμενικού συστήματος.

Στόχος της παρουσίασης ήταν η λεπτομερής ενημέρωση των αρμοδίων υπουργείων, νομαρχιών, φορέων, Ο.Τ.Α., λιμενικών οργανισμών και ταμείων, πάνω στα γενικά συμπεράσματα της μελέτης.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι με κοινή απόφαση των υπουργών Έθνικης Οικονομίας Κώστα Σημίτη και ΥΕΝ Στάθη Άλεξανδρή έχει ήδη συσταθεί μικτή επιτροπή υπό την προεδρία του γεν. γραμματέα του ΥΕΝ Βασίλη Παπαδόπουλου και με συμμετοχή εκπροσώπων όλων των συναρμοδίων υπουργείων και φορέων, με αντικειμενικό σκοπό:

- Νά καταρτίσει μέσα σε ένα έτος από τη σύστασή της το πρώτο βραχυπρόθεσμο - μεσοπρόθεσμο - μακροπρόθεσμο αναπτυξιακό πρόγραμμα του λιμενικού δυναμικού της χώρας, με βάση τη μελέτη που παραδόθηκε.
 - Νά παρακολουθήσει τα παραπάνω προγράμματα προβαίνοντας σε περιοδικούς ελέγχους υπό το φως πάντοτε των συνεχών νέων εξελίξεων και
 - Νά υποβάλλει τα πορίσματα των εργασιών της στους αρμόδιους κατά περίπτωση υπουργούς, για έγκριση.
- Μιλώντας κατά την παρουσίαση της μελέτης ο κ. Παπαδόπουλος υπογράμμισε:
- Στο ΥΕΝ έχει ανατεθεί η ευθύνη διαμόρφωσης και άσκησης της λιμενικής πολιτικής της χώρας, με αρμοδιότητα το γενικό σχεδιασμό των λιμενικών έργων και την ιεράρχησή τους, στα πλαίσια της αναγκαιότητας σύμμετρης και ορθολογικής ανάπτυξης της χώρας.
 - Για την επιτυχημένη άσκηση της παραπάνω

νω αρμοδιότητας και λόγω της μής ύπαρξης αναπτυξιακού προγράμματος για τα λιμάνια της χώρας, κρίθηκε απαραίτητη η εκπόνηση μιάς μελέτης που, λαμβάνοντας υπόψη τις διαγραφόμενες μεσο-μακροπρόθεσμες εξελίξεις και τους ευρύτερους κυβερνητικούς στόχους, θα έδινε τεκμηριωμένες κατευθυντήριες προτάσεις για ενιαία λιμενική πολιτική.

● Στα πλαίσια αυτά ανατέθηκε από τους υπουργούς Έθνικης Οικονομίας και Έμπορικης Ναυτιλίας το έτος 1983 στους συνεργαζόμενους μελετητικούς Οίκους Δοξιάδη από την Ελλάδα και Bertlin and Partners από το Ήνωμένο Βασίλειο, η εκπόνηση της μελέτης του γενικού σχεδιασμού των ελληνικών λιμένων, με συνδυασμένη χρηματοδότηση από τις δημόσιες επενδύσεις και από την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

● Για τη σύνταξη των προδιαγραφών της μελέτης, την παρακολούθηση της εκπόνησής της και την παραλαβή της συγκροτήθηκε μικτή επιτροπή από εκπροσώπους του ΥΕΝ, ΥΠΕΘΟ, ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπ. Μεταφορών, Υπ. Έσωτερικών και ΚΕΠΕ, που μετέφεραν τις απόψεις των υπηρεσιών τους και καθοδηγούσαν τους μελετητές με σχόλια και υποδείξεις σε όλες τις φάσεις της μελέτης. Επίσης για την αντιμετώπιση ευρύτερων θεμάτων λιμενικής πολιτικής καθώς και την έπιλογή της τελικής στρατηγικής, δόθηκαν καθοριστικές οδηγίες από τους καθ' ύλην αρμόδιους υπουργούς.

5. Τό περιεχόμενο της μελέτης αναφέρεται σε ένα ευρύ φάσμα αντικειμένων που αφορούν θέματα αναπτυξιακά, οργανωτικά, διοικητικά και θεσμικά για το λιμενικό δυναμικό καθώς και τεκμηριωμένες προτάσεις, για τη λήψη αποφάσεων, που στη συνέχεια θα παρουσιάσουν αναλυτικά οι παρευρισκόμενοι Μελετητές.

● Ήδη μετά την έγκριση και παραλαβή της μελέτης από τους υπουργούς Έθνικης Οικονομίας και Έμπορικης Ναυτιλίας το ΥΕΝ προχώρησε με κοινή απόφαση των παραπάνω υπουργών στη σύσταση μικτής επιτροπής υπό την προεδρία του με εκπροσώπους συναρμοδίων υπουργείων και φορέων που θα μελετήσει τα πορίσματα της μελέτης και με βάση αυτά θα προβεί στη συνέχεια στην κατάρτιση του πρώτου αναπτυξιακού προγράμματος του λιμενικού δυναμικού της χώρας.

● Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλισθούν οι κατάλληλες οργανωτικές, θεσμικές και οικονομικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ενός δυναμικού και παραγωγικού Έθνικου Λιμενικού Συστήματος.

Συνεχίζεται ή μείωση του αριθμού των παροπλισμένων

Κατά τό διάστημα μεταξύ 26 Νοεμβρίου 1986 και 11 Φεβρουαρίου 1987, ή άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 346.500 τον. γκρός και παράλληλα ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων, στά άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 41 μονάδες.

Συγκεκριμένα, τό παροπλισμένα άνέρχονταν στις 11 Φεβρουαρίου 1987 σε 185, συνολικής χωρητικότητας 2.056.232 τον. γκρός, έναντι 226, συνολικής χωρητικότητας 2.402.732 τόν. γκρός στις 26 Νοεμβρίου 1986.

Άπό αυτά, 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 481.615 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 153 πλοία 1.465.395 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 18 πλοία συνολικής χωρητικότητας 109.222 τον. γκρός έπιβατηγά.

Άπό τό πλοία αυτά 141 συνολικής χωρητικότητας 1.234.591 τον. γκρός (10 δεξαμενόπλοια 225.581 τον. γκρός, 118 φορτηγά 917.237 τον. γκρός και 13 έπιβατηγά 91.773 τον. γκρός) ήταν με έλληνική σημαία και 44 πλοία συνολικής χωρητικότητας 821.641 τον. γκρός (4 δεξαμενόπλοια 256.034 τον. γκρός, 35 φορτηγά 548.158 τον. γκρός και 5 έπιβατηγά 17.449 τον. γκρός) με ξένες σημαίες.

Οί άπόπλοι

Μεταξύ 28 Νοεμβρίου 1986 και 13 Φεβρουαρίου 1987 απέπλευσαν τό έξης πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία άπόπλου).

— Έλευσίνα, θέση Α: τό φορτηγό «Μίνι Λούξ», (2.12.86).

— Έλευσίνα, θέση Β: τό φορτηγό «Μπράϊτ Σκάυ» (5.12.86), «Κρίος» (12.1.87), «Ροδάνθη» (3.2.87), «Άλέξανδρος Α.» (16.12.86), «Κάπταιν Τζών Λ.» (17.12.86), «Πέργαμος» (1.1.87) και «Μαριχανδρή» (23.12.86).

— Έλευσίνα, θέση Γ: τό φορτηγό «Μαριάννα» (10.1.87), «Μπράβο Σέρες» (3.2.87), «Έλλένικ Σκάυ» (28.1.87), «Σάμος Σή» (17.12.86), «Σεμίρα» (5.12.86), «Κίναρος» (2.12.86), «Μπράβο Κατερίνα» (29.1.87), «Αμύντας» (2.12.86), «Κέϊπ Ταίναρον» (16.12.86), «Λέων» (13.1.87), «Χίος Κλίπερ» (23.1.87), «Φριμάρ» (21.1.87), «Ρήτζεντ Μούν» (30.1.87), «Ντάλια Ι» (10.12.86) και «Ντάλια ΙΙ» (10.12.86), τό έπιβατηγό «Έλληνίς» (1.12.86), «Stelvio» (10.12.86), «Άλμπατρος» (3.2.87), «Βεργίνα» (14.1.87) και «Άττικα» (27.1.87) και διαγράφηκε λόγω βυθίσεως τό ρυμουλκό «Αϊολος».

— Χαλκίδα: τό φορτηγό «Ρέα» (17.12.86) και «Φέϊμ» (2.1.87).

— Κεφαλληνία: τό φορτηγό «Ήστ Πόρτ» (12.12.86), «Γλαυκος» (30.12.86), «Βαρδιάνοι» (31.12.86) «Τζάντε Μπαϊ» (31.12.86) και «Μύρτος» (21.12.86).

— Γαλαξίδι: τό φορτηγό «Ευρος» (9.1.87), «Δημήτρης Π. Λαιμός» (21.1.87) και «Παναγία» (10.2.87).

— Άστακός: τό φορτηγό «Πηνελόπη» (13.12.86), «Δίρφυς» (22.1.87) και διαγράφηκε τό φορτηγό «Χαλάρην».

— Στυλίδα: τό φορτηγό «Άρκάδιαν Φαίηθ» (19.12.86) και «Ήλιος» (3.2.87).

— Λευκάδα: τό φορτηγό «Λαέρτης» (29.11.86).

Οί παροπλισμοί

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ

Ήπειρες εύχαριστίες κι εύγνωμοσύνη στον Όμιλο «N.J. GOULANDRIS» και ιδιαιτέρως στον Γενικό Διευθυντή του Όμίλου κ. Ματθαίο Ζαρμπή, για την πανανθρώπινη βοήθεια νά μου καταβάλλουν όλα τό έξοδα, για έγχείρηση άνοικτής καρδιάς στο έξωτερικό.

Άνάλογα εύχαριστώ τον Σύλλογο Άποφοίτων ΔΣΕΝ/Σύρου ο όποιος, πάντοτε άρωγός στα ανθρώπινα προβλήματα των μελών του, με βοήθησε τόσο πολύ και τόσο άποτελεσματικά.

Τίς θερμότερες εύχές για ύγεία και μακροήμερευση σε όλους τους παραπάνω.

ΝΙΚΟΣ ΛΙΓΝΟΣ
Συν/χος Πλοίαρχος

τά κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξής πλοία έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού).

— Έλευσίνα, θέση Β: τά φορτηγά «Γαρουβαλιά» (8.1.87) καί «Άτρωτος» (8.1.87).

— Έλευσίνα, θέση Γ: τά φορτηγά «Λαγκαδά Μπαίη» (2.12.86), «Βικτώρια II» (9.12.86), «Γεώργιος Μ.» (17.12.86), «Έρηνιώ» (9.1.87), «Κατερίνα Ε.» (20.1.87), «Γλαύκος» (22.1.87) καί «Άγγελική Σ.» (5.2.87) καί τά έπιβατηγά «Κοντοελλείσον» (15.12.86) καί «Άττικα» 5.1.87).

Οί άστικές εϋθύνες γιά ρύπανση

Μέ σχετική ρύθμιση πού περιλαμβάνεται ές τροποποιήσεις του Νόμου 314/76 «Κύρωση Δ.Σ. περί άστικής εϋθύνης γιά ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο κλπ» δίνεται τό δικαίωμα στόν υπόχρεο γιά καταβολή προστίμου γιά παράβαση τών διατάξεων του Νόμου αυτού νά προσφεύγει κατά της απόφασης στό άρμόδιο Διοικητικό Πρωτοδικείο καί χι ένώπιον του ύπουργού Έμπορικης Ναυιλίας όπως προβλεπόταν μέχρι σήμερα, μέ-α σέ προθεσμία 15 ήμερών.

Μέ άλλη τροποποίηση του Νόμου 314/76 προβλέπεται ότι τά πιστοποιητικά ασφάλισης πού φέρονται από πλοία γραμμένα στό πολόγιο χώρας πού δέν είναι μέλος της ύμβασης, θά γίνονται άποδεκτά, μόνο έφ'σον έχουν έκδοθει από έλληνική λιμενική ρχή ή άρμόδια άρχή χώρας μέλους της ύμβασης. Μέ τίς νέες αυτές ρυθμίσεις οί χετικές διατάξεις άνταποκρίνονται στις υνήγκες καί τήν πρακτική πού ισχύει σήμερα σ' όλο τόν κόσμο, ένω παράλληλα διευκο-ύνεται οί άρχές καί οί υπεύθυνοι τών λοίων γιά τήν καλύτερη έφαρμογή τους.

Οί παραπάνω τροποποιήσεις περιλαμβάνονται σέ άρθρο του Νόμου 1638/86 μέ τόν ό-οιο κυρώθηκε από τήν χώρα μας ή Διεθνής ύμβασης 1971 «Ίδρυσης Διεθνούς κεφα-αίου γιά τήν άποζημίωση ζημιών ρύπανσης πό πετρελαιοειδή».

Τά λιμενικά τέλη στις ΗΠΑ

Νέα λιμενικά τέλη άρχισαν νά ισχύουν γιά 5 1987, πού θά έπιβάλλονται στό πλοία καί ρύς έπιβάτες πού θά προσεγγίζουν σέ λιμέ-ες τών ΗΠΑ. Άναλυτικά γιά τούς χρήστες ν λιμένων θά έπιβάλλεται φόρος 0,04% ής άξίας του φορτίου ένω γιά τούς χρήστες ν τελωνείων θά έπιβάλλεται φόρος 0,22% ιά τό 1987 καί 0,17% γιά τά έτη 1988, 1989, 390 καί 1991 καθώς καί φόρος έπί τών μετα-ορέων, ύψους 397 δολ. Έπίσης οί έπιβάτες ά πληρώνουν τέλη εισόδου 5 δολ., από τά ποία έξαιρούνται τά πληρώματα τών λοίων.

Τό Π.Δ. περί ήλεκτρολόγων

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυ-ερνήσεως (ΦΕΚ 214-Α/86) τό Προεδρικό ιάταγμα 437 μέ τό όποιο καθιερώνεται δί-λωμα ήλεκτρολόγου Ε.Ν., καί προσδιορί-νται τά ειδικά προσόντα τών υποψηφίων ά τήν άπόκτησή του. Έπίσης προβλέπον-ι τά μαθήματα στό όποια θά έξετάζονται ι ή ύλη τών υποψηφίων ήλεκτρολόγων καί ιθορίζονται τά μέλη τών έξεταστικών έπι-ιοπών, καί οί περίοδοι τών έξετάσεων πού ι γίνονται τόν Μάρτιο καί Νοέμβριο. Έπί-ις περιγράφονται αναλυτικά τά καθήκοντα ν ήλεκτρολόγων στό πλοία καί μέ μεταβα-ές διατάξεις παρέχεται ή εύχέρεια στους ιοψηφίους πού έχουν άποφοιτήσει μέχρι

τή δημοσίευση του Π.Δ. από Σχολές Ήλε-κτρολόγων, νά άποκτήσουν δίπλωμα ήλε-κτρολόγου Ε.Ν δίνοντας έξετάσεις, έφόσον έχουν συμπληρώσει ή συμπληρώνουν μέχρι 31.12.1991 πενταετή θαλάσσια ύπηρεσία μέ ειδικότητα ήλεκτρολόγου ή ήλεκτροτεχνίτη ή βοηθού ή δόκιμου ήλεκτρολόγου.

Γιά τούς υποψηφίους ήλεκτρολόγους ΕΝ πού δέν διαθέτουν τίτλους σπουδών ήλε-κτρολογικού τομέα, καθιερώνεται δίπλωμα πρακτικού ήλεκτρολόγου πού άποκτάται έφ' όσον έχουν συμπληρώσει ή θά συμπληρώ-σουν μέχρι 31/12/1991 όκταετή θαλάσσια ύ-πηρεσία μέ ειδικότητα ήλεκτρολόγου ή ήλε-κτροτεχνίτη ή βοηθού ή δόκιμου ήλεκτρολό-γου.

Ύπηρεσία γιά άπόκτηση άποδεικτι-κών ναυτικής ικανότητας

Μέ τό Προεδρικό Διάταγμα 436 πού δημο-σιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσε-ως (ΦΕΚ 213/31.12.86) άναγνωρίζεται γιά τήν άπόκτηση άποδεικτικών ναυτικής ικανότη-τας καί ή θαλάσσια ύπηρεσία πού άποκτάται από Έλληνες ναυτικούς σέ ρυμουλκά καί ναυαγοσωστικά μέ ξένη σημαία, άνεξάρτητα από χωρητικότητα, καθώς καί στις θαλαμη-γούς μέ ξένη σημαία έφόσον είναι μεγαλύτε-ρες από 150 κόρους όλικής χωρητικότητας.

Καί στις δύο περιπτώσεις τά πλοία πρέπει νά είναι συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ.

Μέ τό ίδιο Προεδρικό Διάταγμα, καθορίζε-ται έπίσης καί ή διαδικασία μέ τήν όποια μπορεί νά άναγνωριστεί ή θαλάσσια ύπηρε-σία σέ πλοία όμέ ξένη σημαία, συμβεβλημέ-να μέ τό ΝΑΤ, όταν ο ναυτικός δέν μεριμνά νά έφοδιαστεί έγκαιρα μέ σχετικό πιστοποι-ητικό.

Νέο άθωωτικό βούλευμα γιά τήν ύ-πόθεση Άνδρεάδη — Ναυπηγείων Έλευσίνος

Άθωοι γιά δεύτερη φορά κρίθηκαν μέ βούλευμα του Συμβουλίου Έφετών ο καθη-γητής κ. Στρατής Άνδρεάδης καί οί γιοί του γιά τήν ύπόθεση τών Ναυπηγείων Έλευσί-νος καί της Έμπορικής Τράπεζας.

Τό νέο βούλευμα, έν συνέχεια του άπαλ-λακτικού βουλεύματος του Συμβουλίου

Πλημμελειοδικών του 1985, κρίνει ότι όρθώς άπηλλάγησαν κάθε κατηγορίας, διότι τυχόν παρατυπίες στις έταιρίες τους θά άπέβαιναν τελικά σέ βάρος τους, ένω αντίθετα έπι-σκευάζοντας τά δικά τους πλοία στό Ναυπη-γεία προσέφεραν έργασία στό προσωπικό της μονάδος.

Έργασίες έκσυγχρονισμού σέ πέντε άντιτορπλικά

Στις 12 Φεβρουαρίου ύπεγράφη σύμβαση δανείου μεταξύ της ΕΤΒΑ καί του Ταμείου Έθνικού Στόλου, γιά λογαριασμό του ύ-πουργείου Έθνικής Άμύνης, μέ σκοπό τή χρηματοδότηση του έκσυγχρονισμού πέντε άντιτορπλικών σκαφών συνολικού ύψους 3,5 δισεκ. δραχμών.

Οί έργασίες έκσυγχρονισμού τών άντιτορ-πλικών θά άνατεθούν κατόπιν διαγωνισμού σέ έλληνικά ναυπηγεία καί προβλέπεται νά όλοκληρωθούν μέχρι τόν Άπρίλιο του 1988.

Συνέλευση τών άρχιπλοίαρχων

Σήμερα Δευτέρα καί ώρα 6 μ.μ. θά πραγ-ματοποιηθεί ή έτήσια τακτική γενική συνέ-λευση τών μελών της Λέσχης Πλοίαρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων.

Τά θέματα της ήμερησίας διατάξεως της συνελεύσεως ή όποια θά πραγματοποιηθεί στό γραφεία της Λέσχης, στην όδόν Κολοκο-τρώνη 145, είναι τά έξής:

- Λογοδοσία Δ.Σ. γιά τά πεπραγμένα του έτους 1986 καί έκθεση μερικού προγραμμα-τισμού δραστηριότητας γιά τό έτος 1978.
- Άπολογισμός καί ίσολογισμός ταμεια-κής διαχειρήσεως έτους 1986.
- Έκθεση Έλεγκτικής Έπιτροπής γιά τήν διαχείριση του 1986 καί πρόταση άπαλλαγής του Δ.Σ. από κάθε εϋθύνη γιά τό έτος 1986.
- Προϋπολογισμός έσόδων καί έξόδων του έτους 1978.
- Έκλογή Έφορευτικής Έπιτροπής.
- Άγορά Λέσχης.

Ύπενθυμίζεται ότι δικαίωμα συμμετοχής καί ψήφου στη γενική συνέλευση έχουν τά μέλη του Συλλόγου, έφ' όσον είναι τακτοποι-ημένα ταμειακά γιά τό έτος 1986. Σύμφωνα μέ το Καταστατικό, ή έτήσια είσφορά γιά τό έτος αυτό είναι δυνατόν νά καταβληθεί καί κατά τήν ήμέραν της συνελεύσεως πριν από

MARINE AND INDUSTRIAL VALVES

WE ARE SUPPLYING AT AMAZING LOW PRICES ALL KINDS OF VALVES, MADE OF CAST STEEL, FORGED STEEL, CAST IRON AND STAINLESS STEEL.

AVAILABLE TYPES: GATES, GLOBES, CHECKS, ANGLES, BUTTERFLY, IN ALL DIMENSIONS.

CALL US TO-DAY

VIS MARINE CO., LTD.
14, IROON POLITECHNIOY AVE.
PIRAEUS 185 31, GREECE
PHONE: 4175-124/4175-086
TELEX: 241610 UMTG GR
A.O.H.: 89-54-517

C. NIKOLARAKOS
GEN. REPRESENTATIVE IN GREECE

τήν όρισμένη ώρα έναρξεως των εργασιών. Έξ άλλου την έρχόμενη Κυριακή 22 Φεβρουαρίου και ώρα 6 μ.μ., θά γίνει στά έντευκτηρία της Λέσχης ή έτήσια παιδική έορτή πού όργανώνει ή διοίκηση γιά τά παιδιά των μελών.

Η νέα διοίκηση των Συνταξιούχων Πλοιάρχων

Τό νέο διοικητικό Συμβούλιο της Πανεληνίας Ένώσεως Συνταξιούχων Πλοιάρχων Έμπορικού Ναυτικού Πάσης Τάξεως πού προήλθε από τίς πρόσφατες άρχαιρεσίες, συνήλθε την περασμένη Τετάρτη και συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής: Πρόεδρος Κων. Καρασταμάτης, αντιπρόεδρος Σπύρος Άλαφούζος, γεν. γραμματέας Μιλτ. Σκόρδης, ειδικός γραμματέας Λεων. Μαρούλης, δημοσίων σχέσεων Γεώργ. Φαλαγγάς και ταμίας Ίωάν. Παπαδημητρίου.

Τά μέλη του νέου διοικητικού συμβουλίου της ΠΕΣΠΕΝ εξέλεξαν στίς πρόσφατες άρχαιρεσίες μέ την εξής σειρά: Γεώργ. Άμπουσελάμ, Ίωάν. Παπαδημητρίου, Σπύρος Άλαφούζος, Κων. Καρασταμάτης, Λεων. Μαρούλης, Έλευθ. Καπνίσσης, Γεώργ. Φαλαγγάς, Χρ. Κωτσάκης και Μιλτ. Σκόρδης.

Δορυφορικός ραδιοφάρος στό YEN

Παραλήφθηκε από τό YEN ό πρώτος δορυφορικός ραδιοφάρος «EPIRB» και ήδη έγιναν οι πρώτες επιτυχείς δοκιμές του, μέ σήματα πού έστειλε και παραλήφθηκαν από τόν επίγειο δορυφορικό σταθμό του Goonhilly και τό Θάλαμο Έπιχειρήσεων του Falmouth της Μ. Βρετανίας.

Οι δοκιμές θά διαρκέσουν 6-12 μήνες και ό ραδιοφάρος θά έγκατασταθεί έναλλακτικά σέ πλωτό περιπολικό του Δ.Σ. και στό έκπαιδευτικό «Ε. Εύγενίδης».

Τά συμπεράσματα από τίς έρευνες και ή εκτίμηση των αποτελεσμάτων θά όδηγήσουν στην υιοθέτηση ή μή του συστήματος από τόν Ι.Μ.Ο.

Παράλληλα μέ τί χώρα μας, δοκιμές γίνονται αυτή τή στιγμή στίς Η.Π.Α., την Ίσπανία, τή Γερμανία, τή Δανία, τή Νορβηγία και τή Βουλγαρία.

Υπενθυμίζεται ότι οι δυνατότητες του ραδιοφάρου «EPIRB» θεωρούνται επαναστατικές στό χώρο της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, δεδομένου ότι άμέσως μετά την ένεργοποίησή του, αποστέλλει αυτόμάτως σήματα πού δείχνουν την ακριβή θέση του, σ' όλους τούς Θαλάμους Έπιχειρήσεων της Υδρογείου, μέσω του διαστημικού τμήματος του «INMARSAT». Επίσης έχει την ικα-

νότητα νά επιπλέει μόλις πέσει στη θάλασσα, χωρίς νά σταματήσει ή λειτουργία του. Έτσι διευκολύνονται τά σωστικά έναέρια και πλωτά μέσα νά έντοπίσουν την ακριβή θέση πλοίου πού κινδυνεύει ή ναυάγησε, χωρίς νά χάνουν πολύτιμο χρόνο σέ έρευνες.

Τό ΚΕΣΕΝ - Ρ/Τ

Στίς 30 Μαρτίου άρχίζουν στό Κέντρο Έπιμόρφωσης Στελεχών Έμπορικού Ναυτικού Ραδιοτηλεγραφητών (ΚΕΣΕΝ-Ρ/Τ), πρώην ΔΣΜΑΕΝ-Ρ/Τ, τά μαθήματα του νέου Α' κύκλου των Ραδιοτηλεγραφητών Β' τάξης πού θέλουν νά αποκτήσουν δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητή Α' τάξης.

Τά μαθήματα θά διαρκέσουν περίπου τέσσερις μήνες.

Όσοι Ραδιοτηλεγραφητές Β' τάξης, πού έχουν τά απαραίτητα προσόντα, θέλουν νά φοιτήσουν στη σχολή πρέπει νά καταθέσουν τά δικαιολογητικά τους στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, στον Πειραιά μέχρι τίς 15 Μαρτίου.

Έπειδή όμως ό αριθμός σ' αυτή τή σειρά είναι περιορισμένος (μέχρι 30 σπουδαστές πού θά συντελέσουν ένα τμήμα), οι ενδιαφερόμενοι μπορούν νά κάνουν προεγγραφή άκόμα και τηλεγραφικά στό ΚΕΣΕΝ-Ρ/Τ, Νοταρά 77, στον Πειραιά, 185 35, τηλέφωνο 4126130, άπ' όπου και μπορούν νά πάρουν περισσότερες πληροφορίες.

Η σχολή σωστικών

Από τή Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων πού λειτουργεί στον Άσπρόπυργο άποφοίτησαν τόν Ίανουάριο 215 ναυτικοί.

Από την ήμέρα πού άρχισε νά λειτουργεί ή Σχολή μέχρι τίς 3 Ίανουαρίου είχαν άποφοιτήσει συνολικά 72.240 ναυτικοί, καθώς και διάφορα άλλα άτομα πού άσχολούνται μέ παραπλήσια έπαγγέλματα.

Προαγωγές λιμενικών

Προήχθησαν στό βαθμό του πλοιάρχου οι αντιπλοίαρχοι κ.κ. Άντ. Μανωλάκος και Βασ. Τσανάκης.

Επίσης προήχθησαν στον βαθμό του αντιπλοιάρχου (ΕΥ) ό πλωτάρχης κ. Εύρ. Ξυλούρης και στον βαθμό του άνθυποπλοιάρχου (ΕΥ) οι σημαιοφόροι κ.κ. Άνδρέας Βλάχος, Νίκ. Κολοτούρος, Φώτ. Χαρδαβέλας, Άπόστ. Άποστολίδης, Θεμ. Τζουτζόπουλος και Σπύρος Θεοδωράκης.

Μέ Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύτηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως προή-

χθη στον βαθμό του άρχιπλοιάρχου ό πλοίαρχος κ. Γεώργιος Γρηγοράκος.

Παράρτημα του Οίκου Ναύτου στην Άλόννησο

Τό Έπαρχιακό Γραφείο του Οίκου Ναύτου στην Άλόννησο μετατάσσεται σέ Παράρτημα ώστε οι άσφαλισμένοι πού διαμένουν στην περιοχή νά έχουν άμεση και έπιτόπια έξυπηρέτηση, ενώ σήμερα είναι ύποχρεωμένοι νά πηγαίνουν στη Σκιάθο.

Επίσης τό Παράρτημα Οίκου Ναύτου Άλωννήσου θά έχει δική του πλέον παγία προκαταβολή και έτσι θά γίνεται εύχερέστερη και ταχύτερη ή έξυπηρέτηση άσφαλισμένων και σέ οικονομικά θέματα.

Σεμινάριο Ίατρικής των καταδύσεων

Μεταξύ 28-29 Μαρτίου θά πραγματοποιηθεί στην Άθήνα, στό άμφιθέατρο του Πολεμικού Μουσείου σεμινάριο σέ θέματα ιατρικής των καταδύσεων και ύπερβαρικής ιατρικής.

Υπεύθυνος όργανώσεως του διήμερου σεμιναρίου είναι ό πλοίαρχος - ιατρός κ. Ά. Ντούνης και οι ενδιαφερόμενοι νά συμμετάσχουν μπορούν νά ζητήσουν πληροφορίες στό τηλέφωνο 7243311 (έσωτ. 450).

Τραυματισμοί ναυτικών

Ό άντλιωρός του φορτηγού «Σπύρος», νηολογίου Άνδρου 420, τραυματίστηκε την Τρίτη 3 Φεβρουαρίου στό κεφάλι, ενώ τό πλοίο βρισκόταν άνοικτά της Όστάνδης. Ρυμουλκό πού απέπλευσε από τό λιμάνι παρέλαβε τόν τραυματία και τόν μέτέφερε σέ νοσοκομείο της πόλης.

● Βοήθεια σέ ναυτικό του άυστραλιανού φορτηγού «Australian Venture», ό όποιος είχε τραυματισθεί σοβαρά και παρουσίαζε άκατάσχετη άίμοραγία, προσέφερε τό ελληνικό κρουαζιερόπλοιο «Πήγασος», άνοικτά του Ρίο Ίανέιρο. Τό ελληνικό πλοίο, άλλαξε την πορεία του και παρέλαβε τόν τραυματία ναυτικό, στον όποιο πρόσφερε τίς πρώτες βοήθειες ό γιατρός του σκάφους.

Εύχαριστίες πρós τό YEN

Τίς θερμές εύχαριστίες της εξέφρασε μέ τηλεγράφημά της πρós τή Διεύθυνση Όκεανοπόρου Ναυτιλίας του YEN ή πλοιοκτήτρια εταιρία του δεξαμενόπλοιο «Τάκτικ» γιά την «άμέριστη», όπως ύπογραμμίζει και συνεχή συμπαράσταση και βοήθεια, όποια ώρα και άν ζητήθηκε, γιά την έπίλυση των προβλημάτων πού προέκυψαν στό πιό πάνω δε-



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

αμενόπλοιο μετά την επίθεση που δέχτηκε ενώ έπλεε στον Περσικό Κόλπο στις 28 Ιανουαρίου.

Ευχαριστίες προς την ΠΕΠΕΝ

Η Διεύθυνση του 3ου Τελ. Πειραιώς με ανακοίνωσή της εκφράζει τις ευχαριστίες της προς την Ένωση Πλοιαρχών Ε.Ν. ή όποια ανταποκρινόμενη άμεσα στην αίτησή της για ποστολή ναυτιλιακών βοηθημάτων, παρέχει πλούσιο έμπορτικό και εκπαιδευτικό υλικό (άρτες, βιβλία, διπράλληλους, κουμπάσα λπ.).

Στο μεταξύ στις 4 Φεβρουαρίου το τμήμα αδικής κατεύθυνσης Πλοιαρχών του 3ου ΕΛ Πειραιώς, με συνοδεία καθηγητών πραγματοποιήσει εκπαιδευτική επίσκεψη τη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα ΝΑΥΣΙ εράματος. Έχει ξεναγηθεί από εκπαιδευτικούς των ναυπηγείων σε όλους τους χώρους του συγκροτήματος και σε πλοία.

Τά εισιτήρια για παιδικές σκηνές

Η διανομή εισιτηρίων για τις παιδικές σκηνές που χορηγεί η Έστια Ναυτικών για παιδιά ηλικίας από 4 μέχρι 12 χρόνων θα συζητηθεί μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου.

Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να απευθύνονται στη διεύθυνση Νοταρά 123, στον Πειραιά, εφόσον το επίθετο αρχίζει από Α μέχρι και στο ισόγειο του Οίκου Ναύτου, Παλαιόγυ 15, Πλατεία Τερψιθέας, εφ' όσον τα έθετα τους αρχίζουν από Μ μέχρι Ω.

Επίσης μπορούν να τηλεφωνούν στο τηλέφωνο 4176059 για κάθε σχετική πληροφορία.

Νέα έκθεση ζωγραφικής της κ. Βαρβάρας Μαυρακάκη

Στο Βρετανικό Συμβούλιο (Πλατεία Κονακίου 17) εγκαινιάστηκε στις 11 Φεβρουαρίου η έκθεση «Εικόνα και γραφή» την οποία μετέχει και η κ. Βαρβάρα Μαυρακάκη, σύζυγος του εφοπλιστή κ. Γιάννη Μαυρακάκη. Στην έκθεση, η οποία θα παραμείνει ανοικτή ως τις 27 Φεβρουαρίου με ώρες επίσκεψης 10-1 το πρωί και 6-9 το βράδυ από τη Δευτέρα μέχρι την Παρασκευή μελούν επίσης οι Γιάννης Δημητράκης, Νίκη Ιναγκίνη, Γιάννης Μήλιος, Γιάννης Μιχαήλ και Νίκος Στεφάνου.



**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.

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΥΡΩΝΑ Θ. ΜΑΤΣΑΚΗ «ΤΟ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΚΑΙ Η ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΙΣΧΥΣ»

Κυκλοφόρησε πρόσφατα το νέο βιβλίο του γνωστού και από προηγούμενα έργα του γύρω από τα πολεμικά πλοία και την ιστορία του σύγχρονου πολεμικού ναυτικού συγγραφέα κ. Μ. Μάτσακη με τον παραπάνω τίτλο.

Το νέο βιβλίο προλογίζει ο Ναύαρχος Θεόδωρος Ντεγιάννης, Έπιτιμος Αρχηγός του Γενικού Έπιτελείου Έθνικής Άμυνας.

Τό ενδιαφέρον γύρω από τις εξελίξεις των πολεμικών ναυτικών των Υπερδυνάμεων παραμένει αναμφισβήτητο αμείωτο και ιδίως για το Σοβιετικό Ναυτικό που μέσα σε 40 χρόνια εξελίχθηκε από ένα ναυτικό παρακίτου άμυνας σε ένα υπερσύγχρονο στόλο που διεκδικεί τα πρωτεία από τις Ήνωμένες

Πολιτείες.

Τό βιβλίο παρουσιάζει μία πολύ ενδιαφέρουσα σύγκριση της ναυτικής ισχύος των δύο υπερδυνάμεων και παρέχει την ευκαιρία στον Έλληνα αναγνώστη να σχηματίσει μία πλήρη και σαφή γνώση για τό Σοβιετικό Πολεμικό Ναυτικό και την σοβιετική θαλάσσια ισχύ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ

ΑΠΟΦΥΓΗ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Δύο ιδιαίτερα ενδιαφέροντα θέματα περιέχουν οι δύο νέες εκδόσεις των ενημερωτικών τευχών που κυκλοφόρησε η Διεθνής Ναυτική Ένωση.

Τό πρώτο περιλαμβάνει τον υπ' αριθ. 150/1986 Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς με τον όποιο ρυθμίζονται τά της ρυμουλκήσεως στη θαλάσσια περιοχή δικαιοδοσίας του Κεντ. Λιμεναρχείου Πειραιώς και τον υπ' α-

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Φεβρουαρίου. Τιμές σε Δολλ. ΗΠΑ. Πηγή Κρίστενσενς Πετρόλεουμ, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	98/102	104/108	172/177
Βοστώνης	115/116	117/119	165/177
Νέας Υόρκης	101/103	105/107	160/165
Φιλαδέλφειας	105/106	107/108	165/166
Βαλτιμόρης	105/107	107/110	165/166
Νόρφολκ	103/104	105/100	160/165
Σαβάννας	107/113	111/119	165/173
Τζάκσονβιλ	112/113	115/116	162/163
Π. Έβεργκλεϊτς	115/116	118/119	170/171
Τάμπα	113/115	116/120	155/161
Μόμπιλ	100/104	104/107	161/166
Νέας Όρλεάνης	98/99	101/102	159/160
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	102/103	106/107	160/162
Χιούστον	98/100	101/104	159/160
Κόρπους Κρίστι	115/116	117/118	163/164
Λός Άντζελες	93/94	94/97	160/165
Σάν Φραντζίσκο	93/94	94/95	160/161
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	97/101	99/103	170/172
Σιάτλ	96/101	98/102	160/170
Βανκούβερ	107/108	109/110	170/171
Άγ. Εύσταθίου	113/116	116/119	165/170
Φρήπορτ/Μπαχάμας	107/108	109/110	170/171
Τρίνινταντ	106.50/107.50	111/112	170/71
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	110/112	114/115	170/171
Σαϊντ Κρουά	17.85	17.95	23.60BBL
Βενεζουέλας	18.28	18.53	22.92BBL
Βραζιλίας	110	113	270
Άμβέρσας	89/90	93/94	144/146
Ρότερνταμ	87.50/89	91/92	137/140
Άμβούργου	86/92	90/95	142/148
Β. Γαλλίας	90/92	96/99	170/174
Ν. Γαλλίας	89/91	95/98	160/163MTW
Ίσπανίας	100/103	106/110	170/172MTW
Θέουτας	98/99	100/104	159/160MTW
Γένοβας	90/91	93/95	166/168
Αύγουστας	89/90	92/93	165/168
Πειραιώς	—	90/94	159/160
Σουέζ Κανάλ	122/134	122/124	198/200
Τζέντα	—	97/105	160/165
Νταμμάμ	—	97/105	156/165
Ράς Τανούρα	—	105	165
Κουβέϊτ	110/111	113/116	169/170
Ντάρμπαν	—	94/97	245/249
Σιγκαπούρης	92.75/93.75	150/151	—
Ίαπωνίας	120/121	124/127	120/175

ριθ. 151/1986 Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς με τον οποίο καθορίζονται τὰ πάσης φύσεως ρυμουλκικά δικαιώματα (βασικά είσπλου - έκπλου, προσαυξήσεις κλπ.). Η παράθεση εξαλλου των προϊσχυόντων Κανονισμών γιά λόγους συγκρίσεως, του Κανονισμού Λιμένος Έλευσίνος καί έκτενών σχολίων καί επεξηγήσεων, καθιστά τό τεύχος κυριολεκτικά απαραίτητο.

Τό δεύτερο τεύχος αναφέρεται στίς διμερείς ναυτιλιακές συμβάσεις γιά την αποφυγή τής διπλής φορολογίας των ναυτιλιακών κερδών. Πρόκειται γιά τό δεύτερο συμπληρωματικό παράρτημα μέ τίς έν τώ μεταξύ έπελθούσες μεταβολές στή βασική συλλογή των ύφισταμένων διμερών συμβάσεων πού κυκλοφόρησε ή ΔΝΕ τόν Ιούνιο του 1984. Τό τεύχος περιέχει τή σύμβαση μεταξύ Έλλάδος καί Ούγγαρίας πού κυρώθηκε μέ τό νόμο 1449/1984, επίσημα έγγραφο γιά τό ίδιο θέμα των άρμοδίων υπηρεσιών Λιβερίας καί Παναμά καί τό κείμενο δικαστικών επί του θέματος αποφάσεων.

ΠΕΝΘΗ

Σέ τραγικό αυτοκινητιστικό δυστύχημα πού συνέβη στήν Έλβετία, έχασαν τήν ζωή τους ό φίλτατος Ιωάννης Ζαννάρας καί ή σύζυγός του Εύγενία.

Ο Ιωάννης Ζαννάρας γεννήθηκε στή Χίο



τό 1910 καί τό 1927 σέ ηλικία 16 1/2 ετών τελείωσε τό Γυμνάσιο τής Χίου. Η φιλοδοξία του καί ή δίψα του γιά μάθηση τόν κάνουν πτυχιούχο των Έμπορικών καί Πολιτικών Έπιστημών του Πανεπιστημίου τής Λωζάνης μόλις σέ ηλικία 20 ετών. Από τό 1931 έως τό τέλος του 1936 εργάσθηκε στήν εταιρία Παπαστράτου καί τό 1937 προσελήφθη στήν εταιρία του άείμνηστου Σταύρου Λιβανού, γιά νά αναλώσει τό υπόλοιπον τής ζωής του

στήν Ναυτιλία.

Χωρίς νά είναι έφοπλιστής, ό έκλιπων ύπηρέτησε μέ πίστη καί εργατικότητα τήν Ναυτιλία επί 45 χρόνια καί συνέβαλε μέ τήν παρουσία του επί 20 χρόνια στίς διάφορες έπιτροπές τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών.

Υπηρέτησε σέ συμβούλιο του Οίκου Ναύτου, του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου καί του άλλαλασφαλιστικού οργανισμού Έλληνικά Ναυτιλιακά Ασφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου, ένώ ζωηρή ύπήρξε ή παρουσία του κατά τή μακρά του σταδιοδρομία στό Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού, στό Συμβούλιο Επιτάξεων καί Ναυλώσεων, στό Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης καί στό Νοσηλευτικό Ίδρυμα Έργατών Θαλάσσης.

Ο Ιωάννης Ζαννάρας μέ τήν εργατικότητα του καί τήν άφοσίωσή του πρós τή Ναυτιλία δημιούργησε πολλούς φίλους ανάμεσα στους όποιους συγκαταλέγονταν καί ό ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών» Δημήτρης Κωττάκης.

Η κηδεία του Ιωάννη καί τής Εύγενίας Ζαννάρα έγινε στήν εκκλησία του Αγ. Άλεξάνδρου στό Παλιό Φάληρο καί ακολούθησε ή ταφή τους στήν γενέτειρα Χίο.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έκφράζουν θερμά συλλυπητήρια στά παιδιά του άτυχου ζεύγους γιά τόν πρόωρο χαμό των γονέων τους.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου μέλους της καί επί πολλά έτη συμβούλου τής.

ΙΩΑΝΝΗ ΖΑΝΝΑΡΑ

πού έπήλθε τήν Δευτέρα 2 Φεβρουαρίου 1987 στήν Έλβετία καί άφού άκουσε τόν πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος έξήρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα καί δράση του μεταστάντος

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ

— Νά διαβιβασθούν πρós τούς οικείους του άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.

— Νά διατεθεί υπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000 δρχ.).

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 4 Φεβρουαρίου

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΗΣ Α.Ε.

«ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.»

Τό Δ.Σ. τής Έταιρίας «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.» συνελθόν έκτάκτως τήν 3ην Φεβρουαρίου 1987, μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διατελέσαντος Διευθύνοντος Συμβούλου τής Έταιρίας ΙΩΑΝΝΟΥ ΔΑΜ. ΖΑΝΝΑΡΑ, άπεφάσισεν όμοφώνως όπως:

1) Έκπρόσωποι του Διοικ. Συμβουλίου παραστούν εις τήν κηδείαν.

2) Διαβιβασθούν εις τήν οικογένειαν του μεταστάντος τά συλλυπητήρια του Διοικ. Συμβουλίου τής Έταιρίας.

3) Διατεθούν άντί στεφάνου δραχμαί 10.000 (δέκα χιλιάδες) υπέρ του Άσύλου Άνιάτων.

4) Δημοσιευθεί τό παρόν εις τόν Τύπον.

Έν Πειραιεί τή 3η Φεβρουαρίου 1987
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορίας/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
Αΐ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΐ'ΜΟΝΤ	Έλληνική	10.714	1981	Κατά τόν κατάπλου στή Μαρίνα ντί Καρράρα στίς 22/1, υπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΛΗΤΩ II	Παναμαϊκή	6.106	1972	Υπέστη ζημίες στήν προπέλλα συνεπεία πρόσκρουσης σέ πάγο κατά τό ταξίδι Βρέμη γιά Άσσάμπ, στίς 28/1. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στό Μπρεμερχάβεν.
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	Έλληνική	8.065	1969	Υπέστη βλάβη στή μηχανή, στόν Άγ. Λαυρέντιο, στίς 3/3. Ρυμουλκεΐται στό Χάλιφαξ.
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	Έλληνική	8.064	1969	Υπέστη είσροή ύδάτων συνεπεία πρόσκρουσης σέ πάγους, στίς 28/1, καί κατέπλευσε στό Χάλιφαξ γιά έπιθεώρηση.
ΙΑΤΑ	Έλληνική	9.359	1977	Προσέκρουσε σέ αποβάθρα στίς 25/11 στό Όχάϊο καί υπέστη ζημίες σέ δεξαμενές καυσίμων.
ΛΥΜΠΟΣ	Κυπριακή	1.395	1967	Συγκρούστηκε στή Μπετζάγια, στίς 15/1 μέ τό φορτηγό «Sea Lady».
TORM OYAN	Μάλτας	1.409	1965	Κατά τό ταξίδι Σουέζ γιά Βόλο, βυθίστηκε στίς άρχές Φεβρουαρίου. Τό πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέοντα πλοία καί αποβιβάσθηκε στή Βηρυτό.
ΙΠΑΛΚΕΡΣ:				
ΛΑΧΕΡΝΑ	Κυπριακή	17.430	1971	Υπέστη ζημίες στήν προπέλλα στίς 22/1, συνεπεία πρόσκρουσης σέ πάγο. Αναλήφθηκαν προσωρινές έπισκευές στό Κίελο.
ΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	Έλληνική	24.843	1983	Υπέστη ζημίες από κακοκαιρία, στό Σάφι, στίς 3/2.
ΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	Έλληνική	19.267	1979	Συγκρούστηκε στό π. Λουάρ, στίς 2/2 μέ τό κοντεινερόπλοιο «Yakasse» καί κατέπλευσε στή Νάντη γιά έπιθεώρηση.
ΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	Έλληνική	15.819	1981	Υπέστη ζημίες συνεπεία κακοκαιρίας στό Ποχάνγκ τόν Φεβρουάριο. Κατευθύνθηκε πρός Μπουσάν γιά έπισκευές.
ΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	Έλληνική	16.935	1979	Κατά τήν άγκυροβόληση στό Ίμμινγκχαμ στίς 31/1 προσέκρουσε σέ αποβάθρα καί υπέστη έλασματοургικές ζημίες. Έπισκευές άναβλήθηκαν.
ΙΑ	Κυπριακή	13.196	1974	Βυθίστηκε άνοικτά του Μιντανάο, στίς 11/1, συνεπεία είσροής ύδάτων. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε σώο τό σκάφος.
ΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
BANTARA:	Λιβεριανή	65.068	1974	Έπιθεωρήθηκε στό Ντελαγουέρ, συνεπεία ζημίας στή κυρία μηχανή πού υπέστη στίς 9/2.
ΔΗ Α.	Κυπριακή	115.042	1975	Έβλήθη από πύραυλο στίς 30/1 στό Κάργκ Αϊλαντ. Ρυμουλκεΐται στό Ντουμπάϊ.
ΙΤΑ:				
ΡΙΝΙΚΗ	Έλληνική	85.367	1973	Υπέστη έκρηξη καί πυρκαϊά, στήν Πάχη, στίς 10/2. Ένας άλλοδαπός ναυτικός σκοτώθηκε καί δύο Έλληνες τραυματίστηκαν. Η πυρκαϊά έτέθη υπό έλεγχο, χωρίς νά γνωσθεΐ έκταση ζημιών.
ΣΠΙΡΙΤ	Παναμαϊκή	48.864	1971	Έπιθεωρήθηκε στόν Πειραιά συνεπεία άπώλειας τής άγκυρας πού υπέστη στίς 12/1.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η χρόνια ανισορροπία προσφοράς - ζήτησης χωρητικότητας για μία άκρως φορτωμένη αίσθητη την παρουσία της στην παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου και επέτρεψε στα μεγάλα εμπορικά συγκροτήματα τον έλεγχο των εξελίξεων μέχρι συγκρατήσεως προς το παρόν κάθε ανοδικής τάσεως, έστω και τοπικής σημασίας.

Στά σιτηρά, η παρουσία των οποίων ήταν αμφιλεγόμενη στην αγορά, παρατηρήθηκε στασιμότητα με μικρές απώλειες που ανακλάνται στα δολ. 13,75 και δολ. 8,25 από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία και Κόντινεντ, αντίστοιχα, και δολ. 8,75 από Β. Ειρηνικό για Α. Πω. Ανατολή, όλα σε μέγεθος πάναμαξ. Την ανάλογα παρόμοια εικόνα έδιναν και τα μικρότερα μεγέθη με έμφαση στην ζήτηση από Β. Ευρώπη και Ην. Βασίλειο, κυρίως για Έρυθρά Θάλασσα.

Η έμπιστευτική φύση πολλών ναυλώσεων στον γαιάνθρωπο και τα σιδηρομεταλλεύματα δεν επέτρεψε πλήρη αξιολόγηση, γενικά όμως και από ό,τι έγινε γνωστό, οι ναυλοί κρατήθηκαν στις συνήθεις αντιστοιχίες με τους 90.000 τόννους από Χ. Ρόντς για Αγγλία στα δολ. 4, τούς 60.000 τόννους από Ν. Αφρική για Β. Ιαπωνία στα δολ. 6,50 φίο και τούς 55.000 από Αυστραλία για Σκανδιναβία στα δολ. 10,10 ανά τόννο.

Εξαιρετικά πενιχρή ή συμμετοχή της ζάχαρης και των λιπασμάτων, όπου ή μόνωτη βρισκόταν σε στιγμιαία (:) ανάπαυλα, τά δε δεύτερα προφανώς τείνουν να ελαχιστοποιήσουν το ρόλο τους μετά την συρρίκνωση της σχετικής δραστηριότητας της Ίνδίας.

Κάποια στιγμιαία ανάκαμψη στη ζήτηση πλοίων γενικού φορτίου δεν παρείχε τά στοιχεία που απαιτούνται προς αξιολόγηση και σχολιασμό.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικό τμήμα της ναυλωτικής δραστηριότητας εκφράστηκε μέσω των χρονοναυλώσεων ταξιδιού σε μισθώματα, εν πάση περιπτώσει όχι κατώτερα του μέσου επιπέδου της αγοράς.

Σε μέγεθος πάναμαξ, τά δολ. 5.000-5.800 πληρώνονταν για κυκλικό Ατλαντικού, αναλόγως μεγέθους και καταναλώσεων, περί τά δολ. 5.000 κυκλικό Ειρηνικού και δολ. 5.500 περίπου από Ιαπωνία για Κόντινεντ. Περί τά δολ. 1.60 ανά τόννο d.w. ήταν το μίσθωμα για 125.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ για ταξίδι Ανατολή - Δύση ή περίοδο 2-4 μηνών. Αίχμη στη Νότια Αφρική όπλη πάναμαξ πληρώθηκε δολ. 7.500 ανά ημέρα για ταξίδι στο Κόντινεντ.

Σε μικρότερα μεγέθη, δολ. 4.800 πληρώνονταν μοντέρνο πλοίο 40.000 τόν. d.w. για κυκλικό Ατλαντικού, ενώ οι 37.000 τόν. d.w. για κυκλικό Ειρηνικού δολ. 5.200. Μεταξύ δολ. 3.000-3.800 κυμαίνονταν τα μισθώματα των handy size.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άβεβαιότητα περί την εξέλιξη των τιμών του πετρελαίου και η εξ αυτής ανώμαλη διακίνηση του προϊόντος, άφ' ενός και η χρόνια ανισορροπία προσφοράς - ζήτησης, άφ' άλλου, γέννησαν και πάλι προβλήματα άπασχόλησης και πτωτικές τάσεις των ναύλων του άργου πετρελαίου.

Ήδη από τις άρχές του μηνός, η προΐουσα συσσώρευση χωρητικότητας στον Περσικό, που μόνο στα V/U/LCC άριθμούσε 16 και 4, αντίστοιχα πλοία περίπου 6 εκατομμυρίων τόννων, έβάρυνε την άτμόσφαιρα της αγοράς και έφερε τό WS 32,5 για ανατολικές όψιόν των άρχών της περιόδου στα WS 28,5 με τάσεις περαιτέρω μειώσεως. Και ενώ η ζήτηση και οι ναυλώσεις προχωρούσαν σε χαμηλούς τόνους, αναμενόταν η προσέλευση 50 περίπου μονάδων του είδους στην περιοχή μέχρι τέλους Φεβρουαρίου. Είναι φανερό ότι, αν κάτι δεν αλλάξει, η κατάρρευση της αγοράς θά επέλθει. Σε πολύ μεγάλο βαθμό, η αυτή κατάσταση επικρατούσε και στα μικρότερα μεγέθη μηδέ και των καθαρών φορτίων εξαιρουμένων όσον άφορά στον Περσικό.

Πτωτικές γενικώς ήταν οι τάσεις και σε Μεσόγειο, Βόρεια Θάλασσα και Καραϊβική με εξαίρεση τά καθαρά φορτία τά όποια, ιδίως στην τελευταία, κινήθηκαν με ζωρότητα σε επίπεδα WS 220-235 για 30.000 τόννους τοπική μεταφορά (ΗΠΑ Ατλαντικού).

Μέτρια ή κίνηση στη Δυτ. Αφρική όπου οι 100.000 τόννοι για Μεσόγειο κλείνονταν περί τά WS 45.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

PIKI: Βορ. Ειρηνικό 40.000 τόν. (10%) κριθής Σαουδαρικό λιμάνι Έρυθράς δολ. 14,50 φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχές Φεβρουαρίου.

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Κωσταντζα, δολ. 13,90 φίο, 5 ήμερες/3.000 τόν. Φεβρ. 7-11.

ΘΕΤΗΣ: Κολούμπια Ρίβερ 33.000 τόν. περίπου σιτηρά Τρινκομάλε, δολ. 12,25 φίο, 5 ήμερες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 6-10.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ: Κωατζακόαλκος 23.000 τόν. λιπάσματα Μαρόκο, δολ. 13,25, 5.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

PIKI: Περιοχή Κολούμπια Ρίβερ 40.000 (10%) κρι-

θής Τζέντα/Γιέμπο/Νταμμάμ ή Τζουμπάιλ, δολ. 14,50 φίο, 5 ήμερες/3.000 τόν. Φεβρ. 10-16.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Βανκούβερ 38-39.500 τόν. λιπάσματα Άρατού και Σάντος, δολ. 12,50 φίο, 10.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Άν. 31 - Φεβρ. 4.

ΜΕΛΙΤΖΟΡ ΜΠΑΣΙΛ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Νορβηγία, δολ. 11,45 φίο, 5 ήμερες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 19-25.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 13,75 φίο, 11 ήμερες, Φεβρ. 28-Μαρτ. 3.

ΓΟΥΑΛΙΝΤΡΟΠ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Κωσταντζα, δολ. 13,55 φίο, 5 ήμερες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 7-9.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Άμερ. Κόλπο 52-54.000 τόν. γεννήματα Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου/ Λισαβώνα/ Άμ-

I n J a p a n

A. DERTILIS

MARINE CONSULTANT ENGINEER

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS
AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN
PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

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

βούργο δολ. 8.55, όψιόν Τίλμουρι δολ. 9, 11 ημέρες, Φεβρ. 27 - Μαρτ. 3.

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: Άμερ. Κόλπο 42-45.000 τον. γεννήματα Άμστερνταμ/Ρότερνταμ/Άμβέρσα δολ. 8.25 φίο, όψιόν Λισσαβώνα δολ. 8.50 φίο, όψιόν Τίλμουρι δολ. 9, όψιόν Σήφορθ δολ. 9.20, 5 ημέρες/8.000 τον φορτοεκφόρτωση Φεβρ. 25 - Μαρτ. 2.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΑΤΑ: Ντάρμπαν 14.000 τον. Ζάχαρη χύδην Άν-τσόν, δολ. 16.35 φίο, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 9-20.

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ: Ταυλάνδη 15.000 τον. ταπικά Λειζόες, δολ. 15 φίο, 8.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 3-7.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.: 26.400 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σχεζίν Φεβρ. 12, επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 3.650 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 40.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση δυτική άκτή ΗΠΑ Φεβρ. 20-25 ταξίδι Άν-τίνιας, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΧΕΡΙΤΑΤΖ: 72.374 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμποτ Πόιντ Φεβρ. 20-26 επαναπαράδοση Χόγκ όγκ, δολ. 4.450 την ημέρα, πλέον δολ. 112.500 για πλού υπό έρμα.

ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ: 16.500 τον. d.w. του 1982, παράδοση Άπλωνία Φεβρ. 18-20, ταξίδι Καραϊβικής, δολ. 1.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 37.623 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βανκούβερ Φεβρ. 15-20 ταξίδι Κίνας, δολ. 1.850 την ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: 123.003 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άπλωνία Φεβρουάριο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ συμπεριλ. ΗΒ/Κόντινεντ δολ. 7.000 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ: 20.400 τον. d.w. του 1984, παράδοση στόν πιλότο Άμβέρσας Φεβρ. 11, ταξίδι Καραϊβικής/Βορ. άκτς Νοτ. Άμερικής δολ. 4.600 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ: 22.670 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ροστόκ Άν. 30 - Φεβρ. 2, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Άπλωνία, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 28.668 τον. d.w. του 1978, παράδοση Άμβέρσα/Γκέντ Άν. 27-28, ταξίδι μέσω Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.360 τον. d.w. του 1977, παράδοση στόν πιλότο Άμερ. Κόλπου Άν. 27-31, ταξίδι Κόντινεντ/Μεσόγειο με επαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ δολ. 4.500 την ημέρα.

ΘΗΡΕΣΙΑ: 48.250 τον. d.w. του 1985, παράδοση στόν πιλότο Μπίν Κουασίμ άμεση, ταξίδι μέσω Άν-δίας με επαναπαράδοση Άπλωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ: 26.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βανκούβερ Φεβρ. 23-Μαρτ. 3, επαναπαράδοση δυτική άκτή Μεξικού, δολ. 3.800 την ημέρα πλέον δολ. 40.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ.: 29.693 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βανκούβερ Φεβρ. 13-22, επαναπαράδοση δυτική άκτή Μεξικού, δολ. 3.200 την ημέρα πλέον δολ. 75.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΛΤΗΣ: 16.920 τον. d.w. του 1979, παράδοση Ρε-καλάδα Φεβρ. 4, επαναπαράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο δολ. 4.250, όψιόν κυκλικό ταξίδι Νοτ. Άμερικής δολ. 4.000 την ημέρα.

ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ: 41.300 τον. d.w. του 1970, παράδοση νότιο Σουηδία άμεση, επαναπαράδοση Άλεξάνδρεια, δολ. 4.550 την ημέρα.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΗΤ: 23.150 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σκώ μέσω Φεβρουαρίου, ταξίδι 2/4 μηνών πρός δολ. 4.250 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ: 47.828 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κολούμπια Ρίβερ Φεβρ. 11-17, ταξίδι Άντεν/Άπλωνία τουλάχιστον 50 ημέρες, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ: 16.553 τον. d.w. του 1981, παράδοση Μπρίτις Κολούμπια Φεβρ. 18-24, επαναπαράδοση βόρειο άκτή Νοτ. Άμερικής, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΜΑΖΩΝ: 16.916 τον. d.w. του 1979, παράδοση Σάντος Φεβρ. 9, ταξίδι βόρειο άκτή Νοτ. Άμερικής, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.181 τον. d.w. του 1980, παράδοση Άμερ. Κόλπο Φεβρ. 10-13, επαναπαράδοση νοτιοανατολική Άφρική, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ: 30.650 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μίντλεσμπορ Φεβρ. 6-15, επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ: 34.680 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κάμπτεν Φεβρ. 7-11, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Άπλωνία, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΓΟΥΕ'Ι'ΜΕΑ: 61.751 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άμερ. Κόλπο Φεβρουάριο, ταξίδι Νοτ. Κορέας, δολ. 5.000 την ημέρα πλέον δολ. 140.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΣΠΕΡΟΣ: 64.064 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία Φεβρ. 15-28, επαναπαράδοση δυτική άκτή ΗΠΑ, δολ. 4.500 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 15.889 τον. d.w. του 1977, παράδοση Έλσινμποργκ Φεβρ. 10, ταξίδι Δυτικής Άφρικής με επαναπαράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο, δολ. 3.850 την ημέρα.

ΑΛΜΗ: 26.874 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμ-μινγκου Φεβρ. 15-18, επαναπαράδοση

Γιά την εξυπηρέτησή σας στην **BRAZILIA** **APOLLON** AGENCIA MARITIMA

YOUR PROTECTING AGENTS

OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

CAPT. G. PERIVOLARIS

Main office:

SANTOS: RUA JOSE RICARDO 29. P.O.B. 264 SANTOS SP.

TEL: 326643 - 346041 - 331822 AOH: 682453 — TELEX: 131224 APMA

BRANCH OFFICES

RECIFE PERNABUCO:

AV. MARQUES DE OLINDA 85.

TEL: 2247956 - 2246938 TELEX: 811528 APMA

SAO SEBASTIAO S.P.

RUA DUQUE DE CAXIAS 465.

TEL: 521159 TELEX: 1242438 APMA

VITORIA, ESPIRITO SANTO

RUA WILSON DE FREITAS 195.

TEL: 2224481 TELEX: 272838 APMA

RIO DE JANEIRO R.J.

RUA VISCONDE DE INHAUMA 50.

TEL: 2331719 - 2538565 TELEX: 2134739 APMA

RIO GRANDE DO SUL:

RUA GEN. VITORINO 185.

TEL: 326044 - 3226657 TELEX: 532352 ARMA

PARANAGUA, PARANA

AV. GABRIEL DE LARA 651.

TEL: 4222085 - 4222167 TELEX: 414253 APMA

PIRAEUS OFFICE

P.O.B. 80366 Piraeus 185 10 Tel.: 4129314 — Telex: 21 2420 OLYM.

Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: 22.668 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ρεκαλάδα μέσα Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση 'Αδριατική, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΑ: 77.996 τόν. d.w. του 1972, παράδοση ποταμό Μισισσιππί Φεβρ. 18-23, επαναπαράδοση Δανία, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ: 26.257 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νότιο 'Αφρική άμεση, ταξίδια 12 μηνών προς δολ. 2.800 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περισκό Κόλπο 250.000 τόν. μέρος φορτίου Δυτική όψιόν, WS 36,25, Φεβρουάριο.

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/ΗΒ/Κόντινεντ, WS 185, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 205, Φεβρ. 15.

ΛΟ'Ι'ΝΤΑ: Κιουρασάο 34.000 τόν. μέρος φορτίου Τζάκσονβιλ WS 210, Φεβρ. 5.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Πατζαρίτος 65.000 τόν. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 120, Φεβρ. 5.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Κάιο ντε 'Αρκας 61.000 τόν. μέρος φορτίου Λούπ, WS 125, Φεβρ. 3.

ΕΦΕΣΟΣ: Λά Σαλίνα 60.000 τόν. μέρος φορτίου 'Άμερ. Κόλπο, WS 105, Φεβρ. 4.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Δυτ. 'Αφρική 95.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 52,5, όψιόν άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 50, Φεβρουάριο.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Ντουμπάι 135.000 τόν. Σιγκαπούρη WS 43,25, Φεβρουάριο.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Ράς Τανούρα 80.000 τόν. μέρος φορτίου Πόρτ Στανβάκ WS 75, Φεβρουάριο.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πουέρτο Λά Κρούζ 38.000 τόν. Γιόρκτσον WS 180, Φεβρ. 10.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Μίνα αλ Φαχάλ και Μίνα 'Αχμαντί 210.000 τόν. Ταϊβάν, WS 32,5, Φεβρουάριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 61.000 τόν. μέρος φορτίου 'Άμερ. Κόλπο WS 120, Φεβρ. 5.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Σαίντ Κρούα 58.000 τόν. άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 140, Φεβρ. 4.

ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ: Έκουαντόρ 50.000 τόν. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 140, όψιόν Καραϊβική WS 145, όψιόν δυτική άκτή ΗΠΑ WS 150, Φεβρ. 6.

ΦΑΙΘ: Ουλσάν 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ορμούζ δολ. 260.000 και αποκοπή, Φεβρουάριο.

ΤΑΥΡΟΣ: Κίλικαπ 27.000 τόν. καθαρά Σιγκαπούρη, δολ. 100.000 κατ' αποκοπή, 'Ιαν. 31.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 235, άμεση.

ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Βραζιλία 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΠΑ WS 199,5, Φεβρ. 17.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Ρότερνταμ 88.000 τόν. Γκάλφχεβεν, WS 75, Φεβρ. 10.

ΦΟΙΝΙΞ: Φατέχ 131.000 τόν. Σινέο, WS 52, Φεβρουάριο.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Σκίλντα 28.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 195, όψιόν ΗΠΑ WS 190, Φεβρ. 8.

ΠΗΓΑΣΟΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 27.000 τόν. καθαρά άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 235, όψιόν 'Άμερ. Κόλπο WS 242,5 όψιόν Φλόριντα WS 245, Φεβρ. 7.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Μπετζάια 80.000 τόν. μέρος φορτίου Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 55, Φεβρ. 13.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 37.000 τόν. μέρος φορτίου ανατολ. άκτή Κεντρικής 'Αμερικής, WS 147,5, όψιόν δυτική άκτή Κεντρ. 'Αμερικής WS 142,5, Φεβρ. 11.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βενεζουέλα 49.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 124, Φεβρ. 14.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Λιβύη 80.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία WS 70, όψιόν Μπανίας WS 72,5, Φεβρ. 9.

ΜΠΟΝΙΤΟ: 'Ανατολ. άκτή ΗΒ 86.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 60, Φεβρ. 12.

ΓΙΟΥΡΟ ΛΗΝΤΕΡ: Ράς Τανούρα 75.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία WS 87,5 Φεβρουάριο.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 122.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Καραϊβική WS 42,5, όψιόν Μεσόγειο WS 45, όψιόν ανατολ. άκτή Καναδά WS 46, Φεβρ. 15.

ΛΗΤΩ: Σαλλόμ Βόε/Τής 130.000 τόν. άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Μεσόγειο WS 45, Φεβρ. 17.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Δυτική 'Αφρική 106.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 47,5 Φεβρ. 16.

ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Λιβύη 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Κόντινεντ WS 200, Φεβρ. 15.

Οι αγοραπωλησίες

Μειωμένη κάπως η ζήτηση, αποτέλεσμα προφανώς της στασιμότητας της ναυλαγοράς τόσο του ξηρού φορτίου όσο και του πετρελαίου. 'Η έλλειψη πλοίων ύψηλων προδιαγραφών στην αγορά είναι βεβαίως έμφανής και πολλοί δυναμικοί αγοραστές δεν παραλείπουν να επιθεωρήσουν οποιοδήποτε πλοίο φαίνεται να εκπληρώνει αυτή την προϋπόθεση.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων σημειώσαμε, μεταξύ άλλων, τις εξής πράξεις:

— MT WORLD HORIZON (127.000/1975) δολ. 9.400.000.

— MT SERIFOS (97.700/1972) δολ. 6.250.000.

— MT CIUDAD DE BARRANCABERMEJA (29.900/1975) δολ. 5.700.000.

— MT SANTO TRADER (37.000/1976) δολ. 5.750.000.

'Ελλείψει ικανού αριθμού δεξαμενοπλοίων, σημαντικό μέρος του αγοραστικού ενδιαφέροντος εστράφη προς τα μικτά πλοία όπου σημειώσαμε:

— MV JEDFOREST (155.450/1972) δολ. 5.350.000.

— M/V BISE (145.050/1973) δολ. 5.300.000.

— MV FRIENDLY RANGER (103.200/1972) δολ. 5.000.000.

— MV SOARING KITE (64.300/1978) δολ. 7.300.000.

'Αξιόλογη η κίνηση και στα πλοία χύδην

φορτίου όπου σημειώσαμε:

— MV FORMOSA FORTUNE (162.970/1970) δολ. 4.700.000.

— MV SOMERSBY (108.500/1972) δολ. 3.500.000.

— MV BENEDETTA F (47.800/1970) δολ. 1.600.000.

— MV FRANCESCO F (47.800/1969) δολ. 1.600.000.

— MV TARPON SUN (25.126/1981) δολ. 2.000.000.

— MV APOLLON (22.240/1972) δολ. 1.150.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Οι εξελίξεις μετά τό πέρας των εορτών του σεληνιακού έτους στην 'Απω 'Ανατολή μαρτυρούν ένα συνεχές και ακόμη αυξανόμενο ενδιαφέρον για νέες αγορές. 'Αψευδής μάρτυς οι πολύ πρόσφατα πληρωθείσες τιμές για μετρίου μέχρι μεγάλου μεγέθους πλοία ξηρού φορτίου που κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 137 και 147, ενώ και τα δολ. 152 άκούσθηκαν σε ειδική περίπτωση όπου, μάλιστα, λειτούργησε διεθνής ανταγωνισμός στόν όποιο, πλην των «κλασικών» διαλυτριών χωρών του χώρου (Ταϊβάν, Κίνα, Κορέα) παρείσφρυσε και η Ταυλάνδη που φαίνεται να κτυπά την πόρτα της λείας των breakers, όχι χωρίς αξιώσεις.

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING**



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

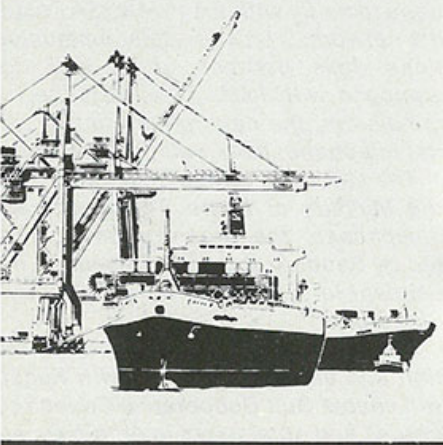
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



NAFTIKA CHRONIKA



NOTHER SUBSIDIARY REGISTRY

A detailed study made by the Maritime Institute of Spain has revealed that at least half the total number of Spanish shipowners who own at least 60% of the national merchant fleet would be willing to transfer to a Canary Islands flag. The study was submitted to the autonomous government of the Canary Islands the flag of which seems to present the only hope for survival of many of Spain's shipping men. Interested parties indicate, however, that such a "subsidiary registry" should carry with it certain conditions that would make it attractive to Spanish shipowners such as: making the Canary Islands the company's place of registration; absolving the company from corporate tax and providing other tax benefits; setting the annual registration fee for ships at 50 cents per ton and guaranteeing these facilities for at least fifteen years. Besides these advantages, it is thought that the Canary Islands flag could become even more irresistible if rebates were granted to ships that made regular calls at the Canary Islands and if only 25% of the crewmen of Canary Islands - flag ships were required to be of Spanish nationality.

THE EEC DIRECTIVE ON SHIPBUILDING

At the end of last December the EEC Council of Ministers of Industry made final decisions on the delicate matter of Community shipbuilding by adopting the 6th directive on the subject of shipbuilding subsidies.

This directive, which is to be in force for four years, has the following objectives: a) to maintain a longterm competitive shipbuilding industry within the Community; b) to create conditions which will allow the renovation of shipyards in EEC member - countries and orient them towards the more competitive sectors of the market and c) to make clear and plain the forms of assistance applied in each member - country so that competition among them can remain normal.

In order that these targets should be achieved the directive accepts the principle

of financial support for the industry up to a limit that does not exceed 28% of the value of a contract. It provides for an annual review of this limit with the object of its progressive reduction. This limit covers all forms of assistance, state, regional or local and all forms of subsidy, either directly to the shipyard or to the owner for the construction or conversion of a ship in a Community shipyard. Supplementary subsidies are allowed only for the encouragement of shipyard restructuring (investments, closures, research).

The application of the directive began on the first day of the new year except in Spain and Portugal which, as new members, are allowed a four-year period of grace before the assistance limit is applied.

STATISTICS

In spite of the fact that the world's larger maritime agencies keep a close watch on developments in international shipping, a great deal of relevant data cannot be gathered before a whole year has passed. For instance, data concerning the sea transport of oil and the five main cargoes (ore, coal, grain, bauxite, phosphates) which has just been released relates to the year 1985 and informs us that a 6% drop in oil transport and an increase of only 3% in bulk cargoes are responsible for the stagnation in world shipping.

Statistics on world tonnage relate to the mid - 1986 and tell us there was a decline of 11.4% of the world fleet with a total of 409.9 million grt.

Shipbuilding figures are more recent and take us to September 30, 1986 when the world order book had gone down by 220,000 tons with a total of 23,5 million grt. and with Japan and South Korea in the lead with orders for 13 million grt. representing 58% of the total.

LLOYD'S REPUTATION

The report of the government commission investigating Lloyds which was made public on January 22, has given rise to conflicting comments on the 300 - year old institution. Thus, the chairman of the commission admitted that Lloyds was an exceptional example of continuous self - regulation and acted quickly and decisively in cases of maritime fraud and of ineffective regulations. However, this praise was not enough to soften the repercussions of a series of scandals which have stained the institution's reputation since 1980. The scandals refer to a Lloyds company where 25

million dollars were found missing, the murky bribery case of a certain Mr. Ian Posgate and other nefarious acts which are still being investigated and which refer to the activities of a brokerage house involving a loss of many millions of pounds for the insurers who had covered its risks.

Beyond this, the investigating commission made a series of recommendations to be applied within a year. Among them are changes in the board of directors of Lloyds which should include "outsiders" approved by the Bank of England and the application of many rules of "good conduct" such as the provision of more information to underwriters on the insurance terms and the brokers proposing them, the creation of an ombudsman to hear complaints against agents and insurance unions and even the adoption of a system of supplementary insurance for the compensation, within limits, of underwriters losses.

SEPARATE BALLAST TANKS

The port authorities in Rotterdam have finally decided to reduce port dues for tankers calling at Europort and which, in accordance with the recommendations of MARPOL for 1973-78 against sea pollution, are fitted with separate ballast tanks. The new rates are applicable as of January 1, 1987.

This decision was warmly greeted by Intertanko since up to now, all tankers unloading crude at Rotterdam were charged 0.86 florins per cubic metre. According to a statement by the vice-president of Intertanko, a long and hard struggle had been undertaken to persuade the authorities of the Port of Rotterdam to review the basis for this fee and it is now hoped that other large

ports will give favourable treatment to tankers with separate ballast tanks.

It is reminded, however, that tanker owners should obtain a certificate to the effect that their separate tanks are in accordance with the requirements of Provision 13 of Section I of MARPOL and specifying that these tanks are to be used exclusively for water ballast.

NEW NAME FOR SINGAPORE YARD

The successfully operating in Singapore since 1970 shipbuilding company Hitachi Zosen Robin Dockyard (HRD), which was established in a form of a joint venture between Hitachi Zosen and Robin Shipyard has recently changed name to Hitachi Zosen Singapore (HZSL).

Above change in title was the consequence of Hitachi purchasing all the shares owned by Robin Shipyard in the capital of the company, which now operates as a wholly subsidiary of Hitachi Zosen Corporation.

AMERICA'S CUP: LLOYD'S REGISTER PUTS THE RECORD STRAIGHT

The current series of races in Australia for the America's Cup has created wider interest than ever before in the long history of the competition. The intensive media coverage has brought the competition, and the controversies surrounding it, including the part played by Lloyd's Register, to the attention of millions of people all over the world.

Under the rules of the competition, LR ensures that the hulls of all the competing yachts are properly constructed to standards which are also in keeping with the rigours of racing and sporting ideals. However, it has become apparent that there continues to be a great deal of misunderstanding about what Lloyd's Register is and the true nature of the function it performs.

Lloyd's Register, the world's oldest and largest marine classification society, has been serving yachting and yachtsmen for well over a century.

Over thirty '12 metre' yachts have been

built in locations around the world to compete for the America's Cup in 1987. The hulls of all these vessels have been built in compliance with the structural rules which LR has developed for the class. The plans have been approved by the specialists in LR's Yacht and Small Craft department and the construction of each yacht has been supervised by one of its experienced surveyors.

RTA ENGINE SALES PASSED THE 10 MILLION BHP MARK

By the end of December 1986, a total of 780 Sulzer RTA engines had been ordered, with an aggregate output of 10.84 million bhp (7.97 million kW). The 10 million bhp mark was passed early in the year but the continuing depression in world shipbuilding markets and the increased number of cancelled newbuilding contracts slowed down the net order intake.

Announced in December 1981, the RTA uniflow - scavenged two-stroke engine series brought a dramatic improvement in fuel economy with thermal efficiencies exceeding 50% for the first time and the benefit of lower propeller speeds. It now comprises ten cylinder models between 380mm and 840 mm bore that offer outputs from 1480 kW to 41 520 kW (2000 - 56400 bhp) and speeds from 196rev/min down to 56rev/min. The layout flexibility available in the RTA series enables optimum matching to almost any ship requirement.

A total of 434 RTA engines had entered service by the end of 1986. The first was commissioned in October 1983, and the longest running engine has exceeded 20000 hours' operation while an increasing number of individual engines now have more than 15.000 hours' operation.

Analysis of the sales statistics shows the popularity of the RTA58, and also of the RTA76. The RTA58 and the more recent RTA 62 design are dominating the mid-range market for ship propulsion. They have become the workhorses for handy-sized bulk carriers and tankers,

as well as finding application in reefers, car carriers and multi-purpose cargo ships.

NEW COAST EARTH STATION FOR SAUDI ARABIA

A new Coast Earth Station — at Jeddah in Saudi Arabia — began operations recently with the INMARSAT satellite network. It provides telecommunications links between ships and rigs equipped with INMARSAT satellite terminals and the national and international telephone, telex and data networks.

The station is owned and operated by the Ministry of Posts, Telegraphs and Telephones, the organization nominated by Saudi Arabia to represent its investment in INMARSAT as the country's Signatory.

The introduction of the Jeddah station and arrangement with Kuwait, will enable Gulf Cooperative Council countries and other users to obtain access to INMARSAT services in the Atlantic and Indian ocean regions. The Jeddah coast earth station will provide telephone, telex, facsimile and data communications services to the maritime community through INMARSAT's satellite capacity positioned over the Indian Ocean Region, while the Kuwait coast earth station, at UM-Al-Aish, operates to INMARSAT Atlantic Ocean Region satellite.

MAJOR ORDER SUCCESS IN YUGOSLAVIA FOR THUNE — EUREKA PUMPS

Eight tankers building at shipyards in Yugoslavia, with options for two further vessels, will be equipped with cargo discharge equipment and pumps manufactured by Thune - Eureka A/S of Tranby, Norway.

Two 60.000 dwt OBO carriers contracted by Monte Carlo - based Scorpio Ship Management at 3 Maj Shipyard in Rijeka are each to be fitted with two centrifugal pumps, type C32BA 14-18, plus a ballast system. The second Scorpio vessel will be the 550th ship to be equipped

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

THE CHANGING ROLE OF CLASSIFICATION SOCIETIES IN THE SHIPPING INDUSTRY

with Thyne-Eureka's CB-type centrifugal pump as well as be equipped with the Thune - Eureka's the 500th ship to be equipped with the Norwegian company's stripping system. Both OBOs, Yard Nos 638 and 651 at 3 Maj, are due for delivery in 1988.

Meanwhile, at the Split Shipyard, Bulls Tankrederi of Sandefjord, Norway has ordered four 140,000 dwt crude carriers (Yard Nos 359-362) for delivery in 1988-90. All four tankers have been specified with a four steam turbine-driven centrifugal pump installation, comprising Thune - Eureka and the Eureka Strip System.

The remaining two vessels in the Thune - Eureka eight-ship Yugoslav order package are two 40,000 dwt product carriers contracted from the Uljanik Shipyard by Norway's Osco Shipping.

JAPANESE STATISTICS FOR NEW ORDERS

According to figures released by the Japanese Ministry of Transport (MOT) in February, the official statistics for new orders during January 1987 showed the following trend.

The level of orders on a gross ton basis has increased by 6.5% to 407,900 gross tons compared with 383,099 tons in December 1986. The January 1987 gross tons figure is down 29% on that of January 1986.

The figure for the first ten months of fiscal 1986 (April to January) is 121,077 gross tons which is down 5% on that for the same period in fiscal 1985; and, on a compensated gross ton basis this period's figure is down 1% on the equivalent period in fiscal 1985.

The role of classification societies, as independent and impartial experts, is more important than ever because of the complexity and multi-national nature of the shipping business, the International Chamber of Commerce shipping conference in Bombay has been told.

Addressing the delegates on 5 February, Mr. H. C. Helms, Member of the Executive Board of Germanischer Lloyd of Hamburg said that although the activities of the international societies had become wider and more sophisticated in response to changing circumstances, the surveyor in the field is still the central figure.

Mr. Helms underlined that the societies' unbiased reports together with their technical and safety standards and rules are vital to insurers and govern-

ment departments, as well as to shipowners and shipyards.

He said that the classification societies are now performing many of the functions which the technical staffs of shipyards and shipowners used to do. In addition to performing their traditional and statutory tasks, they are now much more involved in consultancy even before new building decisions are taken, as contractors for extended testing and measuring.

The societies research and development departments are also being used increasingly by non-shipping interests, including governments and universities.

Finally, Mr. Helms noted that the reputation of the societies for impartiality and high technical competence is also taking them increasingly into the industrial field.

MARINE INSURERS REPORT BETTER RESULTS

After a number of years which produced disastrous results, marine insurers are faring better, with most sections of the market reporting improved results in spite of the continuing worldwide shipping slump.

This was noted at the recent annual general meeting of more than 100 leading insurance companies members of the Institute of London Underwriters. The ILU represents the company marine insurance market, accounting for roughly half of all marine business placed in London which generates over £ 2.5 billion in premium income.

Reporting that the gradual improvement in hull underwriting rates and terms that started in 1985 has been

sustained, the ILU's annual report says that some technical factors have helped, but a major reason has been the continuing absence of really large merchant ship losses.

Hull casualties statistics for 1986 issued by the ILU show that both the number of vessels lost (ships of 500 gross tons and over) and the tonnage involved were lower than in 1985. Last year, 156 ships totalling 1,207,422 gross tons were lost, compared with 189 ships of 1,291,899 gross tons lost in 1985. The peak disaster year was 1979 when 278 ships of 2,257,221 gross tons were lost. Of the total tonnage lost in 1986, 13 tankers and 23 bulk and combination carriers represented 64.89% of the total.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

PHONES: 675.4321, 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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ χώρου - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ABIN O'IA ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	63	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
ΑΓΙΑΞ 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 ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΩΝ	79	10428
Α'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΩΝ	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'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
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. Φουτζέιρα 8/12	
α. Ουμέα 9612	
πρός Γιβραλτάρ 10/12	
πρός Χόρτο Κορπές 30/11	
πρός Πειραιά 10/12	
άρχει Πειραιά	
έπισκευές Ρ. 'Ιανέιρο 11/12	
πρός 'Ηράκλειο 18/11	
πρ. «'Αθέρρα»	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Ν. 'Υόρκη 9/12	
α. Νιούπορτ 10/12	
πρός Κίνα 28/11	
α. Μπαρνακούλα 21/11	
πρός Τουρκία 24/10	
α. Ντουλουθ 1/12	
πρός Τζέντα 12/12	
α. Π. Σαϊδ 9/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/11	
πρός 'Ολλανδία 6/10	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο 'Αμστερνταμ	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 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 'Ιαπωνία 25/11	
πρός 'Ιαπωνία 27/11	
α. Λίβερπουλ 6/12	
ε. Βομβάη 10/11	
α. Σιγκαπούρη 9/12	
α. Πειραιά 6/12	

α. Λέγκχορν 10/12	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 1/12	
ε. Παρανάγουα 2/12	
πρός Μπαντίρμα 1/12	
α. Χάμπτον 7/12	
α. Βανκούβερ 23/11	
α. Τακόμα 8/12	
πρός 'Αγ. Θεόδωρους 4/12	
στη Τζακάρα 5/12	
α. Τζέντα 3/12	
πρός Βιεννά 29/11	
ε. Σάντος 25/11	
ε. Χαμάκ 9/12	
πρός Μέγαρο	
ε. Ντόρμπαν 11/12	
ε. Μασσαλία 6/12	
άρχει Πειραιά	
πρός Μοστανγκανέμ 10/11	
α. Ντόρμπαν 27/11	
πρ. «Lift - On»	
πρ. «Lift - Off»	
α. 'Ελευσίνα 26/11	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 13/10	
στο Μπαντάρ Χομείνι	
ε. Μανφρεντόνια 24/11	
πρ. «Yüksel Güler»	
μετ. «Esquire» (κ.)	
πρός Λίβερπουλ 5/12	
πρός Δακάρ 24/11	
έπισκευές Ουλσάν 13/12	
πρός Εύρωπη 8/12	
πρός Ντόρμπαν 5/12	
ναυπηγ. Τόκυο	
πρός Ταϊβάν 26/4	
πρός 'Αμπιτζάν 17/11	
άρχει 'Ελευσίνα	
δ. Σουέζ 4/12	
άρχει Πειραιά	
ε. Μόντρεαλ 6/12	
στά Σούσα 5/12	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11	
α. Κορούνα 28/11	
α. Σιγκαπούρη 3/12	
ε. Δουνκέρκη 3/12	
υπό ναυπήγηση	
ε. Λός 'Αντζελες 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 ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ	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	8998
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 ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ 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 ΦΑΙΘΟ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	76	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	78	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931

ε. Κομώ Μπαϊ 9/12	
πρός Σπέζια 26/11	
ε. Βανκούβερ 5/12	
πρός Ταυλάνδη 17/10	

ε. Πειραιά 6/12	
α. Γιοκοχάμα 6/12	
μετ. «Χόεγκχ 'Αμαλία» (ε.)	
α. Γιοκοχάμα 9/12	
α. Πειραιά 11/12	
πρός Εύρωπη 2/11	
α. Γιβραλτάρ 11/12	
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ	
έπληθη άλλοδαπών	
πρός Σάντος 27/11	
ε. Σουέντ 2/12	
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ	
α. Σιγκαπούρη 11/12	
α. 'Ααρχους 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 Ταϊβάν 20/11	
πρ. 'Αγκρα 18/11	
α. Πειραιά 11/12	
α. Βενετία 4/12	
α. Σιγκαπούρη 6/12	
πρ. «Sun Grest»	
α. 'Αμβέρσα 14/11	
πρός Βανκούβερ 29/11	
α. Φλάσινγκ 14/11	
πρ. 'Ινδία 9/12	
α. Λός 'Αντζελες 6/12	
ε. Κλήβελαντ 7/12	
α. Μουπάσα 6/12	
α. Νιούπορτ 3/12	
ε. 'Εσπεράντος 4/12	
α. Γκίλογκ 24/11	
α. Νητρώιτ 1/12	
πρ. «Salamis»	
πρός Γουίλμινγκτον 22/11	
α. Φιλαδέλφεια 7/12	
μεσογειοκάς μεταφορές	
α. Ρόμπερτ Μπάνκς 6/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/12	
α. Πειραιά 5/12	
πρός 'Ιαπωνία 29/11	
ε. Τακόμα 7/12	
α. Μελβούρνη 5/12	
α. Φός 10/12	
πρός Ρόττερταμ 3/11	
άρχει Τάραντα	
πρ. Σκάτλ	
ε. Παρανάγουα 19/11	

στη Βομβάη 7/12	
ε. Φούνες 5/12	
ε. Ντόρμπαν 29/11	
πρ. ΗΠΑ 25/11	
μεσογειοκάς μεταφορές	
δ. Σουέζ 5/12	
ε. 'Υμούντεν 10/12	
δ. Ντόβερ 3/12	
α. Κασσιούκ 3/12	
άρχει Πειραιά	
α. Σάντος 21/11	
διάλυση Ταϊβάν	
α. Βιτόρια 8/12	
υπό ναυπήγηση	
δ. Ντόβερ 8/11	
πρ. Ταϊβάν	
πρ. ΗΠΑ	
ναυπηγ. Σασέμπο	
α. Πειραιά 24/11	
α. Τσουκούμι 7/12	
α. Μπρισμπαίν 6/12	
ε. Μαπούτο 13/12	
α. Ρόττερταμ 13/12	

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΠΟΙΑ	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
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

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

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΟ	71	13017
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2802
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ 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. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162

α. Μαυρίκιο 15/11	
α. Άννα Μπαίη 9/12	
δ. Σουέζ 10/11	
ε. Κριστομάλ 17/11	
πρόξ Περου	
πρόξ Κωνσταντίν 19/11	
ε. Τάιν 13/12	
α. Γιούροπουρ 27/11	
ε. Νιούκαστλ 26/11	
επωλήθη άλλοδαπούς	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Λειζόες 6/12	
στό Λάγος 22/9	
α. Μπιλμπό 5/12	
πρόξ Ιταλία 20/5	

πρόξ Τοκουγιάμα 25/11	
δ. Σουέζ 26/11	
α. Καζαμπλάνκα 8/12	
α. Ίμινγκχομ 25/11	
α. Ν. Όρλεάν 5/11	
άρχει Ίθδακ	
άρχει Πειραιά	
διάλυση Ταϊβάν	
άρχει Έλευσίνα	
α. Χόγκ Χόγκ 11/12	
α. Τζέντα 5/12	
ε. Όκλαντ 11/12	
α. Μπότγουιν 16/11	
α. Γκίλογκ 3/11	
επωλήθη άλλοδαπούς	
πρόξ Λάγος	
πρόξ Καβάλλα 18/11	
α. Θάντερ Μπαίη 1/12	
ε. Λίβερπουλ 11/12	
α. Νταλίν 8/10	
α. Βανκούβερ 26/10	
ε. Ρίο Ίανέιρο 30/11	
ε. Σετομπάλ 11/11	
α. Σακάι 28/11	
α. Σιγκαπούρη 25/11	
στό Σάντος 9/12	
α. Σιγκαπούρη 29/11	
ναυπηγ. Αίοι	
α. Μονρόβια 29/11	
πρόξ Ακαμπα 21/11	
α. Λέγκχορν 10/12	
α. Γουέστμινστερ 3/11	
ε. Λός Άντζελες 23/11	
α. Σιγκαπούρη 21/11	
δ. Κωνίπολη 3/12	
πρόξ Βενεζουέλα 30/11	
πρόξ Γερμανία 7/12	

α. Φουτζέιρα 5/12	
πρόξ Άνναμπα 15/11	
άρχει Πειραιά	
πρόξ Σίντι Κερρί 3/12	
α. Φουτζέιρα 29/11	
ε. Μομπίλ 21/11	
επωλήθη	
ε. Μπιλμπό 10/12	
ε. Χιούστον 10/12	
ε. Μπιλμπό 4/12	
διάλυση Ταϊβάν	
άρχει Γάνδη	
α. Ν. Όρλεάν 29/11	
α. Φουτζέιρα 26/9	

στην Καλκούτα	
πρόξ ΗΠΑ 26/11	
ε. Δακάρ 14/11	
πρόξ Κολομβία 7/11	
στη Βενετία	
πρόξ Σιγκαπούρη 3/12	
α. Γάνδη 7/12	
ε. Μπάρ 4/12	
πρόξ Χιρόσιμα 27/11	
ε. Μέθουλ Ρόαντς 27/11	
πρόξ Άρομπα 17/11	
άρχει Πειραιά	
πρόξ Λισσαβώνα 10/11	
ε. Ταμπίκο 3/12	
πρόξ Βηρυτό 26/11	
στόν Πειραιά 11/12	
δ. Γιβραλτάρ 11/12	
ε. Πειραιά 9/11	
δ. Παναμά 21/11	
άρχει Πειραιά	
υπέστειλε παναμαϊκή	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 20/5	
ε. Θεσσαλονίκη 26/11	
άρχει Στυλίδα	
άρχει Πειραιά	
ε. Ταρραγκόνα 8/12	

πρόξ Τάμπα 22/11	
α. Άμβέρσα 27/11	
ε. Άλεξάνδρεια 19/11	
α. Σαγκάη 11/7	
α. Λός Άντζελες 6/12	
άρχει Πειραιά	
α. Φουτζέιρα 8/11	
δ. Σουέζ 25/11	
στό Ντάρ-ε-Σαλάμ	
επισκευές Πειραιά	
πρόξ Ίνδια 18/11	

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤ	77	14275
ΓΙΟΥΡΑΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΧΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΧΑΥ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	71	65347
ΓΚΟΛΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	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'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372

ε. Μόρεχεντ Σίτυ 7/12	
υπέστειλε κυπριακή	
α. Καζαμπλάνκα 6/12	
στό Σουέζ	
ε. Ρεσίφ 27/11	
επωλήθη διάλυση	
α. Μομπίλ 8/12	
μετ. «Seleader» (κ.)	
δ. Γιβραλτάρ 29/11	
α. Ντάρμπαρντ 22/11	
α. Κόρπους Κρίστι 30/11	
α. Φουτζέιρα 6/12	
δ. Κωνίπολη 30/11	

πρόξ Άλγερία	
ε. Χιούστον 10/12	
ε. Γκόλντ Ρίβερ 10/12	
διάλυση Τουρκία	
α. Ν. Όρλεάν 30/11	

α. Ν. Όρλεάν 26/11
α. Λ. Τσάρλς 16/11
πρόξ Τυνσία
ε. Ίντσον 4/12
ε. Λ. Τσάρλς 20/11
δ. Σουέζ 13/12
δ. Κωνίπολη 24/11
α. Ν. Όρλεάν 21/11
ε. Κάλβεστον 15/11
ε. Σάν Φρανσίσκο 8/12
ε. Βενετία 11/12
άρχει Πειραιά
α. Σάντος 6/12
ε. Πόρτο Καμπέλλο 15/11
α. Σαβάννα 27/11
υψώσε παναμαϊκή
α. Μογκαντίσου 28/10
ε. Γκουαγιακούλ 24/11
α. Παρανάγιο 3/12
α. Ν. Όρλεάν 8/11
ε. Βανκούβερ 5/12
α. Τζέντα 2/12
α. Μπιλμπό 4/12
ε. Πειραιά 15/10
ε. Τολέδο 6/12
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Άργεντίνη
άρχει Πειραιά
στη Βομβάη 1/12
ε. Βαλτιμόρη 6/12
στόν Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 11/12
α. Ν. Όρλεάν 6/10
ε. Λός Άντζελες 9/12
α. Σιγκαπούρη 29/11
επισκευές Σετομπάλ 4/12
πρόξ Άλεξάνδρεια
δ. Γιβραλτάρ 8/12
ε. Σαβάννα 1/12
α. Κολομβία Ρίβερ 9/12
α. Σύνδου 3/12
πρόξ Ταϊβάν
δ. Γιβραλτάρ 29/11
α. Μπαχαϊν 4/12
α. Μομπίλ 9/12
δ. Γιβραλτάρ 9/12
α. Βοστώνη 1/12

ΕΓΝΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΨ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	BAN	
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35561
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΡΗΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Α.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΕΡ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ZINI	76	11348
ZYGOΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690

ε. Χόγκ Κόγκ 6/12
ε. Μαντράς 9/12
πρός Νάπολη 10/12
ε. Κόρκ 4/12
στη Σιζιταβέτσια
α. Σαφάγκ 1/12
ἀργεί Πειραιά
μετ. «Transcare» (κ.)
πρός Λός 'Αντζελες
α. Γιβραλτάρ 21/11
ἀργεί Πειραιά
α. Νταμπιέρ 21/11
α. Πειραιά 30/11
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
α. Γιούροπουρτ 8/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Σπέζια 6/11
πρός Ρόδο 19/11
δ. Σουέζ 2/12
ε. Πάτσι 6/11
στis Μ. Λίμνες
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
α. Σιγκαπούρη 28/11
ε. 'Αμβέρσα 13/12
πρός 'Ιντσόν 4/12

πρός Ταϊβάν 29/10
α. Σαντάνα 30/11
πρός Γιοκοχάμα 31/10
δ. Γιβραλτάρ 10/12
ε. Βαρκελώνη 10/12
ε. Φιλανδία 4/12
ε. 'Αμβέρσα 14/12
α. Μπιντούλου 25/11
α. Σιγκαπούρη 4/12
α. Σάλλου Βόε 11/12
πρός Σητεία 22/11
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 7/12
ε. Τζέμπελ 'Αλι 9/12
πρός Περού 28/11
α. Σιγκαπούρη 11/12
πρός Λός 'Αντζελες
ε. Πειραιά 28/11
πρός Αυστραλία
πρός Ντάρμπαν 18/11
α. Λίβερπουλ 12/12
α. Θέοντα 25/11
α. Μαυρίκι 15/11
α. Φουτζέιρα 3/12
α. Πειραιά 1/10
στό Πάτσι (ἀποθήκη)
α. Φιλανδία 4/12
ε. 'Αμβέρσα 12/12
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/12
α. Ντάρμπαν 8/12
α. Χιούστον 31/10
ἀργεί Πειραιά
ε. Κηφισίου 8/12
ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/11
δ. Παναμά 25/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Καρταγόνα 29/11
ἀργεί Στυλida
ἀργεί Πειραιά
α. Σικάγο 27/11
α. Μπουσάν 4/12
πρός Νιγηρία 26/11*

ε. Χάιφα 10/12 *
πρός Αυστραλία 3/12
α. Γιοκοχάμα 9/12
ἀργεί Πειραιά
α. Ντουλούβ 28/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/11
ε. Μελβούρνη 10/12
δ. Π. Σαϊδ 9/12
α. Κοτονού 29/11
α. Βαλπαρόζο 25/11
α. Κόρπους Κρίστι 26/10
δ. Γιβραλτάρ 11/12
πρός 'Ινδία 27/11
ἀργεί 'Αργουόλ
ε. Πόρτ Τάλμποτ 11/12
πρός Παραμερίμπο 1/12
πρός Π. 'Ελίζαμπεθ 3/12
ε. Βόλο 23/11
ε. Γκράντ Καϊμάν 20/11
α. Γιοκοχάμα 9/12
πρός Κόρινθο 15/10
πρός Ν. 'Ορλεάνη 25/11
α. Πρίνς Ρούπερ 20/11
ἀργεί Πειραιά
α. Τής 12/12
ε. Μιλγουάκε 3/12
ε. 'Ιντσόν 30/11
πρός 'Ελλάδα 17/11
ἀργεί Πειραιά
στό Ουλσάν 12/12
πρός 'Αλεξάνδρεια 7/12
δ. Σουέζ 1/12
α. Πειραιά 6/12
πρός Φιλανδία 23/11
μεσογειακές μεταφορές

ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΣ	85	34400
ΙΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΑΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΑΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΑΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΑΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΑΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΑΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΑΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΑΤΑΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΑΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΑΤΑΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΑΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΑΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΑΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648

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

ΚΕΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕΪΠ ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΟΝΙΑ	70	11826
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500

α. Πόρτ Χάρκουρτ 25/11
ε. Πειραιά 9/12
πρός Δανία 25/10
πρός Φλάττερου Χάρμπορ 8/11
δ. Π. Σαϊδ 2/12
ε. Φορταλέζα 20/11
πρός Γκάλβεστον 22/11

α. Μπαχραϊν 1/11
α. Ρότερνταμ 1/12
πρός Τζέντα 13/12
πρός Λός Πάμιας 21/11
ἀργεί Πειραιά
α. Νητρώιτ 5/12
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 13/11
στη Λουάντα
α. Κηφισίου 25/11
πρός Ταϊχάδε 17/11
δ. Ντόβερ 12/12
στό Ούμ Κουάσα
α. Πράια Μόλε 12/10
ε. Ραβέννα 5/12
ε. Μοριμουγκό 9/12
α. Σας Φραντσίσκο 29/11
πρός Μπόνον 10/11
α. Τζέντα 4/12
πρός Βενεζουέλα 16/11
πρός Μακάο 23/10
ε. Μπαγκκόκ 11/11
πρός 'Ιταλία 8/10

ε. Ντάρμπαν 11/12
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Τζέντα 26/11
ε. Πειραιά 27/7
δ. Σουέζ 6/12
διάλυση Κασσιούγκ
πρός Αυστραλία 15/11
α. Βαλέντσια 1/12
α. Βικτώρια 5/12
ε. Κινουάρα 8/12
πρός 'Ακαμα 28/11
πρός Κίνα 11/11
ἀργεί Χαλκίδα
ἀργεί Τζέμπελ 'Αλι
ἀργεί 'Ελευσίνα
α. 'Αμβέρσα 11/12
στόν Πειραιά
α. Γένοβα 9/12
ἀργεί Γαλαξιδί
α. Ν. 'Υόρκη 10/12

ἀργεί 'Ελευσίνα
ἀργεί Πειραιά
στη Γιοκοχάμα
ε. 'Ηστ Λόντον 6/12
ἀργεί Πειραιά
ύψωσε κυπριακή
ύψωσε κυπριακή
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Γένοβα 5/12
ε. Πειραιά 3/12
ε. 'Αμβούργο 13/12
ε. Χοντίντα 23/11
α. Ρότερνταμ 26/11
ε. 'Οξελσσούντ 5/12
πρός Κορέα 22/11
ε. Ρότερνταμ 10/12
πρός Παρίσι Γκουντγκ 12/9
α. Λός 'Αντζελες 3/12
α. Μπρεμερχαβεν 28/11
πρός Σικαντίγκ 15/11
ε. Λίβερπουλ 10/12
πρός Σιγκαπούρη 26/9
ἀργεί Πειραιά
πρός Σαγκάη 27/11
ἀργεί Πειραιά
ε. 'Αλεξάνδρεια 31/10
α. Μιζουσίμα 11/11
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ε. Μελβούρνη 4/12
ε. Λός 'Αντζελες 12/11
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 1/12
α. Τέμα 23/11
ε. Πόρτ 'Αρθουρ 8/12
α. Τέμα 2/12
ε. Φιλανδία 8/12
α. Τζέντα 7/12
δ. Παναμά 23/11

ΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100
ΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100
ΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΡΗΤΗ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832
ΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100

ΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100
ΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΡΙΟΣ	59	16875
ΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΡΟΝΟΣ	73	11170
ΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΥΘΗΡΑ	66	13870
ΥΘΟΣ	62	4784
ΥΘΟΣ (δ.)	71	17355
ΥΘΟΣ	76	9784
ΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΠΑΡΗΝΗ	61	9443
ΡΙΑΚΗ	81	38000
ΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΣΤΗΣ	77	20823

ΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350
ΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
Κ Π.	68	9118
ΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΚΩΝ	69	8825
ΜΥΡΑ	83	36000
ΡΑ Σ.	72	8848
ΡΡΥ Λ.	70	16306
ΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΔΕΑ	63	17879
ΜΑΝ	66	2953
ΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΩΝ	75	15684
ΩΝ	72	2311
ΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΤΩ	76	18104
ΤΩ (δ.)	73	71764
(μ.)	78	33191
ΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΙΕΝΒΕΛΑΣ	78	12958
ΣΑ	77	6228
ΣΑ Τ.	71	2994
Ι	68	9650
ΓΙΑΤΥ	69	9045
Γ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΚΡΙΣ	72	16402
ΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΥΣΥ	74	16006
ΔΙ	70	14878
ΔΙΑ II.	72	10008
ΔΙΑ II.	74	8740
ΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

ΔΑ Π.	74	21755
ΔΑ (δ.)	53	1493
ΔΑ II (δ.)	65	2676
ΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΡΗ	68	22391
ΡΗΝΗ	72	20713
Γ'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΡΗΦΕΡ	69	8065
ΦΡΟΣΤ.	69	8064
ΙΕΣΙ	70	11256
ΙΘΟΣ	77	5874
ΙΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΤΕΛΕΝ	70	5590
ΤΩ V.	72	17432
ΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΑΚΙ	76	11282
ΕΣΟΛ	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. Γιαβάτα 7/12
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 9/12
υπό ναυπήγηση
δ. Παναμά 22/11
δ. Π. Σαϊδ 8/12
πρός Γέλα 11/12
α. Τζέντα 7/12
πρός Τενερίφ 27/11
ε. Δεμεράρα 2/12
α. Τζέντα 27/11
ναυπηγ. Σιμονοσέκι

ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Μιλφορντ Χάρβεν 6/12
α. Ναγκόγια 28/11
δ. Π. Σαϊδ 13/12
ε. Μπ. Άιρες 4/12
δ. Π. Σαϊδ 13/12
α. Τερνέστη 4/12
α. Φουτζέιρα 11/12
ναυπηγ. Σπλιτ
δ. Κων/πολη 28/11
ναυπηγ. Ναγκασάκι
άρχει Πειραιά
ε. Καβάλλα 16/11
α. Μόντρεαλ 5/12
ε. Άσντον 11/12
ε. Κάνα 9/12
άρχει Πειραιά
α. Πειραιά 6/11
α. Χάρβη 10/12
μετ. «Άλεξανδράκι» (κ.)
δ. Σουέζ 10/12
επωλήθη άλλοδαπούς
πρός Ιαπωνία 11/11
ε. Καράτσι 9/1
πρός Ιαπωνία 11/12
ε. Ουίλσον 12/11

ε. Πειραιά 2/12
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 7/12
πρός Γκνάνσκ 8/11
α. Ρουέν 9/12
άρχει Πειραιά
πρός Ρότερνταμ 2/11
δ. Σουέζ 27/11
άρχει Έλευσίνα
α. Γκιζάν 3/12
άρχει Γαλαξείδι
άρχει Πειραιά
άρχει Σετσμπάλ
α. Σιγκαπούρη 7/12
άρχει Πειραιά
μετ. «Περικλής» (κ.)
στή Φορταλέζα (άποθήκη)
πρ. «Leeward»
α. Λίβερπουλ 10/12
πρός Σιγκαπούρη 21/11
α. Λούπ Τέρμιναλ 24/11
πρός Βενεζουέλα 15/9
ε. Άμβούργο 13/12
ε. Άντεν 29/11
α. Λειζές 10/12
ε. Πασιέις 31/10
άρχει Πειραιά
άρχει Βασόρα
α. Γκάλβεστον 21/11
α. Τζάκσονβιλ 28/11
α. Ν. Όρλεάν 5/12
α. Άμβέρσα 13/12
άρχει Χαλκίδα
πρ. «Μεσσαριά»
δ. Ντόβερ 3/12
πρ. «Jarama»

ε. Γκάλβεστον 25/11
α. Βαλένσια 11/12
ε. Βαλένσια 9/12
α. Ρότερνταμ 11/12
ε. Ν. Όρλεάν 9/12
ε. Βενετία 9/12
πρός Έϊλάτ 28/11
άρχει 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. Καράκας 24/11
α. Άμβέρσα 12/12
α. Σιγκαπούρη 30/11
α. Άμβούργο 26/11
ε. Ν. Όρλεάν 6/12
α. Μοντεβιδέο 22/11
α. Ήστ 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 VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Α.	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
ΜΕΝΤΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'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 ΛΙΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥ	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
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	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
ΜΠΡΗΝ	85	25227
ΜΠΡΜΟΝΤ (δ.)	75	68637

α. Βομβόνη 10/12
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Λός Άντζελες 26/11
α. Χιούστον 22/10
α. Σιγκαπούρη 5/12
α. Πόρτ Πίρι 8/12
πρός Περσικό 2/12
επωλήθη διόλυση
υψώσε κυπριακή
πρός Ταλδρά 4/10
άρχει Πειραιά
α. Πειραιά 26/11
ε. Μόντρεαλ 8/12
α. Μπάχια Μπλάνκα 9/12
δ. Κων/πολη 28/11
δ. Παναμά 8/12
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Μάντρε ντέ Ντέους 27/11
α. Ράς Ταούρα 3/12
ε. Ν. Όρλεάν 7/12
α. Ντάρμπαν 20/11
άρχει Γιβραλτάρ
α. Λός Άντζελες 30/11
ε. Φουκουγιόμα 6/12
α. Βανκούβερ 5/12
α. Χάμπτον 2/12
δ. Παναμά 7/12
μεσογειοκάς μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 4/12
ε. Νικότσρα 3/12
πρός Τερνέστη 3/12

ε. Λειζές 5/12
ε. Στάντσαρπ 5/12
α. Πειραιά 22/7
μετ. «Νικόλας» (Μα.)
α. Χιούστον 18/11
πρός Άλγέρι 30/11
ε. Δρέπανον 24/11
πρός ΗΠΑ 30/11
πρός Φιλαδέλφεια 28/11
πρός Άρομπα 6/12
ε. Όζάκα 8/12
δ. Παναμά 29/11

άρχει Ν. Όρλεάν
πρός Όνδουρες 19/11
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 3/12
άρχει Ν. Όρλεάν
άρχει Ν. Όρλεάν
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. Όρλεάν
α. Ν. Όρλεάν 5/12
ε. Τάραντα 1/12
ε. Γκιζάν 26/11
άρχει Έλευσίνα
ε. Βαρκελώνη 9/12
άρχει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάν 27/11
ε. Γκιζάν 13/11
ε. Ν. Όρλεάν 7/12
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Ν. Όρλεάν 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

άρχει Πειραιά
ε. Τσιτάκγκ 5/12
ε. Λοριέν 9/12
δ. Παναμά 29/11
α. Σιγκαπούρη 20/11
α. Ράς Ταούρα 19/11
δ. Σουέζ 11/12
πρ. «Kildohan Venture»
α. Κινούρα 3/12
α. Μομπίλ 4/12
α. Γιοκχάμα 5/12
δ. Ντόβερ 12/12
ε. Μαπούτο 29/10
α. Φιλαδέλφεια 1/12
α. Γκιζόν 27/11
μεσογειοκάς μεταφορές
ε. Μπαντάρ Άμπας 24/9
δ. Σουέζ 1/12
ε. Τής 13/12
α. Ν. Υόρκη 9/12
α. Μιζουσίμα 28/11
ε. Χάμπτον 3/12
άρχει Έλευσίνα
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
επωλήθη Έλληνες
άρχει Έλευσίνα
α. Σιγκαπούρη 9/12
πρός Μελκό 1/12

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

δ. Σουέζ 8/12
δ. Π. Σάϊδ 9/12
α. Ν. Όρλεάν 20/11

ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	8825
ΝΑΕΟΣ 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

πρός Πόρτο Βέσμε 28/11*
ε. Κάλουντιποργκ 3/12
ε. Λάντσεστον 29/11
δ. Γιβραλτάρ 9/12
ἀργεί Κενίτρα
πρ. «Σάντο Παϊονήρ»
ἀναμένει Σιγκαπούρη
ἀργεί Χαλκίδα
ε. Βοστώνη 5/12
α. Μόντρεαλ 28/11
ε. Άμβούργο 13/12
ε. Λονδίνο 10/12
ε. Σάντουϊτς 2/12
ἀργεί Έλεουσίνια
ἀργεί Έλεουσίνια
ε. Λονδίνο 11/12
α. Ίμμινχαμ 28/11
ἀργεί Πειραιά
ε. Παλάου Μπακόμ 8/12
ε. Σιγκαπούρη 9/12
ε. Ρουέν 9/12
στό Έλ Χάκλ (ἀποθήκη)
α. Τερνέστη 10/12
δ. Σουέζ 29/11
α. Ραβέννα 8/12
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 6/12
δ. Π. Σάϊδ 9/12
α. Κεϋχάν Τέρμινάλ 3/12
α. Βενετία 10/12
πρός Γιβραλτάρ 12/12
δ. Μπρανσμπάτελ 4/12

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΡΕΖΙΑ ΚΑΡΣΤΕΝ	73	14212
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	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'Ι'ΝΤ	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

ε. Φόκα 4/12
ἀργεί Πειραιά
πρός Ν. Άφρική 9/11
α. Ν. Όρλεάνη 19/11
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ε. Κασσιούργκ 24/11
α. Τενερίφη 2/11
πρ. «Isar Express»
α. Κάλουντιποργκ 4/12
ἀργεί Άλεξάνδρεια
ε. Σάντος 1/11
α. Χόγκ Κόγκ 6/12
δ. Γιβραλτάρ 26/11
α. Ίτακού 3/12
α. Κιούστον 30/10
ε. Τέμα 2/12
πρός Λάγος 15/11
α. Βαρκελώνη 6/12
α. Ν. Όρλεάνη 12/11
ε. Ρίο Άνιέρο 21/11
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
α. Άμβέρσα 3/12
ε. Τζέντα 6/12
α. Ν. Όρκη 8/12
ε. Μπωμόντ 13/11
α. Φιλανδία 27/11
α. Ρας Σκουκχέρ 1/11

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓ'ΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17679
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΜΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΗΝΣΙΛΟΣ	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

ε. Δουβλίνο 12/12
α. Γκαμαγκόρι 29/11

ναυπηγ. Ουλσάν
α. Σαβόνα 10/12
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ε. Κάρντιφ 12/12
α. Καέν 5/12
ΕΤΑ Πάτσι 5/11
α. Μομπά 21/11
δ. Έπτάνησα 1/12
α. Βοστώνη 23/11
Γιβραλτάρ 2/12
α. Σιγκαπούρη 10/12
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Έλεουσίνια
α. Ν. Όρλεάνη 1/12
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές Νιγηρίας
στή Ρουέν
ἐπείστελε κυπριακή
ε. Σαβάννα 9/12
ε. Ν. Όρλεάνη 11/12
πρός Άπαωνία 25/11
διάλυση Πέραμα
α. Μπαχαρίνη 3/12
στό Νατάλ (ἀποθήκη)
μετ. «Thanter» (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 Λ.	82	35127
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16840
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΘΕΝΟΥΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297

α. Ν. Όρκη 10/12
σωστό όνομα «ΠΑΡΑΠΟΛΑ»
πρός Πειραιά 29/10
πρ. «Σίλβερ Μπαϊν»
δ. Παναμά 24/11
ε. Ν. Όρκη 1/12
α. Άδεν 17/11
ἀργεί Έλεουσίνια
μετ. «Παναγία» (Όνδ.)
α. Λάς Πάμας 7/12
ἐπείστελε κυπριακή
ἀργεί Πειραιά
ε. Λάς Άντζελες 9/12
ε. Μπάρ 6/12
δ. Ντόβερ 12/12
α. Φιλανδία 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 Σεμπασιάν 24/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Ίκόνιο 30/11 *

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	69	10016
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ἀργεί Βενετία *

δ. Δαρδανέλια 3/12
ε. Γδύνια 9/12
ἐπωλήθη Έλληνες
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Έλεουσίνια
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν
ε. Τσιότζια 6/12
ἀργεί Έλεουσίνια
ε. Τσιότσογκ 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 Τζέντα
ε. Τζέντα 7/12
α. Μπρισμπαίν 28/11
ἀργεί Ρίβερ Φάλ
α. Ν. Γουέστμινστερ 21/5
α. Ν. Όρκη 5/12
δ. Σουέζ 12/12
πρός Χοντίντα 28/11
ἀργεί Γαλαξείδι
ε. Ν. Όρκη 9/12
πρός Μπαγκόγκ 11/12

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤ	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
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'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

ἀργεί Λομπίτο
ε. Καλκούτα 1/12
α. Μομπά 3/12
α. Τέμα 27/11
α. Λάς Πάμας 28/11
ε. Ντουλούθ 1/12
ἀργεί Γαλαξείδι
ε. Έπτάνησα 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 Τέρμινάλ 26/11
ε. Κήλαγκ 6/12
α. Σακάι 26/11
πρός Αιγούστα 30/11
μετ. «Στένα Τρόστ» (ε.)
ε. Πειραιά 10/12
α. Πειραιά 8/12
πρός Μέγαρα 3/11
α. Σάντος 9/12
α. Βαλλέτα 24/7
α. Βαλάντσια 4/12
διάλυση Ταϊβάν
μετακινείται σε επιβατηγό
α. Ντόρμπαν 10/12
ὕψωση σημαία Μάλτας
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
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ Π...	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑΤ'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ 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
ΣΕ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑΤ'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΚΛΟΡΥ (δ)	74	17724
ΣΗ ΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗ ΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΩΝ	66	2202

ΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΙΑΒΕΡ ΑΤ'ΜΠΕΣ	76	11866
ΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272
ΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΙΜΟΥΝ	71	9093
ΦΝΟΣ	66	10663
ΦΝΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ	85	10511
ΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077
ΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΦΙΑ Κ	78	15364
ΦΟΥΛΑ	76	3814
ΤΑΡΤΟ	81	30834
ΥΡΑΔΕΣ (δ)	85	18000
ΥΡΟΣ (δ)	65	31296
ΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΑΔΙΟΝ	75	18701
ΑΛΩ 2	68	22118
ΑΜΙΝΑ	69	13942
ΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ(μ)	73	32510
ΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΑΣΙΑ	70	16644
ΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ)	76	163810
ΕΝΙΕΣ	59	6678
ΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΝΕΤΟΣ	67	72576
ΡΑ	77	16380

ΗΣ Ε. (δ)	66	38260
ΤΙΚ (δ)	74	105422
ΙΠΤ (δ)	75	4525
ΙΑΡΧΗΣ Γ	58	4236
ΥΦΑΟΥ	76	11768
ΕΚ	53	4097
ΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΑΝΑ Α	75	14785
ΡΟΣ (δ)	77	18707
ΡΟΣ	73	17646
ΕΝ	85	25000
ΚΥ	84	35209
ΥΣ Α	68	14569
ΥΣΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081
Γ'ΝΤ	74	8915
Γ'ΝΤ II	80	9100
Γ'ΝΤ III	80	9100
II	69	16229
ΛΙΑ Α	68	14569
ΣΣΑΡΑ (δ)	63	9143

ε. Νόρντενχαμ 11/12	
α. Βασιλικό Μπαίη 9/12	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
πρός Τσού 26/10	
άρχει Πειραιά	
πρός 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. Τούν 12/12	
ε. Βομβάρη 29/11	
άρχει Λομπίτο	
άρχει Λομπίτο	
α. Π. Χάρκωρτ 22/11	
πρός Κούβα 15/9	
ε. Κεύχαν 2/12	
πρός Ν. Αμερική 23/10	
δ. Πειραιά 29/11	
ε. Τάουναβιλ 9/12	
άρχει Πειραιά	
ε. Λίβερπουλ 6/12	
ε. Χόγκ Κόγκ 6/12	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 9/12	
πρ. «Procrest»	
α. Ν. Όρλεάνη 6/12	
α. Ντάρμπαν 20/11	
άρχει Χαλκίδα	

α. Βαλλέτα 4/12	
ε. Άμβερσα 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. κληβελαντ 4/12	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Ρίο Ιανέιρο 1/12	
ε. Κοπέρ 7/12	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Σινγκάγκ 8/11	
πρός Νιγηρία 30/10	
πρός Μάρσα ελ Μπρέγκα	
πρός Ακαμπα 31/10	
α. Μόντρεαλ 23/11	
ε. Μέθυλ Ρόσαντς 19/11	
α. Καέν 23/11	
ε. Σαγκάη 30/11	
στό Σάντος 10/12	
πρ. «Γλυφάδα»	
α. Ν. Όρλεάνη 17/11	
α. Μόρεχεντ Σίτυ 8/12	
ε. Όζακα 9/12	
πρός Πόντα ντό Ούμπου 23/10	

α. Ουλάν 8/11	
ε. Χίμπι 5/12	
ε. Πόρτ Λίνκολν 12/12	
α. Πόρτ Κέλαγκ 26/11	
επωλήθη άλλοδαπούς	
α. Λός Πάλαμας 4/12	
δ. Σουέζ 25/11	
άρχει Πειραιά	
μετ. «Dignity» (κ.)	
στό Σουέζ	
ε. Ρουέν 27/11	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Μπόνο 19/10	
α. Πράια Μόλε 7/12	

στό Γκουαγιακουίλ *	
α. Φουτζέρα 1/12	
α. Σουάνκ 4/12	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Σιγκαπούρη	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη Έλληνες	
ε. Λ. Τσάρλς 10/11	
α. Άμγουρνο 5/12	
δ. Σουέζ 12/12	
α. Τσέρου Πόιντ 28/11	
δ. Παναμά 7/12	
ε. Άλεξάνδρεια 17/11	
ε. Τσίμπα 9/12	
άρχει Πειραιά	
άρχει Άστακό	
α. Άμγουρνο 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
ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΕΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

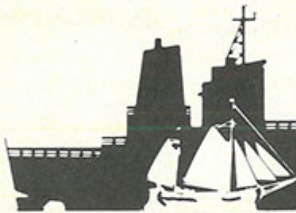
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ (δ)	64	1295
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΛΚΟΝ ΑΝΝΑ	76	11049
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ)	84	31411
ΦΕΛΛΑΟΣΙΠ Α. (δ)	74	118215
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ I	83	17217
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ II	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ III	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283

ΦΙΝΕΣ Α. (δ)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ	78	15364
ΦΟΙΝΕ (δ)	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	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 ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΑΡ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π	57	2361
ΧΥΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

στό Μπαντάρ Άμπας	
α. Ν. Όρκεη 6/12	
α. Σιγκαπούρη 3/12	
επωλήθη	
άρχει Έλευσίνα	
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 Άλγέρι 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. Έπτανησα 1/12	
α. Χάμιλτον 29/11	
α. Άμβέρσα 22/11	
δ. Π. Σαίδ 24/11	
ε. Σάντος 23/9	
α. Θέοντα 24/11	
δ. Γιβραλτάρ 9/11	
πρός Άλγερία	
α. Πειραιά 27/10	

α. Άμβέρσα 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 II»	
επωλήθη άλλοδαπούς	
πρ. «Cairthshore»	
α. Πρόβιντενς 6/12	
α. Χάργκ Άιλαντ 6/10	
δ. Σουέζ 9/11	
πρός Σιγκαπούρη 3/12	
ε. Πειραιά 18/11	
ε. Γουέστερμπορτ 27/11	
ε. Π. Σαίδ 4/12	
α. Σιγκαπούρη 8/12	
α. Ν. Όρλεάνη 6/12	
α. Π. Σαίδ 7/12	
δ. Ντόβερ 10/12	
πρός Παρίσι Γκουκτάγκ 9/11	
ε. Πειραιά 8/11	
α. Ν. Όρλεάνη 7/12	

α. Ταρραγκόνα 6/12	
α. Ν. Όρλεάνη 8/12	
υπέστειλε παναμαϊκή	
στή Ν. Όρκεη (άποθήκη)	
α. Σαουθάμπτον 7/12	
πρός Αίγυπτο 4/11	
άρχει Πειραιά	
πρός Περσικό 11/10	
α. Ντάρμπαν 2/12	
ε. Σαβόνα 7/12	
πρός Πορτογαλία 28/11	
ε. Άλεξάνδρεια 30/11	
πρός Κασσιούγκ 7/10	
δ. Π. Σαίδ 8/12	
στό Χώρ αλ Ζουμαϊρ	
πρός Τσάρλεστον 19/10	
πρός Σιγκαπούρη 14/9	
ε. Σάντος 13/11	
δ. Ντόβερ 27/11	
α. Τόραντα 7/12	
πρός Εύρωπη 25/10	
ε. Ν. Όρκεη 2/12	
ε. Ν. Όρλεάνη 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	
πρός Παρανάγουα 7/12	
άρχει Πειραιά	
α. Άμβέρσα 1/12	
δ. Γιβραλτάρ 5/12	
δ. Σουέζ 11/12	
πρ. «Sycee»	
α. Ν. Όρκεη 10/12	
δ. Σουέζ 11/12	
άρχει Πειραιά	
α. Άμβέρσα 6/12	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Φουτζέρα 15/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Άλεξάνδρεια 19/11	
ναυπηγ. Ταμύνο	
άρχει Χαλκίδα	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪ'Α 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪ'ΑΛΑΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)*	71	15497
ΑΪ'ΑΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051

πρός Άαρχους 20/11
πρός Ξινγκάγκ 31/12
α. Μάντρες ντε Ντέους 5/1
α. Ράς Τανούρα 14/12
α. Λέγκχορν 9/12
α. Ταϊτσούγκ 24/5
ε. Έγκρουντ 20/12
ε. Πόρτο Καμπέλλο 1/2
ε. Καράται 4/1
α. Βοστώνη 31/12
πρός Ρόττερταμ 4/1
πρός Ίτακούϊ 2/1
μεσογειακές μεταφορές
πρός Όναχάμα 9/12
αργεί Ν. Όρλεάνη
πρός Ίαπωνία 22/12
ε. Φιλαδέφεια 5/1
πρός Μπρούναβικ 18/12
πρ. «Αΐσιος Νικόλαος»
αργεί Πειραιά
πρός Ρόττερταμ 8/1
πρός Ίνδία 14/11
πρός Ίνδία 7/1

α. Μπαχαρίν 29/12
ε. Φουτζέιρα 3/1
πρός Άρούμπα 24/12
α. Ν. Όόρκη 29/12
α. Ρουέν 28/12
α. Θεσσαλονίκη 21/12κ
α. Λέγκχορν 8/1
μετ. «Σάουθ Γούντ» (κ.)
α. Πράια Μόλες 28/12
δ. Σουέζ 23/12

ε. Σβίνουσκ 7/1
ε. Καλκούτα 27/12
στο Ταμπίκο
ε. Μπ. Αΐρες 29/12
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Φιλαδέφεια 3/1
α. Τζέντα 18/12
πρός Γιοσίνα 7/12
α. Βρέστη 3/1
πρός Γιβραλτάρ 6/1
α. Ντουάλα 14/12
α. Άμυδούργη 19/12
πρ. «Lunar Venture»
α. Μπέλφαστ 23/12
αργεί Έλευσίνα
α. Πόρτο Μιράντα 9/12
α. Σάντος 4/1
α. Μογκαντίσου 23/12
α. Ρόττερταμ 8/1
α. Σάφι 7/1
πρός Θεσσαλονίκη 17/12
ε. Χάμπτον 29/12

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 6/1
α. Ταμπίκο 25/12
α. Κων/πολη 10/12
α. Λός Άντζελες 3/1
δ. Γιβραλτάρ 5/1
δ. Σουέζ 8/1
πρός Σάο Σεμπασιάν 26/12
α. Ρεσίφ 22/12
α. Σάντος 2/1
α. Σιγκαπούρη 6/1
α. Λέγκχορν 9/12
α. Νόρντενχαμ 7/1
πρός Μπαντάρ Άμπας 25/12
α. Μαδέιρα 8/1
επωλήθη αλλοδαπούς
πρός Ροστόκ 14/12
πρός Λιβύη 9/11
α. Λίβερπουλ 22512
α. Σάντος 29/12
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 5/1
α. Ν. Πλύμουθ 8/1
α. Κριστομπαλ 28/12
δ. Κων/πολη 14/12
πρός Χάμπτον 5/12
α. Βαλτιμόρη 13/12
α. Θεσσαλονίκη 23/12

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΠΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787
ΑΝΤΖΕΛ (δ.κ.)	71	115871
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΪΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)*	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ* (κ.)	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ (κ.)	65	11334
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ ΚΙ* *	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ. Μπχ.)	72	42253
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΕ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	69	12252
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΝΤΙΚ ΑΪ'Α(π.)	71	1453
ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9.437
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)*	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΣΙΛΗΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΛΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759

α. Καράται 29/12
πρός Μιντανάο 25/11
δ. Παναμά 30/12
πρός Μεϊκό 8/12
αργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 15/12
δ. Σουέζ 31/12
α. Τζέντα 29/12
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ν. Όρλεάνη 31/12
α. Σιγκαπούρη 5/1
μετ. «Μάρθα» (Όνδ.)
ε. Κάγκλιαν 7/12
δ. Κων/πολη 15/12
δ. Γιβραλτάρ 23/12
δ. Σουέζ 17/12
στη Φουτζέιρα 2/1
στο Ντουμπάι 19/11
α. Νιούπορτ 4/1
α. Πράια Μόλες 30/12
ε. Καοσιούγκ 29/12
στο Σουέζ
πρός Ρόττερταμ 30/12
ε. Σουέζ 10/1
πρός Χοντίντα 28/12
ε. Λεμεσός 6/1
α. Μάντρες ντε Ντέους 5/1
ε. Μάντρες ντε Ντέους 6/1

ε. Βρέμη 8/1
πρός Άνναμπα 10/12
πρός Άλεξάνδρεια 15/12
πρός Ράς Τανούρα 28/12
δ. Κων/πολη 14/12
διάλυση Ίνδία
υπέστειλε ελληνική
α. Λά Γκούερα 18/12
ε. Τζάκσονβιλ 15/12
πρός Άλεξάνδρεια 12/12
α. Άρατού 7/1
αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 27/12
ε. Έμδέν 4/1
ε. Μίνα Σάκρ 5/1
μετ. «Αμόλυμτος» (κ.)
α. Λέγκχορν 7/1
α. Άλ Ρουές 15/12
πρός Ταϊτσούγκ 31/12
πρός Ν. Όρλεάνη 20/12
διάλυση Ταϊβάν
α. Παϊό 1/12
α. Ματάνι 21/11
πρ. «Esperis»
πρός Καοσιούγκ 29/12
αργεί Πειραιά
δ. Π. Σαϊό 8/1
α. Τζακάρτα 16/12
α. Ν. Όρλεάνη 31/12
ε. Πειραιά 25/286
α. Χάμπτον 22/12
πρ. «Fastock»
αργεί Πειραιά
ε. Κήλαγκ 20/12

πρός Κωνσταντίνα 12/12
μετ. «Alinda» (Μα.)
α. Ν. Όόρκη 2/1
μετ. «Lama» (κ.)
πρός Όζάκα 19/11
δ. Σουέζ 9/1
α. Χιούστον 8/1
στο Χάρντ 29/12
ε. Πειραιά 4/1
ε. Νταβάο 30/12
α. Γένοβα 2/1
δ. Σουέζ 25/12
ε. Κοκόλα 21/12
πρός Σιγκαπούρη 4/1
α. Ν. Όόρκη 16/12

ΑΪ'ΑΛΣΑ	72	16235
ΑΪ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪ'ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΪΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΑΔΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΕΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2801
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)*	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)*	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826

ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΚΟΝ Ι (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ 'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΟΟΥΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΑΡ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕΙ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΞΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28288
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΞΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22796
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278
ΡΕΓΟΣ	77	30326
ΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)	69	9481
ΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Σ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΣΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΣΑΜΩΝ	74	20712
ΣΑΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206
ΣΑΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΣΑΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΣΑΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419
ΣΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΣΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΣΕΛΑΥΝ (π.)	74	9112
ΣΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
Λ ΣΟΛ ('Ονδ.)	66	14852
ΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ		
Λ.	72	16207
ΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΛΠΙΔΑ (π.)	71	6186
ΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187
ΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΝΤΕΡΡΑΡ'ΙΖ 1 (π.)	74	13687
ΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253

α. Ριγιάκα 19/12
 ε. Μπουεναβεντούρα 28/12
 στον Πειραιά 25/11
 στη Μομπάσα (άποθήκη)
 α. Άλεξάνδρεια 17/11
 ύψωση ελληνική
 α. Φιλαδέλφεια 15/12
 α. Γιοκοχάμα 18/12
 ε. Σουέζ 7/1
 ε. Ίντσον 27/12
 στον Πειραιά 12/1
 δ. Γιβραλτάρ 31/12
 προς Γκιζόν 18/12
 ε. Γιβραλτάρ 9/1
 ε. Πόρτ Όγκρα 19/12
 α. Ραβέννα 31/12
 ε. Αιγούστα 8/1
 ε. Κορούνα 8/1
 α. Λάρνακα 3/1
 ε. Σουέζ 7/1
 ε. Βομβάρη 7/1
 α. Πειραιά 20/12
 ύψωση σημαία Μπαχάμας
 ε. Φουτζέιρα 9/12
 προς Κόρινθο 17/12
 ε. Ν. Όρλεάνη 6/1
 α. Φουτζέιρα 21/12
 υπέστειλε ελληνική
 ε. Ρότερνταμ 15/11
 προς Τρίπολη 2/12
 προς Γουατεμάλα 6/12
 προς Πειραιά 24/12
 προς Λιβύη 15/12
 παρέμεινε στη δύναμη

υπέστειλε ελληνική
 ε. Πόρτ Σουδάν 16/12
 ε. Καδίξ 6/1
 πρ. «Sabodin Venture»
 ε. Ντουμπάι 8/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Άγ. Βικέντιο 28/12
 προς Νταλίν 29/11
 α. Νταλίν 12/12
 δ. Σουέζ 2/1
 προς Μπετζάγια 27/12
 πρ. «Koyo Maru»
 ε. Ρίο Γκράντε 29/12
 δ. Πόρτ Σαίδη 28/12
 δ. Παναμά 4/1
 α. Σιγκαπούρη 20/12
 δ. Σουέζ 10/1
 προς Όκινάουα 16/12
 α. Τζουέμα 15/12
 α. Σιγκαπούρη 22/12
 δ. Σουέζ 3/1
 προς Μομπά 12/11
 ε. Σάν Λορέντζο 6/1
 α. Μπ. Άϊρες 7/1
 άργει Χαλκίδα
 ε. Χόγκ Κόνγκ 1/1
 ε. Νόρβιλ 6/1
 ε. Γιοκοχάμα 24/12
 ε. Σλονιόκιλ 23/12
 α. Κόμπε 8/1
 μετ. «Μιμή Κ. (κ.)
 δ. Κων/πολη 5/12
 ε. Κασίμα 4/1
 άργει Πειραιά
 α. Ρίο Ίανέιρο 3/1
 ε. Ίντσον 27/12

θέση 10.56 Β, 16.22 Δ 10/12
 α. Τάραντα 2/1
 μεσονογιακές μεταφορές
 πρ. «Ivan Toric»
 άργει Πειραιά
 ε. Λάγος 30/11
 έπισκευές Πειραιά
 υπέστειλε ελληνική
 ε. Βηρυτό 3/12
 προς Σιγκαπούρη 25/12
 ε. Μπαντάρ Άμπας 14/12
 δ. Παναμά 10/12
 ε. Κολόμπο 29/12
 προς Εύξεινο 18/12
 α. Σάλαμ Βόε 3/1
 προς Νιγηρία 12/12
 προς Νιγηρία 12/12
 ΕΤΑ Π. Κορντιόν 15/12
 α. Χιούστον 13/12
 α. Γκντάσκ 2/1
 δ. Έσκουμίνες 21/12
 α. Στιούαρτ 20/12
 προς ΗΠΑ 18/12
 δ. Σουέζ 31/12
 στο Χορμούζ 1/8
 α. Φέλιξτοου 9/1
 α. Λάρνακα 8/1
 ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 18/11
 ε. Σάν Φραντσκο 30/12
 προς Ύεμένη 12/12

ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΑ (π.)	69	9162
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.)	76	11321
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
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
ΖΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721
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
ΘΕΑΝΩ Α.Σ. (κ.)	72	22866
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'Ι'Σ (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 (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.)	68	14948
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κε.)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΩ (δ.κ.)	68	35450
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	17176
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754
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 (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
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

ε. Κοπερ 1/1
 δ. Γιβραλτάρ 2/1
 αΡας Τανούρα 6/1
 ναυπηγήθηκε Ίσπανία
 α. Σβίνουσκ 27/12
 ε. Τζέντα 29/12
 α. Βαλτιμόρη 6/1
 προς Ντόρμπαν 21/12
 προς Σάν Πέτρο 13/12
 α. Μουτσούρε 25/12
 ε. Γκουαγιακούιλ 26/12
 δ. Γιβραλτάρ 30/12
 προς Άλεξάνδρεια
 α. Βανκούβερ 3/1
 α. Λισαβόνα 29/12
 δ. Π. Σαίδη 5/1
 α. Κολόμπο 19/12
 προς Λός Γκουέρα 30/12
 δ. Έπτανησα 17/11
 α. Ν. Ύορκη 27/12
 α. Κολόμπο 3/1
 α. Γκέιμς 30/12
 ε. Ν. Όρλεάνη 16/12
 έπισκευές Σιγκαπούρη 8/1
 α. Φουτζέιρα 2/1
 στη Σαφάγκα (άποθήκη)
 α. Γιούροπουρτ 2/1
 προς Κίνα 18/12

α. Φιουμπαίνιο 23/12
 α. Άμβέρσα 20/12
 α. Καράτσι 4/1
 δ. Σουέζ 2/1
 έπισκευές Πειραιά 17/12
 πρ. «Σητεία Μπιούτι»
 α. Σιγκαπούρη 22/10
 προς Σιγκαπούρη
 στη Βασούρα
 διάλυση Ίνδία
 ε. Φός 26/12
 άργει Άγ. Δομνίκο
 προς Ρουέν 5/1
 υπέστειλε ελληνική
 α. Μομπά 18/12
 ε. Ρεσίφ 13/12
 μετ. «Sofia N.» (π.)
 προς Λουάντα 15/12
 προς Β. Άφρική
 δ. Σουέζ 7/1
 δ. Κων/πολη 7/12
 α. Ν. Όρλεάνη 18/12
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μετ. «Regulus Star»
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 δ. Π. Σαίδη 21/12
 α. Παρανάγουα 21/12

έπωληση
 δ. Π. Σαίδη 21/12
 προς Γκάλβεστον 24/11
 ε. Μπαντάρ Άμπας 25/8
 α. Καζαμπλάνκα 31/12
 μετ. «Oleamar» (κ.)
 ε. Ντόρμπαν 23/12
 προς Άρούμπα
 α. Γιβραλτάρ
 ε. Κοντζακουάλλος 26/11
 προς Βενεζουέλα 26/11
 προς ΗΠΑ 18/12
 α. Ρίο Γκράντε 19/12
 ε. Ρότερνταμ 4/1
 δ. Σουέζ 10/1
 στη Μπάγια
 ε. Πόρτ Κορτές 27/12
 στο Λάγος 10/10
 ε. Τσαγκουαράμας 8/1
 δ. Π. Σαίδη 5/1
 προς Λός Άντζελες 29/12

ε. Βενετία 28/12
 ε. Άλεξάνδρεια 1/11
 πρ. «Star Jizan»
 δ. Σουέζ 1/1
 άργει Σαουδική Άραβία
 άργει Ρίβερ Φόλ
 προς Λάγος 12512
 ε. Λισαβόνα 2/1
 δ. Σουέζ 3/1
 ε. Ήμαχάβεν 8/1
 ε. Ρουέν 1/1
 προς Ίσπανία 24/11
 άργει Πειραιά
 προς Νάντη 31512
 δ. Γιβραλτάρ 7/1
 α. Μίνα Σάκο 3/1
 ε. Βενετία 6/1
 προς Περσικό 30/12
 α. Μορμουγκάο 1/1
 προς Χιούστον 21/12
 α. Λάρνακα 25/12
 α. Πειραιά 7/1
 άργει Πειραιά

ΚΟΝΚΟΡΝΤ (κ.)	71	19691
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13443
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.)	63	25272
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.)	73	20328
ΚΩΣΤΑΣ Χ (Μ.)	70	9981

α. Καζαμπλάνκα 6/1
α. Γιβραλτάρ 3/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12
άρχει Πειραιά
προς Ντουμπάι 26/12
ε. Γουαγκάρεϊ 3/1
ε. Γουαγκάρεϊ 27/12
προς Σουέζ 30/12
προς Σάντος 29/12
α. Χόγκ Κόγκ 30/12
προς Ντουάλα 17/12
προς Ρωσία 11/12
πρ. «Valletta Trader»
πρ. «Αγγελική Η.»
επισκευές Ρ. Ιανέιρο 10/1
προς Ταϊβάν 30/10
πρ. «Αμύντας»

προς Ντελαγονέαρ 3/1
στο Χορμούζ
α. Βελέττα 31512
α. Σιμζου 7/1
α. Μόντρεαλ 5/12
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/1
προς Μαπούτο 17/12
α. Πειραιά 23/12
προς 'Αμβούργο 17/12
προς Φιλαδέλφεια 25/12
προς Τζακάρτα 2/11
προς Περού 28/12

προς Αίγυπτο 30/12
δ. Ντόβερ 13/12
α. Ντότζες 6/12
διάλυση Σαγκάη
ε. Πειραιά 24/8
προς Β. Κορέα 29/12
α. Μπρέικ 30/12
ε. Βρέμη 28/12
πρ. «Αντβέρτι»
ε. Γένοβα 4/1
α. Λισαβόνα 3/1
α. Φουτζέιρα 14/11
ε. Ρένταμουργκ 25/12
διάλυση Ταϊβάν
πρ. «Ακτιάς»
ε. Χάτινιοχ 1/1
προς 'Αμβούργο 6/1
άρχει Ρίβερ Φώλ
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 1/1
επωλήθη
στην Παρανόνα 22/12
ε. Φορτάνον 4/12
α. Ρίο Γκράντε 4/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/12
προς Τζέντα 9/12
προς Μεξικό 30/12
προς Πειραιά 28/12
α. Σιγκαπούρη 8/1
α. Λεμεσσό 30/12
προς 'Αρούμπα 9/12
προς Σάντος 24/12

προς Ρουέν 25/12
ε. Σουέζ 8/1
ε. Φουτζέιρα 26/11
ε. 'Αμβούργο 8/1
α. Σάλλοι Βόε 5/1
ε. Ιταζάι 21/12
ε. Χό Τσί Μίχιν Σίτν 13/11
πρ. «Laura S.»
θέση 28.25 Β, 50.58 Α 4/1
ε. Πειραιά 7/1
διάλυση Τσιτακόγκ
προς Σ. Ευστάθιο 14/12
α. Φός 5/1
προς Σάντος 24/12
ε. Τζουμπάιλ 24/12
ε. Σάντος 11/12
α. Σιγκαπούρη 7/1
προς Ρίο Γκράντε 19/12
στο Μπόν (αποθήκη)
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Μαυρίκιος 5/1
δ. Π. Σάιθ 3/1
επωλήθη
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
αν. Ν. 'Ορλεάνη 25/10
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	18181
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΕΛΙΑΝΤ (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
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΡΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΡΕΥΣ 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. ΙΙ (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
ΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
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 ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΙΤΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (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
ΟΡΕΚΚΙ 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
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477

ύψωσε ελληνική
πρ. «Sea Fortune»
α. ν. 'Ορλεάνη 24/12
προς Γιοκοχάμα 20/12
πρ. «Matadi»
προς Χάμπτον 2/1
ε. Μπότγουντ 4/1
μεταφορές 'Ινδονησίας
ε. Ντάρμπαν 4/1
προς 'Αλεξάνδρεια 30/12
προς Σάο Τόμε 12/11
ε. Ναβλάκι 19/12
άρχει Πειραιά
α. Ντάρμπαν 28/12
προς Τούρμπο 23/12
άρχει 'Αστακό
υπέστειλε ελληνική
ε. 'Αμβέρσα 9/1
ε. 'Αγκρα ντός Ρέις 6/12
α. Γιούροπορτ 6/1
α. Μπρέικ 23/12
ε. Ντότζες 9/12
δ. Π. Σάιθ 22/12
βυθίστηκε Κρητικό 19/12
προς ΗΠΑ 16/12
προς Μπουργκάς 19/12
στο Μπουσίρ
δ. Κων/πολή 22/10
ε. Κακνάρια 29/12
α. Δουνκέρκη 20/12
α. Τρινκομάλη 5/1
α. Κόμπε 8/1
α. Μπότγουντ 2/1

προς Τζέντα 30/12
δ. Σουέζ 10/1
ε. Ντάρμπαν 8/1
ε. Τσάινα 4/1
ε. Νταλιάν 14/12
μεσογειακές μεταφορές
προς 'Αλεξάνδρεια 16/12
μεταφορές 'Ερυθράς
α. Λίβανο 4/1
προς Ρόττερταμ 31/12
ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτς 16/12
α. Σιγκάγκ 21/12
α. Δουνκέρκη 18/12
άρχει Τουλών
προς Κούβα 29/11
α. Λός Πάμας 27/12
ε. Καλκούτα 7/1
προς 'Ιαπωνία 14/12
α. Ρόττερταμ 11/1
προς Ντέλλους 6/12
δ. Παναμά 5/1
άρχει 'Αμβούργο
προς Βενεζουέλα 23/12
άρχει Χαλκίδα
α. Φουτζέιρα 6/10
α. Κολόμπο 4/1
α. Σιγκαπούρη 5/12
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/12
ε. Πειραιά 3/1
προς Σιγκαπούρη
άρχει Πειραιά
προς ΗΠΑ
α. Φουτζέιρα 18/12
ε. Θέοντα 8/1
δ. Παναμά 14/12
ε. Παρανόνα 7/1
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 23/12
στο Καράτσι 6/1
στο Παλάου Σαμπού
α. Σάντος 8/1
α. Παρανόνα 27/12
ε. Χιουσόν 7/1

ΜΑΡΙΑ (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
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6110
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΛΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.)	70	15345
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	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
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	84	38259
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	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
ΠΑΝΘΗΡΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11469
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΤΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΤΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΤΕΛΩΣ	76	9872
ΤΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802

ΤΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΤΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15668
ΤΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΤΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΤΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΤΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΤΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839
ΤΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΤΗΝΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΤΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΤΙΤΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΤΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΤΙΛΑΤΗΡ (π.)	76	12376
ΤΙΛΑΤΩΝ	77	9674
ΤΙΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΙΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΙΟΛΙΑΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΙΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΙΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΙΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΙΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΙΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΙΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΙΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΙΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΙΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΙΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΙΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΙΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΙΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΙΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΙΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΙΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΙΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΙΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΙΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΙΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701
ΙΡΟΦΕΥΣ (δ.κ.)	59	12222
ΙΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΙΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΙΥΔΟΣ (π.)	68	10244
Ε'Ι'ΖΟΜΠΙΛ (κ.)	67	11407
Ε'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΕΣΙΦ (δ.κ.)	73	30067
ΕΝΙΟ (κ.)	78	11208
ΕΤΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΕΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΕΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΕΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
Ο ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409

ΙΖΑ (κ.)	68	24893
ΙΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΙΟΥΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΙΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΙΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΙΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΜΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068

ε. Βαρλέττα 8/12	
ε. Πειραιά 3/1	
ε. "Αμστερνταμ 7/1	
πρός Λάγος 25/11	
ε. Γόνηνα 29/12	
ε. Κόμπε 28/12	
α. Φουτζέιρα 26/12	
πρός ΗΠΑ 30/12	
ε. Τζέντα 25/12	
πρός Σιγκαπούρη 23/12	
α. Σιγκαπούρη 17/12	
α. Καλαί 16/12	
α. Πόρτ Μωχ. Μίν Κασίμ 30/12	
α. Σπλίτ 24/12	
α. Χονολουλού 21/12	
α. Δουνκέρκη 24/12	
ύψωσε ελληνική	
ε. Σχίζεσιν 23/12	
α. Λίβερπουλ 9/1	
α. Λός "Αντζελες 29/12	
α. Παρανάγουα 6/1	
α. Χόγκ Κόγκ 3/1	
α. Βανκούβερ 5/1	
πρός Τόχ Μπαχάρ 8/12	
πρός Γιοκοχάμα 20/11	
α. Βοστώνη 7/1	
α. Σάν Φραντσκο 6/1	
α. Λός "Αντζελες 28/12	
α. Σάουθεντ "Ανκορατζ 2/1	
α. Πειραιά 14/11	
α. Μοντεβίδεο 12/12	
μεταφορές Αλιγπού	
α. Ντάρμπαν 4/1	
α. Σαουθάμπτον 5/1	
δ. Σουέζ 6/1	

α. Σάρροχ 19/12	
πρός Σιγκαπούρη	
α. Λός "Αντζελες 30/12	
α. Λάρνακα 5/1	
πρός Λάγος	
α. Τερνέστη 9/1	
δ. Π. Σαίδ 27/12	
α. Μομπάσσα 13/12	
α. Ν. "Υόρκη 22/12	
ε. Χάμπτον 1/1	
ε. Π. Σαίδ 6/1	
πρός Λός Πάλαμας 29/12	
ε. Γκντάνσκ 8/12	
α. Ν. "Ορλεάνη 17/12	
μετ. "Steroh II" (κ.)	
ε. Ν. "Ορλεάνη 8/1	
αργεί Κίμωλο	
στό Μπαχραϊν	
πρός Βιετνάμ 2/12	
ε. Φουτζέιρα 29/10	
ε. Καράτσι 5/1	
ε. Κεϋχάν Τέρμιναλ 21/12	
πρός Γκντάνσκ 27/12	
στό Τσάρλεστον 8/1	
ε. Μπαντζούλ 17/12	
πρός "Αργεντινή 24/11	
αργεί Πειραιά	
ε. Ντότζες 6/1	
α. Χιούστον 21/11	
δ. Π. Σαίδ 3/1	
ε. Κακινάντα 14/12	
πρός Καράτσι 29/12	
πρός Νόρβιλ 14/12	
ε. Τζέντα 13/12	
α. Σιγκαπούρη 1/1	
πρός ν. "Υόρκη 29/12	
ε. "Ορν 6/12	
ε. Πειραιά 8/1	
α. Ν. "Υόρκη 3/1	
υπεστείλε ελληνική	
ε. "Ασντον 7/1	
αργεί "Αστακό	
α. Λομέ 24/11	
υπεστείλε παναμαϊκή	
ε. Σάντα Μάρτα 1/12	
έπισκευές Γένοβα	
α. Λός Πάλαμας 6/1	
ε. Ρίο "Ιανέιρο 1/1	
α. Τάμπα 18/12	
ε. Κοξίν 6/1	

ε. Ν. "Ορλεάνη 8/1	
πρ. "Μποσκωνβίλ"	
δ. Σουέζ 1/12	
ε. Λισσαβόνα 6/1	
πρός Τρίπολη 20/2	

στη Τζέντα (άποθήκη)	
στό Χορμούζ	
στό Ντάρμπαν 8/1	
πρός Ρίτσαρντ Μπαί 19/12	
α. "Αμβέρσα 9/1	
ε. Λισσαβόνα 8/1	
α. Πειραιά 7/1	
πρός "Ινδία 4/1	
α. Θεσσαλονίκη 15/12	
α. Λά Νουβέλ 31/12	
πρός Μπετζάγια 15/12	
α. Τζέντα 26/12	

ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	86	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
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 ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
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
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289

ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
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 ΡΟΥΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Α.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΥΡΥ (κ.)	71	10055

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'ΚΡΕΣΣ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΑΛ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.)	65	1409
ΣΤΡΑΛΑΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171
ΣΤΡΕΣΣ (κ.)	69	9822
ΣΤΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΞΕΣΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500

α. "Αμβέρσα 6/1	
α. Σιγκαπούρη 5/1	
έπωλήθη "Ελληνες	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τσιτακόγκ 8/1	
στό Ρίο Χάινα	
διάλυση Πακιστάν	
πρ. "Sea Transporter"	
α. Κάρντιφ 5/1	
πρός "Αλεξάνδρεια 30/12	
α. Σαβόνα 12/12	
α. Πειραιά 7/1	
πρός "Ιράν 1/1	
ε. Πειραιά 10/10	
πρ. "Αίγις Τόπικ"	
ε. "Ασντον 9/1	
α. Ν. "Υόρκη 29/12	
πρός Μπαγκλαντές	
α. Ράκ Τανούρα 27/12	
πρός Ν. "Υόρκη 31512	
ε. "Αμβέρσα 24/12	
πρός Πειραιά 17/12	
ε. Σιγκαπούρη 2/1	
διάλυση Κίνα	
πρός Κουβέιτ 1/1	
δ. Σουέζ 4/1	
α. Μομπάσσα 22/12	
δ. Γιβραλτάρ 851	
πρ. "Warrior"	
μεσογειακές μεταφορές	

πρ. «Ερίμο»
 α. Τενερίφη 6/1
 προς Λισσαβόνα 6/1
 προς Γιβραλτάρ 9/1
 δ. Παναμά 2/1
 α. Τσάρλεστον 28/12
 στο Λάγος
 α. Τερνέστη 5/1
 ε. Παραντίπ 20/12
 α. Λά Γκουέτ 2/1
 πρ. «Σήγουιντ»
 προς Ίράν 23/9
 προς Κωνσταντίνα 22/12
 προς Μαπούτο 23/11
 στο Μπαντάρ Άμπας 4/11
 ε. Βηρυτό 3/1
 α. Λίβερπουλ 2/1
 προς Σάντος 23/12
 α. Γιοκοχάμα 6/1
 προς Ιαπωνία 31512
 προς Ροστόκ 23/10
 ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/11
 προς Γκντάνσκ 28/12
 α. Γένοβα 9/1
 ε. Γκντάνσκ 19/12
 στο Σάντος 30/12
 δ. Παναμά 2/12
 προς Πακιστάν 21/12
 στη Βομβή
 προς Μπαλμπίρα 29/12
 άργει Πειραιά
 στο Μπαντάρ Άμπας 11/11
 ε. Ρεσίφ 7/12

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).....	78	16329	πρός Ταϊβάν 6/1
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.).....	74	22294	α. Χάμπτον 8/1
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).....	66	18781	α. Κέληπτόν 2/1
ΤΖΙΟΥΒΙ (π.).....	75	3531	α. Ντάρμπαν 5/1
ΤΖΙΟΥΒΑ Ι.....	83	35762	πρός Μιζουσίμα 8/12
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.).....	81	3375	α. Άντονι 7/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).....	70	9954	ε. Γκάνδη 2/1
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.).....	73	9044	στη Τέμα 9/1
ΤΖΩΝΗ (π.).....	65	17110	διάλυση Φορμόζα
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	α. Σιγκαπούρη 26/12
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.).....	58	6492	αργεί Άστακό
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).....	72	8987	ε. Καλοκούτα 1/1
ΤΙΤΙΣΗ (κ.).....	70	9025	διάλυση Πακιστάν
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.).....	73	8848	στη Γκονάμ 6/1
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.).....	67	29073	ε. Μπουσάν 15/12
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.....	71	20670	αργεί Πειραιά
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.).....	71	4881	α. Σάντος 27/12
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.).....	73	6172	πρός Κόρπου Κρίστι 8/12
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ.....	76	18953	ε. Ρεσίφ 15/12
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤΣ (π.).....	74	8915	πρός Τζακάρα 24/12
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).....	76	30746	ε. Σάντος 26/12
ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	76	18953	α. Λός Άντζελες 8/1
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.).....	56	3901	αργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.).....	70	1597	α. Βαρκελώνη 5/1
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).....	74	11644	ε. Φουτζέιρα 9/1
ΤΡΟΪ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).....	74	11644	ε. Ν. Όρλεάνη 5/1
ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	70	52765	δ. Κων/πολη 20/12
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.).....	71	12384	στο Μπαχραϊν 6/1
ΤΥΧΗ(π.).....	73	6415	α. Λά Σπέζια 5/1
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).....	72	15948	α. Ν. Όρλεάνη 2/12
ΦΑΙΡΓΟΥΪΝΤΣ.....	74	8915	δ. Πόρτ Σάϊδ 4/1
ΦΑΙΔΡΑ (κ.).....	71	1571	αργεί Πειραιά
ΦΑΣΣΑ (δ.).....	74	67.202	α. Τάραντα 14/12
ΦΕΪΘ.....	70	15216	πρός Ιαπωνία 29/11
ΦΕΛΙΣΤΥ (δ.κ.).....	68	53226	πρός Περού 10/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.).....	69	8767	ε. Λέγκχορν 10/12
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.).....	71	22523	πρός Σιγκαπούρη 4/1
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583	ε. Γουίλμινγκτον 8/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).....	54	1598	πρός Πάτρα 18/12
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.).....	67	54322	ε. Φουτζέιρα 22/12
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).....	71	9306	α. Ντάρμπαν 30/12
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.).....	70	1519	ε. Βόλο 10/12
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ (π.).....	68	11384	ύψωση ελληνική
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).....	67	15621	στην Άλεξάνδρεια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).....	70	14786	ε. Θεσσαλονίκη 15/12

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513	α. Λίβερπουλ 7/1
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).....	66	13870	πρός Μπετζάγια 9/12
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).....	70	37310	ε. Χάμπτον 26/12
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).....	78	6585	στη Μπιτζάγια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).....	68	13580	ε. Άλεξάνδρεια 14/12
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).....	74	20513	α. Χάμπτον 3/1
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).....	70	16973	α. Ρουέν 8/1
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).....	85	38629	πρός Σιγκαπούρη 17/12
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.).....	74	65244	στο Μπαχραϊν 8/1
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).....	69	15808	στη Τσιτακόγκ 29/12
ΦΟΞ (κ.).....	72	16441	
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.).....	72	10219	δ. Παναμάς 20/12
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.).....	78	16885	δ. Επτάνησα 18/12
ΦΟΡΤ (κ.).....	72	15275	μετ. * Άλγκα (Μ.)
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).....	63	10736	α. Πειραιά 8/1
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.).....	71	10586	α. Φέλιξστοου 11/1
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).....	68	9342	αργεί Άμβούργο
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065	ε. Λός Πάλλμας 8/1
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.).....	68	9339	πρός Άβάνα
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	61	1652	α. Πόρτ Χάρκωτ 29/11
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).....	75	8413	δ. Ντόβερ 7/1
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).....	68	5537	α. Μοντεβιδέο 7/1
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.).....	68	5519	ε. Παρανάγουα 2/1
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).....	68	5527	ε. Σάντος 23/12
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.).....	74	8279	στη Παρανάγουα 20/12
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.).....	80	2484	α. Σαλβαντόρ 21/12
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699	ε. Σιγκαπούρη 22/12
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928	α. Λός Άντζελες 26/12
ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 26/11
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).....	72	9343	πρός Λάγος 20/12
ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694	ε. Σαγκάη 9/12
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.).....	64	1148	
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.).....	73	9369	πρός Μπαγκόγκ 1/11
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363	α. Χόγκ Κόγκ 2/1
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).....	78	15981	α. Βικτώρια 29/12
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922	ε. Πειραιά 26/12
ΧΟΟΠ II (π.).....	64	15404	α. Μασσαλία 5/1
ΧΟΡΟΥΣ (μ.).....	82	1039	α. Βαλένθια 7/1
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532	
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.).....	79	12598	πρός Παναμά 27/12
ΨΑΘΙ (κ.).....	54	1596	πρ. *Κασκίτος
ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ.....	72	14334	στο Μπουμπάι 20/10
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.).....	68	9930	α. Κήλακ 7/12

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

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

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

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

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ναυτικούς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδας δραχμῆς 4.000.

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



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Ὑπογραφή:

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

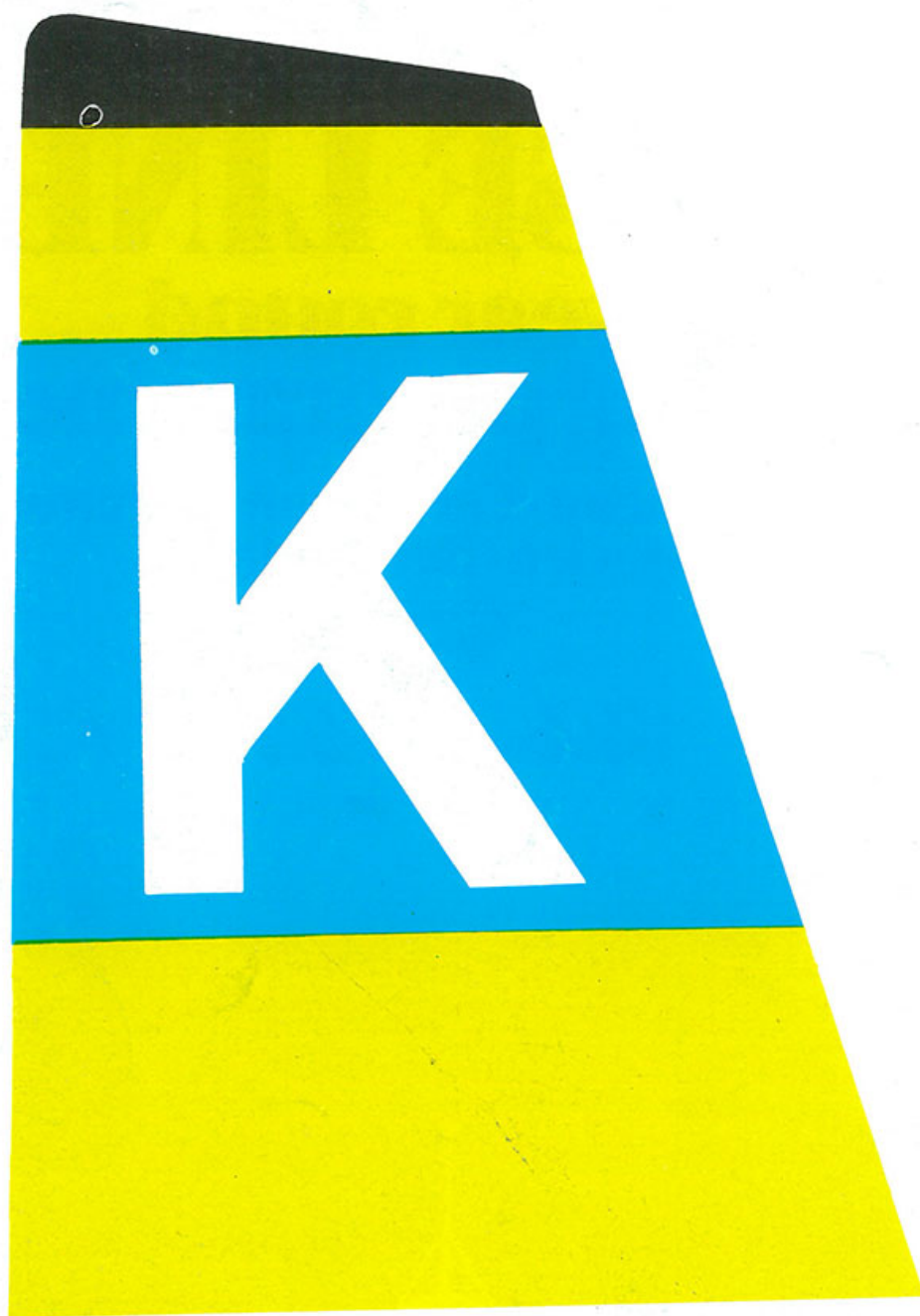
**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR





ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.