

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαρτίου 1987

Αρ. Φύλλου 1242/1001

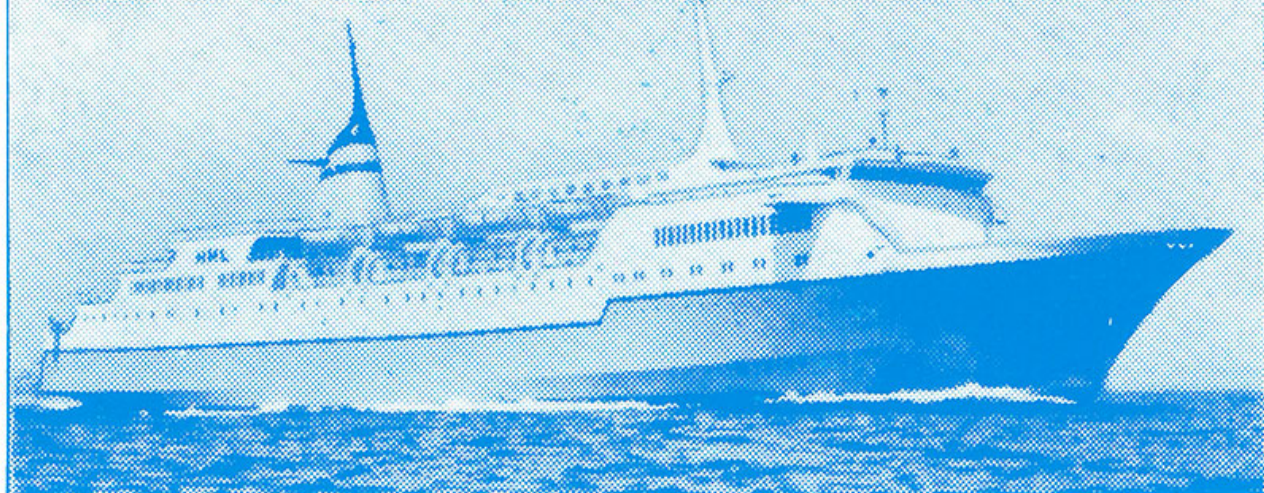
NAYTIKA XPONIIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1242/1001
MAPTIOY 1987
ΔPX. 180

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

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

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574



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

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

η Τράπεζα της ελληνικής ναυτιλίας

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος εξυπηρετεί τις ναυτιλιακές εργασίες σε διεθνές επίπεδο. Είναι η μεγαλύτερη ελληνική Τράπεζα και μια από τις μεγαλύτερες Τράπεζες του κόσμου, με πάνω από 475 Καταστήματα στην Ελλάδα.

Ελέγχει επίσης ένα μεγάλο αριθμό από επιχειρήσεις στον τραπεζικό και ασφαλιστικό τομέα, στη βιομηχανία και τον τουρισμό.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και οι 4 θυγατρικές της Τράπεζες στο εξωτερικό διαθέτουν 51 καταστήματα σε όλο τον κόσμο.

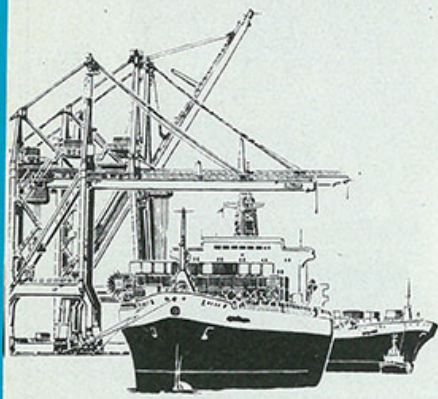
Εκτός από τα καταστήματα που ασχολούνται με όλες τις τραπεζικές εργασίες, η Εθνική Τράπεζα διαθέτει και δύο καταστήματα που ειδικεύονται στις ναυτιλιακές εργασίες, ναυτιλιακές χορηγήσεις, καταθέσεις σε συνάλλαγμα ναυτικών κτλ. Τα καταστήματα αυτά είναι: Ναυτιλιακό Κατάστημα στον Πειραιά, Ακτή Μιαούλη 65, 185 36 Πειραιάς, τηλ. 4522.610-6, TLX: 021-2393, 021-2858. Κεντρικό Κατάστημα Λονδίνου, 50 St. Mary Axe, London EC3A 8EL.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

η διεθνής Ελληνική Τράπεζα

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1987
ΝΣΤ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1242/1001

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1242/1001 - March 1st, 1987

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: ·CHRONIKA· Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 16 **Σκέψεις και προτάσεις για το NAT**
Ο πρόεδρος της Π.Ο.Σ.Α.Ε.Ν. κ. Γ. Άμπουσελάμ προτείνει μέτρα για την επανάκτηση της οικονομικής αυτοτέλει του NAT.
- 17 **Η Αποζημίωση της Ρυπάνσεως**
Οι συμβάσεις του IMO για την αποζημίωση από ρύπανση πετρελαιοειδών. Η ευθύνη πλοιοκτητών και εισαγωγικών χωρών και τα συστήματα TOVALOP και CRISTAL.
- 18 **Εμπειρίες ενός ταξιδιού στο Κάργκ Άϊλαντ**
Οι πρόσφατες εμπειρίες του συνεργάτου μας πλοιάρχου κ. Α. Γρυπαίου με άφορμή την φόρτωση ενός VLCC από τον Περσικό Κόλπο.
- 21 **Ναυπηγεία Έλεουσινας**
Σε μεταβατικό στάδιο μετά την κεφαλαιακή αναδιάρθρωση και την εξασφάλιση σημαντικών εργασιών από το Πολεμικό Ναυτικό.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 7 ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟ NAT
- 11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 13 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 : CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
LONDON : CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
SUEZ : CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
PIRAEUS : 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 CNDIA UN. Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

‘Η εργασιακή ειρήνη

‘Η ένταση στις σχέσεις των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας ή όποια σημειώθηκε τό 1986 και συνεχίζεται και στή διάρκεια του νέου έτους πρέπει νά εξαλειφθεί. Πρέπει νά εξαλειφθεί γιά νά εξασφαλισθεί ή εργασιακή ειρήνη πού είναι απολύτως απαραίτητη γιά τήν ύπαρξη τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας ή όποια, λόγω τής ιδιομορφίας της πού προκύπτει από τό γεγονός ότι έλλείπει έθνικών φορτίων δραστηριοποιείται αποκλειστικά σέ διεθνές επίπεδο, δέν άντέχει, δέν είναι δυνατόν νά άντέξει, στήν πολυτέλεια εργασιακών συγκρούσεων.

‘Οπως επισημάνθηκε στή γενική συνέλευση των μελών τής ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπιστών στις 16 Φεβρουαρίου, οι σχέσεις των δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας παρουσίασαν στή διάρκεια του 1986 τή χειρότερη εικόνα σέ όλόκληρη σχεδόν τή μεταπολεμική περίοδο. Γιά πρώτη φορά ή ποντοπόρος Ναυτιλία γνώρισε δύο άπεργίες πού, παρά τό γεγονός ότι απέτυχαν σάν κινητοποιήσεις, λόγω τής άρνήσεως των ναυτικών νά παρακολουθήσουν τούς έκπρωδούς τους στον επικίνδυνο κατήφορό τους, είχαν επιπτώσεις στήν αξιοπιστία του ελληνικού πλοίου, ενώ ή δεύτερη από τίς άπεργιακές κινητοποιήσεις είχε δυσμενείς επιπτώσεις και στο έθνικό νηολόγιο:

Γιατί φόβισε πολλούς μέ αποτέλεσμα νά υπάρξει φυγή και άλλων πλοίων και κυρίως νά υπάρξουν προβληματισμοί και άμφιβολίες γιά τήν προστασία πού μπορεί νά εξασφαλίσει στο πλοίο τό έθνικό νηολόγιο, γεγονός πού καθιστούσε άναποτελεσματικά και τά πρόσφατα μέτρα ύπέρ τής Ναυτιλίας. Αυτό άλλωστε, νά καταστούν άναποτελεσματικά τά μέτρα, ήταν και ό βαθύτερος λόγος τής άπεργίας στήν όποια ώθησε ή μικρή μέν αλλά ισχυρά πιεστική γνωστή παραταξιακή ομάδα και όχι ή προστασία δέθεν των συμφερόν-

των των ναυτικών πού επικαλούνται οι καρεκλοκένταυροι.

‘Η εργασιακή ειρήνη στήν ‘Ελληνική Ναυτιλία πρέπει και μπορεί νά εξασφαλισθεί επειδή τή θέλουν πρωτίστως οι ναυτικοί μας, όπως απέδειξαν μέ τή στάση τους στήν τελευταία άπεργία. Και μπορεί νά εξασφαλισθεί εάν θεσμοθετηθεί ή συμμετοχή όλων των ναυτικών στή λήψη των αποφάσεων πού τούς άφορούν ώστε νά σταματήσουν νά αποφασίζουν γι’ αυτούς οι όμαδοϋλες των γενικών συνελεύσεων στις όποιες είναι ιδιαίτερα εύκολο νά υπάρχουν παραταξιακές πλειοψηφίες. Ταυτόχρονα, όμως, γιά νά εξασφαλισθεί και ή αξιοπιστία του ελληνικού πλοίου, τό όποιο δραστηριοποιείται στο διεθνή χώρο, πρέπει νά θεσμοθετηθεί ότι δέν θά μπορεί νά κηρυχθεί άπεργία γιά όποιοδήποτε λόγο από τή στιγμή πού θά υπάρχει ναύλωση και μέχρι τό πέρας του ταξιδιού και τής έκφορτώσεως — δέν μπορεί νά ζημιώνονται από τίς διαφορές πού είναι ένδεχόμενο νά υπάρχουν μεταξύ των εργοδοτών και των εργαζομένων οι ξένοι οι όποιοι προτιμούν τίς υπηρεσίες των ελληνικών πλοίων γιά τίς μεταφορές τους.

Γιά τό πρώτο, τό νά αποφασίζουν δηλαδή όλοι οι ναυτικοί γιά τά θέματα πού τούς άφορούν, υπάρχει ήδη και ή έκπεφρασμένη άποψη του ‘Υπουργού κ. Στάθη ‘Αλεξανδρή, ό όποιος άναφερόμενος σέ σχετική άποψη του γενικού γραμματέα τής ΠΝΟ δήλωσε ότι ή Κυβέρνηση δέν είναι αντίθετη στήν παραχώρηση στους ναυτικούς του δικαιώματος νά ψηφίζουν και στα πλοία γιά τά ζητήματα πού τούς ένδιαφέρουν. Αυτή ή άποψη μπορεί κατά τήν αντίληψη μας νά έκφραστεί στο άποκληθέν «συνδικαλιστικό νομοσχέδιο» στο όποιο επίσης μπορεί νά περιληφθεί και διάταξη πού θά άπαγορεύει τήν άπεργία κατά τή διάρκεια τής ναυλώσεως του πλοίου.

στή Βουλή πός ψήφισή όποτε είναι δυνατόν νά περιληφθούν ή και νά άπαλειφθούν διατάξεις — ό ίδιος, κατέληξε, δέν μπορεί νά προδικάσει τί θά αποφασίσει ή Βουλή.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

‘Η επαναβεβαίωση του κ. Κων. Μητσotάκη ότι ή Νέα Δημοκρατία επικροτεί τά πρόσφατα μέτρα ύπέρ τής Ναυτιλίας και ότι επιπρόσθετα ύποστηρίζει κάθε μέτρο πού θά συμβάλει στή βελτίωση τής ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου χρειαζόταν γιά πολλούς λόγους. ‘Αλλά κυρίως έπειδή τώρα είναι έκπεφρασμένη ή άποψη τής συντριπτικής πλειοψηφίας τής Βουλής γιά τά θέματα τής Ναυτιλίας — διαπιστώνεται πλέον κατά τρόπο πού δέν μπορεί νά άμφισβητηθεί από κανέναν ότι ή κυβέρνηση και ή άξιωματική αντιπολίτευση και χωρίς άμφιβολία και άλλες πολιτικές δυνάμεις πού εκπροσωπούνται στήν παρούσα Βουλή — θεωρούν και άντιμετωπίζουν τή Ναυτιλία σάν έθνικό κεφάλαιο.

‘Η επαναβεβαίωση έγινε από τον κ. Μητσotάκη κατά τή διάρκεια συναντήσεως των ναυτιλιακών συντακτών μέ τήν ΟΚΕ ‘Εμπορικής Ναυτιλίας τής Νέας Δημοκρατίας πού πραγματοποιήθηκε στή Βουλή. Στή συνάντηση ό κ. Μητσotάκης είπε επίσης ότι ή κρίση τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας όφείλεται στήν κρίση πού διέρχεται διεθνώς ή Ναυτιλία και δήλωσε ότι ή Κοινοβουλευτική ‘Ομάδα ‘Ελέγχου τής Νέας Δημοκρατίας επί τής ‘Εμπορικής Ναυτιλίας παρακολουθεί συστηματικά τίς εξελίξεις και ότι έχει καταστρώσει συγκεκριμένο πρόγραμμα γιά τήν ‘Εμπορική Ναυτιλία τήν όποια θεωρεί ουσιώδη γιά τήν πρόοδο τής έθνικής οικονομίας.

Ο Κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

‘Η παραμονή του κ. ‘Αλεξανδρή στο ύ-

πουργείο Ναυτιλίας κατά τήν παρούσα φάση ήταν επιβεβλημένη. Και όρθως έπραξε ό πρωθυπουργός πού δέν τον μετακίνησε κατά τον τελευταίο άνασχηματισμό. ‘Ο κ. ‘Αλεξανδρή, ό όποιος θεσμοθέτησε τά ύπέρ τής Ναυτιλίας θετικά μέτρα, όπου έχουν χαρακτηριστεί από όλους — μέ εξαίρεση, βέβαια, τούς καρεκλοκένταυρους τής ΠΝΟ πού συνεχώς ζητούν τήν ανάκλησή τους — έπρεπε νά παραμείνει στή θέση του γιά τήν ύλοποίησή τους και πρό παντός γιά νά μεταβάλλει τό κλίμα και νά άποκαταστήσει τήν έμπιστοσύνη, κατεύθυνση πός τήν όποια εργάζεται ήμέρα και νύχτα, όπως είμαστε σέ θέση νά γνωρίζουμε. Και στήν προσπάθεια αυτή τή «Ναυτικά Χρονικά» συμπαραστέκονται πλήρως — ή βούληση γιά τή μεταβολή του κλίματος και τήν άποκατάσταση τής έμπιστοσύνης είναι δεδομένη και δέν επιδέχεται καμία άμφισβήτηση και αυτό τό αντιλαμβάνονται άμέσως όσοι συνομιλούν μέ τον ‘Υπουργό ή δέχονται τίς επισκέψεις του κλιμακίου του ΥΕΝ πού έννημερώνει τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις γιά τά ύπέρ τής Ναυτιλίας μέτρα και επιλύει άμεσα τά άνακύπτοντα καθημερινά προβλήματα.

‘Ο ‘Υπουργός κ. ‘Αλεξανδρή στή συνάντησή του μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες, τήν Τετάρτη, 25 Φεβρουαρίου, δήλωσε, άπαντώντας σέ έρώτηση γιά τά δημοσιεύματα περί αύξήσεως του όρίου ηλικίας γιά συνταξιοδότηση, ότι ή βούληση του ΥΕΝ διατυπώνεται στο νομοσχέδιο (Σημ. Σύντ.: στο όποιο δέν περιλαμβάνεται διάταξη άναφορικά μέ τό όριο ηλικίας) πού ήδη έχει κατατεθεί στή Βουλή. Τό νομοσχέδιο, πρόσθεσε ό ‘Υπουργός, θά περάσει από τήν Κοινοβουλευτική ‘Επιτροπή ‘Εμπορικής Ναυτιλίας, έν συνεχεία θά διαμορφωθεί τελικά και θά εισαχθεί

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΟ ΤΟ 20%!

‘Ο πρόεδρος τής ΠΕΜΕΝ κ. ‘Αθαν. Σταματόπουλος μάς βρήκε αδιάβαστους. ‘Αναφερόμενος στο θέμα των ευνόικων συνταξιοδοτικών ρυθμίσεων πού έχουν εξασφαλίσει γιά τον έαυτο τους οι συνδικαλιστικοί εκπρόσωποι των ναυτικών, μάς είπε ότι δέν είναι μόνο ή προσαύξηση 20% πού έχουν επιτύχει, αλλά και τό γεγονός ότι οι έχοντες πτυχίο λαμβάνουν τή σύνταξη ύποπλοίαρχου ή Β’ μηχανικού και οι έχοντες δίπλωμα άνεξαρτήτως βαθμού τή σύνταξη του Α’, συνφυσικά τήν προσαύξηση 20% και φυσικά δέν λογαριάζουμε τή σύνταξη πού εξασφαλίζουν από τό λεγόμενο «ταμείο των εργατοπατέρων».

‘Ομολογούμε ότι μετά από τίς διευκρινίσεις αυτές του κ. Σταματόπουλου ό όποιος είπε ότι ό ίδιος έχει ζητήσει νά καταργηθεί ή προνομιακή μεταχείριση και ότι θά μάς στείλει σχετική έπιστολή γιά τό θέμα αυτό, κατάλαβα γιατί ένας παλαιότερος καρεκλοκένταυρος του κλάδου των βοηθητικών υπηρεσιών μέ έξαετή πραγματική θαλάσσια ύπηρεσία παίρνει από τό ΝΑΤ ύψηλότερη σύνταξη από τούς πλοίαρχους και τούς Α’ μηχανικούς, χωρίς τό τί εισπράττει από τό «ταμείο των εργατοπατέρων».

ΕΙΔΙΚΟ ΛΑΧΕΙΟ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν ύποστηρίξει

καί εξακολουθούν να υποστηρίζουν ότι το πρόβλημα της άπασχολήσεως των ναυτικών μας και της εξυγιάνσεως του NAT θα λυθεί μόνο με τα πολλά πλοία. Υπάρχει όμως και το άμεσο οικονομικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει το Ταμείο, για το οποίο αναζητούνται αγωνιωδώς λύσεις που δεν βρίσκονται όμως ούτε στη διάταξη 4 του άρθρου 1 του νομοσχεδίου για την προκαταβολή των εισφορών ενός μηνός, ούτε στις ανεδαφικές προτάσεις εκείνων που προτείνουν την αύξηση των εισφορών των πλοιοκτητών.

Με τα υπάρχοντα ποντοπόρα πλοία, η απόδοση του μέτρου της προκαταβολής εισφορών θα ήταν επτά έως οκτώ εκατ. δολάρια, ποσόν που είναι σταγόνα στον ωκεανό του ελλείμματος του NAT. Ένω για να καλυφθούν τα ελλείμματα με την αύξηση των εισφορών των πλοιοκτητών, θα έπρεπε να υπάρξει σχεδόν τετραπλασιασμός των σημερινών εισφορών προς το NAT πράγμα που είναι ανέφικτο. Άλλωστε, η συνολική επιβάρυνση της πλοιοκτησίας για την πρόνοια υπέρ των ναυτικών είναι αισθητά ανώτερη από την αντίστοιχη επιβάρυνση των εργοδοτών της ξηράς και προσεγγίζει σχεδόν το 30% επί των καταβαλλομένων αποδοχών.

Για την άμεση αντιμετώπιση του οικονομικού προβλήματος του NAT υπάρχει, σύμφωνα με πληροφορίες, μία σκέψη για την καθιέρωση ενός ειδικού λαχείου το οποίο θα μπορούσε, λόγω χάρη, να ονομασθεί λαχείο του Έμπορικού Ναυτικού, τά εσοδα του οποίου θα διατίθενται αποκλειστικά υπέρ του NAT. Η σκέψη, την οποία επικρατούμε, άνηκει στον ύπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή και κατά την αντίληψή μας πρέπει να υλοποιηθεί το ταχύτερο δυνατόν για να σταματήσει ο βραχνάς που προκαλεί ή προσπάθεια για την εξεύρεση των χρημάτων που απαιτούνται κάθε μήνα για την καταβολή των συντάξεων.

ΚΑΡΑΜΕΛΕΣ ΚΑΙ ΜΑΝΤΖΟΥΝΙΑ

Καραμέλες, λοιπόν, κατά μία παραταξιακή έφημερίδα, τα πολλά πλοία με Έλληνική ση-

μαία για τα οποία αγωνίζονται επίμονα τα «Ναυτικά Χρονικά» και άφελεις οι ναυτικοί που δέχονται την αντίληψη ότι μόνο με τα πολλά πλοία θα λυθεί οριστικά το ζήτημα της αποδοτικής άπασχολήσεως και το οικονομικό πρόβλημα του NAT ενώ ταυτόχρονα θα ένισχυθεί και η εθνική οικονομία.

Η παραταξιακή έφημερίδα δεν άρκεται όμως σ' αυτό αλλά διαστρέφει και την πραγματικότητα αφήνοντας να ύπονοηθεί ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι τα πολλά πλοία θα θεραπεύσουν — σαν το νερό του Καματερού — πάσαν νόσον της Ναυτιλίας.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν ύποστηριξαν ποτέ ότι με τα πολλά πλοία θα θεραπευθούν οι άρρώστιες της Ναυτιλίας, όπως γράφει η έφημερίδα. Έγραψαν απλά ότι με τα πολλά πλοία με Έλληνική σημαία:

Θά έχουν συνεχή και αποδοτική άπασχόληση όλοι οι Έλληνες ναυτικοί, ακόμη και οι συνταξιούχοι του NAT που θά θέλουν να συμπληρώσουν τις γλιόχρες συντάξεις που δίνει το Ταμείο. Θά αντιμετώπισθεί το οικονομικό πρόβλημα του Ταμείου που έχει δημιουργηθεί: Πρώτα πρώτα, από τις δύο δεκάδες χιλιάδες και πλέον «άλεξιπτωτιστές» που παίρνουν συντάξεις χωρίς να έχουν πληρώσει ούτε μία δραχμή στο NAT και για τους οποίους η παραταξιακή έφημερίδα δεν έχει γράψει ποτέ τίποτε ισχυριζόμενη ότι για την κακοδαιμονία του NAT φταίνε μόνο οι έφοπλιστές που πληρώνουν δήθεν για την πρόνοια υπέρ των ναυτικών λιγότερα από τους εργοδότες της ξηράς, ενώ στην πραγματικότητα πληρώνουν πολύ περισσότερα — 29,5% περίπου έναντι 21% των εργοδοτών της ξηράς. Κατά δεύτερο λόγο, από την ελαχίστη ασφαλιστική προστασία, από τους συνταξιοδοτούμενους λόγω ανικανότητας που δεν επανεξετάζονται ποτέ για να διαπιστωθεί αν συνεχίζεται η ανικανότητά τους, από εκείνους που έχουν «φορτωθεί» στο NAT βάσει της διαδοχικής ασφαλίσεως παρά το γεγονός ότι σε όλη τους τη ζωή ήταν ασφαλισμένοι σε άλλους ασφαλιστικούς φορείς και εργάστηκαν σε πλοία ή «τα-

ξίδεψαν» τα φυλλάδιά τους δύο χρόνια και πήραν από το NAT συντάξεις με τις προϋποθέσεις που έχουν θεσπισθεί μόνο για αυτούς που άσκουν πραγματικά το τραχύ ναυτικό επάγγελμα.

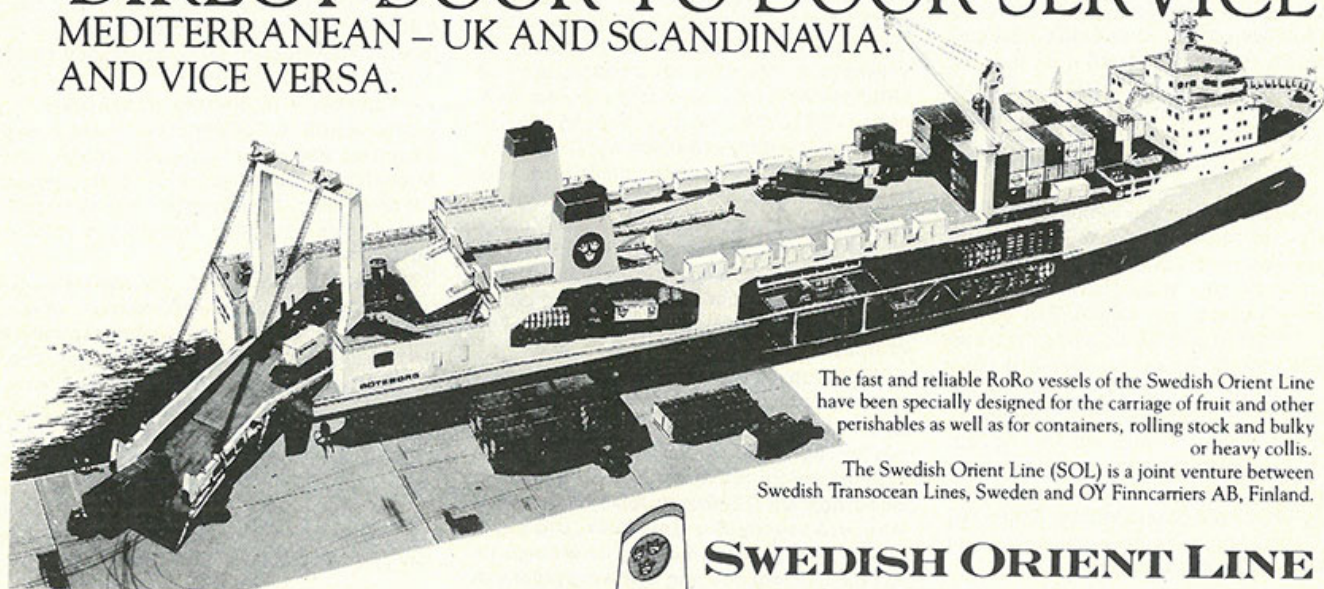
Και θά ένισχυθεί ο τόπος που αντιμετωπίζει δεινή οικονομική κρίση ώστε να μην καταφύγει στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο που συνεχώς εξορκίζει ή παράταξη της εν λόγω έφημερίδας, ενώ ταυτόχρονα κάνει τά αδύνατα δυνατό για να βρεθεί ή χώρα στην άσφυκτική άγκαλιά και τόν έλεγχό του.

Η παραταξιακή έφημερίδα δεν λέγει το παραμικρό, δεν κάνει ούτε μία πρόταση για την εξασφάλιση της άπασχολήσεως των ναυτικών και την αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων του NAT και του τόπου. Γράφει μόνο ότι οι ναυτικοί «συνειδητοποιούνται ταξικά, οργανώνονται μαζικά και αγωνίζονται συντονισμένα και αποφασιστικά για να υπερασπίσουν το ψωμί τους χωρίς να λέγει το παραμικρό για το που, σε ποιά δηλαδή πλοία, θά δουλέψουν οι ναυτικοί. Αυτό φαίνεται ότι δεν ενδιαφέρει την παραταξιακή έφημερίδα (έκτός αν έχει κατά νου ότι μπορεί οι ναυτικοί μας να εξασφαλίσουν άπασχόληση κατά το πρότυπο των Φιλιππινέζων, των Κορεατών, των Πακιστανών, των Πολωνών κλπ. — αυτή ξέρει), αυτή ρίχνει τις διακηρύξεις της που όμως δεν γεμίζουν το στομάχι ούτε των ναυτικών, αλλά ούτε των παιδιών και των οικογενειών τους.

Ποιός, λοιπόν, προσφέρει Καραμέλες σαν το θαυματουργό νερό του Καματερού και μαντζούνια; Οι άφελεις, κατά την παραταξιακή έφημερίδα, συντάκτες των «Ναυτικών Χρονικών» (που σημειώτεον εργάζονται δύο οκτώωρα την ήμερα και αν βρίσκονταν σε χώρες στις όποιες προσβλέπει η έφημερίδα θά είχαν άνακηρυχθεί ήρωες της εργασίας) ή άλλοι;

Οι ναυτικοί μας είναι οι μόνοι που μπορούν να κρίνουν. Και θα κρίνουν.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

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

γής του νέου ύπαρχου θα γίνει από το 'Ανώτερο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος και σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις για τη θέση αυτή θα επιλεγεί τελικά ο κ. Βασσόπουλος που ήδη εκτελεί προσωρινά καθήκοντα ύπαρχου.

ΠΟΙΟΥΣ ΚΟΡΟΪΔΕΟΥΝ;

Είναι γνωστό σε όλους ασχολούνται με όποιονδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία ότι οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στην έγκριτική πράξη νηολογήσεως δεν μπορούν ούτε να ανακληθούν και ούτε να μεταβληθούν εάν δεν συγκατατεθεί ο άμεσος ενδιαφερόμενος, δηλαδή ο ναυτιλιακός επιχειρηματίας ο οποίος έχει κάνει ειδική σύμβαση με το Κράτος, αφού βεβαίως θα έχει εξασφαλίσει και τη συναίνεση και των ένυποθικών δανειστών, εάν υπάρχουν. Γι' αυτό προκαλεί έντονη πωση το γεγονός ότι οι καρεκλόκονταυροι επαναλαμβάνουν σε κάθε ευκαιρία το αίτημα για την ανάκληση των μέτρων για τη Ναυτιλία, μεταξύ των οποίων είναι και οι διμερείς συμβάσεις για την άπασχόληση ξένων ναυτικών στα ελληνικά πλοία, οι οποίες, όπως είναι σε όλους γνωστό, έχουν περιληφθεί στις έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως των πλοίων και συνεπώς δεν μπορούν επ' ουδενί λόγω να ανακληθούν και παύουν να ισχύουν μόνο όταν το πλοίο διαγραφεί από το έθνικό νηολόγιο για οποιονδήποτε λόγο.

Ποιους κοροϊδεύουν, λοιπόν, οι καρεκλόκονταυροι με την συνεχή επανάληψη του αιτήματος για την ανάκληση αυτού του συγκεκριμένου μέτρου που δεν μπορεί να ανακληθεί με τίποτε; Και τί θέλουν να δείξουν; Ότι

αγωνίζονται για την προάσπιση των συμφερόντων και των δικαιωμάτων των ναυτικών τη στιγμή που έχει γίνει αντιληπτό από όλους ότι τα συμφέροντα και τα δικαιώματα των ναυτικών μας προασπίζονται με το διάλογο και την εργασιακή ειρήνη που θα επιτρέψει την προσέλκυση στο έθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων που θα εξασφαλίσουν την ευημερία στους ναυτικούς μας και στον τόπο.

ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Η υπογραφή του συμβολαίου για τη δανειοδότηση από την ΕΤΒΑ του Πολεμικού Ναυτικού με 3,5 δισ. δραχμές για τον έκτακτο χρονοισμό πέντε αντιτορπιλικών σηματοδοτεί μία νέα περίοδο για τη χειμαζόμενη ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

Είναι χαρακτηριστική γι' αυτό η δήλωση που έκανε μετά την υπογραφή του δανειστικού συμβολαίου ο αρχηγός του ΓΕΝ αντιναύαρχος κ. Λεων. Βασιλικόπουλος:

«Με τον έκτακτο χρονοισμό των πέντε πλοίων υπογράμμισε ο κ. Βασιλικόπουλος, αυξάνεται η επιχειρηματική ικανότητα του στόλου, και παράλληλα δραστηριοποιούνται οι δύο μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της χώρας μας. Από την πλευρά του το Πολεμικό Ναυτικό θα κάνει ό,τι πρέπει, ώστε η χρησιμοποίηση των χρημάτων να είναι αυτή που πρέπει να είναι».

Άλλες πηγές του υπουργείου Έθνικης Άμυνας μετά την τελική υπογραφή της συμφωνίας, τόνισαν ότι μέσα στο 1987 θα έχουν

ολοκληρωθεί και οι ενέργειες που γίνονται από το Πολεμικό Ναυτικό για την αγορά νέων φρεγατών.

ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Από καιρό τώρα οι Ιάπωνες επιδιώκουν να εισχωρήσουν στην αγορά των κρουαζιερόρων, τόσο σαν επιχειρηματίες όσο και σαν κατασκευαστές. Γι' αυτό και τα ιαπωνικά ναυπηγεία, έφθον δεν μπόρεσαν ακόμα να κλείσουν καμία ξένη παραγγελία, απεφάσισαν να ναυπηγήσουν ένα έθνικό υπερωκεάνιο, με τελικό στόχο να άρουν τους δισταγμούς των έφοπλιστών της Δύσεως δείχνοντας τους τι είναι σε θέση να κατασκευάσουν.

Πρόσφατα πράγματι κυκλοφόρησε η επίσημη είδηση ότι οι δύο κλάδοι της Mitsui OSK Lines (φορτηγά και επιβατηγά) πρόκειται να ναυπηγήσουν το μεγαλύτερο υπερωκεάνιο της Ιαπωνίας. Θα είναι ένα σκάφος των 18.000 τόν. γκρός δυνάμενο να μεταφέρει 600 επιβάτες με ταχύτητα 20 μιλίων.

Πρός το παρόν, τα λίγα ιαπωνικά υπερωκεάνια είναι μάλλον του τύπου των πλωτών συνεδρίων και οπωσδήποτε έντελως διαφορετικά από τα πολυτελή κρουαζιερόπλοια της Καραϊβικής. Τα άλλα επιβατηγά πλοία τους είναι κυρίως άκτοπλοικά. Πάντως οι ενδιαφερόμενοι κύκλοι της χώρας δεν άγνοούν ότι περί τα πέντε εκατομμύρια Ιάπωνες ξεκινούν κάθε χρόνο για κρουαζιέρες του έξωτερικού και ότι επομένως υπάρχουν πάρα πολλοί λόγοι για τους οποίους ένα έκατο τοίς εκατό ιαπωνικό υπερωκεάνιο θα μπορούσε να εξασφαλίσει την επιτυχία του.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Ελλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει το μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού εμπορικού στόλου.

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά το 1985 ήταν
17.163.000.000 δολάρια.

Διά πληροφωρίας αποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς εν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

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

Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Στό τέλος του Δεκεμβρίου το Συμβούλιο των Υπουργών Βιομηχανίας της ΕΟΚ κατέληξε σε οριστικές αποφάσεις πάνω στο λεγόμενο θέμα της βιομηχανίας των ναυτικών κατασκευών της Κοινότητας, υιοθετώντας την 6η οδηγία (directive) που αναφέρεται στις ναυπηγικές επιχορηγήσεις.

Η «οδηγία» αυτή που θα ισχύσει επί τέσσερα χρόνια έχει τους ακόλουθους στόχους: α) τη διατήρηση μιάς μακροπρόθεσμα ανταγωνιστικής ναυπηγικής βιομηχανίας εντός της Κοινότητας, β) τη δημιουργία των συνθηκών που θα επιτρέψουν την αναδιάρθρωση των ναυπηγείων των κρατών - μελών και τον προσανατολισμό τους προς τους τομείς της αγοράς που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα και γ) την εξασφάλιση της διαύγειας των εθνικών συστημάτων βοήθειας με αποφυγή κάθε διαταραχής του συναγωνισμού μεταξύ των κρατών - μελών.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών η «οδηγία» παραδέχεται ως συμβιβαστική μέτρο την Κοινή Αγορά, την οικονομική ενίσχυση της ναυπηγικής παραγωγής, μέχρις ότου έλθουν οι όροι που δεν θα ξεπερνά το 28% της αξίας του συμβολαίου. Προβλέπεται επίσης η αναθεώρηση του όρου αυτού με στόχο την προοδευτική μείωσή του. Το άνωτατο αυτό όριο καλύπτει κάθε είδους ενίσχυση, κρατική, περιφερειακή ή τοπική και κάθε μορφή παραγωγικής επιχορηγήσεως, είτε απ' ευθείας προς το ναυπηγείο (έστω και για λειτουργικούς σκοπούς) είτε προς τον έφοπλιστή για την κατασκευή ή μετασκευή πλοίου σε ναυπηγείο της Κοινότητας. Συμπληρωματικές επιχορηγήσεις επιτρέπονται μόνο για την ενθάρρυνση της ναυπηγικής αναδιάρθρωσης (επενδύσεις, κλείσιμο, έρευνα).

Η εφαρμογή της «οδηγίας» αρχίζει από την πρώτη του νέου έτους, πλην της Ισπανίας και Πορτογαλίας, οι οποίες ως νέα μέλη απολαμβάνουν επί μία τετραετία εξαιρέσεις ως προς το άνωτατο όριο.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η Έμποροναυτική Ένωση της Λιβερίας και η κυβέρνηση του Παναμά διαμαρτύρονται έντονα κατά της προθέσεως της Νορβηγικής κυβέρνησης να υποχρεώσει τα πλοία νορβηγικής πλοιοκτησίας που τελούν υπό τις σημαίες Λιβερίας και Παναμά, όπως μετάσχουν στο μπούκοτ των θαλασσίων μεταφορών της Νότιας Αφρικής. Σημειωτέον ότι για να τεθεί σε εφαρμογή η απόφαση αυτή της Νορβηγικής κυβέρνησης θα πρέπει προηγουμένως να επικυρωθεί από το Κοινοβούλιο της χώρας.

Σε σχετική έκθεσή τους οι Λιβεριανοί υπενθυμίζουν ότι σύμφωνα με την παραδοσιακή πρακτική, την επί του πλοίου δικαιοδοσία άσκει η χώρα στην οποία το πλοίο είναι νηολογημένο. Έξάλλου και οι δύο ανωτέρω χώρες δεν αποκρύπτουν ότι είναι σφόδρα αντίθετες με την πολιτική του «άπαρτχάιντ»

που εφαρμόζει η Νότια Αφρική, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να ανέχονται όπως μια τρίτη χώρα εφαρμόζει τις αποφάσεις και το δίκαιο της σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα δικά τους νηολόγια.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Ο ναυτικός ασφαλιστικός τομέας του Λονδίνου στάθηκε το 1986 αρκετά καλύτερος από το προηγούμενο έτος. Κατά την ανακοίνωση του Ινστιτούτου των Ασφαλιστών του Λονδίνου (ILU) αυτό αποδίδεται αφενός μεν στην μείωση των απωλειών πλοίων και αεροσκαφών και αφετέρου στην αύξηση των ασφαλιστρών των πλοίων.

Τό 1986 γνώρισε τη μεγαλύτερη απαίτηση αποζημιώσεως, ανερχόμενη σε 85 εκατ. λιρών, στη υπόθεση του «πυρκαϊάς ναυαγίου» του Ολλανδικού υποβρυχίου Walrus τον περασμένο Αύγουστο. Συνολικά το έτος αυτό χάθηκαν 156 πλοία 1,21 εκατ. τον. γκρός, έναντι 189 σκαφών 1,23 εκατ. τον. γκρός του 1985. Περί τα 98 πλοία υπέστησαν επιθέσεις στην περιοχή του Περσικού κόλπου, έναντι 47 του 1985. «Επ' αυτού ειδικώς ο Πρόεδρος του ILU πιστεύει ότι η επίκληση ξένων ναυτικών δυνάμεων για την προστασία εμπορικών πλοίων κατά τους πλόες τους στη περιοχή διά του Κόλπου δεν είναι σωστή, γιατί το μέτρο αυτό δεν μπορεί παρά να επιφέρει αύξηση των κινδύνων.

Αντίθετα, μεγάλες δυσκολίες αντιμετώπιζε ο τομέας των μονάδων υποβρυχίων εξορύξεων. Οι μισές σχεδόν από τις μονάδες αυτές βρισκόνταν στο τέλος του έτους εκτός υπηρεσίας. Στη διάρκεια δε του έτους σημειώθηκε στον τομέα αυτόν μία από τις μεγαλύτερες απώλειες κατά την εκ πυρκαϊάς καταστροφή της πλωτής εξέδρας «Μέξικο II» της οποίας η αξία υπολογίζεται σε 52,5 εκατ. δολλαρίων.

Η ΦΗΜΗ ΤΟΥ LLOYD'S

Η έκθεση της κυβερνητικής επιτροπής έρευνας του Lloyd's που ανακοινώθηκε επίσημα στις 22 Ιανουαρίου, προκάλεσε αντιφατικές παρατηρήσεις για το 300 έτων «Ιδρυμα της ναυτασφαλιστικής αγοράς». Έτσι ο μέν Πρόεδρος της Επιτροπής ανεγνώρισε ότι το Lloyd's αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα διαρκούς αυτοελέγχου και δρά με άμεσότητα και αποφασιστικότητα τόσο για την τιμωρία των υπευθύνων της ναυταπάτης όσο και για την κατάργηση των ανεπαρκών κανονισμών. Όσοσο ο έπαινος αυτός δεν ήταν αρκετός να αναίρεσει τον αντίκτυπο από τη σειρά των σκανδάλων που στιγμάτισαν από το 1980 τη φήμη του Ιδρύματος. Τα σκάνδαλα αυτά αναφέρονται στην υπόθεση μιάς εταιρίας του Lloyd's στο λογαριασμό της οποίας διαπιστώθηκε έλλειμμα 25 εκατ. δολλαρίων, στην ιδιαίτερα θολή υπόθεση δωροδοκίας κάποιου κ. Jan Posgate καθώς και σε

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μπορεί να μη μας έντυπωσιάζει η είδηση πως η Ν. Κορέα, εκτός από τους πέντε πυρηνικούς αντιδραστήρες που διαθέτει (4 εν ενεργεία και 1 υπό κατασκευή), παράγγειλε άλλους τέσσερις των 900 megawatt στις «Ην. Πολιτείες (Combustor Engineering και General Electric). Γιατί η μεγάλη απόσταση που χωρίζει την μακρινή Κορέα από την έστια της πρόσφατης καταστροφής του Τσερνόμπιλ, συμβάλει ασφαλώς στο να ξεχωρίζουν οι συνέπειες που προκάλεσαν την οδυνηρή εμπειρία της Εύρωπης.

Δεν μπορεί όμως να μη μας ξενίζει η είδηση ότι η Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας του όχι και τόσο μακρινού Ιράκ, από τη στιγμή απ' τη συμφορά του Τσερνόμπιλ, επισπεύδει τη συνεργασία του με το συγκρότημα Atomenergoproekt της Σοβιετικής Ένώσεως για την ανάπτυξη ενός προγράμματος πυρηνικής ενέργειας στη χώρα, που περιλαμβάνει την εγκατάσταση αρκετών πυρηνικών εργοστασίων μέσου μεγέθους. Ήδη μάλιστα οι Σοβιετικοί έχουν συμπληρώσει το πρώτο στάδιο της μελέτης και προχωρούν στην επιλογή των καταλλήλων θέσεων για την εγκατάσταση των σταθμών.

Παράλληλα όμως με την έκπληξη, η είδηση μας διδάσκει πόσο εύκολα ο άνθρωπος ξεπερνά τις συνέπειες των δικών του σφαλμάτων και βαδίζει αδίστακτος προς τα μεγάλα του πεπραγμένα. Χωρίς φυσικά να ξέρει αν πρόκειται για τα πεπραγμένα του θριάμβου ή του όλεθρου.

Άλλες δόλιες πράξεις των οποίων η δικαστική διερεύνηση δεν έχει ακόμα τελειώσει και οι οποίες αναφέρονται στη δράση μεσιτικού γραφείου συνεπαγόμενη ζημία πολλών εκατ. λιρών για τους ασφαλιστές που είχαν καλύψει τους κινδύνους.

Πέραν αυτών η Επιτροπή Έρευνας προέβη στη διατύπωση σειράς συστάσεων που θα πρέπει να εφαρμοσθούν εντός ενός έτους. Μεταξύ αυτών είναι ο ανασχηματισμός του συμβουλίου του Lloyd's με συμμετοχή «outsiders» οριζομένων με σύμφωνη γνώμη της Τράπεζας της Αγγλίας καθώς και η εφαρμογή πολλών νέων κανόνων «καλής συμπεριφοράς», όπως η παροχή περισσοτέρων πληροφοριών στους ασφαλιστές (underwriters) επί των όρων ασφαλίσεως και των μεσιτών που τις προτείνουν, η δημιουργία μεσολαβητού για την αποδοχή των παρόντων κατά των πρακτόρων και των α-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

σφαλιστικών συνδικάτων και ακόμα η υιοθέτηση συστήματος συμπληρωματικής ασφάλειας για τον εντός ορισμένων ορίων συμψηφισμό των ζημιών των ασφαλιστών.

ΟΙ ΠΑΓΟΙ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ

Συνήλθε στο Λένινγκραντ η διεθνής διάσκεψη για την οργάνωση της χειμερινής ναυσιπλοΐας στη Βαλτική, στην οποία εκτός των τεσσάρων μονίμων μελών της (ΕΣΣΔ, Δανία, Φινλανδία, Σουηδία) πήρε για πρώτη φορά μέρος και η Δ. Γερμανία.

Η εύρεση χρησιμοποίησης των παγοθραυστικών επεξεργάστηκε σημαντικά τις δυνατότητες προσεγγίσεως των εμπορικών πλοίων στα αποκλεισμένα από τους πάγους λιμάνια. Για παράδειγμα, το Λένινγκραντ δέχεται περί τα 1.000 ξένα σκάφη τους χειμερινούς μήνες, όπως και το Τάλιν και η Ρίγα και ακόμα οι λιμένες της Φινλανδίας και της Βορ. Σουηδίας.

Η συνεργασία μεταξύ των πλοίων και των παγοθραυστικών πού τους ανοίγουν το πέλασμα, διευκολύνεται με τη συνεχή ανταλλαγή μετεωρολογικών πληροφοριών και τη χρησιμοποίηση χαρτών που δείχνουν την μετατόπιση των πάγων στις πιο πολυσύχναστες οδούς ναυσιπλοΐας μετά το Βοθνικό Κόλπο μέχρι το Limfjord. Η Δ. Γερμανία, που υπέγραψε τελευταία τη Σύμβαση, θα εί-

ναι υποχρεωμένη να παρέχει πληροφορίες για την κατάσταση στους κόλπους του Μεκλεμβούργου και του Κιέλου.

Τα μέλη της διασκέψεως τονίζουν ότι τα παγοθραυστικά των πέντε ως άνω χωρών παρέχουν χωρίς αποζημίωση τη βοήθειά τους σε πλοία που αντιμετωπίζουν δυσκολίες, το δε πρωτόκολλο που υπεγράφη στην ως άνω διάσκεψη προβλέπει τη συνεχή επαφή μεταξύ όλων των παγοθραυστικών της Βαλτικής.

ΓΙΕΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τά προσωρινά αποτελέσματα (Απριλίου - Σεπτεμβρίου) της οικονομικής χρήσεως των έξι μεγάλων έφοπλιστικών οίκων της Ιαπωνίας δείχνουν μία γενική πτώση του κύκλου εργασιών της τάξεως του 28,3%. Κατά το μείζ, στην κατηγορία των πλοίων τακτικών γραμμών οι εισπράξεις έπεσαν κατά 32% στη δε κατηγορία των πετρελαιοφόρων κατά 17%. Οι έξι μεγάλες εταιρίες Νίππον, Μιτσούι, Καμасаκι, Τζαπάν, Γιαμασίτα και Σόβα αποδίδουν την κάμψη στην ανατίμηση του γιέν κατά 30% σε σχέση με το δολλάριο, δεδομένου ότι το 80% των συμβολαίων τους έχουν συναφθεί ο αυτό το νόμισμα.

Έξάλλου οι συνολικές ζημιές εκμεταλλεύσεως έφθασαν τα 21 δισεκ. γιέν έναντι πλεονάσματος 21 εκατ. γιέν της 30 Σεπτεμβρίου

του 1985. Χαρακτηριστικό είναι ότι η Mitsui OSK-Line παρουσίασε για πρώτη φορά έλλειμμα μετά το 1978, ενώ η Yamashita είδε το έλλειμμα της να ξεπερνά τα 7,3 δισεκ. γιέν έναντι ενός δισεκ. του προηγούμενου έτους. Τέλος, η μέν Kawasaki Kisen γνώρισε από τον Ιούλιο και πέρα μία ύψωση των ναύλων της στις γραμμές Ειρηνικού - Β. Αμερικής που της επιτρέπει την πρόβλεψη για καθαρό πλεόνασμα 2 δισεκ. γιέν, ενώ η Showa Line αντιμετωπίζει την πώληση οκτώ πλοίων της.

ΑΙΔΩΣ, ΑΡΓΕΙΟΙ

Έντυπα που φιλοδοξούν να χαρακτηρίζονται ναυτιλιακά δεν ανέφεραν ούτε λέξη για την τιμητική διάκριση που έγινε από την Ένωση Πλοίαρχων σε έναν σεμνό δημοσιογράφο, τον κ. Σωτήρη Αράπη, ναυτιλιακό συντάκτη της «Ναυτεμπορικής» και συνεργάτη από πολλών ετών της «Ναυτιλιακής» για την πολύχρονη προσφορά του στην πλοιαρχική τάξη και στην Έλληνική Ναυτιλία γενικότερα.

Στο θέμα της βραβεύσεως του κ. Αράπη υπήρξαν και άλλα τινά: Λέγεται, δηλαδή, ότι από μικρόψυχους υπήρξαν και διαβήματα του τύπου γιατί αυτός και όχι εμείς.

Αϊδώς, Αργείοι.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η από μακρού αναμενόμενη συνάντηση των ύπουργών Οικονομικών των πλουσίων χωρών πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι στις 21/22 Φεβρουαρίου, αλλά την τελευταία στιγμή η Ιταλία δεν δέχθηκε να μετάσχει, θεωρώντας ότι η παρουσία της (όπως και του Καναδά) ήταν μόνο για τους τύπους, αφού οι αποφάσεις είχαν ήδη ληφθεί από τους πέντε μεγάλους (Η.Π.Α., Ιαπωνία, Δ. Γερμανία, Γαλλία, Αγγλία). Ως αναμενόμενα καμιά σχετική απόφαση δεν ελήφθη, εκτός της συνεργασίας των Κεντρικών Τραπεζών για μία σταθεροποίηση των νομισματικών ισοτιμιών.

Η απειλή τελωνειακού πολέμου ΕΟΚ/ΗΠΑ εντέλει απέσοβη, με μία συμφωνία για την εξαγωγή 2 εκατ. τόννων καλαμποκιού ετησίως στην Ισπανία και Πορτογαλία.

Οι αντιφατικές κατά καιρούς δηλώσεις των διαφόρων αξιωματούχων των ΗΠΑ (Μπαϊκερ και Βόλκερ), της Ιαπωνίας (Σουμίτα) και Δ. Γερμανίας (Πόλ), συνεχίζουν να επηρεάζουν τις τιμές του δολλαρίου, γιέν, μάρκου και αντίστοιχων των άλλων νομισμάτων.

Οι γνώμες για την εξέλιξη των ισοτιμιών διχάζονται. Άλλοι μιλούν για 1.70 μάρκα και 140 γιέν και άλλοι για 1.90 μάρκα και 160 γιέν.

Τέλος, η αναστολή για τρεις μήνες από

την Βραζιλία της πληρωμής των τόκων των χρεών της, που ανέρχονται σε 12,5 δισεκ. δολλάρια ετησίως, για να επιτύχει μία αναδιαπραγμάτευση των όρων πληρωμής, δεν αποκλείεται να έχει δυσάρεστες επιπτώσεις στις Αμερικανικές Τράπεζες που είναι οι κύριοι πιστωτές της.

Τό δολλάριο ΗΠΑ

Μία σχετική ανακατάταξη στο χρηματιστήριο Ν. Υόρκης, έφερε τον δείκτη βιομηχανικών μετοχών DOW JONES από το ρεκόρ των 2206.0 μονάδων στο επίπεδο των 2150.7 (9.2.87) κι αυτό ύστερα από διάφορα άπροσδόκητα και αδικαιολόγητα σκαπανεβάσματα, όπως αυτό της 30 Ιανουαρίου που παρουσίασε σε λίγες ώρες μία άνοδο 64 μονάδων για να επακολουθήσει πανικός και μία πτώση 115 μονάδων.

Η άνοδος των τιμών του χρηματιστηρίου Ν. Υόρκης δεν οφείλεται μόνο στην κερδοσκοπία αλλά και σε κύμα επενδύσεων σε αμερικανικές μετοχές από Βρετανούς, Ολλανδούς, Ιάπωνες και Γερμανούς, λόγω του φθηνού δολλαρίου. Έτσι ενώ ορισμένοι κύκλοι φοβούνται μία επανάληψη του κράχ του 1929, άλλοι προβλέπουν μία περαιτέρω άνοδο του δείκτη DOW JONES στα 2500 με 3000 στις αρχές του 1988.

Όσον αφορά την οικονομία οι διάφοροι

δείκτες είναι κάθε άλλο παρά ενθαρρυντικοί εκτός του πληθωρισμού, που κατά τα τελευταία στατιστικά στοιχεία φέρει τον δείκτη στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 ετών (1.1%) και της ανεργίας που βρίσκεται στο επίηλο σημείο (για ευρωπαϊκά μεγέθη) των 6,7% με αύξηση απασχολήσεως εκτός του αγροτικού τομέως κατά 448.000 νέες θέσεις.

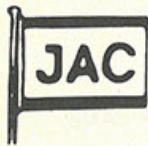
Όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη, ο δείκτης για το τελευταίο τρίμηνο του 1986 έπεσε στο 1,3% (έναντι 1,7% που είχε αρχικώς άγγελθεί) και για όλο το έτος στο 2,5%. Για το 1987 οι γνώμες δίστανται από 1% σε 3%.

Ο τομέας του εμπορίου παρά την πτώση της τιμής του δολλαρίου κατά 30-40% από τον Σεπτέμβριο του 1985 παραμένει απελπιστικά έλλειμματικός (δολλ. 169,8 δισεκ. το 1986 εκ των οποίων 10,7 δισεκ. τόν Δεκέμβριο).

Λίρα Αγγλίας

Όπως και τα άλλα χρηματιστήρια αξιών, έτσι και το χρηματιστήριο του Λονδίνου σπάζει το ένα ρεκόρ μετά το άλλο. Ο δείκτης του FINANCIAL TIMES έφθασε στις 19 Φεβρουαρίου τις 1567 μονάδες παρουσιάζοντας άνοδο πέραν των 100 βαθμών από την αρχή του έτους.

Αυτό κυρίως οφείλεται στην απελευθέρωση του χρηματιστηρίου και στις φήμες περί μειώσεως της φορολογίας στον νέο προϋπολογισμό καθώς και στην προβλεπόμενη μείωση των επιτοκίων.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

Εξ άλλου οι τιμές του πετρελαίου που διατηρούνται σε σχετικώς υψηλά επίπεδα, καθώς και η άμελητέα άνοδος του πληθωρισμού συντείνουν σε προβλέψεις άνοδου του ΑΕΠ κατά 2,8% έναντι 2,5% το 1986.

Οι τιμές της λίρας παραμένουν σχετικώς υψηλές 1.52 με 1.55 δολλ., αλλά η κυβέρνηση θάτοσερ δεν θεωρεί ότι είναι καιρός για την λίρα να επιστρέψει στα πλαίσια των ισοτιμιών και κανόνων του Ε.Ν.Σ.

Τό Γερμανικό μάρκο

Η έπανεκλογή του Καγκελαρίου Κόλ, όφειλεται σε πολλά επιτεύγματα της κυβερνήσεώς του σε όλους τους τομείς.

Από άρνητικό ρυθμό ανάπτυξης το 1982, το 1983 παρουσιάζει άνοδο 1,5% και έκτοτε ετήσιο ρυθμό 2,5% με 2,8%. Για το 1987 το ακριβές μάρκο πληθεί τις εξαγωγές και υπάρχει πιθανότης ο ρυθμός να πέσει κάτω από το 2%.

Η άνοδος του ΑΕΠ επιτεύχθηκε ενώ ο πληθωρισμός υποχωρούσε σταθερά για να γίνει άρνητικός το 1986 κατά 1,2%.

Επίσης το δημοσιονομικό έλλειμμα μειώθηκε για να φθάσει το 1986 στο 2% του ΑΕΠ με στόχο να πέσει ακόμη περισσότερο το 1987 στο 1,8%. Τέλος το έμπορικό πλεόνασμα ξεπέρασε τα 112 δισεκ. μάρκα το 1986.

Τό μόνο μελανό σημείο είναι η άνοδος της άνεργίας από 7,5% το 1982 σε 9% το 1985, που όμως μειώθηκε στα 8,7% το 1986 με στόχο το 8,5 για το 1987, αν και με την συνεχή άνοδο του μάρκου υπάρχει φόβος στασιμότητας του ρυθμού ανάπτυξης.

Τό Γαλλικό φράγκο

Υστερα από έλλειμμα της τάξεως των 30 δισεκ. φράγκων στο έμπορικό ισοζύγιο το 1985, τα 500 εκατ. πλεόνασμα του 1986 αποτελεί κατόρθωμα που βασικά όφειλεται στην πτώση της τιμής του δολλαρίου και των πετρελαίων.

Εξ άλλου το ΑΕΠ αύξήθηκε στο 2% έναντι του 2,5% που προέβλεπε αρχικώς η κυβέρνηση, ή οποία για το 1987 έβαλε στόχο το 2,8%.

Οι ιδιωτικοποιήσεις συνεχίζονται με ταχύ

ρυθμό, ύστερα από την επιτυχία διαθέσεως των μετοχών στον ιδιωτικό τομέα, της St. Gobain και της Paribas.

Στό πρόγραμμα είναι οι τράπεζες Societe Generale για το δεύτερο εξάμηνο του 1987, εν συνεχεία η Credit Commercial de France, καθώς και μεγάλες βιομηχανίες.

Η τιμή του φράγκου παραμένει γύρω στα 6 φρ. το δολλάριο, ενώ έναντι του μάρκου διατηρείται μέσα στα πλαίσια του Ε.Ν.Σ.

Τά επιτόκια παραμένουν σχετικώς υψηλά για Κοινοτικά δεδομένα (άνω του 8,5%) αλλά αυτό είναι αναγκαίο για να σταθούν οι τιμές του φράγκου έναντι του μάρκου.

Τό Ιαπωνικό γιέν

Όπως αναμενόταν η Ιαπωνία υπό τη πίεση των ΗΠΑ ανακοίνωσε στις 23 Φεβρουαρίου την νέα μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου κατά 1,5 μονάδα στα 2,5% που είναι το χαμηλότερο επιτόκιο της ιστορίας της Ιαπωνίας.

Η νέα μείωση κατά τον διοικητή της Τράπεζας Ιαπωνίας θά συντείνει σε μία σταθεροποίηση του γιέν και μία αναθερμανση της οικονομίας, που η άνοδος του γιέν βάζει σε κίνδυνο.

Παρά την συνεχή άνοδο της τιμής του γιέν καθ' όλο το 1986, το έμπορικό πλεόνασμα έφθασε το ρεκόρ των 82,7 δισεκ. δολλ. (εξαγωγές +9,4%, εισαγωγές +2,8%). Η τάση αυτή συνεχίσθηκε και τον Ιανουάριο του 1987 που άφησε ένα πλεόνασμα της τάξεως των 4,3 δισεκ. δολλ. έναντι 1,9 δισ. δολλ. τον Ιανουάριο του 1986.

Η μεγάλη άνοδος του γιέν έναντι του δολλαρίου προκαλεί την έξοδο τεραστίων Ιαπωνικών κεφαλαίων προς την Αμερικανική αγορά που παρά την κατακόρυφη άνοδο των τιμών του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης συνεχίζει να είναι ο κύριος πόλος έλξης των Ιαπωνικών κεφαλαίων.

Η Δραχμή

Διαρκούντος του μηνός Φεβρουαρίου, η δραχμή παρέμεινε σχετικώς σταθερή με μικρές άρνητικές αποκλίσεις, με εξαίρεση το Έλβετικό φράγκο έναντι του οποίου παρουν

σιάζει μία ελάχιστη βελτίωση. Η μεγαλύτερη απόκλιση (πίναξ 3) είναι έναντι της λίρας Αγγλίας και του δολλαρίου που μετά την συνάντηση των έξι στις 21-22 Φεβρουαρίου παρουσίασε μία μικρή άνοδο έναντι όλων των νομισμάτων πλην της στερλίνας.

ΠΙΝΑΞ 1
Τιμές δολλαρίου Νέας Υόρκης

	23.1.87	23.2.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.8175	1.8395	+ 1.2
Φρ. Έλβ.	1.5270	1.5545	+ 1.8
Λίρ. Αγγλ.	1.5260	1.5385	- 0.8
Φρ. Γαλλ.	6.0720	6.12 50	+ 0.8
Γιέν Ιαπ.			
(100)	152.65	153.65	+ 0.6
Λίρα Ιταλ.			
(100)	1292.00	1307.000	+ 1.1

ΠΙΝΑΞ 2
Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 24.2.87

Μήνες	1	3	6
Δολ. ΗΠΑ	6 5/16	6 1/2	6 1/2
Μαρ. Γερμ.	4 1/16	4 1/8	4 3/16
Λίρ. Αγγλ.	10 5/8	10 1/4	9 7/8
Φρ. Έλβ.	3 3/4	4	4
Φρ. Γαλλ.	9 1/2	8 9/16	8 5/8

ΠΙΝΑΞ 3
Δραχμή - Τιμές FIXING (Τράπεζα Έλλάδος)

	26.1.87	25.2.87	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	132.705	135.050	- 1.7
Μαρ. Γερμ.	73.102	73.440	- 0.5
Φρ. Έλβ.	87.158	86.958	+ 0.2
Λίρ. Αγγλ.	203.400	208.300	- 2.4
Φρ. Γαλλ.	21.911	22.070	- 0.7
Λίρ. Ιταλ.			
(100)	10.288	10.336	- 0.5
Γιέν Ιαπ.			
(100)	87.178	87.792	- 0.7
ECU	150.615	151.760	- 0.8



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΤΟΥ ΔΙΔΟΥΝ ΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΝΑΤ;

Κύριε Διευθυντά,

Τήν 20ην Ιανουαρίου '87 έστειλα μέσω τέ-λεξ, αίτηση προς ΥΕΝ/ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Παρο-χών, κοινοποιουμένης ταυτοχρόνως, της αι-τήσεως προς Ν.Α.Τ., με την παράκληση, ό-πως μου χορηγηθούν επίσημα αντίγραφα πρακτικών συνεδριάσεων του ΔΣ/ΝΑΤ 10.11.65, 1.12.65, 18.12.65, και 15.12.65 τά ό-ποια απέστειλε τό ΝΑΤ διά της ύπ' αριθ. 61333/20441/28.12.65 αναφοράς προς ΥΕΝ, προκειμένου να έκδοθεί ή 16246/2.21.15.5.66 απόφαση περί αναγνωρίσεως και εξαγοράς προϋπηρεσίας (Σημ. πλασματικής στην ού-σία «πραγματικής» τύποις!!!) υπό των έξ Αιγύπτου/Τουρκίας Έλλήνων υπηκόων!!!

Τά πρακτικά τά ζήτησα ως έχω πρόδηλον έννομον συμφέρον, προκειμένου ν' ένεργή-σω τά «Νόμιμα ένώπιον των Έλληνικών Δι-καστηρίων, γιά την προάσπιση του συντα-ξιοδοτικού μου όργάνου — φυσικά δέ και των συμφερόντων μου — ως μη άνήκων στην «πλημμυρίδα» των συνταξιοδοτουμέ-νων υπό του ΝΑΤ «γιαλαντζή» ναυτικών ή άλ-λων «άλεξιπτωτιστών» ως χαρακτηρίζονται οί του νόμου 4377/1964).

Τήν 12ην Φεβρουαρίου έλαβα (τήν ύπο-γραφείσα στις 22 Ιανουαρίου και ταχυδρο-μικήσα την 4.2.82) άπαντητική έπιστολή του ΝΑΤ εις τό τέλεξ μου (τίς ήμερομηνίες τίς μνημονεύω γιά την ιστορία προκειμένου να δή ό άναγνώστης τί «βραδυκίνητο καρά-βι» είναι τό ΝΑΤ πού μου γνωρίζεται ότι τό Διοικητικό Συμβούλιο του ΝΑΤ άπέρριψε τό αίτημά μου γιά χορήγηση έπασήμων άντι-γράφων των πρακτικών ήμερομηνιών 1965-66.

Κυριολεκτικά έμεινα κατάπληκτος με την απόφαση του ΝΑΤ, ή όποία άν μή τί άλλο, έ-πρεπε να αίτιολογεί τόν λόγο της άπορρί-ψεως του νομίμου αίτήματός μου.

Αύθημερόν (10.2.1987) έστειλα άλλο τέλεξ εις τό όποιο και έπαναλαμβάνω τό γεγρονός ότι έχω καθ' όλα έννομον συμφέρον να πλη-ροφορηθώ την μέθοδον με την όποιαν εις τό ταμείο μας (τό ταμείο των πραγματικών ναυτικών) άσχετοι με τό έπάγγελμα του Ναυτικού, Όμογενείς (γιγαντωμένοι ίσως με την άξιοσύνη τους σήμερα οικονομικά, είσπραττοντες όμως πάντοτε την σύνταξή τους πού βγήκε και βγαίνει από τόν ιδρώτα

τών Έλλήνων ναυτικών) και όλα αυτά, χω-ρίς να έχουν πληρώσει δραχμή, φροντίδι των ΤΟΤΕ κυβερνητικών και με την σιωπηρά ένοχο σιγή των ΣΗΜΕΡΙΝΩΝ!

Έξ άλλου τους γνωρίζω ότι ή διαφάνεια εις την ένέργειες και απόφάσεις τους είναι από τίς πρώτιστες ύποχρεώσεις του Τα-μείου, πού στο ΤΕΛΟΣ ΤΕΛΟΣ (τό ΝΑΤ) δέν άνήκει στην κατηγορία των «μικρομάγα-ζων» πού τό άφεντικό κάνει ότι θέλει!

— Γιατί άλήθεια τό ΝΑΤ φοβάται να μου χορηγήσει τά πρακτικά!

— Γιατί οί Διοικούντες τό ΝΑΤ δέν έχουν τό θάρρος να διοικήσουν με διαφάνεια;

Τά άνωτέρω τ' άήνων να τά κρίνουν οί «Έλληνες ναυτικοί»!

Σκέφθηκαν ποτέ οί άνεύθυνοι του ΝΑΤ ότι ΑΡΕΤΗ και ΤΟΛΜΗ είναι τό «Άλφα και τό Ό-μέγα κάθε χρηστής διοικήσεως — έκτός άν κάτι τέτοιο τους είναι άγνωστο είδος. Σκέ-φθηκαν ποτέ ότι τό Ναυτικό Άπομαχικό Τα-μείο δημιουργήθηκε γιά τους ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ μόνο, οί ΝΑΥΤΙΚΟΙ δέ και μόνο αυτοί — ΚΑ-ΝΕΙΣ ΔΕ ΑΛΛΟΣ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ — τό γιγάντωση ύπεύθυνα με τά λεφτά τους και μόνο, ένώ έρχεται ή σκληρή διαπίστωση ότι «ύπαλληλίσκοι», άνεύθυνοι καρεκλοκένταυ-ροι κερδοσκόποι, τό διέλυσαν, με θεατάς γύρω τους ψυχρούς και άπαθείς, τους ΤΟΤΕ και ΤΩΡΑ, εργατοπατέρες οί όποιοι τό μόνο πού γνωρίζουν είναι να «στέκονται μακριά» από «ζεματιστά θέματα» προκειμένου να σώσουν έαυτούς από «εύεργετικές ένθυλα-κώσεις», με μοναδικό άντάλλαγμα την ΣΙΩ-ΠΗ.

Έάν οί τότε κυβερνώντες ήθελαν να έ-φαρμόσουν «ΕΘΝΙΚΟΚΟΙΝΩΝΙΚΗ» πολιτι-κή, βοηθώντας τόν οίονδήποτε άξιο βοη-θείας, ήταν δυνατό να τό κάνουν με χίλιους τρόπους, κυριώτερος δέ ή «συλλογική προ-σφορά» όλων των Έλλήνων και όχι με φρα-στικά τεχνάσματα να δημιουργήσουν νομό-τυπες προϋποθέσεις, βάζοντας τό άδηφάγο χέρι τους στην τσέπη των Ναυτικών μόνο, προκειμένου να διατηρήσουν την κρατική μηχανική ή ό,τιδήποτε άλλο έξω από κάθε οικονομική αίμορραγία πού όπωσδήποτε θά έφερνε άναστάτωση.

Φαντάσθηκε κανείς άν «ναυτικοί» συντα-ξιοδοτούνται από τό Ταμείο ΝΟΜΙΚΩΝ — Τραπεζικών κλπ. κλπ. Τί θά γινότανε; Ένώ λοιπόν τό ΝΑΤ είχε άρχίσει να τρώει τίς σάρκες του, δεκαπεντάχρονα περίπου

παιδιά την εποχή της ένσωματώσεως της Δωδεκανήσου ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΣΗΜΕΡΑ ΣΥΝ-ΤΑΞΗ και αυτοί από τό ΝΑΤ (μιά άλλη κατη-γορία «άλεξιπτωτιστών») χωρίς να έχουν προσφέρει δραχμή στο Ταμείο, χωρίς να ύ-πήρξαν ναυτικοί, με κάποιο εύεργετικό γιά αυτούς νόμο, καταστροφικό όμως γιά τους ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ, πού προφανώς συνετάχθη στο «γόνατο» σε κάποιο διάδρομο και ψηφίστη-κε νύχτα!!

Επιτρέψατε μου, προς ενημέρωση του κάθε ναυτικού πού πονάει τό ταμείο του, να μεταφέρω στίς στήλες του περιοδικού σας όλόκληρο τό άρθρο, με τίς έν παρενθέσεις δι-κές μου παρατηρήσεις, δεδομένου ότι και ό-λα τ' άλλα άρθρα σ' ότι άφορά την συνταξιο-δότηση άσχετων προς τό «ΝΑΤ» είναι της αυτής «πικρής γεύσεως».

«5α. Δωδεκανήσιοι έχοντες συμπληρώσει τό 55 έτος της ηλικίας κατά την ένάρξη της ί-σχύος του παρόντος νόμου άπογεγραμμέ-νοι ή άπογραφησόμενοι (δηλ. και στά 55 της ηλικίας ήτο δυνατόν ν' άπογραφούν ναυτι-κοί ΜΟΝΟ ήτοι ΣΥΝΤΑΞΗ) δύνανται έφ' όσον έχουν ύποβάλει αίτηση μέχρι 31.12.1982 (τά πάντα είναι θέμα αίτήσεως και όχι προσφο-ράς χρημάτων στο ΝΑΤ!) να καταστήσουν πραγματική ύπηρεσία (με μιά αίτηση γίνεσαι και ναυτικός και πραγματική θαλάσσια ύπη-ρεσία άποκτάς!) την πρό της ένσωματώσε-ως της Δωδεκανήσου εις την Έλλάδα κτη-θείσα ναυτική ύπηρεσία (ποιά; πότε;) διά έ-ξαγοράς ένεργουμένης διά της παρακρατή-σεως του 1/4 της άπονεμησόμενης συντά-ξεως!!!

(Δηλ.: Σου δίνω από τό ΝΑΤ — από τά λεφτά των Ναυτικών και όχι του κράτους λ.χ. 100 σου κρατώ 30 γιά κρατήσεις, παίρνεις καθα-ρές 70. Θέμα λογιστικής τάξεως!

Έν καιρώ άφού τακτοποιηθείς με τίς κρα-τήσεις, θά παίρνεις όλόκληρες τίς 100. Αυτό λέγεται ΚΑΝΩΝ ΔΙΚΑΙΟΥ ή ΑΔΙΚΙΑΣ!

β. (συνεχίζει). Η ούτω άναγνωρισθείσα ύ-πηρεσία προσαυξάνεται μόνον γιά σύνταξη (όχι γιά δίπλωμα γιατί τότε θά βλέπαμε στίς γέφυρες και τά μηχανοστάσια των πλοίων ως ύπεύθυνους πλήθος συμπαθέστατων καθ' όλα τ' άλλα έπαγγελματιών όπως λ.χ. παραγωγείς, κουρείς, κλπ.).

Μ' ένα άπλό κομπιουτεράκι λοιπόν είναι δυνατόν να δει ό καθένας πώς σκέφθηκαν οί ύπεύθυνοι: Άπό τό 1982 άφαιρούμε τό έτος της ένσωματώσεως της Δωδεκανήσου, τό ύ-πόλοιπο τό άφαιρούμε από τόν αριθμό 55 (ή-λικία) έπειδή όμως δέν είναι δυνατόν να προχωρήσει ή εξαγορά και εις την βρεφική ηλικία του ένδιαφερομένου, τότε γίνεται και μιά προσάυξηση 50% εις την... «ούτω άνα-γνωρισθείσα ύπηρεσία» και όλα πάνε όπως τά θέλησαν οί «κάποιοι τότε» και «δήθεν ύ-πεύθυνοι», τό άνέχονται δέ «οί κάποιοι σήμε-ρα» και οί Ναυτικοί καλούνται να πληρώ-νουν, οί δέ συνδικαλισταί τους στέκονται ψυχροί — άμέτοχοι — άπαθείς, έστω και άν τά-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

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



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

χθηκαν να «φυλάγουν θερμοπύλες»!!!!
Ευχαριστώ για την τόσο θερμή φιλοξε-
νεία στις στήλες του περιοδικού σας.

Μετά τιμής
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΠ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ
Γεωργίου Νικολαΐδου 26
546 46 Θεσσαλονίκη
Τηλ.: (031) 425-775

20.2.87

Υ.Γ. Εύρισκομαι εν άναμονή άπαντήσεως
του τέλεξ μου από τό ΝΑΤ της 12ης τρέχον-
τος.

Τήν έπιστολή μου αυτή την άπευθύνω σ'
όλους τούς συνδικαλιστάς μέσω ύμών. Θά
χαρώ άν κάποιος έργατοπάτερας θελήσει
προσπαζών τό κύρος του — νά μέ «συντρί-
ψει» μέ στοιχεία πού διαψεύδουν τίς κατη-
γορίες έναντίον του.

ΝΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ Η ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Έπ' εύκαιρία της καταρτίσεως του νομο-
σχεδίου περί ΝΑΤ, νομίζω ότι θά ήτο όρθόν
καί δίκαιον νά άπαλειφθεί ή χαρισματική
διάταξη πού ισχύει μέχρι τώρα, δηλαδή οι
κατά καιρούς διατελούντες πρόεδροι γραμ-
ματείς, κτλ. στά ναυτεργατικά σωματεία καί
ΠΝΟ νά λαμβάνουν προσαυξημένη σύνταξη
από τούς άλλους συναδέλφους τους ναυ-
τεργάτες.

Είναι δίκαιον νομίζω νά ύπάρξει επιτέ-
λους μία κοινωνική δικαιοσύνη καί ισότητα
μεταξύ των ναυτεργατών διότι είναι άδια-
νόητον ένας ποντοπόρος ναυτεργάτης ό ό-
ποιος θά διανύσει 23 χρόνια μέσα στην θα-
λάσσα μακριά από οίκογένεια, δουλεύοντας
έπιπλέον κάτω από αντίξοες συνθήκες νά
λαμβάνει σύνταξη λιγώτερη από τόν αντί-
στοιχο συνάδελφό του (πρόεδρο ή γραμμα-
τέα) ό όποιος μπορεί επί 5 ή 10 ή καί 15 χρό-
νια νά εργάζεται σέ ένα σωματείο στην στε-
ριά, κοντά στην οίκογένειά του για όλο τόν
χρόνο καί υπό όμαλές συνθήκες εργασίας.

Μέθ' ύπολήψεως
ΔΗΜΟΣ ΛΙΠΑΡΗΣ
Λιβάδια, Χίος

Γιοκοχάμα 12/2/87

Σημ. Συντ.: Είναι τόσο εύλογη ή έπισήμανση, άλ-
λά οι καρεκλοκένταυροι θεωρούν κεκτημένο δι-
καίωμα τους νά παίρνουν μεγαλύτερες συντάξεις
από τούς ναυτικούς πού θαλασσοπνίγονται για νά
δημιουργήσουν συνταξιοδοτικό δικαίωμα.

ΑΤΕΝΙΖΟΝΤΑΣ ΜΕ ΠΙΣΤΗ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Παραθέτουμε αύτούσια στην άγγλική την εύγλωττη έπιστολή πού έστειλε στους πολυά-
ριθμους συνεργάτες καί φίλους της εταιρίας MEDOV ό πρόεδρος της κ. Φώτης Πουλίδης,
μέ την εύκαιρία της συμπληρώσεως 40 χρόνων συνεχούς παρουσίας της στον ναυτιλιακό
χώρο.

1947 - 1987
"MEDOV"
"40th ANNIVERSARY"

"Faith in the Future"



Dear friends,

This year marks the 40th Anniversary of the founding of MEDOV, which was star-
ted in Genoa in March 1947. MEDOV has forged ahead, though the road was not an
easy one, nor was it lacking in support.

We have had the good fortune to live long enough for this day and to celebrate
that achievement as well.

We are deeply grateful to all who have stood by us and we will never forget those
good friends whom we have survived. Our warm thanks too, to our present-day
friends and collaborators.

In our time, an anniversary cannot limit itself by only evoking its achievements in
the first 40 years. This presumption by itself, cannot justify a celebration. An anniv-
ersary blossoms only if the future is assured.

For its 40th Anniversary, MEDOV's aim will be "Faith in the Future", in homage to
the essential role of the human factor in our business relationship.

"Faith in the Future" will be MEDOV's objective over the next years, our know-
how and goodwill have one scope: to maintain and fortify the confidence of our
clients. It is to this clarity of vision and to this steadfastness of purpose that this
and successive anniversaries should be dedicated.

MEDOV's management, over the past 40 years has proved to be wise and has
been characterized by an elevated efficiency, forcefulness, devotion and by a hard-
working team of staff members. These factors have together contributed to MEDO-
V's development and progress over this span of years.

There is no doubt that this development will continue during the period leading up
to MEDOV's centenary.

Our gratitude to all our friends and collaborators who believe and support this hi-
gh and mighty objective.

Sincerely as ever,
FOTIS G. POULIDES
President

Genoa, 26/2/87

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

PHONES: 4132206 - 4515306 - 4510066
TLX: 21 1330 FLOT GR.



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100.000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

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

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

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

Σκέψεις και Προτάσεις για το ΝΑΤ

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ, προέδρου της Π.Ο.Σ.Α.Ε.Ν.

Δυστυχώς μικροσυμφέροντα, φωτογραφίες, άρθρα νόμων και διαταγμάτων, ή κοινωνική πολιτική, τό πιπίλισμα της καραμέλας «κεκτημένα δικαιώματα», ή πολύχρονη κρίση της Ναυτιλίας και ή έλλειψη θέλησης και τόλμης των άρμοδιών οδήγησαν τό ΝΑΤ σέ χρεωκοπία.

Νομοσχέδια πολλά, γιά τήν περιστολή των έξόδων του Ταμείου και τήν αποκατάσταση χρονίων συνταξιοδοτικών άδικιών, έμειναν κίτρινα γράμματα στό συρτάρι!

Επιτροπές πολλές δέν έκαναν τίποτα άλλο από νά υποβάλλουν πορίσματα και έκθέσεις, πού έμειναν άχρηστα χαρτιά.

Λάθη πολλά στό παρελθόν και τώρα, μέ αποτέλεσμα χιλιάδες άλεξιπτωτιστές (όπως δηλώθηκε από έπίσημα χείλη) νά συνταξιοδοτούνται από τό ΝΑΤ σέ βάρος των πραγματικών ναυτικών, πού σέ σχέση μέ τήν προσφορά τους στό Ταμείο, πλίνουν σύνταξη ντροπής και τώρα μετ' έμποδίων.

Γιά νά επανακτήσει τό ΝΑΤ τήν οικονομική του αυτότελεια πρέπει νά γίνουν χωρίς καμμία καθυστέρηση τά κάτωθι:

1. Άμεση κατάργηση των άρθρων φωτογραφιών νόμων και διαταγμάτων περί ΝΑΤ, μέ πρώτο τό άρθρο 16 του Ν. 792/78 «περί ύπολογισμού συντάξεων».

2. Δραστική αντιμετώπιση της διαδοχικής ασφάλισης πού είναι μία από τίς κύριες αιτίες αίμορραγίας του ΝΑΤ.

3. Έπανεξέταση όλων γενικά των λόγω ασθένειας ή άτυχήματος συνταξιούχων ναυτικών από έπιτροπή Δημοσίου και κάθε δύο χρόνια.

4. Τά έπιδόματα Σταυρού Ναυτικού Άγώνος, Έθνικής Άντίστασης ή Πολιτικών προσφύγων, νά χορηγούνται από τήν Πολιτεία και όχι από ασφαλιστικά Ταμεία.

5. Η χορηγούμενη από τούς Έφοπλιστάς υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Έκπαίδευσης εισφορά ν' αποδοθεί στό ΝΑΤ, τήν δέ Έκπαίδευση ν' αναλάβει ή Πολιτεία.

6. Η είσπραξις εισφορών ναυτολογίου νά γίνεται χωρίς επιζήμιες γιά τό Ταμείο καθυστερήσεις. Αυτόι πού καθυστερούν άδικαιολόγητα τήν έξόφληση ναυτολογίων, δηλαδή οί σαλταδόροι, νά έγγράφονται σέ ειδική μαύρη λίστα (BLACK LIST) πού νά δημοσιεύεται στόν ήμερήσιο τύπο πρός ένημέρωση και προστασία του κύρους των πολλών σωστών, άκέραιων και διεθνούς άκτινοβολίας έφοπλιστών.

7. Απομάκρυνση από τό ΝΑΤ των χιλιάδων άλεξιπτωτιστών και ένταξη τους σέ ειδικό φορέα, πού θά συσταθί υπό της Πολιτείας.

8. Η άδεια νά ύπολογίζεται ως συντάξιμος χρόνος μόνον γιά τούς ναυτι-

κούς λαμαρίνας έν ενεργεία μέ προϋποθέσεις, και όχι της πολυθρόνας.

9. Η ηλικία συνταξιοδότησεως των 50 έτών ήταν και είναι λάθος, αλλά υπό τίς παρούσες συνθήκες της Ναυτιλίας των ισχνών άγελάδων και της ήλθιας νοοτροπίας ναυτικών γραφείων νά μή προσλαμβάνουν π.χ. πλοιάρχους ηλικίας 50 έτών (λές και είναι καλλιτεχνικό γραφείο πού προσλαμβάνουν στρηπτιζέζ!) δέν είναι έπιτρεπτή ή αύξηση ηλικίας γιά τούς επαγγελματίες ναυτικούς και γιά τούς ναυτικούς στεργιάς, πού έχουν βέβαια πραγματική θαλάσσια ύπηρεσία πάνω από 10 χρόνια. Έδώ κάνω γερό σκόντο.

10. Οί εκπρόσωποι ναυτικών έν ενεργεία και συνταξιούχων στό ΝΑΤ νά εκλέγονται υπό των σωματείων και Όμοσπονδιών και όχι νά διορίζονται και νά έχουν άπαραίτητα τήν πλειοψηφία.

11. Νά καταργηθεί άμέσως τό διάταγμα του 1979 πού εξαίρει τό ΝΑΤ από τήν ύποβολή ισολογισμών.

12. Νά δοθεί υπό της Πολιτείας (προϋπολογισμός) στό ΝΑΤ τέτοιο ποσό (όχι δάνειο), ώστε νά αποκτήσει πάλι τήν οικονομική του αυτότελεια πού έχασε από τήν άλόγιστη κοινωνική πολιτική της Πολιτείας στό παρελθόν και τώρα.

13. Διαβάζουμε και άκούμε από τά μαζικά μέσα ένημέρωσης ότι ή Πολιτεία ιδρύει πολιτιστικά κέντρα και χαρακτηρίζει σπίτια, κτίρια, συνοικίες τόλκληρες διατηρητέα, ξεοδύοντας τεράστια ποσά γιά τήν πολιτιστική μας κληρονομιά. Κάνω μία άπλή έρώτηση στους άρμόδιους. Τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) πού είναι τό άρχαιότερο (τό πρώτο) ασφαλιστικό Ταμείο της Έλλάδας ιδρυθέν τό 1866 δέν πρέπει ν' άνελκυσθεί νά συντηρηθεί και νά διατηρηθεί έπιχορηγούμενο γενναία; Άσφαλώς ΝΑΙ διότι εκτός της πολύχρονης ασφαλιστικής του προσφοράς στους άπόμαχους της θάλασσας και πολλούς άλλους, έχει προσφέρει σέ δύσκολους γιά τόν τόπο καιρούς πολλά, πάρα πολλά. Έάν κανείς έχει διάφορο γνώμη τόν καλώ νά μέ διαψεύσει.

Τό ΝΑΤ, εκτός από ένα μικρό ποσό πού περιλαμβάνεται στό εισιτήρια άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών δέν έχει άλλους κοινωνικούς πόρους. Νομίζω ότι πρέπει νά αποδίδονται στό Ταμείο όλα γενικά τά πρόστιμα πού επιβάλλονται υπό των λιμενικών άρχών σέ πλοία ή έπιχειρήσεις γιά όποιοδήποτε λόγο. Έπίσης τά πρόστιμα τά επιβαλλόμενα υπό των πλοιάρχων γιά πειθαρχικά παραπτώματα. Νά πριμοδοτείται υπέρ ΝΑΤ κάθε μορφής συνάλλαγμα γιά εισφορές στό Ταμείο. Νά ύπάρξει έπιβολή υπέρ ΝΑΤ μικρού ποσού σέ όλα γενι-

κά τά άλιεύματα, έσωτερικού και έξωτερικού. Νά ύπάρξει έπίσης έπιβολή τέλους ή χαρτοσήμου υπέρ ΝΑΤ σέ όλες γενικά τίς έπιδικαζόμενες υπό των Έλληνικών δικαστηρίων ναυτικές ύποθέσεις.

Τέλος, θέλω νά συστήσω στόν Π.Ν.Ο. και Ένώσεις και Σωματεία των έν ενεργεία ναυτικών ν' αντιμετώπισουν μέ σοβαρότητα και ύπευθυνότητα τά παραπάνω εκτεθέντα και νά φροντίσουν γιά τήν ταχεία έπίλυσή τους, χωρίς θεωρίες και κούφιες ύποσχέσεις.

Αύριο θά είναι και αυτοί συνταξιούχοι, εκτός και άν ύπολογίζουν μόνον γιά τούς έαυτούς τους (έννωώ τούς ναυτεργατοπατέρες), τά κεκτημένα δικαιώματα(προνόμια) και γιά τούς άλλους ζαμάν φού! Πρέπει συνεπώς νά άγωνισθούν γιά νά έπιλυθούν τά προβλήματα των συνταξιούχων και τήν πρώτη θέση νά έχει ή άναπροσαρμογή των συντάξεων ΝΑΤ στό 80% του συμβατικού μισθο.

Μόνον έτσι θά φθάσει ή άνώτερη χορηγούμενη υπό του ΝΑΤ σύνταξη, π.χ. Πλοιάρχων, στό ύψος της σύνταξης των οδηγών άστικών λεωφορείων (χίλια μπράβο τους).

Πραγματικά είναι θλιβερή ή κατάντια μας, άν δέ άναφερθώ σέ σύνταξη άλλων, π.χ. άσυρματιστών, ή σύγκρισις είναι πλέον θλιβερή.

Ποιός ένδιαφέρεται; Ποιός νοιάζεται; γιά τήν έξευτελιστική συνταξιοδοτική μεταχείριση των Πρεσβευτών της Έλλάδος (έτσι μάς άποκαλούν σέ πανηγυρικούς λόγους). Ουδείς, άπολύτως ΟΥΔΕΙΣ.

Έκαναν τήν κατωτάτη σύνταξη ίση περίπου μέ του ΙΚΑ. Καλά και άγια έκαναν.

Έφεραν τούς άκτοπλόους από τήν Γ' κατηγορία στόν Β' των ποντοπόρων και τούς έδωσαν και άναδρομικά έκατομμύρια των έκατομμυρίων. Τό πρώτο όμως πού έπρεπε νά κάνει ή Πολιτεία ήταν νά ικανοποιήσει τό δικαίωτο από τό 1980 αίτημα των ποντοπόρων Πλοιάρχων και Μηχανικών Α' (δίπλωμα Α' τάξεως). Τήν άναπροσαρμογή των συντάξεων τους στό 80% του συμβατικού μισθο των έν ενεργεία συναδέλφων τους. Θά ήταν πράξη δίκαιη, άμερόληπτη και άντρίκια πού άφορούσε και άφορά αυτούς πού έβαλαν και βάζουν χονδρά λεφτά (είσφορές σέ συνάλλαγμα) στό Ταμείο.

Μετά άς έκανε ή Πολιτεία τήν κοινωνική της πολιτική, από τόν κρατικό κορβανά όμως και όχι μόνο από τό ΝΑΤ. Τό ίδιο έπρεπε νά γίνει και όταν πήραν χιλιάδες άσχετοι και μαυραγορίτες της κατοχής τό έπίδομα Σταυρού Ναυτικού Άγώνος.

Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Οι συμβάσεις του IMO για την αποζημίωση των θυμάτων από ρύπανση εκ πετρελαιοειδών. 'Η ευθύνη των πλοιοκτητών και η ευθύνη των εισαγωγικών χωρών. 'Η πρόσθετη αποζημίωση των συστημάτων TOVALOP και CRISTAL. 'Η ανάγκη αναθεωρήσεως και τα πρωτόκολλα του 1984. 'Η διαμάχη ανεξαρτήτων πλοιοκτητών και εταιριών πετρελαίου. 'Η τελική συμφωνία και η αύξηση των ποσών.

Στην εποχή μας την υπόθεση της προστασίας των θαλασσών από τη ρύπανση και τη μόλυνση των πετρελαιοειδών ρυθμίζουν οι διεθνείς συμβάσεις ΜΑΡΠΟΛ 1973/1978. Οι συμβάσεις αυτές καθορίζουν τούς τεχνικούς κανόνες στους οποίους πρέπει να ανταποκρίνονται τα πετρελαιοφόρα πλοία και στοχεύουν να εμποδίσουν τόσο τις συνηθείς διαρροές ή διαφυγές πετρελαίου στη θάλασσα όσο και τις διαρροές από ατυχήματα.

Ως προς την αποζημίωση των θυμάτων της ρυπάνσεως, ο IMO κατάρτισε το 1969 τη σύμβαση περί ευθύνης των πλοιοκτητών, η οποία προβλέπει ανώτατο όριο ευθύνης τά 210 εκατ. φράγκα ή 10 περίπου εκατ. δολάρια. Το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει το ανώτατο όριο της ευθύνης του ιδιοκτήτη του υπαίτιου πετρελαιοφόρου. 'Η περί Κεφαλαίου αποζημιώσεως σύμβαση του 1971 προσέθεσε στο ποσό αυτό και ένα πρόσθετο ποσόν 44 εκατ. δολλαρίων προερχόμενο από τις χώρες που εισάγουν πετρέλαιο. Δεδομένου ότι οι ΗΠΑ αρνήθηκαν να μετάσχουν στις δύο ανωτέρω συμβάσεις (μέ τον ισχυρισμό ότι η αποζημίωση των 54 εκατ. δολλ. ήταν πολύ μικρή) το κύριο βάρος συστάσεως του από τη Σύμβαση προβλεπόμενου Κεφαλαίου, έπεσε στην 'Ιαπωνία που είναι η μεγαλύτερη εισαγωγική πετρελαίου χώρα.

'Εν γνώσει του γεγονότος ότι σε περίπτωση μεγάλης καταστροφής εκ πετρελαιοειδών το ποσόν των 54 εκατ. δολλαρίων ήταν πράγματι ανεπαρκές, οι πλοιοκτήτες των πετρελαιοφόρων και οι εταιρίες πετρελαίου επεξεργάστηκαν δύο χωριστά συστήματα πρόσθετης έθελουσίας αποζημιώσεως. Το

πρώτο σύστημα το κατήρτισε η Διεθνής Ένωση ανεξαρτήτων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων (International Association of Independent Tanker Owners) ή γνωστή ως Intertanko, το οποίο και ονομάστηκε TOVALOP από τα αρχικά της σχετικής συμφωνίας (Tanker Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution) και το οποίο προέβλεψε ανώτατο όριο αποζημιώσεως τό ποσόν των 16,8 εκατ. δολλαρίων. Το δεύτερο σύστημα, που κατήρτισαν οι εταιρίες πετρελαίου (Oil Compensation International Marine Forum) έγινε γνωστό ως CRISTAL και προέβλεψε συμπληρωματικό ποσό έθελουσίας αποζημιώσεως 36 εκατ. δολλαρίων. 'Ετσι συνολικά στη διάθεση των θυμάτων πετρελαϊκής καταστροφής υπήρχε ποσόν 90 εκατ. δολάρια τό οποίο όμως, αν κρίνει κανείς από τις απαιτήσεις των θυμάτων του «Amoco Cadiz» που ανήλθαν σε 600 εκατ. δολλ. έπρεπε όπωσδήποτε να αναπροσαρμοσθεί.

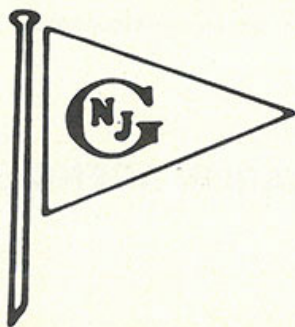
Πρός τό σκοπό αυτό ο IMO ανέλαβε και πάλι την πρωτοβουλία και τό 1984 υιοθέτησε δύο πρωτόκολλα αναθεωρήσεως των δύο συμβάσεων περί ευθύνης πλοιοκτητών και Κεφαλαίου αποζημιώσεως. Πάντως τό κοινό σύστημα της ευθύνης του πλοιοκτήτη συμπληρούμενο με τό κεφάλαιο των εισαγωγικών χωρών διετερήθη. Τό πρωτόκολλο της περί ευθύνης του πλοιοκτήτη συμβάσεως αύξησε τό ανώτατο όριο σε 59,7 εκατ. DTS (Droits de Tirage Speciaux) ενώ για τό μικρά πετρελαιοφόρα, τά κάτω των 5.000 τον. γκρός, καθώρισε ελάχιστο ποσό ευθύνης τά 3 εκατ. DTS. Για τό μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα τό ποσόν της αποζημιώσεως όρίσθηκε σε 420

DTS κατά τόνο με ανώτατο όριο τά 59,7 εκατ. DTS, τά όποια κατά την ύπογραφή του πρωτοκόλλου ίσοδυναμούσαν με 60 εκατ. δολάρια. Τό πρωτόκολλο αυτό θά τεθεί σε ισχύ ένα χρόνο μετά την επικύρωσή του από 10 κράτη εκ των όποιων τά ξε τουλάχιστον έχουν πετρελαιοφόρο στόλο ενός τουλάχιστον εκατομμυρίου τόννων. 'Ως προς τό δεύτερο πρωτόκολλο, τό όποιο συμπληρώνει την περί Κεφαλαίου αποζημιώσεως Σύμβαση του 1971, οι εισαγωγικές πετρελαίου χώρες προβλέπεται να σχηματίσουν συνολικό κεφάλαιο 140,3 εκατ. DTS για αποζημίωση των θυμάτων. Τό δεύτερο αυτό πρωτόκολλο θά τεθεί σε ισχύ ένα χρόνο μετά την επικύρωσή του από όκτώ κράτη, υπό τον όρο ότι στό μεταξύ θά έχει γίνει αποδεκτό τό πρώτο πρωτόκολλο. 'Ετσι όταν τεθούν σε ισχύ τά δύο αυτά πρωτόκολλα, η διαθέσιμη αποζημίωση θά φθάσει τά 200 εκατ. DTS ή περίπου τά 210 εκατ. δολάρια.

Σοβαρό πλεονέκτημα των νέων πρωτοκόλλων δεν είναι μόνο η αύξημένη αποζημίωση για τά θύματα της πετρελαιοϊκής ρυπάνσεως αλλά και η πρόβλεψη αύξήσεως των ποσών αυτών ύστερα από αίτηση του ενός τετάρτου των μελών. 'Ετσι ώστε για την τροποποίηση των ποσών να μή χρειάζεται του λοιπού ή αποδοχή από την ολομέλεια μιας Διπλωματικής Διασκέψεως. Τέλος η έφαρμογή των δύο συμβάσεων του IMO έπεξετάθη από τά χωρικά ύδατα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, ή όποια, αν δεν έχει ειδικότερα καθορισθεί, φθάνει τά 200 μίλια πέραν της αϊγιαλιτίδας ζώνης.

'Από καιρό εξάλλου δημιουργήθηκε

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

τό θέμα της παράλληλης αναπροσαρμογής των δύο συστημάτων της πρόσθετης έθελουσας αποζημιώσεως, δηλαδή του TOVALOP των ανεξαρτήτων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων και του CRISTAL των εταιριών πετρελαίου. Στη διάρκεια του 1985 οι εταιρίες πετρελαίου έπαιξαν να αυξήσουν το άνωτατο όριο του ποσού της έθελουσας αποζημιώσεως και να επιτύχουν παράλληλα όπως οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες έπωμισθούν μεγαλύτερο μέρος της εύθυνης. Τό σχετικό σχέδιο ονομάστηκε PLATO (Pollution Liability Agreement Among Tanker Owners) και καταρτίστηκε από τις εταιρίες πετρελαίου οι οποίες έπιδίωξαν να προσχωρήσουν σ' αυτό και οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες μέ στόχο να διπλασιασθεί τό ποσό της δικής τους αποζημιώσεως. Στην περίπτωση πού οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες θά προσχωρούσαν στό σύστημα PLATO, τότε οι εταιρίες πετρελαίου θά αναπροσαρμόζαν μέ τη σειρά τους τό ποσόν του συστήματος CRISTAL παρέχοντας αύξη-

ση, ή όποία πάντως θά ήταν μικρότερη από την αύξηση του TOVALOP. Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες απέρριψαν τό σχέδιο PLATO, τό όποιο ούδέποτε είδε τό φώς. Οι εταιρίες πετρελαίου εκδικούμενες απείλησαν νά διαλύσουν τό σύστημα CRISTAL από τόν Ιούλιο του 1986. Όμως στις 9 Δεκεμβρίου του 1986 οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες συμφώνησαν τελικά νά αυξήσουν τό άνωτατο όριο του συστήματος TOVALOP από τά 16,8 στά 70 έκατ. δολλαρίων. Δεδομένου ότι οι εταιρίες πετρελαίου είχαν έκ προοιμίου δεσμευθεί νά αυξήσουν κι αυτές τό ποσόν του συστήματος CRISTAL, έφ' όσον προηγούντο οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες, προέβησαν πράγματι σέ σχετική αύξηση. Καί έτσι τά ποσά των δύο συστημάτων TOVALOP και CRISTAL ανήλθαν από τά αρχικά 36 έκατ. στά 135 έκατ. δολλάρια. Οι τροποποιητικές αυτές αυξήσεις ισχύουν από τις 20 Φεβρουαρίου 1987 υπό τόν όρο ό-τι τό ύπαίτιο της ρυπάνσεως πλοίο καλύπτεται από τό TOVALOP και τό φορ-

τίο του ανήκει σέ μέλος του CRISTAL. Τό καθεστώς αυτό θά ισχύσει γιά 5 χρόνια και πρέπει νά θεωρείται σάν μεταβατικό μέτρο πρós την επικύρωση των δύο πρωτοκόλλων του IMO του 1984.

Συμπερασματικά μπορούμε νά πούμε ότι δεδομένου πώς τά δύο αυτά πρωτόκολλα του 1984 προβλέπουν ποσόν 210 έκατ. δολλαρίων όταν τεθούν σέ εφαρμογή θά ανεβάσουν τό συνολικό ύψος της αποζημιώσεως των θυμάτων από τά 36 στά 345 έκατ. δολλάρια. Δηλαδή 60 εκ. του ύπαίτιου πλοίου σύν 150 έκατ. του Κεφαλαίου εισαγωγικών χωρών σύν 70 έκατ. του TOVALOP σύν 65 έκατ. του CRISTAL ίσον 345 έκατ. δολλάρια. Σήμερα πάντως πρέπει νά λεχθεί ότι στη διάθεση των θυμάτων δέν υπάρχουν παρά μόνο τά 90 έκατ. δολλ. ήτοι τά 54 έκατ. των δύο συμβάσεων του IMO και τά 36 έκατ. των πλοιοκτητών και εταιριών, τά όποία όμως μετά τόν Φεβρουάριο του 1987 θά αυξηθούν σέ 189 έκατ. δολλάρια (54 και 135).

Ε.Σ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ ΑΠΟ ΕΝΑ ΠΡΟΣΦΑΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΟ ΚΑΡΓΚ ΑΪΛΑΝΤ

Του πλοίαρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Από μία πρόσφατη επίσκεψή μου στο νησί Κάργκ του Περσικού Κόλπου που έγινε με άφορμή τη φόρτωση ενός δεξαμενοπλοίου με περσικό άργό πετρέλαιο, οι εμπειρίες και οι εικόνες που αποτυπώθηκαν στο μυαλό μου είναι τέτοιες που επιθυμώ να τις μεταφέρω στην ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια μέσα από τις σελίδες των αγαπητών «Ναυτικών Χρονικών».

Η αρχή της επιχείρησης που λέγεται «φόρτωση στο Κάργκ Αϊλαντ», γίνεται από τη θαλάσσια περιοχή του Όρμουζ, ράδα νησιού Λαράκ, όπου το πλοίο λαμβάνει εντολή από τους φορτωτές να αντικυροβολήσει, ώστε να περιμένει τον κατάλληλο χρόνο να προχωρήσει προς το έσωτερικό και βόρειο τμήμα του Περσικού Κόλπου, όπου βρίσκεται το νησί Κάργκ. Οι φορτωτές είναι η Έθνική Έταιρία Πετρελαίων του Ιράν, με έδρα στη Τεχεράνη, γνωστή με τα αρχικά γράμματα N.I.O.C.

Μόλις στο νησί Κάργκ υπάρξει κενή διαθέσιμη προβλήτα φορτώσεως οι φορτωτές της Τεχεράνης ειδοποιούν το πλοίο, με έγγραφη απόρρητη εντολή να προχωρήσει προς το έσωτερικό του Κόλπου, σε χρόνους και πορείες όπως αυτές δίνονται από την Τεχεράνη. Η εντολή φθάνει στο πλοίο με ρυμουλκό σε σφραγισμένο υπηρεσιακό φάκελο.

Στη περιοχή του στενού του Όρμουζ σήμερα γίνονται οι μεταφορτώσεις πετρελαίων για τελική εξαγωγή προς Άνατολή ή Δύση. Ο χώρος των μεταφορτώσεων είναι γνωστός σαν Τέρμιναλ 14 και χρησιμοποιείται κατόπιν του σφοδρού βομβαρδισμού στο παρελθόν του χώρου μεταφορτώσεων του νησιού Σίρι, όπου οι επιχειρήσεις μεταφορτώσεων κρίνονται πλέον ανασφαλείς.

Η περιοχή του στενού του Όρμουζ, ράδα νησιού Λαράκ, κρίνεται περισσότερο ασφαλής λόγω της μεγάλης απο-

στάσεώς της από το Ιράκ, του οποίου η αεροπορία δύσκολα μπορεί να επεκτείνει τη δράση της μέχρι τον απομακρυσμένο αυτό χώρο.

Κάργκ Αϊλαντ:

Μπορώ να πω ότι η εξαγωγική ικανότης των πετρελαϊκών εγκαταστάσεων του νησιού σήμερα εμφανίζεται αυξημένη σε σύγκριση με το παρελθόν, αν και η κατάσταση είναι ρευστή και τα πάντα εξαρτώνται από την εξέλιξη του πολέμου και των πιθανών νέων καταστροφών που ενδέχεται να υποστεί από τους συνεχείς βομβαρδισμούς.

Οι πετρελαϊκές του εγκαταστάσεις είναι διηρημένες σε δύο τομείς, τον ανατολικό και το δυτικό τομέα. Στον ανατολικό τομέα είναι όλες οι προβλήτες του λεγόμενου «T JETTY» από το σχήμα T που σχηματίζουν οι προβλήτες φορτώσεως. Στο δυτικό τομέα είναι οι προβλήτες φορτώσεως γνωστές με το όνομα «SEA ISLAND», το οποίο πραγματικά πρόκειται για ένα τεχνικό νησί, κατασκευασμένο ένα μίλι δυτικά από το κύριο νησί του Κάργκ. Στο «SEA ISLAND» το άργό πετρέλαιο φθάνει από τις εγκαταστάσεις του νησιού Κάργκ και κατασκευάστηκε από Βρετανούς και Αμερικανούς την εποχή της αυτοκρατορίας του Σάχη.

Στις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις του νησιού Κάργκ, το άργό πετρέλαιο φθάνει με σωληνώσεις υποβρύχιες από τις πηγές του βυθού του Περσικού Κόλπου και από πηγές που βρίσκονται επάνω στο κύριο έδαφος της Περσίας. Παρατηρούμε στο ναυτικό χάρτη σωληνώσεις υποβρύχιες να φθάνουν και από τα δυτικά του νησιού, όπου το Πέλαγος του Περσικού Κόλπου, αλλά και από τα ανατολικά όπου εκτείνεται το περσικό έδαφος.

Άνατολική πλευρά του Νησιού (T JETTY):

Κατά τη διάρκεια του εξαετούς πολέμου όλες οι προβλήτες του T JETTY καταστράφηκαν και για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα δεν λειτουργούσαν, με αποτέλεσμα τη σοβαρή μείωση των εξαγωγικών δυνατοτήτων του νησιού.

Σήμερα, μετά επίμονες προσπάθειες της Κυβερνήσεως επισκευάστηκαν και λειτουργούν οι προβλήτες Νο 9, με μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα 54 ποδών και η προβλήτα Νο 10 στο έσωτερικό μέρος του «T JETTY». Στη προβλήτα Νο 10 μπορεί να «πέσει δίπλα» δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας μέχρι 120.000 τον. d.w. το οποίο σήμερα εκτελεί συνεχείς μεταφορτώσεις επί τόπου δηλαδή φορτώνει στη προβλήτα Νο 10 και εν συνεχεία βγαίνει έξω, μέχρι ένα μίλι ανατολικά του «T JETTY», στη ράδα του νησιού Κάργκ, όπου παραδίδει το φορτίο σε άλλο δεξαμενόπλοιο, τύπου VLCC. Στην ανατολική ράδα του νησιού το βάθος της θάλασσας είναι αρκετό για μεταφορτώσεις και χειρισμούς δεξαμενοπλοίων τύπου VLCC/ULCC.

Στην προβλήτα Νο 9 «πέφτουν δίπλα» για φόρτωση VLCC δεξαμενόπλοια, τα οποία μόλις φορτώσουν μέχρι το επιτρεπόμενο βύθισμα των 54 ποδών μεταφέρονται με τη βοήθεια ρυμουλκών σε μία κάποια λειτουργούσα προβλήτα του «SEA ISLAND» όπου το βάθος της θάλασσας επιτρέπει τη συμπλήρωση της φόρτωσης και παραλαβή του επιθυμητού φορτίου.

Η εξαγωγική ικανότητα των εγκαταστάσεων του «T JETTY» σήμερα, είναι 12.000 τόννοι άργου πετρελαίου την ώρα δηλαδή 6.000 τόννοι ωριαίως προς κάθε παρεβελημένο δεξαμενόπλοιο της προβλήτας 9 και της προβλήτας 10. Οι άλλες προβλήτες του «T JETTY», δ-

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

πως αυτές σημειώνονται στο χάρτη Νο 11 του Βρετανικού Ναυαρχείου είναι κατεστραμμένες.

Δυτική πλευρά του νησιού (SEA ISLAND):

Επισκευάσθησαν πρόχειρα και λειτουργούν οι προβλήτες Νο 15 και Νο 12 όπως σημειώνονται στο χάρτη Νο 11 του Βρετανικού Ναυαρχείου.

Οι υπόλοιπες προβλήτες είναι κατεστραμμένες από συνεχείς βομβαρδισμούς της αεροπορίας του Ιράκ και δέον όπως θεωρηθούν άχρηστες για πολύ άκονη χρόνο, πιθανόν μέχρι τη λήξη του Πολέμου. Η εξαγωγική ικανότητα του SEA ISLAND φθάνει περίπου τους 10.000 τόννους πετρελαίου για κάθε λειτουργούσα προβλήτα ανά ώρα.

Συγκεντρωτικά ή εξαγωγική ικανότητας σήμερα των πετρελαϊκών εγκαταστάσεων του νησιού Κάργκ καλύπτει τέσσερα VLCC δεξαμενόπλοια κάθε δύο ημέρες.

Στενό Όρμουζ:

Ο σταθμός μεταφορτώσεων στο στενό του Όρμουζ, ράδα νησιού Λαράκ, εφοδιάζεται με φορτία άργου πετρελαίου που μεταφέρονται από το νησί Κάργκ προς το νησί Λαράκ με δεξαμενόπλοια που εκτελούν συνεχείς επιχειρήσεις φορτοεκφορτώσεων στη γραμμή.

Πρόσφατα οι Ιρανοί αγόρασαν αρκετά VLCC μεταχειρισμένα, τα οποία μετόνομασαν σε «KHARG I», «KHARG II», «KHARG III», «KHARG IV», «KHARG V» κ.λπ., τα έχουν επανδρώσει με άλλοδαπά πληρώματα, φέρουν σημαίες Παναμά και Λιβερίας και εκτελούν συνεχώς τη γραμμή Κάργκ - Όρμουζ.

Τα πλοία αυτά στη διεθνή ορολογία ονομάζονται «SHUTTLE SHIPS» επειδή συνεχώς βρίσκονται μέσα στην πολεμική ζώνη, είναι βαμμένα με σκούρο γκρι χρώμα, όπως ακριβώς τα πολεμικά πλοία και είναι εξοπλισμένα με αντιπυραυλικά συστήματα.

Τα πλοία αυτά παραδίδουν το φορτίο τους σε άλλα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια, μόνιμα άγκυροβολημένα στο στενό του Όρμουζ, τα ονομαζόμενα «MANES», δίπλα στα οποία «πέφτουν» άλλα δεξαμενόπλοια VLCC/ULCC που παραλαμβάνουν τα φορτία για τελική εξαγωγή προς Ανατολή ή Δύση.

Τα φορτία πετρελαίου που εξάγονται από το νησί Κάργκ είναι δύο, είτε τύπου Iranian Heavy είτε Iranian Light.

Πρόσφατες εξελίξεις:

Οι βομβαρδισμοί της αεροπορίας του Ιράκ συνεχίζονται καθημερινώς, αλλά προς το παρόν δεν φαίνεται να προκαλούν σημαντικές ζημιές στο νησί και στις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις του, γιαυτό έχουμε σχεδόν καθημερινές ναυλώσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Ναυλώσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων, για άπευθείας εξαγωγή από το νησί Κάργκ γίνονται μόνον όταν δεν επαρκούν οι δυνατότητες των «SHUTTLE SHIPS».

Το νησί Κάργκ είναι οχυρωμένο με πλήθος αντιαεροπορικών πολυβολείων, εγκατεστημένων σε περίοπτα σημεία του νησιού και πάνω στα άκρα των προβλητών φορτώσεων δεξαμενοπλοίων, αλλά ο όπλισμός αυτός είναι παλαιάς τεχνολογίας, μπορώ να πω, τεχνολογίας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και τελείως ακατάλληλος για να αναχαιτίσει τα αεροπλάνα - βομβαρδιστικά,

τύπου Μιράζ, που διαθέτει σήμερα η αεροπορία του Ιράκ.

Γύρω από το νησί βρίσκονται άγκυροβολημένα παλαιά μικρά φορτηγά πλοία, αγορασμένα από τη κυβέρνηση της Περσίας σε τιμές σκράπ, τα οποία είναι εξοπλισμένα με αντιαεροπορικά πολυβόλα. Χρησιμοποιούν για παραπλάνηση των πυραύλων τύπου «έξοσέτ», ώστε να μην προσβάλλονται οι προβλήτες φορτώσεων και τα παραβεβλημένα δεξαμενόπλοια.

Στη δυτική πλευρά του νησιού, όπου και οι προβλήτες του «SEA ISLAND», επί της επιφανείας της θαλάσσης και σε απόσταση ενός μιλίου από το «SEA ISLAND» έχουν τοποθετηθεί από Αμερικανούς πλωτοί ανακλαστήρες των πυραύλων «έξοσέτ», με σκοπό να τους εκτρέπουν από την αρχική τους τροχιά και να προσταύεστε έτσι το τέρμιναλ φορτώσεων και τα παραβεβλημένα δεξαμενόπλοια.

Κατά τη διάρκεια της παραμονής μας εκεί, σημειώσαμε συναγεμικούς και πολεμική ετοιμότητα εναντίον αεροπορικών επιδρομών ανά δίκωρο, κάθε φορά που οι Ιρανοί βομβάρδιζαν την ενδοχώρα της Περσίας ή το νησί Κάργκ. Κατά τη διάρκεια των συναγεμικών αυτών το πλήρωμά μας ήταν σε άμεση πολεμική ετοιμότητα.

Προσωπικά πιστεύω, ότι το Ιράκ εάν θέλει μπορεί να καταστρέψει ολοκληρωτικά το νησί και τις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις αυτού μαζί με τις διάφορες προβλήτες φορτώσεων και τα παραβεβλημένα δεξαμενόπλοια, αλλά φαίνεται ότι προς το παρόν τουλάχιστον, λόγοι σκοπιμότητας απαγορεύουν μία τέτοια καταστροφική επίθεση.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ



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

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

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

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

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

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

AFFILIATED COMPANIES:

* THAILAND

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

* MALAYSIA

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Kemping, Port Kelang, Selangor, Malaysia
TELS: (03) 3680771/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA) CABLES: "SHIPMA"

* INDIA

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (INDIA) Pvt Ltd *
1111 Rahaja Centre, 214 Nariman Point, Bombay 400 021
TELS: 230580/224092 AOH: 6430964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN) CABLES: "OLYMTUNE"

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ: Σέ αποφασιστική καμπή μέ ευόιωνες προοπτικές

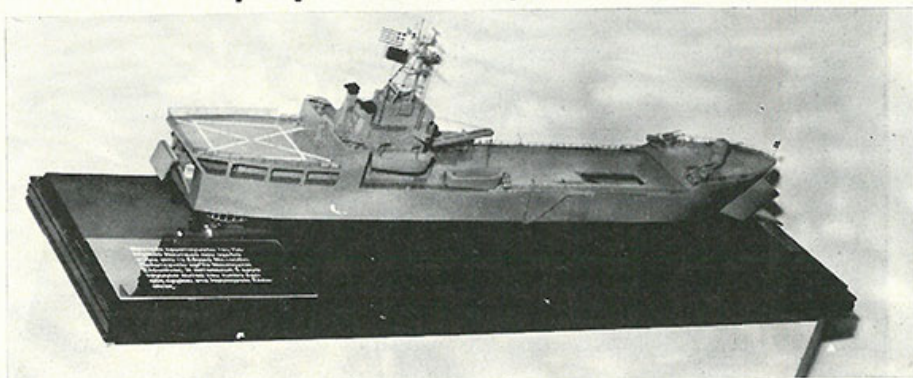
Τά Ναυπηγεία Έλευσίνας πού ἀπασχολοῦν σήμερα ἓνα ἀνθρώπινο δυναμικό 2.050 ἀτόμων βρίσκονται σέ ἀποφασιστικό μεταβατικό στάδιο. Τά συσσωρευμένα προβλήματα τῶν περασμένων ἐτῶν ἀπαιτοῦν ἔντονα τή λύση τους, ἐνῶ οἱ μεσο-μακροπρόθεσμες προοπτικές ἀπασχολήσεώς τους εἶναι ευόιωνες, μέ τήν βασική προϋπόθεση ὅτι θά βελτιώσουν τήν παραγωγικότητά τους ὥστε νά ἐκτελέσουν ἐγκαιρά καί ἀποδοτικά τά συμβόλαια πού ἔχουν ἐξασφαλίσει.

Στά πλαίσια τῆς προσπάθειας γιά τήν ἀναζωογόνηση τῆς ἐπιχειρήσεως, ὁ "Ὁμιλος τῆς Ἐμπορικῆς Τράπεζας προτίθεται νά προσφέρει ὁλοκληρωμένο πακέτο ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν μέ τή σύσταση ναυτιλιακῆς Τράπεζας, ἡ ὁποία θά λειτουργήσῃ σύντομα, ἐνῶ ἔχει ἤδη ξεκινήσει ἡ προσπάθεια γιά προσφορά ὑπηρεσιῶν ναυτιλιακῶν ἀσφαλίσεων στήν ἀγορά τοῦ Λονδίνου.

Μιλώντας πρόσφατα στούς συντάκτες τοῦ οἰκονομικοῦ τύπου, ὁ πρόεδρος τῆς Ἐμπορικῆς Τράπεζας κ. Μπούμης, στὸν "Ὁμιλο τῆς ὁποίας ἀνήκουν τά Ναυπηγεία Έλευσίνας, ἐπεσήμανε ὅτι ἀπὸ τήν 1η Μαρτίου τίθεται σέ ἐφαρμογή τὸ σχέδιο πού ἔχει ἐκπονηθεῖ σέ συνεργασία μέ εἰδικὸ ξένο οἶκο γιά τήν ἀναδιοργάνωση τῆς ἐπιχειρήσεως καί τὸν ἀναγκαῖο ἐκσυγχρονισμό ὁρισμένων τμημάτων τῆς παραγωγῆς καί τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ναυπηγείων.

Ἀπὸ πλευρᾶς κεφαλαιακῆς ἀναδιάρθρωσεως τῶν Ναυπηγείων Έλευσίνας, ἀποφασίσθηκε ἡ αὔξηση τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου κατὰ 8,5 δισεκ. δραχμές, ἀπὸ τὰ ὁποία τὰ 5 δισεκατομμύρια ἔχουν ἤδη καταβληθεῖ μέ τή μορφή τῆς μετοχοποιήσεως χρεῶν, 500 ἑκατομ. μετρητοῖς καί τὰ ὑπόλοιπα 3 δισεκατομμύρια ἀποτελοῦν συμμετοχή τοῦ Δημοσίου καί θά δοθοῦν μέχρι τὸ 1990, πιθανῶς μέ τήν συμβολή τῆς ΕΤΒΑ.

Ἡ διαδικασία τῆς παραπάνω κεφαλαιακῆς ἀναδιάρθρωσεως ἀποδείχθηκε ἐξαιρετικά χρονοβόρα καθὼς ἀπαιτήθηκαν τρία χρόνια καί ἀλλεπάλληλες



Μοντέλο τῶν πέντε ἀρματαγωγῶν πού θά ναυπηγηθοῦν γιά τὸ Πολεμικὸ Ναυτικὸ.

μελέτες μέχρις ὅτου ληφθοῦν οἱ κυβερνητικές ἀποφάσεις γιά τήν ἀποδοχή τῶν προτάσεων ἀναφορικά μέ τή βιωσιμότητα τῆς ἐταιρίας καί ἐπιτραπεῖ ἀπὸ τήν Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἡ ἐκ μέρους τῆς Ἐμπορικῆς Τράπεζας πιστοδότηση τῶν Ναυπηγείων καθ' ὑπέρβαση τοῦ 1/5 τῶν κεφαλαίων τῆς.

Οἱ οἰκονομικὲς δυσχέρειες τῶν ναυπηγείων δὲν ἐπέτρεψαν μία εὐρεία ἀνανέωση παλαιοῦ ἐξοπλισμοῦ ἀλλὰ τήν μερική ἀνακατάστασή του μέ μεταχειρισμένα μηχανήματα πού ἐγκραστάθηκαν ἤδη γιά τήν στοιχειώδη ἐπαρκῆ δραστηριότητα τῆς μονάδος.

Γιά τήν ἐπόμενη τριετία ἔχει προγραμματισθεῖ ἐπένδυση ὕψους ἑνός δισεκατ. δραχμῶν γιά τήν ἐκσυγχρονισμό τοῦ μηχανολογικοῦ ἐξοπλισμοῦ, ἐνῶ παράλληλα θά προωθηθεῖ τὸ πρόγραμμα ἐπιμορφώσεως τοῦ προσωπικοῦ.

Στὸν τομέα τῶν ἐργασιακῶν σχέσεων ὑπάρχουν πλέον οἱ προϋποθέσεις εὐρυθμῆς λειτουργίας τῆς μονάδος μετὰ τήν ἄρση τῆς καχυποψίας τοῦ προσωπικοῦ πρὸς τήν διοίκηση. Σ' αὐτὸ ἄλλωστε θά βοηθήσῃ ἡ καθιέρωση πολιτικῆς διαφανῶν ὑψηλῶν μισθῶν γιά τὰ στελέχη τῆς ἐταιρίας ὥστε νά ἀμβιβεται ἡ ἀποδοτικότητα καί νά ἐνδυναμωθεῖ ἡ πίστη τοῦ προσωπικοῦ πρὸς τήν ἐταιρία.

Παράλληλα μέ τίς παραπάνω προσπάθειες τά Ναυπηγεία Έλευσίνας ἐξασφάλισαν τήν ἐπιβίωση μέ τήν ἀνάληψη

τῶν παρακάτω ἐργασιῶν, μερικές ἀπὸ τίς ὁποῖες ἀφοροῦν βιομηχανικὲς κατασκευές, ἐνῶ ὑπῆρξε καί δραστηριοποίηση στήν ἀνάληψη ἐπισκευαστικῶν ἐργασιῶν σέ πλοῖα μέ διακρατικές συμφωνίες.

Πολεμικὸ Ναυτικὸ

— Ὁλοκληρώνονται μέσα στό 1987 οἱ ἐργασίες κατασκευῆς δύο ἐλικοδρομίων ἀπὸ ἀλουμίνιο στὰ ἀντιτορπιλικὰ «Θεμιστοκλῆς» καί «Μισαούλης» σέ συνεργασία μέ τὸ Πολεμικὸ Ναυτικὸ, ἀξίας 600 ἑκατ. δραχμῶν.

— Ἀνατέθηκε ἡ κατασκευή πέντε φορτηγίδων μεταφοράς πετρελαίου οἱ ὁποῖες βρίσκονται σέ προχωρημένο κατασκευαστικὸ στάδιο, συνολικῆς ἀξίας 250 ἑκατ. δραχμῶν.

— Ἐγκρίθηκε ἡ ναυπήγηση καί ἀρχισε ἡ σιδηροκατασκευὴ τοῦ πρώτου ἀπὸ τὰ πέντε ἀρματαγωγὰ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ συνολικῆς δαπάνης 19,5 δισεκ. δραχμῶν.

Ἡ μελέτη καί σχεδίασή τους εἶναι ἀποτέλεσμα συνεργασίας τῶν Ναυπηγείων Έλευσίνας μέ τὸ Μετσόβειο Πολυτεχνεῖο καί τὸ Πολεμικὸ Ναυτικὸ.

Τροχαῖο Ὑλικό

— Στά πλαίσια τῶν ἀναγκῶν γιά ἀνανέωση τοῦ τροχαίου ὕλικου τῆς χώρας

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNILOUDIS

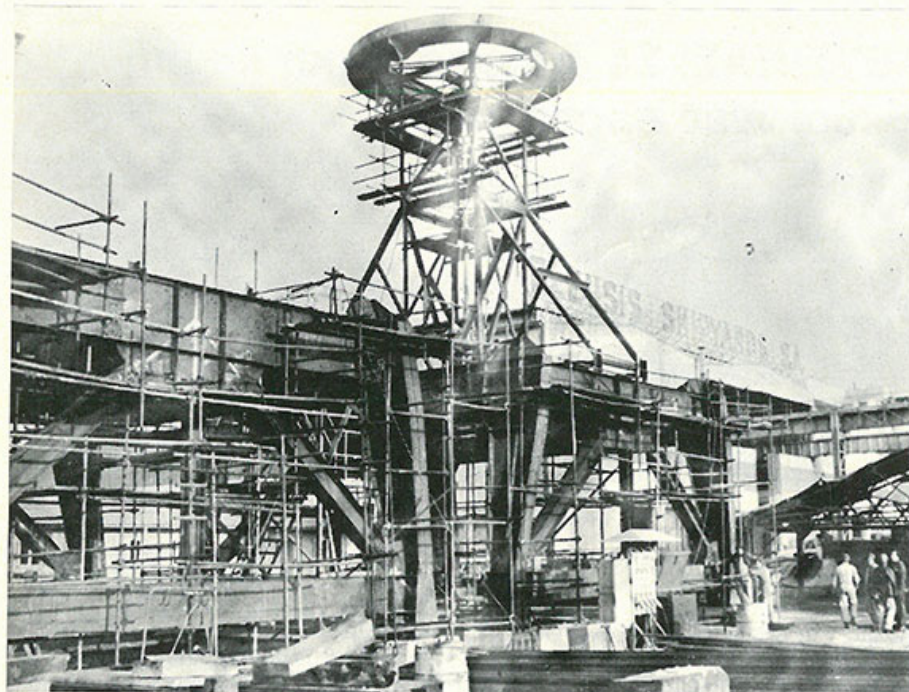
CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



Τμήμα της κατασκευής γερανών για τον Όργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

καί μετά από πολύχρονες προσπάθειες, υπογράφηκε συμφωνία - πλαίσιο για την κατασκευή 1.260 φορταμαζών διαφόρων τύπων για τον Όργανισμό Σιδηροδρόμων. Τό σχετικό συμβόλαιο είναι ύψους 12 δισεκ. δραχμών καί θά εκτελεσθεί από τά ναυπηγεία μέ την συνεργασία του οίκου Schienenfahrzeuge της νατολ. Γερμανίας.

Βιομηχανικές Κατασκευές

— Σέ προχωρημένο στάδιο βρίσκονται οι εργασίες κατασκευής τμημάτων πέντε γερανών του Όργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, αξίας 600 έκ. δραχμών στην κατασκευή των οποίων τά ναυπηγεία συνεργάστηκαν μέ την Ούγγρική εταιρία Ganz Danubius.

Τέλος, για τό 1987 έχει προγραμματισθεί ή κατασκευή μιιάς πλωτής δεξαμενής στά Ναυπηγεία Έλευσίνας, ανυψωτικής ικανότητας 6.000 τόννων για τίς ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού. Τό κόστος κατασκευής τής δεξαμενής θά ανέλθει σέ 2 δισεκ. δραχμές καί στήν εκτέλεση του έργου τά ναυπηγεία θά συνεργασθούν μέ την Σουηδική εταιρία Gotaverken Arendal.

Οί κύριοι στόχοι των Ναυπηγείων Έλευσίνας για τό μέλλον, μέσα από τίς οικονομικές δυνατότητες πού προσφέρει τό γεγονός ότι ανήκουν στον Όμιλο των Έταιριών τής Έμπορικής Τράπεζας, στρέφονται κυρίως στον άκτοπλοϊκό στόλο, όπου ήδη μελετήθηκαν καί σχεδιάστηκαν τύποι πλοίων για την άνανέωση παλαιών άκτοπλοϊκών καί κρουαζιεροπλοίων καί στην στενότερη συνεργασία μέ έφοπλιστικούς οίκους, έλληνικούς καί ξένους για την μόνιμη έξυπηρέτηση των έπισκευαστικών τους αναγκών.

Παράλληλα, ή άποκτημένη έμπειρία στά βιομηχανικά έργα (κατασκευή δεξαμενών διύλιστηρίων, τμημάτων άποθετών τής ΔΕΗ κ.λπ.) μπορεί νά χρησιμοποιηθεί ως αντίσταθμισμα στην εποχικότητα των έπισκευών πλοίων, πλεονέκτημα πού έχουν λίγες παρόμοιες βιομηχανικές μονάδες καί ή σχετική ύποδομή του μηχανουργείου μπορεί νά ανταποκριθεί στην εκτέλεση άλλων έργων παραγωγής όταν βελτιωθεί τό επενδυτικό κλίμα στην Ελλάδα.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

βύθι υπέστη μείωση από 8,62 εκατ. τον. σε 6,07 εκατ. τόνους.

Μείωση των ναυπηγήσεων

Κρίση διέρχονται τα δυτικογερμανικά ναυπηγεία καθώς το 1986 ανέλαβαν μόνο 45 παραγγελίες για την ναυπήγηση νέων σκαφών αξίας 773 εκατ. δολларίων. Στις παραγγελίες αυτές περιλαμβάνονται τα πέντε κοντεϊνερόπλοια της APL, η ναυπήγηση των οποίων επιχορηγείται από ειδικό κονδύλιο του άμυντικού προϋπολογισμού. Συγκριτικά, το 1985 υπήρχαν παραγγελίες για 126 σκάφη ενώ σήμερα το καρνέ των παραγγελιών των γερμανικών ναυπηγείων περιέχει 69 σκάφη. Το προσωπικό που εργάζεται στα ναυπηγεία μειώθηκε κατά 3.000 άτομα φτάνοντας τα 37.400. Δώδεκα χρόνια πριν η ναυπηγική βιομηχανία απασχολούσε 73.000 εργαζομένους και αναμένεται νέα μείωση του προσωπικού κατά 10.000 άτομα καθώς μόνο τέσσερις μονάδες έχουν εξασφαλίσει απασχόληση μέχρι το 1988, ενώ 16 ναυπηγεία θα μείνουν χωρίς απασχόληση από τα μέσα του 1987. Κατά το 1986 τα γερμανικά ναυπηγεία παρέδωσαν 85 σκάφη (134 το 1985), συνολικής χωρητικότητας 543.638 τον. γκρό (659.175 τον. το 1985).

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Ασφαλίζει τα πλοία της

Μετά την πρόσφατη αίτηση της U.S. Lines όπως τύχει της προστασίας του νόμου περί πτωχεύσεων, έγινε σαφές ότι η εταιρία αυτή αναγκάστηκε να διαθέσει σημαντικό ποσό για την εκφόρτωση του φορτίου δύο πλοίων της στη Σιγκαπούρη των «New Jersey» και «Oklahoma» τα οποία έχουν κρατηθεί εκεί για την μη πληρωμή οφειλών εκ καυσίμων σε άλλους λιμένες.

Εξάλλου έγινε γνωστό ότι η ασφάλιση των 12 πλοίων της του «γύρου του κόσμου» ανανεώθηκε σε Σουηδικό κλάμπ, με μειωμένα ασφάλιστρα εφόσον τα σκάφη αυτά τελούν ήδη ή πρόκειται να τεθούν σε παροπλισμό. Τα ασφάλιστρα πάντως πληρώθηκαν άμεσα και στο άκέραιο. Έτσι το κάθε σκάφος θα είναι ασφαλισμένο για 60 εκατ. δολάρια επί συνολικής ασφαλιστικής αξίας 8-

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Αναστολή πληρωμής χρεών

Επίσημα από τηλεοράσεως, ο πρόεδρος της Βραζιλίας Χοσέ Σάρνι ανακοίνωσε πρό δεκαήμερου ότι αναστέλλονται οι πληρωμές τόκων από δάνεια που έχει συνάψει η χώρα του στο εξωτερικό, χωρίς να διευκρινίσει για πόσο χρονικό διάστημα ισχύει η αναστολή αυτή.

Κυβερνητικές πληροφορίες ανέφεραν ότι η αναστολή πληρωμής τόκων για 68 δισεκ. δολάρια που οφείλει η Βραζιλία σε ξένες Τράπεζες και 41 δισεκ. δολάρια σε άλλους διεθνείς πιστωτικούς οργανισμούς θα διαρκέσει 90 ημέρες και έχει κύριο στόχο την επιτυχή καλύτερων όρων από τους πιστωτές.

ΔΑΝΙΑ

Εγκαταλείπει το δανικό νηολόγιο

Οι πρώτες νηολογήσεις πλοίων του, που ο οίκος Μόλλερ έκανε στην Isle of Man του έπρεπε να πραγματοποιήσει τόσο σοβαρές οικονομίες, ώστε η εταιρία απέφασε να μεταφέρει στο ίδιο νηολόγιο πέντε ή έξι ακόμα πλοία της το δυνατό συντομώτερο. Ο κύριος λόγος της επιτυχίας αυτής είναι το ότι οι βρεταννοί αξιωματικοί που ναυτολογούνται υποχρεωτικά στα εν λόγω πλοία δέχτηκαν αφενός μέν χαμηλότερους μισθούς και αφετέρου λιγότερες μέρες αδείας στην ξηρά. Τους δρους αυτούς αποδέ-

χτηκαν και τα επαγγελματικά σωματεία τους. Έτσι λοιπόν με λιγότερους αξιωματικούς, χαμηλότερους μισθούς και χωρίς κοινωνικές εισφορές, η διαφορά και η όφελεια είναι προφανής.

Ανακοινώθηκε εξάλλου ότι μία από τις εταιρίες του συγκροτήματος Μόλλερ παράγει τρία πλοία - κοντεϊνερς των 52.000 τον. d.w., παραδοτέα το 1989 αντί συνολικής αξίας 1,7 δισ. κορωνών. Αν σ' αυτά προστεθούν και τα δύο δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, οι παραγγελίες του συγκροτήματος Μόλλερ στα ναυπηγεία Odenpe ανέρχονται σε οκτώ πλοία συνολικής αξίας 4 δισ. κορωνών.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Αυξήσεις στις εισαγωγές πετρελαίου

Η Δ. Γερμανία παρουσίασε αύξηση στις εισαγωγές πετρελαίου κατά το 1986 κατά 3,8%, με συνολικές εισαγωγές πετρελαίου που έφτασαν τους 61,6 εκατ. τόνους.

Ο μεγαλύτερος προμηθευτής της χώρας σε προϊόντα πετρελαίου παρέμεινε και κατά το 1986 η Βρεταννία, της οποίας οι παραδόσεις έφτασαν τους 17,6 εκατ. τόνους (28,03% του συνόλου των εισαγωγών) και ακολουθούσε η Νιγηρία με 9,06 εκατ. τόνους (14,72%). Η Σαουδική Αραβία τριπλασίασε τις εξαγωγές πετρελαίου στην Δυτική Γερμανία με 6,7 εκατ. τον. που αντιπροσωπεύουν 10,94% του συνόλου, ενώ αντίθετα η Λι-



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
FASCIMILE: 4137 328

λους του στόλου 1,2 δισεκ. δολларίων.

Ανακοινώθηκε τέλος ότι στελέχη της U.S.L. στη Μ. Βρετανία προωθούν τη δημιουργία μιάς μικρής εταιρία Brit Ocean Agencies με σκοπό το πλάσισμα στη Μ. Βρετανία των υπηρεσιών της Nedlloyd για το Βόρειο και Νότιο Ατλαντικό και τον κόλπο του Μεξικού. Ως γνωστόν η Nedlloyd προσέλαβε αρκετό αριθμό στελεχών της U.S.L. μετά την άναγγελλία της πτωχεύσεως.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Πωλούνται πλοία

Ο μεγαλύτερος χωρητοδοτικός οίκος νέων ναυπηγήσεων της Ισπανίας, η γνωστή Sociedad de Gestión de Buques (SGB) βγάζει στην αγορά προς πώληση περί τα 50 φορτηγά πλοία κάτω των 15.000 τόν. d.w. σε μία προσπάθεια να συγκεντρώσει κεφάλαια ύψους 50 εκατ. δολларίων.

Από της ιδρύσεώς της το 1984, η SGB έχει πωλήσει περί τα 100 από τα 270 πλοία που περιήλθαν στην κυριότητά της από Ισπανούς πλοιοκτήτες που δεν στάθηκαν ικανοί να ανταπεξέλθουν στις δανειακές τους υποχρεώσεις, τα περισσότερα των οποίων πουλήθηκαν σε ξένους έφοπλιστές.

ΙΤΑΛΙΑ

Ο νόμος για τη ναυτιλία

Υστερα από δύο χρόνια συνεχών συζητήσεων, παραπομπών σε επιτροπές, καθυστερήσεων και απογοητεύσεων, η Ιταλική Βουλή ένεκρινε τελικά το νόμο περί ενίσχυσεως της εμπορικής ναυτιλίας. Ο νόμος αυτός που αρχικά είχε χαρακτηριστεί ως νόμος Φινμάρε έφθασε δέν προέβλεπε παρά την ενίσχυση της κρατικής ναυτιλίας, τροποποιήθηκε τελικά με τη σθεναρή πρωτοβουλία της Confindustria. Έστω κι αν δέν πέτυχαν θεαματικά αποτελέσματα, οι ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρίες θα πάρουν μεταξύ των ετών 1986-1988 περί τα 238 δισεκ. λιρετών. Εξάλλου η Φινμάρε προβλέπεται να χρηματοδοτηθεί με συνολικό ποσό που για την δεκαετία 1985-1995 υπολογίζεται στα 785 δισεκ. λιρετών, με ρυθμό 30-35 δις για την περίοδο 1989-1990 και 120-140 δις για την υπόλοιπη περίοδο.

Ηδη η Φινμάρε ανέλαβε την υποχρέωση να παρουσιάσει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ένα σχέδιο ενδυναμώσεως του

στόλου που θα προβλέπει τη ναυπηγήση 17 νέων πλοίων. Από τα πλοία αυτά έξι κοντέινερς θα ενισχύσουν το στόλο της Ιταλίας που εξυπηρετεί τις γραμμές Βόρειας και Νότιας Αμερικής. Εξάλλου τέσσερα πλοία κοντέινερ θα ναυπηγηθούν για την Αδριατική που εξυπηρετεί την Ανατ. Μεσόγειο και τέλος έπτά κοντέινερπλοία θα ενταχθούν στη Λούδ Τριεστίνου που εξυπηρετεί τις γραμμές της Αφρικής, Απω Ανατολής και Αυστραλίας.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Σημαντική βελτίωση

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένώσεως των ναυπηγικών και επισκευαστικών επιχειρήσεων της Σιγκαπούρης (SASAR) το 1985 υπήρξε το χειρότερο οικονομικό έτος, το οποίο κατά τις νέες ένδειξεις παρήλθε ανεπιστρεπεί.

Στόν επισκευαστικό τομέα το πρώτο εξάμηνο του 1986 ήταν κατά πολύ ανώτερο του αντίστοιχου του 1985, γεγονός που αποδίδεται στη συνδυασμένη επενέργεια πολλών ευνόικων παραγόντων (πτώση τιμής πετρελαίου, αύξημένη κίνηση πετρελαιοφόρων, ανατίμηση Ιαπωνικού γιέν, εξασθένηση τοπικού δολларίου). Τα δύο ναυπηγεία κατασκευής πλωτών εξδρών, Bethlehem και Livingston, μολονότι δέν είχαν παραγγελίες γεωτρυπάνων άπασχολήθηκαν έντατικά με έπισκευές και μετασκευές ύπαρχουσών εξδρών.

Επίσης και στο ναυπηγικό τομέα σημειώθηκε έπταπλασιασμός των παραγγελιών. Στο πρώτο εξάμηνο του 1986 παραδόθηκαν 20 σκάφη άξιας 37 εκατ. δολларίων και μία μονάδα ύποβρυχίων εξορύξεων άξιας 56 εκατ. δολларίων. Οι νέες παραγγελίες περιλαμβάνουν δύο πλωτά ξενοδοχεία για την Αυστραλία (Bethlehem), σειρά περιπολικών γιά την Ινδική άκτοφυλακή (S.S.E.) και διαφόρων τύπων πλοία γιά την Ινδία, Ρωσία και Αμερική (Livingston).

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Οί παραγγελίες της Βαρτσίλα

Μετά την πρό λίγων έβδομάδων παραγγελία που ο Φινλανδικός ναυπηγικός οίκος της Βαρτσίλα δέχτηκε από τη Royal Viking Line, ανακοινώθηκε ότι πήρε και την παραγγελία της Carnival Cruise Line γιά τη ναυπη-

γήση μιάς περιηγητικής μονάδας των 2.600 επιβατών. Το νέο υπερωκεάνιο, του οποίου η παράδοση υπολογίζεται γιά τα μέσα του 1989, θα είναι το άκριβότερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου, δεδομένου ότι η τιμή του υπολογίζεται στα 200 εκατ. δολларια. Το σκάφος θα είναι 70.000 τόν. γκρός, θα τελεί υπό Παναμαϊκή σημαία και θα έχει πλήρωμα 1.000 άτόμων.

Εξάλλου το ναυπηγείο Βαρτσίλα θα προμηθεύσει μεταξύ 1987-1990 ένδεκα δεξαμενόπλοια στη Σοβιετική Ένωση. Το σχετικό συμβόλαιο υπεγράφη στο Έλσίνκι με συνολική άξία γύρω στα 900 εκατ. φινλανδικά μάρκα. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των έν λόγω δεξαμενοπλοίων, τα οποία προορίζονται γιά άνεφοδιασμό στα άρκτικά ύδατα, είναι ότι θα έχουν μικρό βύθισμα ώστε να μπορούν να προσεγγίζουν σε ποτάμους λιμένες, θα έχουν πρύμη σε σχήμα παγοθραυστικού και είναι σχεδιασμένα γιά να άντέχουν σε θερμοκρασίες 40-50 βαθμών υπό το μηδέν.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Συμφώνησαν με τους Ιάπωνες

Τα δύο μεγάλα ναυτιλιακά συγκροτήματα του Χόγκ Κόγκ, οι οίκοι Wah Kwong και Tung, τα οποία ως γνωστόν αντιμετώπιζουν μεγάλες οικονομικές δυσκολίες, κατέληξαν έπιτέλους σε συμφωνία με τους Ιάπωνες δανειστές τους ύστερα από διαπραγματεύσεις που κράτησαν σχεδόν ένα χρόνο.

Έτσι ο οίκος Wah Kwong βρισκόταν σε αντίδικία με τον έμπορικό οίκο Toyo Menka και με τα ναυπηγεία Καβασάκι και Κόγιο γιά δύο ναυπηγούμενα πλοία άξιας 120 εκατ. δολларίων. Τελικά ύστερα από τη συγκατάθεση του Υπουργείου Βιομηχανίας συμφωνήθηκε να τούς άφήσει την άσφαλιστική κάλυψη εξαγωγής (που άντιπροσωπεύει το 80% του χρέους) και τα πλοία να πουληθούν σε πλειστηριασμό. Από το έκπλειστηρίασμα οι δανειστές θα πάρουν περί τα 10 εκατ. δολларια και τα υπόλοιπα σε μετοχές του Wah Kwong. Παράλληλα συμφωνήθηκε όπως το συγκρότημα παραλάβει με τιμή μειωμένη τα δύο πετρελαιοφόρα που ναυπηγεί στα παραπάνω ναυπηγεία.

Εξάλλου και το συγκρότημα Tung κατέληξε σε συμφωνία με τον έμπορικό οίκο Toyo Menka γιά τα πέντε πλοία κοντέινερ που ο οίκος είχε παραγγείλει γιά λογαριασμό του.



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 - BAIRIS

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17585 CORMO - AR 17382 RODES AR
A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS



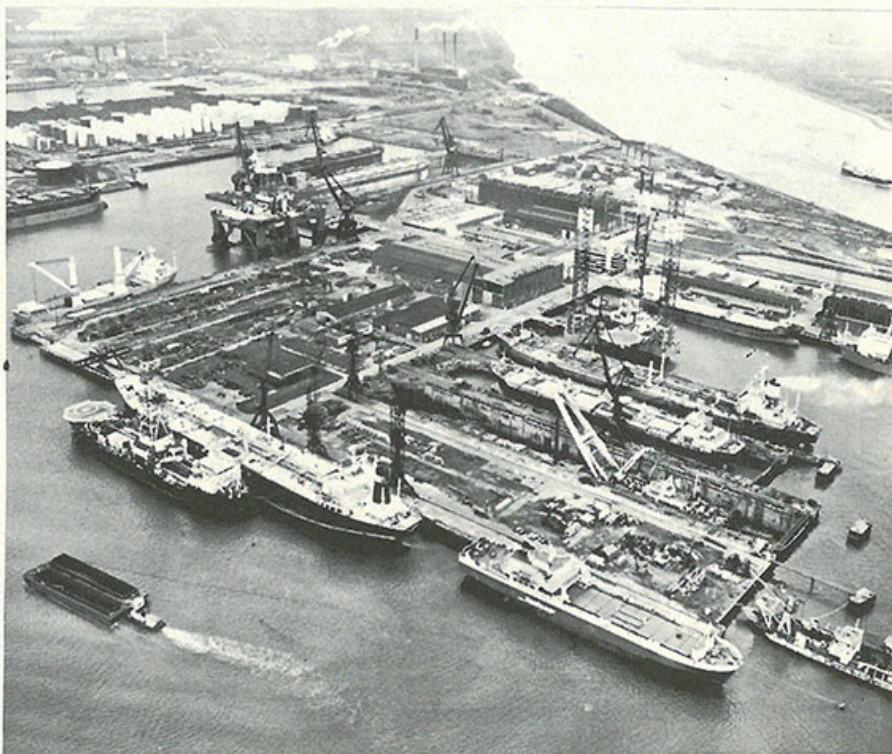
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΒΕΡΟΛΜΕ: Συνεχής πρόοδος καί προσαρμογή στις απαιτήσεις των πελατών τους

Τά Ναυπηγεία Βερόλμε του Ρότερνταμ είναι σήμερα από τις λίγες ανεξάρτητες ιδιωτικές επιχειρήσεις έπισκευής πλοίων στην βορειοανατολική Εύρώπη, τά όποια παρά τήν ναυτιλιακή κρίση εμφανίζουν αύξηση τών έργων τους, αποτέλεσμα τής έγκαιρης στροφής από τις ναυπηγήσεις στις έπισκευές καί τήν κατασκευή πλωτών έξεδρών πετρελαίου.

Έγκατεστημένα στό Γιούροπορτ, τά ναυπηγεία τής Βερόλμε προσφέρουν έλεύθερη πρόσβαση χωρίς έμπόδια από τή Βόρειο Θάλασσα καί χωρίς περιορισμούς βυθίσματος μπορούν νά έξυπηρετήσουν ύπερμεγέθη δεξαμενόπλοια καί μικρότερα πλοία κάθε κατηγορίας.

Διαθέτουν τρεις μόνιμες δεξαμενές καί κρηπιδώματα μήκους 2.000 μέτρων μέ σύγχρονα μηχανοστάσια καί έπαρκή άνυψωτικά μέσα. Άπασχολούν 800 έργατοτεχνίτες καί κατά τό 1986 έπισκεύασαν 200 πλοία από τά όποια 40 άνήκαν σέ Έλληνες.

Πρόσφατα, άντιπροσωπεία τών Ναυπηγείων Βερόλμε, μέ έπικεφαλής τόν πρόεδρο τής εταιρίας κ. Α. Van Nieuwkoop έπισκέφθηκε τόν Πειραιά, σέ μία προσπάθεια διευρύνσεως τών σχέσεων τών ναυπηγείων μέ τήν έλληνική ναυτιλιακή κοινότητα, ύπογραμμίζοντας έτσι τήν σημασία πού άποδίδουν στή σύσφιξη τών δεσμών τους μέ τήν έλληνόκτητη ναυτιλία.



Seatrader Maritime Inc.

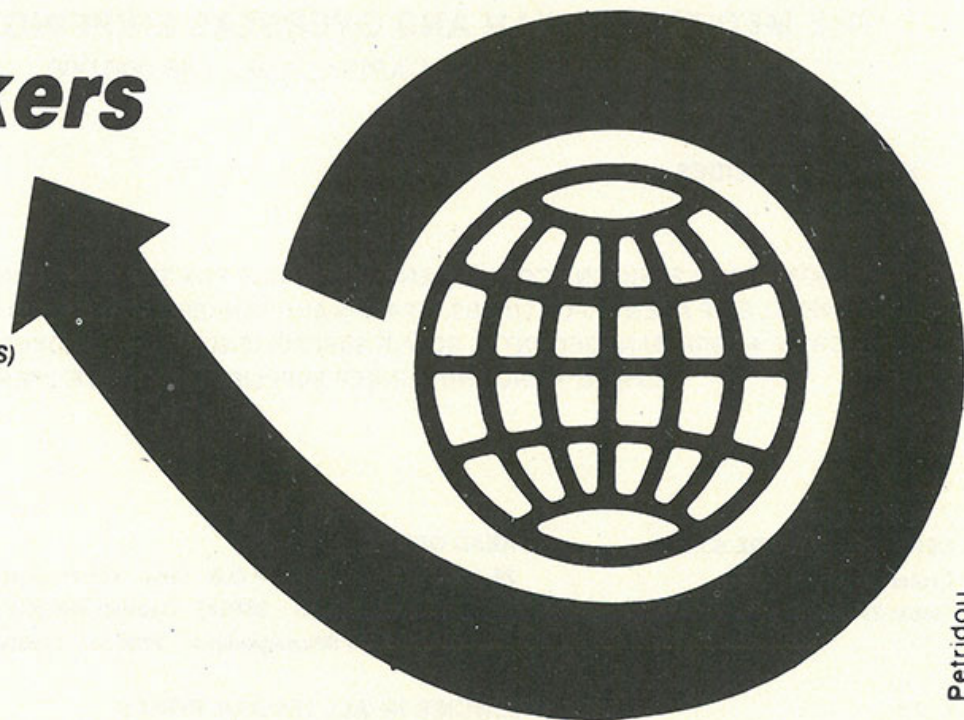
Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

BRANCH:

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



Petridou

Royal Cruise Line



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx. 212904 Tel. (1) 451 9553



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 FOR ANY TYPE OF VESSEL AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

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

HEAD OFFICE:

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η κοινή συνάντηση Ε.Ε.Ε-Κομμίτη

Η πρώτη προγραμματισμένη για το 1987 κοινή συνάντηση των Συμβουλίων του Κομμίτη και της Ε.Ε.Ε. θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο, την Παρασκευή 20 Μαρτίου. Μεταξύ των θεμάτων που θα συζητηθούν περιλαμβάνονται και εισήγηση για την αποκατάσταση των σχέσεων Έφοπλισμού - Ναυτεργασίας.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το προηγούμενο δεκαπενθήμερο, υποβλήθηκε στο Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας μόνο μία αίτηση για έγγραφη στο έλληνο νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, του δεξαμενόπλοιου «Καλυψώ», το οποίο υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 35.450 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «Thyme Shipping Ltd.» (κ. Έλις. Σαρόγλου).

Αγοραπωλησίες

Σε Έλληνες περιήλθαν τα δύο αδελφά ισπανικά πλοία γεν. φορτίου «Alca» και «Arao» 14.827 τόν. d.w., 9.206 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1981, με δυνατότητα μεταφοράς 336 κοντέινερς, έναντι τιμής εν bloc περί των 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκερ «Mikolady» 18.737 τόν. d.w. 9.634 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 1,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθησαν τα δύο αδελφά πρόντακτ κάρριερς «Αμαζών Παϊονήρ» και «Αμαζών Προσπέριτ» 32.250 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1973 και 1972 αντίστοιχα, εφοδιασμένα με coils, έναντι συνολικής τιμής περί των 11 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μικτό πλοίο «Jed Forest» 154.900 τόν. d.w., 83.714 τόν. γκρό, σουηδικής κατασκευής 1972, έναντι τιμής περί των 5,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθαν τα δύο αδελφά ιαπωνικά φορτηγά «Byahudan Maru» και «Shinkai Maru» 15.800 τόν. d.w., 10.340 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1978, με δυνατότητα μεταφοράς 276 κοντέινερς, έναντι τιμής εν bloc περί των 3,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιου «Santo Trader» 37.000 τόν. d.w., 19.482 τόν. γκρό, IGS/Coils, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο υπό σημαία Λιβάνου «Alexander K» 21.215 τόν. d.w., 12.762 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1960, έναντι ποσού 500.000 δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων φέρεται πωληθέν το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Σωτήρας» 16.900 τόν. d.w., 11.452 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 930.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Nadine» 30.817 τόν. d.w., 17.129 τόν. γκρό ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 2,3 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μπάλκερ κάρριερ «Φίλιπποι» 27.243 τόν. d.w., 16.246 τόν. γκρό ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μετά από πλειστηριασμό περιήλθε σε άλλοδαπούς το φορτηγό «Γκόλντεν Μέντ» 8.070 τόν. d.w. 5.350 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1978, έναντι ποσού 800.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μικτού πλοίου «Friendly Ranger» 103.433 τόν. d.w., 51.400 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1972 έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το μπάλκερ κάρριερ «Caroline» 30.812 τόν. d.w., 17.129 τόν. γκρό ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων φέρονται πωληθέντα τα πάναμαξ μπάλκερς «Τζάκυ» 60.000 τόν. d.w. 35.200 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1984, εφοδιασμένο με τέσσερες γερανούς των 25 τόν. και «Μαρούλα» 59.460 τόν. d.w., 32.241 τόν. γκρό ναυπηγήσεως 1983, έναντι τιμής εν bloc περί των 17 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Στη Φορμόζα επωλήθη για διάλυση το μπάλκερ μεταφοράς αυτοκινήτων «Σεμίρα» 11.928 τόν. γκρό, 6.700 τόν. βάρους, του 1965, αντί δολ. 148 ανά τόννο.

— Επίσης στη Φορμόζα επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας κάρριερ «Αννούλα» 14.761

τόν. γκρό, 7.000 τόν. βάρους του 1963, αντί δολ. 137,50 ανά τόννο.

— Ίνδοι διαλύτες αγόρασαν το μπάλκερ κάρριερ «Αρκάδιαν Φαίθη» 10.987 τόν. γκρό, 5.670 τόν. βάρους του 1965, αντί δολ. 125 ανά τόννο.

— Επίσης στην Ίνδια επωλήθη για διάλυση το υπό σημαία Μάλτας μπάλκερ «Αρκτούρος Στάρ» 15.421 τόν. γκρό, 6.400 τόν. βάρους του 1967, αντί δολ. 126 ανά τόννο.

— Διαλύτες της Φορμόζας αγόρασαν το μπάλκερ μεταφοράς αυτοκινήτων «Π.Σ. Παλός» 18.430 τόν. γκρό 9.870 τόν. βάρους του 1963, αντί δολ. 144 ανά τόννο.

— Επίσης στη Φορμόζα επωλήθη για διάλυση το φορτηγό υπό κυπριακή σημαία «Ωκεανός» 9.930 τόν. γκρό, 4.000 τόν. βάρους του 1968, αντί δολ. 134 ανά τόννο.

— Στην Ίνδια κατέληξε για διάλυση το φορτηγό «Γκόλντεν Κρός» 11.148 τόν. γκρό, 4.340 τόν. βάρους, του 1968, αντί δολ. 123,50 ανά τόννο βάρους.

— Στην Φορμόζα επωλήθη για διάλυση το φορτηγό «Μαρία Γλύπη» 9.565 τόν. γκρό, 4.450 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1970, αντί δολ. 135 ανά τόννο.

— Διαλύτες της Ίνδιας αγόρασαν το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Κονκόρντ» 19.691 τόν. γκρό, 8.270 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1971, αντί δολ. 125 ανά τόννο.

— Στην Νοτ. Κορέα επωλήθη για διάλυση το μικρό μπάλκερ «Δημήτρης Ν.» 3.784 τόν. γκρό, 2.142 τόν. βάρους, αντί δολ. 110 ανά τόννο.

— Διαλύτες της Φορμόζας αγόρασαν το μπάλκερ κάρριερ «Μυνίκα» 11.651 τόν. γκρό, 5.160 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1970, αντί δολ. 132 ανά τόννο.

— Στην Ίνδια επωλήθη για διάλυση το ελληνικό φορτηγό «Νάξος» 8.825 τόν. γκρό, 4.800 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1970, αντί δολ. 121 ανά τόννο.

Μετονομασίες

— Σε «Ρούμπι Σήλ» μετονομάστηκε το αγορασθέν μεταξύ Ελλήνων μπάλκερ κάρριερ «Ατρεΰς» 22.312 τόν. d.w., 13.633 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1974.

Νέο πλοίο στη γραμμή Άγκωνας

Ανακοινώθηκε από το YEN ότι από την Διεύθυνση Άκτοπλοίας χορηγήθηκε άδεια σκοπιμότητας για την δρομολόγηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου στην γραμμή Πάτρα - Ήγουμενίτσα - Κέρκυρα - Άγκωνα, προκειμένου να καλυφθούν συγκοινωνιακές ανάγκες της παραπάνω γραμμής.

Το πλοίο είναι κλειστού τύπου και θα μεταφέρει 1.500 επιβάτες καθώς και 100 φορτηγά και 100 ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα.

Στην άδεια σκοπιμότητας επισημαίνεται ότι το πλοίο δεν θα μεταφέρει επιβάτες και όχημα μεταξύ των λιμανιών Ήγουμενίτσας - Κέρκυρας.

Έξ άλλου με το ίδιος σκεπτικό ή παραπάνω Διεύθυνση του Υπουργείου Έμπορικης

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

Ναυτιλίας χορήγησε άλλες δύο άδειες σκοπιμότητας, μία για δρομολόγηση Ε-Γ/Ο-Γ πλοίου στην γραμμή Ρίου - Αντιρρίου και μία Ε/Γ πλοίου (τύπου CATAMARAN) στην γραμμή Πλαταμών - Ν. Μουδωνίων - Μαρμαρά.

Τά σκάφη αυτά θα είναι μεταφορικής ικανότητας, τό πρώτο 800 έπιβατών και 100 ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων ή 30 φορτηγών, ενώ τό δεύτερο θα μπορεί νά μεταφέρει 170 έπιβάτες τό καλοκαίρι και 80 τό χειμώνα.

Ο αριθμός τών άπασχολουμένων ναυτικών μειώθηκε κατά 25,6%

Ο αριθμός τών Έλλήνων και ξένων ναυτικών πού ύπηρετούσαν σε πλοία υπό Έλληνική σημαία και σε πλοία με ξένες σημαίες συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ μειώθηκε έντός διετίας κατά 25,6%.

Τό στοιχείο αυτό, πού δείχνει ότι ό περιορισμός τής άπασχολήσεως ήταν ανάλογος με τή συρρίκνωση τής Έλληνικής Ναυτιλίας κατά τά δύο τελευταία χρόνια, προκύπτει από τά προσωρινά στοιχεία τής άπογραφής τών ναυτικών ή όποια έγινε στις 20 Σεπτεμβρίου 1986.

Σύμφωνα με τά στοιχεία αυτά, σε 2.119 πλοία με έλληνική σημαία (δέν είχαν συκεν-

τρωθεί ακόμη 106 άπογραφικά δελτία) και στά πλοία με ξένες σημαίες πού είναι συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ (δέν είχαν συγκεντρωθεί 35 άπογραφικά δελτία σε σύνολο 295 πλοίων τής κατηγορίας αυτής) ύπηρετούσαν συνολικά 36.613 ναυτικοί (31.604 Έλληνες και 5.009 ξένοι) έναντι 49.184 (40.720 Έλλήνων και 8.464 ξένων) κατά τήν άπογραφή τής 20.9.1984. Σημειώθηκε δηλαδή μείωση κατά 12.571 ή ποσοστό 25,6% (οί Έλληνες μειώθηκαν κατά 9.116 ή 22,4% και οί ξένοι κατά 3.455 ή 40,8% σε ποσοστό).

Τά στοιχεία όμως τής άπογραφής δίνονται άνάγλυφα στόν κατωτέρω πίνακα:

Εθνικότητα πλοίων και πληρωμάτων	α.θ.δ. ναυτικών		μεταβολή		ποσοστό συμμετοχής ναυτικών %	
	20.9.84	20.9.86	Σε από- λутους αριθμούς	%	20/9/84	20/9/86
Σύνολο ναυτικών πού ύπηρετούσαν σε ελλην. και ξένης σημαίας πλοία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ	49.184	36.613	-12.571	-25,6	100,0	100,0
Απ'αυτούς:						
Έλληνες	40.720	31.604	- 9.116	-22,4	82,8	86,3
Ξένοι	8.464	5.009	- 3.455	-40,8	17,2	13,7
Σύνολο ναυτικών πού ύπηρετούσαν σε ελλην. σημαίας πλοία	41.331	31.334	-10.657	-25,1	100,0	100,0
Απ'αυτούς:						
Έλληνες	36.938	28.791	- 8.147	-22,1	86,7	90,2
Ξένοι	5.653	3.143	- 2.510	-44,5	13,3	9,8
Σύνολο ναυτικών πού ύπηρετούσαν σε ξένης σημαίας πλοία συμβεβλ. με το ΝΑΤ	6.553	4.679	- 1.914	-29,1	100,0	100,0
Απ'αυτούς						
Έλληνες	3.781	2.813	- 968	-25,7	57,4	60,1
Ξένοι	2.811	1.866	- 945	-33,7	42,6	39,9

Οί συνδρομές τής Ε.Ε.Ε.

Μέ έγκυκλίο τής ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών γνωρίζει στά μέλη τής ότι με όμόφωνη άπόφαση τής Γεν. Συνελεύσεως πού πραγματοποιήθηκε στις 16 Ιανουαρίου, αύξάνονται τά τέλη έγγραφής και συνδρομών από τής Ιανουαρίου 1987.

Τό δικαίωμα έγγραφής όρίζεται σε δολάρια ΗΠΑ 312,50 και ή έτήσια συνδρομή τών Μελών όρίζεται σε δραχμές ως έξής: 2,81 δρχ. κατά κόρο όλικής χωρητικότητας και μέχρι 15.000 κ.ο.χ., κατ' άνώτατο όριο κατά πλοίο.

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με τήν από 11 Ιανουαρίου 1982 άπόφαση τής Γενικής Συνελεύσεως τών Μελών τής Ε.Ε.Ε. οί συνδρομές πός αύτήν πρέπει νά καταβάλλονται σε δολάρια Η.Π.Α. με βάση τή τιμή (fixing) του δολλαρίου κατά τήν ήμέρα έξοφλήσεως του λογαριασμού.

Ζητούνται διευκρινίσεις γιά τόν ΦΠΑ

Διευκρινίσεις σε μία σειρά έρωτημάτων, πού προκύπτουν κατά τήν έφαρμογή του Φόρου Προστιθεμένης Άξίας και άφορούν τούς ναυτικούς πράκτορες, ζητεί από τό ύπουργείο Οικονομικών, ή διοίκηση του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Άττικής - Πειραιώς.

Ειδικότερα, σε σχετικό έγγραφο του Σωματείου πός τό ύπουργείο Οικονομικών, διατυπώνονται τά παρακάτω έρωτήματα:

1. Ποιά από τά παρακάτω δικαιώματα και άμοιβές τών ναυτικών πρακτόρων, πού παρέχουν ύπηρεσίες σε πλοία έκτελούντα πλόες έξωτερικού, ύπόκεινται σε ΦΠΑ και με τί ποσοστό.

α) AGENCY FEES (άμοιβή πρακτορεύσεως).

β) Προμήθειες επί του ναύλου, τροφοδοσιών, έπισκευών, ρυμουλκών.

γ) PRIMAIRE (προμήθεια) επί του ναύλου έξαγωγών.

δ) Δικαιώματα επί τών διατακτικών ή πρακτορειακών δικαιωμάτων.

ε) Πρακτορειακά δικαιώματα σύμφωνα με τίς ίδιες διατάξεις επί έξαγωγών.

στ) Άμοιβές γιά παροχή ύπηρεσιών προερχόμενες από φορτίο TRANZIT.

2. Υπόκεινται σε ΦΠΑ τά έργατικά δικαιώματα ΟΛΠ πού χρεώνονται από τόν ΟΛΠ στό πρακτορείο γιά φορτία είσαγωγής ή έξαγωγής;

3. Τά έξοδα πλοίων με ξένη σημαία πού γίνονται στά ελληνικά λιμάνια, (φαρικά, δικαιώματα προσορμήσεως, ρυμουλικά, τροφοδοσία πλοίου, έπισκευές) πού πληρώνονται από τό ναυτικό πρακτορείο γιά λογαριασμό τής ναυτιλιακής εταιρίας, καταβάλλονται από τόν πλοιοκτήτη με ΦΠΑ;

4. Καταργείται έντελώς τό χαρτόσημο τιμολογίων παροχής ύπηρεσιών;

Τό νέο Δ.Σ. του Σωματείου Μεσιτών

Πραγματοποιήθηκαν στις 12 Φεβρουαρίου οί άρχαιρεσίες γιά τήν ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.

Τό νέο συμβούλιο συγκροτήθηκε σε σώμα ως έξής: Εύάγγελος Πανάς, πρόεδρος, Νικόλαος Κορδάκης, αντιπρόεδρος, Κούλης Θεοδωράκος γεν. γραμματέας, Μιχάλης Κοκκίνης ταμίας, και Κων/νος Πέρρος, Νίκος Πενθερουδάκης και Παναγ. Δασκαλάκης, μέλη.

PHOENICIAN MARITIME INC.

Serving all U.S. Gulf Ports



Steamship Agents — Ship and Cargo Brokers -
Ocean Transportation Consultants

Telex: 21 1696 UR
Telephone: (713) 863-0550

Cable: PHOENICIAN
FAX (713) 863 7534

1225 North Loop West • Suite 627 • Houston, Texas 77008

President: Georgios Armaos

Ανέλαβε τά καθήκοντά του ο κ. Χρ. Ντούνης

Ανέλαβε την Πέμπτη επίσημως τά καθήκοντά τους ο νέος αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης μετά την αποστρατεία, έπαιρα από απόφαση του ΚΥΣΕΑ, του μέχρι τώρα αρχηγού κ. 'Αριστ. Παπανδρέου ως «ευδοκίμως τερματίσας τή σταδιοδρομία του». Ταυτόχρονα στον κ. Παπανδρέου απομηνήθηκε ο τίτλος του επιτίμου αρχηγού του Λιμενικού Σώματος.

Μιλώντας κατά την τελετή της αναλήψεως των καθηκόντων του ο κ. Ντούνης υπογράμμισε:

Ευχαριστώ την Κυβέρνηση και ιδιαίτερα εσάς κύριε Υπουργέ και κύριε Γενικέ, που μου κάνετε τή μεγάλη χαρά να με επιλέξετε στην 'Αρχηγία του Λιμενικού Σώματος.

Αισθάνομαι πολύ συγκινημένος που μετά 30 σχεδόν χρόνια σκληρής δουλειάς και πίστης στην υπόθεση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, κλήθηκα να αναλάβω τήν αρχηγία ενός Σώματος συνδεδεμένου άρρηκτα με τήν ναυτιλία.

Είναι γνωστό ότι τήν διανυόμενη χρονική περίοδο ζούμε τήν βαθύτερη και μακροβιότερη ναυτιλιακή κρίση.

Χωρίς αμφιβολία ή κρίση αυτή έχει επηρεάσει και επηρεάζει σοβαρά τήν 'Ελληνική Ναυτιλία, όπως άλλωστε συμβαίνει και με τής ναυτιλίες όλων των παραδοσιακών ναυτικών χωρών.

Γι' αυτό ή περίοδος αυτή είναι περίοδος αυξημένου προβληματισμού, αυτοσυγκέντρωσης και αυτοκριτικής, για όλους τους φορείς, Κράτος, εργοδοσία, ναυτεργασία, ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα για τό τί θα πρέπει να κάνουμε για τήν 'Ελληνική ναυτιλία.

Μέ άλλα λόγια, πώς θα βελτιώσουμε τής συνθήκες, ώστε τό ελληνικό πλοίο να εξακολουθήσει να είναι ανταγωνιστικό κάτω από τήν 'Ελληνική Σημαία.

Είναι γνωστό ότι τά επιτεύγματα τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας οφείλονται στην στενή και άγαστή συνεργασία που είναι σήμερα περισσότερο από ποτέ άλλοτε αναγκαία αφού για τή χώρα μας ή ναυτιλία είναι 'Εθνική υπόθεση. Κατά συνέπεια όλοι έχουμε ευθύνη, τή συνεργασία αυτή να τήν διατηρήσουμε και να τήν προάγουμε, αφού αυτή αποτελεί βασικό παράγοντα τής επιβίωσης και τής προόδου τής.

Τό 'Ελληνικό κράτος έχοντας κατανοήσει τήν υπόθεση τής ναυτιλίας έχει δημιουργήσει αυτότελη και ανεξάρτητο φορέα σε επίπεδο Υπουργείου που διαχειρίζεται όλοκληρο τό φάσμα των προβλημάτων του πλοίου και του θαλάσσιου χώρου.

Γιά τόν φορέα αυτό επανειλημμένα έχει



δηλωθεί υπεύθυνα από τήν Κυβέρνηση και τόν Υπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. 'Αλεξανδρή ότι αποτελεί τό βασικό μοχλό για τήν άσκηση αποτελεσματικής ναυτιλιακής πολιτικής και για τό λόγο αυτό θα διαφυλαχθεί «σάν κόρη όφθαλμού».

Ο Διοικητικός φορέας σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο αποτελεί ένα εύελικο μηχανισμό που λειτουργεί σε συνεχή 24ωρη βάση για να εξυπηρετήσει τό ελληνικό πλοίο που κινείται σε όλοκληρο τόν κόσμο ήμέρα και νύχτα, εργάσιμη, Κυριακή και άργια. Και οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι αυτό είναι και τό μυστικό μας που άλλες χώρες δεν τό έχουν μέχρι σήμερα πετύχει.

Αυτός είναι ό μηχανισμός που λύνει τά προβλήματα του πλοίου στο λιμάνι οποιαδήποτε ώρα χρειασθεί, ό ίδιος μηχανισμός κινείται προς τής αρμόδιες αρχές των ξένων χωρών να επιτύχει τήν προστασία του πλοίου στο ξένο λιμάνι, καθώς και τήν προστασία του Έλληνα ναυτικού όπου και όταν χρειαστεί. Και ακόμη θα πρέπει να αναφερθεί ότι ό ίδιος μηχανισμός δίνει τής μάχες σε διεθνή επίπεδα για να γίνουν σεβαστά τά ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα σε διεθνείς 'Οργανισμούς αλλά και στις διμερείς συμφωνίες με άλλα Κράτη.

Θά πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ή Κυβέρνηση τό ελληνικό πλοίο τό βλέπει σάν έθνικό κεφάλαιο και σάν τέτοιο είναι αποφασισμένη να τό υποστηρίξει, όχι μόνο σάν διακήρυξη, αλλά σάν πράξη από τόν ίδιο τόν Υπουργό μέχρι τά κατώτερα κλιμάκια στο έσωτερικό και έξωτερικό.

Αυτή ή αντίληψη έγινε συνείδηση και πίστη του Υπουργού μας κ. 'Αλεξανδρή ό όποιος και πρακτικά χάραξε «ένα Νέο Κώδικα Συμπεριφοράς του Κράτους προς τήν Ναυτιλία». Πρόκειται για πρωτόγνωρη για τήν ελληνική ναυτιλιακή πραγματικότητα κάθοδος του Κράτους στο λιμάνι, εκεί «που πάλλει ή καρδιά τής ναυτιλίας» για να γνωρίσει τά ζωντανά τής προβλήματα, να άκούσει από τούς ίδιους τούς ανθρώπους που ζούν τήν καθημερινή άγωνία τής ναύλωσης μέσα σε μία «τελματωμένη ναυλαγορά», τά προβλήματα τους.

'Ακούει με προσοχή, σημειώνει, δίνει λύσεις και εισηγείται υπεύθυνα για άλλες διαδικασίες, απλοποιήσεις και λήψεις μέτρων διευκόλυνσης του 'Ελληνικού πλοίου.

Κύριε Υπουργέ,

Τό προσωπικό του YEN σε όλες τής βαθμίδες μέσα στη χώρα και σε όλη τήν ύδργειο όπου βρίσκονται οι υπηρεσίες του, έχει συνειδητοποιήσει τή «Νέα Αντίληψη» για προσέγγιση των προβλημάτων τής ναυτιλίας και θα είναι στο πλευρό σας για να βοηθήσει ό καθέννας από τό πόστο του τήν πανεθνική προσπάθεια που γίνεται για τήν υπόθεση τής ναυτιλίας.

Προσωπικά Κύριε Υπουργέ, θα καταβάλω όλες μου τής δυνάμεις για τήν επιτυχία των προπαθειών αυτών, στην αντιμετώπιση των πολλών προβλημάτων που ή κρίση έχει δημιουργήσει στη Ναυτιλία μας, ώστε να δούμε στον ιστό των ελληνόκτητων πλοίων να κυματίζει ή ελληνική σημαία και να επανδρώνονται αυτά με τούς πανάξιους και άπαράμιλους Έλληνες ναυτικούς.

Καλώ όλοκληρο τό προσωπικό του Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας να εργαστούμε ένωμένοι, δημιουργικά στην προσπάθεια αυτή. Πιστεύω ειλικρινά ότι υπάρχουν άσπείρευτες δυνάμεις από πλευράς προσωπικού, ενώ παράλληλα υπάρχει τεράστιος χώρος για προσφορά και δημιουργία.

Θά είμαι ειλικρινά κοντά σε όλο τό προσωπικό και θα προσπαθώ να δημιουργήσω «τό ανθρώπινο πρόσωπο» τής 'Υπηρεσίας στοχεύοντας πάντοτε στο γνωστό άξίωμα του management: «Η ευτυχία τροφοδοτεί τήν παραγωγικότητα».

Στόν άπερχόμενο, προσωπικό μου φίλο, 'Αρχηγό Λ.Σ. 'Αριστ. Παπανδρέου, με τόν όποιο είχαμε μία παράλληλη πορεία στην Ναυτιλία και τή ναυτιλιακή Διοίκηση, θα ήθελα να εκφράσω τής ευχαριστίες του Λιμενικού Σώματος για τήν μακρόχρονη προσφορά του και του εύχομαι στον μεταυπηρεσιακό του βίο, υγεία, καθώς και άτομική και οικογενειακή ευτυχία.

Προηγούμενως είχε μιλήσει ό άπελθών

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

άρχηγός ο οποίος ευχαρίστησε την κυβέρνηση που του εμπιστεύθηκε την αρχηγία του Λιμενικού Σώματος, τον υπουργό κ. Στάθη 'Αλεξανδρή και τον Γεν. Γραμματέα κ. Βασ. Παπαδόπουλο, τους εκπροσώπους της Ναυτιλίας και το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και τους πολιτικούς υπαλλήλους.

Τόν 'Ιούλιο έρχονται οι Σοβιετικοί έφοπλιστές

Τόν 'Ιούλιο θα πραγματοποιηθεί επίσκεψη στην Ελλάδα αντιπροσωπίας της Ένωσης Σοβιετικών Έφοπλιστών (ASSOS).

Η επίσκεψη θα πραγματοποιηθεί στα πλαίσια των περιοδικών συναντήσεων της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών με την Ένωση Σοβιετικών Έφοπλιστών.

Οι εξετάσεις ηλεκτρολόγων

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη 'Αλεξανδρή καθορίστηκαν οι ημερομηνίες υποβολής αιτήσεων και δικαιολογητικών των υποψηφίων για τις εξετάσεις προς απόκτηση διπλωμάτων ηλεκτρολόγου και πρακτικού ηλεκτρολόγου Ε.Ν. καθώς και οι ημερομηνίες ύγειονομικής εξέτασης και έναρξης των εξετάσεων που θα διενεργηθούν μέσα στο 1987.

Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, για τους υποψηφίους ηλεκτρολόγους και πρακτικούς ηλεκτρολόγους της πρώτης εξεταστικής περιόδου 1987, η προθεσμία υποβολής των δικαιολογητικών λήγει στις 3 Μαρτίου και η προθεσμία για την ύγειονομική εξέταση στις 16 Μαρτίου, ενώ οι εξετάσεις θα αρχίσουν στις 30 Μαρτίου.

Για την δεύτερη εξεταστική περίοδο Νοεμβρίου 1987 οι ημερομηνίες αντίστοιχα είναι 16 'Οκτωβρίου, 2 Νοεμβρίου και 16 Νοεμβρίου.

Πειρατική επίθεση στή Μονρόβια

Πειρατική επίθεση δέχθηκε στις 22 Φεβρουαρίου στο λιμάνι Μονρόβια της Λιβερίας το κυπριακό φορτηγό «Transberlin» 4.881 τόν. γκρό. Τά της επίθεσης ανέφερε ο πλοίαρχος στον εκπρόσωπο της εταιρίας

στον Πειραιά, προσθέτοντας ότι οι πειρατές αφού έκοψαν δύο κάβους προσπάθησαν να καταλάβουν το πλοίο αλλά αυτό αποφεύχθηκε χάρη στην έγκαιρη αντίδραση των ναυτικών. Επίσης ανέφερε ότι τα 21 μέλη του πληρώματός του (5 Έλληνες και 16 αλλοδαποί) είναι καλά!

Το πλοίο είχε φύγει και καταπλεύσει στη Μονρόβια στις 19 Φεβρουαρίου προερχόμενο από το Χιούστον με γενικό φορτίο.

Έκδήλωση της ΟΚΕ Έμπορικης Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας

Συνάντηση γνωριμίας με τους ναυτιλιακούς συντάκτες όργάνωσε η Ομάδα Κοινοβουλευτικού Έργου της Νέας Δημοκρατίας στο έστιατόριο της Βουλής, την Τρίτη 17 Φεβρουαρίου.

Στους παρισταμένους ναυτιλιακούς συντάκτες ημερησίως έφημερίδων και περιοδικών απηύθυνε σύντομο χαιρετισμό ο πρόεδρος του Κόμματος κ. Κων/νος Μητσοτάκης, ο οποίος υπογράμμισε ότι η Νέα Δημοκρατία συμφωνεί με τα πρόσφατα μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Έλληνικής σημαίας, τα οποία δήλωσε ότι μπορούν να συμπληρωθούν για να επιτευχθεί ή επάνοδος στο δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Νέος πρόεδρος της ΟΚΕ Έμπ. Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας έχει αναλάβει ο βουλευτής κ. Γιάννης Σταθόπουλος, απόστρατος του Πολεμικού Ναυτικού.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον 'Ιανουάριο 392 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η συνέλευση των ναυπηγών μηχανικών

Στις 16 Μαρτίου θα πραγματοποιηθεί ή ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μελών του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος. Η συνέλευση θα γίνει στα γραφεία του Συλλόγου, στον Πειραιά, με τα εξής θέματα ημερησίας διατάξεως:

- Απολογισμός πεπραγμένων Δ.Σ.
- Οικονομικός απολογισμός 1986, έκθεση έλεγκτικής επιτροπής.
- Προϋπολογισμός 1987.
- Προγραμματισμός δράσεως του Συλλόγου.

Σε περίπτωση μη επιτεύξεως απαρτίας, η συνέλευση θα πραγματοποιηθεί στις 23 Μαρτίου 1987.

Δοκιμή του δορυφορικού ραδιοφάρου ένδειξης θέσεως

Δοκιμή του φορητού δορυφορικού ραδιοφάρου ένδειξης θέσεως «EPIRB» έγινε στις 18 Φεβρουαρίου στο εκπαιδευτικό σκάφος «Ευγένιος Ευγενίδης» και τα αποτελέσματα κρίθηκαν ικανοποιητικά δεδομένου ότι σε μικρό χρονικό διάστημα σήμα με το στίγμα του πλοίου το οποίο μεταδόθηκε από τον ραδιοφάρο που ρίχτηκε στην θάλασσα, παραλήφθηκε από το Θάλαμο Έπιχειρήσεων του GOONHILL της Μεγάλης Βρετανίας και έγινε τηλεφωνικά ή σχετική επιβεβαίωση.

Ο φορητός δορυφορικός ραδιοφάρος ένδειξης θέσεως «EPIRB», είναι μία υψηλής τεχνολογίας συσκευή, που αναμένεται να συμβάλλει σε μέγιστο βαθμό στην ελαχιστοποίηση του χρόνου έρευνας από σωστικά μέσα, όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο.

Η δορυφορική αυτή συσκευή μπορεί να τοποθετηθεί σε οποιοδήποτε πλοίο (μικρό ή μεγάλο) και με την ενεργοποίησή της έχει τη δυνατότητα μέσω δορυφόρου να στείλει σ' όλους τους Θαλάμους Έπιχειρήσεων της ύδρογειού, σήματα που δείχνουν την ακριβή θέση της και συνεπώς τη θέση του πλοίου που κινδυνεύει, όποτε ο πλησιέστερος Θάλαμος Έπιχειρήσεων θ' αρχίσει τις ενέργειες διασώσεως. Επίσης έχει τη δυνατότητα να ενεργοποιείται μόλις πέσει στη θάλασσα και να επιπλέει, ενώ εναλλακτικά μπορεί να ενεργοποιείται χειροκίνητα ή με τηλεχειρισμό.

Ακόμα το EPIRB είναι εξοπλισμένο και με μία άλλη μονάδα που έχει τη δυνατότητα αποστολής σημάτων στη συχνότητα του ραντάρ, με αποτέλεσμα τα πλοία που βρίσκονται σε απόσταση περίπου 10 μιλίων να εντοπίζουν πλέον με το ραντάρ την ακριβή θέση

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

Σε συνεργασία με τους Ελλαδίτες συνεργάτες μας ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ εκθετούμε στην Αθήνα τα τελευταία μοντέλα Βίντεο και Μουβι καμερές. Τηλεοράσεων. Στερεοφωνικών συγκροτημάτων. Κομπακ Ντίσκ και αυτοκινήτων. Οικοσκευές. Ψυγεία. Κουζίνες. Πλυντήρια. Φούρνοι. Μικροκυμάτων. ακουστικά. Φωνογράμματα. και μεγάλη συλλογή μικροσυσκευών και δεκάδων άλλων προϊόντων. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ αυθεντικά και πρώτης διαλογής. τα πιο πολλά με Διεθνή εγγύηση.

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ή εντός 3 - 4 ημερών ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

Εκθεσιακό κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης (3ος όροφος) έναντι τροχαίας ΓΛΥΦΑΔΑ

Τηλ: 8942516/7/8, Τέλεξ: 222329 ή Κύπρος 2040

Ανοικτό κάθε μέρα 09.00 — 21.00 — Σάββατο 09.00 — 14.30

του κινδυνεύοντος σκάφους και να σπεύδουν σε βοήθεια.

Τό σύστημα EPIRB βρίσκεται στο στάδιο των προλειτουργικών δοκιμών που έχουν σαν σκοπό να εξεταστούν οι δυνατότητες του από πλευράς ουσιαστικής προσφοράς του στον άμεσο έντοπισμό κινδυνεύοντος πλοίου και στη διάσωση ναυαγών. Στίς δοκιμές του συστήματος αυτού μετέχουν εκτός από την Ελλάδα, ή Ισπανία, οι ΗΠΑ, ή Γερμανία, ή Αγγλία, Δανία, Νορβηγία και Βουλγαρία.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Ιανουάριο του 1987 υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω έξι πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Ατλάντικ Πρόγκρες», κυπριακό, 12.804 τόν. γκρός, από 1.10.86, εκπρόσωπος κ. Νικ. Κατούνης.

— «Πέργαμος», κυπριακό, 9.941 τόν. γκρός, από 25.11.86, εκπρόσωπος κ. Κ. Συνακάκη - Δούρβαρη.

— «Ση Μπόρν», κυπριακό, 17.796 τόν. γκρός, από 1.11.86, εκπρόσωπος κ. Δ. Μπαρμπουνής.

— «Τρέιντ Άμπάσσαντορ», λιβερτιανό, 18.953 τόν. γκρός, από 1.7.86, εκπρόσωπος κ. Β. Κούτσας.

— «Ιρίς», κυπριακό, 5.279 τόν. γκρός, από 1.1.87, εκπρόσωπος κ. Α. Θεοδωρίδης.

— «Ερικούσα Γουαίβ», παναμαϊκό, 15.952 τόν. γκρός, από 30.10.86, εκπρόσωπος κ. Α. Σακέλλης.

Τά διαγραφέντα

Τόν ίδιο μήνα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά εξής τρία πλοία:

— «Εύβοια Λάκ», παναμαϊκό, 11.321 τόν. γκρός, από 15.1.87, λόγω πωλήσεως.

— «Σίφνος Στάρ», κυπριακό, 9.645 τόν. γκρός, από 26.1.87, λόγω χρονοναυλώσεως σε άλλοδαπή εταιρία.

— «Σωτήρης», παναμαϊκό, 5.368 τόν. γκρός, από 30.12.86, λόγω αλλαγής ονόματος και πλοιοκτητριας.

● Στίς 31.1.87 τά συμβεβλημένα με τό NAT πλοία ανέρχονταν σε 289, συνολικής χωρητικότητας 5.283.998 τόν. γκρός.

Πότε τά άλιευτικά μπορούν νά χρησιμοποιηθούν σαν τουριστικά

Μέ απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή έγινε αποδεκτή γνωμοδότηση του νομικού συμβούλου του ΥΕΝ σύμφωνα με την όποία δέν επιτρέπεται ή παράλληλη περιστασιακή χρησιμοποίηση ενός σκάφους και σαν επαγγελματικού τουριστικού άναγνωρισμένου κατά τίς διατάξεις του Ν. 438/76, εφόσον αυτό είναι χαρακτηρισμένο σαν άλιευτικό. Στήν ίδια γνωμοδότηση άναφέρεται ότι ένα άλιευτικό σκάφος μπορεί

νά άναγνωριστεί σαν επαγγελματικό τουριστικό σύμφωνα με τίς διατάξεις του Ν. 438/76, όμως ή χαρακτηρισμός του δέν μπορεί νά έχει διάρκεια μικρότερη του ενός χρόνου.

Σύλληψη φυγόπινων ναυτικών

Άπό όργανα του λιμεναρχείου Πειραιώς

συνελήφθησαν οι φυγόπιοι ναυτικοί Νίκ. Φωτόπουλος 50 ετών και Άναστ. Ρέντας, 31 ετών γιατί έκκρεμούσαν σε βάρος τους καταδικαστικές αποφάσεις.

Πρόστιμο για ρύπανση σε Α' Μηχανικό

Τό λιμεναρχείο Σύρου επέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του λιβερτιανού

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στίς 25 Φεβρουαρίου. Τιμές σε δολάρια ΗΠΑ. Πηγή: Κρίστενσονς Πετρόλεουμ, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	99/101	105/108	175/179
Βοστώνη	110/113	114/117	158/165
N. Υόρκης	93/96	95/99	155/160
Φιλαδέλφεια	104/106	108/110	160
Βαλτιμόρη	97/106	100/108	160
Νόρφολκ	104/106	107/109	158/160
Σαβάννας	103/103,50	106/107,50	165/166
Τζάκσονβιλ	99/100	102/103	155/158
Π. Έβεργκλιέιτς	101/102	105/106	165/166
Τάμπα	99/101	102/105	147/155
Μόμπιλ	97/101	100/104	160/164
N. Όρλεάνης	92,50/94,50	94,50/97	158/160
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	96/97	100/101	161/162
Χιούστον	93/95	95/97	158/160
K. Κρίστι	95,50/97	98/100	150/160
Λός Άντζελες	84/90	84,50/95	155/160
Σάν Φραντζίσκο	84/86	86/89,50	160/165
Κολούμπια ρ. /Πόρτλαντ	96/99	97/101	170/171
Σηάττλ	96/105	104/110	165/170
Βανκούβερ	107,50/110	109/111	169,50/170,50
Άγ. Ευσταθίου	109/112	112/116	155/165
Φρήπορτ/Μπαχάμας	95/96	99/100	168/170
Τρίνιταντ	110/111	122,5 '23,50	170/171
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	107/108	109,50/111	169/170
Σαίντ Κρουά	16,85	16,95	22,10BBL
Βενεζουέλας	18,28	18,53	22,92BBL
Βραζιλίας	101	104	270
Άμβέρσας	92/93	96/97	130/131
Ρόττερνταμ	89,50/90	93/93,50	128/130
Άμβούργου	86,50/87	90/91	135/137
B. Γαλλίας	87/90	93/94	157/160
N. Γαλλίας	84/87	90/93	152/155MTW
Ίσπανίας	95/95,50	98,50/100	172/174MTW
Θέουτας	—	93/95	150/152MTW
Γένοβας	93/94	97/98	150/155
Αύγουστας	90/91	93/94	150/155
Πειραιώς	86/87	91/93	146/148
Σουέζ Κανάλ	98/100	98/100	178/180
Τζέντα	—	93/98	160/165
Νταμμάμ	—	93/98	160/165
Ρας Τανούρα	—	98	165
Κουβέιτ	80/95	81/100	167/170
Ντάρμπαν	—	97/98	235/240MTW
Σιγκαπούρης	80/81	82/83	149/150
Ίαπωνίας	108/111	112/115	160/170

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

νου πλοίου «Star Jan» για ρύπανση του λιμανιού της Σύρου από υπερχειλίση των δεξαμενών του πλοίου.

ΟΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ PORT CAPTAINS CLUB

Στη Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων πραγματοποιήθηκε στις 22 Φεβρουαρίου με πολλή μεγάλη επιτυχία τό μπάλ μασκέ που όργάνωσε η Λέσχη για τα παιδιά των μελών της.

Στη Λέσχη πρόκειται να γίνουν οι εξής εκδηλώσεις:

- Στις 12 Μαρτίου διάλεξη — συζήτηση με θέμα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει πλοίο που έρχεται στον Πειραιά — διατυπώσεις, ιδιομορφίες κ.λπ. Η διάλεξη — συζήτηση θα γίνει ως συνήθως στις 6 μ.μ. και όμιλητής θα είναι ο πρόεδρος του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Πειραιώς - Αττικής κ. Αθαν. Παπάκης.

- Στις 26 Μαρτίου διάλεξη με θέμα «Τό ρεύμα AGHULAS».

- Στις 28 και 29 Μαρτίου διήμερη έκδρομη στην Αρχαία Όλυμπία όπου θα ξεναγήσει ή αρχαιολόγος κ. Μπουζιώτη — εκτός από τά μέλη μπορούν να συμμετάσχουν καί φίλοι τους.

Ο ΧΟΡΟΣ

ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΩΡΩΝ

Τήν περασμένη Πέμπτη 26 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε ο πρώτος ετήσιος χορός του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς.

Στό χορό που έγινε σέ κοσμικό κέντρο του Πειραιώς παραβρέθηκαν παράγοντες της ναυτιλίας, οικονομικοί παράγοντες, έφοπλιστές, επιχειρηματίες, ναυτικοί πράκτορες κ.ά.

- Τά γραφεία του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς λειτουργούν καθημερινά από 5 μ.μ. έως 7 μ.μ.

Τά γραφεία του Σωματείου έχουν έγκατασταθεί στην Ακτή Μιαούλη 17-19, (τηλ. 4136837).

ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΣΑΚΟΥ ΤΟ ΝΟΜΙΣΜΑ ΤΟΥ ΚΟΡΜΙΤΤΗ

Μέ ικανοποιητική συμμετοχή εκπροσώπων των Γραφείων - Μελών καί σέ μία ευχάριστη καί φιλική ατμόσφαιρα, έγινε στις 28 Ιανουαρίου, στά Γραφεία του Κορμίττη, ή γιορτή του κοψίματος της βασιλόπιτας. Τυχρό Γραφείο για τό 1987, στό όποιο έπεσε τό χρυσό νόμισμα, ήταν τό «Tsakos Shipping».

ΕΠΕΤΕΙΟΣ ΤΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΤΕΧΝΗΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Μέ τά έγκαίνια μιάς πολύ ένδιαφέρουσας έκθεσης γλυπτών καί χαρακτηρισμών του Χένρυ Μούρ καί της Μπάρμπαρα Χέπγουρθ, γιορτάστηκε στις 19 Φεβρουαρίου ή συμπλήρωση του πρώτου χρόνου λειτουργίας του Μουσείου Κυκλαδικής καί Αρχαίας Έλληνικής Τέχνης, του Ιδρύματος Νικολάου Π. Γουλανδρή.

ΠΕΝΘΗ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ

Ο ναυτικός κόσμος του Πειραιά έχασε κατό το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο ένα εξαίρετο μέλος του, τον Άντώνη Ξυλά, ό οποίος άν και δικηγόρος στό επάγγελμα είχε μιά μακρά καί επιτυχή σταδιοδρομία στόν ναυτιλιακό στίβο.

Γεννημένος στά Καρδάμυλα της Χίου, άκολούθησε τό δικηγορικό επάγγελμα άποφοιτήσας από τό Πανεπιστήμιο Άθηνών καί εργάστηκε επί σειρά έτών κοντά στόν θείο του, άείμνηστο Μιχαήλ Μ. Ξυλά, τον όποιο καί διαδέχθηκε μετά τό θάνατό του, συνεχίζοντας μέ σύνεση καί επιτυχία τήν διαχείριση της εταιρίας Faros Shipping.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια για τον πρόωπο χαμό του.

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΕΛΑΚΗΣ

Η ναυτιλιακή κοινότητα του Πειραιώς

συγκλονίσθηκε τήν περασμένη εβδομάδα από τον άδόκητο θάνατο του Μιχαήλ Λελάκη, ό όποιος έπαθε καρδιακή προσβολή ενώ βρισκόταν στό γραφείο του. Καί ήταν εύρύτατη ή συμμετοχή ανθρώπων της Ναυτιλίας στό πένθος για τό θάνατό του, ενώ τήν κηδεία του που έγινε τό περασμένο Σάββατο από τό Α΄ νεκροταφείο Άθηνών τήν παρακολούθησε πλήθος κόσμου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνουν ειλικρινή συλλυπητήρια στην οικογένειά του καί στόν άδελφό του Άντώνη Λελάκη.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΟΝΑΖΟΥΝΤΑΣ

Οικονομικό στέλεχος της εταιρίας «Πλειάδες», ό Γιάννης Βοναζούντας υπηρέτησε μέ άφοσίωση τήν ναυτιλία επί 23 χρόνια.

Άπόφοιτος της Άνωτάτης Έμπορικής εργάστηκε τόσο στά γραφεία του Λονδίνου όσο καί στόν Πειραιά καί διακρίθηκε για τό ήθος καί τήν έντιμότητά του.

**ΕΙΣ ΜΝΗΜΗ ΤΟΥ ΑΕΙΜΝΗΣΤΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ι. ΞΥΛΑ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE
ΑΠΕΦΑΣΙΣΕ ΝΑ ΔΙΑΘΕΣΗ ΩΣ ΔΩΡΕΑ 20.000 ΔΡΧ. ΥΠΕΡ
ΤΟΥ ΛΥΡΕΙΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ.**

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνηλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας καί επί σειρά έτών Μέλους της Ε.Ε.Ε.

ΑΝΤΩΝΗ ΞΥΛΑ

πού έπληθε στις 17 Φεβρουαρίου 1987 καί άφού άκουσε τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιάλη ό όποιος έξηρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα καί δράση του μεταστάντος.

Άποφάσισε όμόφωνα

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

— Νά κατατεθεί στεφάνι.

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

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στόν Ναυτιλιακό Τύπο.

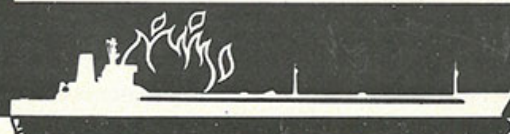
Πειραιάς 18 Φεβρουαρίου 1987

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΑΛΗΣ



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορίας/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ	Κυπριακή	8.413	1975	Υπέστη βλάβη της μηχανής στο Ρίο Ίανέιρο, στις 23/2 καί ζήτησε επιθεώρηση.
ΦΡΟΣΤΥ	Έλληνική	6.680	1973	Υπέστη βλάβη της μηχανής καί κατέπλευσε στο Μοντεβιδέο, για ύδροδεξαμενισμό καί επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΥΘΑΛΙΑ	Έλληνική	29.148	1972	Υπέστη σοβαρές ζημιές κατά τό ταξίδι Ν. Όρλεάνη για Κόμπε τόν Ίανουάριο, λόγω κακοκαιρίας. Αναλήφθηκαν επισκευές στη Γιοκοχάμα.
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	Έλληνική	16.700	1981	Προσάραξε, έμφορτο, στη Ν. Όρκη, στις 16/2 χωρίς να ύποσται σοβαρές ζημιές.
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ	Παναμαϊκή	16.432	1979	Ροζάριο για Ίταλία, προσάραξε στον π. Παρανά, στις 21/2. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Άγγλική	24.102	1971	Προσάραξε στη Χάμινα, στις 14/2. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για τήν άποκόλληση.
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	Έλληνική	21.374	1966	Άγκυροβολημένο στο Μπορντώ, συγκρούστηκε στις 23/2 μέ τή βυθοκόρο «La Maqueline» καί υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	Έλληνική	44.863	1968	Υπέστη έκρηξη σέ δεξαμενή φορτίου, στον Πειραιά στις 18/2.
ΜΙΚΤΑ:				
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	Λιβεριανή	70.983	1977	Επιθεωρήθηκε στο Ρίο Ίανέιρο, συνεπεία ζημιών λόγω κακοκαιρίας που υπέστη κατά τό ταξίδι Ράς Τανούρα για Ντελαγουέαρ, στις άρχές Ίανουαρίου.
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	Λιβεριανή	56.273	1973	Υπέστη βλάβη της βοηθητικής μηχανής στο Άμπιτζάν στις 14/1.

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



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με άμφιταλαντεύσεις, ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου του δεκαπενθημέρου κινήθηκε σέ κόσμια επίπεδα καί όπωσδήποτε προσέφερε κάποια έλπιδοφόρα μηνύματα γιά τό άμέσως προσεχές μέλλον.

Στήν κατηγορία των πάναμαξ μπάλκ κάρριερς παρατηρήσαμε μία άνοδική τάση των ναύλων από τόν Ειρηνικό γιά τήν 'Ιαπωνία, όπου ο ναύλος γιά 50.000 τον. σιτηρά ξεπέρασε τά δολ. 9, ενώ αντίθετα στίς πρόσ Κόντινεντ φορτώσεις παρατηρήθηκε πτώση των πληρωθέντων ναύλων στά επίπεδα των δολ. 7,50.

Μία δικαιολογημένη αίσιοδοξία άντλείται από τό γεγονός ότι οι Σοβιετικοί μετά παύση έννέα μηνών επανέλαβαν τίς άγορές δημητριακών από τίς 'Ηνωμένες Πολιτείες, γεγονός πού έλπιζεται ότι θα τονώσει τήν άγορά τίς πρώτες έβδομάδες τής άνοιξης.

'Ελπιδοφόρα ή κίνηση στόν 'γαιάνθρακα μέ είδήσεις γιά νέα συμβόλαια μεταφοράς από τόν προσεχή μήνα, ενώ Ικανοποιητική ύπηρξε ή κίνηση φορτίων σέ ποικιλία προορισμών καί στά σιδηρομεταλλεύματα.

Στό Κόντινεντ, ή έλλειψη «Liner Orders» καθώς επίσης καί φορτώσεων δημητριακών γιά τά 'Αραβικά κράτη δέν βοήθησε τήν άνέλιξη τής ναυλαγοράς, άν καί ή άλλαγή πορείας πολλών πλοίων πρόσ τήν καλύτερη άγορά του 'Ατλαντικού σήμανε ήδη τίς τελευταίες ήμέρες μία σταδιακή βελτίωση των ναύλων στήν περιοχή.

Μηδαμινή ή παρουσία φορτίων λιπασμάτων καί ζάχαρης κατά τήν υπό εξέταση περίοδο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

"Ενας σεβαστό μέρος τής ναυλωτικής δραστηριότητας του δεκαπενθημέρου εκφράστηκε μέ τή μορφή των χρονοναυλώσεων όπου ύπήρξε μία σαφής βελτίωση των μισθωμάτων.

'Ιδιαίτερα δραστήριες οι περιοχές τής Νότιας 'Αμερικής καί του Βορ. Ειρηνικού οι όποιες άπασχόλησαν μεγάλο αριθμό handy size πλοίων μέ άνοδικά μισθώματα, τά όποια είναι λογικό νά συμπεράνουμε ότι θα αύξηθούν περισσότερο τίς πρώτες έβδομάδες του Μαρτίου.

Ζωηρή ύπήρξε ή κίνηση γιά ναυλώσεις άπό τή Νότιο 'Αφρική, ενώ κάποια βελτίωση

παρουσίασε γενικά καί ή άγορά τής 'Απω 'Ανατολής.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— Νοτ. 'Αφρική 65.850 τον. d.w. γιά Βορ. Εύρώπη, δολ. 6.900.

— Κόντινεντ 41.450 τον. d.w. γιά 'Απω 'Ανατολή, δολ. 4.600.

— Κόντινεντ 27.000 τον. d.w. γιά 'Ακαμπα, δολ. 5.250.

— 'Αμερ. Κόλπο 26.500 τον. d.w. γιά Κίνα, δολ. 4.600.

— Βορ. Ειρηνικό 60.900 τον. d.w. γιά Σαουδ. 'Αραβία, δολ. 5.250 πλέον δολ. 150.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Ο περιορισμένος όγκος των διακινηθέντων φορτίων πετρελαίου, έν όψει μιάς άναμενομένης μείωσης των τιμών διατήρησε

τήν ναυλαγορά του πετρελαίου σέ στασιμότητα.

'Ιδιαίτερα περιορισμένη ήταν ή κίνηση στόν Περσικό Κόλπο τόσο σέ φορτία άργου, όσο καί στά καθαρά φορτία, σέ σημείο πού οι παρατηρητές τής άγοράς νά διερωτώνται πώς είναι δυνατόν νά ύπάρχουν τόσο περιορισμένες έντολές γιά φορτώσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων, παρόλο πού οι ναύλοι έχουν πέσει στά WS 28.

Κάποια δραστηριότητα στήν Δυτ. 'Αφρική καί στίς άκτές τής Βορείου καί Νοτίου 'Αμερικής δέν στάθηκε Ικανή νά βελτιώσει τά επίπεδα των ναύλων.

Πτωτικές γενικώς οι τάσεις στίς περισσότερες περιοχές Ισχυροποιούν τήν άποψη ότι άν δέν πέσουν οι τιμές του πετρελαίου ή ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων λόγω του πλεονάζοντος τοννάζ θα παραμείνει σέ πολύ χαμηλά επίπεδα.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 14,10 φίο, 9.000/9.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 5-12.

ΑΚΡΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 75.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 7,25 φίο, 12 ήμέρες Μαρτ. 10-20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 15.500 τον. γεννήματα πλέον 4.450 τον. σιτηρά Μαράκαϊμπο δολ. 13,50 φίο, 5 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 21-28.

ΓΚΑΛΛ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ 14.000 τον. άραβόσιτου Ταμπίκο, δολ. 26 φίο, 2.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 9-20.

ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ: Βόρειο Ειρηνικό 24.000 τον. σιτηρά Χοντίντα, δολ. 20,50 φίο, 5 ήμέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουάριο.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: Μονρόβια 62.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπαγκνόλι, δολ. 4,20 φίο, 2 1/2 ήμέρες ανά λιμάνι φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 18-20.

ΥΔΡΟΦΩΣ: Γιαντάι 15.000 τον. περίπου δημητριακά 'Αμβέρσα/Άμβούργο δολ. 29, 800 τον./1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουάριο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΗ ΛΑΙΔΗ: 13.500 τον. d.w. του 1971, παράδοση Βιτόρια/Σάντος, ταξίδι μέσω λιμένων Βραζιλίας μέ επαναπαράδοση δυτική Μεσόγειο, δολ. 3.600 τήν ήμέρα.

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ: 23.616 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μπουσμπούτελ Φεβρ. 11-15, ταξίδι μέσω Βαλτικής μέ επαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια, δολ. 3.400 τήν ήμέρα.

ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ: 19.922 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Φεβρ. 24-26 επαναπαράδοση Νοτ. 'Αμερική, δολ. 5.000 τήν ήμέρα, όψιόν κυκλικό ταξίδι Βοστώνης/Γκάλβεστον δολ. 4.300 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣΗ 17.249 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Αμβέρσα άμεση, επαναπαράδοση άντολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 3.750 τήν ήμέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΝΙΚ: 25.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρεκαλάδα άρχές Μαρτίου, επαναπαράδοση άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 3.900 τήν ήμέρα.

ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ: 27.900 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμβέρσα/Άμβούργο Φεβρ. 20-28, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 3.475 τήν ήμέρα.

ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ: 17.195 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Αίλο άμεση, ταξίδι μέσω Χιλής μέ επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.700 τήν ήμέρα.

ΜΠΑΧΙΑΝΑ: 23.136 τον. d.w. του 1980, παράδοση

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

Οι αγοραπωλησίες

δυτική ακτή Καναδά Φεβρ. 18-25, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.400 την ημέρα.

ΕΚΤΩΡ: 30.184 τόν. d.w. του 1970, παράδοση 'Υ. μουίντεν Φεβρ. 28 - Μαρτ. 3, επαναπαράδοση Μεσόγειο, όχι ανατολικότερα της Ελλάδας, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 23.443 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Βορ. Ειρηνικού Μαρτ. 5-9, επαναπαράδοση ανατολ. Αυστραλία, δολ. 3.800 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλοίο υπό έργο.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.112 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Σιγκαπούρη Μαρτίου 5-8 επαναπαράδοση Βοστώνη / Γκάλεστον, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μεσόγειο 76.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 70, Φεβρ. 26.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Πατζαρίτος 63.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 84, Φεβρ. 20.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 49.000 τόν. μέρος φορτίου ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 95, Μαρτ. 3.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Σουάιμα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 225, Φεβρουάριο.

ΜΑΝΤΩ Β.: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 177,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/Δυτ. 'Αφρική WS 197,5, Μαρτ. 3.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 178, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 198, Μαρτ. 6.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 177,5 όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 197,5, Μαρτ. 4.

ΛΑΚΩΝΙΑ II: Ζάβια 18.000 τόν. νάφθα Μεσόγειο, WS 240, Φεβρ. 15.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Κέυχαν 90.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 57,5, όψιόν Μεσόγειο WS 62,5 Φεβρ. 18.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Κολέ 100.000 τόν. διάφορες όψιόν, WS 44, Φεβρ. 20.

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Περσικό Κόλπο 265.000 τόν. μέρος φορτίου δυτικές όψιόν WS 25, όψιόν 'Ερυθρά WS 27,5, Φεβρουάριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ: Περσικό Κόλπο 265.000 τόν. δυτική όψιόν WS 25, όψιόν 'Ερυθρά Θάλασσα WS 30, Φεβρουάριο.

ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ: Κοβένας 54.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 80, Φεβρ. 20.

ΓΚΛΟΥΡΥ: Περσικό Κόλπο 90.000 τόν. μέρος φορτίου Ταιταγκόγκ, WS 60, Φεβρουάριο.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 55, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, Φεβρ. 19.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Σαίντ Κρουά 58.000 τόν. ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 87,5, Φεβρ. 15.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Σκίντα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 175, όψιόν Μεσόγειο WS 180, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 170, Φεβρουάριο.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: 'Ελευσίνα 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 175, όψιόν Μεσόγειο WS 180, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 170, όψιόν Σιγκαπούρη δολ. 750.000 κατ' αποκοπή, όψιόν 'Ιαπωνία, δολ. 850.000 κατ' αποκοπή, Φεβρ. 17.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. 'Αμβούργο, WS 69, Φεβρ. 22.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Τζουμπάιλ 50.000 τόν. μέρος φορτίου Σίμα και Χοκάιντο WS 105, Φεβρουάριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Δυτική 'Αφρική 115.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/Ακτή 'Ατλαντ./Αμερ. Κόλπο, WS 36,5, Φεβρ. 25.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Περσικό Κόλπο 60.000 τόν. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 95, Μαρτ. 1.

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: Κόντινεντ 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 160, Φεβρουάριο.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τόν. μέρος φορτίου Κεμπέκ WS 107,5 Φεβρ. 28.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Γουαντί Φεϋράν 80.000 τόν. 'Ιταλία, WS 60, Μαρτ. 4.

ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ II: Κοβένας 53.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 60, Φεβρ. 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Σαλλόμ Βόε 82.000 τόν. μέρος

Παρά τη διαφαινόμενη πτωτική τάση της ναυλαγοράς πετρελαιοφόρων και τήν, εν πάση περιπτώσει, αμφιλεγόμενη ναυλαγορά ξηρού φορτίου τό αγοραστικό ενδιαφέρον υπήρξε σχετικά ζωηρό, αντίθετα από ό,τι θα περίμενε ένας ψυχρός παρατηρητής της αγοράς που έχει ήδη σημειώσει τήν πενταετή σχεδόν διαρκή κρίση, τή θέση και τή στάση των τραπεζών και τήν αβεβαιότητα περί τό μέλλον της προσφοράς και ζητήσεως σέ όλους τούς βασικούς τομείς.

Είναι γεγονός ότι ο ψυχολογικός τομέας του κλάδου των αγοραπωλησιών υφίσταται τήν επίδραση μίας ιδιόζουσας παραμέτρου που έχει σά βάση τις μελλοντικές προοπτικές εξέλιξης των αξιών και που υπαγορεύει τήν πρόσκτηση χωρητικότητας, τώρα που οι τιμές βρίσκονται ακόμη σέ ελεγχόμενα πλαίσια.

Στά δεξαμενόπλοια, έλλειψαι άλλων, κυρίως σημειώσαμε τήν πώληση του Μ/Τ GULDEN TIGER (97.400 TDW/1975 στήν Ταϊβάν) αντί περίπου δολ. 6.000.000 σέ "Ελληνες αγοραστές.

Τό μικτό Μ/Ν HOEGH HOOD (248.600 TDW/1973) πέρασε σέ "Ελληνες του Λονδίνου αντί δολ. 7.900.000.

Στά πλοία ξηρού φορτίου σημειώσαμε μερικές πράξεις που αναφέρονται κυρίως σέ ηλικίες 10-17 ετών, μέ πλέον χαρακτηριστικές.

— ΜV SUPER STAR 117.570/1970 δολ. 1.770.000.

— ΜV ECKERT OLDENDORFF 67.900/1970, δολ. 2.000.000.

φορτίου Χάλιφαξ, WS 68,75, Μαρτ. 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΙ'ΝΜΠΟΥΡΥ: Λά Σκρίρα 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Αιγούστα, WS 120, Φεβρ. 27.

ΕΛΕΝΗ Π.: Όμάν 130.000 τόν. Νοτ. Κορέα, WS 35, Φεβρουάριο.

ΕΛΙΤ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. μέρος φορτίου Μάρκου Χούκ, WS 73, Μαρτίου 1.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Φός ή Σάν Κάρλος 110.000 τόν. Τριέστη WS 40, Φεβρουαρίου 28.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 169,5, όψιόν Δυτική 'Αφρική WS 179,5, Μαρτίου 8.

— ΜV TRANSVAAL 49.730/1978, δολ. 13.000.000 (πρόκειται περί πλοίου container 2434 TEU's).

— ΜV NADINE 30.330/1976 δολ. 2.650.000.

— ΜV CHUNG SHING 28.876/1972 δολ. 2.000.000.

— ΜV VENUS ISLAND 22.570/1980, δολ. 2.050.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ό υπερβολικά μεγάλος αριθμός των υπό τής Ταϊβάν προσφάτως προσκτηθέντων πλοίων ήδη επενεργεί αρνητικά προκαλώντας πτωτικές τάσεις των τιμών που, ενώ γράφονται αυτές οι γραμμές, διαμορφώνονται περί τά δολ. 130/135 για μεγάλα μεγέθη, ενώ κάτω των δολ. 130 τείνουν νά διαμορφωθούν οι τιμές για μέσου μεγέθους (5-6.000 τόν.) πλοία.

Περί τά δολάρια 125 πλήρωνει ή Κίνα για 5/7.000 τόνους ενώ δολάρια 135 πρόσφερε ή Νότια Κορέα για 15.000 τόνους. Καί οι δύο χώρες χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον και κίνηση.

Τό αγοραστικό πρόγραμμα των 'Ινδιών για μικρά πλοία (μέχρι 5.000 τόνων) σχεδόν συμπληρώθηκε πρὸς τό παρόν, μεγαλύτερα μεγέθη εκινούντο στά δολ. 130 μέ δολάρια 135 για 6.500 τόνους.

Τά δολ. 110/115 πληρώνονταν στό Πακιστάν για 6.500 τόνους.

'Ενδιαφέρουσα ή ζήτηση από Τουρκία όπου 15.000 τόννοι συνεζητούντο στά δολ. 117.

ΑΞΙΟΣ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 30.000 τόν. καθαρά 'Ιαπωνία/ Νοτ. Κορέα, δολ. 325.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουαρίου 25.

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 176,5, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 183, Μαρτίου 8.

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

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

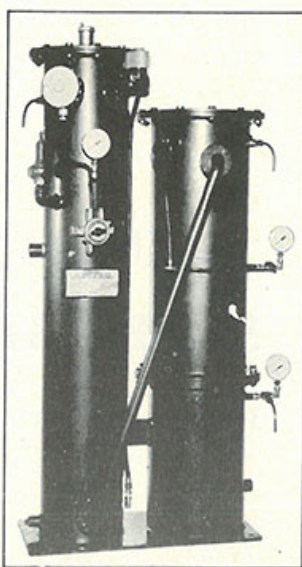
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Λιβύη 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου. Κόντινεντ WS 200, Φεβρ. 15.

Purity under 5 PPM
15 PPM IMO approved
under Res. A393 X

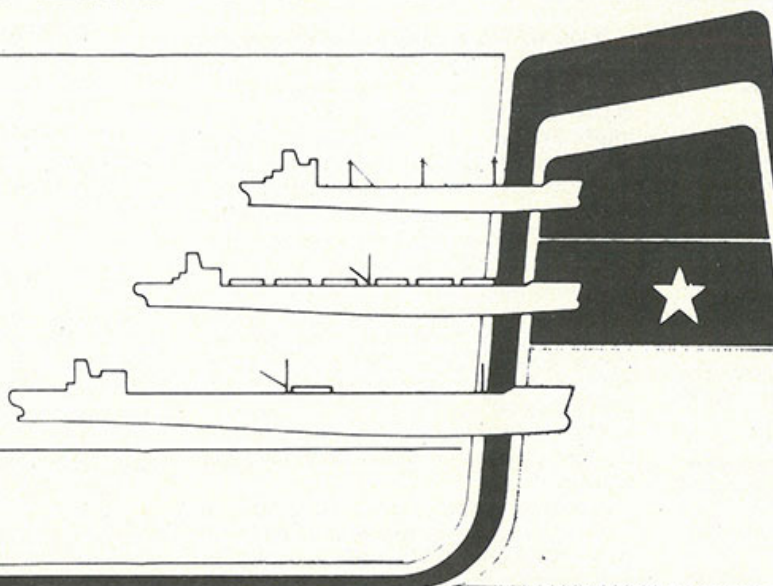
POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 800 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING
88, VAS. KONSTANTINOU AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR



ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

PROTEA SHIPPING LINE

TRANSAFRICA SHIPPING INC.

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.

Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.

Intermarine Bunkering Services.

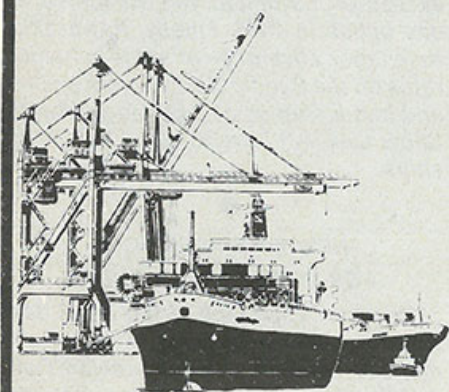
**SHIPOWNERS—CHARTERERS—LINER OPERATORS
SHIPBROKERS—CONTRACTORS—BUNKER SUPPLIERS**

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.
46 FILONOS STREET (6TH FLOOR)

TEL.: 4111375, 4173172, 4172194
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR

NAFTIKA CHRONIKA



BETTER RESULTS OF SEA CASUALTIES

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 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 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.

GREEK OWNERS CONSIDER NEW MEASURES POSITIVE

The measures announced by the ministry last November will improve the competitive ability of Greek flag ships, in the opinion of the Greek Shipowner's Union and the Greek Shipping Cooperation Committee in London who also believe there will be a favourable response which will benefit the nation register.

Speaking to reporters, Mr. Stathis Gourdomichalis, President of the G.S.U., added that the measures were also well received by foreign bankers who finance Greek Shipping.

Helping Greek ships to become more competitive, he said, will make it easier for the banks to get their money back.

Mr. Gourdomichalis had a meeting with the minister, Mr. Alexandris, last Tuesday attended by members of the executive board of the G.S.U. during which matters concerning the measures were discussed. Mr. Gourdomichalis also expressed the hope that the prime minister would have time to meet with representatives of the shipowners to discuss all the matters that are still pending. He stressed that the shipowners had never exerted pressure on the government and that all they want is the growth of the Greek flag fleet which, when it is large enough, many of the problems that now plague it will be eliminated. He dismissed the idea of a "parallel" registry like those created by

other maritime countries.

On more pressing subjects, Mr. Gourdomichalis said:

— On the subject of strikes, that it was up to those at sea to decide whether they would strike at sea.

— On the subject of the draft law on NAT (now being studied by a GSU committee) he said efforts are being made to improve the situation but no problem is being solved.

— On reducing the age limit for seamen's pensions he said this was a problem that was more general. As far as the seagoing profession was concerned it would attract more youngsters to it.

— On the subject of training he underlined that the academies should be concentrated in one place so that all the educational means and good teachers would be available to a greater number of cadets. Sandwich courses should also be introduced as in the U.K. in order to stop the flow of students to other professions since it has been calculated that only 40 to 50 per cent of those attending the academies finally go to sea.

Finally, on the subject of the Act of Approval he said this was the charter of Greek shipping and should not be changed, or if there was to be any change it should be for the better and not for the worse.

WORLD SHIPPING LEADERS TO MEET IN ATHENS

Up to 1,000 shipowners, shipbrokers and shipping executives will meet in Athens in May at the general meeting of BIMCO, the Baltic and International Maritime Council. The Greek Minister of Mercantile Marine has agreed to be the patron of the event.

The general meeting of BIMCO — the world's largest private international shipping organisation — will take place at the Athenaeum Intercontinental Hotel during the period 18-21 May.

During a morning session on 18 May, delegates will be able to listen to three lectures: "1987 — A Global View" by John Rutledge (Chairman of the Claremont Economic Institute in California), "The Application of Creative Thinking in Shipping" by Dr. Edward De Bono (Director of the Centre of Study for Thinking in Cambridge), and "Prospects for the Shipping Industry — A five Year Forecast" by Dennis Stonebridge (Director of Drewry Shipping Consultants Limited, London). Chairman of the session will be Jan W. Muntz, Chairman of BIMCO's Executive Committee.

The afternoon of the same day will be taken up with a panel discussion enti-

tled "The Shipping Market Situation". Chairman will be Atle Jebsen, President of BIMCO. Panel members will be: Ivar J. Saunes (Deputy Managing Director, Norwegian Credit Bank, Oslo), C. L. Lee (Chairman, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan, Korea), R. Vogel (Deputy Director Shipping Division, UNCTAD,) and George P. Livanos (President, Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd., Piraeus).

On 19 May, delegates will attend a seminar in the morning entitled "The Shipping Industry - User/Provider Dialogue". Chairman will be Dr. Helmut Sohmen (Chairman, Worldwide Shipping Agency Ltd., Hong Kong). Panel members will be: Erik Tonseth (Director, Norsk Hydro, Oslo), Takeshi Ogawa (Executive Vice-President, Daiichi Chuo Kisen Kaisha, Tokyo), Hans Jakob Kruse (Executive President, Hapag Lloyd Hamburg), and Dr. Rudolf Heerwagen (Vice President, V.A.G. Transport GmbH, Wolfsburg).

The main event of the week will be the general meeting itself on the morning of 20 May, when BIMCO will elect its new president for the following two-year period, as well as a president designate

and the board of directors.

The Union of the Greek Shipowners will be hosting a reception for delegates and their ladies on the evening of Monday, 18 May.

BIMCO's membership consists of over 800 shipowners members, nearly 1,800 brokers and about 60 of the world's largest protection and indemnity clubs, defence associations, and national associations of shipowners and shipbrokers from more than 100 countries.

LAW OF THE FLAG

The Commercial and Shipping Union of Liberia and the government of Panama have lodged strong protests against the intention of the Norwegian government to oblige Norwegian owned ships flying the flags of Liberia and Panama to participate in the boycott of sea transport to South Africa. It is to be noted that before the Norwegian government can impose such a ban it has to be ratified by law.

In this respect, the Liberians point out that according to traditional custom, a ship is subject to the law of the flag it is flying. Moreover, Liberia and Panama do not hide the fact that although they are strongly opposed to "apartheid" they will not tolerate a third country's interference in ships flying their flags.

NEW CRUISE SHIPS

Royal Viking Line, a subsidiary of the Kloster Cruise group, has ordered a new, 750 passenger cruise ship at the Vartsila yards in Finland at a price of 120 million dollars. According to Mr. Einar Kloster, the company was able to make this new investment from a saving of \$ 25 million effected by transferring eight

of the line's ships to convenience flags from last November onwards.

The company's new ship will fly the Bahaman flag but will be staffed by Norwegian officers. It will carry out cruises from the eastern seaboard of the United States from the spring of 1989 together with the company's other three ships which were also built at Vartsila.

FURTHER REDUCTIONS IN LAID UP TONNAGE

Further reductions in laid up tonnage are reported in the February Lloyd's Monthly List of Laid Up Vessels.

At the beginning of February there were 913 vessels of 23.71 million tonnes deadweight still in lay up compared with 953 vessels of 24.06 million tonnes the previous month.

Both sectors decreased in vessels and tonnage with tankers now at 160 vessels of 15.78 million tonnes, a drop of seven vessels from 167 of 16.08 million tonnes in January. This includes 39 UIVLCC's of 12.06 million tonnes, representing 51% of the overall total and 76% of the tanker total.

In the dry cargo sector 753 vessels of 7.93 million tonnes remain in lay up compared with 786 vessels of 7.98 million tonnes on January 1st. This figure includes 103 bulk carriers of 3.16 million tonnes representing 40% of the dry figure and 13% of the overall total.

POOR RESULTS

The April - September financial results of six of Japan's largest shipping concerns show a decline of 28.3% in the turnover. For cargo liners the drop was 32% and for tankers 17%. The companies are Mitsui, Kawasaki, Japan, Ya-

mashita and Showa. The decline is attributed to the 30% revaluation of the yen in relation to the dollar in which currency 80% of their charters have been concluded.

Moreover, the total operating deficit amounted to 21 billion yen compared to a surplus of 21 million yen on September 30, 1985. Mitsui Osk Line had a deficit for the first time after 1978 while Yamashita - Shinnihwa Line has a deficit in excess of 7.3 billion yen compared to one billion in 1985. Finally, Kawasaki - Kisen took advantage of a rise in freight rates on the Pacific North American line and had a surplus of 2 billion yen while Show Line will have to sell 8 to 9 of its ships.

NEW LINER SERVICE FOR PORT RASHID, DUBAI

Odesa Ocean Line of the Black Sea Shipping Co., U.S.S.R., have now commenced their Black Sea, Arabian Gulf and Far East container service, with the vessel "Geroi Monkady" making her first call into Dubai's Port Rashid on Monday 2nd February.

The "Geroi Monkady" which was commissioned in 1984 has a 900 TEU capacity and is one of the four modern container vessels that will be operating on this 17 days service.

This is the second of the four proposed BLASCO services to use Port Rashid, the other being the Blasco Indostan Line, which has been operating a regular fully containerised service between North European ports, Dubai and the Indian sub continent since early in 1986.

A NEW ACTIVITY BY DAMEN SHIPYARDS

Damen Shipyards of Gorinchem in

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



the Netherlands has added an entirely new activity to its package of commercial operations. Besides selling new vessels and making them available on lease and on operating contracts, the firm has now launched into the trade in used ships.

The new division of Damen Trading will engage in the buying and selling of used ships and other maritime material, as well as their components.

With this new business venture, Damen wants to respond to the growing market needs for used maritime material as an alternative to newly built vessels.

Damen Trading will concentrate especially on customers wanting an optimum operating warranty with a view to ensuring the best possible operating return.

USEFUL SERIES OF SHIPPING TEXTBOOKS

Fairplay Publications have published a series of sea-trading textbooks which offer a concise guide to the shipbrokers, on Voyage Estimating, Laytime Calculating, Timechartering, Sale and Purchase and Tramp Shipping Arithmetic.

The author William V. Pachard has been involved in the shipping industry since 1962 and during most of that time has been employed by Greek Companies including Niarchos, Vergottis and Papachristidis.

An expert in his field of ship broking Mr. Pachard is a member of the Baltic Exchange and keenly interested in the affairs of the Institute of Chartered Shipbrokers.

THE SMIT TAK SHEERLEGS FLEET

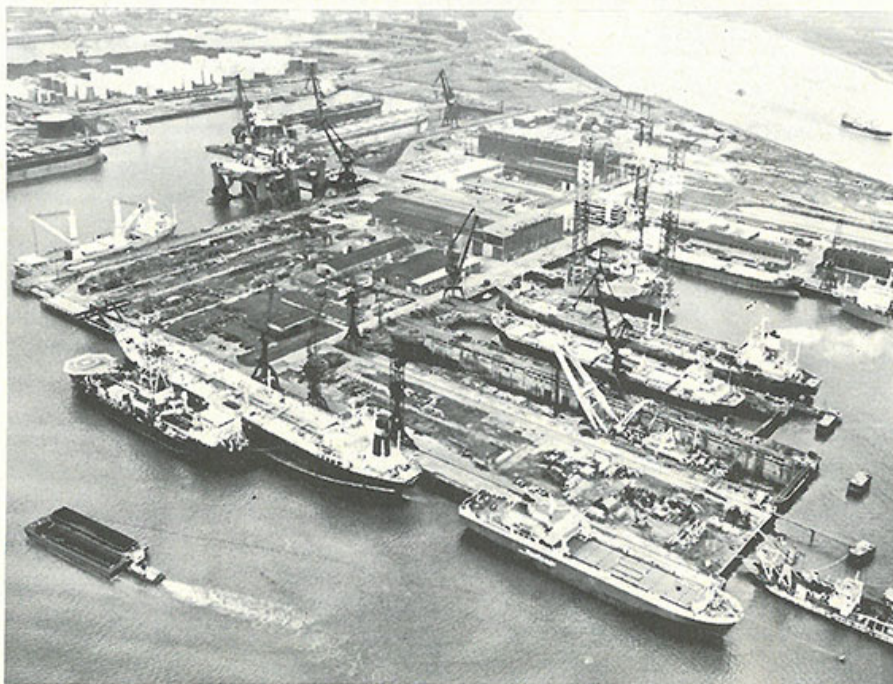
A wide variety of lifts are booked for Rotterdam-based Smit Tak's floating sheerlegs fleet, the largest of its kind in the world, with a total lift capacity of some 10,000 tonnes.

The tasks include the 2,000 tonnes lift of ITM Challenger's crane house at British Shipbuilders, Sunderland. Last December, Smit Tak's sheerlegs capacity increased by almost 50 percent with the acquisition of two units from Neptun, Hamburg, and the bareboat charter of a third from Neptun, Sweden. The latter agreement included an option to purchase. Two of the three sheerlegs are being renamed in the Taklift series.

JAPANESE CRUISE SHIPS

For some time now the Japanese have been trying to break into the cruise field both as operators and builders. Ja-

VEROLME BOTLEK A MODERN AND INNOVATING SHIPREPAIR YARD IN NORTHWESTERN EUROPE



Founded by Netherlands's greatest shipbuilder Cornelis Verolme, the largest drydocking, repair and conversion yard in the Netherlands Verolme Botlek of Rotterdam, is as active as ever.

Despite the trend of merges and capacity reductions in the Northwestern European shiprepair industry, Verolme Botlek has the strength and the ability to continue independently as a full service company for shiprepairs and conversions. The shipyard employs 800 highly trained people and up to date facilities

and with three drydocks and 2000 metres of repair guays is recognised as one of the most innovative and customer oriented yards in Northwestern Europe.

During the last two years Verolme Botlek handled repairs on 40 vessels belonging to Greek shipowners under various flags and quite recently the company's executive president Mr. Van Nieuwkoop visited Piraeus in an effort to strengthen his company's ties with the Greek shipping community.

panese Yards, therefore, not having received any foreign order for a cruise ship, have decided to build their own, in an effort to persuade western shipowners that they can do the job.

Indeed, there have been rumours lately that the two branches of Mitsu Osk Lines, (cargo and passenger) are to build Japan's largest cruise ship of 18,000 grt with accommodation for 600 passengers and a speed of 20 knots.

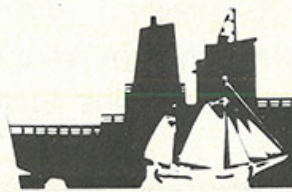
Those Japanese passenger ships of cruise ship size now in existence are more of the "floating conference hall" type and are completely different from the cruise ships that ply the Caribbean. The other passenger ships are all coasters. Those concerned are banking on the fact that about five million Japanese go on cruises every year and that a Japanese cruise ship would not be lacking in customers.

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)...	74	74376
ΑΓΑΠΗ...	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ...	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ...	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ...	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ...	69	9099
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ...	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ...	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ...	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ...	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III...	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ...	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ...	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ...	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ...	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ...	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ...	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ...	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ...	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)...	63	30648
ΑΕΤΟΣ...	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ...	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ...	62	11047
ΑΘΛΩΝ...	79	10428
Α'ΒΑΛΙ...	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ...	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)...	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ...	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ...	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ...	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)...	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ...	68	16715

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ...	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ...	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. ΣΑΒΛΙΡΗΣ...	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ...	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ...	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ...	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ...	74	23757
ΑΛΙΑΣ...	82	4180
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 ΑΤΛΑΣ...	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ...	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ...	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ...	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ...	82	32320
ΑΛΥΣΙΑ...	66	20959

α. Φουτζία 5/1	
δ. Σουέζ 7/1	
προς Νοβοροσίσκ 21/12	
ε. Τσίμπα 30/12	
ε. Μαϊάμι 29/12	
α. Άσντον 5/1	
άρχει Πειραιά	
προς Χίλη 4/1	
προς 'Οράκλειον 18/11	
προς 'Αλεξάνδρεια 25/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 8/1	
ε. Σάντος 7/1	
προς Κίνα 28/11	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/12	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
δ. 'Επτάνησα 10/12	
προς Τουρκία 24/12	
υπερτέλεσε πανομαϊκή	
ε. Θεσσαλονίκη 26/12	
προς Βενεζουέλα 24/12	
διάλυση Κασσιούγκ	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο 'Αμοστερντ	
προς Σάο Σεμπαστιάν 5/12	
προς 'Αλεξάνδρεια 8/1	
ε. Τάραντα 9/12	
ε. Πειραιά 8/1	
α. Γένοβα 8/1	
προς 'Αλγέρι 20/12	
ε. Ντάρμπαν 20/12	
προς Γένοβα 8/1	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Μπαβανγκάρ 22/12	
ε. Γιοκχάμα 8/1	
προς Αίγυπτο 8/1	
προς Κακούτα 22/12	
ε. Ντάρμπαν 2/1	
προς Ν. 'Ορλεάνη 29/12	
ε. Πειραιά 4/1	

προς Άσντον 10/12	
ε. Ρεσίφ 23/12	
α. δ. Πάμας 6/1	
ε. Λονδίνο 2/1	
ε. Τέμα 9/1	
προς Εύρωπη 8/1	
προς Τσιβάν 8/12	
προς Βόλο 8/1	
επιβλήθη	
προς Π. 'Ελίζαμπεθ 4/1	
προς Νταμπί 27/12	
προς Άρούμπα 17/12	
δ. Παναμά 4/1	
προς Μέγαρο 29/9	
προς Εύρωπη 23/12	
ε. Βενετία 6/1	
άρχει Πειραιά	
προς Άντεν 6/1	
ε. 'Ικόνιο 17/12	
προς Βρέμη 5/1	
πρ. «Lift off»	
α. 'Ελευσίνα 26/11	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 13/10	
στο Μπαντάρ Χομείνι	
προς Σουρινάμ 22/12	
πρ. «Yüksel Güler»	
ε. Αλβερπούλ 29/12	
προς Ντακάρ 24/11	
επισκευές Ούλσάν 13/12	
δ. Π. Σαϊό 6/1	
στο Ντάρμπαν 12/1	
ναυπηγ. Τόκιο	
προς Ταϊβάν 26/11	
α. Άργουόλι 13/12	
άρχει 'Ελευσίνα	
προς Σουέζ 26/12	
άρχει Πειραιά	
προς Πόρτ ω Πρίνς 30/12	
προς Κάρταγένα 31/12	
δ. Παναμά 2/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11	
α. Γιουροπόρτ 3/1	
α. Ντάρμπαν 4/1	
προς Λάγος 23/12	
υπό ναυπήγηση	
α. Βανκούβερ 6/1	
προς Στέφενβιλ 9/1	
ε. Ρόττερταμ 8/1	
α. Βανκούβερ 7/1	
προς Ταϊλάνδη 17/10	

ΑΜΑΖΟΝΙΑ...	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ...	79	10966
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ...	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ...	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ...	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ...	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ...	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ...	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ...	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ...	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ...	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)...	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ...	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ...	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ...	82	24655
(δ.)...	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ...	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΛΟΥΕΡ...	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ...	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ...	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	74	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ...	77	15378
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ...	77	14584
ΑΝΑΜΕΛΙ...	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	75	69222
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	70	8998
ΑΝΑΤΟΛΗ...	85	34400
ΑΝΑΦΗ...	71	18634
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ...	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ...	84	38500
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)...	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ...	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)...	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ...	77	20676
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ...	76	8376
ΑΝΕΜΟΣ...	79	10996
ΑΝΕΜΩΝΗ...	76	16846
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ...	79	11000
ΑΝΘΟΣ...	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ...	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ...	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι...	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ...	77	16356
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΛΟΥΕΡ...	87	25189
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΑΜΑΡ...	72	6886
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ...	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ...	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ...	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)...	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ...	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)...	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ...	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ...	76	6051
ΑΠΕΣ...	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	75	35716
ΑΠΙΝΟΙΑ...	75	34409
ΑΡΑΜΗΣ...	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ...	82	13800
ΑΡΑΝ...	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)...	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ...	77	11281

ΑΡΕΤΗ...	73	13631
----------	----	-------

προς ΗΠΑ 11/12	
προς Πόρτ Χάρκουρτ 20/12	
προς Βαλτιμόρη 3/1	
ε. Μπουλόν 20/12	
α. Μελβούρνη 26/12	
προς Κογκό 11/12	
α. Μομπίλ 22/12	
μετ. «Κώστας Χ.» (Ma.)	
στο Σάντος 3/1	
ε. Άντοφαγκάστα 4/1	
α. Πόρτ Γκίλς 28/12	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ	
ε. Κόμπε 9/1	
προς Τζέντα 8/1	
προς Γκάλεβστον 4/1	
πρ. «Caddie»	
ε. Νιούπορτ 9/1	
προς Βανκούβερ 7/1	
α. Λός Άντζελες 16/12	

α. Φώλεϋ 23/12	
ε. Σίόνεϋ 7/1	
στο Σάντος 17/12	
προς Σάβινα Κρούζ 7/1	
προς Μπουσάν 16/12	
ε. Μόντρεαλ 3/1	
προς Καραϊσι 3/1	
ε. Κουσαν 28/12	
πρ. «Sun Crest»	
προς Γάνδη 28/12	
ε. Βανκούβερ 7/1	
α. Φλάσσιγκ 14/11	
προς 'Ινδία 12/12	
α. Νάπολη 7/1	
ε. 'Εσκουμίν 17/12	
προς Ντάρ ες Σαλάμ 6/12	
ε. 'Ασάλμποργκ 7/1	
ε. 'Εσπεράνς 4/12	
προς Ρεσίφ 3/1	
α. Ντουλούβ 17/12	
δ. Παναμά 4/1	
α. Μομπίλ 30/12	
προς Γιβραλτάρ 7/12	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Αυστραλία 28/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/12	
προς Σεϋχέλες 4/1	
προς Περισκό 6/1	
προς 'Ιντσόν 17/12	
προς 'Ιαπωνία 24/12	
προς Γιουροπόρτ 25/12	
προς Τουμπάρδο 19/12	
άρχει Τάραντα	
προς Δουνκέρκη 7/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1	

α. Ντουμπάι 28/12	
α. Άμβουργο 30/12	
α. Τενερίφ 27/12	
προς Χόλκεντ 30/12	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Ντάρ ες Σαλάμ	
ε. Πειραιά 4/1	
ε. Λάγος 18/12	
ε. Σαγκάη 30/12	
άρχει Πειραιά	
προς Σαγκάη 3/1	
προς Ρόττερταμ 24/12	
υπό ναυπήγηση Σασέμπο	
προς 'Ακοντα 1/1	
προς 'Ιαπωνία 19/12	
ναυπηγείται Σασέμπο	
α. Πειραιά 24/11	
προς Σάν Ντιέγκο 18/12	
προς Τάνουσιβίλ 27/12	
α. Άμβουργο 7/1	
α. Ναντόρ 29/12	
α. Μαυρίκιος 15/11	
προς 'Αρούμπα	
α. Μπρέικ 7/1	
α. Παλάου Μπακόμ 5/1	
δ. Παναμά 27/12	
ε. Κόρκ 3/1	
ε. Έμδεν 7/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/12	
προς 'Ακαμα 29/12	
ναυπηγ. Τόκιο	
προς Σουρία 14/12	
προς Λός Άντζελες 8/1	
πρ. Φουτζία 20/12	
προς 'Ιταλία 20/5	

προς 'Οζάκα	
-------------	--

ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
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 ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΡΟΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
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
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑΪΝ 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.)	81	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΝΤΟΥΝΕΝΤΙΝ	78	6300
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275

ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑΪΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439

πρός Μπαντάρ Άμπας 6/12		
πρός Ροστόκ 8/1		
ε. Φουμτσίνο 7/1		
ε. Άλεξάνδρεια 3/12		
άρχει Ίθακη		
άρχει Πειραιά		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Σαγκά 30/12		
πρός Περού 13/12		
α. Λά Γκούερα 3/12		
πρός Ίσημερίο		
ε. Λάγος 1/12		
ε. Γκντάνοκ 4/1		
πρός Νορβηγία 29/12		
πρός Τουρκία 20/12		
α. Λισσαβώνα 8/1		
ε. Μπαχαρίν 8/1		
πρός Κάντλα 13/12		
ε. Σκάνα Φόου 8/1		
πρός Μπακουίνγκ 28/11		
ε. Τζέντα 26/12		
ε. Σάντος 7/1		
πρός Αίγυπτο 5/1		
ναυπηγ. Άϊοι		
πρός Μονρόβια 20/12		
πρός Ίαπωνία 1/1		
δ. Κων/πολη 15/12		
πρός Χιούστον 19/12		
ε. Λός Άντζες 23/11		
πρός Άμψουρνο 21/11		
α. Φός 5/1		
πρός Άμούα Μπαί 31/12		
α. Άμψουρνο 9/1		

α. Φουτζέιρα 31/12		
πρ. «Santa Silvia»		
α. Σαβόνα 7/1		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
πρός Μάρσα έλ Μπρέγκα 15/12		
α. Φουτζέιρα 29/11		
α. Μουπίλ 5/12		
επωλήθη		
πρ. «Βαρθιόνο»		
στό Λάγος 10/1		
ε. Άμβέρσα 8/1		
ε. Άντοφαγκάστα 4/1		
άρχει Γάνδη		
ε. Πόρτ Σαίδ 21/12		
α. Φουτζέιρα 26/9		
στην Κακούτα		
πρός Καρντένιβεο 24/12		
α. Καρντένιβεο 16/12		
πρός Ίκουί 26/12		
στη Βενετία 6/1/86		
ε. Σιγκαπούρη 3/1		
ε. Φός 7/1		
ε. Ριγίεκα 4/1		
πρός Κολομπία ρίβερ 31/12		
ε. Μέθουλ Ρόουντς 27/11		
πρός Σάμπα 4/1		
άρχει Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάνη 23/12		
ε. Σάντος 3/1		
ε. Λέγκχορν 8/1		
άρχει Πειραιά		
ε. Άμψουρνο 19/12		
μετ. «Ζίμ Σίνεβ» (ε.)		
ε. Σιγκάκ 24/12		
άρχει Πειραιά		
ε. Βρέστη 29/12		
άρχει Πειραιά		
στό Άλγιέρι 9/1		
άρχει Στυλίδα		
άρχει Πειραιά		
πρός Ρός Λανούρ 26/12		

ε. Ρότερνταμ 28/12		
α. Τουμπάρσ 2/1		
άρχει Έλευσίνα		
α. Σαγκά 11/7		
πρός Μπ. Άϊρες 8/1		
άρχει Πειραιά		
ε. Φουτζέιρα 8/1		
πρός Ντάρ ελ Σαλάμα 25/11		
άρχει Πειραιά		
επισκευές Πειραιά 4/4		
ε. Τσάνα 8/1		
ε. Μπάρ 7/1		
πρός Άροούμα 24/12		
πρός Μεξικό 6/12		
στό Σουέζ		
πρός Ίνδία 11/12		
αγορά από Άγγλους		
ε. Μπωμόντ 11/12		

ε. Κότκα 7/1		
ε. Σ. Τζόν 5/1		
πρός Άκούμα 25/12		
ε. Σουέζ 23/12		
πρός Μιλάζο 18/12		

πρός Άλγερία 31/10		
α. Χιούστον 11/12		
δ. Παναμά 30/12		
στό Π. Καμπέλο 8/1		
α. Ν. Όρλεάνη 8/1		

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕΪΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΪΤ	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΪΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	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 ΠΡΟΛΟΓΚ (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
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΓΝΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΞΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478

ε. Μπαργκουίλα 26/12		
ε. Ν. Όρλεάνη 1/1		
α. Λός Άντζελες 3/1		
ε. Π. Καμπέλο 3/12		
ε. Μπαβναγκάρ 26/12		
πρός Βενεζουέλα 19/12		
α. Ρίο Γκρόντε 31/12		
α. Γκάλεστον 15/11		
α. Λός Άντζελες 28/12		
πρός Χάμπτον 17/12		
άρχει Πειραιά		
πρός Άλεξάνδρεια 23/12		
πρός Βενεζουέλα 15/12		
ε. Ν. Όρλεάνη 26/12		
διάλυση Πακιστάν		
ε. Ν. Όρλεάνη 30/12		
πρός Σ. Νικόλας 3/12		
ε. Γιβραλτάρ 4/1		
δ. Παναμά 1/1		
α. Τζέντα 2/12		
πρός Καλλάο 26/12		
ε. Πειραιά 15/10		
πρός Άγγλία 31/12		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
ε. Βομβάη 5/12		
πρός Βενεζουέλα 21/12		
στον Πειραιά		
ε. Πόρτ Κελάγκ 6/1		

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
ΕΠΟΣ	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
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΩΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΩΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΩΞΕΣΟΣ (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
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	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 ΑΓΓΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	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
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΣ	85	34400
ΙΟΧΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΙΠΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701

πρός Θήρα 8/12
 άργει Πειραιά
 ε. Κατάκωλο 14/12
 προς Μίνα Καμπύς 24/12
 δ. Παναμά 27/12
 ε. Μουτσούρη 28/12
 προς Σάντο 31/12
 ε. Αμβούργο 8/1
 ε. Μπελαουάν 20/12
 ε. Κασιούγκ 26/12
 στο Καράτσι 6/1
 ε. Αλεξάνδρεια 18/12
 ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 16/12
 α. Φουτζέιρα 23/12
 άργει Πειραιά

στην Πάχη (άποθήκη)
 προς Βραζιλία 28/12
 ε. Πειραιά 7/1
 α. Ν. Όρλεάν 21/12
 α. Αμβούργο 31/12
 προς Πειραιά 9/1
 άργει Πειραιά
 προς Ντάρμπαν 12/12
 προς Ιαπωνία 31/12
 ε. Λειψός 6/1
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Ρότερνταμ 7/1
 άργει Στυλίδας
 άργει Πειραιά
 α. Ν. Όρλεάν 6/1
 ε. Λός Άντζελες 30/512
 δ. Γιβραλτάρ 9/1

ε. Θεσσαλονίκη 25/12
 * προς Τοκουγίμα 28/12
 ε. Πόρτ Χέντλαντ 23/12
 άργει Πειραιά
 ε. Μεξικό 21/12
 ε. Άγκονα 23/12
 προς Σιγκαπούρη 8/1
 προς Σιγκαπούρη 29/12
 α. Πειραιά 7/1
 προς Σαγκάη 21/12
 ε. Ρας Σουκχέιρ 1/1
 προς Σαουδική Άραβία 19/12
 ε. Μπουλάν 31/12
 μετ. «Αλκήνη» (ε.)
 προς Καναδά 20/12
 προς Παραμαρίμπο 2/1
 α. Λέγκχορν 5/1
 προς Αίγυπτο 12/12
 προς Μπαρμπάντος 6/1
 προς Λομπίτο 5/1
 ε. Βασιλικό 5/1
 α. Λ. Άντζελες 31/12
 α. Γουκουγίμα 27/12
 άργει Πειραιά
 α. Σάλλου Βόε 1/1
 ε. Νασαντάι 3/1
 προς Ντάρμπαν 25/12
 α. Βαλτιμόρη 27/12
 άργει Πειραιά
 στο Ουόλαν 12/12
 προς Πακιστάν 15/12
 προς Έρσβρά 1/12
 προς Καζαμπλάνκα 5/1
 ε. Φιλαδέλφεια 4/1
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Ν. Όρλεάν 3/1
 προς ΕΣΣΔ 2/1
 α. Ν. Όρλεάν 7/1
 προς Ν. Υόρκη 5/1
 α. Αλεξάνδρεια 17/12
 προς Ρεσίφ 20/12
 α. Ν. Όρλεάν 8/1

ε. Άμβέρσα 2/1
 α. Τζέντα 24/12
 ε. Τζέντα 5/1
 προς Λός Πάλας 21/11
 άργει Πειραιά
 δ. Έσκουμίνς 24/12
 α. Φουτζέιρα 7/1
 στη Λουάντα
 προς Καλλιά 23/12
 προς Ιαπωνία 17/12
 δ. Σουέζ 23/12
 στο Ούμ Κουάδρ
 προς Ν. Κορέα 19/12
 ε. Άαλμποργκ 1/1
 προς Ιαπωνία 30/12
 προς Μπορντό 7/1
 α. Σ. Τζών 28/12
 α. Σιγκαπούρη 8/1
 έπωλήθη αλλοδαπούς
 μετ. «Στένα Φορτούνα» (Φ.Λ.)
 ε. Μπαντάρ Σοχίντ Ρεσίφ 1/1
 προς Ιταλία 8/12

προς Ν. Κορέα 17/12
 έπωλήθη διάλυση
 άργει Πειραιά
 α. Τζέντα 26/11
 ύψωσε κυρίαρχη
 α. Μπάρ 8/1
 πρ. «Cartago»
 προς Ρότερνταμ 1/1
 στο Σάντος 7/1
 προς Πειραιά 20/12

KAPYANTA	73	34067
KAPYATIS	70	16040
KASSANDRA	69	14318
KASSIAN ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
KASTOP	72	12059
KATERINA	57	9061
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
KATERINA Ε.	70	14370
KATERINA T. (δ.)	68	2376
KATIE	60	10187
KATINA (δ.)	66	38878

KE'IP AKPITAS	73	9219
KE'IP EBPOΣ	72	3166
KE'IP MALAS	77	9736
KE'IP MATAPAS	77	10460
KE'IP ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
KIKK AΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
KINAPOS	67	12701
KIRKH (δ.)	70	44954
KISSAMOS (δ.)	62	1591
KLAIPH A. TΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
KOMET	72	9824
KOMMON BENTSIOPY	71	15547
KONKAP BIKTOPY	73	39219
KONKAP ΔΩΡΙΣ	81	16000
KONKAP ΘΩΑΙΣΤΟΣ	83	45025
KONKAP ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
KONKAP ΘΕΤΙΣ	81	16000
KONKAP ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
KONKAP ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
KONKAP ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
KONKAP ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
KONKAP ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	68	22836
KONKAP ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
KONKAP ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
KONTINENTAL KARRIER	71	14764
KORIANA (δ.)	84	38000
KORONET	78	9862
KORYTON	75	19134
KORONIA	70	11826
KRANTOP	71	8630
KPATIAOΣ	76	6598
KPATINOS II	75	6084
KPATON	76	7427
KPHTH (δ.)	69	34169
KPHTH AKTH (δ.)	86	24900
KPHTH AMEOYCT	82	11500
KPHTH AMEP	86	13100
KPHTH APY (δ.)	86	24900
KPHTH ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
KPHTH ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
KPHTH ΓΚΟΛΑΤ	86	13100
KPHTH ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
KPHTH ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832
KPHTH ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
KPHTH ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
KPHTH ΚΟΡΑΛ	82	11500
KPHTH ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
KPHTH ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
KPHTH ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ	77	10832
KPHTH ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
KPHTH ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
KPHTH ΠΕΡΛ	78	10832
KPHTH ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
KPHTH ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
KPHTH ΡΟΚ (δ.)	82	18250
KPHTH ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
KPHTH ΣΗ (δ.)	74	61054
KPHTH ΣΙΛΒΕΡ	86	13100
KPHTH ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
KPHTH ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
KPHTH ΤΖΕ'ΙΝΤ	82	11500
KPHTH ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
KPHTH ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
KPHTH ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900
KPIOS	59	16875
KPITIAS	67	9549
KPITONAS	76	6598
KRONOS	73	11170
KYBEPNHTHΣ	78	21194
KYOHPA	66	13870
KYONOS	62	4784
KYONOS (δ.)	71	17355
KYΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
KYPIAKH	81	38000
KΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
KΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
KΩΣΤΗΣ	77	20823

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ	68	4350
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	71	9206
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΙΑ (μ.)	78	33191

ε. Νιούκαστλ 31/12
 προς Άκομα 14/12
 προς Κίνα 11/11
 άργει Χαλκίδα
 άργει Τζέμελ Άλι
 άργει Έλευσίνα
 α. Πειραιά 5/1
 άργει Πειραιά
 ε. Άσπτον 8/1
 άργει Γαλαξειδί
 ε. Πειραιά 5/1
 άργει Έλευσίνα
 άργει Πειραιά
 στη Γιοκοχάμα
 προς Μπουναβεντούρα 31/12
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 προς Μπ. Άιρες 3/1
 προς Περισκό 9/1
 προς Καλαμάτα 3/1
 προς Μουπάσα 24/12
 προς Πορτογαλία 1/1
 προς Άλεξάνδρεια 9/1
 προς Ίνδια 20/12
 προς Σιγκαπούρη 8/1
 α. Κεμπέκ 6/1
 α. Ρας Τανούρα 29/12
 α. Φιλαδέλφεια 24/12
 προς Βραζιλία 24/12
 προς Σιγκατίνγκ 15/11
 προς Μαρακάιμπο 16/12
 α. Ρας Τανούρα 18/12
 άργει Πειραιά
 ε. Τσίμα 8/1
 άργει Πειραιά
 ε. Άλεξάνδρεια 31/10
 προς Φουτζέιρα 22/12
 προς Γκίλογκ 5/1
 προς Χόγκ Κονγκ 14/12
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 1/12
 α. Χαίφα 2/1
 α. Φός 5/1
 α. Καρταγένα 8/1
 ε. Φιλαδέλφεια 3/1
 ε. Σακάϊ 6/1
 ε. Γουέλλινγκτον 31/12
 α. Σούβα 7/1
 προς Χιούστον 24/11
 α. Φός 2/1
 α. Ν. Όρλεάν 7/1
 προς Μαρακάιμπο 26/12
 α. Φός 1/1
 ε. Σιγκαπούρη 8/1
 α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 16/12
 υπό ναυπήγηση
 προς ν. Καληδονία 25/12
 ε. Όμισάλ 4/1
 προς Άρούμα 3/1
 α. Τζέντα 30/512
 α. Λός Πάλας 29/12
 προς Γιοκοχάμα 23/12
 στο Κομπε 8/1
 ναυπηγ. Σιμονοσέκι
 προς Τσίμα 7/1
 προς Γέλα 3/1
 α. Κρίστομαλ 4/1
 δ. Σουέζ 8/1
 προς Βρέμη 7/1
 προς Γιβραλτάρ 3/1
 προς Άγ. Θεοδώρους 2/1
 προς Σαντακόν 2/1
 ναυπηγ. Σπλίτ 28/6
 δ. Σουέζ 14/12
 ναυπηγ. Ναγκασάκι
 α. Πειραιά 12/1
 ε. Καέν 5/1
 ε. Έσκουμίνς 15/12
 α. Άσπτον 5/1
 προς Σιγκαπούρη 7/1
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 8/11
 α. Γιβραλτάρ 24/12
 ε. Τζέντα 26/12
 έπωλήθη αλλοδαπούς
 α. καράτσι 3/12
 ε. Πόρτ Άντζελες 6/1
 προς Μπάγια Μπλάνκα 6/1

άργει Πειραιά *
 ε. Πειραιά 24/12
 στο Καράτσι 6/1
 στο Λάγος 9/12
 άργει Πειραιά
 προς Ιαπωνία 6/1
 πρ. «Κάρντιφ»
 α. Μουπάσα 1/1
 άργει Έλευσίνα
 προς Πόρτ Έλζαμπεθ 3/12
 άργει Γαλαξειδί
 άργει Πειραιά
 άργει Σετομαλά
 μετ. «Leon Tati»
 άργει Πειραιά
 στη Φορταλέζα (άποθήκη)
 προς Πειραιά 9/1
 προς Β. Θάλασσα 6/1
 προς κουβέιτ 17/12
 δ. Σουέζ 31/12
 στο Π. οφ. Σπαίην 1/1

ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΣΑ Τ.	71	2994
ΛΙΦ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	72	10008
ΛΥΔΙΑ II	74	8740
ΛΟΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙΓΚ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
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 ΤΖΟΡΤΖ	70	8455

ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ 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

δ. Σουέζ 31/12	
δ. Μάλτα 31/12	
πρός Μπαράγκουλα 23/12	
ε. Πασιανίς 31/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 5/1	
α. Λός 'Αντζελες 8/1	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 7/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1	
ἀργεί Χαλκίδα	
πρ. «Μεσσαριά»	
α. 'Αμβέρσα 10/1	
πρ. «Jatama»	

ε. Γκάλεστρον 25/11	
πρός Μερσίνη 23/12	
α. Λέγκχορν 6/1	
ε. Νόρ 'Ανκοράτζ 2/1	
πρός 'Αρούμπα 29/12	
α. Βενετία 6/1	
ε. 'Ελλάς 25/12	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1	
πρός 'Ιταζάι 4/1	
πρός Γιβραλτάρ 751	
α. Ζήμπραχ 3/1	
ε. Φορμάντλ 28512	
ε. Μπάρ 3/1	
πρός Κολομβία 20/12	
ε. 'Ασντον 9/1	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 6/1	
στη Παράναγους 28/12	
πρός 'Ιαπωνία 19/12	
πρός Τζέντα 28/12	
ε. Μπ. 'Αίρες 5/1	
πρός Κίνα 20/12	
πρός Κήλαγκ 2/1	
πρός Ραβέννα 3/1	
πρ. «Great Acclaim»	
πρός Λά Παλς 312/12	
ε. 'Οζάκα 9/1	
πρός Γερμανία 13/12	
α. Φουτζέιρα 3/1	
α. Φουτζέιρα 1/1	
α. Πειραιά 10/1	
α. Πειραιά 23/12	
πρός Πόρτ οφ Σπαίν 5/1	
ε. Σάο Φρανσίσκο 30/12	
δ. Κων/πολη 18/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/12	
πρός Τραμάντ 25/12	
πρός 'Ιταλία 29/12	
ε. Ριγέκα 4/1	
α. Ντάρμπαν 20/11	
ἀργεί Γιβραλτάρ	
πρός Σαράϊ 26/12	
πρός Κορέα 5/1	
α. Κόμπε 6/1	
στό Σάντος 22/12	
δ. Παναμά 7/12	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Σούνεϊ 7/1	
πρός Παράναγους 23/12	
πρός 'Αλεξάνδρεια 6/1	

πρός 'Ολλανδία 30/12	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/12	
α. Πειραιά 22/7	
πρός 'Εσκράβος 12/12	
α. Σαγκοίντο 13/12	
ε. Πειραιά 1/1	
πρός Κορέα 29/12	
πρός Φιλαδέλφεια 29/12	
α. Σαβόνα 3/1	
πρός Αυστραλία 22/12	
ε. 'Ωκλαντ 8/1	

υπέστειλε σημ. Μάλτας	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
δ. Παναμά 1/1	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/1	
ἀργεί ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
δ. Παναμά 8/1	
ε. Μασσαλία 7/1	
ε. Γκιζάν 14/2	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
πρός Τρίπολη 18/12	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μομπιλ 19/12	
πρός Γκιζάν 26/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/12	
πρός Βέρα Κρούζ 27/12	
πρός Κωνσταντία 8/1	
ε. Γκνάνσκ 5/1	
πρός Πακιστάν 20/10	
ε. Φόξ 7/1	
ε. Λισαβόνα 6/1	
πρός Ρότερνταμ 7/1	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 27/12	

ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α'Ι'Σ (δ.)	61	1389
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68831
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	8825
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ	72	9666
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	18434
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΕΖΙΑ ΚΑΡΣΤΕΝ	73	14212
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΕΣ	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
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΙΛΙΝΤΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478

ε. 'Αμβέρσα 7/1	
πρός Σαγκάη 29/11	
πρός 'Ιαπωνία 28/12	
πρός Χάβρη 28/12	
ε. Καράτσι 31/12	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 13/12	
πρός Αίγυπτο 6/1	
πρός ΗΠΑ 8/1	
πρός Ρότερνταμ 18/12	
πρός Τζέντα 31512	
πρός Σιγκαπούρη 4/1	
πρός Γιβραλτάρ 8/1	
πρός Βενεζουέλα 27/11	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός 'Αλγερία 2/12	
πρός Βηρυτό 29/12	
ε. Σάλλου Βόε 11/1	
δ. Παναμά 28/12	
πρός 'Ιαπωνία 29/12	
πρός Χόλλυχεντ 28/12	
α. Πειραιά 29/1	
α. Πειραιά 3/2	
ἀργεί Πειραιά	
ἐπιωλήθη 'Ελληνες	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ε. Κολομβία Ρίβερ 6/1	
α. Κορούνα 2/1	
ε. Κουνταλόρ 19/12	
δ. Κων/πολη 11/12	
πρός Γιβραλτάρ 29/12	

πρός Πόρτο Βέσμε 28/11	
πρός 'Ινδία 7/1	
ε. Σιγκαπούρη 14/12	
πρός ΗΠΑ 3/1	
ἀργεί Κενίτρα	
ε. Μπαγκόκ 8/12	
ε. Ντάς 'Αϊλαντ 10/1	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Χιούστον 6/1	
μετ. «Τζιμίλα» (ε.)	
ε. Μπουρναμπουέλα 16/12	
πρός Βουβιά 30/12	
α. Μαμονάλ 2/12	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ε. Ρουέν 17/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/12	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 4/1	
ε. Τσίμπα 30/12	
πρός 'Ιταλία 31512	
στό 'Ελ Χάκλ (ἀποθήκη)	
πρός Κεϋχάν 3/1	
πρός 'Ερ Σιντέρ 3/1	
πρός Πειραιά 2/1	
α. Φόξ 4/1	
α. Ν. 'Υόρκη 6/1	
α. Καζαμπλάνκα 7/1	
πρ. «Nordland V»	
πρός Λιβύη 7/1	
α. Γένοβα 7/1	
στό 'Ιταλία 13/2	
πρός Κέϋ Γουέστ 24/12	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Αυθούνο 4/1	
πρός Δ. 'Αφρική 20/12	
πρός 'Ιαπωνία 26/12	
πρός Τζέντα 30/12	
πρός Κάρντι 6/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/1	
ἀργεί 'Αλεξάνδρεια	
πρός Σάντος 7/12	
πρός Τόκυο 23/12	
πρός Τουμπρούκ 26/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/1	
ε. 'Αμβέρσα 11/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1	
πρός Πειραιά 18/12	
ε. Χάμπτον 25/12	
στό Λόγος 12/1	
α. Λισσαβώνα 6/1	
α. Κεπτάδουν 28/12	
α. Μαυρίκι 5/1	
α. 'Αμβούργο 8/1	
πρός 'Αλεξάνδρεια 11/12	
Επικλήση	

ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Άμβουργο 24/12	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 1 (δ.)	77	18325	πρός Γαλλία 3/1
ΟΜΕΡ	58	2756	μεσογειακές μεταφορές	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	πρός Ισραήλ 28/12
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	δ. Σουέζ 31/12
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	στη Ρουέν	ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	πρός Κριστομπίλ 23/12
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ε. Μάντρε ντε Ντέους 6/51	ΡΕΑ	71	9025	ε. Άμβουργο 2/1
ΟΡΕΤΤΙΑ	72	11946	πρός Μάουντ Μαγκάνουι 18/12	ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Καζαμπλάνκα 16/12
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	63	20669	α. Τέμα 7/1	ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ'	70	15769	μετασκευάζεται σε επιβατηγό
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	πρός ΗΠΑ 19/12	ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Μιζουσίμα
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	πρός Σουέιπα 31/12	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Καρταγένα 22/12
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (αποθήκη)	ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Κομσάρ 1/1
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	μετ. «Thunder» (κ.)	ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	πρός Μονρόβια 24/12
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΣΟ	53	2605	στό Λάγος	ΡΟΥΛΑ	62	811	ε. Πειραιά 4/1
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	πρός Μπουσάν 20/12	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	πρός Βαλπαράιζο 3/1
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 23/12	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	75	2144	πρός Μισουράν 29/12
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305	πρ. «Σίλβερ Μπαί»	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851	επωλήθη αλλοδαπούς
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	δ. Παναμά 30/12	ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Βενεζουέλα 11/12	ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	επωλήθη	ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Σουραμπάγια 23/12
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4460	α. Γαλαξίδι 10/12	ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Ιαπωνία 7/12	ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Βανκούβερ 21/12
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Μανασού 4/1	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	πρός Λουάντα 21/12
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	άρχει Πειραιά	ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Βανκούβερ 215/12
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	ε. Γιοκοχάμα 4/1	ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	ε. Βενετία 4/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	πρός Αλεξάνδρεια 18/12	ΣΑΝ ΤΖΟΝ	71	9077	ε. Χάμπτον 29/12
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Παναμά 8/1	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ε. Μπέντι 14/12
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	πρός Ν. Χάβεν 6/12	ΣΑΝΤΑ'Ι'Ζ	75	1999	στην Ούμα 12/1
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Δουκέρκη 3/1	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	πρός Α. Ανατολή 14/12
ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	8960	πρός Κίληαυκ 31/12	ΣΑΞΕΣΟΡ III.	76	16993	πρός Κάντα 29/12
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	πρ. «Viking Hawk»	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Βομβάη 29/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Ελλάδα 28/8	ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 30/11	ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Σουέζ 27/12
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	πρός Ιαπωνία 27/12	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Ντόρντρεχτ 9/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Οάχαμα Νέας 4/1	ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	ε. Φιλαδέλφεια 1/1
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Δακάρ 15/12	ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	πρός Μεσόγειο 30/12
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Σάο Σεμπαστιάνο 6/1	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Σάο Σεμπαστιάνο 20/12
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Ταϊτάκον 7/1	ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	πρός Μπιτζάνια 30/12
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρ. «Bun Mi»	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427	πρός Λονδίνο 21/12
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Τζέντα 21/10	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Φατέχ 31/12	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Αλγέρι 11/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	άρχει Πειραιά	ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	πρός Αλεξάνδρεια 315/12
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	άρχει Πειραιά	ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	ε. Ρότερνταμ 10/1
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Θεσσαλονίκη 18/12	ΣΗΓΚΛΟΥ (δ.)	74	17724	πρ. «Procrest»
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	άρχει Βενετία	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Κασσιούγκ 24/12
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	πρός Μπρίντισι 29/12	ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Ν. Όρλεάνη
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Γδύνια 9/12	ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΠΕΛΛΑ	71	1594	επωλήθη Έλληνες	ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	πρός Τρίπολη 29/12
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11886	πρός Λάγος 24/12
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Πειραιά 1/1	ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Λός Άντζελες 30/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	πρός Μισισσιππί 27/12	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	πρός Βηρυτό 7/1
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	πρός Ν. Όρλεάνη 2/1	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	πρός Αλεξάνδρεια 5/12
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	άρχει Έλευσίνα	ΣΙΛΒΕΡ ΗΚΛΑ	78	11272	πρός Λά Γκούερα 13/12
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	άρχει Ταϊτσούγκ	ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	πρός Σκίλντα 12/12
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Μπαχραϊν 27/12	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	δ. Επτάνησα 24/12
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	ε. Τζέντα 22/12	ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	πρός Κολομάτα 2/1	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 22/12	ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	πρός Τζάκσονβιλ 3/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	πρός Βρέμη 5/12	ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Πειραιά 26/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	πρός Ραμλέχ 30/12	ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	4899	άρχει Χαλκίδα
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Νταλιν 2/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Σαβόνα 7/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός Μάραα ελ Μπρέγκα
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας	ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	ε. Πειραιά 4/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Μπορντό 10/1
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755	πρ. Γιένμπο 3/1	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Ρότερνταμ 22/12
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	πρός Αίγυπτο 4/1	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	πρός Ντάρ ες Σαλάμ 3/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	άρχει Ρίβερ Φώλ	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Κίνα 7/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	στό Ρίο Ιανέιρο 9/1	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός Ρότερνταμ 3/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	πρός Βενεζουέλα 4/1	ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942	πρ. «Γλυφάδα»
ΠΗΛΕΥΣ	66	23076	ύψωση παναμική	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Ριγίεκα 29/12
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ε. Χοντίντα 5/12	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	πρός Κωνσταντία 20/12
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξίδι	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρός Δανία 29/12
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	α. Μομπιλ 24/12	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Μπαγκόγκ 19/12
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Νταβάο 21/12	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	πρός Ρότερνταμ 4/1
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Ουλσάν 29/12
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	πρός Κόμπε 22/12	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	στό Μπαντόρ Άμπας 3/1
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Γιοκοχάμα 7/1	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	πρός Νταλιν 16/12
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 5/1	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Πόρτ Χάρκωρτ 24/12
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	πρός ΗΠΑ 30/12	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Φουτζέιρα 15/12
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Βέρα Κρούς 22/12	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Γαλαξίδι	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	μετ. «Dignity» (κ.)
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Ν. Όρλεάνη 2/1	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στό Σουέζ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Κόρπους Κρίστι 31/12	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	επωλήθη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	δ. Παναμά 25/12	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Αίγυπτο 31/10	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Ρότερνταμ 6/1
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Παρανάγουα 6/1	ΣΥΡΑ	77	16380	πρός Θεσσαλονίκη 7/12
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Τσουρούγκα 215/12	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	στό Γκουαγιακούιλ
ΠΟΡΟΣ	81	13598	πρός Μίνα Καμπούς 9/1	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	πρός Περισκό 8/1
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520	πρός Κίληαυκ 26/12	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ν. Όρλεάνη 30/12
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Πειραιά	ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Μαμονάβ 22/12	ΤΑΥΟΓΑΟΥ	76	11768	πρός Μπαγκόγκ 22/12
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	πρ. Ν. Όρλεάνη 28/11	ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	επωλήθη Έλληνες
ΠΟΥΝΕΤΣ	68	9650	άρχει Πειραιά	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Ικόνιο 6/12
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Μεξικό 22/12	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Κολόμπο 7/1
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016	πρός Πόρτ Έλζαμπεθ 14/12				
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρός Μπουργκάς 20/12				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Ράς Τανούρα 31/12				
ΠΥΛΟΣ	81	13800	πρός Μπάνανιμπουρ 5/1				
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	δ. Παναμά 6/1				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	στό Ικόνιο 30/12				

ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ'	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143

ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348

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
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	64	1295

ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411

πρός Πόρτ Σουδάν 12/12
πρός Σιγκαπούρη 2/1
α. Λός 'Αντζέλες 22/12
πρός ΗΠΑ 14/12
πρός 'Ινδία 5/1
άρχει Πειραιά
στον Πειραιά 10/1
ε. Πόρτ Σαϊδ 25/12
ε. Έμδεν 6/1
πρός Ρόττερταμ 20/12
ε. Λά Παλις 7/1
διάλυση Κασσιούγκ
α. Σαλαβδόρ 12/11

στό Μπαντάρ 'Αμπάς
α. Χιούστον 13/12
α. Τζακάρτα 24/12
ε. Πωλήθη
άρχει 'Ελευσίνα
άρχει Α. Τσάρλς
πρός 'Αμπιτζάν 21/12

άρχει Πειραιά
ε. Μορμουγκό 5/1
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/11
στό Γκιζάν (αποθήκη)
ε. 'Αλγέρι 13/5
α. Σιγκαπούρη 20/10
πρός Πειραιά 4/1
α. Μανίλα 19/12
πρός Μπουσάν 4/1
άρχει Πειραιά
πρός Πόρτ Κέμπλα 8/1
ε. Σεπείμπα 15/12
πρός Πρόβιντενς 8/1
α. Ν. 'Ορλεάντ 25/12
πρός Ν. 'Υόρκη 24/11
ε. Σάντος 23/9
α. Λός Πάλλας 8/1
πρός Σ. Τζών 27/12
πρός Ζημπράγκ 20/12
στον Πειραιά 11/12

πρός Κάρτασι 25/12
δ. Παναμά 4/1
πρός Ταϊβάν 19/12
ε. Πειραιά 8/1
άρχει Χαλκίδα
ε. Τσανγκλίν 13/12
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά

πρός ΗΠΑ 20/12
πρός 'Αρούμα 6/12
α. Κάργκ 6/10
δ. Σουέζ 9/11
πρός Πόρτ Κέλαγκ 7/1

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'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'Ι'ΝΤΕΡ.	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ (δ.)	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ.	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΝΤΟΝ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680

ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΕΡ.	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594
ΧΛΩΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

πρός Περισκό 28/12
πρός Βανκούβερ 2/1
πρός Κίνα 7/1
πρός Ρόττερταμ 6/1
ε. Σάο Φραντσίσκο 31/12
α. Γιβραλτάρ 15/12
ε. 'Αμβέρσα 6/1
πρός Σαουδική 'Αραβία 5/1
α. Ρας Σουκείρ 29/12
πρός Μόι Ράνα 8/1

α. Φιλανδία 28/12
πρός Χάμπτον 1/1
ε. Πειραιά 8/12
στη Ν. 'Υόρκη (αποθήκη)
ε. Σαβόνα 28/12
ε. Μπάρ 3/1
άρχει Πειραιά
πρός Περισκό 11/10
ε. Γιβραλτάρ 6/1
πρός Χιούστον 5/1
πρός Σ. 'Αραβία 17/12
πρός 'Αλεξάνδρεια 19/12
πρός 'Ακρόμα 23/12
ε. Νιούπορτ 3/1
στό Χώρ αλ Ζουμαϊρ
πρός Τσάρλεστον 19/10
πρός Σιγκαπούρη 14/9
ε. Μομπάσσα 651
πρός Ταϊβάν 7/1
πρός Κάντλα 8/1
ε. Πειραιά 24/12
πρός Καζαμπλάνκα 23/12
πρός 'Ιαπωνία 25/12
α. Πειραιά 21/1
πρός Μομπάσσα 5/1
πρός 'Αντεν 8/1

ε. Βανκούβερ 3/1
α. Πειραιά 27/12
πρός Σιγκαπούρη 29/12
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 4/12
δ. Παναμά 26/12
α. Πειραιά 23/1
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/12
στην Παναγούνα 16/12
πρός 'Ικόνιο 29/12
ε. 'Αμβούργο 8/1
ε. Τζέντα 30/12
α. Κολόμπο 27/12
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Ν. 'Ορλεάντ 7/1
μεσογειακές μεταφορές
ε. Φουτζέιρα 15/5
μεσογειακές μεταφορές
πρός Ροστόκ 28/12
ναυπηγ. Ταμάνο
άρχει Χαλκίδα



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

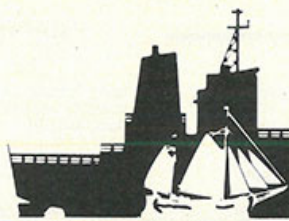


PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"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



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 = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο δνομα
μετ. = μετονομάστηκε 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
ΑΓΛΑΪΑ 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
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051

ΑΪΛΑΣ	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ 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
ΑΪΤ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (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
ΑΛΙΚΗ (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	2601
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΪΠΕΡΙΤΥ (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. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

πρός Άαρχους 20/11
πρός Εϊνγκάγκ 31/12
α. Μάντρε ντε Ντέους 5/1
α. Ρας Τανούρα 14/12
α. Λέγκχορν 9/12
α. Ταιτσούγκ 24/5
ε. Έγκροουντ 20/12
ε. Πόρτο Καμπέλλο 1/2
ε. Καράτσι 4/1
α. Βοστώνη 31/12
πρός Ρότερνταμ 4/1
πρός Ίτακού 2/1
μεσογειακές μεταφορές
πρός Όναχόμα 9/12
αργεί Ν. Όρλεάνη
πρός Ίαπωνία 22/12
ε. Φιλαδέφεια 5/1
πρός Μπρούνοβικ 18/12
πρ. «Άγιος Νικόλαος»
αργεί Πειραιά
πρός Ρότερνταμ 8/1
πρός Ίνδια 14/11
πρός Ίνδια 7/1

α. Μπαχραϊν 29/12
ε. Φουτζέιρα 3/1
πρός Άρούμα 24/12
α. Ν. Ύόρκη 29/12
α. Ρουέν 28/12
α. Θεσσαλονίκη 21/12κ
α. Λέγκχορν 8/1
μετ. «Σάουθ Γουίντ» (κ.)
α. Πράια Μόλε 28/12
δ. Σουέζ 23/12

ε. Σβίνουσκ 7/1
ε. Καλκούτα 27/12
στο Ταμπίκο
ε. Μπ. Άϊρες 29/12
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Φιλαδέφεια 3/1
α. Τζέντα 18/12
πρός Γιοσσίντα 7/12
α. Βρόστη 3/1
πρός Γιβραλτάρ 6/1
α. Ντουάλα 14/12
α. Άμυούργη 19/12
πρ. «Lunar Venture»
α. Μπέλφαστ 23/12
αργεί Έλευσία
α. Πόρτο Μιράντα 9/12
α. Σάντος 4/1
α. Μογκαντίσου 23/12
α. Ρότερνταμ 8/1
α. Σάφι 7/1
πρός Θεσσαλονίκη 17/12
ε. Χάμπτον 29/12

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 6/1
α. Ταμπίκο 25/12
α. Κωνίπολη 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. Μαδέϊρα 8/1
επώληση αλλοδαπούς
πρός Ροστόκ 14/12
πρός Λιβύη 9/11
α. Λίβερπουλ 22/12
α. Σάντος 29/12
ε. Πόρτ ντε Μπουκ 5/1
α. Ν. Παύλου 8/1
α. Κριστοπόλ 28/12
δ. Κωνίπολη 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 (Όνδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΠΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787
ΑΝΤΑΡ (δ.κ.)	71	115871
ΑΝΤΑΡ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΑΡ N. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
N. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ (κ.)	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	11334
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ. Μπχ.)	72	42253
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΕ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΡΟ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	69	12252
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ(π.)	71	1453
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΪΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΟΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

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

α. Καράτσι 29/12
πρός Μιντανάο 25/11
δ. Παναμά 30/12
πρός Μεξικό 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. Κωνίπολη 15/12
δ. Γιβραλτάρ 23/12
δ. Σουέζ 17/12
στή Φουτζέιρα 2/1
στο Ντουμπάι 19/11
α. Νιούπορτ 4/1
α. Πράια Μόλε 30/12

ε. Καοσιούγκ 29/12
στο Σουέζ
στο Ουλσάν 9/1
πρός Ρότερνταμ 30/12
ε. Σουέζ 10/1
πρός Χοντίντα 28/12
ε. Λεμεσσό 6/1
α. Μάντρε ντε Ντέους 5/1
ε. Μάντρε ντε Ντέους 6/1

ε. Βρέμη 8/1
πρός Άναμπα 10/12
πρός Άλεξάνδρεια 15/12

πρός Ρας Τανούρα 28/12
δ. Κωνίπολη 14/12
διάλυση Ίνδια
υπέστειλε ελληνική
α. Λά Γκούρα 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. «Άμόλυντος» (κ.)
α. Λέγκχορν 7/1
α. Άλ Ρουές 15/12
πρός Ταϊτσούγκ 31/12
πρός Ν. Όρλεάνη 20/12
διάλυση Ταϊβάν
α. Π. Σαϊό 1/12
α. Ματάνι 21/11
πρ. «Esperis»
πρός Καοσιούγκ 29/12
αργεί Πειραιά
δ. Π. Σαϊό 8/1
α. Τζακάρα 16/12
α. Ν. Όρλεάνη 31/12
ε. Πειραιά 25/2/86
α. Χάμπτον 22/12
πρ. «Fastock»
αργεί Πειραιά
ε. Κήλαχ 20/12

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

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
ΓΙΟΥΝΙΟΝ 1 (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 ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764
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	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005

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 Όκχα 19/12
α. Ραβέννα 31/12
ε. Αιγούστα 8/1
ε. Κορούνα 3/1
ε. 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. Κάδιξ 8/1
πρ. «Sabodin Venture»
ε. Ντουμπάι 8/1
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Άγ. Βικέντιο 28/12
προς Νταλνίν 29/11
α. Νταλνίν 12/12
δ. Σουέζ 2/1
προς Μπετζάγια 27/12

πρ. «Κογο Μαρού»
ε. Ρίο Γκράντε 29/12
δ. Πόρτ Σάιτ 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. Άιρες 7/1
άρχει Χαλκίδα
ε. Χόγκ Κόγκ 1/1
ε. Νόρβιλ 6/1
ε. Γιοκοχάμα 24/12
ε. Σλονιούκ 23/12
α. Κόμπε 8/1
μετ. «Μιμή Κ. (Κ.)
δ. Κων/πολη 5/12
ε. Κασίμα 4/1
άρχει Πειραιά
α. Ρίο Ίανέιρο 3/1
ε. Ίντσον 27/12

θέση 10.56 Β, 16.22 Δ 10/12
α. Τάραντα 2/1
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Ivan Toric»
άρχει 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. Σάλλουμ Βόε 3/1
προς Νιγηρία 26/12
προς Νιγηρία 12/12
ΕΤΑ Π. Κερντόν 15/12
α. Χιούστον 13/12
α. Γκντάσκ 2/1

δ. Ήσκιους 21/12
α. Στιούαρτ 20/12
προς ΗΠΑ 18/12
δ. Σουέζ 31/12
στό Χορμούζ 1/8
ε. (κ.κ.)
α. Φελίξτοου 9/1
α. Λάρνακα 8/1
ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 18/11
ε. Σάν Φραντσκο 30/12
προς Ύεμιν 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
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (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
ΗΒΗ	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
ΙΛΙΔΑ (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
ΚΑΛΑΙΟΠΗ ΙΙ (Α.)	83	17066
ΚΑΛΑΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.)	68	14948
ΚΑΛΑΙΟΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κ.)	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	11716
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
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΟΡ (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
ΚΑΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913

ε. Κοπέρ 1/1
δ. Γιβραλτάρ 2/1
αΡας Τανούρα 6/1
ναυπηγήθηκε Ίστανία
α. Σβίνουσκ 27/12
ε. Τζέντα 29/12
α. Βαλτιμόρη 6/1
προς Ντάρμπαν 21/12
προς Σάν Πέτρο 13/12
ε. Μουτσούρε 25/12
ε. Γκουαγιακούλ 26/12
δ. Γιβραλτάρ 30/12
προς Άλεξάνδρεια
α. Βανκούβερ 3/1
α. Λισαβώνα 29/12
δ. Π. Σαίτ 5/1
α. Κολόμπο 19/12
προς Λας Γκουέρας 30/12
δ. Ήπτανση 17/11
α. Ν. Ύορκη 27/12
α. Κολόμπο 3/1
α. Φουτζέιρα 30/12
ε. Ν. Όρλεάνη 16/12
έπισκευές Σιγκαπούρη 8/1
α. Φουτζέιρα 2/1
στη Σαφάγκα (άποθήκη)
α. Γιούροπουρ 2/1
προς Κίνα 18/12

α. Φιουμτσίνιο 23/12
α. Άμβέρσα 20/12
α. Καραίσι 4/1
δ. Σουέζ 2/1
έπισκευές Πειραιά 17/12
πρ. «Σητεία Μπουτ»
α. Σιγκαπούρη 22/10
προς Σιγκαπούρη
στη Βασάρα
διάλυση Ίνδια
ε. Φός 28/12
άρχει 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. Αφρική
δ. Σουέζ 7/1
δ. Κων/πολη 7/12
α. Ν. Όρλεάνη 18/12
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
μετ. «Regulus Star»
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
δ. Π. Σαίτ 21/12
α. Παρανάγουα 21/12

έπωληθη
δ. Π. Σαίτ 21/12
προς Γκάδσετον 24/11
ε. Μπαντάρ Άμπας 25/8
α. Καζαμπλάνκα 31/12
μετ. «Olema» (κ.)
ε. Ντάρμπαν 23/12
προς Άρούμπα
α. Γιβραλτάρ
ε. Κωιτζακούλκος 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
στό Λάγος 10/10
ε. Τσαγκουαράμας 8/1
δ. Π. Σαίτ 5/1

προς Λός Άντζελες 29/12

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ (Όνδ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (κ.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ 1 (π.)	74	13687
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253

KONKOPNT (κ.)	71	19691	α. Καζαμπλάνκα 6/1	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ὤψωσε ελληνική *
KONPOLIS	78	39814	α. Γιβραλτάρ 3/1	MISS ALIKH (κ.)	82	17164	πρ. «Sea Fortune»
KONTINENTAL TRE'NTER	77	33200	α. Ν. Ὁρλεάνη 29/12	MISS MARIA (κ.)	71	19061	α. ν. Ὁρλεάνη 24/12
KOZMAS K. (κ.)	51	7126	ἀργεῖ Πειραιά	MISTRAL (Λ.)	74	39050	πρὸς Γιόκοχαμα 20/12
KOZMAΣ A. (δ.π.)	74	15994	πρὸς Ντουμπαί 26/12	MONTESTY (δ.κ.)	70	8870	πρ. «Matadi»
KOTOYKOY (N.Z.δ.)	75	16221	ε. Γουαγκαρέι 3/1	MOYN SANTOOU	76	19633	πρὸς Χάμπτον 2/1
KOTAKA (N.Z.δ.)	75	16221	ε. Γουαγκαρέι 27/12	MOYTSAINA	77	5509	ε. Μπότγουντ 4/1
KOYHTOYPIΩTHS (δ.κ.)	68	54540	πρὸς Σουέξ 30/12	MPLAI SKA'Y' (δ.)	76	19855	μεταφορὴς Ἱνδονησίας
KPISXA (π.)	79	12784	πρὸς Σάντος 29/12	MPANNER (M.)	69	9038	ε. Ντάρμαν 4/1
KPOIOΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Χόνγκ Κόνγκ 30/12	MPAPOY II (κ.)	76	3741	πρὸς Ἀλεξάνδρεια 30/12
KYZIKOS (κ.)	69	9777	πρὸς Ντουδάλα 17/12	MPAPPOY ΛΑΚ (κ.)	73	9859	πρὸς Σάο Τόμε 12/11
KYΘHPA (κ.)	68	1599	πρὸς Ρωσία 11/12	MPASMA (π.)	76	20480	ε. Ναβλάκι 19/12
KYPPOΣ ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρ. «Valletta Trader»	MPAY'PON (π.)	61	1460	ἀργεῖ Πειραιά
KYPPOΣ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13443	πρ. «Άγγελικὴ Η.»	MPAXIANA (π.)	80	14397	α. Ντάρμαν 28/12
KYRNIOKY E. (δ.κ.)	63	25272	ἐπισκευὴς P. Ἰαντίρο 10/1	MPEAITA (κ.)	68	8370	πρὸς Τούρινο 23/12
KΩNSTANTINOΣ V.(κ.)	73	20328	πρὸς Ταϊβάν 30/10	MPELLO (βρ.)	65	11541	ἀργεῖ Ἀστακό
KΩΣTAC X (M.)	70	9981	πρ. «Αμύντας»	MPELASTAR (δ.π.)	65	31292	ὕπεστελες ἐλληνική
				MPHΛIF (π.)	71	9361	ε. Ἀμβέρσα 9/1
				MPIOYTY E. (κ.)	68	16161	ε. Ἀγκρα ντός Ρέις 6/12
				MΠLOYΓOYQTEP (δ.π.)	67	53226	α. Γιούροπορτ 6/1
				MΠLOY CTOOYH (κ.)	71	13867	α. Μπρέικ 23/12
				MΠOYKAΔOYPA	73	56273	ε. Ντότζες 9/12
				MΠPAZIΛIAN SKA'Y' (Λιβ.)	73	31861	δ. Π. Σάιτ 22/12
				MΠPE'I'B ΘEMIC (κ.)	73	9324	βυθίστηκε Κορητικό 19/12
				MΠPE'I'B MAΔEP (κ.)	75	13036	πρὸς HΠA 16/12
				MΠPILIATIN (δ.κ.)	72	17980	πρὸς Μπουρκάς 19/12
				MΠPHZ (κ.)	71	9085	στὸ Μπουσίρ
				MΠPHTEH (δ.κ.)	67	41524	δ. Κων/πολί 22/10
				MΠPΦKANTOYH (κ.)	58	9225	ε. Κακνάδα 29/12
				MYKONOC (δ.)	71	18748	α. Δουκέρκη 20/12
				MYNIKA (κ.)	70	11651	α. Τρινκούμλη 5/1
				MYPIHA (Λιβ.)	82	32506	α. Κύμπε 8/1
				MYPINIΔH	77	5511	α. Μπότγουντ 21 *
				N. I. ΠATEPAZ (π)*	78	11850	πρὸς Τζέντα 30/12 *
				NABIGKE'I'TOP(π.)	74	10250	δ. Σουέξ 10/1
				NABIGKE'I'TOP	78	13889	ε. Ντάρμαν 8/1
				NA'I'A (κ.)	70	9069	ε. Τσάλνα 4/1
				NANTEAXOPH	72	18723	ε. Νταλίν 14/12
				NANO K.(κ.)	66	1477	μεσογειακὴ μεταφορὴ
				NAEOC (δ.κ.)	69	1971	πρὸς Ἀλεξάνδρεια 16/12
				NEAI (δ.π.)	65	35324	μεταφορὴς Ἐρυθρὰς
				NEAI I. (δ.κ.)	74	39018	α. Λιβάνο 4/1
				NERA'I'ΔA(δ.κ.)	72	50897	πρὸς Ρότερνταμ 31/12
				NEΦEΛH I. (κ.)	71	12202	ε. Σάουθεντ Ἀνκοράτζ 16/12
				NHPEYC (A.B.)	66	15625	α. Εἰγκάγκ 21/12
				NHOC C ΔHAOC (M.)	68	4207	α. Δουκέρκη 18/12
				NHCOC KYΘHPA	69	4231	ἀργεῖ Τουλών
				NHCOC CEPIFOOC (Μαλ.)	64	5827	πρὸς Κούβα 29/11
				NHCOC CEΠETEC (M)	63	5955	α. Λὰς Πάλμας 27/12
				NIΓHP (δ.κ.)	73	9842	ε. Καλόματα 7/1
				NIKHTAZ POYCCOC	76	35567	πρὸς Ἰαπωνία 14/12
				NIKKO CΤΑΡ	71	31982	α. Ρότερνταμ 11/1
				NIKOΛAOC M. II (κ.)	69	1473	πρὸς Ντέλλυς 6/12
				NIKOΛAOC K. (π.)	69	5997	δ. Παναμά 5/1
				NIKOΛAOC Π. (π)*	69	5998	ἀργεῖ Ἀμβούργο
				NIKOΠOΛIC (δ.)	82	29700	πρὸς Βενεζουέλα 23/12
				NIKOΣ A. (π.)	56	2163	ἀργεῖ Χαλκίδα
				NIKOΣ KAZANTZAKHΣ (κ.)	70	45752	α. Φουτζέιρα 6/10
				NIKOΣ N. (κ.)	69	10383	α. Κολόμπο 4/1
				NIΟΥ ΦOPICTOYH (κ.)	71	8516	α. Σιγκαπούρη 5/12
				NOMΠA EBEAYH	70	15138	α. Ν. Ὁρλεάνη 5/12
				NOPΔEPH NTANCEP (δ.π.)	70	62357	ε. Πειραιά 3/1
				NOPΔEPH TRE'NTER (M.)	67	9844	πρὸς Σιγκαπούρη
				NOPΘOY'I'NT	70	12063	ἀργεῖ Πειραιά
				NOTOC (δ.)	73	75049	πρὸς HΠA
				NTA'I'MONT (δ.κ.)	67	40675	α. Φουτζέιρα 18/12
				NTAPT (κ.)	72	9953	ε. Θεόντα 8/1
				NTA'Y'NAMIK (π.)	79	16432	δ. Παναμά 14/12
				NTEMΠOYPIΓKO (κ.)	72	9440	ε. Παρανάγουα 7/1
				NTIMAN	76	22297	πρὸς Μπαντάρ Ἀμπς 23/12
				NTINOC (κ.)	67	11056	στὸ Καράτι 6/1
				NTOΛAEE	73	113778	στὸ Παλάου Σαμπού
				NTONA ΛOYΛA	70	17355	α. Σάντος 8/1
				NTONA MYPTO (κ.)	73	17355	α. Παρανάγουα 27/12
				ΞIΦIAC I. (κ.)	74	5932	ε. Χιουσόν 7/1
				ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Χέλσινφορκ 6/1
				ΟΔΥCΣEIA (δ.μ.)	78	44107	α. Φιλadelphεία 31/1
				ΟΔΥCΣEYΣ (π.)	64	19140	ε. Σαφάγκα 25/12
				ΟΔΥCΣEYΣ (M)	63	11120	διάλυση Πακιστάν
				ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Πειραιά 2/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ APMOY II (π.)	75	138037	πρὸς Β. Εὐρώπη
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	ἀργεῖ Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	ἀργεῖ Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Λὰς Ἀντζέλες 8/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)	84	17879	α. Ἀμβούργο 10/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Μάφορντ Χαβεν 5/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	πρὸς HΠA 16/11
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Φόξ 30/12
				ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879	α. Ἀμβέρσα 8/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	ἀργεῖ Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Ν. Ὁρλεάνη 4/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φιλadelphεία 31/12
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	ἀργεῖ Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ἀργεῖ Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακὴ μεταφορὴ
				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ἀργεῖ Πειραιά
				ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Ρίο Γκράντες 23/12
				ΟΡΑΤ'ΟΝ	73	18958	ε. Τίλς 5/1
				ΟΡΑΤ'ΟΝ VI (π.)	75	8196	μετ. «Sea Passion» (κ.)
				ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	ὤψωσε ελληνική
				ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	ε. Ταϊτακόγκ 4/12
				ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Καράκας 9/12
				ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ	76	11473	ε. Γένοβα 29/12
				(Φιλ.)	76	11473	
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρὸς Ντελαγονέαρ 3/1				
ΛΑΙΔΗ A. (δ.κ.)	75	115042	στὸ Χορμούζ				
ΛΑΙΔΗΛΑΤ'Κ (π.)	71	13166	α. Βελλέττα 31512				
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650	α. Σιμίζου 7/1				
ΛΑΚΩΝΙΚΟC II (κ.)	78	10698	α. Μόντρεαλ 5/12				
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	ε. Ν. Ὁρλεάνη 6/1				
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1800	πρὸς Μαπούτο 17/12				
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Πειραιά 23/12				
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	πρὸς Ἀμβούργο 17/12				
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρὸς Φιλadelphεία 25/12				
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	πρὸς Ταϊβάν 2/11				
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	πρὸς Περσικό 26/12				
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟC II							
(κ.)	74	18700	πρὸς Αἴγυπτο 30/12				
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	δ. Ντόβερ 13/12				
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)	74	52830	α. Ντότζες 6/12				
ΛΕΡΟC ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720	διάλυση Σαγκάη				
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Πειραιά 24/8				
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρὸς Β. Κορέα 29/12				
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Μπρέικ 30/12				
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	ε. Βρέμη 28/12				
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ A.(π.)	68	9079	πρ. «Αντζέρτι»				
ΛΙΜΚ ΤΑΡΚΕΤ' (κ.)	74	8931	ε. Γένοβα 4/1				
ΛΙΤΣΑ Ν.(κ.)	74	3256	α. Λισαβόνα 3/1				
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟC (δ.π.)	61	21894	α. Φουτζέιρα 14/11				
ΛΟΤΟΥC (κ.)	74	6017	ε. Ρέντομουρκ 25/12				
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	διάλυση Ταϊβάν				
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547	πρ. «Ακτίας»				
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	ε. Χάτιναοχ 1/1				
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	πρὸς Ἀμβούργο 6/1				
ΜΑΝΙΞ II (κ.)	68	25120	ἀργεῖ Ρίβερ Φώλ				
ΜΑΝΟC (π.)	76	12498	α. Τζουμά Τέρμιναλ 1/1				
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	ἐπιπλήθη				
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	στὴν Παρανάγουα 22/12				
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	ε. Φρίττσου 4/12				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Ρίο Γκράντε 4/1				
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. Ν. Ὁρλεάνη 13/12				
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	πρὸς Τζέντα 9/12				
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρὸς Μεξικό 30/12				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	πρὸς Πειραιά 28/12				
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Σιγκαπούρη 8/1				
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	α. Λεμεσό 30/12				
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	πρὸς Ἀρούμπα 9/122				
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρὸς Σάντος 24/12				
ΜΑΡΙΝΑ(M.)	70	18628	πρὸς Ρουέν 25/12				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Σουέξ 8/1				
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	ε. Φουτζέιρα 26/11				
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	ε. Ἀμβούργο 8/1				
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σάλλουμ Βόε 5/1				
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	ε. Ἰταζάι 21/12				
ΜΑΡΚΟC N. (κ.)	69	10708	ε. Χό Τσι Μίντ Σίτ 13/11				
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρ. «Laura S.»				
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	θέση 28.25 Β. 50.58 Α 4/1				
ΜΑΥΡΩΤΙCΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Πειραιά 7/1				
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6110	διάλυση Ταϊτακόγκ				
ΜΕΛΕΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	πρὸς Σ. Εὐστάθιο 14/12				
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Φόξ 5/1				
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρὸς Σάντος 24/12				
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	ε. Τζουμπάιλ 24/12				
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638	ε. Σάντος 11/12				
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Σιγκαπούρη 7/1				
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	πρὸς Ρίο Γκράντε 19/12				
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στὸ Μπόννυ (ἀποθήκη)				
ΜΕΞΙC	69	9650	ἀργεῖ Πειραιά				
ΜΗΛΑΟC (π.)	66	10715	ἀργεῖ Πειραιά				
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Μαυρίκιο 5/1			</	

ΟΣΕΑΝ ΒΟΤ'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	71	13208
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΖΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΖΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΖΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΧΑΛΛΑΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΥ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802

ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΩ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118480
ΠΟΛΑΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701
ΠΡΟΦΕΥΣ (δ.κ.)	59	12222
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΕ'Ι'ΖΟΜΠΛ (κ.)	67	11407
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.κ.)	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409

ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΝΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068

ε. Βαρλέττα 8/12	
ε. Πειραιά 3/1	
ε. "Αμοστερνταμ 7/1	
πρός Λάγος 25/11	
ε. Γδύνια 29/12	
ε. Κόμπε 26/12	
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 "Αντζέλες 29/12	
α. Παρανάγουα 6/1	
α. Χόγκ Κόγκ 3/1	
α. Βανκούβερ 5/1	
πρός Τσάχ Μπαχάρ 8/12	
πρός Γιοκοχάμα 20/11	
α. Βοστώνη 7/1	
α. Σάν Φρανσίσκο 6/1	
α. Λός "Αντζέλες 28/12	
α. Σάουθεντ "Ανκορατζ 2/1	
α. Πειραιά 14/11	
α. Μοντεβιδεο 12/12	
μεταφορές Αιγύπτου	
α. Ντάρμπαν 4/1	
α. Σαουθμπτον 5/1	
δ. Σουέζ 6/1	

α. Σάρροχ 19/12	
πρός Σιγκαπούρη	
α. Λός "Αντζέλες 30/12	
α. Λάρνακα 5/1	
πρός Λάγος	
α. Τεργέστη 9/1	
δ. Π. Σάϊδ 27/12	
α. Μομπάσα 13/12	
α. Ν. "Υόρκη 22/12	
ε. Χάμπτον 1/1	
ε. Π. Σάϊδ 6/1	
πρός Λός Πάλλμας 29/12	
ε. Γκντάνσκ 8/12	
α. Ν. "Ορλεάνη 17/12	
μετ. "Στερφ II" (κ.)	
α. Ν. "Ορλεάνη 8/1	
αργεί Κίμωλο	
στό Μπαχαράιν	
πρός Βιεννάμ 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. Σάϊδ 3/1	
ε. Κακινάνα 14/12	
πρός Καράτσι 29/12	
πρός Νόρβιλ 14/12	
ε. Τζέντα 13/12	
α. Σιγκαπούρη 1/1	
πρός ν. "Υόρκη 29/12	
ε. "Οράν 6/12	
ε. Πειραιά 8/1	
α. Ν. "Υόρκη 3/1	
υπέστειλε ελληνική	
ε. "Ασντον 7/1	
αργεί "Αστακό	
α. Λομέ 24/11	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ε. Σάντα Μάρτα 1/12	
έπισκευς Γένοβα	
α. Λός Πάλλμας 6/1	
ε. Ρίο "Ιανέιρο 1/1	
α. Τόμπο 18/12	
ε. Κοζίν 6/1	

ε. Ν. "Ορλεάνη 8/1	
πρ. «Μπουγκανβίλα»	
δ. Σουέζ 1/12	
ε. Λισαβόνα 6/1	
πρός Τρίπολη 20/2	

στή Τζέντα (άποθήκη) 1	
στό Χορμούζ	
στό Ντάρμπαν 8/1	
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 19/12	
α. "Αμβέρσα 9/1	
ε. Λισαβόνα 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.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΜΠΑΡΑ (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
ΣΕΛΑΤΑΝ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (κ.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19484
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 (λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	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'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (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
ΣΗΦΟΡΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (βρ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (βρ.)	70	24102
ΣΙΦΟΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	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
ΣΠΑΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΑΛΑ'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
ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171
ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΞΕΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500

α. "Αμβέρσα 6/1	
α. Σιγκαπούρη 5/1	
έπωληση "Ελληνες	
μεσογειακός μεταφορές	
ε. Ταιτακόνα 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 31/12	
ε. "Αμβέρσα 24/12	
πρός Πειραιά 17/12	
ε. Σιγκαπούρη 2/1	
διάλυση Κίνα	
πρός Κουβέιτ 1/1	
δ. Σουέζ 4/1	
α. Μομπάσα 22/12	
δ. Γιβραλτάρ 851	
πρ. «Warrior»	
μεσογειακός μεταφορές	

πρ. «Εrimo»
α. Τενερίφη 6/1
πρός Λισαβόνα 6/1
πρός Γιβραλτάρ 9/1
δ. Παναμά 2/1
α. Τσάρλεστον 28/12
στό Λάγος
α. Τεργέστη 5/1
ε. Παρντίτ 20/12
α. Λά Γκουλέτ 2/1
πρ. «Σήλουνι»
πρός "Ιράν 23/9
πρός Κωνσταντίνα 22/12
πρός Μαπούτο 23/11
στό Μπαντάρ "Αμπάς 4/11
ε. Βηρούτ 3/1
α. Λίβερπουλ 2/1
πρός Σάντος 23/12
α. Γιοκοχάμα 6/1
πρός "Ιαπωνία 31512
πρ. Ροστόκ 23/10
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/11
πρ. Γκντάνσκ 28/12
α. Γένοβα 9/1
ε. Γκντάνσκ 19/12
στό Σάντος 30/12
δ. Παναμά 2/12
πρ. Πακιστάν 21/12
στή Βομβή
πρ. Μπαλμπα 29/12
άρχει Πειραιά
στό Μπαντάρ "Αμπάς 11/11
ε. Ρεσίφ 7/12

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).....	78	16329	προς Ταϊβάν 6/1	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513	α. Λιβερπουλ 7/1
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.).....	74	22294	α. Χάμπτον 8/1	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).....	66	13870	προς Μπετζάγια 9/12
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).....	66	18781	α. Κρήνη 2/1	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).....	70	37310	ε. Χάμπτον 26/12
ΤΖΙΟΒΙ (π.).....	75	3531	α. Ντάρμπαν 5/1	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).....	78	6585	στη Μπιτζάγια (άποθήκη)
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.....	83	35762	προς Μιζουσίμα 8/12	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).....	68	13580	ε. Άλεξάνδρεια 14/12
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.).....	81	3375	α. Άσντον 7/1	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).....	74	20513	α. Χάμπτον 3/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).....	70	9954	ε. Γκάνδη 2/1	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).....	70	16973	α. Ρουέν 8/1
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.).....	73	9044	στη Τέμα 9/1	ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).....	85	38629	προς Σιγκαπούρη 17/12
ΤΖΩΝΗ (π.).....	65	17110	διάλυση Φορμόζα	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ. Μπχ.).....	74	65244	στο Μπαχαράιν 8/1
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	α. Σιγκαπούρη 26/12	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).....	69	15808	στη Ταϊσάογκ 29/12
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάτ.).....	58	6492	αργεί Άστακό	ΦΟΞ (κ.).....	72	16441	
ΤΗΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).....	72	8987	ε. Καλκούτα 1/1	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.).....	72	10219	δ. Παναμάς 20/12
ΤΙΤΙΣΗ (κ.).....	70	9025	διάλυση Πακιστάν	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (κ.).....	78	16885	δ. "Επτάνησα 18/12
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.).....	73	8848	στη Γκονάμ 6/1	ΦΟΡΤ (κ.).....	72	15275	μετ. "Αλγά (Μ.)
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.).....	67	29073	ε. Μπουσάν 15/12	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.).....	63	10736	α. Πειραιά 8/1
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.....	71	20670	αργεί Πειραιά	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	71	10586	α. Φέλιξτσου 11/1
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.).....	71	4881	α. Σάντος 27/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	68	9342	αργεί Άμβούργο
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.).....	73	6172	προς Κόρπους Κρίστι 8/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	69	8065	ε. Λας Πάλμας 8/1
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ.....	76	18953	ε. Ρεσίφ 15/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	68	9339	προς Άβνα
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.).....	74	8915	προς Τζακάρτα 24/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	61	1652	α. Πόρτ Χάρκωρτ 29/11
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).....	76	30746	ε. Σάντος 26/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	75	8413	δ. Ντόβερ 7/1
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	76	18953	α. Λός Άντζελες 8/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	68	5537	α. Μοντεβιδέο 7/1
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.).....	56	3901	αργεί Χαλκίδα	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	68	5519	ε. Παράνδου 2/1
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.).....	70	1597	α. Βαρκελώνη 5/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	68	5527	ε. Σάντος 23/12
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).....	74	11644	ε. Φουτζέιρα 9/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	74	8279	στη Παράνδου 20/12
ΤΡΟΥ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).....	74	11644	ε. Ν. Όρλεάνη 5/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	80	2484	α. Σαλβαντόρ 21/12
ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	70	52765	δ. Κων/πολη 20/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	75	44899	ε. Σιγκαπούρη 22/12
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.).....	71	12384	στο Μπαχαράιν 6/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	74	48928	α. Λός Άντζελες 26/12
ΤΥΧΗ(π.).....	73	6415	α. Λός Σπέντ 5/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	73	109700	α. Τζουμά Τέρμιναλ 26/11
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).....	72	15948	α. Ν. Όρλεάνη 2/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	72	9343	προς Λάγος 29/12
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ.....	74	8915	δ. Πόρτ Σάιτ 4/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	74	18694	ε. Σαγκάη 29/12
ΦΑΙΔΡΑ (κ.).....	71	1571	αργεί Πειραιά	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	64	1148	ε. Πειραιά 9/12
ΦΑΣΣΑ (δ.).....	74	67.202	α. Τάραντα 14/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	73	9369	
ΦΕ'ΙΘ.....	70	15216	προς Ίαπωνία 29/11	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	70	12363	προς Μπαγκόκ 1/11
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.).....	68	53226	προς Περσικό 10/11	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	78	15981	α. Χόγκ Κόνκ 2/1
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.).....	69	8767	ε. Λέγκχορν 10/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	71	15922	α. Βικτώρια 29/12
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.).....	71	22523	προς Σιγκαπούρη 4/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	64	15404	ε. Πειραιά 26/12
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583	ε. Γουίλμινγκτον 8/1	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	82	1039	α. Μασσαλία 5/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).....	54	1598	προς Πάτρα 18/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	71	1532	α. Βαλένθια 7/1
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7.).....	67	54322	ε. Φουτζέιρα 22/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	79	12598	προς Παναμά 27/12
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).....	71	9306	α. Ντάρμπαν 30/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	54	1596	πρ. «Κασκιδός»
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.).....	70	1519	ε. Βόλο 10/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	72	14334	στο Μπουμπάι 20/10
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ (π.).....	68	11384	ΰψωσε ελληνική	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	68	9930	α. Κήλαγκ 7/12
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).....	67	15621	στην Άλεξάνδρεια (άποθήκη)	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....			
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).....	70	14786	ε. Θεσσαλονίκη 15/12	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....			

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιὰ τὸ 1987, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 3.500.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ναυτικούς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδας δραχμὲς 4.000.

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

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

Ὑπογραφή:

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

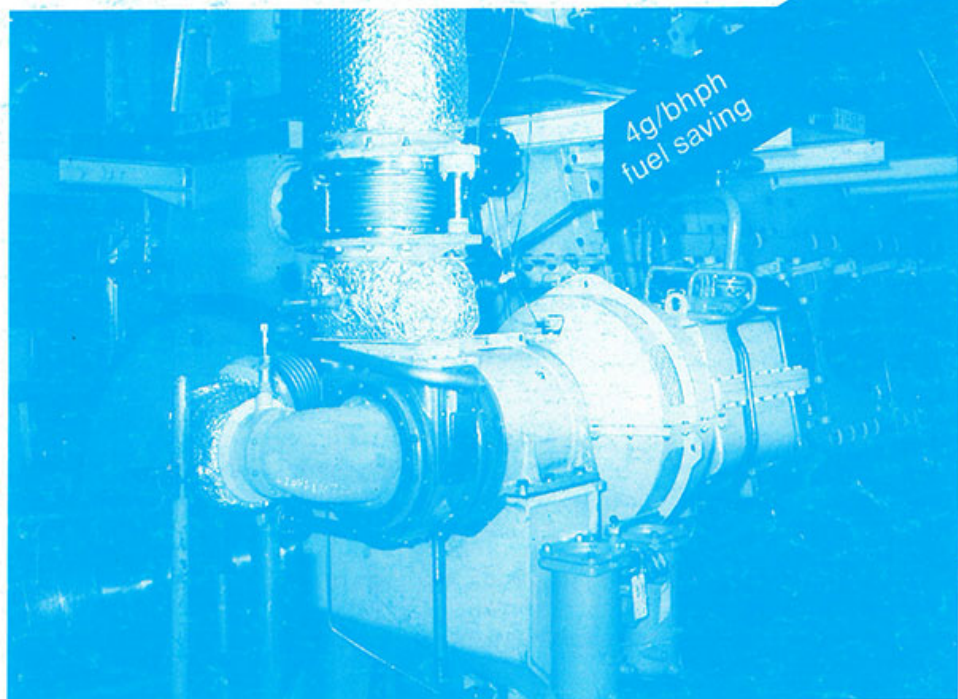
Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

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

RTA

Further Advance in Fuel Economy RTA+Efficiency-Booster



Efficiency-Booster on a 6 RTA 58 engine.

Leading in
Diesel Technology

Nautech O.E.
Th. G. Pappas - A.A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street
GR-10671 Athen

SULZER[®]

Sulzer Brothers Limited
CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division
Telephone 052-811122, Telex 896 060 70