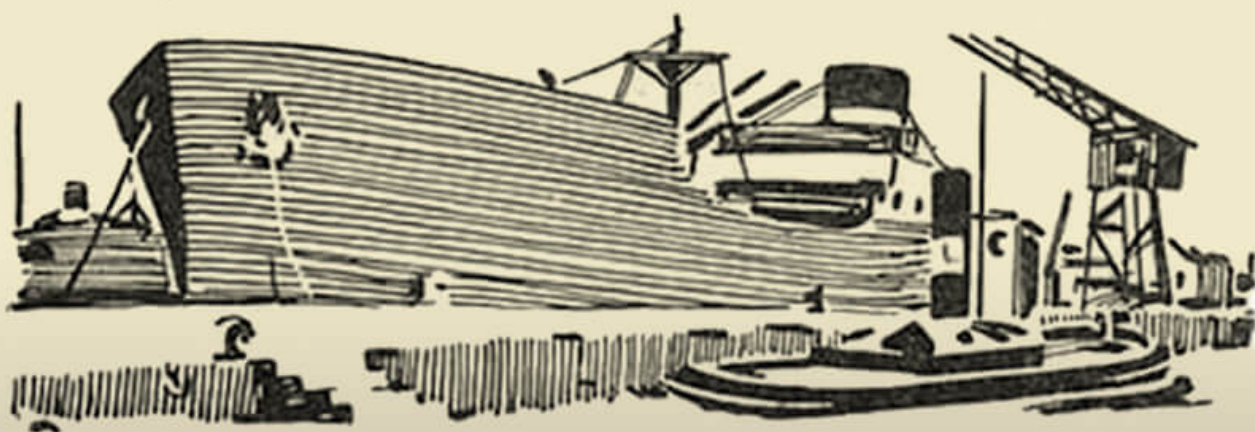


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιανουαρίου 1988
Αρ. Φύλλου 1262/1020

NAYTIKA XPONIKA

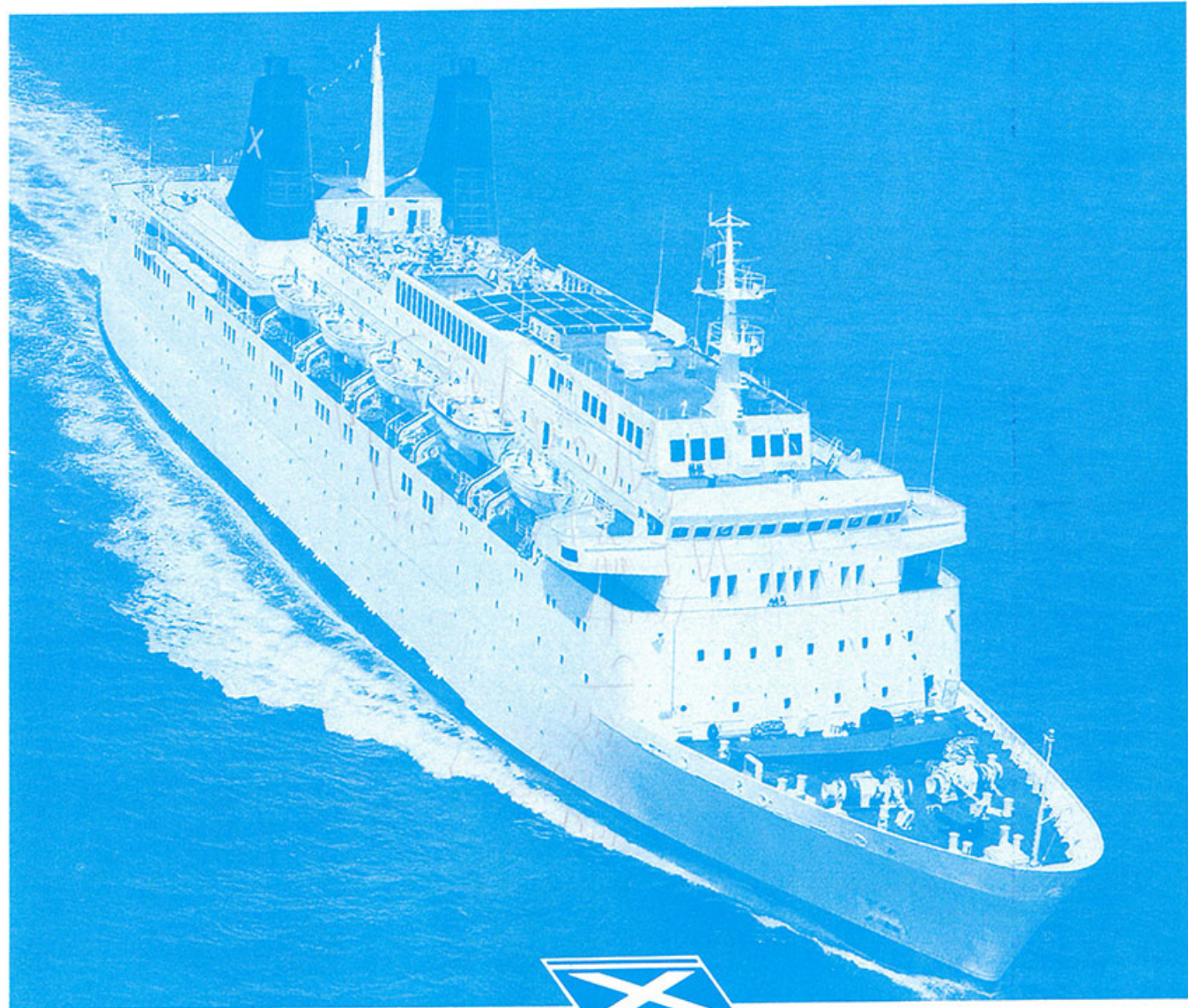
With
English
Supplement

APIO. 1262/1020
MOYAPIOY 1988
ΔPX. 180

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



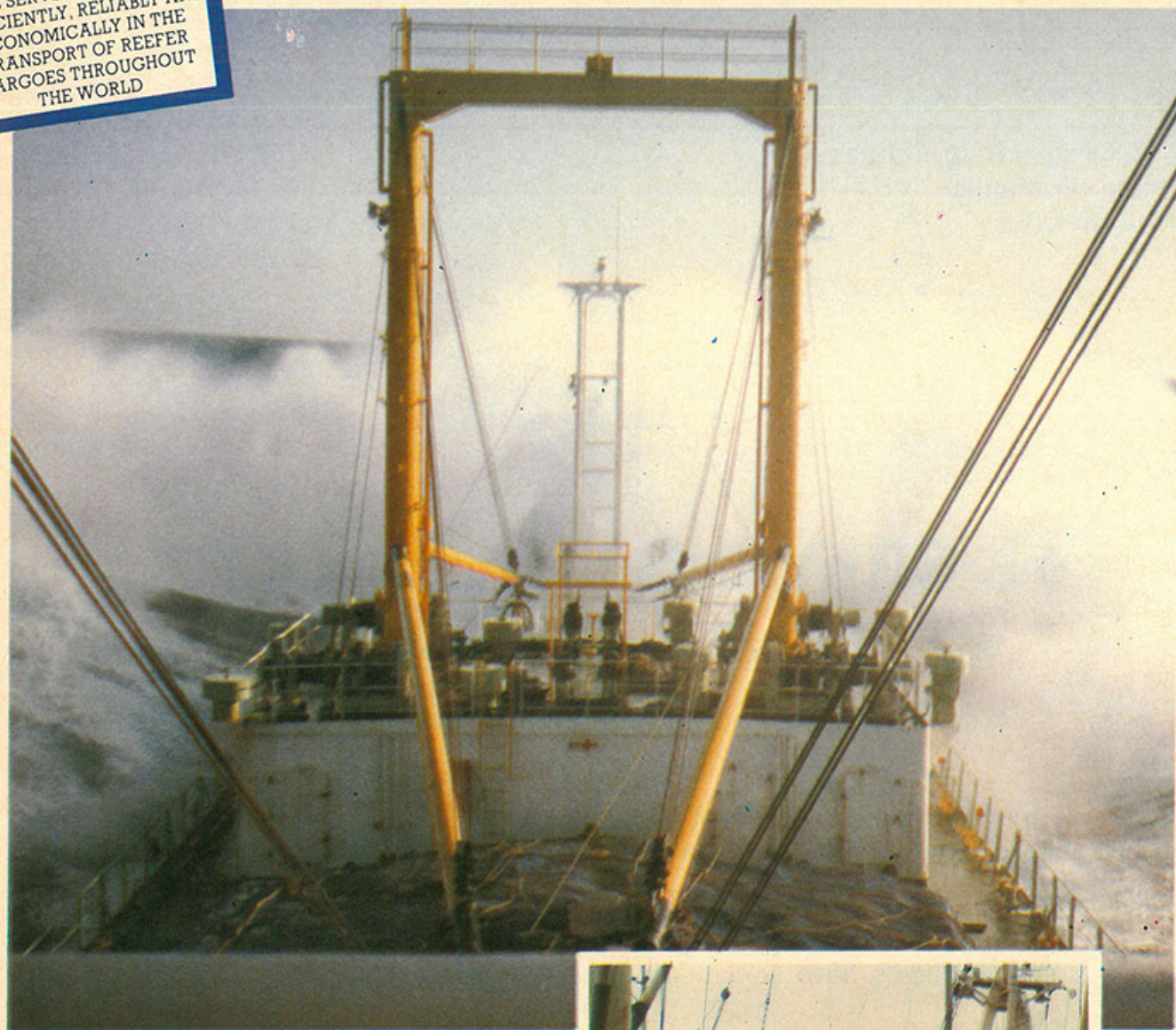
AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

WE SERVE OUR CLIENTS
EFFICIENTLY, RELIABLY AND
ECONOMICALLY IN THE
TRANSPORT OF REEFER
CARGOES THROUGHOUT
THE WORLD



Call us

We are an experienced, reliable and motivated international organisation, controlling 48 reefer vessels of all sizes*, able to provide the solutions you are looking for in the transportation of any type of perishable commodities - anywhere.

* As of 28/2/1987



Transhipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

LAVINIA corp.
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS
LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI GR-185 38 PIRAEUS/GREECE PHONES 418-2551/7
TELEX 21-3876/21-1650 LASK GR CABLES KYKNOSFISH PIRAEUS FAX (01)-4182388

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES 01-488 2171/4
TELEX 889378 TRANS G
FAX 01-4812558

NEW YORK OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR SL
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES (28) 265 804/265 808
265 812/265 816
TELEX 96490/96492 ITLM E
CABLES ITALMAR LASPALMAS
FAX (28)-267977

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES (40) 39 14 33
TELEX 2165378 FSC D
CABLES ALLFRIGO HAMBURG
FAX (40)-3903492

VIGO OFFICE

SUFLENORSA S.A.
C/ ARENAL 104 8D
36 201 VIGO/SPAIN
PHONES (986)-224657/7
TELEX 83674 SFNS E
FAX (986)-430001

INTERORIENT MARITIME ENTERPRISES INC.

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

Tel: 6737352 / 6930373
Tlx: 29096 INORM PH
29112 INORM PH
43189 INORM PM

Filipino

- **CREWING**
- **MANNING SERVICES**

Licensed by the Philippines Government

A friendly, reliable, and cost effective service.

Information - Consultancy on all crew matters and high quality crew.

By the owner's side all yearound

This is what you get from us.

Our clients have something to say about it

Besides Crewing our company also offers the following services:

**TANK CLEANING
SHIP AGENCY
SALVAGE & TOWAGE
BROKERAGE CHARTERING**

Correspondents in Greece:

Med Link Ltd - Piraeus

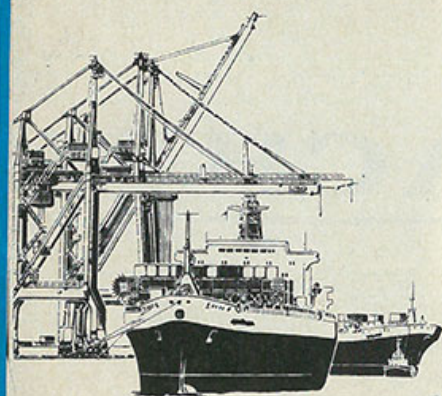
24, Bouboulinas str.

18535 Piraeus - Greece

Tel: 4137112 / 4135279 / 4137057

Tlx: 211440 MDL GR

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 56ο**

1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1988
ΝΕ΄ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1262/1020

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

56th Year
Issue No. 1262/1020, January 1st, 1988

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

- 13 Σχολές και Στολές
Έπικαιρο άρθρο του κ. Δημ. Παΐζη για την
πολυσυζητημένη αναμόρφωση της Ναυτικής
Εκπαιδεύσεως.
- 15 Πλοιοκτησία και Διαχείριση.
Η άνθηση του επαγγέλματος της διαχείρισης
πλοίων τα τελευταία χρόνια.
- 17 Η Ναυπηγική Βιομηχανία της ΕΟΚ.
Πρόσφατη έναρξη γνωμοδότηση της Οικονομικής
και Κοινωνικής Επιτροπής για τη ναυπηγική
βιομηχανία.
- 21 Γορτυνιακή Ναυτιλία του πλοίαρχου ΕΝ
κ. Ν. Κωστάρα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 32 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 33 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 35 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 36 ENGLISH SUPPLEMENT
- 39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Προσδοκίες για τό 1988

Τό κέρδος πού υπήρξε για τά ναυτιλιακά μας πράγματα κατά τό 1987 ήταν άναμφισβήτητα τό άπόλυτα ξεκαθάρισμα των κυβερνητικών θέσεων έναντι της Ναυτιλίας, ένα ξεκαθάρισμα πού θεωρήθηκε φαίνεται άπαραίτητο για νά επιτευχθεί ό έπαναπατρισμός των πλοίων: 'Από όσα εξέγγειλαν ή είπαν στη διάρκεια του χρόνου πού πέρασε ό Πρωθυπουργός κ. 'Ανδρέας Παπανδρέου και ό νυν 'Υπουργός κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος, αλλά και ό πρώην κ. Στάθης 'Αλεξανδρής, προκύπτει σαφέστατα ότι ή Κυβέρνηση θεωρεί τή Ναυτιλία έθνικό κεφάλαιο και πολύτιμη για τό έθνος, τήν πατρίδα και τήν έθνική οικονομία ενώ ταυτόχρονα άναγνωρίζει τόν πατριωτισμό των έφοπλιστών μας οι όποιοι όχι μόνο δεν ζήτησαν ποτέ και δεν πήραν τίποτε από τήν πατρίδα αλλά άντιθέτως πρόσφεραν πολλά και τεράστιες υπηρεσίες τόσο για τήν έθνική άνεξαρτησία και έλευθερία όσο και για τήν άνάπτυξη και τήν ευημερία του τόπου και του έλληνικού λαού.

Ούτε όμως αυτό τό ξεκαθάρισμα άρκει για νά επιτευχθεί ό στόχος του έπαναπατρισμού. Παρά τό γεγονός ότι κινδυ-

νεύομε νά γίνουμε μονότονοι, θά έπαναλάβουμε και σήμερα, σάν προσδοκίες για τό 1988, ότι, πέρα από τά όποιαδήποτε μέτρα βελτιώσεως της άνταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου, χρειάζεται νά εξασφαλισθεί άπολύτως τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας και νά υπάρξει ταυτόχρονα ή άναγκαία προσαρμογή στις νέες συνθήκες πού δημιούργησε ή πρωτοφανής ναυτιλιακή κρίση της τελευταίας δεκαετίας:

Προσαρμογή ή όποια θά πρέπει νά επιτευχθεί από τήν Πολιτεία σε περίπτωση πού δεν καταστεί δυνατή ή συναίνεση των κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας και θά άποβλέπει, πρώτο στην επαγγελματική επάρκεια των ναυτικών μας για νά μπορούν νά άνταποκριθούν στις απαιτήσεις των εξειδικευμένων πλοίων, δεύτερο σε ένα άναγκαίο πλέον ξεκαθάρισμα των εργασιακών συνθηκών επί των πλοίων, τρίτο στον εκσυγχρονισμό θεσμών και καταστάσεων πού έχουν ξεπερασθεί από τις άλματώδεις τεχνολογικές και άλλες εξελίξεις και τέταρτο, στη διατήρηση του ΝΑΤ πού μπορεί νά γίνει μόνο με έπαναστατικές ρυθμίσεις.

ΤΟ ΘΕΤΙΚΟ ΚΛΙΜΑ

Η διαμόρφωση θετικού κλίματος στο χώρο της Ναυτιλίας έπισημάνθηκε και από τόν Πρόεδρο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθη Γουρδομιχάλη στην πρώτη συνέντευξη του προς τους δημοσιογράφους μετά τήν έπανεκλογή του, πού δόθηκε στις 15 Δεκεμβρίου.

'Αφού εξέφρασε αισιοδοξία για τό μέλλον της Έλληνικής Ναυτιλίας, ό κ. Γουρδομιχάλης μίλησε για «σωστά βήματα» από τήν πλευρά της Κυβερνήσεως και εξέφρασε τήν έλπίδα ότι θά υπάρξουν και οι επιβαλλόμενες λύσεις στα προβλήματα πού υπάρχουν αλλά και για νά γίνει άνταγωνιστικότερο τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο, γεγονός τό όποιο θά επιτρέψει τόν έπαναπατρισμό — πάντως, είπε, αυτή τή στιγμή δεν υπάρχουν συγκεκριμένα θέματα νά προτείνει ή Ε.Ε.Ε., ή νέα διοίκηση θά συζητήσει τά παλαιά θέματα πού έκκρεμούν καθώς και εκείνα πού ένδεχομένως θά προκύψουν και θά τά υποβάλει γραπτώς στους παράγοντες της Πολιτείας.

Ο κ. Γουρδομιχάλης εξέφρασε τις γνωστές άντιλήψεις της Ε.Ε.Ε. για τά θέματα της Ναυτικής Έκπαίδευσως, του ΝΑΤ και του θεσμικού πλαισίου και άπαντώντας σε σχετικές έρωτήσεις δήλωσε:

• Ο έφοπλισμός δεν έχει καμμία άντίρρηση νά ψηφίζουν οι ναυτικοί στα πλοία, εκείνο πού θέλει είναι δημοκρατικές και έλεύθερες διαδικασίες για όλα τά θέματα.

• Για τό θέμα της άπεργίας (των ναυτικών) πρέπει νά υπάρχουν γεωγραφικοί περιορισμοί — θά προτιμούσαμε νά είναι ή Μεσόγειος αλλά είμαστε διατεθειμένοι νά τό δεχθούμε σάν λογικό, για όλα τά κράτη της ΕΟΚ, αλλά πάντοτε οι άποφάσεις για άπεργία νά λαμβάνονται κατά τόν πιο έλεύθερο και δημοκρατικό τρόπο.

• Δεν υπάρχουν άρκετοί Έλληνες της ποιότητας πού θά θέλαμε για τήν επάνδρωση των πλοίων.

Στά πλαίσια των έπαφών του έφοπλισμού με τους πολιτειακούς παράγοντες, τό νέο προεδρείο της Ε.Ε.Ε. επισκέφθηκε στις 16 Δεκεμβρίου τόν Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Χρ. Σαρτζετάκη και κατά τή συνάντηση ή όποια διήρκεσε μιά ώρα και ένα τέταρτο συ-

ζητήθηκαν όλα τά θέματα της Ναυτιλίας για τά όποια ό Πρόεδρος της Δημοκρατίας έδειξε ιδιαίτερο ένδιαφέρον.

Τήν ίδια ήμέρα τό προεδρείο της Ε.Ε.Ε. έπισκέφθηκε και τόν άρχηγό της 'Αξιωματικής 'Αντιπολιτεύσεως κ. Κων. Μητσotάκη με τόν όποιο έγινε άνταλλαγή άπόψεων επί των θεμάτων της Έλληνικής Ναυτιλίας. Ο κ. Μητσotάκης δήλωσε ότι ή Νέα Δημοκρατία ως κυβέρνηση θά εφαρμόσει στο άκέραιο τό πρόγραμμά της για τήν 'Εμπορική Ναυτιλία τό όποιο είχε δοθεί στη δημοσιότητα κατά τήν όμιλία του 'Αρχηγού της 'Αξιωματικής 'Αντιπολιτεύσεως στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς. Ο Κ. Γουρδομιχάλης στη συνέντευξη τύπου πού είχε δώσει τήν προηγούμενη, δηλαδή στις 15 Δεκεμβρίου, είχε εκφράσει τήν έλπίδα ότι θά υπάρχουν συναντήσεις και με τόν Πρόεδρο της Κυβερνήσεως κ. 'Ανδρέα Παπανδρέου καθώς και με τόν Πρόεδρο της Βουλής κ. 'Ιωάν. 'Αλευρά, οι όποιες πάντως ως τή στιγμή αυτή δεν πραγματοποιήθηκαν.

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Ομολογούμε ότι δεν μπορούμε νά άντιληφθούμε αυτόν τόν θόρυβο πού δημιουργήθηκε τό τελευταίο δεκαπενθήμερο για τήν Κυπριακή σημαία.

'Υπενθυμίζοντας ότι ή Κυπριακή δεν είναι ή μόνη σημαία ή όποια εξασφαλίζει οικονομικότερη και ταυτόχρονα πιο έλεύθερη και κατά συνέπεια περισσότερο άποτελεσματική διαχείριση επαναλαμβανόμε προς κάθε κατεύθυνση ότι εκείνοι πού ευθύνονται για τήν καταφυγή των ελληνόκτητων πλοίων σε ξένες σημαίες είμαστε μόνοι έμεις πού εξακολουθούμε — όπως άποδεικνύει ό θόρυβος για τήν Κυπριακή σημαία — νά βρισκόμαστε εκτός τόπου και χρόνου έν μέσω των κοσμογονικών εξελίξεων οι όποιες συντελούνται τριγύρω μας.

Τό πρόβλημα συνεπώς δεν είναι ό άνταγωνισμός της Κυπριακής σημαίας, αλλά τό πώς θά καταστεί άνταγωνιστικότερο τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο. Και μέχρι ότου επιτευχθεί αυτός ό στόχος τά «Ναυτικά Χρονικά» συνιστούν και πάλι σε όσους για διάφορους λόγους δεν μπορούν νά χρησιμοποιήσουν τήν Έλληνική σημαία νά προτιμούν Κυ-

πριακό και όχι τά διάφορα άλλα νηολόγια πού επιπροσθέτως είναι και πολύ άκριβότερα.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Διερευνητική ήταν ή πρώτη συνάντηση έκπροσώπων της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών με τήν Έκτελεστική 'Επιτροπή της ΠΝΟ για τό θέμα της υπογραφής νέας συλλογικής συμβάσεως για τά πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων ή όποια πραγματοποιήθηκε στις 18 Δεκεμβρίου. Κυρίως στη συνάντηση αυτή γνωστοποιήθηκαν οι θέσεις του έφοπλισμού δεδομένου ότι ή ΠΝΟ είχε ήδη υποβάλει τά αιτήματά της με έξώδικη δήλωσή.

'Από τις πληροφορίες πού υπάρχουν για τή συνάντηση προκύπτει ότι ή έφοπλιστική πλευρά έπισημαίνει ότι ό κύριος στόχος πρέπει νά είναι ή εξασφάλιση θέσεων εργασίας για τους ναυτικούς μας — και αυτό, προσθέτομε έμεις, μπορεί νά επιτευχθεί μόνοι όταν υπάρχουν πλοία με Έλληνική σημαία. Κατά τά άλλα από τήν έφοπλιστική πλευρά έτέθη θέμα εκσυγχρονισμού του κειμένου των συλλογικών συμβάσεων, έξομοίσεως της άποζημιώσεως λόγω άπολύσεως, μείωσης των άργίνων και καταργήσεως της άναδρομικότητας ισχύος των συλλογικών συμβάσεων οι όποιες πρέπει νά ισχύουν από τήν ήμερομηνία υπογραφής τους και όχι από τήν ήμερομηνία έκπνεύσεως των προηγούμενων συμβάσεων.

Νέα συνάντηση για τό θέμα της συμβάσεως θά πραγματοποιηθεί μετά τις γιορτές.

ΔΙΚΑΙΑ ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΣΗ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ιδιαίτερη χαρά για τήν βράβευση του έκλεκτου φίλου και συνεργάτη κ. Γεωργίου Μ. Δρακοπούλου από τήν 'Ακαδημία 'Αθηνών πού διακαίωνει, όπως σημείωσε και ή «Καθημερινή», τους μόχθους και τόν άγώνα του για τήν πραγματοποίηση ενός πράγματι μεγάλου έργου όπως είναι ή δημιουργία του Ναυτικού Μουσείου του Αιγαίου, τό όποιο έχει καταλάβει ήδη μιά περίοπτη θέση και έδώ αλλά και στο έξωτερικό.

Πρέπει να διευκρινισθεί ότι τη βράβευσή του κ. Δρακόπουλου, η οποία αντανακλά σε ολόκληρη την Ελληνική Ναυτιλία, είχε εισηγηθεί στον Πρόεδρο της Ακαδημίας Αθηνών μία πλειάδα ακαδημαϊκών οι οποίοι στη σχετική πρότάσή τους που είχε υποβληθεί τον περασμένο Απρίλιο υπογράμμιζαν:

Οι υπογεγραμμένοι ακαδημαϊκοί προτείνουμε την έναρξη διαδικασίας διά την απονομήν βραβείου της Ακαδημίας Αθηνών εις τον κ. Γ. Μ. Δρακόπουλον.

Ως γνωστόν ο κ. Δρακόπουλος όρμημένος εκ της αγάπης του προς την χώραν και τό Ναυτικόν της Ελλάδος, ίδρυσε τελευταίως ιδίους εξόδους αρτιώτατον μουσείον επωνομαζόμενον «Ναυτικόν Μουσείον Αιγαίου».

Τό μουσείον αυτό ιδρύθη εις Μύκονον και τελευταίως έγινοντο τά επίσημα εγκαίνια του, καθώς και έκδοσις καλαισθητού λευκώματος διά τό μουσείον.

Οί σκοποί και ή δράσις του ιδρύματος αυτού του μουσείου συμβάλλουν τά μέγιστα εις την διατήρησιν και προβολήν της παραδόσεως της χώρας μας, διά την οποίαν τό ναυτικόν πάντοτε απέτελεσε και αποτελεί τον κύριον πόλον αναπτύξεώς της και προβολής της.

Ιδιαίτέρως τό μουσείον αυτό, δημιουργηθέν εις νήσον του Αιγαίου, αρτιώτατον καθ' όλα, και οργανωθέν μέ τας τελευταίας αρχάς της επιστήμης της μουσειολογίας, αποτελεί κόσμημα διά την χώραν.

Επί πλέον αποτελεί μοναδικόν μουσείον της χώρας, καίτοι και άλλα ναυτικά μουσεία υπάρχουν εις την Ελλάδα, διότι συγκεντρώνει τό μεγαλύτερο μέρος των εκθεμάτων του διά την παρουσίαν του ναυτικού της αρχαίας Ελλάδος, όπερ κατά τά κοινώς παραδεδομένα απέτελεσε μίαν των αιτιών της μεγαλουργίας του κλασσικού πολιτισμού μας.

Επειδή ό προτεινόμενος ώρμήθη από πατριωτικούς σκοπούς και όλως άφιλοκερδώς έδημιούργησε ίδρυμα περιποιούν τιμήν εις την χώραν και προς παραδειγματισμόν πάντων ήμών των υπολοίπων εισηγούμεθα την

άνωτέρω πρότασιν.

Στήν ίδια συνεδρίαση της Ακαδημίας Αθηνών άπονεμήθηκε τό βραβείο Έλένης και Θεοδώρου Σινανιώτη στον ύπολιμενάρχη Καβάλας κ. Ίωάν. Τσούπρα και στον λιμενοσταθμάρχη Νέας Περάμου κ. Στ. Ραγιά για πράξη αυτοθυσίας — οι δύο λιμενικοί είχαν ριχθεί στη θάλασσα και δίσωσαν έρασσιτέχνη ψαρά ό όποιος κινδύνευε να πνιγεί.

ΣΤΟ ΑΡΧΕΙΟ

Η μήνυση την οποία είχαν υποβάλει οι βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας κ.κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης, Γεώργ. Μισαηλίδης και Ά. Αριστ. Παυλίδης έναντίον του πρώην διοικητού της ΕΤΒΑ κ. Κων. Σοφούλη (ό οποίος είχε παραιτηθεί για λόγους ευθιξίας και για να διευκολυνθεί τό έργο της ανακρίσεως και πέντε μελών των διοικητικών συμβουλίων των θυγατρικών εταιριών «Ελληνική Άκτοπλοία» και «Ελληνοκυπριακές Μεσογειακές Γραμμές» τίθεται τελικά στο άρχείο μετά τη διενέργεια προανακριτικής εξέτασεως από πταιματοδίκη. Και ή υπόθεση τίθεται στο άρχείο «καθόσον, από τη διενεργηθείσα προκαταρκτική εξέταση, δεν προέκυψε τέλεση αξιόποινης πράξης και μάλιστα αυτής, της άπιστίας, δεδομένου ότι οι καταγγελοίμενες πράξεις των μηνυομένων συνιστούν άπλως άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας, στο πλαίσιο των καθηκόντων τους.

Η συγκεκριμένη μάλιστα δραστηριότητα των μηνυομένων — έπισημαίνει στο σκεπτικό του ό εισαγγελέας — έλαβε χώρα κατόπιν κυβερνητικής ύποδείξεως και ευθύνης, προς έξυπηρέτηση εθνικών αναγκών.

Πέραν των άνωτέρω, θά πρέπει να σημειωθεί, ότι από τη συμπεριφορά των μηνυομένων, δεν προέκυψε βλάβη στην περιουσία των ύπ' αυτών εκπροσωπούμενων εταιρειών, τοσοϋτο μάλλον καθόσον οι συμβάσεις λειτουργήσαν κανονικάς.

Υπενθυμίζοντας ότι κατά πάγια αρχή τους τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν είχαν σχολιάσει την υπόθεση αυτή από τά στοιχεία που είχαμε στη διάθεσή μας από τό άνυποπτο χρόνο γνωρίζαμε ότι ή μήνυση δεν μπο-

ρούσε σε καμία περίπτωση να εύσταθήσει, διότι δεν ύπήρχε ό παραμικρός δόλος στην όλη υπόθεση. Τώρα εκείνο που άπομένει είναι να εξαρθεί ή στάση του κ. Σοφούλη ό όποιος απέδειξε ότι και φιλότιμο αλλά και γενναιότητα διαθέτει.

ΤΑ ΚΟΜΠΙΟΥΤΕΡ ΤΟΥ ΝΑΤ

Μας είπαν — και δεν έχομε κανένα λόγο να μην τό πιστέψομε — ότι ό συνταξιούχος ύπάλληλος του ΙΚΑ που τοποθετήθηκε πρόεδρος στο ΝΑΤ για να τό ... άναμορφώσει σε συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου που άσχολήθηκε με τό θέμα της συμβάσεως του ΝΑΤ με την επιχείρηση που προμήθευσε στο Ταμείο τους ηλεκτρονικούς ύπολογιστές είπε ότι αυτός δεν ευθύνεται για την άγορά των συγκεκριμένων ύπολογιστών γιατί ανέλαβε τά καθήκοντά του μετά την άγορά. Και αυτό είναι άπολύτως σωστό. Ό σημερινός πρόεδρος του ΝΑΤ δεν ευθύνεται για την άγορά των ύπολογιστών. Ευθύνεται όμως και μάλιστα βαρύτατα: Πρώτο, γιατί δεν έδωσε στη δημοσιότητα τά πρακτικά των συνεδριάσεων του Δ.Σ. στις όποιες είχε συζητηθεί και αποφασισθεί ή άγορά των εν λόγω ύπολογιστών καθώς και τη σχετική συμφωνία που πρόβλεπε και την καταβολή της μηνιαίας άποζημιώσεως για τη διατήρησή τους σε συνάλλαγμα: Δεύτερο, γιατί επί πέντε όλόκληρα χρόνια δεν κατέστη δυνατόν να λειτουργήσουν τά πανάκριβα αυτά μηχανήματα όπως έπρεπε — ή πολυετής καθυστέρηση στην έκκαθάριση των ναυτολογίων άποδεικνύει του λόγου τό άληθές. Και, τρίτο, γιατί διατηρεί πολυπληθές προσωπικό στη Μηχανογραφική Ύπηρεσία, τό όποιο ουσιαστικά δεν κάνει τίποτε.

ΝΑΤ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Άρκετά ενδιαφέροντα ήσαν τά όσα είπε πρόσφατα στη Βουλή, ό βουλευτής Πειραιώς και Νήσων κ. Παύλος Σαρλής.

Συγκεκριμένα, κατά την συζήτηση του Προϋπολογισμού, ό κ. Σαρλής ανέφερε με ταξύ άλλων τά έξης:

«Κύριοι συνάδελφοι, είπε ό κ. Πρωθυ-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

πουργός ότι είναι πολιτική της Κυβέρνησής του, ότι είναι πολιτική μιάς σοσιαλιστικής κυβέρνησής τα ασφαλιστικά ταμεία, το ΙΚΑ σε πάγια βάση να έχει πόρους όχι μόνο από τους εργοδότες, όχι μόνο από τους εργαζόμενους, αλλά και από το ίδιο το κράτος. Και έτσι δικαιολόγησε τις μεγάλες κρατικές επιχορηγήσεις του προϋπολογισμού προς το ΙΚΑ. Και το ερώτημα το οποίο θέτω στην Κυβέρνηση είναι γιατί την ίδια πολιτική δεν τηρεί και απέναντι στο ΝΑΤ. Γιατί σάς πληροφωρώ αγαπητοί συνάδελφοι, ότι ένα ταμείο με 45.000 συνταξιούχους συνεχίζει και σήμερα να δανειοδοτείται από το δημόσιο και να μη λαμβάνει ούτε μία δραχμή ως κρατική επιχορήγηση.

Εάν είναι όρθο και δίκαιο να δίδεται κρατική επιχορήγηση στο ΙΚΑ, γιατί δεν είναι όρθο και δίκαιο να δίδεται έστω και κάποια κρατική επιχορήγηση στο ΝΑΤ; Βάσει ποιάς λογικής; Εάν είναι αλήθεια αυτό το οποίο είπε ο κ. Πρωθυπουργός σήμερα ότι πρέπει να είναι τρεις οι ροές στα ασφαλιστικά ταμεία, εάν αυτό είναι αλήθεια γιατί δεν εφαρμόζεται το ίδιο όσον αφορά και το ΝΑΤ το οποίο το 1985 είχε 11 δισ έλλειμμα, το 1986 είχε 23,3 δισ έλλειμμα, το 1987, 65 δισ έλλειμμα. Και βάσει του προϋπολογισμού του ΝΑΤ, το έλλειμμα για το 1988 προσδιορίζεται σε 60 δισ. Θά έχουμε δηλαδή σωρευτικά έλλειμμα-τα μέχρι τέλους του '88 της τάξεως των 160 δισ δραχμών.

Και το ερώτημα είναι γιατί εκεί δε δίδεται επιχορήγηση, ενώ δίδεται επιχορήγηση στο ΙΚΑ. Νά μία ανακολουθία και μία διάκριση εις βάρος μιάς μεγάλης κατηγορίας ασφαλισμένων που εκτός από τα άλλα εισφέρουν στην εθνική οικονομία πολύτιμο συνάλλαγμα που τόσο έχει ανάγκη ο τόπος αυτός.

Αν θέλετε να δώσω μία εξήγηση γιατί γίνεται αυτό, θά πω ότι πολλοί λίγοι στην Ελλάδα γνωρίζουν και πονάνε τα θέματα της Ναυτιλίας.

Αλλά, μιά και μιλάμε για το ΝΑΤ θά πρέπει να μιλήσουμε και για την Ελληνική Ναυτιλία.

Στις 30 Ιουνίου 1986 η Ελληνική Ναυτιλία είχε 2.255 πλοία, όλικης χωρητικότητας 28 εκατομμ. κόνων. Ένα χρόνο αργότερα, στις 30/6/87 η δύναμις της ήταν 1.947 πλοία, όλικης χωρητικότητας 23,5 εκατ. κόνων.

Μέσα σε ένα χρόνο δηλαδή, έχουμε μιά μείωση 307 πλοίων και 5 εκατ. κόνων σε χωρητικότητα.

Και διερωτάται κανείς, γιατί να συμβαίνει

αυτό, τη στιγμή κατά την οποία η ναυτιλία ούτε επενδύσεις χρειάζεται, ούτε χρήμα κρατικό χρειάζεται. Απλώς όρισμένα μέτρα χρειάζεται, τα οποία μέτρα κοστίζουν όσο κοστίζει η μελάνη της Έφημερίδας της Κυβερνήσεως, που τυπώνεται στο Έθνικό Τυπογραφείο.

ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΞΕΚΑΘΑΡΙΣΜΑ

Όσοι πονούν αυτόν τον τόπο και εκείνοι που πραγματικά ενδιαφέρονται για τη Ναυτική Έκπαίδευση και για την προκοπή των ναυτικών μας ασφαλώς επικροτούν την πρόθεση του Υπουργού κ. Ευάγγ. Γιαννοπούλου να ξεκαθαρίσει την κατάσταση που επικρατεί στις ανώτερες δημόσιες σχολές Έμπορικου Ναυτικού.

Δήλωσε σχετικά ο κ. Γιαννόπουλος:

«Από του χρόνου θά πηγαίνουν σπίτι τους όσοι δεν διαβάζουν τα μαθήματά τους ή κάνουν απουσίες. Και φυσικά θά αίρεται άμέσως ή άναβολή στρατεύσεως λόγω σπουδών, αφού πιά δεν θά σπουδάζουν».

Και πρόσθεσε:

«Μας ενδιαφέρουν ζωηρά αυτοί που θέλουν να ακολουθήσουν πράγματι το ναυτικό επάγγελμα και να γίνουν επαγγελματίες ναυτικοί. Μας ενδιαφέρουν ειδικότερα γιατί αυτοί που αποφοιτούν από τις ΑΣΔΕΝ είναι αξιωματικοί. Και μας ενδιαφέρουν οι αξιωματικοί. Οι έφοπλιστές του Λονδίνου μου έ-ξεφρασαν την άνησυχία τους, γιατί έτσι όπως πάμε δεν θά έχουμε αξιωματικούς σε μιά 10-15ετία».

Ήδη ο κ. Γιαννόπουλος πραγματοποιεί συσκέψεις με όλους τους εν προκειμένω αρμοδίους στα πλαίσια της προσπάθειας για την αναβάθμιση της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως, αναβάθμιση που θά επιτευχθεί με την άποιομη εκείνων που χρησιμοποιούν τις ναυτικές σχολές για να εξασφαλίζουν άναβολή κατατάξεως στις ένοπλες δυνάμεις και με την αναδιάρθρωση και διεύρυνση της διδασκομένης ύλης και με τη βελτίωση του τεχνικού έξοπλισμού.

ΟΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ BARE BOAT

Στην τελευταία σύνοδο του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου που συνήλθε στο Παρίσι, κύριο θέμα ήταν η ναύλωση πλοίου γυμνού. Και ειδικότερα τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που παρουσιάζει η μορφή αυτή της ναυλώσεως και μάλιστα σε συνδυα-

σμό με την αλλαγή σημαίας.

Η ναύλωση πλοίου γυμνού (bare boat) βασίζεται σε συμβόλαιο συνεπαγόμενο τη μεταβίβαση της ναυτικής και έμπορικής διοικήσεως του πλοίου από τον ιδιοκτήτη στον έφοπλιστή. Η μεταφορά αυτή γίνεται συνήθως χωρίς μεταβολή της σημαίας. Όταν όμως η μεταφορά πραγματοποιείται μεταξύ μερών προερχομένων από διάφορα κράτη και έφόσον η νομοθεσία των κρατών αυτών τό επιτρέπει, η μεταβίβαση της διοικήσεως μπορεί να συνεπάγεται και την αλλαγή της σημαίας. Βασικός όρος πάντως είναι ότι το πλοίο πρέπει να φέρει μιά μόνο σημαία. Έπ' αυτού οι διεθνείς συμβάσεις του δικαίου της θαλάσσης είναι κατηγορηματικές.

Όσον αφορά όμως τον δεσμό που συνδέει τό πλοίο και τό κράτος της σημαίας, οι διατάξεις του διεθνούς δικαίου δεν είναι και τόσο απόλυτες. Γιατί ο δεσμός αυτός μπορεί να αφορά μόνο την ιδιοκτησία αλλά μπορεί να συνίσταται και στην άπλή διαχείριση ή συνδυάζουσα τον έλεγχο του πλοίου. Υπάρχουν νομοθεσίες που επιτρέπουν την αλλαγή της σημαίας του πλοίου τό οποίο ναυλώνεται γυμνό. Κατά τις νομοθεσίες αυτές τό κράτος στό οποίο άνήκει τό πλοίο (κράτος προελεύσεως) επιτρέπει την προσωρινή αλλαγή της σημαίας του αλλά εξακολουθεί να διατηρεί τό πλοίο έγγεγραμένο στό νηολόγιά του, ενώ παράλληλα τό κράτος σε ύπηκοο του οποίου ναυλώνεται τό πλοίο (κράτος ύποδοχής) παρέχει τη σημαία του για όσο χρόνο τό πλοίο τελεί ναυλωμένο από ύπήκοο του.

Η ΔΙΠΛΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Οι νομοθεσίες διπλής νηολογήσεως δεν είναι ακόμα πολυάριθμες και έχουν διαμορφωθεί όχι κατά κάποιο γενικά παραδεγμένο σύστημα αλλά μάλλον άναρχα και κατά διαφορετικούς τρόπους. Κοινό σημείο είναι ότι δέχονται τη διπλή νηολογήση. Ένα μηχανισμό δηλαδή τον οποίο προτιμούν πολλές ναυτιλιακές εταιρίες με σκοπό να περιορίσουν τό κόστος επανδρώσεως και έκμεταλλεύσεως ή να έπωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα των μικτών έπιχειρήσεων ή από τις εύκολιες που παρέχουν τά κράτη ύποδοχής.

Τό κακό όμως είναι ότι ο μηχανισμός της διπλής νηολογήσεως δεν συνεπάγεται τις ίδιες συνέπειες σε αρκετά θέματα και κυρίως σε ότι αφορά τις ναυτικές ύποθήκες. Οι πι-

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

στωταί έχουν ανάγκη των έγγραφων στίς όποιες στηρίζεται ή ναυτική πίστη καί ιδιαιτέρως τής επίσημης έγγραφης τής υποθήκης τους. Έπ' αὐτοῦ όμως δέν ὑπάρχει κανένας ἀσφαλής κανόνας. Ὁρισμένα κράτη ὑποδοχῆς ἀπαιτοῦν νά ἐγγράφεται ή υποθήκη στά δικά τους νηολόγια (Φιλιππίνες), ἐνῶ ἄλλα (Λιβερία, Παναμάς) δέν προβλέπουν καμιά σαφή σχετική ὑποχρέωση. Γι' αὐτό καί οἱ πιστωταί φοβούμενοι ὅτι ή ἐγγράφη τής υποθήκης τους θά εἶναι ἀβέβαιη καί ἀμφίβολη σέ μία χώρα πού δέν μποροῦν νά ἐλέγξουν, προτιμοῦν νά ἐξασφαλισθοῦν διατηρώντας τήν ἐγγράφη στό κράτος προελεύσεως. Ἐτσι φυσικά ἀνοίγεται ἐλεύθερος ὁ δρόμος τής διπλῆς υποθηκικής ἐγγράφης.

Τήν ἀναρχία αὐτή ἐπιτείνει τό γεγονός ὅτι οἱ ἐθνικές νομοθεσίες περί υποθηκῶν δέν εἶναι ἐναρμονισμένες ἀλλά παρουσιάζουν σοβαρές ἀντιθέσεις, ἐνῶ ἐξάλλου δέν ὑπάρχει ἀκόμα κανένας μηχανισμός ή ὄργανο διευθύνον ἀναγνωρίσεως τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑποθηκῶν. Τό γεγονός αὐτό ἀποτελεῖ ἴσως τό βασικώτερο μειονέκτημα τό ὅποιο ἀνακόπτει πρὸς τό παρόν τήν ἀνάπτυξη τοῦ συστήματος τής διπλῆς νηολογήσεως.

ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΦΑΝΤΑΣΜΑΤΑ

Ἐχει ἐντυπωσιάσει ή ἀποκάλυψη τής πάντοτε ἐνημερωμένης ἐβδομαδιαίας ἐπιθεωρήσεως «Ποντίκι» ὅτι σύμφωνα μέ στοιχεῖα τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, στὸν Πειραιᾶ λειτουργοῦν ναυτιλιακές καί ἐμποροβιομηχανικές ἐταιρίες χωρίς ἀριθμό φορολογικοῦ μητρώου καί σέ ἀνυπαρκτές διευθύνσεις ἀλλὰ ἐπίσημως ἐμφανίζονται νά διενεργοῦν εἰσαγωγές ὕψους ἄνω τῶν 100 ἐκατ. δραχμῶν ἑτησίως. Οἱ ἐταιρίες αὐτές, σύμφωνα μέ τά στοιχεῖα τοῦ «Ποντίκιου» εἶναι οἱ ἑξῆς:

«Blue Tower Trap Co.» Φίλωνος 60, «Sifnos Maritime», Φίλωνος 1, «Enternal Shipping», Μισούλη 33, «Blake» Μισούλη 52, «Pegasus Navigation», Σκουζέ 12, «Palson Shipping», Κονδύλη 17 (δπου δέν ὑπάρχουν μονά νοῦμερα ὅπως σημειώνει τό «Ποντίκι»), «Loutra Maritime», Νοταρά 143, «Mamor Arma», Φίλωνος 46, «Sea Tankers», Μισούλη 41, «Panacant Shipping», Ἀφεντούλη 2, «Zeys Shipping», Σκουζέ 2, «Μεσογία», Νοταρά 71, «Karema Shipping», Κολοκοτρώνη 99 καί «Kastelo Ἑλλάς», Μισούλη 3.

Σημειώνεται ὅτι ή σχετική ἐρευνα συνεχίζεται καί εἶναι ἀγνωστο τί πρόκειται ἀκόμη νά ἀποκαλύψει.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ

Μέ ἀφορμή τά ὅσα σημείωσαμε στό προηγούμενο τεῦχος σχετικά μέ τήν ἀπασχόληση πού μπορεῖ νά ἐξασφαλισθεῖ στά ἀλιευτικά, φίλος εἰδικός στὸν τομέα μᾶς ἀποκάλυψε ὅτι Ἑλλήνας ψαροκαπετάνιος, ὅπως ἀποκαλοῦνται οἱ πλοίαρχοι τῶν ἀλιευτικῶν, προσεληφθῆναι σέ ἰταλικό ἀλιευτικό μέ μισθό 600.000 δρχ. Τό γεγονός ἐπιβεβαιώνει ὅσα μᾶς εἶχε πει γιά τό θέμα αὐτό ὁ κ. Φάνης Ρουβέλας

τοῦ ἀλιευτικοῦ - ἐφοπλιστικοῦ ὁμίλου «Ἀ-δελφοί Ι. Ρουβέλα — Χ.Θ. Χατζηχαλαράμ-πους» καί ἐπαναλαμβάνομε ὅτι γιά ἐκείνους πού δέν ἐφησυχάζουν καί δέν περιμένουν τήν μπουκιά νά ἐλθεῖ οὐρανοκατέβατη στό στόμα τους ὑπάρχουν δυνατότητες ἀπασχολήσεως ἀκόμη καί σέ περιόδους πού ή ἄλλη ναυτιλία νοσεῖ.

ΒΑΚΑΛΑΟΣ ΚΑΙ ΜΟΥΡΟΥΝΑ

Οἱ Ὁλλανδοὶ ψαράδες ἀπέκλεισαν τό λιμάνι τοῦ Ἀμστερνταμ ἐπὶ δύο ὁλόκληρες μέρες. Παρατάσσοντας τά σκάφη τους στίς ἐκβολές τοῦ IJmuiden ἐμπόδιζαν τά πλοία νά περάσουν κατὰ τήν εἰσοδο ή τήν ἐξοδο τους. Μέχρις οὗτου παρενέβησαν οἱ ἀκτοφυλακί-δες καί τά ρυμουλκά τοῦ Ναυτικοῦ καί διέλυ-σαν βιαίως τόν ἀποκλεισμό.

Μέ τόν τρόπο αὐτό οἱ Ὁλλανδοὶ ψαράδες θέλησαν νά δεῖξουν ἐμπρακτά τήν ἀποδοκι-μασία τους γιά τήν κατάσχεση 10 τόννων βα-καλάου πού εἶχαν ἐκφορτωθεῖ ἀπό ἐξὶ ἀλιευ-τικά σκάφη, μέ τήν αἰτιολογία ὅτι ή ποσότης αὐτή ὑπερέβαινε τό ἐπιτρεπόμενο ὄριο ἀ-λιεύματος αὐτοῦ τοῦ εἶδους τοῦ βακαλάου (μουρούνα). Σημειωτέον ὅτι τό ὁλλανδικό ποσοστό ἀλιείας μουρούνης πού εἶχε καθο-ρίσει ή ΕΟΚ γιά τό 1987 ἔχει ἤδη ἐξαντληθεῖ καί ἐπομένως δέν ἐπιτρέπεται περαιτέρω ἀ-λίευσή του. Ἀπό τήν πλευρά τους οἱ ψαρά-δες ἀντιτάσσουν ὅτι δέν εἶναι δυνατό νά ἀπο-φεύγουν νά πιάνουν μουρούνες ὅταν ψαρεύ-ουν βακαλάο (merlan) γιά τόν ὅποιο δέν ὑ-πάρχει καμιά ἀπαγόρευση ή περιορισμός.

Παρατηρεῖται σχετικῶς ὅτι ὁ ὁλλανδικός ἀλιευτικός στόλος ἔχει σημαντικά αὐξηθεῖ τά τελευταῖα χρόνια χάρις στά μέτρα ἐνισχύ-σεως τῶν ἐπιδοτήσεων, ἀλλά ή μείωση τοῦ ποσοστοῦ ἀλιείας ὁρισμένων εἰδῶν ἰχθύων ἔχει ὁδηγήσει στή δημιουργία σοβαροῦ πλε-ονάσματος ἀλιευτικοῦ τοννάξ.

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Παγκόσμιο τό πρόβλημα τής θαλάσσιας ρυπάνσεως ἀπό τά ἀστικά ἀπόβλητα καί ἐπι-βαλλομένη ή διεθνής συνεργασία γιά τήν ἀντιμετώπισή του. Σάν μία τέτοια συνεργα-σία πρέπει νά ἀναγνωρισθεῖ καί ή συμφωνία μεταξύ τής γνωστής Δανικής ἐταιρίας Μέρ-σκ (θυγατρικῆς τής Μόλλερ) καί τοῦ Βρεταν-ικοῦ Ἰνστιτούτου Ὁκεανογραφικῶν Ἑρευ-νῶν γιά τή μελέτη τῶν ἐπὶ τοῦ θαλασσίου πε-ριβάλλοντος συνεπειῶν ἐκ τής ἀπορρίψεως τῶν λυμάτων στή θάλασσα.

Σύμφωνα μέ τήν τελική ἐκθεση τοῦ Ἰνστι-τούτου, ή ἀπορρίψη σέ βάθος 4.000 μέτρων ἀ-ποτελεῖ τή μόνη δυνατή λύση γιά τό διαχωρι-σμό τῆς ἰλύος καί τῶν χημικοτοξικῶν συστα-τικῶν τῆς ἀπό τή ὑποθαλάσσια πανίδα καί χλωρίδα. Ἡ μέθοδος αὐτή ἐπαληθεύτηκε ἡ-δη μέ πειραματικές ἀπορρίψεις σέ ὑποθα-λάσσιο πεδίο βάθους 4.000 μέτρων νοτιοδυ-τικά τῆς Ἰρλανδίας, οἱ ὁποῖες ἀπέδειξαν ὅτι οἱ τοξικές οὐσίες ἀπομονώθηκαν καί ή μό-λυνση τῶν ἰχθύων ἀποφεύχθηκε. Περαιτέρω

ή ἐκθεση συνιστᾷ τή χρησιμοποίηση μικρῶν σκαφῶν γιά τή μεταφορά τοῦ βορβόρου τῶν ἀποχετευτικῶν τέρμιναλ σέ ἓνα μεγάλο ἀ-πορριματοφόρο πλοῖο 100.000 τόννων, τό ὁ-ποῖο θά ἐξασφαλίζει τήν περαιτέρω μεταφο-ρά καί ἀπόρριψη στίς ἐπιλεγμένες θέσεις. Οἱ ἀντλίες τοῦ πλοίου αὐτοῦ θά ἀποκενώσουν τήν ἰλύ μέ ρυθμό 1.000 τόννων τήν ὥρα μέσω ἀγωγῶν πού θά κατευθύνονται στό βυθό μέ εἰ-δικά βάρη. Ὑπολογίζεται ὅτι τό ἀπορριματο-φόρο πλοῖο θά μπορεῖ νά μεταφέρει καί ἐκ-κενώνει 1,7 ἐκατ. ἱλύος ἑτησίως.

Σήμερα τέσσερα εὐρωπαϊκά κράτη (Ἀγ-γλία, Ἰρλανδία, Ὁλλανδία, Ἰσπανία) ἀπο-βάλλουν τά λυμάτα τους σέ ἀβαθῆ ὕδατα, ἐξ αὐτῶν δέ μόνο ή Μεγ. Βρεταννία ρίχνει περί τά 11 ἐκατ. τόννων ἑτησίως. Τό γεγονός αὐ-τό ἔχει δημιουργήσει σοβαρές καί δικαιολο-γημένες ἀνησυχίες γιά τήν τύχη τοῦ θαλασ-σίου περιβάλλοντος καί ἦταν φυσικό νά προ-καλέσει τήν προσοχή τῆς ΕΟΚ ή ὅποια ἀναγ-κάσθηκε νά συστήσει νά περιορισθεῖ τουλά-χιστον ὁ ὄγκος τῶν ἀποβλήτων κατὰ 10%.

ΤΟ ΑΙΓΑΙΟ ΜΑΣ

Προσέλκυσαν τό ἐνδιαφέρον τῶν ἀνθρώ-πων τῆς Ναυτιλίας τά ὅσα εἶπε ὁ Ἀρχηγός τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ ναύαρχος κ. Λεων. Βασιλικόπουλος στήν ὁμιλία του στή Σχολή Ναυτικῶν Δοκίμων κατὰ τόν ἑορ-τασμό τοῦ Ἀγίου Νικολάου. Ὁ κ. Βασιλικό-πουλος ὀρθότατα ὑπογράμμισε ὅτι τήν ἡμέ-ρα ἐκείνη τό Πολεμικό Ναυτικό γιόρταζε δι-πλή γιορτή: Τή γιορτή πού περικλείει τή βα-θεῖα θρησκευτική πίστη τοῦ Ἑλλήνα ναῦτη καί τίς μνήμες τῶν πύδ δοξασμένων ἡμερῶν τῆς σύγχρονης ἱστορίας τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ πού ἐξασφάλισαν τή ναυτική κυ-ριαρχία στό Αἶγαίο πού ἔμεινε ἔτσι ὀριστικά καί γιά πάντα ἐλεύθερο. Ὁρθότατα ἐπίσης ὁ κ. Βασιλικόπουλος ὑπογράμμισε τή σημασία καί τή σπουδαιότητα τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ γιά τή διασφάλιση τῆς ἐπιβιώσεως καί τήν ἐξασφάλιση τῆς ἀκεραιότητος τῆς πατρίδας μας καθώς καί τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ — ή κρίση τοῦ περασμένου Μαρτίου ἀπέδειξε τοῦ λόγου τό ἀσφαλές — καί τόνισε τήν ἀναμφισβήτητη διαχρονική ἐ-παλήθευση τοῦ χρησμοῦ τῶν ξυλίνων τει-χῶν.

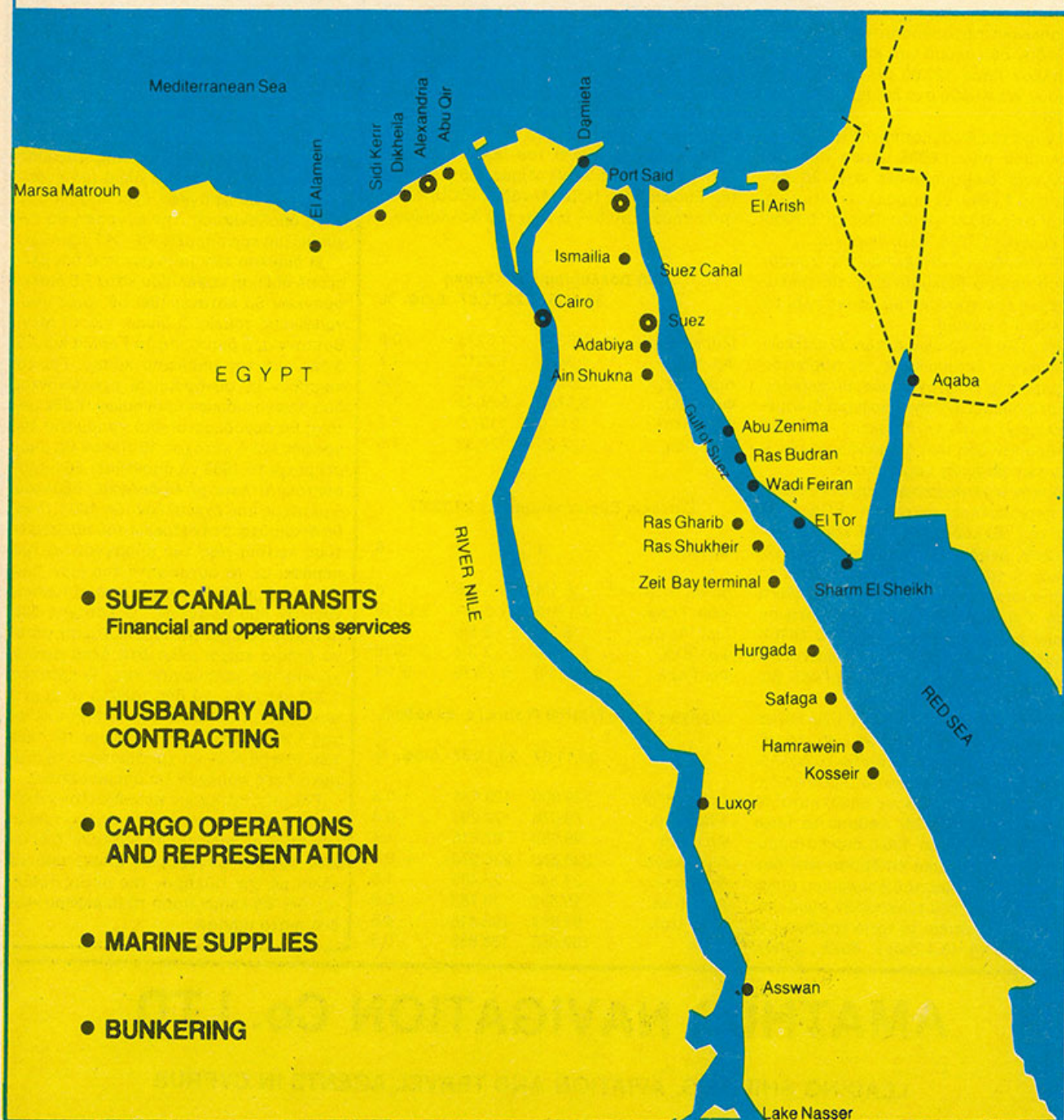
Μίλησε ἀκόμη ὁ ναύαρχος Βασιλικόπου-λος γιά τή δραστηριότητα τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ στούς τομεῖς ἐκσυγχρονισμοῦ καί νέων κατασκευῶν ὑπογραμμίζοντας ὅτι τό πρόγραμμα τῆς ναυπηγήσεως τεσσάρων ὑπερσύγχρονων φρεγατῶν πού εἶναι καί τό κυριότερο, μετά ἀπό ἐπίπονες διαπραγμα-τεύσεις γιά τήν ἐξασφάλιση τοῦ καλύτερου πλοίου στό χαμηλότερο κόστος βρίσκεται στά πρόθυρα τῆς ἐνάρξεως ὑλοποιήσεώς του, τονίζοντας ταυτόχρονα ὅτι ή Πολιτεία καί ὁ ἑλληνικός λαός παρέχουν ὅλα τά μέσα στό Πολεμικό μας Ναυτικό γιά νά μπορεῖ νά ἐξασφαλίσει τίς ἑλληνικές θάλασσες καί κυ-ρίως τό διάσπαρτο ἀπό δύομιση χιλιάδες νη-σιά Αἶγαίο.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

World Marine Services in Egypt



Μια Έλληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 34186
Tel: (3) 4821966

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η νέα σημαντική πτώση που σημείωσε το δολλάριο στις διεθνείς χρηματαγορές άμεσα μετά τα Χριστούγεννα, άντρεψαν την πρόσφατη ανακοίνωση των «έπτα» περισσότερο ανεπτυγμένων χωρών για τις επιθυμητές ισοτιμίες του δολλαρίου.

Στην ιαπωνική πρωτεύουσα το δολλάριο έχασε σχεδόν δύο ακόμα γιέν και ανταλλάσσονταν πλέον προς 123,60 με προβλέψεις που όμιλουν για πτώση στα επίπεδα των 110 γιέν το 1988.

Στην αγορά της Φραγκφούρτης η ισοτιμία του δολλαρίου από 1,6285 μάρκα πριν τα Χριστούγεννα, διαμορφώθηκε στις 28 Δεκεμβρίου στα 1,5940, με παράλληλη πτωτική πορεία και στις άλλες χώρες (Παρίσι: 5,5050 φράγκα Ζυρίχη: 1,3228 Έλβ. Φράγκα).

Πολλοί επενδυτές κατέφυγαν στο χρυσό, η τιμή του οποίου διακυμάνθηκε τις τελευταίες ημέρες του χρόνου που έφυγε περί τα 500 δολάρια η ουγγία.

Εν όψει των ραγδαίων αυτών εξελίξεων και της ανάγκης έκτυπωσης του παρόντος τεύχους πρό της Πρωτοχρονιάς, θα περιορισθούμε στη συνέχεια στην αναφορά ορισμένων εξελίξεων κατά τη διάρκεια του 1987 που επέδρασαν ήδη στη διαμόρφωση των ισοτιμιών των βασικών νομισμάτων.

Κατ' αρχήν ο πληθωρισμός σημείωσε άνοδο στις περισσότερες χώρες της ΕΟΚ, με εξαίρεση την Ελλάδα, Ισπανία και Πορτογαλία. Στην άνοδο του πληθωρισμού συντείνουν και οι τιμές του πετρελαίου που το 1987 παρουσίασαν άνοδο κατά 60% έναντι του 1986. Για το 1988 προβλέπεται μείωση των τιμών του πετρελαίου, καθώς ο ΟΠΕΚ αντιμετωπίζει προβλήματα για συμφωνία περιορισμού της παραγωγής στα 16 εκατ. βαρέλια την ημέρα.

Παρά την ουσιαστική μείωση των επιτοκίων στην Ευρώπη και την Ιαπωνία, το μέτρο δεν στάθηκε ικανό να στηρίξει το δολλάριο που πιέζεται ισχυρά από το τεράστιο εμπορικό έλλειμμα των ΗΠΑ, το οποίο κατά το πρώτο δεκάμηνο του 1987 έφθασε τα 145,8 δισεκ. δολάρια, έναντι 138,6 δισεκατομμυρίων το 1986. Αρνητική επίδραση στη διαμόρφωση της ισοτιμίας του δολλαρίου άσκει επίσης το έλλειμμα του τρεχουσών συναλλαγών των ΗΠΑ, το οποίο το τρίτο τρίμηνο του έτους έφθασε τα 43,4 δισεκ. δολλ., έναντι

41,2 δισεκ. το δεύτερο τρίμηνο.

Έτσι παρά την υποτίμηση του δολλαρίου κατά 20% τον χρόνο που πέρασε και την παράλληλη αύξηση των εξαγωγών των ΗΠΑ κατά 19%, τίποτε φαίνεται να μην συγκρατεί την πτώση της ισοτιμίας του προς τα σκληρά νομίσματα που αναμένεται να σταθεροποιηθεί σε νέα χαμηλά επίπεδα στο άμεσο μέλλον.

Όσον αφορά τέλος την δραχμή, για το έτος που πέρασε παρατηρήσαμε μία διολίσθηση κατά 10% περίπου έναντι του Γερμ. μάρκου, 12,7% έναντι του Έλβ. φράγκου, 13,5% έναντι της Άγγλ. Λίρας, 9,6%, έναντι της Εύρωπαϊκής Νομ. Μονάδας (ECU) και άνοδο πλέον του 8% έναντι του δολλαρίου.

Τιμή Δολλαρίου Νέα Υόρκη
30.11.87 22.12.87 Διαφ. %

Μάρκο Γερμ.	1.6390	1.6275	- 0,8
Φρ. Έλβ.	1.3430	1.3210	- 1,7
Λίρα Άγγλ.	1.8265	1.8330	- 0,6
Φρ. Γαλλ.	5.5780	5.5035	- 1,4
Λίρα Ίταλ.	1211,0	1197,0	- 1,2
Γιέν Ίαπ.	132,25	126,35	- 4,5

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 23.12.87

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 1/4	8	8
Μαρ. Γερμ.	3 13/16	3 3/4	3 13/16
Λίρ. Άγγλ.	8 3/8	8 5/8	8 7/8
Φρ. Έλβ.	3 13/16	3 3/4	3 13/16
Φρ. Γαλλ.	9 1/8	9 13/16	9 1/4

Δραχμή Τιμές FIXING (Τράπεζα Ελλάδος)

	30.11.87	23.12.87	Διάφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	129.300	129.565	- 0,3
Μαρ. Γερμ.	79.076	72.290	- 0,3
Φρ. Έλβ.	96.530	97.816	- 1,4
Λίρ. Άγγλ.	236.850	236.570	+ 0,1
Φρ. Γαλλ.	23.240	23.466	- 1,0
Λίρ. Ίταλ.	10.687	10.783	- 0,9
Γιέν Ίταλ.	97.874	102.416	- 4,5
ECU	162.955	163.955	- 0,5

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ
ΤΟΥ 15θήμερου

Γράψαμε ήδη για τα δάνεια που εξασφάλισε η Eurotunnel για το έργο της σήραγγας της Μάγχης από τους 200 περίπου τραπεζιτικούς οργανισμούς του κόσμου. Παράλληλα όμως αρχίζει και η δημόσια έγγραφη στις μετοχικές μονάδες της Eurotunnel, οι οποίες συνίστανται σε ζεύγη μετοχών της Γαλλικής και Βρετανικής Eurotunnel. Η τιμή της μονάδας δεν καθορίστηκε ακόμα αλλά μία ένδεικτική τιμή 35 φράγκων έχει ληφθεί σαν βάση υπολογισμού. Την έγγραφη θα εγγραφηθεί μία κοινοπραξία 20 - 30 Τραπεζών.

Η διάθεση των μετοχών που αποβλέπει σε αύξηση κεφαλαίου κατά 7,5 δισεκ. φράγκων θα κατανεμηθεί σε τρεις γεωγραφικούς τομείς: 3 δισεκ. για τη Μεγ. Βρετανία, 3 δισεκ. για τη Γαλλία και 1,5 δισεκ. για τον υπόλοιπο κόσμο. Για να πεισθούν οι συνδρομητές προτείνονται δύο σειρές ειδικών προνομίων. Κάθε μετοχή θα συνοδεύεται από γραμμάτιο εγγραφής και ο κάτοχος 10 τίτλων θα μπορεί μέχρι το 1993 να αποκτήσει δύο πρόσθετους τίτλους με 45 φράγκα. Εξάλλου ο μέτοχος που έχει πλέον των 100 τίτλων θα δικαιούται στη διάρκεια του πρώτου έτους λειτουργίας της σήραγγας να την περάσει με το αυτοκίνητό του (μετ' επιστροφής) με 10 μόνο φράγκα αντί των κανονικών 500 φράγκων. Ο κάτοχος 500 μετοχών θα έχει την ίδια έκπτωση για ένα έτησιο ταξίδι μέσα στα δέκα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της. Ο κάτοχος 1.000 μετοχών για δύο ταξίδια το χρόνο απεριόριστες. Και τέλος ο εύτυχης κάτοχος 1.500 μετοχών θα μπορεί με την τιμή των 10 φράγκων να χρησιμοποιεί τη διώρυγα όσες φορές θέλει απεριόριστες.

Για τους κατόχους περισσότερων ακόμα μετοχών δεν λέει τίποτα η σχετική ανακοίνωση. Ίσως να προσφερθεί ή έντελως δωρεάν μεταφορά. Όποτε από το «όλοι με την Πύλαρο» της άκτης Τζελέπη, δεν θα λείπει παρά το περίφημο «και ένα πιάτο πιλάφι».

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANCLERS • 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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΜΠΟΡΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τώρα που άμυδρά άρχισε να χαράζει στον ορίζοντα η έλπίδα για μία σταθερή άνακαμψη της πολύχρονης ναυτιλιακής κρίσεως, που τόσο ταλαιπώρισε έφοπλισμό και ναυτεργατικό δυναμικό, άξίζει τον κόπο να ρίξουμε μία ματιά σ' αυτούς που πάλαιψαν σωστά και κατόρθωσαν να βγούν νικητές κι άπ' αυτή την μπόρα.

Είναι άναμφισβήτητο ότι η κρίση που πέ-
ρασε η Ναυτιλία μας κι ό κόσμος της και ό-
δυνηρή ήταν και για πολλούς καταστροφι-
κή. Διαπιστώνεται περίτρανα τώρα, για μία
άköμη φορά, ότι ό έφοπλισμός που πατούσε
σέ στέρεες βάσεις, που έκανε σωστές, συγ-
κρατημένες έπιλογές και μετρημένα βήμα-
τα κατόρθωσε και πάλι να έπιβιώσει από την
ύπουλη δίνη της κρίσεως. Συνεργάτης και
πιστός συμπαραστάτης του στάθηκε άναμ-
φίβολα τό ναυτεργατικό δυναμικό, ό "Έλλη-
νας εργάτης της θάλασσας, που δεμένος
στη μοίρα του έμαθε να συμπλέει, άποδοτι-
κά και καρτερικά, χέρι με χέρι με την πλοιο-
κτησία στις μπουνάτσες και τις φουρτούνες
της Ναυτιλίας μας. "Όσοι Πλοιοκτήτες πί-
στεψαν πραγματικά στις άπειρες δυνατότη-
τες του "Έλληνα ναυτικού δέν βγήκαν ποτέ
χαμένοι. Σ' αυτό τό άρμονικό πάντρεμα ό-
φείλεται άλλωστε και τό μεγάλωμα της "Ελ-
ληνικής "Εμπορικής Ναυτιλίας. "Ό πραγμα-
τικός και όχι ό περιστασιακός ναυτικός συν-
δέεται συναισθηματικά - έρωτικά θά μπο-
ρούσα να πώ - με τό πλοίο που εργάζεται
και περιμένει την άνάλογη άνταπόκριση ά-
πό τόν εργοδότη του.

Σέ τούτη τή δοκιμασία που όλοι εύχόμα-
στε να περάσει άνεπιστρεπτή κι ένώ η Πλοιο-
κτησία, σ' ένα μεγάλο ποσοστό της, στράφη-

κε για να έπιβιώσει στίς σημαίες εύκαιρίας,
στά άνασφάλιστα και στους άναυτους "Α-
σιάτες και "Αφρικάνους, βρέθηκαν "Εται-
ρείες που πρόσ τιμήν τους έμειναν άμειγώς
"Ελληνικές και κράτησαν με κάθε τρόπο κον-
τά τους τόν "Έλληνα ναυτικό έστω κι άν μπο-
ρούσαν να κινηθούν τά πλοία τους οίκονομι-
κότερα. Κι οι "Εταιρείες αυτές, οι βαθεία
"Ελληνικές και περήφανες, μετριοϋνται δυ-
στυχώς στά δάκτυλα του ενός ή έστω και
των δύο χειρών.

"Ενδεικτικά θά ήθελα να άναφέρω την έ-
ταιρεία Λώ, που στον Πειραιά άντιπροσω-
πεύεται από την ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ Ε-
ΤΑΙΡΕΙΑ Π.Ε. Στο πέραςμα του χρόνου συνε-
χίζει να παραμένει μία παραδοσιακή και
"Ελληνικότατη εταιρεία. Πιστή στην άρχή
του λίγα και καλά πλοία, πλαισιωμένα πάν-
τοτε από "Ελληνες ναυτικούς. Παρά την πα-
ρατεταμένη κρίση, παράμεινε σταθερή στίς
άρχες της και φρόντισε με κάθε τρόπο να
διατηρήσει τά πλοία της σέ "Ελληνικά χέ-
ρια. Στάθηκε σέ λογικά όρια άμοιβών, καθ'
όν χρόνο τό ναυτεργατικό δυναμικό άντιμε-
τώπιζε παρατεταμένη άνεργία και συνεχείς
περιοχές άποδοχών. "Εδειξε στους άνθρώ-
πους της εύαισθησία και κατανόηση, γι' αυ-
τό ή άνταπόκριση ύπήρξε άμέριστη κι άμοι-
βαία.

Παράλληλα και παρά τις δυσκολίες και
την άμφισβήτηση προθέσεων, από λίγους,
εύτυχώς κακόπιστους, ύποκινούμενους από
πολιτικές σκοπιμότητες, - που τώρα έβα-
λαν νερό στό κρασί τους - οι Λώδες συνε-
χίζουν έργα εύποιίας στη γενέτειρά τους
Χίο, έργα που έχουν καταξιωθεί στη συνεί-
δηση των κατοίκων του νησιού και των έπι-
σκεπτών που τά κατακλείζουν κάθε καλοκαί-
ρι. "Ενα από τά έργα τους, ό θαυμάσιος και
γραφικός "Όρμος Λώ, στό Βροντάδο, βρα-

βεύτηκε έφέτος από την ΕΟΚ, στά πλαίσια
του Εύρωπαϊκού έτους περιβάλλοντος, για
την καθαρή του θάλασσα και την άριότητα
των έγκαταστάσεών του.

"Η Πολιτεία, που έστω και άργά άρχισε να
εύαισθητοποιείται και να εφαρμόζει ρεαλι-
στικότερη πολιτική στό τεράστιο έθνικό κε-
φάλαιο που λέγεται "Ελληνική "Εμπορική
Ναυτιλία και "Ελληνικό ναυτεργατικό δυνα-
μικό, θά πρέπει να ξεχωρίσει και να έπαιné-
σει δημόσια, τις έταιρείες εκείνες που στη
δύσκολη περίοδο της κρίσεως, είχαν την έ-
θνική ύπερηφάνεια, τη δύναμη και την εύαι-
σθησία να κρατήσουν την καρδιά των
πλοίων τους "Ελληνική.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία
ΜΑΡ.

Έν πλώ 15 Νοεμβρίου 1987

Σημ. Συντ. Τό όνοματεπώνυμο του έπιστολογρά-
φου είναι γνωστό στά "Ναυτικά Χρονικά" αλλά ό Ι-
διος δέν έπιθυμεί να γνωστοποιηθεί για προσωπι-
κούς του λόγους.

ΟΙ ΣΤΟΛΕΣ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΤΩΝ Α.Δ.Σ.Ε.Ν.

Κύριε Διευθυντά,

Πάλι στον τύπο και στην έπικαιρότητα οι
στολές των σπουδαστών στίς σχολές άξιω-
ματικών Ε.Ν. Πρίν τρία χρόνια με τυμπανο-
κρουσίες είχε άναγγελλεί ή κατάργησή
τους. Οι νέοι μας άπαλλάσσονταν από τούς
«καταθλιπτικούς περιορισμούς», της στο-
λής. "Η Δημοκρατία σέ πλήρη έφαρμογή,
μάς είπαν.

Τώρα, ό νέος μας "Υπουργός βρίσκει πώς
για την «εύρυθμη» λειτουργία των σχολών
αυτών, πρέπει να ξαναφορεθούν οι στολές.
Μόνο έμεις σ' όλο τόν κόσμο τις έχουμε κα-
ταργήσει, είπε! "Όμως πρίν εφαρμοσθεί ή έ-
παναφορά θά πρέπει να άκουσθούν και οι ά-
πόψεις των σπουδαστών. Τά παιδιά, μέσα
στό ξέσπασμα της νεανικής τους όρμης τις
θεωρούν περιοριστικές της έλευθερίας
τους. "Αφού και ό καλός μας τύπος γράφει,
πώς θέλουν να «φορέσουν στά παιδιά στρα-

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. • P.O. BOX 80240 • 185 10 PIRAEUS • GREECE

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.445 • 4510.316 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213

TELEX: 21 2989 • 21 2571 • 21 3805 • 21 3825 • 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

τιωτικές στολές!

Βρέθηκε κανείς να εξηγήσει στα παιδιά γιατί οι στολές χρειάζονται σ' αυτό το είδος της σχολής; Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας καταθέτοντας στεφάνι εκεί στο Πολυτεχνείο, είπε μερικά λόγια πολύ σχετικά. 'Η νεανική σας όρμη δεν πρέπει να περιορίζεται μονάχα στις εκδηλώσεις για την επαναφορά της Δημοκρατίας. Μιά αμίλλα στο διεθνή στίβο έχει ήδη αρχίσει για την κατάκτηση της προόδου και μιάς καλύτερης ζωής. Με τη νεανική σας όρμη αγωνισθήτε να πάρετε μέρος σ' αυτή την αμίλλα εφοδιασμένοι με πλήρη μόρφωση και επαγγελματική κατάρτιση».

Τό 1992 ανοίγουν όριστικά οι πόρτες της ΕΟΚ. Έλευθερα διακίνηση επιστήμης, τέχνης και εργασίας σε όλα τα κράτη μέλη. Νά ο στίβος της αμίλλας. Θά επιτύχουν και θά διαπρέψουν οι επαγγελματικά καταρτισμένοι. Τί σχέση έχουν αυτά με τις στολές; Έχουν φίλοι μου, απόλυτη σχέση.

Σε όλα τα κράτη της ΕΟΚ οι στολές που μιλούμε λειτουργούν με πλήρη ομοιομορφία. Μελέτη, τάξη, πειθαρχία, στολές. Τό ναυτικό επάγγελμα, αγαπητοί μου, είναι πολύ βαρύ, πολύ δύσκολο, πολύ επικίνδυνο. Δεν έχει σχέση με τα επαγγέλματα ξηράς. 'Η στολή είναι να υπενθυμίζει στο σπουδαστή πως διάλεξε ένα επάγγελμα αξιόπρεπο που χρειάζεται τάξη, πειθαρχία, μόρφωση επαγγελματική πρωτοβουλία, αποφασιστικότητα. Μέσα στη ζωή της θάλασσα αυτή ή ιδιαιτερότητα διαπιστώνεται καθημερινά.

'Η θεωρία της στολής, όπως παγκόσμια έχει διατυπωθεί διαμορφώνει ψυχολογικά τον σπουδαστή αξιωματικό Ε.Ν. σε μία αξιοπρεπή οντότητα όπως απαιτεί μία επιτυχημένη σταδιοδρομία μέσα στις συνθήκες της ναυτικής ζωής.

Τί βγαίνει από όλα αυτά; Οι ενδιαφερόμε-

νοι σπουδαστές θά τό αποφασίσουν, αν φιλοδοξούν να μὴν υστερούν έναντι τῶν συναδέλφων τους τῆς ΕΟΚ.

Εὐχαριστῶ
ΗΛΙΑΣ ΑΝΤΥΠΑΣ

Συνταξιούχος Ἀστυματιστῆς
Μεσοβούνια Κεφαλληνίας

26, Νοεμβρίου 1987

ΝΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Ἀξιότιμοι Κύριοι,

Εἶμαι Ἑλληνοκύπριος ναυτικός - πλοίαρχος μέ Ἑλληνικό φυλλάδιο, ἐκδοθέν τό 1968, μέ τό σύνολον τῆς ὑπηρεσίας μου εἰς πλοῖα ὑπό Ἑλληνική σημαία, παντρεμένος μέ Ἑλληνίδα καί μόνιμος κάτοικος Ἑλλάδος.

Ἐχοντας ὅλες τίς νόμιμες προϋποθέσεις ὑπηρεσίας καί εἰσαγωγῆς συναλλάγματος, προσεπάθησα νά ἀποκτήσω αὐτοκίνητο μέ μειωμένους δασμούς ὡς Ἑλλην ναυτικός.

Μέ ἐκπληξη ἐπληροφορήθην ὅτι δέν εἶχα τό δικαίωμα λόγω τῆς Κυπριακῆς μου καταγωγῆς καί συγχρόνως ἐπληροφορήθην ὅτι τό δικαίωμα εἰσαγωγῆς αὐτοκινήτου μέ μειωμένους δασμούς ἔχουν οἱ ὁμογενεῖς ἐκ Τουρκίας μέ Τουρκική ὑπηκοότητα.

Νομίζω ὅτι πρόκειται περὶ ἐμφανούς ἀδικίας, ὀφειλομένης εἰς ἀβλεψίαν τοῦ νομοθέτη καί ὅτι θά συμπεριληφθοῦν εἰς τά εὐεργετικά μέτρα καί οἱ — ἐλάχιστοι — Ἑλληνοκύπριοι ναυτικοί.

Παρακαλῶ σημειώσατε ὅτι ὡς μόνιμος κάτοικος Ἑλλάδος δέν ἔχω τό δικαίωμα κα-

τοχῆς αὐτοκινήτου μέ ξένο ἀριθμό.

Μεθ' ὑπολήψεως
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΝΔΡΕΑΣ
Πλοίαρχος Μ.Ν. ΑΝΑΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ

Ἐν πλῶ, 9.12.1987

Σημ. Συντ.: Ἐμεῖς τί νά προσθέσουμε ἢ νά παρατηρήσουμε στά ὅσα ἐπισημαίνει τόσο εὐγλωττα ὁ ἐπιστολογράφος; Θά ἐπικαλεσθῶμε μόνο τήν προσωπική παρέμβαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Γιαννόπουλου μέ τήν ἐλπίδα ὅτι θά ὑπάρξει κάποια ρύθμιση καί γιά τήν περίπτωση αὐτή ἀλλά καί γιά τοὺς ναυτικούς μας πού ὑπηρετοῦν σέ πλοῖα μέ ξένες σημαίες.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩ- ΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλῶ νά φιλοξενησέτε στή στήλη σας τίς θερμές μου εὐχαριστίες πρὸς τόν Κεντρικό Λιμενάρχη Πειραιῶς καί τά ὄργανα τοῦ Λιμεναρχείου χάρις στίς προσπάθειες τῶν ὁποίων ξαναβρήκα τό κλεμμένο ταχύπλοο σκάφος μου.

Ὅπως ξέρουμε ἡ θάλασσα εἶναι μεγάλη καί οἱ ἀκτές μας ἀπέραντες, οἱ ὄρμοι, οἱ κόλποι καί οἱ κολλήσοι ἀμέτρητοι καί πῶς ἀμέτρητα ἀκόμη εἶναι τά τεχνάσματα τῶν κλεπτοπειρατῶν.

Κι ὁμως τά ἐμπόδια αὐτά, καί ὅλα πολλά τά ξεπέρασε τό Λιμεναρχεῖο Πειραιῶς καί γι' αὐτό τό εὐχαριστῶ θερμότατα.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΡΤΕΜΙΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.
Ναϊάδων 3-5 Π. Φάληρο

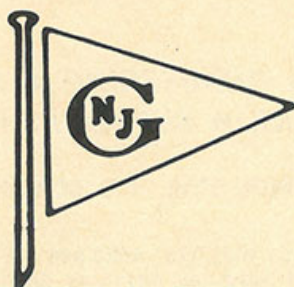
17 Δεκεμβρίου 1987

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

Σχολές και Στολές

Τοῦ κ. ΔΗΜ. ΠΑΪΖΗ

Σά προσωπική ταπεινή συνεισφορά στην κυοφορούμενη αναβάθμιση των Δημ. Σχολών Ε.Ν. καί χωρίς φόβο καί πάθος, πολιτικό ή άλλο, θάλεγα ὅτι πολύ ἐνστολή συζήτηση μέ γραβατογαλονικές προεκτάσεις ἔλαβε τελευταία χώρα στή χώρα τοῦ περί τά ναυτικά παραλόγου μέ ἀφορμή τήν τελευταία παρέλαση στό Πειραιῶ Σίτυ.

Ἄλλο πράγμα δέν κουβεντιάστηκε τόσο στά ξεπλυμένα πράσινα, ἀδύτα τῶν φρουρῶν τοῦ Κασιφάρικου πνεύματος, στούς μπαρ-καφενέδες τῶν πόρων — μαρίνων τῆς Ἐπικράτειας, στίς τάξεις — καί ὅχι στίς αὐλές — τῶν Σχολῶν καί στά λύκεια τῶν θηλέων. Λένε πῶς κάποιοι ἀπόηχοι ἀκόμα περιφέρονται καί στούς σκοτεινοὺς διαδρόμους τοῦ ΥΕΝ ἢ στό κατώφλι τῆς Ἀκτῆς Μιαούλη 85.

Βέβαια πολύ θαλασσινό νερό ἀπό ἐκεῖνο πού γεύονται οἱ ἀστολοι Ναυτίλοι μας, κύλισε στό μεταξύ ἀπό τόν Νερόμυλο τοῦ ΥΕΝ... Ἀπό τήν ἐποχή τοῦ τυφώνα «Γιώτα» πού ἦταν ὁ τελευταῖος μιᾶς σειρᾶς προσοσιαλιστικῶν ἀνέμων, περάσαμε στούς κλυδωνισμούς πού προκάλεσαν οἱ θυρωροί τοῦ κ. Κασιφάρικα καί πού σάρωσαν μέ τά κύματά τους τίς στολές καί τίς προσευχές ἀπό τίς Σχολές, καί φτάσαμε στήν τωρινή θαλασσοβασιλεία πού κατὰ πού λένε κάποιες δημοσιογραφικές γραφίδες, ἐμφανίζεται ὁ νῦν ὑπουργός σάν «Ἐραστής τῆς Στολῆς».

Ἄς μοῦ ἐπιτραπεῖ ταπεινά νά πῶ, πῶς δέν βλέπω, πῶς θά μπορούνε νά συνδιαστεῖ ἡ «πειθαρχία» στίς Σχολές, πού εἶναι λέει «τό ζητούμενο» μέ τήν ἐπιβολή/ἐπαναφορά τῆς στολῆς, πού ξαφνικά ἀνακαλύψαμε πῶς φοριῶνται καί ἀνατολικά μας καί δυτικά μας.

Τήν πειθαρχία τήν συνδιάζω μέ τά ὅσα «ντύνουν» τίς Σχολές κι αὐτά εἶναι τό πνεῦμα πού θά ἐπιβληθεῖ μέσα ἀπό τήν ἀλλαγὴ τῶν θεσμῶν, τήν ἐφαρμογὴ προγραμμάτων πού ἀνταποκρίνονται στά τωρινὰ δεδομένα τῆς Ναυτιλίας καί

ἀξιοκρατική ἐπιλογή, καθηγητῶν ἰκανῶν νά λειτουργήσουν σωστά καί ἀποδοτικά, ἀξίους φορεῖς τοῦ νέου σωστοῦ πνεύματος.

Κατὰ κανόνα ἡ σχέση τῆς Στολῆς καί Ἑλληνιστῶν Ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. σταματοῦν πάντα τήν ἡμέρα τῆς ἀποφοίτησης ἀπο τίς Σχολές.

Τά ἑλληνικά φορτηγά ποτέ δέν «σήκωσαν» τό κλίμα τῆς στολῆς ὅσο κι ἂν οἱ ἐκάστοτε ρηξικέλευθοι ἐφοπλιστές προσπάθησαν νά τήν ἐπιβάλουν. Πάντα, βέβαια, περιφέρονταν στά καράβια μερικά κατάλοιπα στολῶν γιά διάφορους λόγους πού πρέπει ν' ἀναζητήσει κανεὶς στή σφαῖρα τῆς ψυχολογίας, παρὰ τῆς πειθαρχίας ἢ ἐπιβολῆς μέσω στολῆς.

Δέν ἐπεβλήθη ἡ ναυτιλία μας καί οἱ Καπετάνιοι μας μέσω τῶν στολῶν καί ἡ πειθαρχία στά καράβια μας δέν ἦταν ποτέ ἀνάλογη τοῦ ἀριθμοῦ τῶν γαλονιών.

Οἱ Ἑλληνες Ναυτίλοι ἔχουν τό δικό τους τρόπο ἐπιβολῆς στούς συναλλασσομένους μαζί τους καί γράφοντας αὐτά θυμᾶμαι τό καταγέλαστο γεῦμα ἐνός ἐν στολῇ πλοιοάρχου νά ἐκδιώκει τοὺς Ἀραπάδες τοῦ Σουέζ πού διεκδικοῦσαν τέσσερα ἀντὶ δύο πακέττα τσιγάρα πού τοὺς προσφέρονταν. Τό πρόβλημα ἐδῶ εἶναι γιατί φθάνουν οἱ Ἀραπάδες σὺν καπετάνιο θά μοῦ πεῖτε.... Κι ὅμως τό Ἑλληνικό ναυτιλιακό κατεστημένο αὐτό ἔχει... προηγηθεῖ τῆς στολῆς! Πολλά πρέπει ν' ἀλλάξουν στίς δομές τοῦ διοικητικοῦ, σὺν ἐσωτερικῷ κανονισμῷ, στά κρατοῦντα ἤδη γιά νάρθει ἡ σειρά τῆς στολῆς.

Ποιός Δόκιμος, ἀντιμέτωπος μέ τό κρατοῦν πνεῦμα, βγῆκε στό καράβι μέ τή στολή του καί ποιός καπετάνιος ἢ ναύτης θά τόν ἄφηνε νά κυκλοφορεῖ σὺν ἀπαγορευμένῳ δακτύλιῳ τῆς ἐκτασῆς τοῦ καραβιοῦ;

Τόν Ἑλληνα Ναυτίλο τόν ἐπέβαλε ἡ προσήλωση κι ἡ ἀγάπη του στή δουλειά του, ἡ ἐμπιστοσύνη στίς δυνατότητές

του καί σὺν ἐαυτὸ τοῦ οἱ ρηξικέλευθε καί πάντα συμφέρουσες λύσεις του, ἡ καπατωσύνη του καί ἡ προσωπική του ἐπέμβαση καί ἐργασία, τό ὅλο πνεῦμα τῆς δουλειᾶς ἐστὶ ὅπως διαμορφώθηκε κι ἔλαμψε μέσα ἀπὸ τὴ Χιώτικη ἢ τὴν Κεφαλλονίτικη πρακτική πού μέ ἄλλες μορφές συνεχίζεται ὡς τίς μέρες μας.

Κι ὅσο γιά τίς σχολές ἄς φροντίσουν νά βγάλουν τό μάθημα τῆς ταξικῆς πάλης μέ τὴ μέθοδο τῆς περεστρόικας ἄς ξεκαθαρίσουν τό στίγμα τῶν κότεργων καί τῶν δούλων τοῦ Κεφαλαίου, ἄς φροντίσουν νά προσελκύσουν αὐτοὺς πού τοὺς ἐνδιαφέρει ἡ θάλασσα κι ἄς ἀπαλλαγοῦν ἀπ' ὅσους βρίσκονται ἐκεῖ τυχαῖα ἢ περιστασιακὰ γιά ἀναβολή ἢ συμψηφισμό στρατιωτικῆς θητείας καί ἄλλα παρανοϊκὰ κίνητρα.

Τό κίνητρο δέν μπορεῖ νά εἶναι ἄλλο παρὰ ἐκεῖνο πού ἀναπαρήγαγε στοὺς αἰῶνες καί κυρίως στίς τελευταῖες δεκαετίες τό Ἑλληνικό θαῦμα στή θάλασσα. Ἄς μὴν ξεχνᾶνε οἱ συνειδητοὶ μαθητές τῶν σχολῶν ὅτι ἀπ' τίς τάξεις τους βγῆκαν ἐφοπλιστές, καπετάνιοι, μηχανικοί, διευθυντές καί παντοειδεῖς ὑπηρετές, ὅλου τοῦ φάσματος τῆς Ναυτιλίας ὅλοι τους ὀλοζώντανες ζουμερές ρίζες τοῦ κορμοῦ τῆς πατρίδας μας. Τά μοντέλλα ὑπάρχουν καί πάντα ὑπάρχουν περιθώρια βελτίωσης ἢ ἀναπροσαρμογῆς ἂν θέλουν νά ὑπηρετήσουν εὐλκρινὰ καί συνειδητὰ τὴ Ναυτιλία μας.

Ἄς φροντίσουν νά βροῦν ΔΑΣΚΑΛΟΥΣ μέ γνώση πίστη καί φλόγα καί ἄς ἀπαλλαγοῦν ἀπὸ τοὺς περιστασιακοὺς καί ἄλλους ἐγκαθέτους.

Ὅταν ἀλλάξουν τ' ἄλλα ἄς μπεῖ κι ἡ στολή γιά νά σφραγίσῃ τὴν ἀλλαγὴ καί τότε θά μπορούσε νά φορεσθεῖ μέ περηφάνεια στίς σχολές καί γιατί ὅχι καί στά καράβια.

Ὅσο γιά τὴ προσευχή θά μπορούσε νά διαβεβαιῶν ὅσους τὴν ἀμφισβητοῦν, πῶς μονή τῆς θάρρης στά χεῖλη ὅλων ὅσων βρεθοῦν ἀντιμέτωποι μέ τὴν καταλυτικὴ δύναμη τῆς θάλασσας, ἐκεῖ κάπου μεταξύ γέφυρας καί οὐρανοῦ, ὅταν νομίσουν πῶς μέσα ἀπὸ τὴν ἀστραπή θά τοὺς χαμογελάσῃ παρηγορητικά ὁ Ἀϊ-Νικόλας.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 536
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059
CAPT. G.I. LOGOTHETIS 3116832

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



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

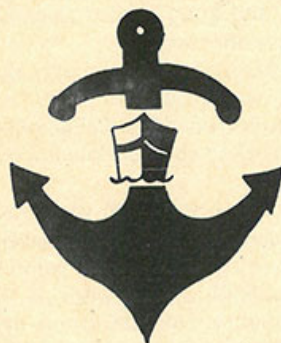
GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (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



el Greco
SHIPCHANGERS
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

ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Καθώς η ναυτιλία εξακολουθεί να ανασυγκροτείται, ένα συναφές επάγγελμα, η ναυτιλιακή διαχείριση (ship management) γνωρίζει πρωτόγνωρη ανάπτυξη την οποία οίσηρηλατεϊ ο όξύς συναγωνισμός γιά τή συμμετοχή σέ ένα συνολικό κύκλο εργασιών πού φθάνει τά 220 έκατομ. δολλαρίων έτησίως.

Δεδομένου ότι ή φυγή από τίς έθνικές σημαίες συνεχίζεται αδιάπτωτη και ύποκινούμενη μέσω των προνομιικών νηολογίων, τό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου πού μπαίνει κάτω από ξένη διαχείριση καθημερινά διογνώνεται. Μέ τίς συνθήκες αυτές ή διαχείριση των πλοίων εξελίσσεται και ώριμάζει σάν παροχή ούσιαστικής επαγγελματικής ύπηρεσίας πού, μέ στόχο τό συνδυασμό κεφαλαίου και εργασίας, εργάζεται νά παράσχει τά μέσα μιάς επικερδούς πλοιοκτησίας. Σέ βασικό επίπεδο, ή ναυτιλιακή διαχείριση αποτελεί μιά άπλή ύπηρεσία στρατολογήσεως πληρωμάτων πού δέν άπαιτεί ίσως παρά έναν ύπάλληλο και ένα τηλέφωνο. Στην άλλη όμως άκρη του φάσματος, οί μεγάλες διαχειριστικές φίρμες πού κινούν στόλους των 100 και πλέον πλοίων, προσφέρουν στους πελάτες τους κάθε είδους αναγκαία ύπηρεσία έκτός από τή χρηματοδότηση. Οί πελάτες αυτοί είναι τόσο διαφορετικοί όσο και οί διαχειριστάι τους. Ποικίλουν από Τράπεζες πού βρέθηκαν πλοιοκτήτριες χωρίς νά τό θέλουν και από νέους επενδυτές κεφαλαιούχους, μέχρι τίς έθνικές ναυτιλιακές γραμμές των ύπό ανάπτυξη χωρών

ή τούς πλοιοκτήτες των άνεπτυγμένων χωρών πού θέλουν νά άπαλλαγούν από μέρος ή από τό σύνολο των έφοπλιστικών καθκόντων τους. Έξίσου ποικίλες είναι και οί άπαιτήσεις αυτών των πελατών (πού μπορεί νά διαθέτουν ένα ή πολλά πλοία) άρχίζοντας από τήν άπλή συμφωνία επανδρώσεως ή τεχνικών συμβουλών και φθάνοντας ως τήν πλήρη διαχείριση πού περιλαμβάνει ακόμα και τή μελέτη άποδοτικότητας νέων γραμμών ή νέων μεθόδων μεταφοράς.

Έπειδή τό πεδίο έπιλογής σημαίας και πληρώματος συνεχώς διευρύνεται συνεπαγόμενο ένα εξίσου εύρύ φάσμα έπιλογής μάντζερ, οί πλοιοκτήται, — είτε τράπεζες είναι, είτε νέοι κεφαλαιούχοι, είτε ύπάρχουσες ναυτικές εταιρίες — άντιμετωπίζουν τήν έλλειψη κάποιου ειδικού οδηγού πού νά τούς βοηθάει στην έπιλογή, ύποδεικνύοντας όρισμένα σαφή κριτήρια γιά τήν αναζήτηση της καταλληλότερης διαχειριστικής εταιρίας. Η προμήθεια μέ τήν όποία οί μάντζερς επιβαρύνουν τόν πλοιοκτήτη είναι παγκοσμίως σταθερή, κυμαινόμενη γύρω στίς 5-6.000 δολάρια κατά πλοίο και κατά μήνα. Έτσι ή έπιλογή πρέπει νά καταφύγει σέ άλλα κριτήρια, όπως είναι τά ρέκορντ της εταιρίας, ή πείρα της, οί πόροι της, τό διεθνές δίκτυο πού διαθέτει και τέλος ή άτομική έκτίμηση των δυνατοτήτων πού παρέχει.

Ός ένα σημείο τό εύρος της έπιλογής περιορίζεται από τίς ειδικότερες άπαιτήσεις πού έχει ό πλοιοκτήτης, όπως

π.χ. ή ιδιαιτερότητα της ναυτικής έπιχειρήσεως των ύγραεριοφόρων, οί νομικές ύποχρεώσεις ύπό όρισμένη σημαία στον τομέα της έθνικότητας των πληρωμάτων ή της έδρας διαχειρίσεως κ.λ.π. Χωρίς τούς περιορισμούς αυτούς τό πεδίο έπιλογής εμφανίζεται ιδιαίτερα εύρύ μεταξύ των έξι κορυφαίων διαχειριστικών εταιριών και των έκατοντάδων μικρότερων διαχειριστών πού προσφέρονται στην παγκόσμια αγορά μέ ποικίλα επίπεδα μεγέθους και άποδόσεως.

Πρόσφατα έχει εκδηλωθεί κάποια διαμάχη μεταξύ των κορυφαίων μάντζερς ως προς τήν ανάγκη ύάρξεως μιάς Ένώσεως των εταιριών διαχειρίσεως πλοίων ή όποία θά μπορούσε νά επιβάλει ένα μίνιμουμ επαγγελματικών προσόντων και νά έφοδιάσει τήν πελατεία μέ ένα έτοιμο οδηγό ως προς τίς δυνατότητες των μελών της. Μιά τέτοια Ένωση θά προσέδιδε στην ύπηρεσία του μάντζερντ πολύ μεγαλύτερο κύρος και θά της εξασφάλιζε τό δικαίωμα εισόδου στα διεθνή ναυτιλιακά συνέδρια, όπως είναι του IMO και του ΔΟΕ. Άλλωστε πολλοί μάντζερς είναι συγχρόνως και έφοπλιστάι ή προέρχονται από τόν έφοπλισμό. Ο κύριος λόγος πίσω από τίς συζητήσεις γιά τήν Ένωση είναι ή άνησυχία γιά τήν επαγγελματική συμπεριφορά και συγκεκριμένα γιά τήν έκμετάλλευση των πλοιοκτητών από άσυνειδητους διαχειριστάς, ή όποία είναι γενικά γνωστή και άναμφισβήτητη. Η τελική έπιλογή μεταξύ μάντζερς

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

Phones: 4134007/4125287
Telex: 212801 (MARL GR.)

πού διαχειρίζονται περίπου ίσομεγέθεις στόλους και κατέχουν την ίδια πείρα και διεθνή κάλυψη, θα βασισθεί κατ' ανάγκη στο παρελθόν και γενικά στο ιστορικό της εταιρίας. "Ενα προειδοποιητικό στοιχείο είναι πιθανώς η σχέση του διαχειριστού με κάποιο μητρική έφοπλιστική εταιρία. Πολλοί διαχειριστάι μπήκαν στο επάγγελμα είτε ως υπεράριθμοι κάποιας έφοπλιστικής εταιρίας ή οποία χρησιμοποίησε τό πλεονάζον προσωπικό στη διαχείριση ξένων πλοίων, είτε λόγω νομικού ή φυσικού διαχωρισμού της πλοιοκτησίας από τή διαχείριση, ή οποία διαχείριση ανέλαβε και μερικά ξένα πλοία. Στίς περιπτώσεις αυτές ή διαχείριση πού άσκει ή πλοιοκτήτης - μάντζερ μπορεί νά είναι καθ' όλα ικανοποιητική. Κατά κανόνα όμως ή πελάτης - πλοιοκτήτης σκόπιμο είναι νά λαμβάνει υπόψη τόν κίνδυνο της συγκρούσεως συμφερόντων μεταξύ των δικών του πλοίων και των πλοίων του μάντζερ. Τά πλεονεκτήματα της διαχειρίσεως ενός πλοίου από ιδιοκτήτη μεγάλου στόλου έγκεινται θεωρητικά στο ότι τό πλοίο αυτό θά έπωφεληθεί των οικονομικών κλίμακας πού πετυχαί-

νουν οι μεγάλοι στόλοι, όπως είναι οι χονδρικές έκπτώσεις στα καύσιμα ή τά έφόδια, οι ένδεχόμενοι δανειακοί όροι και τά μειωμένα ασφάλιστρα. Είναι βέβαιο όμως ότι τέτοιες έκπτώσεις επιτυγχάνονται και από μεγάλες διαχειριστικές εταιρίες (όπως π.χ. ή Wallem με τά 150 πλοία της και ή Denholm με τά 110) χωρίς τόν ένδεχόμενο κίνδυνο της συγκρούσεως συμφερόντων.

Μέ την τρέχουσα κατάσταση της ναυτιλιακής αγοράς, οι εργασίες διαχειρίσεως βρίσκονται αναμφίβολα σε αύξηση. Σε αύξηση όμως βρίσκεται και ή οικονομικός κύκλος εργασιών. Και είναι βέβαιο ότι οι διαχειριστάι πλοίων χρειάζονται συνεχώς περισσότερο χρήμα και περισσότερο χρόνο για νά διατηρήσουν τούς πελάτες τους ή νά προσελκύσουν καινούργιους. Τό επίπεδο των αγορών και πωλήσεων κατά τούς τελευταίους 18 μήνες, στή διάρκεια των οποίων οι ναυλαγορές των τάνκερς και των μπάλκερς γνώρισαν ιδιότροπες ανατιμήσεις, δείχνει ότι ή τζίρος ενός κορυφαίου μάντζερ μπορεί νά φθάσει μέχρι 50% του κεφαλαίου πού διαχειρίζεται.

Ο αριθμός των πλοίων πού άνήκουν

σε Τράπεζες από άτυχήσαντες έφοπλιστές βρίσκεται τώρα σε κάμψη και μία καινούργια ράτσα πλοιοκτητών - κερδοσκόπων των επενδύσεων - αναδύεται.

"Ετσι ή τοποθέτηση κεφαλαίων είναι ίσως ή πιό πρόσφατη τάση ή οποία δημιουργεί πελάτες για τούς διαχειριστάς πλοίων. Άλλες τάσεις πού τούς ευνοούν είναι ή δημιουργία του Νορβηγικού Διεθνούς Νηολογίου πού απαιτεί έπιτόπια έδρα διαχειρίσεως, ή τακτική της διπλής νηολογήσεως, ή έλκυστική προοπτική μιας στροφής των Ίαπωνων έφοπλιστών προς την ξένη διαχείριση και ή συνεχιζόμενη διάσπαση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως στα διάφορα μέρη πού την συνθέτουν. Η τελευταία αυτή τάση πού έχει όνομασθεί από μερικούς σαν «ξεφλούδισμα» της ναυτιλιακής βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών, προσφέρει στους μάντζερ των πλοίων την εύκαιρία νά αναπτυχθούν και νά διαφοροποιηθούν, για νά μπορέσουν νά ανταποκριθούν όσο γίνεται καλύτερα στίς απαιτήσεις των πλοιοκτητών και των χρηματοδοτών τους.



★ 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

‘Η Ναυπηγική Βιομηχανία της ΕΟΚ

Τί όρίζει ή πρόσφατη ένιαία γνωμοδότηση της Οικονομικής καί Κοινωνικής Έπιτροπής γιά τήν Ναυπηγική Βιομηχανία

‘Η Όλομέλεια της 250ης συνόδου της Οικονομικής καί Κοινωνικής Έπιτροπής στην συνεδρίασή της της 19ης Νοεμβρίου 1987 υιοθέτησε όμόφωνα τήν γνωμοδότηση ή όποία δημοσιεύεται άμέσως έν συνεχεία καί καθορίζει τή θέση της ΕΟΚ σχετικά μέ τίς βιομηχανικές, κοινωνικές καί περιφερειακές πτυχές της κρίσεως στην ναυπηγική βιομηχανία καί στίς ναυτιλιακές έπιχει-

ρησεις.

Βασικά συμπεράσματα των προτάσεων της ΟΚΕ γιά τό κοινοτικό πρόγραμμα, τό όποιο τιτλοφορείται RENAVAL, καί γιά τά μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα πού τό συνοδεύουν είναι ότι επιβάλλονται άμεσες ένέργειες μέ μεγαλύτερη άποτελεσματικότητα, ένώ υπάρχουν μεγάλες άμφιβολίες όσον άφορά τήν έπάρκεια της χρηματοδότησεως.

ΜΕΡΟΣ Α’

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

‘Η Έπιτροπή θέτει ως στόχο της κοινοτικής πολιτικής στη ναυπηγική βιομηχανία τήν έξυγιάνση του κλάδου πού διέρχεται κρίση.

«Γιά νά καταστεί καί πάλι βιώσιμη ή ναυπηγική βιομηχανία στην Κοινότητα καί νά δημιουργηθούν άσφαλείς θέσεις άπασχόλησης γιά τους εργαζόμενους στον τομέα αυτό, είναι άπαραίτητο νά μειωθεί ή πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, πού από χρόνια τόν επιβαρύνει».

Καί μετά τήν έκδοση της οδηγίας του Συμβουλίου της 26ης Ιανουαρίου 1987 γιά τίς ένισχύσεις πρós τήν ναυπηγική βιομηχανία (87/167/ΕΟΚ) (6η οδηγία) παραμένει έγκυρη ή κριτική πού είχε διατυπωθεί στη γνωμοδότηση της ΟΚΕ της 16ης Δεκεμβρίου 1986 γιά τήν πρόταση της Έπιτροπής σχετικά μέ τήν οδηγία αυτή.

‘Η κριτική αυτή άφορά ιδίως:

— τήν έλλειψη μιās γενικής πολιτικής γιά τόν τομέα, ή όποία θά αποτελέσει τή βάση γιά τόν καθορισμό ενός συστήματος ένισχύσεων,

— τήν ανάγκη προσανατολισμού μιās τέτοιας βιομηχανικής πολιτικής πρós τή διατήρηση μιās ύγιους καί ανταγωνιστικής ναυπηγικής βιομηχανίας μέσα στην Κοινότητα, ή παραγωγική ι-

κανότητα της όποιας θά ανταποκρίνεται στον όγκο του κοινοτικού θαλασσιού έμπορίου καί θά λαμβάνει ύπόψη τήν οικονομική, κοινωνική καί στρατηγική σημασία του

— τήν ανάγκη, νά επιδιωχθεί, στα πλαίσια μιās τέτοιας βιομηχανικής πολιτικής, ή διατήρηση βοηθητικών (υπερβολικών) έπιχειρήσεων άναλόγου μεγέθους καί έξειδίκευσης

— όσον άφορά τίς περιφερειακές καί κοινωνικές έπιπτώσεις της νέας πολιτικής ένισχύσεων, τήν άνησυχία ότι μέσω της άναμενόμενης μείωσης της άπασχόλησης ή συνολική σημασία αυτού του βιομηχανικού τομέα θά περιορισθεί στο έλάχιστο

— τήν ανάγκη, λόγω των ύφισταμένων αίαιτήσεων γιά αναδιάρθρωση, νά δημιουργηθούν σε κοινοτικό επίπεδο έπαφές μεταξύ των διαφόρων ένδιαφερομένων κύκλων (ναυπηγών, πλοιοκτητών καί συνδικαλιστικών όργανώσεων).

‘Η Έπιτροπή προβάλλει στην ανακοίνωσή της τό έπιχείρημα ότι ένδεχόμενη έφαρμογή άμυντικών μέτρων έναντι τρίτων χωρών οί όποιες άσκοούν ανταγωνισμό στη ναυπηγική βιομηχανία δέν θά είναι άποτελεσματική, έπειδή θά αύξησει τίς λειτουργικές δαπάνες των κοινοτικών πλοιοκτητών καί έπειδή (ή έφαρμογή αυτή) μόνο τότε θά ήταν έπι-

κτή άν συνδεόταν «μέ τήν καθιέρωση της κοινοτικής σημαίας καί έμπορικών πλεοκτημάτων» (θέσπιση της ύποχρέωσης μεταφοράς όρισμένων εισαγωγών καί έξαγωγών από κοινοτικά πλοία).

Έφιστάται ή προσοχή στο γεγονός ότι ή δεύτερη παρατήρηση δηλ. ή διαφύλαξη κοινοτικών φορτίων γιά μεταφορά από κοινοτικά πλοία είναι σε όρισμένο βαθμό αντίθετη μέ τή βασική φιλελεύθερη φιλοσοφία πού διαπνέει τή δέσμη των κανονισμών γιά μιā κοινή ναυτιλιακή πολιτική, οί όποιοι υιοθετήθηκαν τόν Δεκέμβριο 1986. Βρίσκεται, έπίσης, σε αντίθεση μέ τίς δύο γνωμοδοτήσεις της ΟΚΕ γιά τήν κοινή ναυτιλιακή πολιτική μέ τίς όποιες έπιδοκιμάσθηκε ή φιλελεύθερη φιλοσοφία πού διαπνέει τού ζάνωτέρω κανονισμού.

‘Η Έπιτροπή παρατηρεί ότι ή πλεονασματική κατάσταση στην ναυπηγία διαιωνίσθηκε από «τήν κερδοσκοπική παραγγελία σκαφών, γιά τά όποία δέν υπήρχε άμεση ανάγκη». Χωρίς νά ύποτιμάται ή ευθύνη των πλοιοκτητών όσον άφορά τήν άνάθεση παραγγελιών, ύπογραμίζεται ή ευθύνη των τραπεζών οί όποιες προσφέραν πιστώσεις μέ άσύμφορα έπιτόκια, καθώς καί ό ρόλος των κυβερνήσεων οί όποιες έδωσαν μεγαλύτερη έμφαση στην πώληση νέων σκαφών καί στην ένίσχυση της άπόδοσης της ναυπηγικής βιομηχανίας παρά στην σταθεροποίηση της αγοράς.

‘Η Έπιτροπή πιστεύει ότι δύο έπιλογές πρέπει νά τύχουν μεγαλύτερης προσοχής ως μέσο ένθάρρυνσης της διάλυσης πλοίων καί της μείωσης της πλεονασματικής παραγωγικής ικανότητας: ένα ταμείο έγγύησης πλοίων γιά ύποθηκες διαμορφωμένο σύμφωνα μέ τό ίαπωνικό σύστημα ένώ είναι έλκυστικό κατ’ άρχή δέν φαίνεται έφικτό στην πράξη, άν προεκταθεί στο κοινοτικό πλαίσιο. Τό σύστημα αυτό δέν έχει άκόμη άποδώσει καρπούς στην Ιαπωνία παρά τίς δυνατότητες πού προσφέρον-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1802 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

ται από τό κατά τρόπο κάθετο ολοκληρωμένο σύστημα της ιαπωνικής οικονομίας. Αφετέρου η ΟΚΕ συμφωνεί ότι η δημιουργία εγκαταστάσεων διάλυσης πλοίων επιβάλλεται να ενθαρρυνθεί.

Η Έπιτροπή στην ανάλυση για τις προοπτικές του τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας διαπιστώνει όρθως ότι τόσο ο ναυπηγικός όσο και ο ναυτιλιακός τομέας της Κοινότητας υποφέρουν από πλεονάζουσα χωρητικότητα, πρόβλημα τό οποίο πράγματι συνιστά ένα από τά μεγαλύτερα εμπόδια για την ανάκαμψη καί των δύο μέτρων. Όπωςδήποτε, ή γενική ανάλυση όσον αφορά τις μελλοντικές προγνώσεις καί για τους δύο τομείς είναι άπαισιόδοξη, καθότι οι πρόσφατες τάσεις άποκάλυψαν ότι ή κατάσταση προσφοράς/ζήτησης έχει βελτιωθεί σέ όρισμένο βαθμό. Αυτό μπορεί νά θεωρηθεί ως έπιβεβαίωση του γεγονότος ότι οι θυσίες στον ναυπηγικό τόμέα δέν υπήρξαν μάταιες.

Τά γενικά χαρακτηριστικά της κατάστασης της άπασχόλησης στον τομέα έπιβεβαιώνουν, αν χρειάζεται καν έπιβεβαίωση ότι υπάρχει επείγουσα ανάγκη λήψης κατάλληλων μέτρων. Πράγματι, ή Έπιτροπή ύπολογίζει ότι επί συνόλου 105.000 περίπου θέσεων άπασχόλησης στον τομέα αυτό, κατά τις άρχές του 1986, έναντι (208.000 τό 1985), 12.000 άπωλέσθηκαν τό 1986, 14.000 άπειλούνται σοβαρά τό 1987 καί 30.000 διακυβεύονται κατά την περίοδο 1987-1989 πράγμα που σημαίνει ότι στό τέλος του 1989 ό αριθμός των θέσεων άπασχόλησης στό σύνολο της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας θά είναι κατώτερο των 50.000.

Αυτή ή κατάσταση της άπασχόλησης έπιδεινώνεται ακόμη περισσότερο από τά είδικά προβλήματα της άγοράς εργασίας καί την ύψηλή άνεργία που πλήττει τις περιφέρειες που βρίσκονται σέ παρακμή καί στις όποιες ή ναυπηγική βιομηχανία άποτελεί σημαντικό τόμέα.

Οι άριθμοί που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο άπεικονίζουν υπέρ έπαρκώς τή σοβαρότητα των κοινωνικών καί άπασχολησιακών προβλημάτων που συνδέονται μέ τά μέτρα αναδιάρθρωσης στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Προβάλλουν επίσης τό θέμα των εύρύτερων κινδύνων που συνεπάγεται μία τέτοια κατάσταση καί, για παράδειγμα, σέ ό,τι αφορά:

— τή στρατηγική έξάρτηση της μεγαλύτερης έμπορικης δύναμης στον κόσμο από μέσα μεταφοράς τά όποια όλο καί περισσότερο θά κατασκευάζονται από όρισμένους από τους ανταγωνιστές της

— την οίονεί μονοπωλιακή κατάσταση της ναυπηγικής των τρίτων χωρών καί τις ένδεχόμενες έπιπτώσεις στις τιμές

— την ικανότητα της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας νά συνεχίσει τις δραστηριότητές της σχετικά μέ την έρευνα καί την ανάπτυξη καί νά παρακολουθήσει τις νέες εξελίξεις σχετικά μέ την τεχνολογία τεχνικού χαρακτήρα.

Έπιπλέον, εκφράζονται οι πιό σοβαρές άμφιβολίες όσον αφορά την άξία των έντονα άπαισιόδοξων προβλέψεων της Έπιτροπής σχετικά μέ την μείωση της ικανότητας, τόσο στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας όσο καί στον τομέα της ναυτιλίας. Πάντως ή ουσιαστική βελτίωση της θέσης της Κοινότητας στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας άπαιτεί την υιοθέτηση, από τά κράτη μέλη καί την Κοινότητα, μιάς δέσμης μέτρων, συνολικού καί συνεκτικού χαρακτήρα, στον βιομηχανικό καί έμπορικό τομέα. Εάν δέν υπάρξει ένα σαφές βιομηχανικό πρόγραμμα καθώς καί μία άποφασιστική καί συντονισμένη έξωτερική έμπορική πολιτική, που θά λαμβάνει ύπόψη τό σύνολο των σχέσεων μέ τις ένδιαφερόμενες ανταγωνιστριες χώρες, τά μέτρα περιφερειακής καί κοινωνικής πολιτικής δέν θά άποτρέψουν, παρά την άναγκαιότητα καί την άξία

τους, τό γεγονός ότι ό τομέας της εύρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας, ή μάλλον ό,τι άπομένει από αυτόν, θά συνεχίσει νά παλεύει για νά παραμείνει ανταγωνιστικός υπό συνθήκες διαστρεβλωμένου συναγωνισμού.

Η Έπιτροπή παρατηρεί ότι ή κλίμακα των μειώσεων της παραγωγικής ικανότητας στην Κοινότητα μπορεί νά προσδιορισθεί μόνο σέ συνάρτηση μέ την αναδιάρθρωση των άλλων σημαντικών ναυπηγικών χωρών. Τά ναυπηγεία της Κοινότητας έχουν περιορίσει σέ δυσανάλογα μεγάλο βαθμό την παραγωγική ικανότητά τους. "Αν ή Έπιτροπή δέν συνάγει τά άναγκαία συμπεράσματα από την παρατηρήσή της καί δέν λάβει κατάλληλα μέτρα οι μειώσεις της παραγωγικής ικανότητας των κοινοτικών ναυπηγείων θά όδηγήσουν αναπόφευκτα σέ άτέρμονα φαύλο κύκλο.

Ειδικότερα στις συνολικές διαπραγματεύσεις για έμπορικά καί βιομηχανικά θέματα μέ αριθμό χωρών ανταγωνιστριών στο ναυπηγικό τομέα (καί μάλιστα μέ την Ίαπωνία, την Νότια Κορέα καί την Κίνα), ή Κοινότητα πρέπει νά άσκήσει πολιτική πυγμής ώστε νά επιτύχει όπως οι έν λόγω χώρες δεσμευθούν ως προς μία μελλοντική πολιτική αυτοσυγκράτησης στον ναυπηγικό τομέα καί εγκατάλειψη των πρακτικών ντάμπινγκ. Σχετικά, ή παγκόσμια έμβέλεια σταυροφορία που αναλήφθηκε πριν μερικά χρόνια από τό International Maritime Industries Forum (IMIF) έναντι των κυβερνήσεων καί ναυπηγείων χωρών της "Απω Ανατολής που άποτελούν ανταγωνιστές στο ναυπηγικό τομέα θά πρέπει νά ενθαρρυνθεί καί ενισχυθεί δεδομένου ότι άποτελεί κίνηση προς την ίδια κατεύθυνση.

Η Έπιτροπή επιβάλλεται επίσης νά λάβει πρόσθετα μέτρα κατά τό μέτρο κατά τό όποιο ή παραγωγική ικανότητα των ανταγωνιστών (της Κοινότητας) δέν μειωθεί έπαρκώς καί δέν εγκαταλειφθούν οι πρακτικές ντάμπινγκ που άκο-

**ΓΙΑ ΤΑΧΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ
ΣΑΣ ΣΤΗ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ ΚΑΙ Ν.Α. ΑΣΙΑ**

HELLENIC OVERSEAS MARITIME AND TRADING PTE LTD

(SHIPPING AGENTS — BROKERS — MARINE SURVEYORS)

Cableaddress: **HELLENSEAS**

Telex: **39502 (HOMSEA)**

Telephones: **2652855 - 2641893**

Telefax: **2641661**

AOH Tels: **2257360 Capt. J. GOROS - 4590194 ANTHONY FONG**

56, PANDAN ROAD - SINGAPORE: 2260

λουθούν και τὰ ἐμπορικά προνόμια πού ἐκχωροῦν. Ἐπιπλέον ἡ Ἐπιτροπὴ πρέπει νὰ ἐξετάσει ἀν τὰ ἀνώτατα ποσοστά ἐνισχύσεων χρειάζεται νὰ προσαρμοσθοῦν πρὸς τὰ ἀνω σέ συνάρτηση μετὴν ὑποτίμηση τοῦ δολλαρίου.

Τὰ προβλήματα πού ἀνακύπτουν ἀπὸ τὴν ἀπουσία τῆς σφαιρικῆς πολιτικῆς γιὰ τὸ ναυπηγικὸ τομέα πρέπει νὰ ἀναμένεται ὅτι θὰ ἔχουν σημαντικές ἐπιπτώσεις γιὰ τὴν περιφερειακὴ πολιτικὴ ἐκτός τῶν ἄμεσων ἐπιπτώσεων στὸ ναυπηγικὸ τομέα. Μιά συνεκτικὴ τομεακὴ πολιτικὴ πού θὰ ἀποσκοπεῖ στὴ διατήρηση μιᾶς ἀποδοτικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας σύμφωνα μετὰ τὰ ἀνωτέρω κριτήρια θὰ συνέβαλε:

— στὴ σταθεροποίηση τῆς βιομηχανικῆς βάσης στὶς ἐν λόγω περιοχές καί

— στὴν ἐλάφρυνση τῶν προβλημάτων ἀπασχόλησης πού προκύπτουν σέ σχέση μετὰ τὰ μέτρα ἀναδιάρθρωσης.

Ἐκτός τῆς γενικῆς σημασίας τῆς ναυπηγίας καί τῶν συνδεομένων μετὰ αὐτὴ βιομηχανικῶν καί ὑπεργολαβικῶν ἐπιχειρήσεων, πρέπει νὰ ληφθεῖ ὑπόψη ἡ ἰδιαίτερη σημασία τοῦ βιομηχανικοῦ δυναμικοῦ τῶν ναυπηγικῶν καί ὑπεργολαβικῶν ἐπιχειρήσεων γιὰ τὴν ἀναδιάρθρωση τῶν περιφερειῶν.

Πολλὰ ναυπηγεῖα ἐπηρεάζουν σημαντικὰ τὴ διάρθρωση τῆς οἰκονομίας καί τῆς ἀπασχόλησης τῆς περιοχῆς. Ἐπομένως, ὅπου ὑλοποιεῖται ἡ ἀναγκαῖα ἀναδιάρθρωση στὸν ναυπηγικὸ τομέα, πρέπει ἐγκαταστάσεις πού εἶναι δυνατόν νὰ διατεθοῦν γιὰ ἄλλες παραγωγικὲς χρήσεις νὰ διατηρηθοῦν καί νὰ ἐπαναχρησιμοποιηθοῦν. Στὴν περίπτωσιν αὐτὴ δὲν πρέπει νὰ ἀγνοηθεῖ τὸ γεγονός ὅτι τὸ δυναμικὸ καινοτομίας τῆς βιομηχανίας αὐτῆς εἶναι ποικίλο.

Ἡ διαδικασία ἀναδιάρθρωσης τῶν ἐν λόγω περιοχῶν, καί ἡ δημιουργία νέων ἀπασχολήσεων εἶναι ἀνάγκη, συνεπῶς νὰ ὑποστηριχθοῦν ἰδίως μετὰ μιᾶς ἄμεσης ἀναδιάρθρωσης τῶν ἐπιχειρήσεων, κατὰ τὴν ὁποία θὰ ἐπιτευχθεῖ εὐθεὶα σχέση μετὰ τὴν προσαρμογὴς τῆς παραγωγικῆς ικανότητος στὸν παραδοσιακὸ ναυπηγικὸ τομέα καί ἐκμετάλλευσης τῆς παραγωγικῆς ικανότητος γιὰ νέα προϊόντα.

Ἡ κρίση στὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία καί στὶς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις θίγει ἰδιαίτερα περιοχές μετὰ ἥδη ὑψηλὴ ἀνε

ργία. Πρόκειται κυρίως γιὰ βιομηχανικὲς περιοχές μετὰ σημαντικὲς δυσχέρειες ὅσον ἀφορᾷ τὴν προσαρμογὴ τους. Ἐκτός τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καί τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καί ἄλλοι οἰκονομικοὶ τομεῖς ὑφίστανται ἀρνητικὲς ἐπιδράσεις καί αὐτὸ δὲν ἀφορᾷ μόνο ὑπεργολαβικὲς ἐπιχειρήσεις πού δραστηριοποιοῦνται στὸ ναυπηγικὸ τομέα.

Εἶναι λυπηρὸ ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ δὲν λαμβάνει ἐπαρκῶς ὑπόψη τὴν ἀνακοίνωσιν τῆς τῆς πτυχῆς αὐτῆς, δεδομένου μάλιστα ὅτι οἱ ἐναλλακτικὲς θέσεις ἀπασχόλησης πρέπει νὰ δημιουργηθοῦν στὶς ἐν λόγω περιοχές. Ἡ Ἐπιτροπὴ συνεπῶς ἐπιβάλλεται νὰ προβεῖ σέ ἐμπεριστατωμένη περιφερειακὴ ἐρευνα γιὰ τὴν κατάστασιν τῆς οἰκονομίας καί τῆς ἀπασχόλησης τῶν ἐν λόγω περιοχῶν.

Ὁ συντονισμὸς πού χρειάζεται νὰ διασφαλισθεῖ μετὰ τοῦ προγράμματος RENAVAL καί τῶν συνοδευτικῶν μέτρων κοινωνικοῦ χαρακτήρα ἔχει πρωταρχικὴ σημασία. Ἡ ἐμφαση πρέπει νὰ δοθεῖ στὴν ἀνάγκη μιᾶς ὁλοκληρωμένης προσέγγισης πού θὰ ἐπιτρέψει νὰ ἐπιτευχθεῖ ἡ μεγαλύτερη δυνατὴ συνεργία. Γενικότερα, τὸ σύνολο τῶν μέτρων πού θὰ ληφθοῦν ὑπὲρ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας στὸ περιφερειακὸ καί στὸ κοινωνικὸ ἐπίπεδο (ΕΤΠΑ, Κοινωνικὸ ταμεῖο, RENAVAL, συνοδευτικὰ μέτρα κοινωνικοῦ χαρακτήρα) χρειάζεται νὰ χαρακτηρίζονται ἀπὸ συνοχή καί συμπληρωματικότητα. Μὰ τέτοια ὁλοκληρωμένη προσέγγιση θὰ ἐπιτρέψει νὰ σημειωθεῖ ἡ μεγαλύτερη δυνατὴ ἀποτελεσματικότης τῶν συνοδευτικῶν μέτρων κοινωνικοῦ χαρακτήρα καί θὰ καταστήσει δυνατό στὸ σύνολο τῶν ἐργαζομένων πού εἴτε ἀπασχολοῦνται στὸν τομέα τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας αὐτὸν καθ' ἑαυτὸν εἴτε στοὺς τομεῖς πού ἐξαρτῶνται ἀπ' αὐτόν, νὰ ἐπωφεληθοῦν ἀπὸ τὰ κοινωνικὰ μέτρα.

3. Γενικὲς παρατηρήσεις γιὰ τὴν πρόταση κανονισμοῦ σχετικὰ μετὰ τὴν θέσπιση κοινοτικῶν προγραμμάτων (RENAVAL)

Τὸ κοινοτικὸ πρόγραμμα RENAVAL ἀποτελεῖ σημαντικὴ συμβολὴ στὴν ἀναδιάρθρωση τῶν περιοχῶν μετὰ ὑψηλὲς ἀνε

πώλειες στὴν ἀπασχόληση στὸν τομέα τῶν ναυπηγιῶν καί ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Αὐτὸ συμβαίνει ἰδιαίτερα ἐπειδὴ μετὰ τὰ μέτρα πού λαμβάνονται στὸ πλαίσιο τῆς δράσης αὐτῆς προωθοῦνται:

- ἡ ἀναθέρμανση παρηκμασμένων βιομηχανικῶν περιοχῶν,
- τὰ ἔργα βιομηχανικῆς ὑποδομῆς,
- ἡ ὁργάνωση καί διαχείριση τῶν ΜΜΕ, ἡ δραστηριοποίηση ἐπιχειρηματιῶν,
- ἡ κοινὴ ὁργάνωση παροχῆς ὑπηρεσιῶν,
- ἡ ἐνίσχυση τῶν καινοτομιῶν,
- ἡ πρόσβαση σέ ριψοκίνδυνα κεφάλαια,

- οἱ τομεακὲς ἀναλύσεις,
- οἱ ἐπενδύσεις στὶς ΜΜΕ.

Στὴν περίπτωσιν αὐτὴ πρόκειται ἐν μέρει γιὰ νὰ ἀξία συστάσεως μέτρα.

Δύο σημεία πρέπει νὰ τονισθοῦν ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾷ τὴν πρόταση κοινοτικοῦ προγράμματος.

— ἡ προσέγγιση τῆς ὁποίας υἱοθετεῖ τὸ πρόγραμμα,

— ἡ σύνδεση τοῦ στόχου μετὰ τὴν ἀξιοποίηση τοῦ ἐνδογενοῦς ἀναπτυξιακοῦ δυναμικοῦ.

Μετὰ τὴν προσέγγιση πού υἱοθετεῖ τὸ πρόγραμμα, παράλληλα μετὰ τοὺς στόχους πού ἐπιδιώκονται μετὰ τὴν σχεδιαζομένη ἀναδιάρθρωση τῶν διαρθρωτικῶν ταμείων, ἀντιμετωπίζονται τὰ προβλήματα πού ἔχουν προκύψει ἀπὸ ἐνέργειες πού εἶχαν μέχρι τώρα εἰδικὸ χαρακτήρα καί ἀπὸ ἐπιμέρους σχέδια.

Ἡ ἐνταξη μέτρων καί σχεδίων σέ προγράμματα δὲν διαδραματίζει μόνο ἓνα θετικὸ κατευθυντήριο ρόλο γιὰ ἀντίστοιχες ἐνέργειες σέ ἐθνικὸ ἐπίπεδο. Ἡ πρόταση γιὰ τὸ πρόγραμμα RENAVAL θὰ πρέπει, ὅπως καί τὸ πρόγραμμα RESIDER, νὰ διαδραματίσει ταυτόχρονα τὸ ρόλο τοῦ προτύπου γιὰ τὴ μεταρρύθμιση τῶν διαρθρωτικῶν ταμείων (Μετατροπὴ τῶν βιομηχανικῶν περιοχῶν πού βρίσκονται σέ παρακμῇ). Αὐτὸ ἀφορᾷ ἰδίως τὴν ἀπαίτηση γιὰ μιᾶς ὁλοκληρωμένης προσέγγισης καί τὴν σύμπραξη τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων (περιφερειῶν, ἐπιχειρήσεων, συνδικαλιστικῶν ὁργανώσεων) κατὰ τὴν κατάρτιση καί ἐκτέλεση προγραμμάτων.

Ἐφόσον τὸ κέντρο βάρους τίθεται

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

στην αξιοποίηση του ενδογενούς αναπτυξιακού δυναμικού, είναι δυνατό να ακολουθηθεί, από πολλές απόψεις, μια συνεπής πορεία για την μελλοντική διαρθρωτική ανάπτυξη των εν λόγω περιοχών και συνεπώς τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης χάρη σε:

— μια διαρθρωτική ανάπτυξη, προσανατολισμένη στη διατήρηση και τη διεύρυνση της βιομηχανικής βάσης των περιοχών,

— μια εκμετάλλευση του ύφισταμένου παραγωγικού δυναμικού για τό σκοπό της διαρθρωτικής ανάπτυξης,

— μια σύνδεση μεταξύ διατήρησης του ύφισταμένου δυναμικού και κάλυψης των ειδικών κοινωνικών αναγκών (περιβάλλον, έργα υποδομής που αποβλέπουν στη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης) των περιοχών.

Παράλληλα πρέπει να ληφθούν υπόψη ειδικά προβλήματα, που προκύπτουν σε σχέση με την ενίσχυση του ενδογενούς αναπτυξιακού δυναμικού των οικείων περιοχών:

α) Η προσαρμογή της παραγωγικής ικανότητας στο ναυπηγικό τομέα πρέπει να συνδυάζεται κατά τό δυνατό με μια άμεση αναδιάρθρωση των σχετικών επιχειρήσεων, για να αποφευχθεί μια αποσύνδεση — έστω και προσωρινή — μεταξύ μείωσης της (ναυπηγικής) παραγωγικής ικανότητας και ανάπτυξης νέων παραγωγικών ικανοτήτων.

β) Τα προβλήματα διάρθρωσης και απασχόλησης δεν θα είναι δυνατό να λυθούν μόνα τους, ιδίως επειδή οι εν λόγω περιοχές αντιμετωπίζουν από χρόνια έκτεταμένες δυσχέρειες οι οποίες σήμερα απειλείται να όξυνθούν. Για τό σκοπό αυτό απαιτείται η λήψη συμπληρωματικών μέτρων από τά κράτη μέλη και τις επιχειρήσεις για την ενίσχυση της περιφερειακής αναδιάρθρωσης.

Δυστυχώς όμως η Έπιτροπή παρέλειψε να προβεί σε μια λεπτομερή εκτίμηση των μέχρι τώρα εφαρμοσθέντων περιφερειακών αναπτυξιακών μέτρων και ενδεχομένως να εξαγάγει συμπεράσματα για τό κοινοτικό πρόγραμμα RENAVAL που προτείνεται τώρα. Η Έπιτροπή καλείται να επανορθώσει την παράλειψη αυτή, ώστε οι άνωτέρω πληροφορίες να γίνει δυνατό να ληφθούν υπόψη στη συζήτηση για την παρούσα πρόταση κανονισμού.

Οι περιφερειακές επιπτώσεις του κοινοτικού προγράμματος RENAVAL θα πρέπει να εκτιμούνται συχνά για όσο

διάστημα υλοποιείται, ώστε να είναι δυνατό να γίνουν διορθώσεις στο πρόγραμμα.

Η δράση πρέπει να ενθαρρύνει, με τη συμβολή της την ανάπτυξη νέων οικονομικών κλάδων και τις προσπάθειες των ναυπηγείων για αναδιάρθρωση. Για να επιτευχθεί μια άμεση σύνδεση μεταξύ αυτών των δύο πτυχών.

— άφενός φαίνεται σκόπιμη η λήψη μέτρων κατά την προώθηση του προγράμματος, τά οποία θα αποβλέπουν στην αποκατάσταση των ναυπηγικών χώρων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και υποδομών για μια νέα οικονομική εκμετάλλευση.

— επιβάλλεται να διευρυνθούν οι δυνατότητες προώθησης της παραγωγικής διαφοροποίησης και καινοτομίας (συμπεριλαμβανομένων των κοινών επιχειρήσεων), και

— άφετέρου είναι ανάγκη να προβλεφθεί μια έντονότερη διασύνδεση μεταξύ περιφερειακών και κοινωνικών συνοδευτικών μέτρων, με σκοπό να συσχετισθεί η εξασφάλιση μιάς απασχόλησης και η κατάρτιση για μια νέα απασχόληση, αφού ληφθεί υπόψη τό πρόβλημα του «χρονικού διαστήματος που μεσολαβεί μεταξύ της όλικής ή μερικής ακινητοποίησης όρισμένων ναυπηγείων και των πλέον μακροπρόθεσμων θετικών επιπτώσεων των μέτρων βιομηχανικής πολιτικής στά αποδοτικά ναυπηγεία, καθώς και των μέτρων απασχόλησης και περιφερειακής πολιτικής» (Πρόταση για ένα ειδικό κοινοτικό πρόγραμμα που θεσπίζει κοινωνικά συνοδευτικά μέτρα).

Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην ιδέα ενός ολοκληρωμένου προγράμματος. Υπάρχει ανησυχία ότι τά προγράμματα που ενισχύονται από τό Περιφερειακό και τό Κοινωνικό Ταμείο και προορίζονται για τις ναυπηγικές περιοχές δεν συμπληρώνονται με τόν κατάλληλο τρόπο, αλλά λόγω των διαφορετικών ρυθμίσεων των δυο ταμείων εφαρμόζονται χωριστά. Άλλα αναπτυξιακά μέτρα της ΕΟΚ προώθηση σχεδίων επίδειξης (ένέργεια, περιβάλλον), τεχνολογικά προβλήματα, μέτρα υπέρ των ΜΜΕ καθώς και τά αναπτυξιακά μέτρα των κρατών πρέπει να ολοκληρώνουν όργανικά τό πρόγραμμα RENAVAL. Στόχος του προγράμματος πρέπει να είναι η επίτευξη των άρίστων αποτελεσμάτων διαμέσου της συνεργασίας.

Οι απώλειες στην απασχόληση, που σημειώθηκαν ήδη στά ναυπηγεία και στις ναυπηγικές περιοχές, χρειάζεται να ληφθούν υπόψη ως κριτήρια για την ένταξη περιοχών στο κοινοτικό πρόγραμμα και την κατανομή των πιστώσεων. Αν ληφθεί ως βάση μόνο η άναμενόμενη μελλοντική μείωση της απασχόλησης αυτό θα έχει σαν συνέπεια να θυγούν οι περιοχές εκείνες που ήδη κατά τό παρελθόν είχαν επωμισθεί τό κύριο βάρος των απωλειών προσωπικού.

Η μη συνεκτίμηση της ήδη σημειωθείσας μείωσης της απασχόλησης θα περιόριζε επίσης την ισχύ των κριτηρίων «ελάχιστος αριθμός θέσεων απασχόλησης στη ναυπηγική βιομηχανία» και «ύψηλη εξάρτηση των θέσεων απασχόλησης της βιομηχανίας από θέσεις απασχόλησης στη ναυπηγική βιομηχανία», διότι δεν θα λαμβάνονταν υπόψη οι ήδη σημειωθείσες άρνητικές περιφερειακές επιπτώσεις και η ανάγκη περιφερειακής αναδιάρθρωσης που προέκυψε από αυτήν την κατάσταση.

Επιπλέον πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η στατιστική άνέργων στά κράτη δεν είναι πάντοτε συγκρίσιμη. Δεν πρέπει εξαιτίας αυτού να υποστούν ζημία όρισμένες περιοχές με ναυπηγεία (το γαλιά κλπ.).

Κατά την κατάρτιση και εκτέλεση των περιφερειακών προγραμμάτων πρέπει να εξασφαλισθεί η συνεργασία των ενδιαφερομένων κύκλων (περιφέρειες, επιχειρήσεις, συνδικαλιστικές όργανώσεις). Αυτό θα μπορούσε να συμβάλει στην ενίσχυση των περιφερειακών πρωτοβουλιών.

Γιά τό συντονισμό των περιφερειακών δράσεων της ΕΟΚ, των κρατών και των περιφερειών είναι άπαραίτητο να παρασχεθούν κίνητρα για τη δημιουργία περιφερειακών αναπτυξιακών κέντρων ή αναλόγων συντονιστικών όργανισμών και να συμπεριληφθούν στην προσπάθεια ανάπτυξης και εκτέλεσης.

Στη δημιουργία συμπληρωματικών θέσεων απασχόλησης πρέπει να συμμετάσχουν οι ναυπηγικές και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις άνάλογα με τις δυνατότητές τους. Αυτό άφορά την προσφορά τεχνικού, όργανωτικού και έμπορικού δυναμικού καθώς στην ενίσχυση των έρευνητικών και αναπτυξιακών ικανοτήτων. Σε όρισμένες περιπτώσεις είναι ανάγκη, επιπλέον, να έλεγχθεί, κατά πόσον είναι δυνατόν να υπάρξουν και χρηματοδοτικές ενισχύσεις, πράγμα που ισχύει ιδιαίτερα για επιχειρήσεις που άνήκουν σε έμπορικούς συνασπισμούς.

Με κατάλληλα μέτρα χρειάζεται να διασφαλισθεί ότι η κοινοτική χρηματοδότηση θα έχει πράγματι πρόσθετο χαρακτήρα. Τό κοινοτικό πρόγραμμα θα άστοχήσει άν καταλήξει μόνο στην αντιμετώπιση έθνικών πιστώσεων με κοινοτικές πιστώσεις.

συνεχίζεται

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

ΑΠΟ ΜΕΓΑΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Προτιμούνται Αρχιμηχανικοί ή Μηχανικοί Α' με προϋπηρεσία σε Δεξαμενόπλοια και καλή γνώση Αγγλικής
Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού Τ.Θ. 80 127 Πειραιά.

Γορτυνιακή Ναυτιλία

Του Πλοίαρχου Ε.Ν. ΝΙΚΟΥ ΚΩΣΤΑΡΑ

«Σχήμα οξύμωρο. Έποχή του παραλόγου. Απίστευτα κι όμως αληθινά. Από τη μυθολογία μέχρι τη σύγχρονη εποχή...». Έτσι αρχίζα τη Ναυτική Αρκαδία και αυτό ισχύει και για τη Ναυτική Γορτυνία, καθώς η Γορτυνία είναι επάρχια της νοτιοδυτικής Αρκαδίας. Μάλιστα Ναυτική Γορτυνία, Ναυτική Αρκαδία, Ναυτική Ελλάδα και με αντίστροφη διάταξη σε μία μεγέθυνση της Ναυτικής Γορτυνίας όπως γίνεται στους ναυτικούς χάρτες: (Approaches to Gortys), της Όρεινης Γορτυνίας, της Ευρωπαϊκής Γορτυνίας και τώρα της Ναυτικής Γορτυνίας. Γιατί οι βαλανεφάγοι Γορτυνιοί διέπρεψαν όχι μόνο στη ξενιτειά αλλά και στη θάλασσα, αφού η θάλασσα δεν μπορούσε ν' ανέβει στα καταβραχά της.

Μέσα στα γορτυνιακά καταβραχά γκρίνιαζε ο ασκημομούρης τραγοπής επιχώριος Θεός Πάνας και τάχε βάλει με τον αλογάτορα επιχώριο Ποσειδώνα, τον Ίππιο Ποσειδώνα, όπως τον έλεγαν στην κλασική εποχή.

—Δέν σε φτάνει η απεραντοσύνη της θάλασσας και τα λιμάνια του κόσμου; Τί έπαθες και αλωνίζεις και στα δικά μου λιμέρια; Σφύριζε νευριασμένα ο Πάνας με την σύριγγά του από καλαμιά σε αντιπάθεια με τον Τρίτωνα με την σάλπιγγα του από όστρακο.

Αλλά ως ξυφάνουμε το μύθο από τα παλιά, γιατί οι πρόγονοί μας αγαπούσαν να μεταφέρουν την πραγματικότητα μέσα στα παραμύθια τους, να μυθοποιούν τη ζωή «Ο μύθος είναι το μέσον να αποκαλυφθούν οι αλήθειες, που πρέπει να εξετάζει κανείς σε βάθος, σαν αινίγματα και να τις εξηγήσει (Στράβων). Και όπως τονίζει ο ποιητής Κ. Καβάφης «τους Λαιστρυγόνες και τους Κύκλωπες, τον Άγιο Ποσειδώνα δεν θά τους συναντήσεις αν δεν τους κουβαλεις μέσ' την ψυχή του, αν η ψυχή σου δεν τους στήνει εμπρός σου».

Όπως ξέρομε από την Μυθολογία, ο Ποσειδώνας ήταν γιός του Κρόνου και της Ρέας. Ο Κρόνος έτρωγε τα παιδιά του για να μην του πάρουν την εξουσία

και η Ρέα κοίταζε να τα διασώσει. Για τον Δία τουδωσε μία πέτρα τυλιγμένη σε ύφασμα, να καταπιεί, ενώ για τον Ποσειδώνα ένα πουλάρι (πώλον) και τον Ίδιο τον έκρυψε σ' ένα κοπάδι πρόβατα κοντά στο Άλφειο βουνό, στη πηγή Άρνη της Μαντινείας, στο δρυμό του πελάγους.

Έτσι ο Ποσειδώνας ανατράφηκε στην Αρκαδία ως Ίππιος Ποσειδώνας, στο Αρκαδικό έδαφος που υπήρξε θέατρο τεκτονικών φαινομένων. Ο ένοσίγαιος και ένοσίχθων Θεός. Ο όμηρικός ύμνος αναφέρει: «Γιά Σένα, Ποσειδώνα οι θνητοί χαρίσανε τις τιμές σε δύο: σου δώσανε να είσαι δαμαστής των αλόγων και σωτήρας των πλοίων» και κατ' άλλη έκδοχή «Θεέ Ποσειδώνα, από σένα έχουμε το χάρισμα τα δυνατά αλογα, τα νερά άτια, καθώς και τη βασιλεία των βαθιών νερών».

«Χαίρε Ποσειδών, γαίηοχε, κυανοχαίται και μάκαρ εύμενές ήτορ έχων πλώουσιν ἄρηγε»

Αλώνιζε, λοιπόν στην Αρκαδία και συγκλόνιζε τους θόλους των καταβροθών, τα βάραθρα, τα ζέρεθρα. Οι ποταμοί ανήκουν στην δικαιοδοσία του. Με την τρίαίνα του έκανε τις πηγές να αναβλύζουν από τους βράχους ενώ προκαλούσε σε ρωγμές στο έδαφος και εξέγειρε τα κύματα. Άνοιγε διόδους στους ποταμούς, όπως στον ποταμό Άλφειο. «Η κοίτη του Άλφειου του χρησίμευεν ένιοτε καθώς λέγεται ως κατοικία του» ενώ οι ναϊάδες, νύμφες των νερών κατοικούσαν στα ρυάκια στις πηγές και στις λίμνες. Ο Ποσειδώνας ισχυρός Θεός των Αρκαδών, όπως αναφέρει η Καθηγήτρια Έλένη Δαμιανοῦ.

Έτσι σαν Έφηβος ο Ποσειδώνας τό γλένταγε στην Αρκαδία. Όταν η Θεά Δήμητρα έχασε την κόρη της Περσεφόνη και γυροβολούσε στα βουνά της Γορτυνίας από καταράχι σε καταράχι για να την βρεί, ο Ποσειδώνας φλογισμένος από έρωτα την ακολουθούσε ά-

πό κοντά. Για να τον αποφύγει η Δήμητρα μεταμορφώθηκε σε φοράδα και κρύφτηκε ανάμεσα στ' αλογα του Όγκιου. Αλλά κι ο Ποσειδώνας μεταμορφώθηκε «εις ίππον και κατέκτησεν την Θεάν». Τόσον είχε όργισθει από τό πάθημά της η Δήμητρα, που είχε πάρει την προσωνομία Έρινύς. Κατεπραύνθη όμως κατόπιν και ελούσθη στον Λάδωνα ποταμό. Από την ένωση των γεννήθηκε μία κόρη, η Δέσποινα και ένα αλογό, ο ίππος Αρείων. Ταύτη μάλιστα Θεών σέβουσιν οι Αρκαδες, την Δέσποινα δέ αυτήν Ποσειδώνος φασίν είναι και Δήμητρος» (Παυσανίας). Ήταν η Δέσποινα ή μεγαλύτερα Αρκαδική Θεότης. Μάλιστα βρίσκεται μαρμαρίνη Τριτωνίδα από τό ναό της Δεσποίνης στη Λυκόσουρα Αρκαδίας (Στό Έθνικό Μουσείο, 2ος αι. π.Χ.). Όπως και στη φυγαλεία Αρκαδίας υπάρχει άντρον αφιερωμένο στη Μέλαινα Δήμητρα. Αλλά στην Λυκόσουρα ήταν και ναός του Ποσειδώνα, όπως ναοί και βωμοί του υπήρχαν και σ' άλλες αρκαδικές πόλεις: στην Μαντινεία, στις Καφυές, στο Φενεό, στο Μεθύδιο καθώς και στην Θέλπουσα και Φυγαλεία. Και τ' αναφέρω αυτά γιατί και σήμερα αρκετές εκκλησίες του Αγίου Νικολάου υπάρχουν (στη Δημητσάνα, Βαλτεσινικο, Βυζίκι, Δόξα, Κακουρέϊκα, Κυπαρίσσια, Λειβαδάκι, Λιοδώρα, Λυσσαρέα, Παναγιά, Ριζοσπηλιά κ.α.).

Αλλά ως ξαναγυρίσουμε στα παλιά. Ακόμη και ο Όδυσσέας είχε αφιερώσει ένα άγαλμα στον Ποσειδώνα. Γιατί ο Όδυσσέας ήταν αρκαδικής καταγωγής. «Η πρώτη του πατρίδα πρίν τον τοποθετήσουν στο νησί της Ιθάκης φαίνεται πως ήταν η Αρκαδία» αναφέρει ο καθηγητής Ι. Κακριδής στα «Όμηρικά του θέματα». Πάππος του ήταν ο Αρκεΐσιος από τις Αλαλκομενές στον Αρκαδικό Όρχομενό κατά τον ιστοριοδίφη Θάνο Βαγενά. Μάλιστα ήταν ο Αρκαδικός Όδυσσέας. Ο ένας και οι πολλοί μαζί. Γιατί ο Όδυσσέας ήταν όλος οι προσδοκίες των ανθρώπων και η καθεμία χωριστά, όλα τα όνειρα των ανθρώπων και

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

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

τό καθένα χωριστά.

Ακόμη και οι ποταμοί της Γορτυνίας είχαν στενούς δεσμούς με τον Ποσειδώνα. Τόν Άλφειό τον συμβούλευε για τις έρωτικές του σχέσεις με την νύμφη Άρέθουσα (Λουκιανός) ο Λάδων είναι γέννημα της ιδιοτροπίας του, από τη λίμνη Φενεού. Άλλωστε ο Λάδων έχει ναυτική γενιά, ήταν γιός του Τυφωνά και της Έχιδνας και πήρε το όνομα του μυθικού δράκοντα, που φύλαγε τα μήλα των Έσπερίδων, που σκότωσε ο Ήρακλής.

Άλλα και ο Ερύμανθος έχει ναυτική γεύση. Στην εποχή της Φραγκοκρατίας ονομαζόταν Ντουάνα (τελωνείο) γιατί όπως φαίνεται τα πλοίαρχα της εταιρείας των Ναβαρραίων έφταναν μέχρι τη Θέλπουσα, «Η Θέλπουσα ήταν μία εκ των μεγαλύτερων και ωραιότερων πόλεων της Γορτυνίας και συνεκινώνει δι' άμαξιτών όδων μέν μετά της Σπάρτης και της Άρχαίας Όλυμπίας δέ διά του ποταμού Λάδωνος».

Αυτές τις διασυνδέσεις του Ποσειδώνα στα δικά του λημέρια δέν χώνευε ο τραγοπόδης Πάνας και οι αυτός από μία έκδοχή είχε ναυτική γενιά αφού ήταν γιός της Πηνελόπης με τον Έρμη ή κατ' άλλους γιός του Διός και της Καλίστο, της Μεγάλης Άρκτου.

Οι σύριγγες του Πάνα με την ήχώ των πεύκων στο άλσος του Πελάγους και οι σάλπιγγες του Τρίτωνα με την τρίαίνα του Ποσειδώνα συγκλόνιζαν του θόλου των καταβορών και οι μεγάλοι σεισμοί έφεραν πλημμύρες που έκαναν τους κατοίκους, άλλοι να καταφύγουν στα βουνά κι άλλοι να εκπατρισθούν. Έφυγαν με μεγάλο στόλο κι ίδρυσαν ολόκληρη αυτοκρατορία άποικιών, αφού έφτασαν στην Ίταλία, την Μικρά Άσία, στην Κύπρο και στην Κρήτη (Ο Γόρτυς στην Γόρτυνα της Κρήτης). Ο Άγαπήνωρ στην Κύπρο και ο Εϋάνδρος στην άριστερή όχθη του Τίβερη, στον Παλατίνο Λόφο. Στο Λάτιο, γέρος πιά υποδέχθηκε τον Αινεία, που ζητούσε πατρίδα,

τόν βοήθησε αφού έδωσε στρατό με άρχηγό του γιό του Πάλλαντα.

Ακόμη γιός του Ποσειδώνα ήταν ο Μινύας, βασιλιάς του Όρχομενου. Οι Μινύες ήταν ένας λαός που βρέθηκε στην Άρκαδία πολλούς αιώνες πριν από τα ιστορικά χρόνια. Ήταν «υδραυλικός» λαός και κατοικούσε σε τόπους με πολλά νερά και λάτρευε τους ποταμίσιους θεούς.

Οι δέ των Μινύων Άρκάδες φασίν, άμφισβητήσαντες πολλάκις άφ' ου και Άρκαδική Πύλος έκλήθη ο αυτός και τριφυλικός» (Στράβων 337). Γι αυτό και ο Κυπαρισσιακός κόλπος ονομαζόταν Κόλπος της Άρκαδίας (GOLFO DELL' ARKADIA). Ακόμη στά Άρχαία της Έλληνικής Παλλιγενεσίας αναγράφονται «1822 Λιμενάρχης Άρκαδίας» (Δ. Βαγιακάκος).

Φτάνει πιά, είπε ο Πάνας έκνευρισμένος πάς να μου κάνεις και τά κατσάβραχα λιμάνια!

Και τότε ο Ποσειδώνας χαριτολογώντας του άποκρίθηκε χρησιμοποιώντας τη σύγχρονη γλωσσική σύγχυση.

Τί λιμέρια, τί λιμάνια. Καί κατά την άγγλική όρολογία τί πλοία, τί πρόβατα (ships/sheep) με τά σπασμένα μου άγγλικά τά ίδια είναι, την ίδια προφορά έχουν...

Έτσι με τό θράσος του ο Ποσειδώνας τά κατάφερνε και δέν μαρκάρισε μόνο τη Δήμητρα αλλά κι άλλες πολλές κι όπως φαίνεται δέν του έξφυγε και η Γορτυνία. Την βόλεψε όπως λένε οι ναυτικοί και από τότε η Γορτυνία, γεννοβολούσε ναυτικούς, κάθε θάμνος κι ένας ναυτικός... μέχρι και Υπουργό της Έμπορικης Ναυτιλίας! Μάλιστα γορτύνιο Υπουργό, τον Εϋάγγελο Γιαννόπουλο από την Μυγαλιά Γορτυνίας, που δίνει τη μάχη για την ύψωση της Γαλανόλευκης σ' όλα τά Έλληνόκτητα πλοία.

Εδώ ξεμπερδεύεται η Μυθολογία με την Ιστορία. Μιά μυθολογία που έπαληθεύει την σημερινή πραγματικότητα.

Άς αφήσουμε τους μύθους και οι αυτοί λένε περισσότερες αλήθειες. Όπως την Άρκαδική Πύλο, τά ιερά ρείθρα του Άλφειου, τις όμηρικές πόλεις (Ένισπη, Στρατή και Ριπίη — Παραλαδώνιοι συνοικισμοί) που συμμετείχαν στην έκστρατεία της Τροίας με τον Άγαπήνωρα, τον Βασιλιά Τεύθι από την άρχαία Θείσα (Δημητσάνα) που τάβαλε με τον Άγαμέμνονα και γύρισε πίσω από την Αΐλιδα (Παυσ. Η28) και άς παρουσιάσουμε γεγονότα από την Τουρκοκρατία μέχρι των ήμερών μας για να μην αναφέρουμε τους Άρκάδες στη στρατιά των Μυρίων (Θάλαττα, Θάλαττα!) και τον κουρσάρο Άργύρη Στεμνιτσιώτη!

— Έχουμε τον κουρσάρο Καπετάν Θεόδωρο, Κολοκοτρώνη που δέχτηκε να μπουρκακετάνιος σ' ένα «σεβέκι», τούρκικο καράβι, τό «Άγιος Γεώργιος» και ήταν άρχηγός της «Μοίρας - Ταϊφάς» που λεγόταν «Μοριάς» «Ίδού ο Όδυσσέας της Νέας Έλλάδος» έλεγε ο Καποδίστριας για τον Καπετάν Θεόδωρο Καλοκοτρώνη.

— Έχουμε τον ριψοκίνδυνο μπουρλοτιέρη, του Καραβόγιαννο από τά Λαγκάδια Γορτυνίας, τον Γιάννη Θεοφιλόπουλο, που στον όρμο της Έρεσσού με τον Παπανικολή «κόλλησε» στο τούρκικο δίκροτο ΜΠΕΧΤΑΣ ΚΑΠΤΑΙΝ και στη Χίο με τον Κανάρη πυρπολεί την ναυαρχίδα του Καρα Άλή, τό τρίκτοτο ΜΑΝΣΟΥΡΙΓΙΕ (ΝΙΚΗΤΗΣ).

Και όπως έγραφα στην «Ναυτική Άρκαδία» την Έμπορική Ναυτιλία τίμησε ο Γορτύνιος Παναγιώτης Πανταλέων, τό φτωχόπαιδο από την Ζάτουνα. Ίδρυσε στην Σμύρνη των Έταιρεία Πανταλέων (1875), που εξέλιχθηκε σε μία από τις σημαντικότερες άτμοπλοϊκές εταιρίες της Μεσογείου με δέκα άτμόπλοια. «ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ», «ΣΑΜΟΣ», «ΖΑΤΟΥΝΑ», «ΟΥΡΑΝΙΑ», «ΡΟΥΜΕΛΗ», «ΣΠΑΡΤΗ», «ΑΘΗΝΑ», και άλλα. Μετά τό θάνατο του (1914) οι γιοί του Νικόλαος και Δημήτριος συμμετείχαν στην «Άτμοπλοίας Έλλάδας Α.Ε.» και οι άπόγονοι



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

του συνεχίζουν την παρουσία τους στην ποντοπόρο Ναυτιλία.

Τήν εποχή εκείνη τίμησε την Γορτυνία κι ένας ακόμη «βουνοθρεμμένος δράκος» όπως τον αποκαλεί ο Φώτης Κόντογλου στην «πονεμένη Ρωμιούση» του. Γράφει σχετικά: «Από τα παμπάλαια χρόνια τούτη η χώρα γεννούσε ανθρώπους άντρείους, δουλευταράδες και προκομμένους. Φυλή ακατάλυτη, πού η φωτιά της δέ στόμωσε από τότε πού πρωτοφανήκανε άνθρωποι στ' άγρια βουνά της Λυκοσούρας, από τον Άρκάδα κι από τον Λυκάονα, ως τα σημερα...

«Άς πάρουμε κι έναν από τούς πιο κατοπινούς απογόνους των όπλαρχηγών, πού ξενιτεύονται από μικροί και πάνε στα πέρατα του κόσμου. Για παράδειγμα άς πάρουμε τον Δημήτρη Μωραΐτη, πού πέθανε πρό λίγα χρόνια.

Καταγότανε από την Δημητσάνα.

«Ο παππούς του Διγενόπουλος έφυγε καταδιωγμένος από τούς άρβανίτες ύστερ' από την επανάσταση του Όρλώφ, και πήγε στην Άντρο, κι εκεί από στεριανός έγινε θαλασσοπούλι. Κι αυτός κι ο γιός του είχανε καράβια δικά τους, τούς λέγανε Μωραΐτες. Ο Δημήτρης γεννήθηκε μέσα στη θάλασσα. Πολύ νέος γίνηκε Καπετάνιος, και στα 1891 αγόρασε δικό του βαπόρι. Από τότε άπόκτησε και κυβέρνησε πολλά παπόρια, κι από τα 1895 άρχισε να σκαρώνει παπόρια με δικά του χρήματα και με ξένα κεφάλαια, πού του τα μπιστευότανε έχοντας μεγάλη πεποίθηση στην τιμιότητα του και στην αξιοσύνη του. Μέσα σε λίγα χρόνια έγινε βαθύπλοτος, ένας από τούς πρώτους έφοπλιστές».

Κάποια φημερίδα εκείνου του καιρού έγγραφε: «Ο Δ. Μωραΐτης έναυπήγησεν έσχάτως και έν μέγα άτμόπλοιο, δι' ου θά έξυπηρετήσει, πρώτος Έλλην αυτός, άπ' ευθείας την υπερωκεάνειον συγκοινωνίαν Τουρκίας - Πειραιώς - Αμερικής. Έντός του 1907 περατούται ή ναυπήγησης του δευτέρου υπερωκεανείου, δι' ου θά πυκνωθώσιν οι πλόες χάριν των μεταναστευτικών ρευμάτων. Η Έλληνική άτμήρης Ναυτιλία, ή εις πειρασμούς έμβάλλουσα και αυτήν την θαλασσοκράτειραν Άγγλίαν, έχει έν τώ

προσώπω του Δ. Μωραΐτου αληθές έγκαλώπισμα».

Και προσθέτει ο ναυτοϊστορικός Άνδρέας Λαϊμός: ότι ο Δημήτρης Μωραΐτης (1866-1934) ήτο μεγάλη έφοπλιστική προσωπικότης, καταυγάσασα με τό άειναυτικόν της φώς τό ναυτιλιακόν στερέωμα. Προέβη εις την παραγγελία του πρώτου Έλληνικού επιβατηγού υπερωκεανείου «ΜΩΡΑΪΤΗΣ» 10.000 τόννων. Τό δεύτερον υπερωκεάνειον «ΑΘΗΝΑΙ». Άκόμη άλλα τέσσερα σκάφη μεταξύ αυτών και τό «ΕΛΛΑΣ». Ήταν τολμηρός και είχε τό έξ' ίσου μέγα χάρισμα της Έλληνικής μετοχικής κοινοπραξίας εις τας θαλασσίας επιχειρήσεις. Αυτά τα δύο και μόνον άρκοϋν διάνά τον κατατάξουν μεταξύ των μεγάλων Νεοελλήνων Άειναυτών.

Άκόμη και ο Νικολής Μωραΐτης, άδελφός του Δημήτρη, έγγένετο έμποροπλοίαρχος και είσήλθεν στον έφοπλιστικόν στίβον με τό α/π ΜΑΡΙΑ.

Μετά την επανάσταση και ο Βαρουξής, από την Στεμνίτσα εγκαταστάθηκε στη Σύρα για να γίνει προύχοντας στην Έρμούπολη. Είχε τή μισή Σύρα δική του και διαχειριζόταν άρκετά καράβια δικά του την εποχή εκείνη, όπως μου τόνισε ο συμπατριώτης του Ι. Σαρόπουλος.

Τότε (1874) χρημάτισε και ως Ύπουργός των Ναυτικών ο Ρήγας Παλαμής από την Καρύταινα - Γορτυνίας.

Σήμερα στην Έμπορικη Ναυτιλία δεσπόζουν με διεθνή προβολή οι Άδελφοί Μαρτίνου από την Στεμνίτσα με την Ναυτιλιακή Έταιρία THENAMARIS MARITIME, πού διαχειρίζεται ένα στόλο έζήκοντα ποντοπόρων πλοίων από τό ύπερσύγχρονο ναυτιλιακό τους συγκρότημα στο Καβούρι.

Άκόμη πάνω από τριανταπέντε άρκαδικές ναυτιλιακές εταιρίες τιμούν την Έμπορικη Ναυτιλία. Από αυτές θά περιοριστούμε έδω να καταχωρίσουμε μόνον τις γορτυνιακές εταιρίες πού έπάξια τιμούν την ναυτιλιακή Γορτυνία, με γορτύνιο Ύπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας.

Α' Γορτυνιακές Ναυτιλιακές Έταιρείες

1. THENAMARIS MARITIME (Άφοί Μαρ-

τινου - Στεμνίτσα)

2. EVRON AGENCIES (Άφοί Άγγελόπουλο - Βλαχόραφτη)

3. DOMINANTE NAVEGATION (Δ. Καρέλλας - Θεόκτιστο)

4. ILIOS SHIPPING (Εύθ. Μαρούτης - Χώρα Γορτυνίας)

5. KOUTLAKIS - LEONARDOS (Χαρ. Λεονάρδος - Δημητσάνα)

6. MARBROKERS S.A. (Άνδρ. Σπανός - Χρυσόχωρι)

7. OCEANMAID SHIPPING (Ι. Σαμαρτζής - Θεόκτιστο)

8. OCEAN FREIGHTERES (σύζυγος Λ. Μουστάκα, γένος Σκολαρίκου - Ζυγοβίτσι)

9. PASTRAS SHIPPING (Άνδρ. Πάστρας - Ζυγοβίτσι)

10. PANTALEON NAVIGATION (Β. Πανταλέων - Ζάτουνα)

11. PENTAS SHIPPING (Δ. Τσίτουρας - Άράχωβα Γορτυνίας)

12. THANOPOULOS CO. (Δ. Θανόπουλος - Ζάτουνα)

13. TRANSWOOD SHIPPING (Άθ. Μαρκόπουλος - Στεμνίτσα, καταγωγή)

14. TRANSWORLD (UK) LTD (Ηλ. Μαρκόπουλος - Στεμνίτσα, καταγωγή)

15. TRICO ENTERPRISES (Ηλ. Άποσκίτης - Βελιμάχι)

Άκόμη και στο Πολεμικό Ναυτικό και τό Λιμενικό Σώμα υπάρχουν Γορτύνιοι πού είχαν ή έχουν καταλάβει άνώτερα αξιώματα. Όπως και ή πνευματική γορτυνιακή ναυτιλία δέν ύστερεί, με προεξέχοντα τον Θανάση Π. και προσθέτουμε τον ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΟΔΗΓΟ πού εκδίδετο από τον Γιωργ. Σκολαρίκο (Δημητσάνα) και συνεχίζεται πετυχημένα από τις θυγατέρες του.

Όλα αυτά είναι ένα μικρό λιθαράκι για την διατήρηση της ναυτικής μας κληρονομιάς και μία μικρή συμβολή στο πλάτεμα του ναυτιλιακού μας ορίζοντα. Σάν ένα έρέθισμα για να γίνει γνωστή ή προσφορά της Ναυτιλίας μας άπ' όλα τα μέρη της Ελλάδος άκόμη και από τα κατάρβαχα της Γορτυνίας.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

I n J a p a n

A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER

NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS

AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN

PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045) 775-0011 A.O.H.: (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

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



1947 - 1987
"MEDOV"
"40th ANNIVERSARY"



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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

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

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

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

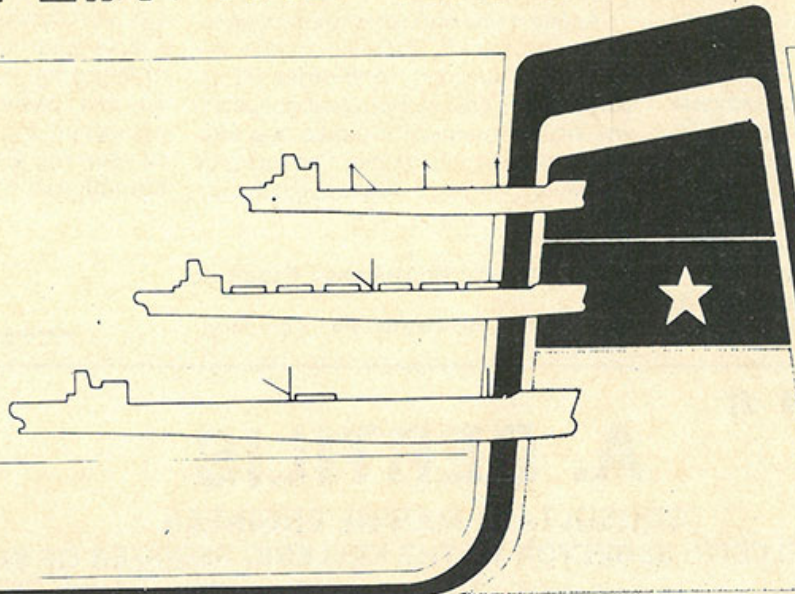
Phones (010) 54901 Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX.)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΕΛΓΙΟ

Τό 'Επισκευαστήριο της Βερόλμπε

Μία νέα εταιρία ή VERO (Verolme Botlek B.V.), ή οποία επανέλαβε τις εργασίες της στη ναυπηγοεπισκευαστική βάση Verolme Botlek, έχει πλήρη υποστήριξη από τις εργατικές ενώσεις, τη λιμενική αρχή του Ρόττερταμ και τις τράπεζες. Με εργατικό δυναμικό 372 εκπαιδευμένων υπαλλήλων, το σύγχρονο ναυπηγείο Verolme Botlek είναι τώρα έτοιμο να αντιμετωπίσει τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής αγοράς στη δεκαετία του 1990. Το ναυπηγείο θα παραμείνει ενεργό στην επισκευαστική βιομηχανία, λειτουργώντας σαν ανεξάρτητη εταιρία, και εκπροσωπείται στην Ελλάδα από την εταιρία Τ. Γιαβρίδη.

ΔΑΝΙΑ

Νέα γραμμή της Μέρεκ

Μεγάλη περίσκεψη εξακολουθεί να περιβάλλει την αναγγελία της νέας γραμμής Βορ. Ατλαντικού της Maersk Line. Πρόκειται για εβδομαδιαία γραμμή κοντινών που με αναχωρήσεις από την Εύρωπη θα εξυπηρετήσει τις δύο άκτες των Ήν. Πολιτειών και τους λιμένες του κόλπου του Μεξικού.

Η γραμμή θα αρχίσει τον προσεχή 'Απρίλιο με βορειοευρωπαϊκούς λιμένες αναχωρήσεως, μεταξύ των οποίων το 'Αμβούργο, την 'Αμβέρσα και πιθανώς τη Χάβρη. Θα ε-

ξασφαλισθεί με αριθμό μεγάλων πλοίων κοντινών των 3.000 EVP και χωρητικότητας 50.000 τόν. d.w. Τα πλοία αυτά θα είναι της δοκιμαστικής σειράς των Ξε μονάδων που τό συγκρότημα Μόλλερ ναυπηγεί τώρα στα ναυπηγεία Lindo της Δανίας. Τα εν λόγω κυψελωτά πλοία θα τροφοδοτούνται συμπληρωματικά με κατεψυγμένα φορτία σκανδιναβικής προελεύσεως, από τη δομή δέ που θα δοθεί σ' αυτές τις πρόσθετες υπηρεσίες θα εξαρτηθεί και ο αριθμός των κυψελωτών πλοίων που θα διατεθούν στη νέα βορειοατλαντική γραμμή.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Νέα 'Ενωση

Με έδρα το 'Αμβούργο ιδρύθηκε μία νέα 'Ενωση με τον τίτλο «'Ενωσις ναυτικών κατασκευών και ναυτικής τεχνολογίας» της οποίας σκοπός είναι ή ενίσχυση των σχετικών βιομηχανιών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που δημιουργούν οι σύγχρονες αλλαγές στους τομείς της ναυπηγικής και τεχνολογίας.

Πρόεδρος της εξέλεξε ή πρώην πρόεδρος της 'Ενώσεως Ναυπηγών, ή οποίος δήλωσε ότι οι στόχοι της νέας 'Ενώσεως θα στραφούν προς τούς ακόλουθους πέντε τομείς: ναυπήγηση υπερσύγχρονων εμπορικών πλοίων, επισκευές και κυρίως μετασκευές εμπορικών πλοίων, κατασκευή και επισκευή πολεμικών σκαφών, κατασκευή μη ναυτικού εξοπλισμού και ναυτική τεχνολογία.

Συμπληρωματικά δήλωσε ότι ή νέα 'Ενω-

ση μπορεί να βοηθήσει ώστε να δημιουργηθούν νέες ευκαιρίες στη ναυπηγοβιομηχανία. Καί υπέμνησε τις θλιβερές μειώσεις του προσωπικού του οποίου ή δύναμη από 73.000 άτομα έπεσε στα 33.000. 'Επίσης πολλά ναυπηγεία έκλεισαν, όπως τά AG Weser, Rickmers και HDW ενώ άλλα, όπως τά Blohm und Voss, Orenstein, Elensburger και Nobiskrug δέν είναι σε θέση να παρακολουθήσουν τις καινούργιες ναυπηγικές εξελίξεις.

Ε.Σ.Σ.Δ.

Θά ελαττωθούν τά κρουαζιερόπλοια

Η Σοβιετική 'Ενωση αντιμετωπίζει τό ένδεχόμενο να αποσύρει τουλάχιστον τά μισά από τά επιβατηγά πλοία που εξυπηρετούν τη Δυτ. Εύρωπη τό προσεχές έτος. 'Ηδη ή υπηρεσία Morspasflot βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με γερμανικά συμφέροντα για τη ναύλωση σοβιετικών μονάδων, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζει την πώληση των παλαιών σκαφών. 'Από τά όκτώ επιβατηγά πλοία που είναι σήμερα σε υπηρεσία θα αποσυρθούν τά τέσσερα που εξυπηρετούν τη γερμανική αγορά και θα μείνουν τά υπόλοιπα «'Εσθονία» και «Σαλιάπιν» στη γερμανική και γαλλική αγορά, τό «Λεων. Μπρέζνιεφ» στη βρετανική αγορά και τό «Πούσκιν» στην αυστραλιανή αγορά.

Τά γερμανικά γραφεία που είναι ειδικευμένα στις φθηνές σοβιετικές κρουαζιέρες θα πληγούν σοβαρά από την αλλαγή της πολιτικής στον τομέα αυτόν. 'Υπάρχει άλλωστε τό ένδεχόμενο ή Morspasflot να αποσυρθεί έντελώς από την ευρωπαϊκή αγορά, δεδομένου ότι ή ζήτηση κρουαζιεροπλοίων αύξάνει συνεχώς στην έσωτερική σοβιετική αγορά.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

'Ελπίδες παραγωγής ενέργειας από τά κύματα

Η μεγάλη τεχνολογική πρόοδος που έχει επιτελεστεί κατά την προηγούμενη δεκαε-

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS**



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGHTH"



Sole Agents for

MITSUI - LINE KOGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

τία κάνει τούς ειδικούς να αισιοδοξούν ότι η ενέργεια από τα κύματα θα μπορέσει να γίνει μία ελκυστική και οικονομική εναλλακτική πηγή ενέργειας τόν επόμενο αιώνα. 'Επιστήμονες που πήραν μέρος στο συνέδριο της Βρεταννικής 'Εταιρίας για την Προαγωγή των 'Επιστημών που έγινε στο Μπέλφαστ της Βόρειας 'Ιρλανδίας, πληροφορήθηκαν ότι τώρα πλέον η παραγωγή ενέργειας από τα κύματα είναι εφικτή από τεχνολογικής πλευράς, αλλά υπάρχουν επιφυλάξεις ως προς την οικονομική πλευρά όταν γίνεται άμεση σύγκριση με τούς συμβατικούς σταθμούς παραγωγής ενέργειας. 'Ο καθηγητής 'Αντριαν Λόνγκ, του πανεπιστημίου του Μπέλφαστ, δήλωσε ότι οι υδροηλεκτρικοί σταθμοί παραγωγής ρεύματος αντιμετώπισαν ανάλογα προβλήματα όταν πρωτοκατασκευάστηκαν, τονίζοντας ότι θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτοί οι υδροηλεκτρικοί σταθμοί ρεύματος παράγουν τώρα πολύ φθινό ηλεκτρικό ρεύμα και θα μπορούσε κανείς να καταλήξει σε ανάλογο συμπέρασμα για την ενέργεια των κυμάτων αν την άγανωρίσει αν επένδυση για το μέλλον.

'Ο καθηγητής Λόνγκ θεωρεί πως η ενέργεια των κυμάτων θα μπορούσε να γίνει οικονομική τόν επόμενο αιώνα και πως η προσεκτική επιλογή της τοποθεσίας και η καλή δομική σχεδίαση θα ήταν δυνατό να οδηγήσουν στη δημιουργία μηχανών παραγωγής ενέργειας από τα κύματα μεσαίας κλίμακας που θα παρήγαγαν «εξαιρετικά» φθινό ηλεκτρικό ρεύμα με κόστος 2-4 πέννες ανά χι-

λιοβατώρα. Στο συνέδριο αναφέρθηκε ότι η ενέργεια των κυμάτων αποτελεί πρόκληση για τούς μηχανικούς και ότι χρειάζεται να γίνουν περισσότερες δοκιμές σε προσεκτικά σχεδιασμένες μονάδες επίδειξης μεσαίας κλίμακας παραγωγικής ικανότητας από 50 μέχρι 1000 κιλοβάτ για να γίνει πλήρως αντιληπτή η δυνατότητα παραγωγής ενέργειας από τα κύματα. Παρά το γεγονός ότι κατά τα πρόσφατα χρόνια η Βρεταννική κυβέρνηση έχει δείξει την προτίμησή της για την αιολική ενέργεια σαν εκείνη τη μορφή ενέργειας που δείχνει να έχει τις περισσότερες δυνατότητες σαν εναλλακτική πηγή ενέργειας, τελευταία έδωσε καινούργια ύποστηριξη στη δοκιμασία μιας πειραματικής συσκευής παραγωγής ενέργειας από τα κύματα στο Νησί 'Αϊλεϋ της Σκωτίας. 'Εργαστηριακές δοκιμές έδειξαν ότι μέχρι και 150 κιλοβάτ ηλεκτρικού ρεύματος μπορούν να παραχθούν από μηχανήματα τοποθετημένα σε εκείνο το μέρος και το κόστος του ρεύματος υπολογίστηκε σε 3,4 πέννες ανά χιλιοβατώρα.

ΜΠΑΧΡΕ'Ι'ΙΝ

Τά ναυπηγεία ASRY

Σε μία περίοδο κατά την οποία τα Ευρωπαϊκά και τα 'Ιαπωνικά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν προβλήματα ανασυγκροτήσεως και «εξιώσεως του προσωπικού, τα ναυπηγεία

ASRY σημείωσαν πρόοδο σ' όλους τούς τομείς της δραστηριότητάς τους. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 1987 το εισόδημα από τις επισκευές ήταν σχεδόν διπλάσιο του περσινού, οι δέ χώροι δεξαμενισμού παρουσίασαν πληρότητα 90%.

Οι επισκευές περιέλαβαν την μετατροπή ενός VLCC σε πλοίο μεταφοράς προϊόντων, τη γενική επισκευή μηχανής ενός τάνκερ των 117.000 τόννων, την αντικατάσταση λαμαρινών σε διάφορα σκάφη κ.λ.π.

Οι πελάτες του ASRY προέρχονται από εύρύ φάσμα πλοιοκτητών μεταξύ των οποίων είναι 'Ελληνες, 'Ιάπωνες, Σκανδιναβοί, 'Αμερικανοί, 'Ισπανοί, Βρεταννοί καθώς και από διάφορα 'Αραβικά κράτη του Κόλπου.

'Εκτός από τα πετρελαιοφόρα που αποτελούν το κύριο αντικείμενο απασχολήσεως του ASRY, μεταξύ των επισκευών που πραγματοποιήσε ήταν και ενός μπάλκ κάρριερ, ενός κοντεϊνερπλοίου, ενός ύγραεριοφόρου, ενός πλωτού γερανού και ενός σκάφους άνεφοδιασμού πλωτών εξεδρών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Με βάση το Λονδίνο

Τό κρουαζιερόπλοιο «Sea Goddess» που ανήκει στη νορβηγική εταιρία Norske Cruise αλλά είναι υπό την εκμετάλλευση της βρεταννικής Cunard, θα έχει ως βάση από φέτος το Λονδίνο. Μετά την εκτέλεση ορισμένων εργασιών βελτιώσεως των καμπινών πολυτελείας θα πραγματοποιεί κρουαζιέρες στα ευρωπαϊκά και σκανδιναβικά ύδατα.

Τό υπερωκεάνιο «Sea Goddess» και τό δί-δυμό του δέν υπήρξαν διόλου αποδοτικά στο διάστημα της εκμεταλλεύσεώς τους από τη νορβηγική πλοιοκτήτρια εταιρία, λόγω τών γεγονότων της Μέσης 'Ανατολής του 1984-85. 'Ακολούθησε συμφωνία με την Cunard η οποία δημιούργησε μία νέα εταιρία για τη ναύλωση τών εν λόγω πλοίων. 'Η ναύλωση έγινε για 10 χρόνια με όφισόν για δύο ακόμα χρόνια και με δυνατότητα αγοράς τους. Μετά 12 χρόνια η Cunard θα μπορούσε να τα ανακτήσει δωρεάν.

Σημειώνεται ότι η Norske Cruise κατέχει τό 20% της βρεταννικής εταιρίας ναυλώσεως και διατηρεί την πλοιοκτησία τών δύο σκαφών.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Τραγικό ναυάγιο επιβατηγού

Ένα από τα πιό πολύνεκρα ναυάγια στην ιστορία της έμπορικής ναυτιλίας έπληξε την νύκτα της Κυριακής 20 Δεκεμβρίου τό όχημα-ταγωγό «Dona Paz». Τό πλοίο έκτελούσε δρομολόγιο μεταξύ τών νήσων του άρχιπελάγους τών Φιλιππίνων όταν συγκρούστηκε με τό δεξαμενόπλοιο «Victor» άνοικτά της Μαριντόκ. Από την σύγκρουση προξενήθηκε πυρκαϊά που κάλυψε και τα δύο σκάφη και λίγη ώρα αργότερα τό επιβατηγό είχε βυθιστεί με την άπώλεια περίπου 1.500 επιβατών ενώ δέν έγιναν γνωστά στοιχεία για την τύχη του τάνκερ. Πληροφορίες αναφέρουν ότι στο μοιραίο δρομολόγιο τό πλοίο ήταν υπερφορτωμένο με σχεδόν 3.000 επιβάτες ενώ από τό 1986 η πλοιοκτήτρια εταιρία Sulpricio Lines έχει ύποσσει 16 άτυχήματα στα όχηματα-ταγωγά / φορτηγά της που έκτελούν δρομολόγια στις Φιλιππίνες.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

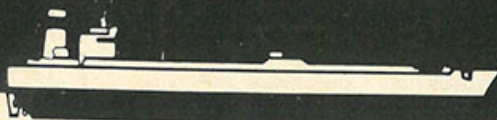
JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY AGENTS : SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS : MALAYSIA
THAILAND

DIRECTOR: M.N. MAVROLEON (HELLENE)
OPERATIONS: G.J. TOPAKAS (HELLENE)

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Μηνύματα προς τούς ναυτικούς

Με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του νέου έτους άπηύθυναν μηνύματα προς τούς ναυτικούς ο Υπουργός κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος και ο πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης.

Στό μήνημά του ο κ. Γιαννόπουλος τονίζει τα εξής:

Με την ιδιότητα του Υπουργού της Έμπορικης Ναυτιλίας στέλνω σε όλους τούς ναυτικούς, στους ανθρώπους της θάλασσας, τόσο στους ίδιους όσο και στις οικογένειες τους τις θερμές ευχές μου, για τις εορτές των Χριστουγέννων και του νέου έτους 1988. Είναι μία ιδιαίτερη και συγκινητική για μένα στιγμή, αυτή η ευκαιρία που μου παρέχουν οι άγιες ημέρες να επικοινωνήσω μαζί σας με αυτό το Μήνυμα.

Εύχομαι, οι Έλληνες ναυτικοί, βασικοί συντελεστές της σημαντικά υψηλής θέσης της χώρας μας στην παγκόσμια ναυτιλία να ταξιδεύουν πάντα σε γαλήνιες και ειρηνικές θάλασσες.

Η Ελλάδα, μόλις πριν λίγες μέρες, χαιρέτησε και αυτή με ιδιαίτερη χαρά την υπογραφή της αμερικανοσοβιετικής συμφωνίας, για την εξάλειψη των πυρηνικών όπλων μέσου και μικρότερου βεληνικού από την Ευρώπη. Η συμφωνία αυτή για την καταστροφή μιας ολόκληρης κατηγορίας πυρηνικών όπλων, σηματοδοτεί μία έλπιδοφόρα στιγμή για όλη την ανθρωπότητα που προσδοκεί στην παγκόσμια ύφεση και ειρήνη, στον τερματισμό κάθε πολέμου.

Τούτο έχει ιδιαίτερη σημασία για τα ελληνικά έμπορικά πλοία, που αν και ουδέτερα, έχουν υποστεί αδικαιολόγητες επιθέσεις στις έχθροπραξίες στον Κόλπο και οι Έλληνες ναυτικοί έχουν δοκιμαστεί και υποφέρει. Η Έλληνική Κυβέρνηση υποστηρίζει με όλες τις δυνάμεις της την αρχή της ελευθερίας και ακίνδυνης ναυσιπλοΐας, το σεβασμό των διεθνών συμβάσεων και των αρχών του διεθνούς δικαίου. Τα ελληνικά έμπορικά πλοία θέλουμε να ταξιδεύουν σε ασφαλείς θαλάσσιους δρόμους.

Άπευθυνόμενος σήμερα σε σας που διασχίζετε τις θάλασσες ο' όλα τα σημεία της ύδρογειού, μακριά από τα σπίτια σας και τ' αγαπημένα σας πρόσωπα, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι η σκέψη μας, η σκέψη της πατρίδας και των συναδέλφων σας εργαζόμενων και μη στη στεριά, είναι μαζί σας και είμαστε κοντά σας.

Σε σας που αντιμετωπίζετε σταθμητούς και αστάθμητους κινδύνους στη δουλειά σας, και τελευταία και από τις πολεμικές συγκρούσεις σε διεθνή ύδατα που δουλεύετε κάτω από τη σκέπη της δοξαμένης γαλανόλευκης σημαίας που περήφανα στολίζει

τά πλοία μας και οι ίδιοι την περιφέρετε, προς δόξα της χώρας μας, ο' όλα τα πελάγη και ο' όλο τον κόσμο για να θυμίζει την ισχυρή της θέση στη διεθνή ναυτιλία.

Θέλω να διαβεβαιώσω εκ μέρους του πρωθυπουργού μας και της Κυβέρνησης ότι αντιμετωπίζουμε με θερμή και ενδιαφέρον τα προβλήματά σας, τα θέματα της ναυτιλίας μας, της ανεργίας, των συνθηκών δουλειάς. Αναγνωρίζουμε το έργο σας και την προσφορά σας στο κοινωνικό σύνολο ότι από το δικό σας μετερίζι δίνετε την καλή μάχη της επιβίωσης και της προόδου, ότι χάρη στο δικό σας μόχθο αναπτύχθηκε η μεγάλη Έλληνική Ναυτιλία. Στη δική σας εργατικότητα και ναυτοσύνη στηρίζεται η πετυχημένη δραστηριότητα των Έλληνικών Έμπορικών πλοίων και με το δικό σας πολύτιμο συνάλλαγμα τροφοδοτείται η Έθνική μας Οικονομία. Όλοι όμως μαζί πρέπει να αγκαλιάσουμε την προσπάθεια που γίνεται για την επαναφορά των Έλληνόκτητων πλοίων κάτω από την ένδοξη Έλληνική Σημαία.

Η διαφαινόμενη ύφεση της ναυτιλιακής κρίσης που κράτησε ήδη 7 χρόνια και η ταυτόχρονη ανάκαμψη στη διεθνή ναυλαγορά τζη ναυτιλιακής οικονομίας και τα μέτρα του Υπουργείου για την ανταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου έναντι των διάφορων σημάτων ευκαιρίας θα σταματήσει την περαιτέρω αύξηση της ανεργίας και ταυτόχρονα θα επηρεάσει την ανάπτυξη θέσεων δουλειάς στα καράβια, ώστε να δικαιωθούν οι όσοι παρμένουν άνεργοι.

Μ' αυτές τις σκέψεις μου που έκρινα σκόπιμο να σας μεταφέρω ως σφίγγω νοερά το χέρι και σας εύχομε Καλές Γιορτές, με ύγεια οικογενειακή ευτυχία και Ειρήνη, για σας και τις οικογένειές σας.

Χρόνια Πολλά, καλά ταξίδια και καλή έπαυδο στα σπίτια σας.

Στό μήνημά του ο πρόεδρος της Ένώσεως Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης αναφέρει:

Με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του νέου έτους εκ μέρους όλων

των συναδέλφων μου, άπευθύνω θερμές ευχές στους άξιωματικούς και τα πληρώματα της ναυτιλίας μας για ειρήνη, πρόοδο, ύγεια και ευημερία. Καλή χρονιά και καλά ταξίδια.

Νέες ναυτιλιακές οδηγίες

Από την Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας εκδόθηκαν οι ύπ' αριθμ. 5, 6, 7 και 8 «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ» του ΥΕΝ που άφορούν αντίστοιχα την «ασφαλή μεταφορά χύμα λατομικών υλικών και όρυκτων με μικρά άκτοπλοϊκά φορτηγά πλοία», «χρήση αυτόματου πηδαλιού», «μέτρα ασφαλείας κατά την άγκυροβολία και πρόσδεση των πλοίων (ρεμέντζο)», και «ισοδυναμία του άναμεταβίβαστη ραντάρ (RADAR TRANSPONDER) με το ραδιόφωνο ένδειξης θέσης κινδύνου (VHF - EPIRB)».

Τό σύστημα έκδοσης «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΔΗΓΙΩΝ ΥΕΝ», που όπως είναι γνωστό έχει καθιερωθεί από τις αρχές του 1986, άποβλέπει στην πλήρη και σωστή έννημέρωση των στελεχών της Έμπορικης Ναυτιλίας στις έξελίξεις και τις άπαιτήσεις της ναυτικοτεχνικής νομοθεσίας και πρακτικής, στον έθνικό και διεθνή χώρο που άναφέρονται σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, προστασίας της ύγείας των έπιβαινόντων στα πλοία, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος κλπ.

Επίσης στις οδηγίες αυτές περιλαμβάνονται άνακοινώσεις, οδηγίες ή διευκρινίσεις του ΥΕΝ για την όρθή έφαρμογή της κειμένης Νομοθεσίας.

Η άναγνώριση τουριστικών επαγγελματικών σκαφών

Παράτάθηκε μέχρι τό τέλος Φεβρουαρίου 1988 ή προθεσμία για τόν έλεγχο των άποφάσεων άναγνώρισης και χαρακτηρισμού τουριστικών σκαφών ως επαγγελματικών σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 438/76.

Σχετικά με τό θέμα του ύπολογισμού των ήμερων ναύλωσης των σκαφών αυτών μόνο σε συνάλλαγμα, διευκρινίζεται ότι δέν άπαγορεύεται, κατ' αρχήν, ή έκναύλωση των σκαφών αυτών σε Έλληνες. Όμως ό νομοθέτης θέλησε τό κατώτερο όριο των ήμερων ναύλωσης, που όρίζεται στο άρθρο 4 του Ν. 438/76, να παραναοιοιείται σε συνάλλαγμα γιατί με άλλες διατάξεις του ίδιου Νόμου, θεσπίζονται φορολογικές και δασμολογικές άπαλλαγές και γίνονται ευνόϊκές ρυθμίσεις για τήν σύνθεση του πληρώματος, τά τέλη Μαρινών κλπ., οι όποιες επιδιώκουν σάν άντιστάθμισμα τήν είσαγωγή συνάλλαγματος στην χώρα. Έτσι προστίθεται ότι μετά από τήν συμπλήρωση του κατώτατου αυτού όριου ναυλώσεων τά σκάφη μπορούν να έκναυλώνονται άπεριόριστα σε Έλληνες, χωρίς οι μέρες αυτές να ύπολογίζονται για τήν συμπλήρωση του κατώτατου άριθμού ήμερων ναύλωσης.

Δυτική Άφρική/Νιγηρία

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών με νέα έγκυκλίο της ζητεί από τά μέλη της να τής

Ο ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΝΗΣΩΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κ. ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

ΕΥΧΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΕΙΡΑΙΩΤΙΣΣΕΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΤΕΣ

ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ & ΧΑΡΟΥΜΕΝΟ ΤΟ 1988

γνωστοποιήσουν στοιχεία σχετικά με διακρίσεις σημαίας εις βάρος των υπό την διαχείρισή τους πλοίων στα trades (bulks, liner) με τις χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής συμπεριλαμβανομένης και της Νιγηρίας. Στην εγκύκλιο υπογραμμίζεται ότι τα εν λόγω

στοιχεία και ιδιαίτερα τον όγκο φορτίων, δικαιώμα εισδοχής στις conferences, προβλήματα λειτουργίας των outsiders, θα σταλούν στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η οποία διερευνά το όλο θέμα.

Νέα σύσκεψη για τη Ναυτική Έκπαίδευση

Νέα ενημερωτική σύσκεψη με τη συμμετοχή των Διευθυντών Σπουδών όλων των Ανωτέρων Δημόσιων Σχολών Έμπορικου Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) και των Κέντρων Έπιμόρφωσης Στελεχών Έμπορικου Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), πραγματοποιήθηκε στο ΥΕΝ υπό την προεδρία του Υπουργού κ. Εύα. Γιαννοπούλου.

Όπως ανακοινώθηκε ο Υπουργός, εκπράζοντας την ανησυχία του από την εκτίμηση του εφόπλισμού, ότι σε 10-15 χρόνια δεν θα υπάρχουν Έλληνες αξιωματικοί για τα Έλληνικά πλοία, λόγω μειωμένης προσέλευσης αφ' ενός και χαμηλού επιπέδου σπουδών αφ' ετέρου, ζήτησε να πληροφορηθεί από τους Διευθυντές Σπουδών τις απόψεις τους, για τη Ναυτική Έκπαίδευση.

Κατά τη συζήτηση που ακολούθησε.

- **Επισημάνθηκε** το πρόβλημα της ύπαρξης μερίδας σπουδαστών που δεν ενδιαφέρονται για σταδιοδρομία στα πλοία και φοιτούν στις Σχολές για λόγους άλλους (αναβολή στράτευσης κλπ.).

- **Τονίστηκε** η ανάγκη αναμόρφωσης του Κανονισμού Έσωτερικής Υπηρεσίας των Σχολών και των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και βελτίωσης του Κανονισμού Έκπαίδευσης.

- **Τέθηκε** το πρόβλημα της βελτίωσης του επιπέδου των καθηγητών με την καθιέρωση προγραμμάτων μετακατασκευής τους και η νομιμοποίησή τους και την ταυτόχρονη κατάρτιση των ώρομισθίων καθηγητών.

- **Προτάθηκε** μεγαλύτερη πρακτική εξάσκηση των σπουδαστών, προσαρμογή της Ναυτικής Έκπαίδευσης, στο ναυτικό επάγγελμα και καθιέρωση τύπου ομοιόμορφης εμφάνισης των σπουδαστών.

- **Επισημάνθηκαν** και αναφέρθηκαν έλλειψεις στην υλικοτεχνική υποδομή των Σχολών.

- **Τονίστηκε** η ελλιπής πρακτική εξάσκηση των σπουδαστών με το εκπαιδευτικό «Εύγ. Εγγενίδης» και προτάθηκε η αγορά εμπορικού πλοίου, για εκπαιδευτικούς σκοπούς.

Επίσης από τους Διευθυντές Σπουδών ζητήθηκε.

- Βελτίωση των βιβλίων και σημειώσεων που διατίθενται στους σπουδαστές.

- Αύξηση του χορηγούμενου στους

σπουδαστές των ΚΕΣΕΝ εκπαιδευτικού επιδόματος και λύση του στεγαστικού προβλήματος, για όσους προέρχονται από επαρχία.

— Η ενεργοποίηση των Σχολών που διαθέτουν εργαστηριακές εκπαιδευτικές μονάδες με την τροποποίηση των διατάξεων που κωλύουν τη λειτουργία τους από το Υπουργείο Βιομηχανίας.

Ο Υπουργός, σύμφωνα με ανακοίνωση του ΥΕΝ, αφού άκουσε τους Διευθυντές, έδωσε εντολή για υποβολή υπομνημάτων με τα προβλήματα κατά Σχολή και εγγράφων εισηγήσεων με τις προτεινόμενες λύσεις, δήλωσε δε ότι στις προθέσεις του είναι να επισκεφθεί όλες τις Σχολές για να δει από κοντά τις συνθήκες εκπαίδευσης.

Υπό την κυανόλευκο

Στο υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω τεσσάρων πλοίων:

— «Ση Τρίμιουτ», φορτηγό, πρώην «Lindenwood» υπό κυπριακή σημαία, 3.018 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Tribute Shipping Corporation» (κ. Γεώργ. Λεμός).

— «Αργώ Έξπλόρερ», μπάλκερ, πρώην «Γκόλντεν Σάν» υπό κυπριακή σημαία, 20.328 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Osean King Shipping Corporation» (Marine Managers Ltd.).

— «Φρίντον», φορτηγό, πρώην «Domina» υπό λιβερτιανή σημαία, 14.584 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Sea Topaz Maritime Corporation» (Pleiades Shipping Agents S.A.).

— «Κάβο Γέρακας», μπάλκερ, πρώην «Gema Phosphate» υπό παναμαϊκή σημαία, 13.913 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Dokekaton Corporation» (κ. Δρακούλης Γουρδομιχάλης).

Οι ναυτικοί πράκτορες στον κ. Γιαννόπουλο

Τόν υπουργό Ναυτιλίας κ. Εύα. Γιαννόπουλο, επισκέφθηκε το διοικητικό συμβούλιο του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς και του εξέθεσε τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί

πράκτορες του Πειραιά.

Σε σχετική δε ανακοίνωση του Σωματείου, αναφέρεται ότι στην συνάντηση με τον κ. Γιαννόπουλο, συζητήθηκαν θέματα που αφορούν τον ΟΛΠ και το σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για την αναγνώριση και κατοχύρωση του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα.

Οι συνδρομές της Ε.Ε.Ε.

Έπειτα από όμοφωνη απόφαση της γενικής συνελεύσεως των μελών της Ε.Ε.Ε. της 8.12.1987 αυξάνεται από την 1.1.1988 το δικαίωμα εγγραφής και οι συνδρομές προς την Ένωση.

Ειδικότερα:

— Το δικαίωμα εγγραφής ορίζεται σε 1.500 δολάρια ΗΠΑ.

— Η ετήσια συνδρομή των μελών ορίζεται σε 3,50 δρχ. κατά κόρο όλικης χωρητικότητας και μέχρι 15.000 κοχ. κατ' ανώτατο όριο ανά πλοίο.

Διευκρινίζεται ότι η συνδρομή προς την Ε.Ε.Ε. πρέπει να καταβάλλεται σε δολάρια ΗΠΑ με βάση την τιμή (fixing) του δολαρίου κατά την ημέρα εξοφλήσεως του λογαριασμού.

Μίσθωση αγόνων γραμμών

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Εύα. Γιαννοπούλου εγκρίθηκε η μίσθωση για το χρονικό διάστημα από 14 Δεκεμβρίου 1987 μέχρι 31 Ιανουαρίου 1988 των κύριων αγόνων ακτοπολικών γραμμών Κύμης, Βορ. Ελλάδος, Μυτιλήνης και Αγ. Κωνίνου, Βόρ. Ελλάδας, Μυτιλήνης.

Συγκέντρωση

Οι Ένώσεις ΠΕΜΕΝ, ΠΕΝΕΝ και ΣΤΕΦΕΝ-ΣΩΝ ανακοίνωσαν ότι θα πραγματοποιήσουν στις 14 Ιανουαρίου, στις 10.30 π.μ. στον Πειραιά, συγκέντρωση, με κύρια αιτήματα την κατοχύρωση της εργασίας και την αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών, την εγκαίρως υπογραφή των ΣΣΕ με ικανοποιητικές αξιολογήσεις, τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, καθώς και την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσεως των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Νοέμβριο 448 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η Σχολή Σωστικών

Από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπρόπυργο αποφοίτησαν τον Νοέμβριο 269 ναυτικοί.

Από την ημέρα που άρχισε να λειτουργεί η Σχολή μέχρι τις 30 Νοεμβρίου αποφοίτησαν συνολικά 74.065 ναυτικοί, καθώς και διάφορα άλλα άτομα που ασχολούνται με παραπλήσια επαγγέλματα.

Η νέα διοίκηση των πρακτορειακών

Το νέο διοικητικό συμβούλιο του Πανελληνίου Συνδέσμου Ατμοπολικών και Πρακτορειακών Υπαλλήλων που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες του συνδέσμου συγκροτήθηκε σε σώμα ως ακολούθως:

Δημ. Καλαπόδης πρόεδρος, Δημ. Βρόντος αντιπρόεδρος, Χρ. Αθανασόπουλος γεν. γραμματέας, Ιωάν. Μαρωνίτης ταμίας, Κων. Λάμπας, Δημ. Τσιριγώτακης, Φιλ. Γιββαλάκης, Δήμητρα Καραβοκύρη και Κων. Τσακίρης σύμβουλοι.

ΝΑΥΠΗΓΟΙ - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ

Με καλή γνώση Αγγλικής

Ζητούνται από Μεγάλη Ναυτιλιακή Εταιρία.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού — Τ.Θ. 80 127 Πειραιά

ANYONE WHO HAS KNOWLEDGE ABOUT NOMIKOS LINES VESSEL "DELOS" (photos, sales folders, newspaper clippings)

PLEASE CONTACT LOTHAR UHLING

Waffnergasse 8, 8400 Regensburg, W Germany.

("Delos" served as Cruise vessel in Greece 1961-1967)

Πρόστιμα

Πρόστιμο 100.000 δρχ. επέβαλε το λιμενρχείο Θεσσαλονίκης στον Πλοίαρχο του με σημαία Ίσλανδίας φορτηγού πλοίου «HVA LVI» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με πετρελαιοειδή κατάλοιπα.

Εξάλλου πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε το λιμενρχείο Πειραιώς στον υπεύθυνο της εταιρείας NAVITRADE MARITIME γιατί τό υπό διάλυση πλοίο της εταιρείας προκάλεσε ρύπανση με πετρελαιοειδή κατάλοιπα στην θαλάσσια περιοχή μπροστά από το διαλυτήριο «ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΟΥ».

Τό λιμενρχείο της Καλαμάτας

Ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος εγκαινίασε στις 20 Δεκεμβρίου το νέο κτίριο του λιμενρχείου στην Καλαμάτα, του οποίου περατώθηκαν πρόσφατα οι εργασίες επίσκεψης του, από τις ζημιές που είχε υποστεί, κατά το σεισμό της 13ης Σεπτεμβρίου 1986.

Ζητούν να μην έχουν σειρήνες

Τό Σωματείο Ίδιοκτητών Έπαγγελματιών Τουριστικών Σκαφών με έγγραφό του προς τό Υπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε να έπεκταθεί ή απαλλαγή από την υποχρέωση τοποθέτησας σειρήνων όμίχλης με τίς προδιαγραφές που προβλέπει τό Π.Δ. 559/85 και στά έπαγγελματικά και τουριστικά σκάφη μέχρι και 15 μέτρα.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στον βαθμό του υποπλοίαρχου ΛΣ οι άνθυποπλοίαρχοι Έλευθ. Φερύσης, Έλευθ. Σταΐκος, Απόστ. Άλεξάτος, Παρ. Σαλίβερος, Βασ. Τσετούρας, Νίκ. Χαμηλάκης, Ίωάν. Κέκερης, Δημ. Νεόφυτος, Κων. Σούλης, Δημ. Τσιμπούρης, Έμμ. Μαμαλάκης, Νίκ. Άράρης, Άγγ. Γιαννακόπουλος, Νίκ. Χουχουρέλος, Εύαγ. Σαριδάκης, Άλέξ. Μπίτζης, Ήλίας Μανάκος, Απόστ. Πουλιάκας, Εύαγ. Καλαπαλίκης, Κωνστ. Λεγάκης, Καγιούλης και Γιώργ. Νάκος.

Έξ άλλου προήχθησαν στον βαθμό του ό άνθυποπλοίαρχοι οι σημαιοφόροι (ΕΥ), Σπύρ. Βήτας, Βασ. Ξυλογιαννόπουλος, Εύαγ. Δημόπουλος, Γιώργ. Λαμπάτος, Βασ. Μαχίας, Έμμ. Βασιλείου, Περι. Κεφαλλονίτης, Δημ. Λιακόπουλος, Νίκ. Δούκας, Δημ. Λεϊμονής, Δημ. Μπρούσαλης, Εύαγ. Νίτης και Άντ. Ζωγραφίδης και στον βαθμό του σημαιοφόρου ό άνθυπασπιστής Νίκος Κουτίης.

Έξ άλλου με άλλα Προεδρικά Διατάγματα έπαναφέρεται στην ένεργό ύπηρεσία ό πλοίαρχος Μερκ. Φουρτούνας και άποστρατεύεται ό άνθυποπλοίαρχος Άνδρ. Βλάχος.

Τέλος με άπόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως άποτάχθηκε από τό Λιμενικό Σώμα ό έπικελευστής Νίκ. Βαβουράκης ό όποιος, όπως είναι γνωστό, βρίσκεται προφυλακισμένος, κατηγορούμενος για την ύπόθεση της κλοπής όπλων από τό λιμενρχείο της Ραφήνας.

Τό Έμερολόγιο των ναυτικών πρακτόρων

Τό Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Άττικής — Πειραιώς κυκλοφόρησε ένα καλάσθητο έμερολόγιο τοΐχου του 1988 με εικόνες παλαιών και νέων ίστιοφόρων. Τό Σωματείο που ίδρύθηκε τό 1986 στεγάζεται στο Μέγαρο ΤΑΝΓΪΥ, Άκτή Μιαούλη 17-19.

Ο κ. Τουρκολιάς έπικεφαλής των Ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Bank of America στην Έλλάδα

Η Bank of America άνακοίνωσε στις 28 Δεκεμβρίου τό διορισμό του Άντιπροέδρου της Άλέξανδρου Γ. Τουρκολιά σαν έπικεφαλής της Τράπεζας στο τομέα της Έλληνικής Ναυτιλίας με έδρα την Άθήνα, μετά τό κλείσιμο του ύποκαταστήματος της στο Πειραιά που έγινε στις άρχές του μήνα.

Όπως άνέφερε ό Άντιπρόεδρος της Τράπεζας Bernard Krugne, υπεύθυνος των χρηματοδοτήσεων της ναυτιλίας στην Εύρώπη, ή ομάδα αυτή θά δραστηριοποιηθεί στο το-

μέα της δανειοδότησης της Έλληνικής Ναυτιλίας, με έπικεντρο των προσπάθειών της τίς συναλλαγές με τους σημαντικότερους έφοπλιστές, όσον άφορά την άποδεδειγμένα έπιτυχημένη δραστηριότητα στο τομέα τους.

Οί έργασίες της Τράπεζας έχουν τώρα συγκεντρωθεί στην Άθήνα. Η νέα αυτή ομάδα, υπεύθυνη για την Έλληνική Ναυτιλία, άποτελείται από προσωπικό του ύποκαταστήματος του Πειραιά.

Έλάχιστα πλέον τά παροπλισμένα

Κατά τό διάστημα μεταξύ 11 Νοεμβρίου και 30 Δεκεμβρίου 1987 ή άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 104.832 τον. γκρός και παράλληλα ό αριθμός των παροπλισμένων πλοίων στά άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 16 μονάδες.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στις 30 Δεκεμβρίου σε 74, συνολικής χωρητικότητας 1.922.074 τον. γκρός, έναντι 90, συνολικής χωρητικότητας 2.026.906 τον. γκρός στις 11 Νοεμβρίου. Από αυτά 15 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.502.602 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 20 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 121.895 τον. γκρός ήταν έπιβατηγά.

Έξάλλου από τά πλοία αυτά 57 συνολικής χωρητικότητας 1.474.891 τον. γκρός (12 δεξαμενόπλοια, 1.178.690 τον. γκρός, 28 φορτηγά 208.336 τον. γκρός και 17 έπιβατηγά 87.865 τον. γκρός) ήταν με έλληνική σημαία και 17 πλοία συνολικής χωρητικότητας 447.183 τον. γκρός (3 δεξαμενόπλοια 341.912 τον. γκρός, 11 φορτηγά 71.241 τον. γκρός

και 3 έπιβατηγά 34.030 τον. γκρός) ήταν με ξένες σημαίες.

Οί άπόπλοι

Μεταξύ 13 Νοεμβρίου και 30 Δεκεμβρίου 1987 άπέπλευσαν τά εξής πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία άπόπλου).

● Έλευσίνα, θέση Β': τά φορτηγά «Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης» (18.11.87) και «Δημήτρης Π.» (25.10.87) και τά δεξαμενόπλοια «Μπρήζ» (9.12.87) και «Μαρινίκη» (27.11.87).

● Έλευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «Ρέα» (13.11.87), «Γκόλντεν Σουάν» (10.12.87), «Νέλλα» (28.11.87), «Άγία Σκέπη» (27.11.87), «Σίφνος» (16.12.87), «Νείβη Πρόγκρες» (8.12.87), «Κέα Ρήφερ» (30.11.87), «Ρήτζεντ Σκάϋ» (2.12.87), «Τρανσκοντέινερ Ι.» (3.12.87), «Μακρήφερ» (27.11.87) και «Κοντόρα» (22.12.87) και τά έπιβατηγά «Άκουάριους» (12.12.87) και «Άδριάτικ Στάρ» (16.12.87).

● Χαλκίδα: Τό δεξαμενόπλοιο «Βυζαντιν



GRECAR Ε.Π.Ε.

• **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**

• **ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

• **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**

• **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ

ΕΓΓΥΗΣΗ

ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ

ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549

Αθηνά '85

Εντέβορ» (18.12.87).

• Αστακός: τό φορτηγό «Ζάντε» (28.10.87).

Οι παροπλισμοί

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στά κάτωτέρω άγκυροβόλια τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία παροπλισμού):

• Έλευσίνα, θέση Β': τά δεξαμενόπλοια «Βορράς» (3.11.87) καί «Ολύμπικ Άρμουρ II» (25.12.87).

• Έλευσίνα, θέση Γ': τό δεξαμενόπλοιο «Γκέιλ» (16.12.87), τά έπιβατηγά «Μεντιτεράνιαν Σκάυ» (31.10.87) καί «Κονστελέϊσον» (19.12.87) καί τά φορτηγά «Χίος Κλίπερ» (23.12.87) καί «Ρίγκολ» (19.11.87).

Η νέα διοίκηση της ΠΕΠΕΝ

Τή Δευτέρα θά συνέλθει τό νεοεκλεγέν διοικητικό συμβούλιο τής Πανελληνίας Ένώσεως Πλοιάρχων προκειμένου νά εκλέξει τό προεδρείο (πρόεδρος, αντιπροέδρους, γεν. γραμματείς καί ταμιά).

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο τής ΠΕΠΕΝ πού προήλθε από τίς τελευταίες άρχαιρεσίες έχει ως έξής (οί εκλεγέντες αναφέρονται κατά τή σειρά εκλογής, έντός δέ παρενθέσεως αναγράφεται ό αριθμός τών ψήφων πού συγκέντρωσε έκαστος):

Ίωάν. Χαλάς (3.206), Ίωάν. Τσούρας (2.742), Γεώργ. Δούκας (2.613), Ίωάν. Λιόκουρας (2.534), Ίωάν. Ψαρράς (2.520), Άθαν. Βαρίνος (2.441), Εύαγ. Σκανδάλης (2.366), Νικ. Τομαράς (2.264), Βύρ. Σελεμέτας (2.251), Άριστ. Λημνιός (2.172), Κων. Γκριτζάλας (2.083), Ίωάν. Κοκοσούλης (2.072), Γεώργ. Βελισσαράτος (2.045), Γεώργ. Κούνουπας (2.042), Εύαγ. Φαφαλιός (2.017), Γεώργ. Κατσιμπήρης (2.001), Άναστ. Ντούνης (1.992), Γεώργ. Λυμπερης (1.980), Θεόδ. Παπαϊωάννου (1.793), Νικ. Μαλεΰρης (1.929) καί Γρηγ. Άβδελας (1.896).

Ές άλλου αναπληρωματικοί σύμβουλοι έξελέγησαν οί Γεώργ. Τσιφάκης (1.782), Γεώργ. Γρυπιάος (1.786), Στ. Κουράκος (1.681), Άθαν. Γκίκας (1.585), Δημ. Πυρόβολος (1.372), Χαρ. Άρκαλάκης (1.358), Έμμ. Λαμπρινός (1.320), Άντ. Άλαφραγκής (1.271) Κων. Δασκαλέας (1.234) καί Ίωάν. Ριζαάκος (1.155).

Στίς άρχαιρεσίες ψήφισαν 4.231 πλοίαρ-

χοι καί τά έγκυρα ψηφοδέλτια ήταν 4.001.

Χωρίς ΦΠΑ οί πραγματογνώμονες

Τό ύπουργείο Οικονομικών διευκρίνισε ό-τι οί ύπηρεσίες πραγματογνώμοσύνης πού παρέχονται γιά λογαριασμό τών πλοιοκτητών καί έξυπηρετούν άμεσα τά πλοία καί τά φορτία τους, άπαλλάσσονται από τόν Φ.Π.Α. ύπάγονται σέ ΦΠΑ. Άντίθετα ύπάγονται σέ ΦΠΑ πραγματογνώμοσύνης πού παρέχονται γιά λογαριασμό ασφαλιστικών εταιριών, γιά πλοία ή τά φορτία τους, γιατί οί ύπηρεσίες αυτές δέν έξυπηρετούν άμεσα τίς ανάγκες τών πλοίων καί τών φορτίων τους.

Ύν άμεσα τίς άνάγκες τών πλοίων καί τών φορτίων τους.

Άρχαιρεσίες τών έφοδιαστών

Όρίσθηκε γιά τίς 25 Ίανουαρίου ή γενική συνέλευση τών μελών του Πανελληνίου Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων κατά τήν όποία θά διεξαχθούν άρχαιρεσίες γιά τήν άνάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου γιά τήν έπόμενη διετία.

Στή γενική συνέλευση θά γίνει έπίσης άπολογισμός τών πεπραγμένων, έγκριση του ίσολογισμού έτους 1987 καί του προϋπολογισμού έτους 1988.

Σέ περίπτωση έλλείψεως άπαρτίας ή γενική συνέλευση θά πραγματοποιηθεί τήν 1η Φεβρουαρίου.

Υπό Έλληνική διεύθυνση

Η γνωστή άμερικανική εταιρία General Steamship Corporation, ή όποία διατηρεί γραφεία στά μεναλύτερο λιμάνι τής δυτικής άκτής τών Ηνωμένων Πολιτειών, ίδρυσε κεντρικό πρακτορείο στή Νέα Όρλεάνη υπό τή διεύθυνση του άρχιπλοιάρχου τής εταιρίας «Προμηθεΰς» κ. Ηλία Καταροΰ.

Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, ή έν λόγω άμερικανική εταιρία πρόκειται νά δημιουργήσει πρακτορεία καί στα λιμάνια τής ανατολικής άκτής τών Ηνωμένων Πολιτειών.

Η χριστουγεννιάτικη γιορτή στο σχολείο «ΑΡΓΩ»

Τό Ειδικό Σχολείο «ΑΡΓΩ» του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών διοργάνωσε στίς 23 Δεκεμβρίου χριστουγεν-

νιάτικη γιορτή στή διάρκεια τής όποίας στά παιδιά διανεμήθηκαν παιχνίδια καί άλλα δώρα μεταξύ τών όποιων ήταν καί ισάριθμα μέ τά παιδιά μουσικά όργανα γιά τή μικρή τους όρχήστρα πού είχαν προσφερθεί από τά μέλη του Σωματείου καί από φίλους του Σχολείου. Τά παιδιά χάρηκαν τή γιορταστική άτμόσφαιρα πού είχαν δημιουργήσει μέ πολλή αγάπη ή διευθύντρια καί τό προσωπικό του σχολείου καθώς καί τό χριστουγεννιάτικο δέντρο πού είχε προσφέρει μαζί μέ τά παιχνίδια ό κ. Γερ. Άγούδημος.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι έκτός από τούς ναυτικούς μας καί τίς ναυτιλιακές εταιρίες, ή προσπάθεια του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών έχει εύαισθητοποιήσει καί έπιχειρήσεις πού σχετίζονται μέ τή Ναυτιλία οί όποιες βοηθούν ήδη τό έργο πού έχει αναληφθεί. Συγκεκριμένα, ό κ. Α. ΛΑΝ ROSS, τής εταιρίας ROSS SHIPBROKERS πρόσφερε 1.400.000 δρχ. πού μαζί μέ 2.000.000 δρχ. πού πρόσφερε ναυτιλιακή εταιρία του Πειραιώς στή μνήμη του πλοίαρχου τής Άγγελου Σιδέρη άγοράσθηκε ένα σχολικό αυτοκίνητο γιά τίς ανάγκες του Σχολείου. Έπίσης οί έπισκευαστές Άδελφοί Δημ. Δούρου πρόσφεραν 500.000 δρχ. στή μνήμη του άδελφού τους Νικολάου Δούρου.

Τό Δ.Σ. του Σωματείου σέ σχετική ανακοίνωση του εκφράζει τίς θερμές του ευχαριστίες σέ όσους βοήθησαν μέ τήν αγάπη τους στήν έπιτυχία τής χριστουγεννιάτικης γιορτής καί γενικά όλους έκείνους πού θυμήθηκαν τά παιδιά τίς ήμέρες αυτές καί εύχεται ύγεία, εύτυχία καί πρόοδο σέ όλους.

Οί ύποτροφίες του Ίδρύματος Γουλανδρή

Τό Ίδρυμα Βασίλη καί Έλίζας Γουλανδρή προκηρύσει τό τέταρτο κατά σειρά πρόγραμμα χορήγησης ύποτροφιών γιά μεταπτυχιακές σπουδές στό έξωτερικό σέ κλάδους πού έχουν σχέση μέ τήν τέχνη εις μνήμην Παντελή Π. Καραδόντη.

Γι' αυτό τό χρόνο ή έπιτροπή ύποτροφιών θά εξέτάσει μέ ιδιαίτερο ένδιαφέρον αιτήσεις πού θά άφορούν τή συντήρηση ή έλαιογραφιών, καθώς καί πτυχιόχων ζωγραφικής τών Άνωτάτων Σχολών Καλών Τεχνών, οί όποιοι θά έπιθυμούν τή μετεκπαιδευσή τους σέ αντίστοιχες σχολές του έξωτερικού.

Πληροφορίες θά παρέχονται μόνο τηλεφωνικά στά τηλέφωνα 7210.706 καί 7223.714 από 10.00 - 13.00 καί 16.00 - 18.00.

Προθεσμία ύποβολής αιτήσεων καί δικαιολογητικών όρίζεται ή 31η Μαρτίου 198 (6, Πάνου Άραβαντινού, Άθήνα 106 74).

Θάνατος ναυτικού

Τά Χριστούγεννα πέθανε από καρδιακό έπεισόδιο στό φορτηγό «Άνδριώτης, ό ήλεκτρολόγος Χαρ. Τζερεφός, 39 χρόνων, ένώ τό σκάφος βρισκόταν κοντά στό λιμάνι Άμπιτζάν τής Άκτής του Έλεφαντοστού. Τό θάνατο του Τζερεφού, ή σορός του όποιου θά μεταφερθεί στήν Έλλάδα γνωστοποίησε στό YEN.

Καί τραυματισμός

Ό Χαρ. Βάχκος, 22 έτών, ναύτης στό Ε/Γ-Ο/Γ «Ολύμπια» τραυματίστηκε σοβαρά στό πρόσωπο από κάβο πού έσπασε κατά τούς χειρισμούς πυρμονοτήσεως του πλοίου στό λιμάνι τής Σητείας. Ό τραυματίας μεταφέρθηκε άρχικά στό Γενικό Κρατικό Νοσοκομείο Σητείας καί κατόπιν στό Βενιζέλειο Νοσοκομείο Ήρακλείου όπου νοσηλεύεται.



“CARS IMPORT” TAX FREE CARS

ναυτικοί - επαναπατριζόμενοι - πολύτεκνοι - ανάπηροι

- καινούργια - μεταχειρισμένα αυτοκίνητα
- παράδοση μέσα σε 1 εβδομάδα
- χαμηλό κόστος μεταφοράς
- δωρεάν εκτελωνισμός

Επικοινωνήστε μαζί μας για να σας στείλουμε προσφορά και προσπέκτους

ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΑΣ ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΜΑΣ

Κολοκοτρώνη 74-76 Πειραιάς τηλ. 4126319 - 4119833 - TLX: 223193 EUGE GR

Δωρεές στην Κεφαλλονιά

Ἐπ' εὐκαιρία τῶν ἑορτῶν ὁ κ. Γερ. Ἀγούδημος ἀπέστειλε στὸν Μητροπολίτη Κεφαλοντίας κ. Σπυριδῶνα ἐπιταγὴ 750.000 δρχ. εἰς μνήμην τοῦ πατρὸς του Ἀλεξάνδρου Ἀγούδημου καὶ τῆς νύφης του Πηνελόπης Ἀγούδημου μέ τὴν παράκληση ἀπὸ τὸ ποσὸν αὐτὸ νὰ διατεθοῦν 150.000 δρχ. στὸν ἱερέα τῆς Ἀγίας Εὐφημίας κ. Ἰωάννη Ἀμιτσή γιὰ τὴν κάλυψη ἀναγκῶν τῆς ἐνορίας του, ἀνὰ 100.000 δρχ. ἀντιστοίχως στὸ Γηροκομεῖο καὶ στὸ Ὁρφανοτροφεῖο Ἀργοστολίου καὶ 400.000 δρχ. νὰ διατεθοῦν ἀπὸ τὸν Μητροπολίτη ὅπου ἐκεῖνος κρίνει σκόπιμο. Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ὁ κ. Ἀγούδημος διέθεσε σημαντικὸ ποσὸ γιὰ τὴν ἀγορὰ τροφίμων γιὰ τὸ Γηροκομεῖο καὶ ρουχισμοῦ γιὰ τὸ Ὁρφανοτροφεῖο τοῦ Ἀργοστολίου, σύμφωνα δὲ μέ πληροφορίες ὁ κ. Ἀγούδημος πρόκειται νὰ προβεῖ σύντομα σὲ μιά νέα σημαντικότερη δωρεά.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΔΗΜ. ΛΩ

«ΑΙΩΝΕΣ ΑΚΜΗΣ»

Στὴν «Σύντομη Ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», ὅπως τὴν ὀνομάζει, ὁ φίλτατος Ματθαῖος Δημ. Λῶς παρουσιάζει σὲ μιά πολὺ ἐπιμελημένη ἐκδόση τὴν ἐξέλιξη τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Τὸ ἀξιόλογο ἔργο διαιρεῖται σὲ τέσσερις ἐνότητες καὶ καλύπτει τὴν ναυτιλιακὴ ἐξέλιξη τῶν Ἑλλήνων ἀπὸ τὴν προελληνικὴ ἐποχὴ μέχρι καὶ τὰ σύγχρονα χρόνια πού ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν Ἑλλήνων ἐφθασε στὴν κορυφὴ ξεπερνώντας σὲ ἀριθμὸ τὰ 2.600 πλοῖα καὶ σὲ μεταφορικὴ ικανότητα τοὺς 50 ἑκατ. τόννους.

Οἰκονομολόγος, διδάκτορας τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Λωζάννης, ὁ Ματθαῖος Λῶς ἀνή-

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Δ.Σ. τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς Ἑνώσεως συνελθὼν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΜΠΕΖΗ

διακεκριμένου παράγοντος εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Ναυτιλιακὸν χώρον διατελέσαντος Προέδρου τῆς «Διεθνούς Ναυτικῆς Ἑνώσεως» καὶ ἀκούσαν τοῦ Προέδρου αὐτοῦ ὁ ὁποῖος ἐξήρε τὶς ἀρετὰς του καὶ τὶς μακρόχρονες ὑπηρεσίες τὶς ὁποῖες προσέφερε ὁ ἐκλιπὼν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν «Διεθνὴ Ναυτικὴν Ἑνωσιν»,

ἀποφασίζει:

1. Νά παραστῇ τὸ Δ.Σ. εἰς τὴν κηδεῖαν.
2. Νά ἀποστέλῃ ἀντίγραφον τοῦ παρόντος ψηφίσματος εἰς τὴν οἰκογένειαν αὐτοῦ.
3. Ἀντὶ στεφάνου νὰ διατεθοῦν εἰς μνήμην του δραχμαὶ 20.000 ὑπὲρ τοῦ Τμήματος Ναυτικῶν Σπουδῶν τοῦ Πειραιῶς Συνδέσμου.

Πειραιᾶς 22 Δεκεμβρίου 1987

Ὁ Πρόεδρος
Δ.Ν. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ.

Ὁ Γεν. Γραμματεὺς
Ν.Λ. ΤΕΛΕΙΩΝΗΣ

κεῖ στὴν τέταρτη γενιά τῆς παραδοσιακῆς οἰκογένειας τῶν Λῶ πού ἐπιδόθηκαν στὴν ναυτιλία ἀπὸ τὸ 1829, ἀπόκτησαν τὰ πρῶτα τους ἀτμόπλοια τὸ 1914 καὶ διακρίθηκαν ὄχι γιὰ τὸ ἀριθμητικὸ μέγεθος τοῦ στόλου τους ἀλλὰ γιὰ τὴν ὑψηλὴ ποιοτικὴ στάθμη τῶν πολλῶν πλοίων πού διαχειρίσθηκαν μέχρι σήμερα.

Τὸ ἔργο «Αἰῶνες Ἀκμῆς» προσφέρει μιά συμπυκνωμένη καὶ ὑπεύθυνη ἀπεικόνιση τῆς μακραίωνης πορείας τῆς ἑλληνικῆς ναυτοσύνης, συμπληρῶνεται ἀπὸ πολλὰ ἐγχρω-

μες παραστάσεις καὶ ἀπευθύνεται στὸ εὐρύτερο ἑλληνικὸ κοινὸ πού διαβάζοντάς το θὰ πλουτίσει τὶς γνώσεις του γύρω ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πού ἀναμφισβήτητα ἀποτελεῖ μιά ἀπὸ τὶς λαμπρότερες σελίδες τῆς ἱστορίας μας.

Σημειώνεται τέλος ὅτι τὸ ἔργο εἶναι ἡ πρώτη ἐκδόση τῆς σειρᾶς «ΑἰΠΟΣ» τῶν ἐκδόσεων τοῦ ἐκδοτικοῦ οἴκου «ΑΚΡΙΤΑΣ» πού ἐκδίδει καὶ τὸ ὁμώνυμο τριμηνιαῖο περιοδικὸ βιβλιοφιλίας.



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

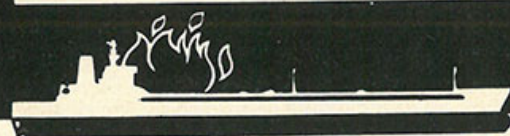
TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PH)

(WUI-63329 ELLIN PH)

* ITT 42018 EL GRECO PH

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΩΣΤΑΣ Η.	Μάλτας	9.981	1970	Κατά την εκφόρτωση στη Μόγκλα, υπέστη πυρκαϊά στις 25/12.
ΣΑΝΣΕΤ	Μάλτας	1.600	1967	Ήμσχαβεν για Τυνησία, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στις 18/12, ΝΔ του Άμστερνταμ και έμεινε άκυβέρνητο.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	Έλληνική	13.800	1983	Κατά το ταξίδι προς Μπότγουντ υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής στις 20/11.
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν.	Κύπρου	22.273	1986	Υπέστη ζημία στη μηχανή στις 14/12 και κατευθύνθηκε προς Μιζουσίμα.
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	Έλληνική	58.397	1981	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στο Πόρτ Τάλμπαρ, στις 13/12 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Έλληνική	16.267	1977	Συγκρούστηκε στο Φλάσιγκ στις 11/12, με το αλιευτικό «Van Dyck» και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	Έλληνική	15.819	1981	Αγκυροβολημένο στο Μιλουουάκη, προσέκρουσε λόγω κακοκαιρίας σε προβλήτα στις 15/12 και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	Έλληνική	33.500	1980	Προσάραξε έμφορτο σιδηρομεταλλεύματα, στον π. Όρινόκο, στις 15/12.
ΜΙΛΗ Μ.	Κυπριακή	16.246	1974	Κατά το ταξίδι προς Μπουσίρ, εβλήθη υπό ιρακινών άεροσκαφών στις 15/12 και στις 16/12 και υπέστη πυρκαϊά.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Έλληνική	14.722	1977	Επιθεωρήθηκε στο Κεμπέκ, συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη από πρόσκρουση σε απόβραθρα στις 12/12. Αναλήφθηκαν προσωρινές επισκευές.
ΠΑΝΘΗΡ	Κυπριακή	44.140	1972	Υπέστη ζημία στο μηχανοστάσιο στις 26/12 και έμεινε άκυβέρνητο σε θέση 41.42 Β, 55.35 Δ.
ΠΟΤΑΜΙΑ	Κυπριακή	20.206	1965	Υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή ανοικτά της Σιγκαπούρης, στις 16/12 ή οποία κατεστάλη από πυροσβεστικό σκάφος.
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	Κυπριακή	16.885	1978	Επιθεωρήθηκε στο Νόρφολκ στις 14/12 συνεπεία ζημιών που υπέστη από κακοκαιρία στις αρχές Δεκεμβρίου.
ΦΡΗΠΟΡΤ	Κυπριακή	29.709	1973	Συγκρούστηκε με φορτηγίδες στον π. Μισισσιππή στις 12/12 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΡΙΑΔΝΗ	Έλληνική	45.678	1969	Εβλήθη υπό περσικών πλοίων στο Χορμούζ και υπέστη πυρκαϊά, στις 15/12. Τό πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ	Έλληνική	17.199	1984	Κατά το ταξίδι προς Μπαχραϊν, υπέστη επίθεση από περσικά πλοία στις 16/12, ανοικτά του Ράς αλ Χάϊμα και υπέστη πυρκαϊά που κατεστάλη από σωστικά σκάφη. Ρυμουλκήθηκε στο Ντουμπάι.
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	Έλληνική	51.732	1969	Εβλήθη στον Περσικό, υπό ιρανικού πλοίου, στις 11/12 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΦΙΛΙΚΟΣ	Έλληνική	48.682	1968	Εβλήθη υπό περσικού πλοίου στον Περσικό, στις 11/12 και υπέστη ζημιές.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καθώς εξαντλούνταν οι τελευταίες ημέρες του χρόνου ή παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου βρισκόταν σε στασιμότητα, χωρίς όμως τούτο να σημαίνει πρόβλημα άπασχολήσεως ή και πτωτική τάση στα ήδη κρατούμενα επίπεδα ναύλων. Αντιθέτως, πολλοί παρατηρητές της αγοράς με ικανοποίηση σημείωναν ότι ο αριθμός και ο όγκος των ήδη κλεισμένων ή τώρα συμφωνουμένων συμβολαίων για σιτηρά, γαιάνθρακες, μεταλλεύματα, κ.λ.π., προοιωνίζεται αύξηση της ζητήσεως χωρητικότητας εντός του 'Ιανουαρίου. "Αν σ' αυτό προστεθεί τό αναμενόμενο άνοιγμα της αγοράς της Νότιας Αμερικής, ή περαιτέρω άνοδος των ναύλων μέσα στους επόμενους μερικούς μήνες είναι κάτι περισσότερο από άπλη εικόνα.

"Αλλως, ή αγορά του δεκαπενθήμερου δεν παρουσίασε τις εξελίξεις που είχαμε θεωρήσει σαν πιθανές στο τελευταίο δελτίο μας. Χωρίς καμία σχεδόν υποχώρηση, και μέσα σε συχνά αντικρουόμενες πληροφορίες ως προς τον ακριβή ναύλο και τους όρους επί μέρους πράξεων, τα σιτηρά κρατήθηκαν σε υψηλούς τόνους που, εν πάση περιπτώσει, διατήρησαν την ισορροπία προσφοράς - ζητήσεως. Στις βασικές διαδρομές κρατήθηκαν σε σταθερά επίπεδα με ελαφρές διαφοροποιήσεις. Τα δολ. 19,25 - 19,75 σε πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία και τα δολ. 11,75 - 12,25, αναλόγως κυβισμού και μεγέθους, από Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ, τα δολ. 28,50 για 25.000 τόνους από Βόρειο Ειρηνικό για Αίγυπτο συνιστούν τις βάσεις μιας αγοράς που χαρακτηρίζεται υγιής.

Γαιάνθρακες και σιδηρομεταλλεύματα εστήριξαν την αγορά, ιδίως των μεγάλων πλοίων, με βελτιωμένους ναύλους σε όλες σχεδόν τις περιοχές. "Αξίες ιδιαίτερης μνείας οι ναυλώσεις της Ταϊβάν για 50-60.000 τόνους Αμερικανικών γαιανθράκων στα δολ. 15,80 φίο με 5 ημέρες φορτοεκφόρτωση. Στα μεταλλεύματα σημειώσαμε σημαντικό αριθμό πράξεων από Βραζιλία, Βενεζουέλα και Δυτική Αφρική.

"Ικανοποιητική ή παρουσία της ζάχαρης με τις λίρ. 15,25 φίο από 'Αγ. Μαυρίκιο για Λονδίνο.

Στά λιπάσματα, εκτός από τη δραστηριότητα της 'Ινδικής Κυβερνήσεως, σημειώσαμε τις από Μαύρη Θάλασσα προς Κίνα φορτώσεις με τούς 30.000 τόνους στα δολ. 32 φίο με 5.000/1.500 φορτοεκφόρτωση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

"Αντίστοιχες προς τις κατά ταξίδι ναυλώσεις υπήρξαν και οι μισθώσεις κατά ταξίδι ή

περίοδου με ιδιαίτερη έμφαση στο χώρο του 'Ατλαντικού όπου και σημειώθηκαν τα ανώτατα μισθώματα της περιόδου.

Καί ενώ οι ιδιαιτερότητες κάθε περιπτώσεως δεν επιτρέπουν συστηματική κλιμάκωση των πληρωθέντων μισθωμάτων, μπορούμε γενικά να θεωρήσουμε τα μισθώματα για πάναμαξ και υπερατλαντικά ταξίδια περί τις δολ. 9/10.000 ενώ αντίστοιχες πράξεις στην "Απω 'Ανατολή έφθαναν τα δολ. 8.200/8.750.

Στά handy (35-40.000 dwt) μέχρι και handy (27.000 dwt) τα μισθώματα κινήθηκαν μεταξύ δολ. 6.000 - 8.500, ίσως τα υψηλότερα από πολλού χρόνου, αναλόγως περιοχής και προδιαγραφών.

Στά δολ. 4.000 ήμερησίως κλείνονταν τα συνήθη φορηγά των 15.000 τόν. d.w. με εξαίσεις, αναλόγως περιοχής, που έφθαναν τις δολ. 6.000.

Μέχρι και δολ. 3,60 ανά τόν. d.w. κλείονταν τα πολύ μεγάλα (cape size) πλοία χύδην φορτίου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

"Η εκ των έορταστικών ήμερών συνήθης τάση προς άπραξία και κάποια άμχανία μεταξύ των μέσης ή μικρότερης έπιφανείας εμπόρων πετρελαίου μετά την πώση της τιμής του προϊόντος περιόρισαν την δραστηριότητα της ναυλαγοράς.

Στόν Περσικό Κόλπο, μέσα σε άνωμαλες συνθήκες που συνιστούν τό πολεμικό κλίμα

και οι συνεχείς επιθέσεις εναντίον «ναυτικών στόχων», από τις περιορισμένες σε αριθμό πράξεις διακρίναμε τις ναυλώσεις VL-CC προς δυσμάς στα WS 35 και προς 'Ιαπωνία στα WS 38, ενώ άξια μνείας είναι και εκείνη για 500.000 τόνους στα WS 27 για Μπαχάμας. "Η συγκριτική αξιολόγηση των διαφόρων ναυλώσεων ως προς τό μέγεθος και τό χρόνο καθίσταται ήδη μία πολύ δύσκολη υπόθεση εν όψει των συνεχών μεταβολών των έπασφαλίστρων πολέμου που άναμένεται και πάλι να αύξηθούν. "Επιπροσθέτως, οι νέοι πίνακες του WORLD SCALE θά απαιτήσουν μελέτη και σχολιασμό προκειμένου να υπάρξει σύνδεση μεταξύ των πεπραγμένων του 1987 και εκείνων του νέου έτους.

Με τη συμπλήρωση και του τελευταίου Δελτίου Ναυλαγοράς που αναφέρεται στο 1987, ο συντάκτης της στήλης εκφράζει τις θερμότερες εύχές του προς τούς αναγνώστες της και, έλλείψει δυνατότητας προσφοράς προς αυτούς άλλου δώρου, όπως οι ήμερες τό καλούν, άπλως εύχεται να είναι σε θέση να αναφέρει νέα καλά, δουλειές προσοδοφόρες, πλούσια κέρδη για εκείνους τούς αναγνώστες που άμεσα ενδιαφέρονται αλλά και για όλους τούς "Ελληνες που λίγο ή πολύ, κάτι έχουν να κερδίσουν από τη θάλασσα.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ: Σαίντ Λόρενς 19.600 τόν. σιτηρά Γκουάϊρα, δολ. 20,50 φίο 4 ήμερες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 - 'Ιανουαρίου 7.

ΜΕΡΙΤ: Μπουκάναν 60.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματα Γκιζόν, δολ. 6 φίο, 6 ήμερες, τέλη Δεκεμβρίου. ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. σιτηρά Ρόττερταμ δολ. 12,25 φίο, όφιν Γαλλία δολ. 14,25 φίο, 10 ήμερες, άμεση.

ΝΙΚΟΛΑΣ Α.: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 23,50, 4.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση.

Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: Βόρειο Ειρηνικό 25.000 τόν. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 28,50 φίο, 4 ήμερες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 25 - 'Ιανουαρίου 5.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Ποταμό Μισισσιππί 83.000 τόν. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 11,75 φίο, 11 ήμερες, 'Ιανουαρίου 20-31.

ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τόν. σιτηρά Μαρόκο, δολ. 18 φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχές 'Ιανουαρίου.

ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ 1: Κολούμπια ρίβερ 30.000 τόν. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 27 φίο, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 17-20.

ΔΑΝΑΚΟΣ: Κολούμπια ρίβερ 29.000 τόν. σιτηρά δολ. 27 φίο, 5 ήμερες /1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 5-1.

ΕΙΡΗΝΗ Α.: 'Αμερ. Κόλπο 107.000 τόν. σιτηρά Ρόττερταμ, δολ. 11,25 φίο, 15 ήμερες, τέλη Δεκεμβρίου.

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 22.000 τόν. γεννήματα Βαλένσια και Σεβίλλη, δολ. 18,25 φίο, 4.000/3.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 25-30.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 19,95 φίο, 11 ήμερες, 'Ιανουαρίου 1-15.

ΛΗΤΩ: Σαίντ Λόρενς 31.000 τόν. σιτηρά Δυτ. άκτή 'Ιταλίας, δολ. 16,38 φίο, 5.000/2.500 τόν., Δεκεμβρίου 18-24.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 20,50 φίο, 3.000 τόν. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-20.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ 32-34.000 τόν. σιτηρά Αίγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου,

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

δολ. 26 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 - Ιανουαρίου 5.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΙΑΞ: Άμερ. Κόλπο 33.000 τον. γεννήματα Χουέλβα και Σεβίλλη, δολ. 18 φίο, 5 ημέρες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 7-16.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόντς 65.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Γένοβα, δολ. 7 φίο, 2 1/2 1/2 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 1-5.

ΣΤΕΛΛΑ: Ποταμό Μισισσιππί 23.000 τον. σιτηρά Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 19,50 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 - Ιανουαρίου 4.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Καζαμπλάνκα, δολ. 18 φίο, 5.000/ 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση μέχρι Δεκεμβρίου 31.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 28,50 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 17-23.

ΑΟΥΡΟΡΑ: Χάμπτον Ρόντς με συμπλήρωση Ρίτσαρντς Μπαί 137.000 τον. γαϊάνθρακες Ιαπωνία, δολ. 12,25 φίο, 8 ημέρες, Ιανουαρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΠΑΣΙΘΕΑ: Σαλντάνχα Μπαί 150.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 8,25 φίο, 80.000/ 50.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 15-31.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ: Πόρτ Χέντλαντ 63.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 10,25 φίο, 3 ημέρες, τέλη Ιανουαρίου.

ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ: Βόρειο Γαλλία 20.000 τον. σιτηρά Άδριατική, δολ. 16,75 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Ρίτσαρντς Μπαί 108.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 9 φίο, φόρτωση κλίμακα/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 2-15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ: Γιούσαν 30.000 τον. λιπάσματα χύδην Κίνα, δολ. 32 φίο, 5.000/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβριο.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ: Πόντα ντό Ούμπο 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,65 φίο, 7 ημέρες, Ιανουαρίου 20 - Φεβρουαρίου 5.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Ρίτσαρντς Μπαί 100.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 8,75 φίο, φόρτωση κλίμακα/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Ιανουαρίου.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: Κέιπ Λαμπερτ 64.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Άμβέρσα, δολ. 10,40 φίο, 5 ημέρες, Δεκεμβρίου 27 - Ιανουαρίου 7.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΨ: 64.380 τον. d.w. του 1987, παράδοση στον πλοίο Κό Σιχάγκ Δεκεμβρίου 20-24, επαναπαράδοση Σκώ Πάσσερο, δολ. 8.400 την

ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΝΑΊ'ΑΝΤ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΣΑΝ ΒΙΑ: 33.663 τον. d.w. του 1977, παράδοση Στοκχόλμη άμεση, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ Νότ. Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ: 21.692 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμερ. Κόλπο Δεκεμβρίου 18-24, κυκλικό ταξίδι μέσω Περού, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 28.327 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βόρειο Γαλλία άμεση, επαναπαράδοση Άμπιτζάν, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ: 16.934 τον. d.w. του 1978, παράδοση Άμβούργο Δεκεμβρίου 16-20, ταξίδι μέσω Άκαμπα με επαναπαράδοση Πόρτ Σαΐδ, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 26.991 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σάντος άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.000 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΊ'ΝΙΚΟΛΑΣ 1: 20.950 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρεκαλάδα μέχρι Δεκεμβρίου 24, ταξίδι μέσω Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 105.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΕΊ'Π ΣΑΝ: 115.200 τον. d.w. του 1973, παράδοση Χάμπτον Ρόντς Ιανουαρίου 10-20, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 με πλοίο υπό έρμα.

ΦΑΔΕΡ: 27.572 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πλοίο Κάρντιφ άμεση, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 6.100 την ημέρα.

ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ: 26.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Αφρική Ιανουαρίου 4-8, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΝΑΜΕΛΙ: 23.150 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. Ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΠΑΝΘΗΡ: 61.188 τον. d.w. του 1982, παράδοση Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ: 16.984 τον. d.w. του 1972, παράδοση Έλ. Ταμπλαζό Δεκεμβρίου 16-23, επαναπαράδοση Περού, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.282 τον. d.w. του 1985, παράδοση Μπίν Κουασίμ Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Ιταλία, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ: 26.975 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ Δεκέμβριο, ταξίδι 2-4 μηνών προς δολ. 6.800 την ημέρα.

ΣΗΧΑΠΠΥ: 22.868 τον. d.w. του 1973, παράδοση Άμερ. Κόλπο Ιανουαρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Περού με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλεστον

δολ. 6.350 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.931 τον. d.w. του 1982, παράδοση στον πλοίο ιαπωνικού λιμένα άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ.: 27.290 τον. d.w. του 1970, παράδοση Βενετία άμεση, ταξίδι 60-90 ημερών με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΑΊ'ΛΣΑ: 29.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μαπούτο Δεκεμβρίου 25-30, επαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 28.327 τον. d.w. του 1974, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, επαναπαράδοση Άμπιτζάν, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΙΟΣ: 64.217 τον. d.w. του 1985, παράδοση Βαλτιμόρη Ιανουαρίου 10-20, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 10.500 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 61.166 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Ιανουαρίου 1-10, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαί με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ Ιαπωνία δολ. 9.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. Αφρική 118.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο WS 55, όψιόν Ακτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 57,5, Δεκεμβρίου 12.

ΣΚΥΡΩΝ: Παλάνκα 110.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 57,5, όψιόν Μεσόγειο WS 60, Δεκεμβρίου 23.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπετζαία 80.000 τον. Σαβόν-να WS 115, Δεκεμβρίου 17.

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.: Γέμπο 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΠΑ WS 145, Δεκεμβρίου 25.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Άνατολ. ακτή Μεξικού 80.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 50, Δεκεμβρίου 21.

ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Άμερ. Κόλπο 35.000 τον. καθαρά Άπω Άγατολή, δολ. 600.000 κατ' αποκοπή, Δεκεμβρίου 23.

ΣΗΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ II: Ελλάδα 24.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 224, Δεκεμβρίου 20.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Κολέ 90.000 τον. μέρος φορτίου Γαλλία, WS 80, Δεκεμβρίου 28.

ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. Άνατολ. όψιόν, WS 42,5, Δεκέμβριο.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Περσικό Κόλπο 120.000 τον. Ιαπωνία WS 45, Δεκέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΊ'ΤΖ: Δυτ. Αφρική 85.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 72,5, Δεκεμβρίου 25.

ΚΙΡΚΗ: Δυτ. Αφρική 90.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 81, Δεκεμβρίου 25.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. Αφρική 90.000 τον. Ακτή ΗΠΑ WS 77,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 75, Δεκέμβριο.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 35.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 152,5, Ιανουαρίου 5.

ΦΡΗΜΑΝ: Κωνσταντζα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 155, Δε-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.**

**2, AFENTOUYI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516088
TLX: 21 1330 FLOT GR.**

μεση.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ: Μπαχάμας 90.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 100, Δεκεμβρίου 25.
ΗΛΕΚΤΡΑ: Περσικό Κόλπο 140.000 τον. μέρος φορτίου Κόρπους Κρίστι, WS 55, Δεκεμβρίου.
ΡΟΔΟΣΗ: Γκέμπο 29.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 210, Δεκεμβρίου 28.
ΙΛΙΑΔ: Ζουετίνα 80.000 τον. Σαρρόκ, WS 150 άμεση.
ΟΒΕΛΙΞ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. μέρος φορ-

τίου, 'Απω 'Ανατολή, δολ. 70.00 κατ' άποκοπή, άμεση.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Δυτ. 'Αφρική 134.000 τον. 'Ισπανία, WS 70, 'Ιανουαρίου 1.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βενεζουέλα 30.000 τον. μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο, WS 260, Δεκεμβρίου 28.
ΛΑΡΝΑΚΑ: Λιβύη 18.000 τον. Γένοβα, WS 250, άμεση.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 255.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 35, Δεκεμβρίου 29.

— M/V FOREST BAY/ FOREST ISLAND (16.700/78) δολ. 5.000.000 έκαστον.
Χαρακτηριστικές οι τιμές των πλοίων γενικού φορτίου που άλλαξαν χέρια:
— M/S GIANNIS L. (SD14 του 1972) δολ. 1.450.000.
— M/S ACIRITAS (Freedom του 1971) δολ. 1.500.000.
— M/S ANNA (Freedom του 1971) δολ. 1.350.000.
— M/S MESSARIA (14.067/72) δολ. 1.450.000.

Οι αγοραπωλησίες

"Αν και ο ρυθμός της δραστηριότητας ήταν καταφανώς αργότερος από ό,τι προσφάτως συνηθίζεται — συνέπεια του της άποχής λόγω των άργιων — τό ενδιαφέρον για αξιόλογες μονάδες αλλά και για παλαιότερα πλοία σε λογικές τιμές παρέμεινε άμείωτο. Σάν διευκρίνιση, στον κατάλογο των πωληθέντων πλοίων που άκολουθεί περιλαμβάνονται και τά παραλειπόμενα του προηγούμενου δεκαπενθημέρου, πράγμα που διογκώνει τον αριθμό των σχετικών πράξεων.

Στά δεξαμενόπλοια, σημειώσαμε την πώληση αριθμού VLCC στίς τρέχουσες τιμές με πρωταγωνιστές τους 'Ιρανούς, που προσπαθούν νά αναπληρώσουν τίς έκ του πολέμου απώλειες και τους 'Ελληνες:

— T/T SIR CHARLES HAMBRO (290.300/73) δολ. 14.500.000 στό 'Ιράν.

— T/T MIRANDA (230.700/78) δολ. 14.500.000 στό 'Ιράν.

— T/T WORLD TRUTH (249.223/72) δολ. 10.200.000 σε 'Ελληνες της Νέας 'Υόρκης.

— T/T SOUTHERN CROSS TRADER (227.400/71) δολ. 9.750.000 σε 'Ελληνες.

Στά handy size, σημειώσαμε:

— M/T POPPY (84.500/81) δολ. 14.000.000 σε Νορβηγούς.

— M/T GOHO MARY (55.144) δολ. 9.500.000.

Στά μικρά μεγέθη, πλοία παραγώνων, κ.λ.π. θά αναφέρουμε:

— M/T THEBEN (31.600/77) δολ. 8.800.000 στους Κινέζους.

— M/T RAMBLER (30.300/73) δολ. 5.000.000.

Τέσσερα μικτά πλοία (OBO) φαίνεται ότι πέρασαν στά χέρια των Σοβιετικών αντί άβεβαίας συνολικής τιμής φερομένης μεταξύ

δολ. 65/75.000.000. Πρόκειται περί των M/V VIKING HEAD/VIKING CAPE / JOD VEE/ KOLLBJORG (54.600) του 1979/82/83/84, αντίστοιχα.

Πλούσιος ο άπολογισμός στά πλοία χύδην φορτίου όπου διακρίναμε:

— M/V SHINSHO MARU (115.960/76) δολ. 10.900.000.

— M/V ROVER (OBO) (101.800/73) δολ. 6.400.000 σε Νορβηγούς.

— M/V RANGER (OBO) (101.700/72) δολ. 5.900.000 σε Νορβηγούς.

— M/V CHATEAUGAY /ADIRONAR (77.100/84) dol. 29.000.000 synolik?h tim?h Eyr?o aB iresin.

— M/V BARON MINTO (32.131/70) δολ. 8.750.000 στην 'Αλγερία.

— M/V APOLLONIC (30.781/70) δολ. 2.350.000.

— M/V SINGA WILRIDER (30.300/82) δολ. 7.800.000 σε 'Ελληνες της Νέας 'Υόρκης.

— M/V COSMOS VICTORY (30.197/83) δολ. 9.250.000 στην 'Αγερία.

— M/V PARAMOUNT (27.600/77) δολ. 4.700.000 σε 'Ελληνες.

— M/V TRANSOCEAN PEARL (27.500/71) δολ. 1.750.000.

— M/V ATLANTIC SEAMAN (27.408/76) δολ. 4.000.000.

— M/V NEW HOPE (26.560/71) δολ. 2.200.000.

— M/V GEMMA PHOSPHATE (25.854/81) δολ. 6.500.000.

— M/V VALE (21.973/80) δολ. 5.350.000.

— M/V NOVSTAR (20.015/70) δολ. 1.750.000.

— M/V NAVIGATOR (18.955/74) δολ. 2.400.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σε μειωμένο τό ενδιαφέρον της Ταϊβάν, ή 'Απω 'Ανατολή κρατήθηκε 'σε ύποτονικούς ρυθμούς. Τό ενδιαφέρον προήλθε από μία πώληση στην Κίνα σε ύψηλή τιμή. 'Η Νότια Κορέα εσίγησε.

'Ας αναφέρουμε (LDT σε παρένθεση):
— ATLANTIC VENTURER (24.951) δολ. 187.50 (Κίνα)

— TOHO MARU (9.300) δολ. 170 (Ταϊβάν)

— BALDER CHUANCHON (4.341) δολ. 175 (Ταϊβάν)

— GOLDEN STATE (5.889) δολ. 170 (Ταϊβάν)

Στόν 'Ινδικό 'Ωκεανό σημειώσαμε:

'Ινδία:
— EUROPE (6.250) δολ. 195
— PONA (1.814) δολ. 165

Μπαγκλαντές

— DZHORDANO BRUNO (15.420) δολ. 195
— OKHOTSK (6.237) δολ. 186
— BALDONE (7.211) δολ. 194

Πακιστάν

— ANDOMALES (3.450) και SHENKURSK (2.284) δολ. 163.

Τέλος, σάν ειδικής φύσεως πράξη, μή χαρακτηριστική της αγοράς, αναφέρουμε την πώληση του M/S TRIAENA (2.500 τον.) αντί δολ. 92 με παράδοση Χαλκίδα 'ως έστί».

Με τό τέλος της χρονιάς, ό συντάκτης της στήλης εύχαριστεί τους αναγνώστες για την προσοχή τους κατά τη διάρκεια του 1987 και τους εύχεται κάθε εύτυχία και εύημερία για τό 1988 και για τά χρόνια που έρχονται...

ΓΕΓΟΝΟΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

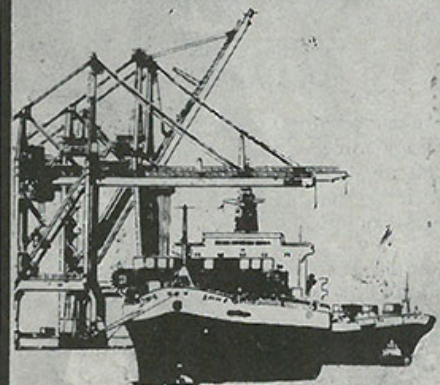
Η ΑΛΦΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ LTD

(ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ «ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.»)

ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΣ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1988 ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΕΙ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΕ ΤΑ ΦΗΜΙΣΜΕΝΑ ΧΡΩΜΑΤΑ HEMPELS, ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ, ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΑΠΑΡΑΜΙΛΛΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΝ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΤΗΣ HEMPEL ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ. ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΘΑ ΣΑΣ ΕΠΙΣΚΕΦΘΟΥΝ ΓΙΑ ΝΑ ΣΑΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΟΥΝ ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΗΣ HEMPEL.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Κυθήρων 2, ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 48.25.811 (5 γραμμές)
TELEX: 21-2601, 21-2602
TELEFAX: 418109

NAFTIKA CHRONIKA



SEA POLLUTION

Sea pollution by urban effluents is a world wide problem which needs international cooperation if it is to be solved. Among examples of such cooperation is the agreement between the Danish Mærsk company and the British Institute of Oceanographic Research for the study of the consequences on the environment of dumping raw sewage into the sea.

According to the final report of the Institute the only way to avoid pollution is to dump the sewage at a depth of 4,000 metres. Only then are the toxic wastes harmless to fish and sea plants according to experiments conducted off the south west coast of Ireland. The report also recommends that the sludge at terminals should be transferred by small craft to a larger vessel of 100,000 tons which could then proceed to selected positions where the wastes can be dumped. The ship's pumps could eject the wastes at a rate of 1000 tons per hour through a weighted pipe which could lie on the sea bottom. It is estimated that such a vessel could handle 1.7 million tons of wastes per annum.

Today, some European countries (Britain, Ireland, Netherlands, Spain) discharge their wastes in shallow waters and Britain alone discharges 11 million tons per annum. This fact has caused anxiety with regard to the sea environment and it was natural that it should arouse the interest of the ECC which has recommended a decrease of ten per cent in the annual volume of wastes discharged.

SCREENING THE REGISTER

We are informed that the Minister of Mercantile Marine, Mr. Evangelos Yannopoulos intends to go ahead with screening the Greek register and removing from it ships that no longer exist but which for purely bureaucratic reasons continue to be carried on it. The result is

a constant hassle for their former owners who are charged dues and other taxes and a burden on the states as well which has to contribute to international bodies on the basis of total Greek tonnage.

THE ACADEMIES

The Minister of Mercantile Marine, Mr. Yannopoulos, is to be commended for his intention to clear up the situation with regard to the country's merchant navy academies. In this respect, the minister said: "From next year, those apprentices who do not study or who fail to attend classes will be sent home. In such cases, their dispensation from doing their military service will be waived and they will have to go into the armed forces. We are keenly interested in those who really desire to follow a career at sea and become professional seamen. We are more particularly interested in those who graduate from the academies and who become ship's officers. The shipowners I met in London expressed their anxiety in this respect because as things are going now, we shall not have any officers at all in 10-15 years' time".

tional Chamber of Commerce in Paris the main subject discussed was bareboat charters and the advantages and disadvantages of this type of charter in combination with changes of registry.

A bareboat charter implies a transfer of the management of the ship to the charterer and does not usually require a change of flag. When however, the ship is engaged in transport between parties from different countries and if the legislation of the countries concerned allows it, the transfer of the management of a ship can include a change of flag. Nevertheless, the ship cannot be registered under two flags. On this point, international conventions on maritime law are adamant.

With regard to the link between the ship and the flag it flies, the provisions of international law are not so absolute. Because this link could refer only to the ownership but could also refer to the management of the ship. There are legislations which allow a change of flag to a ship on bareboat charter. According to these legislations the ship's country of origin allows a temporary change of flag but continues to keep the ship inscribed on its register while the country of the charterer accepts to have its flag used for as long as the ship is on bareboat charter.

SHIPOWNERS' CONTRIBUTION

At the recent presentation of the new edition of the "Register of Sailing Ships 1890" (a rare book by Elias F. Canellopoulos who was the founder and first commanding officer of the Naval Cadet School) by the Maritime Museum of the Aegean, someone sitting near us referred to the Museum's founder Mr. George Dracopoulos, and said: "See what an enlightened mind can do".

Indeed, the creation of a Museum of the Aegean in these troubled times is indeed a sign of an enlightened mind. It is also a shipowner's contribution in a new field and follows in the footsteps of the Goulandris family with their Museum of Cycladic Art. There is also the example of Captain John Pateras with the establishment of a special wing at the Evangelismos Hospital with high level treatment for seamen and their families. The Onassis Foundation has also "joined the club" with a heart surgery centre on Syggrou Avenue which will enable Greeks to undergo heart surgery in their own country instead of going abroad for it. The Centre will also do research work which is so lacking in Greece.

DUAL REGISTRY

Legislation regarding dual registry is to be seen in many shapes and forms and the common factor is the acceptance of dual registry. This is a mechanism which is preferred by many shipping companies because they can thus reduce crew and running costs or take advantage of the benefits of mixed enterprises or the advantages provided by the second country.

The disadvantage, however, is that the mechanism of dual registry does not carry with it the same consequences on many matters and mainly those concerning shipping mortgages. The creditors need those quarantes on which shipping credit is based and particularly the official endorsement of their mortgage. On this point, however, there is no clear-cut rule. Certain countries require the mortgage to be inscribed on their own registers (Philippines) while others (Liberia, Panama) do not provide for any clear requirement in this respect. For this reason, fearing that their mortgage

BAREBOAT CHARTERS

At the recent meeting of the Interna-

may not be valid in a country over which there is no control, they prefer to play it safe by having the mortgage registered in the ship's country of origin. This, of course, opens the way for dual registry.

This anarchic state of affairs is worsened by the fact that national legislations on mortgages are not standard but present serious differences while there is still no mechanism or organ for the international recognition of shipping mortgages. This fact is perhaps the most basic disadvantage in the way of the system of dual registries at the present time.

OWNERS PREFER THE WORLDSCALE SYSTEM

At a seminar in Piraeus in connection with INTERTANKO's last Council Meeting the Chairman of INTERTANKO's Worldscale Committee, Mr. Philip Embiricos, posed the question: What would tanker shipping be without a Worldscale?

Mr. Embiricos said that such a situation would be possible, but it would be much more complicated. The Worldscale system provides flexibility, enables standardization and speedy transactions. The Worldscale system aims at comparability, but there are anomalies of which one needs to be aware.

Mr. Embiricos also looked into the future, and predicted that at some stage with widespread and cheap computer technology, it will be possible to have a freight scale system which is constantly updated and thereby many of the current imperfections can be removed. However, a change of the standard vessel to 75,000 dwt. and a relatively much higher fixed daily hire element would greatly reduce the anomalies and make the Worldscale system a better tool.

JAPANESE AND SOUTH KOREAN SHIPBUILDERS DISCUSS MARKET PROSPECTS

The Shipbuilders' Association of Japan and the Korean Shipbuilders' Association held their eight summit meeting in Tokyo last November.

During the meeting, the two sides took the opportunity to further cement relations between their two industries, while discussing the problems now being faced by Japanese and Korean shipbuilders and those in the rest of the world.

Highlights of the discussions include agreement on the following topics:

— In order to assist recovery from the current persistent recession, both countries, which account for around 70% of world shipbuilding, should co-operate in the re-establishment of mar-

ket order.

— No immediate recovery of the world shipbuilding market can be expected. Both shipbuilders, despite having to endure several more years of hardship, should remember that their actions over the next 2-3 years will have important long-term effects on shipping and shipbuilding.

— In order to accelerate a recovery of the shipbuilding market, the industries of both these influential countries should exercise such measures that will help re-establish market order, show self-restraint in the number of new ships constructed and reduce the excess amount of fleet tonnage through an acceleration in scrapping.

To add to the already well established good relations between chief executives of both countries, further flexible and intimate discussions will take place, at secretariat level, to build on the goodwill generated at the summit.

The next summit meeting is scheduled to be held in Korea in the spring of 1988.

CHUNNEL SHARES

We have already written about the loans obtained by Eurotunnel for the Channel tunnel project from about 200 world banks. At the same time, the shares are being opened to public subscription. These are twin French and British Eurotunnel shares. Although the price has not yet been set, an indicative price of 35 francs per share has been calculated. The shares will be guaranteed by a consortium of 20 to 30 banks.

The shares, which are aimed at a capital increase of 7.5 billion francs will be sold in three areas: 3 billion in the U.K., 3 billion in France and 1.5 billion in the rest of the world. Special privileges have been proposed in order to attract subscribers. Each share will be accompanied by a subscription certificate and the holder of 10 shares will be able to buy additional shares up to 1993 at a price of 45 francs per share. Moreover, holders of more than 100 shares will be entitled to use the tunnel during its first year of operation on payment of only ten francs instead of 500. The owner of 500 shares will enjoy the same discount for one voyage per annum during the first

ten years of operation while the owner of 1,000 shares will enjoy the discount for two voyages per annum for ever. Finally, the happy holder of 1,500 shares will be able to use the tunnel for as many times per annum as he likes at the rate of ten francs.

The announcement does not say anything about shareholdings of more than 1,500 — perhaps free passage and a free plate of macaroni or rice that used to be offered by the coastal ships from Piraeus to Aegina in the old days!!!

FIRST WARTSILA VASA 46 ORDERED FOR GERMAN RO-RO VESSEL

Wartsila Diesel's Vasa 46 engine has been chosen for the propulsion of a new ro-ro vessel ordered by a German company Shipyard in Hamburg.

The vessel, is a 6,300 dwt multipurpose ro-ro vessel scheduled for operation between Finland, Germany, England, France and Spain. The main engine is a six cylinder Vasa 46 with an output of 5,430 kW at 450 rpm. The engine will be delivered in June next year and the vessel will be completed three months later.

SWEDEN STOPS SALES OF PATROL BOATS TO IRAN

An article in Lloyd's List November 25 indicated that Iran had opened talks with Boghammar International of Sweden over the supply of further high speed patrol boats. Iran has previously bought 50 of these very fast and highly manoeuvrable vessels and fitted several of them with most effective weaponry used for damaging attacks on shipping.

Boghammar has denied that such negotiations have been opened. INTERTANKO has raised the issue with the Swedish embassy in Oslo stressing that direct or indirect export of such vessels to any of the belligerent parties would worsen an already most serious situation for international shipping and therefore expressed appreciation over a request issued by the Swedish Inspector of War Equipment of Boghammar to refrain from such export. Boghammar has stated that they will respect this request whilst the war continues.

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

ESTABLISHED IN 1910

Phone: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών 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 καὶ γιὰ τὸ 1988, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 4.500 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 5.000 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μὲ τὴν εἰδική τιμὴ τῶν Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:

Σ Κ Α Ν Δ Ι Ν Α Υ Ξ Κ Ο Ν

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073	ε. Φουτζέιρα 9/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	έπισκευές Πειραιά 3/11
ΑΓΑΠΗ	69	10006	προς Τσιταγκόγκ 21/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	ε. Πειραιά 6/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μπουέντος Άιρες 24/11
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογεικές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	προς Γαλλία 24/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	ε. Φιλαδέλφεια 15/11
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	α. Βενετία 11/11
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Γιοκοχάμα 18/11
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	δ. Ντόβερ 18/11
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978	μεσογεικές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	προς Άμβούργο 2/11
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	προς Ίψουίτς 26/11
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	προς Βενεζουέλα 19/11
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	στο Άμστερνταμ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Ρίο Ίανέιρο 20/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Βενετία 23/11
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427	προς Τόφτε 5/11
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	ε. Βηρυτό 17/11
ΑΘΛΟΝ	79	10428	ε. Κόμπε 21/11
Α'Τ'ΒΑΛΙ	70	8898	προς Τεκριντάγκ 30510
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	προς Ίράν 9/9
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	προς Τσίμπα 13/11
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	προς Μανζανίλο 2/11
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	ε. Μόντρεαλ 25/11
Α'Ι'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Τολέδο 20/11
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Γιβραλτάρ 27/11

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9083	α. Ντόρμπαν 29/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	ύψωση κυπριακή
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	προς Τζέντα 4/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Κοινού 14/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	προς Αυστραλία 24/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 9/11
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογεικές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Ντόβερ 28/11
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	δ. Γιβραλτάρ 18/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Χαρμάκ 25/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Πενάγκ 20/11
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Μπάνιμπουρ 17/10
ΑΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	πρ. «Τζωρτζία Τ.»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	προς Αυστραλία 20/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	προς Ραμπίχ 10/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584	προς Άγγλια 3/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στο Μπαντάρ Άμπας
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Λειζόες 20/11
ΑΛΙΑΣ	82	4180	πρ. «Yüksel Güler»
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Άνγκρα ντός Ρέις 10/11
ΑΛΙΝΕ	63	10383	προς Ντακάρ 24/11
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	προς Μπαντάρ Άμπας 21/11
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 4/11
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Ντόρμπαν 19/11
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	δ. Παναμά 7/11
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Βιτόρια 5/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Σιγκαπούρη 19/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	προς Τσίμπα 21/11
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	άρχει Πειραιά
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Νέλσον 17/11
ΑΛΜΑΡ	69	10373	προς Άμβέρσα 24/11
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	ε. Άλεξάνδρεια 13/11
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Χαμίλτον 24/11
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	ε. Γιούρπορτ 27/11
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963	α. Κάντα 17/11
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Βομβάη 16/11
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Γιοκοχάμα 2/11
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Γκρήνοκ 28/11
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	α. Έϊβονμουθ 15/10
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	προς Άλάσκα 13/11

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Βρέμη 15/11
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	δ. Παναμά 25/11
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	προς Μπράνσβικ 6511
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	προς Γένοβα 26/11
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Πόρτ όφ Σπαίην
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Ζανζίγκα 19510
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Κοσσιούγκ 27/10
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995	προς Μπαγκόγκ 7511
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	στο Σαχ Μπαχάρ 7/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	προς Παπεστέ 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Ν. Άφρική 25/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Σάντος 23/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Τσίβαν 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Μπορντό 17/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	α. Σάρροχ 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	προς Ίαπωνία 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Παναμά 26/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΣΠΕΡΕΣ	82	29487	ε. Κουίνκουαντά 6/11

ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	ε. Άμβέρσα 27/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655	α. Νόρμπορτ 25/11
(δ.)	85	14400	προς Όκλαντ 27/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	76	13633	α. Ντόρμπαν 13/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	78	13889	προς Αιθιοπία 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	84	24643	προς Άλεξάνδρεια 1/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	82	19343	ε. Γουάλα 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	74	13631	α. Άμβέρσα 21/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	76	13633	προς Ίνδονησία 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	84	24643	ε. Κολούμπια 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	79	10993	ε. Άμβούργο 28/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	78	13889	ε. Σάν Φραντσίσκο 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	76	13633	προς Σαντανάν 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΟ	71	9229	α. Δουνκέρκη 21/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	79	13883	προς Σαβόνα 23/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	74	13633	δ. Π. Σαζ'δ 18/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	13631	α. Χόγκ Κόγκ 10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	68	12348	α. Σιγκαπούρη 4/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	76	13633	προς Κήλαγκ 7/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	74	13633	ε. Τζακάρα 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	77	15378	ε. Τζέντα 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	14584	α. Ν. Όρλεάνη 19/11
ΑΝΑΜΕΛΙ	80	15688	προς Γιάνιμπο 20/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	75	69222	προς Φός 25/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	85	34400	α. Γιούρπορτ 21/10
ΑΝΑΦΗ	71	18634	α. Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ 17/11
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	69	40316	α. Μπιλμπάο 19/11
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	84	38500	προς Ντουμπάι 25/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	85	34500	ε. Χάυ Πόιντ 26/11
ΑΝΔΡΟΣ	72	119505	ε. Φός 19/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Όιτα 11/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	73	32781	προς Γιοκοχάμα 13/11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	77	20676	α. Αύγουστα 24/11
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	προς Νταμάμ 23/11
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Λάγος 7/11
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	προς Σουάο 18/11
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Μασάν 30/10
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	προς Λουάντα 7/11
ΑΝΝΑ Α.	79	12214	προς Άλγιέρι 6/11
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	προς Σιγκαπούρη 23/11
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	προς Μπαγκόγκ 20/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς Κωνσταντίνα 16/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	α. Άμβούργο 6/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Ν. Όρλεάνη 20/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Σάντος 23/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Τζέντα 9/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	ε. Δομιέττα 23/11
ΑΝΤΖΕΛΑΜΑΡ	72	6666	ε. Λά Παλλίς 19/11
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	προς Μίλνερ Μπαϊ 15/11
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Μπ. Άιρες 23/11
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Λεμεσός 22/11
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	α. Σιγκαπούρη 18/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Άρούμπα 19/11
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	προς Ούμπε 19/11
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	προς Σάο Σεμπαστιάο 31/10
ΑΥΟΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	ε. Σέτε 21/11
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Σικάγο 17/11
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	προς Ρότερνταμ 11/11
ΑΠΟΛΛΟ	75	34409	α. Πόρτ Μπλιβάρ 14/11
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ XII.	66	1506	προς Πειραιά 26/11
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	προς Ίαπωνία 13/11
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Πόρτ Άλμπερνι 23/11
ΑΡΓΩ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	73	31279	α. Τερνέστη 20/11

ΑΡΕΤΗ	73	13631	προς ΗΓΙΑ 21/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	ε. Τζέντα 14/11
ΑΡΗΣ	71	15119	προς Ρότερνταμ 31/10
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	προς Μίνα Καμπούς 25/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	73	23134	ε. Τσιταούγκ 14/11
ΑΡΙΩΝ	85	13600	ε. Ρίο Ίανέιρο 18/11
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	73	13633	προς Μπ. Άμπας 16/9
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	10801	ε. Μπρισμπαϊν 27/11
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	5999	προς Στέφενβιλ 20/11
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	α. Χιροχάτα 6/11
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Τσίμπα 20/11
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Μπρίστολ 10/11
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Ύεμένη 10/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	προς Νορρκόπινγκ 7/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	προς Χάυ Πόιντ 17/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	προς Ρότερνταμ 10/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Λονδίνο 29/11
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	προς Κανάριες Νήσους 12/11
ΧΑΡΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Ντόρμπαν 28/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Σαουδική Άραβία 31/10
ΑΡΧΙΜΕΔΗΣ	76	19633	προς Νορβηγία 15/11
ΑΡΧΙΜΕΔΗΣ	84	25063	ε. Τσιταούγκ 11/11
ΑΡΧΙΜΕΔΗΣ	85	13600	vanph. Αϊόι

ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Γένοβα 23/11
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Άκαμπα 15/11
ΑΣΛΕΥ	70	13363	ε. Χάμιλτον 21/11
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	προς Ές Σιντέρ 25/11
ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447	προς Ίαπωνία 9/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Άμβέρσα 24/11
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	προς Ν. Χαμοσίρ 22/11
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309	στον Πειραιά 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Χάμιλτον 18/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	προς Σ. Κρουάζ 3/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	ε. Μαντράς 24/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	α. Βανκούβερ 12/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	προς Βισμάρ 13/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	προς Γένοβα
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Κων/πολη 7/11
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	ε. Λοριέντ 7/11
ΑΥΛΙΣ	72	16402	προς Μπαγκλαντές 21/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Γκουαγιακούιλ 18/11
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Πόρτ Άλφρεντ 30510
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	ε. Μπαχρέιν 28/11
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Γένοβα 3/7
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	προς Ν. Ύορκη 18/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπαντάρ Άμπας 11/11
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Σάν Φραντζίσκο 3/11
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	προς Πόρτ Καρτιέρ 17/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	προς Ούλσάν 18/11
ΒΕΝΙ II.	77	16993	προς Σούδα 23/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Γιοχάνεσμπουργκ 29/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Πειραιά 16/11
ΒΕΡΑ	65	20806	μετ. «S.V. Epta» (μ.)
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Ν. Όρλεάντ 11/11
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Πειραιά 17/11
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	προς Χουάγκου 21/11
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	προς Βηρυτό 6/11
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	68	12005	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Μόντρεαλ 23/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Σ. Βίσεντ 23/9
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	αργεί Πειραιά
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	στο Αϊζέιρ 28/11
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	αργεί Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Έλεουσίνια 20/10
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. Άαρχους 22/11
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Ν. Ύορκη 13/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	προς Άλγέρι 17/10
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Μονρόβια 18/11
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Ντάρμπαϊν 25/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	προς Φουτζέιρα 28/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Βάρρι 23/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	προς Νταμμάμ 5/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Σμύρνη 15/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	προς Δακάρ 4/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	προς Νορβηγία 11/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	προς Άκαμπα 18/11
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	προς Τσάχ Μπαχάρ 20/10
ΓΙΟΥΡΩΝ	77	14274	προς Νιγηρία 5/11
ΓΙΟΥΡΩΣΚΑ'Υ	74	19702	προς Μπαντάρ Άμπας 4/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Φλάσσιγκ 18/11
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	προς Μαρόκο 26/11
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	επισκευές Πειραιά 27/10
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	ε. Πόρτ Σάϊδ 16/11
ΓΚΕ'Ι'Α (δ.)	62	2201	ε. Πειραιά 30/6
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βανκούβερ 21/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	προς Πουέρτο Σαντίνο 15/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Π. Καμπέλλο 13/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	προς Ν. Ύορκη 20/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Σιγκαπούρη 16/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Νικοσσία 15/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Σιγκαπούρη 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάντ 19/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάντ 21/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. Όρλεάντ 24/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	προς Γιοκοχάμα 5/11
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	δ. Παναμά 24/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. Άκαμπα 29/10
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	προς Μπαχράϊν 21/11
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15846	ε. Ρότερνταμ 27/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915	μετ. «Έλλη» (μ.)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	προς Βενεζουέλα 17/11
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	ε. Χονγκκόνγκ 27/9
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΑΙΝΘ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	προς Ίράν 12/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264	προς Μπουσάν 27/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Νεμρούτ Μπαϊρά 24/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	προς Λοριέντ 20/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Σαουδική Άραβία 21/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Κίνα 21/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΟΤ	76	19264	προς Τουρκία 24/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451	προς Άντεν 10/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Τζακάρτα 24/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Ρίο Τανέιρο 21/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Βραζιλία 13/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Γιβραλτάρ 10/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	προς Σιγκαπούρη 27/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Μαυρίκιο 20/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	προς Βοστώνη 16/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Άμστερνταμ 24/11
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20808	προς Μπουσάν 30/10
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Μπατάγια 21/11
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Αβάνα 11/11

ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	προς Ίαπωνία 19/11
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Κοπερ 25/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Καζαμπλάνκα 21/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Παναμά 11/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Ν. Κορέα 1/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	δ. Ντόβερ 27/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάδλιν»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	προς Αυστραλία 11/11
ΔΙΑΣ	71	16379	στο Σουέζ
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Ταϊτσούγκ 13/11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	προς Φιλιππίνες 13/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 4/11
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	προς Θεσσαλονίκη 17/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	προς Άδελαΐδα 4/11
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Πόρτ Σάϊδ 8/11
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Χόγκ Κόγκ 24/11
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Κασίμα 21/11
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Ταϊταγκόγκ 21/11
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	στον Πειραιά 5/11
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Κριστομπαλ 1/11
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	πρ. «Taifung»
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Ταϊβανέσια
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	προς Θεσσαλονίκη 24/8
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Σουέζ 18/10
ΕΛΕΝΗ	60	1995	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	ε. Γιοκοχάμα 21/11
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	προς Άγγλία 26/11
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	ε. Παναμά 21/11
ΕΛΙΣΑ	69	6006	προς Κωνσταντή 2/11
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	προς Πειραιά 18/11
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	προς Γιβραλτάρ 19/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (αποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίτερ Λέικ
ΕΛΛΗΝ	76	12315	προς Χακότα 19/11
ΕΛΛΗΝ	76	11282	επισκευές Ίντσον 25/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Ήσι Λόντον 28/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ- ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	προς Γκεμλίκ 19/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	προς Τάμπα 18/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	προς Τσουνεϊσί 1/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Μπιλμπάο 26/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	προς Ίαπωνία 1/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605	α. Νιχάμα 7/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 5/11
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	διάλυση Σαγκάη
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	προς Ντουμπάϊ 25/11
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	προς Ρίο 21/11
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Τζέινα 17/11
ΕΜΑ	64	4986	στον Πειραιά 17/11
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	α. Πρίνς Ρούπερτ 12/11
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Κων/πολη 6/11
ΕΝΑΡΕΙΣ	83	3343	διαγράφεται
ΕΝΑΡΕΙΣ	77	11083	υπέστειλες κυπριακή
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	προς Ν. Όρλεάντ 19/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208	προς Άνγκρα ντ'ος Ρέις 17/11
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	ε. Μακάου 15/11
ΕΠΛΟΡΕΡ	84	22208	προς Πουέρτο Όρντς 8/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	προς Κόστα Ρίκα 16/11
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	στην Πάχη (αποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 15/10
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Άμβέρσα 22/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	προς Τσιγκάε 30/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	ε. Γιοκοχάμα 22/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	46935	προς Σαβάννα 24/11
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Κλήβελαντ 21/11
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	προς Άλεξάνδρεια 17/11
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	προς Άμπιτζάν 21/11
ΕΥΡΑΠΗ	59	8222	α. Στουλίδα 24/10
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Άμβέρσα 27/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Γένοβα 20/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δ. Αφρική 20/11
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Χάϊφα 24/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	προς Ταϊβάν 10/11
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	προς Γκουαγιαμάς 7/11
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Σηρνες 22/11
ΖΙΜ ΚΑΟΖΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Χόγκ Κόγκ 23/11
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρ. «Sines»
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856	προς Μελβούρνη 25/11
ΖΙΜ ΣΥΔΝΕ'Υ	72	13098	προς Σιγκαπούρη 15/11
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856	ε. Παναμά
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Άλεξάνδρεια 15/11
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ε. Παναμά
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	ε. Παναμά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Νιούκαστλ 20/11
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Τέμα 17/11
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Χιουσόν 22/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Πόρτ Καρτιέρ 19/11
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Ελλάδα 17/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	προς Φουτζέιρα 4/11
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Μπουκάναν 27/10
ΘΕΚΟΣ	78	16685	προς Ταρτούς 30/10
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ	73	69904	προς Κούρε 15/10
ΘΕΟΜΑΝΑ	64	26174	πρ. «Λυδία Π.»
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	προς Άμβούργο 28/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	προσάρξε Έλεουσίνια 25/11
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Μομπά 23/11
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Ντάρμπαϊν 26/11
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Βανκούβερ 15/11
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΙΑΩΝΑ (δ.)	75	64739	δ. Γιβραλτάρ 31/10
ΙΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	προς Καζαμπλάνκα 21/11
ΙΑΓΚΑ	78	15688	μετ. «Sea Mozart» (κ.)
ΙΝΩ (δ.)	71	1599	βυθίστηκε Μονρόβια 15/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Βανκούβερ 15/11
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Παναμά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	μετ. «Μαστρογιώργης Β.» (κ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	α. Καζαμπλάνκα 22/11

ΙΟΣ	85	34400	προς Πόρτ Κέρπλε 23/11
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Τζέντα 7/1
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	ε. Αλεξάνδρεια 9/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Αλεξάνδρεια 16/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	προς Ν. Όρλεάνη 10/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	προς Άρνούπη 20/11

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	ε. Κόμπτε 18/11
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρ. «Αμγ»
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	προς Ντάρμπαν 22/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Ίνδονησια 22/11
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Παντζάνγκ 7/11
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	προς Γένοβα 24/11
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ε. Σαβόνα 24/11
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Τολέδο 16/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Σιγκαπούρη 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Σάν Λορέντζο 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	α. Μπρίντλφορντ 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	α. Ουρ Κουαδρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Καράτι 24/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Μαρόκο 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. Γιάνμπου 21/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	προς Καμπίντα 5/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Ρουμανία 30/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Πειραιά 23/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	προς Ν. Χάβεν 24/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ε. Χίμπι 11/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	προς Σιγκαπούρη 15/11
ΚΑΡΜΕΝ ΛΑΒΑ	73	14212	προς Λονδίνο 20/11
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Τερνέσιτ 26/11
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	επισκευές Πειραιά 20/10
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Πειραιά 22/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Πειραιά 26/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Τσίμπα 22/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Τσάβλα 12/11
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	α. Ρίβερ Φωλ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Άμβερσα 26/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Πειραιά 24/11
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	προς Γιβραλτάρ 22/11

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Πειραιά
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	προς Ρότερνταμ 10/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	ε. Δρέπανον 11/10
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	προς Νιγηρία 1/11
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	προς Ίβαν 14/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Σιγκαπούρη 25/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Λουλέα 14/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	προς Όιτα 11/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	68	22836	δ. Γιβραλτάρ 6/11
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	μετ. «Amos» (π.)
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Τσίμπα 20/11
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	επισκευές κυπριακή
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Κασσιούγκ 22/10
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	προς Γκέμπερ 17/11
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Χάιφα 20/11
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	μετ. «Zodiac» (π.)
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	προς Λάγος 30/10
ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10063	α. Πειραιά
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	προς Φουτζέιρα 17/11
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Βισακαπατάνμ 9/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Τσόντο 24/11
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	δ. Γιβραλτάρ 18/11
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Σουάνση 28/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	προς Μπερμύδα 2/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	ε. Λέγκχορν 25/11
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Πειραιά 17/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	προς Κριστομπαλ 21/11
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	επισκευές Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	προς Φρημάντλ 21/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Ελλάδα 17/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κων/πολη 19/11
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	προς Φουτζέιρα 9/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Άμβούργο 28/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Χαλδία 1/11
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	προς Φέλιξτσο 28/11
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Γέλα 3/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Γένοβα 21/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Ελλάδα 12/11
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	προς Ντάρ ες Σαλάμ 5/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ'Υ (δ.)	73	61054	προς Άλγκεθίρας 16/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Φουτζέιρα 22/11
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪ'ΝΤ	82	11500	προς Κασσιούγκ 14/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	δ. Γιβραλτάρ 23/11
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	δ. Γιβραλτάρ 12/11
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪ'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	προς Καβάλα 21/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	προς Σφαζ 20/11
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	προς Άνναμπα 28/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Ν. Μαγκαλόρ 10/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Τζέμπελ Άλι 24/11
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Έρυθρά Θάλ. 11/10
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	προς Ίταλκ 13/11
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Λος Άντζελες 21/11
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	προς Βραζιλία 21/11
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	δ. Παναμά 18/11

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Αύγουστα 22/11
ΛΑΚ Π.	68	9118	α. Καράτι 28/11

ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Μασσαλία
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Τύνιδα 5/11
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Άμβέρσα 27/11
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	προς Κων/πολη 29/10
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	προς Κοτονού 27/10
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	προς Σαουδική Άραβία 11/11
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	προς Γκάνδη 21/11
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	α. Πειραιά
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Χάιφα 1/11
ΛΕΩΝ	76	11049	προς Ρίτσαρντ Μπρίν 12/11
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	πρ. «Northern Shell»
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Πειραιά 26/11
ΛΗΤΩ	76	18104	προς Καναδά 4/11
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	προς Πόρτ Σάιτ 25/11
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Σύνδευ 27/11
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Κασσιούγκ 18510
ΛΙΚΑ	76	61615	πρ. «Nortrans Elma»
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΝΤ	83	20200	ε. Μπαγκόκ 25/11
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	προς Κηλαγκ 18/11
ΛΙΤΣΑ	77	6228	προς Κονακρά 30/10
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Πειραιά
ΛΟΚ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	προς Ευξείνο 18/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	προς Κολομβία 7/10
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	προς ΗΠΑ 14/11
ΛΥΔΙ	70	14878	προς Καναδά 14/10
ΛΥΔΙΑ II	72	10008	πρ. «Μεσσαρία»
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	προς Θεσσαλονίκη 16/11
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Jarama»

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Γκλάντσοου 11/11
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Λέγκχορν 20/11
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Λάγος 18/11
ΜΑΙΡΗ	68	22391	προς Άγκόνα 25/11
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Έλσατ 27/10
ΜΑΪ'ΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Μπιλμπάο 20/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	προς Κων/πολη 17/11
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065	α. Πειραιά
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	προς Καναδά 16/11
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	προς Λιβύη 15/11
ΜΑΚΦΟΡΣΤ	69	8064	α. Πειραιά
ΜΑΝΕΣ	70	11256	α. Πενάγκ 14/11
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Παναμά 20/11
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	προς Άρνούπη 19/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	προς Πειραιά 21/11
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	προς Κωνσταντίνα 20/11
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρ. «Μαρινίκη»
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	προς Σκίλντα 5/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Νοβοροσίσκ 1/10
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Πειραιά 15/10
ΜΑΡΑΚΑ'Ι ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	προς Τζέντα 17/11
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Μπαντάρ Άμπας 14/11
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	προς Παρανάγκουα 19/11
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	α. Ρεϊνιόν 14/11
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Τσάρλεστον 23/11
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Ρίο Τανέιρο 9/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	ε. Μόντρεαλ 24/11
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Όζακα 20/11
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	προς Μόνου 7/11
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	ε. Πειραιά 18/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Βαλέττα 14/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	προς Τσιταγκόγκ 19/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Αύγουστα 25/11
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	προς Ντάρμπαν 18/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Χάιφα 23/11
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Λισαβόνα 22/11
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Άρακάζου 9/11
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Λίβερπουλ 27/11
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Ροζάριο 21/11
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	προς Χιούστον 15/11
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Βενετία 22/11
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Φλάσσιγκ 20/11
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Σουέζ 24/11
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	ε. Σιγκαπούρη 23/11
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Παρανάγκουα 22/11

ΜΕΪ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	ε. Ίντσον 10/11
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	προς Γιοκοχάμα 10/11
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Γιβραλτάρ 19/11
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Πειραιά
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082	προς Κωνσταντίνα 18/11
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Παναμά 18/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Βιτόρια 2/11

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Πουέρτο Κομπέλλο 6/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΝΕΡ	71	15998	προς ΗΠΑ 48/11
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝΕΣ	72	1563	προς Άγ. Βικέντιο 24/11
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'Τ	70	1585	ε. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	προς ΗΠΑ 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Χιούστον 23/11
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	δ. Παναμά 18/11
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	πρ. «Ν. Όρλεάνη 10/11
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563	α. Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Ν	70	1582	α. Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Σ	69	1570	α. Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	ε. Παναμά
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	α. Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Μπαρμπάντος 16/11
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Όρλεάνη 20/11
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Παναμά
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρ. Ν. Υόρκη 10/11
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	μετ. «Ρόουζ» (Όνδ.)
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρ. ΗΠΑ 17/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πειραιά 16/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	α. Πειραιά

MINI ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
MINI ΛΟΥΡ	71	1598	α. Μπρόουνβιλ 3/11
MINI ΛΟΥΤ	71	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
MINI ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
MINI ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 30/9
MINI ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/11
MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	προς Γρενάδα 25/11
MINI ΛΥΜΦ	75	1587	προς Μεξικό 29/10
MINI ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
MINI ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/11
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Μομπιλ 27/10
MINΩΣ	75	28082	ε. Γκάνδη 23/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Ρότερνταμ 27/10
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/11
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Φόρ 27/11
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Κόρπους Κρίστι 7/11
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Καράτσι 7/11
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Τενερίφη 22/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Ρότερνταμ 24/10
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	προς Βανκούβερ 12/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ύψωσε λιβερνιανή
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	προς Μπουσάν 25/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 10/11
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	προς Φουκουγιόμα 24/11
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	στών Πειραιά 24/10
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	προς Ντακάρ 18/11
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	προς Βραζιλία 8/11
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	προς Σικάγο 17/11
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Σκάπα Φλόου 26/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Σιγκαπούρη 11/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Τέμα 22/11
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΗΖ	64	35082	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Πρόβιντενς 25/11
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382	στή Βομβάϊ 6/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σάντος 20/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	προς 'Αρούμα 15/11

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	προς Τάμπα 4/11
ΝΑΤΑ	77	9359	προς Ντάρμπαν 24/11
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577	αργεί Κενίτρα
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773	επώληθη 'Ελληνες
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Τζουμά Τέρμ. 25/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 10/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. 'Αμβέρσα 24/11
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 19/11
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	αργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	αργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. 'Ιντσόν 11/11
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Τενερίφη 24/11
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	επώληθη 'Ελληνες
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Μπατάν 20/11
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Κόλπο ΗΠΑ 6/11
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'Ελ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Τέρμινι 'Ιμερέζ 16/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689	προς Ζουετίνα 20/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ε. Γένοβα 16/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	προς 'Αλγερία 9/12
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς 'Οδησσό 14/11
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	α. Σαβόνα 22/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	στήν Κούβα 9/12
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. 'Ιντσόν 20/11
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Καράτσι 24/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	προς Δ. 'Αφρική 10/11
ΝΙΚΥ	73	14667	προς Βοστώνη 19/10
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΝΙΝΗ	75	16629	προς Φιλαδέλφεια 20/11
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Κινούρα 22/11
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701	αργεί 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. 'Οξελουσόντ 14/11
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Γιούροπορτ 25/11
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	ε. Ρίο 'Ιανείρο 21/11
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	ε. Κάδιξ 26/11
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	προς 'Αλεξάνδρεια 23/11
ΝΤΕΖΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Μομπιλ 23/11
ΝΤΕΖΕΡ ΚΙΓΚ	77	15320	προς Μαλακία 20/11
ΝΤΕΖΕΡ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. 'Αμβέρσα 26/11
ΝΤΕΖΕΡ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Χιούστον 24/11
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς ΗΠΑ 24/11
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Σάντος 31/10
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Τσιταγκόγκ 12/11
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Σαν Φραντζίσκο 15/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	προς Κωνσταντία 17/11
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	προς Ρίο Γκράντε 12/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Λός Πάμας 21/11

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. Μπιλμπάο 18/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	α. Βανκούβερ 27/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	προς 'Ιαπωνία 22/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253	ε. Τολκίνεν 24/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	προς Μπαγκόνκ 23/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ρότερνταμ 27/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	ε. 'Ιντσόν 8/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Σαν Φραντζίσκο 22/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253	προς Πακιστάν 9/11
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	στών Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	προς 'Αμπιτζάν 11/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	προς 'Ιαπωνία 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ	77	14722	α. Ντητροίτ 23/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	δ. Σουέζ 17/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Κεμπέκ 22/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	προς 'Αλγερία 18/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Μπιλμπάο 26/11

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	προς Σικάγο 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	προς 'Αγγλία 25/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Μπράς 17/11
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	προς Πολωνία 20/11
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντε Ντέους 20/11
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	προς Ρότερνταμ 23/11
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/11
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στό Μπαντάρ 'Αμπός
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (άποθήκη)

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	προς 'Αμπιτζάν 8/11
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	προς Μέγαρο 20/11
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Σιγκαπούρη 22/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Κολομπία Ρίβερ 2/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	προς Μαπούτο 18/11
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	ε. 'Οριστάνο 14/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	ε. Κασσιούγκ 4/11
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	προς Κόλπο ΗΠΑ 28/10
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	προς Γκιζάν 17/11
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	προς Τάμπα 15/11
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	προς Φορταλέζα 17/10
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	προς Μαλακία 27/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Τουμπάρδο 20/11
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961	α. Σιγκαπούρη 11/10
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Πειραιά 13/11
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Βενετία 18/11
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Τεργέστη 19/11
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	προς Κεύχον 10/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	προς 'Ομάν 21/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	προς Βανκούβερ 21/11
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Ναγκόγια 22/11
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Χουέλβα 23/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Χοσέ 'Ιννάνιο Τέρμ. 13/11
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	προς Καλλό 25/10
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	προς 'Ακαμπα 17/11
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	προς 'Ηράκλειο 23/11
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ε. 'Ιντσόν 11/11
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Φουτζέιρα 13/10
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Χοντίντα 27/10
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	προς Αύγουστα 13/11

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	προς Τζέντα 23/11
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	προς Τσιότζια 24/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Χιούστον 19/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Κωνίπολη 19/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ	70	1586	προς Πειραιά 24/11
ΠΕΛΦΛΑ'Ι'ΕΡ	82	2477	ε. Πειραιά 26/8
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Πειραιά 26/10
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Σακάντε 21/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς 'Ακαμπα 13/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	προς Μέγαρο 25/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	προς Ραμπίχ 17/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	προς Γιόσου 11/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Ν. 'Ορλεάνη 25/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	στών Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Πειραιά 20/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	προς Γιοκαίτσι 17/11
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. 'Εϊβομουθ 28/11

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	αργεί Λομπίτο
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 26/11
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Σχέζιν 23/11
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	προς Πόρτ Κέμα 27/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	προς Πόντ ντό Ούμπου 3/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	προς Μαλακία 11/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	προς Βόλο 19/10
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Βαλλέτα 25/11
ΠΟΠΗ	71	5084	προς Καζαμπλάνκα 16/11
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	προς Σουρινάμ 19/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Καζαμπλάνκα 2/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	προς Μανασούς 13/11
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	προς Ν. 'Αφρική 24/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Σαντιγιάτ 'Αίλατ 19/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	προς Κόλπο ΗΠΑ 30/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 16/11
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	προς Μπρέικ 30/11
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	προς Κουίντερο 25/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Βάρνα 6/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 22/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 26/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 3 (δ.)	78	69016	α. Φόρ 4/11
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	δ. Ντόβερ 28/11
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	προς 'Αλγερία 11/11
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	προς Ρουμανία 17/11
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	προς Μιλάκι 26/11
ΡΕΚΙΟΥΛΟΥΣ ΣΤΑΡ	58	3985	πρ. 'Ιόνιαν Σπίριτ
ΡΕΝΕΣ	70	11716	ε. Πειραιά 24/11
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Πειραιά 15/11
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Σάουθεντ 'Ανκοραν 23/11
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769	αργεί Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	προς Φόυνες 26/11
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	α. Καράτσι 2/11
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Τζέντα 9/11
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	προς Πουέρτο 'Ορντάζ 17/11
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	προς Δ. 'Αφρική 17/11
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	προς Λιβύη 29/9



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξιμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = έφτασε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μεταγενέστερο όνομα
* = άνασφάλιστο στο ΝΑ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	πρός Ελλάδα 28/10
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Ντόρμπαν 21/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρός Τζέντα 27/10
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντέ Ντέους 27/10
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	δ. Π. Σαΐδ 4/11
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349	πρός Άνδρο 19/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110	έπωλήθη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Χοντέιντα 13/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	ε. Μπουεναβεντούρα 13/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Μπ. Άϊρες 26/10
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	ε. Κομώ Μπαϊ 27/9
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Σάντος 5/11
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρός Μανασού 27/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρός Ρίο Ιανέιρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	στο Καράτσι 4/11
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	α. Μασάουα 13/10
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	πρός Βενεζουέλα 28/10
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Τόκυο 14/10
ΑΕΛΩ	78	36548	στη Σιγκαπούρη 9/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Λουάντα 21/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	α. Γκνάνσκ 5/11
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	ε. Πειραιά 45/11
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Γιβραλτάρ 26/10
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Π. Σαΐδ 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	πρός Σιγκαπούρη 25/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Μπαχραϊν 26/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Πόρτ ντέ Μπουκ 2/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Χαλδία 31/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Ντόρμπαν 21/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	ε. Βηρυτό 4/11
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ε. Λάρνακα 6/11
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	ε. Σιγκαπούρη 31/10
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8
ΑΪ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	δ. Π. Σαΐδ 26/10
ΑΪ'ΛΑΣ	72	16235	πρός Ιταλία 23/10
ΑΪ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	ε. Ντόρμπαν 30/10
ΑΪ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρός Βενεζουέλα 24/10
ΑΪ'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	α. Ν. Όρλεάνη 29/10
ΑΪ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	δ. Σουέζ 4/11
ΑΪ'ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133	άρχει Πειραιά
ΑΪΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Χιούστον 12/10
ΑΪΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	ε. Κόρπους Κρίστι 16/10
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρός Ίντσόν 28/10
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	δ. Π. Σαΐδ 25/11
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Ν. Όρλεάνη 3/11
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868	πρός Έρυθρά Θάλασσα 11/10
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765	πρός Φιλιππίνες 11/10
ΑΚΤΗ	77	14998	έπωλήθη Έλληνες
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	ε. Δουνκέρκη 8/11
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Γιουροπόρτ 9/11
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	α. Μπαχραϊν 7/11
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724	δ. Σουέζ 5/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρός Ίαπωνία 12/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	πρός Κάντλα 28/9
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Λάς Πάλμας 6/11
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	πρός Λιβερία 18/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	πρός Τουλών 29/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Χιούστον 4/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	α. Τηό 4/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρός Κίρες 27/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	66	16048	α. Σαγκάη 29/10
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	ε. Ρεσίφ 24/10
ΑΛΕΞΕΥ II (κ.)	65	1219	μετ. «Karterados II» (Όνδ.)
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρός Ρεσίφ 30/10
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Χόγκ Κόγκ 6/11
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	πρός Άλεξάνδρεια 30/10
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	πρός Γκαρούπα 27/10
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Παραντίπ 28/10
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	πρός Π. Νουάρ 23/10
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρός Κέϊ Γουέστ 16/10
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Πόρτ Σαΐδ 8/11
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	πρός Βαλτιμόρη 12/10
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	στο Ουλάσν 12/11
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601	ε. Κωνσταντινούπολη 24/10
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	πρός Ίαπωνία
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Τακόμα 27/10
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	ε. Τσάλνα 7/11
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	πρός Γκουάμ 17/10
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Τιμαρού 8/11
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	ε. Ν. Όρλεάνη 2/11
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936	πρ. «Jaarli»
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρός Δομινικανή Δημοκρατία
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	ε. Βενετία 2/11
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	ε. Λάγος 26/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (δ.κ.)	77	6898	ε. Μόσχα 1/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.)	71	2806	έπωλήθη
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	στο Χιούστον 5/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Πόρτ Γκαλαπαγός 5/11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	έπωλήθη αλλοδαπούς
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	έπωλήθη αλλοδαπούς
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Ρότερνταμ 2/11
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Μογκαντίσα 13/10
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρός Ουλάσν 2/11
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Νιούπορτ 4/11
ΑΝΙΤΟ	80	30507	σημαία Φιλιππίνων
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Ντουλούθ 30/9
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	α. Πειραιά 26/10
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Πόρτ Βέντρες 28/10
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρός Κακούτα 3/11
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15359	πρός Βραζιλία 28/10
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	πρός Σαγκάη 28/10
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Πειραιά 3/11
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρός Μπαγκόγκ 31/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	πρός Λατβία 30/10
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273	α. Σιγκαπούρη 1/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	πρός Ντουάλα 30/10
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρός Μπαντάρ Άμπας 13/10
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρός Μανζίνγκ 19/10
ΑΝΤΩΝΗΣ	71	5868	στο Σουέζ 28/5/86
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρός Βομβάη 6/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ (κ.)	81	30820	α. Σακάντε 4/11
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Νταλιν 17/10
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Γιοκαϊτσι 5/11
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Γιβραλτάρ 5/11
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρός Κασσιόγκ 30/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.)	70	1437	ε. Γιβραλτάρ 6/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	πρός Κατάνια 28/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβέρσα 11/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	πρός Κωνσταντινούπολη 1/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	δ. Παναμά 31/10
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	α. Γιβραλτάρ 17/10
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	87	37640	ναυπηγ. Ρίο Ιανέιρο
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρός Βιτόρια 35/10
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	πρός Κόλπο ΗΠΑ 6/10
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Μπρόουνσβιλ 31/10
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	πρός Ουλάσν 21/10
ΑΡΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003	πρός Σάντος 28/10
ΑΡΟΛΙΣ	82	32241	πρός Ρότερνταμ 24/10
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	ε. Ν. Όρλεάνη 24/10
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523	ε. Πειραιά 2/5
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	α. Ραβέννα 4/11
ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Μιλγουόκι 5/11
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρός Σουέζ 28/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρός Λούπη Τέρμαλ 20/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρός Λιβύη 22/10
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρός Σόνιο 27/10
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρός Βαλένσια 31/10
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ (κ.)	78	10288	πρός Καδιξ 4/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρός Κόμπος 21/10
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355	πρός Χόγκ Κόγκ 6/11
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574	έπωλήθη αλλοδαπούς
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Βρέμη 2/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	9206	ε. Βομβάη 24/10
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	ε. Χόλχεντ 25/10
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	ε. Χόγκ Κόγκ 27/10
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	πρός Μπαντάρ Άμπας 14/2
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Ν. Όρλεάνη 30/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	έπισκευές Πειραιά 25/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	πρός Ίταζάι 12/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρός ΗΠΑ 18/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	πρός Κριστομπαλ 305/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	πρός Κωνσταντινούπολη 1/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636	ε. Κόμπε 5/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	πρός Βομβάη 5/11
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρός Περού 2/11
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	ε. Σιγκαπούρη 2/11
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	πρός Λά Γκουέρα 15/10
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρός Ρότερνταμ 2/11
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	πρός Κερμέκ 11/10
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	ε. Μοντοίρ 2/11
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	α. Χοντέιντα 10/10
ΒΑΪ'Ν (δ.π.)	65	13408	πρός Κωνσταντινούπολη
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	πρός Βόλο 4/11
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	ε. Ταμπίκο 10/10
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	ε. Ταμπίκο 1/11
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	α. Ρίο Γκράντε 15/10
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρός Μπλάφαστ 9/12
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρός Ίαπωνία 6/10
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	δ. Π. Σαΐδ 7/11
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	α. Σ. Μάλο 29/10
ΒΕΛΟΣ I (π.)	75	15981	στη Σιγκαπούρη 5/11
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. Όρλεάνη 25/10

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Ρότερνταμ 28/10*
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Σάνταβαλα 22/11
ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Ιαπωνία 18/11
ΣΑΝ ΤΩΝ	79	15500	ε. Ρότερνταμ 28/11
ΣΑΝ ΤΩΝ	71	9077	προς Τρίπολη 13/11
ΣΑΝ ΤΩΝ	71	9084	ε. Ακαμπα 29/10
ΣΑΝ ΤΩΡΤΖ	71	1999	ε. Τούρκου 25/11
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	16993	προς Αυστραλία 11/11
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	προς Βικτόρια 13/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	αργεί Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	προς Άγκολα 4/11
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρ. «Polnord»
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Τσάλνα 20/11
ΣΕΡ ΤΩΝ	78	10995	ε. Πειραιά 10/10
ΣΕΡ ΤΩΝ (δ.)	76	81438	προς Τζέντα 2/11
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	προς Βιτόρια 25/10
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Μπαρ 24/11
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	διάλυση Ταϊν
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	δ. Κων/πολη 18/11
ΣΗΚΛΟΡΥ (δ.)	74	17724	προς Πόρτ Έλζαμπεθ 24/10
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	αργεί Χαλκίδα *
ΣΙΔΩΝ	66	2202	

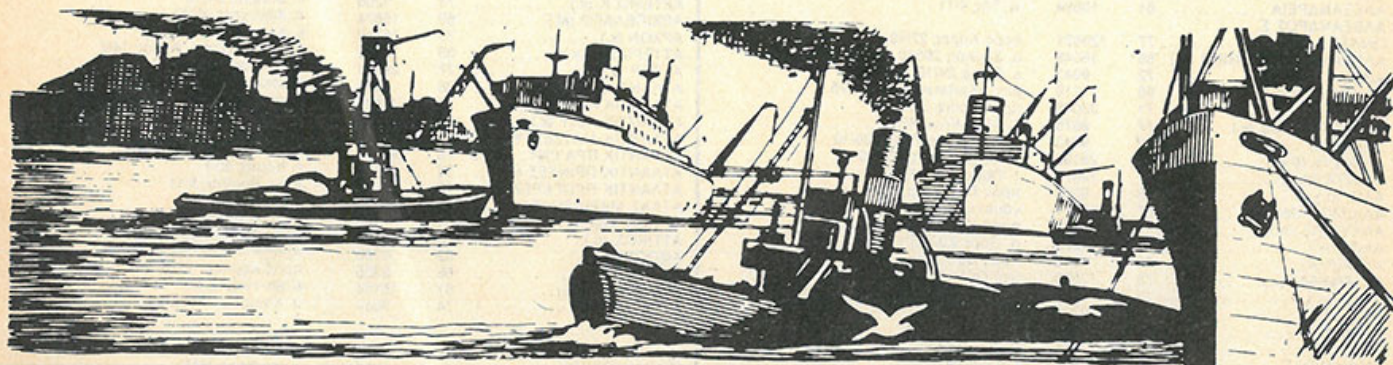
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Λέγκχορν 9/11 *
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΕ	76	11886	προς Μερσίνη 6/11
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	προς Αίγυπτο 2/11
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Παναμά 12/11
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272	προς Ταϊβάν 5/11
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	προς Τζιμπουτί 16/11
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Φρητσουν 14/11
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ντουλούβ 29/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΣ	84	13911	προς Μαϊάμι 14/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	αργεί Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	85	10511	δ. Παναμά 8/11
ΣΚΑΛΓΟΥΪΝΤ	70	9077	προς Ιαπωνία 10/11
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899	αργεί Χαλκίδα
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	προς Αίγυπτο 1/11
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	προς Νορβηγία 23/11
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Μπαγνολί 22/11
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	προς Σιγκαπούρη 28/9
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	προς Μεθύλη 20/11
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ	85	16794	ε. Ν. Υόρκη 23/11
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	προς Ν. Κορέα 14/11
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Γιβραλτάρ 29/10
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Κωνσταντίνα 19/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	προς Ματάνζας 5/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	προς Γιοκοχάμα 10/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Ν. Όρλεάνη 23/11 *

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	προς Σιγκαπούρη 14/11 *
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Μορμουγκάο 22/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Ίψουίτς 22/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	ε. Τζουμά Τέρμιναλ 14/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Ματάνι 1/11
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	ε. Μπεκανκούρ 13/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	πρ. «Iligan»
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	προς Σιγκαπούρη 13/11
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	ε. Πειραιά 22/11
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στό Λά Λιμπερντάντ (άποθήκη)
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	προς Άμστερνταμ 26/11
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	προς Δουκέρκη 25/11
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Παύνα Κορυνθίων 6/11
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. Πόρτ όφ Σπαίην 4/10
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	προς Σαλίνα Κρούζ 6/11
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	ε. Ντάρμπαν 18/11
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΜΙΛΤΑ	71	16275	στό Ντουμάι 28/11
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	προς Άλγερία 4/11
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Ν. Όρλεάνη 18/11
ΤΩΝ	71	13857	μετ. «Omniium Pride» (κ.)
ΤΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 18/11
ΤΩΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Καέν 23/11
ΤΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	προς Γένοβα 26/11
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	ε. Χάμπτον 23/11
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Περισκό 23/11
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	στό Γιβραλτάρ 26/7
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	προς Περισκό 11/11
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Μανφρεντόνια 17/11
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Άντεν 25/11
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Παναμά 16/11

ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	επωλήθη Έλληνες
ΤΟΠΑΖ	85	28000	προς Βιτόρια 26/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	προς Σαράνκα 30/10
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	προς Τομακομάι 15/11
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ I	68	2760	υπέστειλε Όνδουριανή
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	ε. Σάφι 22/11
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639	προς Ιαπωνία 2/11
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	αργεί Πειραιά
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς Σάντος 6/11
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	προς Ταϊβάν 22/11
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680	στη Βρετανία 18/11

ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Καράσι 4/11
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Ν. Όρλεάνη 4/11
ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19166	προς Σιγκαπούρη 8/11
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Δρέπανο 26/10
ΦΑΔΕΡ	77	17323	προς Ρότερνταμ 10/11
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	μετ. «Lake Michigan» (π.)
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Ρας Μπουντράν 1/11
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	προς Καναδά 16/11
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	προς Αρούμπα 7/11
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255	α. Ρας Τανούρα 8/10
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	προς Ν. Κορέα 17/11
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	α. Τζουμπάι 14/11
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	προς Σιγκαπούρη 4/9
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.	87	25000	ναυπηγ. Ούλσάν
ΦΕΪΡΟΥΣ I	83	17217	α. Βίλα Κονστιτιούσιον 18/10
ΦΕΪΡΟΥΣ II	84	19049	προς Σουέζ 12/11
ΦΕΪΡΟΥΣ III	84	19049	ε. Μανίλα 28/10
ΦΕΪΡΟΥΣ IV	84	19049	προς Ν. Αφρική 8/11
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΛΙΝΒ	76	22297	προς Βανκούβερ 23/11
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577	στό Χόγκ Κόγκ 4/11
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	στόν Περισκό 18/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Μομπάσα 5/11
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	προς Καρταγόνα 14/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	ε. Ν. Υόρκη 23/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	αργεί Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ	62	19974	στη Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Ραβέννα 23/11
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Άλεξάνδρεια 8/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	προς Έρυθρά Θάλασσα 18/11
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	72	7201	μετ. «Φίλια» (λ.)
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	προς Γιοκοχάμα 7/11
ΦΛΩΡΑ	81	8831	προς Βιτόρια 9/11
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Κορπούς Κρίστι 7/11
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	αργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ	76	18933	πρ. «Daiet Maru»
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	στη Ταϊτσούγκ 25/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	στόν Περισκό 17/11
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Τόκιο 19/11
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χάρ αλ Ζουμπαίρ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	ναυπηγ. Ούλσάν
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	77	48938	στό Πειραιά
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	στό Γκάλβεστον 10/10
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΝΒ	79	9418	προς Βομβάη
ΦΡΗ ΣΠΙΡΤ	83	19550	προς Κέλαγκ 18/11
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	προς Ήνωμ. Αραβ. Έμπιράτα 15/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς Ιαπωνία 18/11
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680	ε. Πειραιά 24/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	προς Πόρτ Κέλαγκ 9/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	προς Νοβοροσίσκ 11/5/11

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	προς Μπ. Άμπας 18/10
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ	77	39366	ε. Λισαβώνα 24/11
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ν. Υόρκη 13/11
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	α. Πειραιά 10/11
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	α. Πειραιά 7/10
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527	έπισκευές Πειραιά 5/11
ΧΛΟΗ	82	36202	ε. Κασσιούγκ 14/11
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Μπελαουσάν 21/11
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Ταμπόκο 23/11
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	προς Μόντρεαλ 15/11
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Ν. Όρλεάνη 23/11
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκό
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500	ναυπηγ. Ταμάνο



ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στό Κχάρκ 29/12/86
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρόξ Λιβύη 4/11
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρόξ Καραϊά 31/10
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρόξ Καγκανιά 23/10
ΒΙΚΜΑΝ (κ.)	76	10801	πρόξ Καλκούτα 31/10
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	πρόξ Μπαγκλαντές 12/10
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	πρόξ Παντζάγκ 30/10
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	πρόξ Αλεξάνδρεια 22/9
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Βενετία 2/11
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Τσιμπότ 21/9
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Καλαί 4/10
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	πρόξ Ισπανία 22/10
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	πρόξ Βενεζουέλα 19/10
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Μομπάσα 8/10
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρόξ Όδησσό 24/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Σαντάνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Λά Σπέζια 30/10
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023	πρόξ Μπριτζπόρτ 26/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	πρόξ Μπετζάγια 20/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	72	8987	πρόξ Μαντράς 3/11
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039	έπισκοπεία Πειραιά 7/7
ΓΙΟΥΝΑ ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	69	13161	πρόξ Περσικό 18/9
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)	68	10339	ε. Αλεξάνδρεια 21/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Τενερίφ 6/11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	πρόξ Τσιταγκόνγκ 12/11
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Μανίλα 4/11
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Άμβέρσα 10/11
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Τσιμπότ 31/10
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Χόγκ Κόγκ 20/9
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Βηρυτό 29/10
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	α. Ντόρντρεχτ 85/11
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Πειραιά 27/10
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764	πρόξ Αλάγια 29/10
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Σουέζ 10/11
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Τρίπολη 16/9
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	ε. Σουέζ 35/11
ΓΚΑΖ ΤΖΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	δ. Ντόβερ 22/10
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	πρόξ Μπαχραϊν 4/11
ΓΚΑΛΕΡΙ* (δ.Μηχ.)	68	81257	ε. Πειραιά 7/9
ΓΚΑΛΕΡΤΑ* I NT	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	πρόξ Περσικό 29/10
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	πρόξ Χιλί 30/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148	στό Σαλβαντόρ 19/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	δ. Παναμά 29/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Όρλεάν 28/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	ε. Βενετία 28/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	στό Καράτσι 5/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	πρόξ Χιούστον 25/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΕΥ* (κ.)	71	6911	πρ. «Summer Ray»
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Τσάρλεστον 4/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Σιγκαπούρη 17/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Ν. Όρλεάν 17/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάν 13/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	17355	α. Τολέδο 15/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	πρόξ Σεβίλλη 8/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	πρόξ Κασσιόγκ 31/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	α. Ν. Όρλεάν 23/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Όρλεάν 23/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Φουκουγιμά 29/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	πρό Τζέμπελ Άλι 8/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	πρό Μπαχάμας 11/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ* I ZON (π.)	75	13036	α. Μπαμνόντ 22/10
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	πρόξ Γκιζάν 28/10
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	α. Φορτάντ 17/10
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	στό Μπαντάρ Άμπας 28/8
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Μπιμπόδο 6/11
ΓΟΥΕ I B ΚΡΕΣΤ (π.)	84	34253	πρόξ Κωνσταντίνα 17/10
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	68	9067	ε. Φουτζέιρα 7/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	79	12214	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΓΟΥ* I NTΦΩΛ (κ.)	74	22997	ε. Λίβερπουλ 5/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	70	3971	πρόξ Αλεξάνδρεια 23/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	24500	πρόξ Τσιτσόγκ 30/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	83	28268	ε. Άνγκρα ντός Ρέις 14/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	80	40551	πρόξ Περσικό 25/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ* I ΤΟΡ (δ.κ.)	81	40357	πρόξ Περσικό 30/10
ΓΟΥΡΑΝΤ	73	2219	α. Ν. Όρλεάν 4/11
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	πρόξ Χώρ Φακάν 30/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	πρόξ Ματάγκας 15/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Φόξ 6/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρόξ Περσικό 1/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	δ. Σουέζ 5/11
ΓΟΥΡΟΥΥ (δ.κ.)	66	39042	πρόξ Σουέζ 7/8
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278	α. Ρίο Τανέιρο 4/11
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	ε. Γιβραλτάρ 26/10
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	δ. Παναμά 27/10
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρόξ Ν. Υόρκη 29/10
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Λίβερπουλ 3/11
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρόξ Ρίτσαρντς Μπαϊν 6/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	πρόξ Σιγκαπούρη 24/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419	διάλυση Ταϊβάν
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρόξ Σαλβαντόρ 5/11
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	α. Σαντάνα 3/11
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Μπελβί 21/11
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11099	ε. Σιγκαπούρη 18/10
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	πρόξ Ιταλία 9/11
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρόξ Άλγερια 20/10
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	μετ. «Kashe» (π)
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Λάγος 10/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Άντοφαγκάστα 25/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ II (κ.)	76	12376	όλκιμη Άπωλεια
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	πρόξ Τσιταγκόνγκ 8/11
ΕΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	πρόξ Λορέ 8/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ντάρ-ε-Σαλάμα 25/10
ΕΛΛΕΠ. ΚΑΡΕ* I ΤΖ (δ.)	75	45000	πρόξ Ράς Πανούφ 28/10

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	πρόξ Χιούστον 10/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρόξ Άγκόλα 23/10
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	α. Γέιμς 7/11
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρόξ Γαλλία 24/10
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	πρόξ Πακιστάν 20/6
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	πρόξ Πουέρτο Καμπόλλο 12/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	ε. Σιγκαπούρη 5/11
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Μπαγκνόλι 25/10
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρόξ Λιβύη 31/10
ΕΜΠΡΕΣ (Μηχ.)	65	8187	ε. Λάρνακα 6/11
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	πρόξ Μπαλμπόα 31/10
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355	δ. Π. Σαϊδ 6/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑ* I Z I (π.)	74	13687	ε. Βανκούβερ 3/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑ* I Z II (π.)	73	10058	μετ. «Ευαγγελίστρια» (κ)
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	πρόξ Άγ. Λαυρέντιο 22/11
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρόξ Ουλσάν 27/10
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Γιβραλτάρ 1/11
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	α. Γκάλβεστον 15/10
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	πρόξ Περσικό 2/11
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ* I B (π.)	86	15952	ε. Σάφι 23/10
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	πρόξ Μορμαγκάο 6/11
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. Τζέντα 6/11
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούλι 27/10
ΕΣΚΟΥΑ* I P	68	11434	πρόξ Ν. Κορέα 7/10
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I (π.)	84	22629	πρόξ Ούμπε 17/10
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	πρόξ Τσίμα 11/10
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρόξ Άντεν 10/10
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	πρόξ Ν. Υόρκη 29/10
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρόξ Άνχαμπάν 18/10
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Φουτζέιρα 9/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	ε. Αμεσσο 31/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	πρόξ Μισουράτα 31/10
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	δ. Παναμά 17/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Παναμά 28/10
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	α. Λός Άτζελες 3/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Χατ. Λόντον 5/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Σιγκαπούρη 23/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρόξ Γιάμπου 23/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρόξ Γιάμπου 30/10
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρόξ Ταϊβάν 15/10
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Κολομβία 20/10
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Δουκέρκη 15/10
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	α. Ντόρμαπαν 5/11
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	α. Χαλifaζ 3/11
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	ε. Σάντος 29/10
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρόξ Χώρ Φακάν 21/9
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαράγκα (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Σάροχ 3/11
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Ν. Όρλεάν 24/10
ΖΗΝ	79	16379	ε. Ν. Όρλεάν 4/11
ΗΡΑ	79	16390	πρόξ Κάμαρ 24/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρόξ Πόρτ Σουδάν 1/11
ΗΡΩ	76	17129	ε. Άκαγιούτα 20/10
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	ε. Τσιταγκόνγκ 7/11
ΗΣΤ ΠΡΑ* I NT (κ.)	72	6721	πρόξ Γιάμπου 21/9
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Φόξ 8/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΕΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Τσίμα 2/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σαβάννα 5/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	πρόξ Μπαγκλαντές 27/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στη Βασούρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ (κ.)	77	15660	έπωληθη άλλοδαπούς
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Πόρτ Τάλμποτ 28/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	ε. Ν. Όρλεάν 31/10
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρόξ Ταϊβάν 19/9
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άρχει Άγ. Δομνίκιο
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	πρόξ Άκαμπα 8/11
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	ε. Μοντεβιδέο 8/11
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ. (κ.)	72	22866	έπωληθη άλλοδαπούς
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Βαλτιμόρη 30/10
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	α. Ρόττερταμ 6/11
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	πρόξ Κεμπέκ 24/10
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	πρόξ Οζάκα 3/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	στό Σιμπενίβ 11/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗΣ II (κ.)	70	1467	ε. Ντόρντρεχτ 85/11
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	πρόξ Πουέρτο Όρντα 31/10
ΘΕΡΜΑ* I ΚΟΣ II (κ.)	78	16893	α. Ντόρμαπαν 7/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρόξ Βάρνα 24/10
ΙΒΑΝ (Όνδ.)	69	9333	πρόξ Λομπίτο 13/9
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39955	α. Ν. Όρλεάν 18/10
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Κορούνα 7/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρόξ Γιοκοχάμα 17/10
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.)	80	13026	α. Ν. Υόρκη 22/10
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρόξ Μπελαγούαν 24/10
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρόξ Σιγκαπούρη 14/8
ΚΑΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17066	ε. Τολέδο 14/10
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	πρόξ Γουίλιμκτον 22/10
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Τσιταγκόνγκ 18/10
ΚΑΛΥΨΟ (δ.κ.)	68	40110	έπωληθη άλλοδαπούς
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	πρόξ Πειραιά 23/10
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Μαντράς 11/10
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	πρόξ Άλβανία 11/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	πρόξ Βενεζουέλα 24/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Χόγκ Κόγκ 6/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018	πρόξ Ταϊβάν 30/9
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	πρόξ Ρόττερταμ 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (π.)	73	53209	πρ. «Silaska»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	ε. Ώγκινς 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	πρόξ Θεσσαλονίκη 17/10
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	80	30649	πρόξ ΗΠΑ 30/10
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	76	10430	πρ. «Agnes Venture»
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Σαβάννα 14/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	ε. Τζέμπελ Άλι 7/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Άγιοδιό 18/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	πρόξ Ρόττερταμ 27/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	

KAPINA	74	34103	δ. Γιβραλτάρ 15/10 *
KAPINA (κ.)	72	11954	επισκευές Πειραιά 7/7
KARION (κ.)	72	10605	προς Βάρνα 9/10
KASTOR (π.)	73	21754	προς Ευεΐνο Πόντο 25/10
KAZTOR (δ.κ.)	77	19459	προς Ρότερνταμ 9/10
KATIA	71	4940	α. Ντουλούθ 16/10
KATIA K.(π.)	57	1324	άρχει Σ. Άραβία
KEA EEPLOPER (κ.)	76	10805	προς Κίνα 5/11
KE'I'Π ANTIMΠEΣ	72	14651	προς Σιγκαπούρη 28/10
KE'I'Π KENENTY	71	9842	προς Άλεξάνδρεια 24/10
KE'I'Π KOPΦΟΥ (κ.)	78	9882	ε. Κόμπε 4/11
KE'I'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	δ. Παναμά 6/9
KE'I'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	προς Χάλιφαξ 26/10
KE'I'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Μασσαλία 2/11
KE'I'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	προς Αιγυπτο 20/10
KE'I'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	α. Λίβερπουλ 9/11
KEN ΣΗ (π.)	74	9288	προς Ίνδία 4/11
KEN ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	προς Κίνα 29/9
KENTAYPOΣ (κ.)	72	11954	άρχει Ρίβερ Φώλ
KENTAYPOΣ OYAN (Λιβ.)	74	7557	στό Ντάρμπαν 29/10
KEΦAΛOΝIA XOOYΠ (π.)	74	16882	προς Κουβέιτ 10/10
KIKA (κ.)	76	19451	ε. Τής 3/11
KIMOΛOΣ III (π.)	66	6995	προς Μαυρίκιο 7/11
KIOYΓKA TΣHΦ (π.)	69	1572	προς Κιουγκά 18/5
KITION (δ.Μπχ.)	69	79969	ε. Πειραιά 75/10
KITZA (κ.)	76	24800	ε. Ρίο Ίανέιρο 19/10
KΛEANΘHΣ (π.)	76	15756	δ. Σουέζ 2/11
KΛEIO (δ.κ.)	68	40626	προς Έξ Σιντέρ 28/10
KΛEOΠATPA (M.)	74	8915	προς Σάντος 6/11
KΛIBIA (κ.)	74	20712	προς Πόρτ Σουδάν 3/11
KOΛOΜΠO (κ.)	70	2913	άρχει Πειραιά
KOMET (Μπχ.)	72	9824	ε. Καράτσι 85/11
KONMAN I (κ.)	77	15446	προς Ντάρμπαν 7/10
KONMAN II (κ.)	77	15043	προς Γιοκοχάμα 5/11
KONΠOΛIΣ	78	39814	προς Ν. Ύόρκη 23/10
KOPAI KE'I'Π (δ.κ.)	74	112825	προς Μπουσιρ 29/9
KOPNHΛIOΣ	74	35014	ε. Ν. Όρλεάνη 3/11
KOPONET (Μπχ.)	78	9862	ε. Κόμπε 3/11
KOPY	77	33509	δ. Παναμά 30/10
KOPYTON (κ.)	75	17175	προς Κολούμπια Ρίβερ 19/10
KOZMAΣ A. (δ.π.)	74	15994	προς Μπαλκίναπνάν 26/10
KOTOYKOY (N.Z.δ.)	75	16221	ε. Βότανυ Μπαϊν 28/10
KOYAKA (N.Z.δ.)	75	16221	προς Γουέλλινγκτον 6/11
KOYHN EYH (κ.)	71	54761	α. Τερνέστη 27/10
KPIΣΣA (π.)	79	12784	προς Περσικό 24/9
KPOIΣOΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Κουβέιτ 1/11
KYΔOΝIA (κ.)	77	9634	α. Ν. Όρλεάνη 29/10
KYΖIKOΣ (κ.)	69	9777	ε. Γάνδη 7/11
KYΘHPA (κ.)	68	1599	προς Μανφρεκτόνια 27/10
KYKΛAΔEΣ (κ.)	68	10313	ε. Φιλαδέλφεια 5/11
KYMQ (π.)	74	65685	προς Σαβόνα 6/11
KYΠPOΣ ΓKΛOY (δ.κ.)	75	17875	α. Ρας Σουκχέιρα 29/10
KYΠPOΣ CTAP I. (κ.)	71	13443	προς Τσάνα 7/10
KΩNCTANTINOΣ	72	51403	προς ΗΠΑ 5/11
KΩNCTANTINOYΠOΛH (κ.)	74	16388	προς ΕΣΣΔ 25/9
KΩCTAΣ H. (M.)	70	9981	προς Μπαγκλαντές 31/10
ΛABANTAPA (δ.)	74	65068	προς Τσίμπα 18/9
ΛAΓOΣ (M.)	59	6132	προς Μπαβναγκάρ 16/3
ΛAIDH ANTZEΛA (κ.)	78	1250	α. Τέινμαουθ 6/10
ΛAIDH ΣKΑ'Y (κ.)	72	83714	στόν Περσικό
ΛAIDHΛA'I'K (π.)	71	13166	ε. Ντάρμπαν 29/10
ΛAKY AΣTPON (κ.)	74	8588	ε. Ντάρμπαν 4/11
ΛAKY ΘANTEP (κ.)	73	8558	α. Άμβέρσα 4/11
ΛAKY KAPPIEP (κ.)	72	8558	προς Νατόρ 30/10
ΛAKY POOYΖ (κ.)	73	8558	προς Όρν 2/10
ΛAKY ΣKOYΠ (κ.)	73	8558	προς Χιούστον 23/10
ΛAKY CTAP (κ.)	73	8558	προς Βομβάη 31/10
ΛAKY ΦOPC (κ.)	71	10409	ε. Σαλβαντόρ 25/10
ΛAKYMAN (κ.)	80	16225	α. Χάμιλτον 3/11
ΛAKONIKOΣ II (κ.)	78	10698	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 29/10
ΛAMA (κ.)	77	3727	ε. Καζαμπλάνκα 1/11
ΛAMΠEPXOPH (δ.)	70	63519	δ. Π. Σαϊδ 6/11
ΛAMΠOYΣA KAPABAC (κ.)	77	8976	ε. Νικόσια 26/10 *
ΛAMΠOYΣA ΛAΠΘOΣ (κ.)	78	8980	προς Λάγος 28/10
ΛAOYPA (Ovδ.)	65	1600	α. Μπέιρα 21/10
ΛAOYPA 1. (π.)	75	12416	προς Χάμπτον 21/10
ΛAΠTEB ΣH (π.)	75	12416	πρ. «Raseighs Cross»
ΛAPNAKA (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 4/11
ΛAΞIA (κ.)	78	23966	προς Περσικό 6/10
ΛEBANTEC	77	70983	προς Τουμπάρδο 19/10
ΛEΓKAZY (δ.κ.)	71	118865	στό Χορμούς 14/10
ΛEΓ'I'K CTAP (κ.)	71	13446	α. Κάλουντρυμποργ 3/11
ΛEHI (δ.Μπχ.)	75	79249	προς Έρυθρά Θαλ. 29/10
ΛEHTOYΔHΣ EYAYΓEΛOΣ II (κ.)	74	18700	προς ΗΠΑ 15/10
ΛEO OYAN (κ.)	72	10194	προς Φορτάνου 30/10
ΛEOHTAPH (κ.)	75	15684	δ. Σουέζ 4/11
ΛEPOΣ EHTEBAP (κ.)	73	15498	α. Άμβέρσα 7/11
ΛEPOΣ KAPE'I'TZ (κ.)	72	17914	προς Μουμπάσα 26/10
ΛEPOΣ ΠPOΓKPEΣ (κ.)	74	17414	προς Γκντάνσκ 5/11
ΛEPOΣ XOOYΠ (μ.)	70	15216	πρ. «Μέρυλαντ»
ΛEYKAC A'I'ΛANT ('Ovδ.)	67	1205	προς Βόλο 30/10
ΛEYKAC ΣAN ('Ovδ.)	65	2596	μετ. «Κυριακή» (μ)
ΛEΩH (κ.)	73	15382	προς Σουέζ 15/10
ΛEΩHIDAΣ ΓKΛOY (κ.)	73	3717	ε. Ν. Όρλεάνη 31/10
ΛHNTEPMAN (κ.)	77	19373	προς Χοντίντα 5/11
ΛHTO II (π.)	72	6106	ε. Σ. Μαλό 85/11
ΛHMAN (κ.)	70	5926	άρχει Πειραιά
ΛHΠEΞEΛ * (π.)	69	17872	προς Γιαρίμπα 22/10
ΛHΠEPE'I'TOP A.(π.)	68	9079	ε. Σουέζ 30/10
ΛHMK TAPKET (κ.)	74	8931	προς Άλεξάνδρεια 6/11
ΛHTA N.(κ.)	74	3256	προς Γδύνια 22/10
ΛOTOYΣ (κ.)	74	6017	προς Ταρτούς 21/8
ΛOY'I'ZIANA (δ.Μπχ.)	76	160420	προς Βραζιλία 12/10
ΛOYNA (δ.κ.)	69	93547	στό Ντουαί
M. CYKOYTPHΣ (μ.)	60	6448	πρ. «Αναΐσ»
MAΔEP EPOT'K	75	34745	ε. Ν. Όρλεάνη 1/11
MAIPH ΛOY 2 (κ.)	74	30168	προς Κουήνολαντ 24/10
MAIPOYAI (κ.)	76	8731	α. Χιούστον 31/10
MAKΓOYENB (κ.)	70	11329	α. Άμβέρσα 5/11
MAKMPAΛK (κ.)	70	11329	πρ. «Νορβηγούντ»
MAΛBINA (κ.)	71	8648	ε. Πουέρτο Κουέζα 28/10
MAOYNT ΠAPHACCOΣ (M.)	65	1198	προς Ντουρες 28/4
MAP KOYPIEP (π.)	70	9101	α. Καράτσι 6/10
MARΓAPITHC (δ.κ.)	63	36634	α. Σάντος 3/11
MARΓAPITTA M.(κ.)	73	18892	ε. Σπλίτ 26/10

MARΘA ('Ovδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 20/8
MARIA (Φιλ.)	77	20502	προς Μπανγκόκ 7/11
MARIA ΔIAMANTO (κ.)	76	10108	ε. Βαλένσια 7/11
MARIA ΣITINA (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 25/10
MARIANΘH M. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περσικού
MARIBIK (κ.)	76	17324	προς Χόγκ Κόγκ 20/10
MARIKA ('Ovδ.)	65	1224	ε. Πειραιά 22/8
MARIKA Π. (π.)	73	45500	α. Ντάρμπαν 27/10
MARILIA ('Ovδ.)	61	3942	προς Ύεμένη 16/10
MARIOYAA (κ.)	74	30341	προς Γερμανία 23/10
MARINA(M.)	70	18628	προς Π. Όρταξ 12/6
MARIPRIMA (δ.)	61	30236	α. Άλεξάνδρεια 23/10
MARITZA (δ.κ.)	70	83168	α. Ρας Τανούρα 30/10
MARITZA ΠATEP A. (κ.)	77	11167	ε. Καράτσι 5/11
MARITZA SKHNITH (π.)	74	13687	ε. Ιατόν 25/10
MARIXPCTINA (π.δ.)	73	72336	προς Σίντι Κερπ 4/11
MARK A'I'ΛANT (κ.)	71	1516	α. Πειραιά 29/10
MARKEΛA (κ.)	69	16229	ε. Κοξίν 13/10
MARKOΣ N. (κ.)	69	10708	ε. Ν. Μαγκαλόρ 28/10
MARPECCA (π.)	64	5916	άρχει Πειραιά
MACTPOΓIΩPΓHΣ (κ.)	74	20715	προς Μουμπάσα 27/9
MACTHΛAΔAKI (κ.)	76	21372	προς Ριτσαντς Μπαϊν 22/10
MAYPOTICCA (κ.)	71	16623	δ. Σουέζ 7/11
MEΛHNA (κ.)	75	1558	α. Πειραιά 5/11
MENT XEPON (δ.)	77	60655	προς Γιβραλτάρ 20/10
MEIKKAN ΣH (Φιλ.)	67	21141	προς Κωνσταντίνα 29/10
MERINTA (δ.π.)	81	32723	προς Ίαπωνία 4/10
MERINTIAN ΣH (κ.)	76	9872	α. Χόγκ Κόγκ 21/10
MERIT (π.)	73	112306	στό Χορμούς (άποθήκη)
MERIT (π.)	69	35284	ε. Μπαγκνόλι 4/11
MERKIOYB (π.)	70	10490	δ. Π. Σαϊδ 10/11
METXOBON (δ.)	79	43857	υπέστειλε 'ελληνική
MHΛOΣ (π.)	66	10715	προς Ντουμπρόβνικ 3/10
MHTEPA COTHPHIA (κ.)	72	8372	ε. Τζέντα 30/10
MIGIAMA (π.)	75	12498	προς Μεξικό 6/11
MILHTOZ	82	32506	α. Γιοκοχάμα 28/10
MIMH M. (κ.)	74	16246	προς Ματάνζας 25/6
MINERAL CTAP (κ.)	73	36330	προς Άλγερία 30/10
MINI ΛIΛY (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη
MINI ΛIHT (π.)	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάνη
MICC AΛIKH (κ.)	82	17164	προς Κεμπέκ 31/10
MICC MARIA (κ.)	71	19061	ε. Π. Κομπέλλο 28/9
MICC NTINA (κ.)	73	30930	προς Καμάρ 4/11
MICTPAΛ (Λ.)	74	39050	α. Ρότερνταμ 4/11
MHMHMOZYHH (κ.)	68	31507	προς Γιοκοχάμα 12/10
MONTECTY (δ.κ.)	70	8870	προς Περσικό 3/7
MONTP (κ.)	72	9924	ε. Άμβέρσα 8/11
MOYH ΣANTOY	76	19633	α. Ν. Όρλεάνη 30/10
MOYCAKH (κ.)	72	35506	α. Τζέντα 25/10
MOYCTAINA	77	5509	προς Στέφενβιλ 21/10
MΠAΛI ΣKΑ'Y (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
MΠANNEP (M.)	69	9038	στην Τσάνα 2/11
MΠAPOY II (κ.)	76	3741	προς Τριπόλη 26/10
MΠAPOY ΛAK (κ.)	73	9859	ε. Ν. Όρλεάνη 2/11
MΠAΣMA (π.)	76	20480	προς Κίνα 9/10
MΠA'Y'PON (π.)	61	1460	επωλήθη Έλληνες
MΠAXIANA (π.)	80	14397	ε. Άμβέρσα 7/11
MΠEΛITA (κ.)	68	8370	προς Τούμπτο 14/10
MΠEΛΛΓKAAΦ	68	9441	πρ. «Αιρήνς Γκάλαρ»
MΠEΛAO (βρ.)	65	11541	άρχει Άστακ
MΠIΔA (κ.)	67	11407	άρχει Πειραιά
MΠIOYTY E. (κ.)	68	16161	προς Γκάνδη 31/10
MΠΛOYΓOYOTEP (δ.π.)	67	53266	άρχει Νέτλεϋ
MΠΛOY CTOYH (κ.)	71	13867	α. Γκέιμς 7/11
MΠONH (δ.κ.)	74	126413	ε. Σιγκαπούρη 15/9
MΠON ΛAK (κ.)	73	16106	ε. Φορτάνου 14/9
MΠOYKAAOYPA	73	56273	προς Τουμπάρδο 15/10
MΠPAZILIAN ΣKΑ'Y (Λιβ.)	73	31881	δ. Σουέζ 29/10
MΠPAZILIAN CTAP (M.)	65	5060	α. Τζέντα 29/10
MΠPE'I'B MAΔEP (κ.)	75	13036	ε. Λονδίνο 8/11
MΠPILIAHT (δ.κ.)	72	17980	ε. Πειραιά 23/10
MΠPHZ (κ.)	71	9085	προσάρσε Μπουσιρ
MΠPHTEN (δ.κ.)	67	41524	ε. Πειραιά 14/10
MYKONOC (δ.)	71	18748	προς Άμπιζάν 27/10
MYPINA (Λιβ.)	82	32506	προς Σ. Άραβία 12/10
MYPCINIAH	77	5511	ε. Γκάντια 2/11
N. I. ΠATEPAC (π.)	78	11850	ε. Ρότερνταμ 17/10
NABIGKE'I'TOPH	74	10250	προς Κασσιόγκ 5/11
NABIGKE'I'TOP	78	13889	ε. Ν. Ύόρκη 5/11
NA'I'A (κ.)	70	9069	ε. Πειραιά 25/10
NAHTEΛXOPH	72	18723	προς Μπαντάρ Άμπας 29/10
NAPE'I'TOP (κ.)	80	10982	ε. Μ. Μαγκνόνι 27/10
NAYTIOΣ (κ.)	70	16224	προς Κωνσταντίνα 20/10
NEΔI I. (δ.κ.)	74	39018	α. Γένοβα 2/11
NEΦEΛH I. (κ.)	71	12202	ε. Βομβάη 8/10
NHCOΣ KEΦAΛOYHIA (μ.)	70	9247	πρ. «Αρωα»
NHCOΣ CΠETZEΣ (M.)	63	5955	στό Φόυνξ 9/12
NIΓHP (δ.κ.)	73	9842	α. Λας Πάμας 4/11
NIKAC ('Ovδ.)	73	20328	υπέστειλε κυπριακή
NIKHΤAC POUCEOΣ	76	35567	επισκευές Λισαβόνα 11/11
NIKOL (Μπχ.)	75	11462	πρ. «La Rochelle»
NIKOLAOC (δ.Μπχ.)	75	61000	προς Δ. Άφρικη 18/10
NIKOLAOC M. II (κ.)	69	1473	ε. Ρότερνταμ 6/10
NIKOLAΣ (M.)	68	2213	προς Άναμπα-15/10
NIKOLAΣ (π.)	86	24843	ε. Άργεντινή 31/10
NIKOLAΣ K. (π.)	69	5997	προς Ν. Όρλεάνη 6/11
NIKOLAΣ Π. (π.)	69	5998	άρχει Άμβούργο
NIKOPOLIC (δ.)	82	29700	δ. Παναμά 1/11
NIKOC A. (π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6
NIKOC KAZANTAKHΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περσικού
NIKOC N. (κ.)	69	10363	προς Τζακάρτα 19/10
NIHN ΠATEPAC (κ.)	81	9206	πρ. «Alca»
NIQBH	75	65803	επισκευές Σ. Άννα Μπαϊν 23/10
NIQY ΦE'IM (κ.)	70	9907	πρ. «Rayime»
NOΜIKOC Δ. (δ.κ.)	67	41187	προς Σιγκαπούρη 6/11
NOΜΠA EBEBYH	70	15138	επωλήθη
NOPΔEPH NTANZEPI (δ.π.)	70	62357	προς Γιβραλτάρ 12/10
NOPMAN (κ.)	78	12238	ε. Ντάρμπαν 8/11
NOTOC (δ.)	73	75049	α. Κόρπους Κρίστι 18/10
NTA'I'MONT (δ.κ.)	67	40675	άρχει Πειραιά
NTA'I'AMONTH	65	16405	α. Νάντι 2/11
NTAPT (δ.π.)	59	12222	ε. Πειραιά 27/9
NTA'Y NAMIK (π.)	79	16432	ε. Βανκούβερ 4/11

ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Γιβραλτάρ 27/10	ΠΡΑΊ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	προς Σιγκαπούρη 7/10
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Ευξείνιο Πόντο 24/9	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	αργεί Πειραιά
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	ε. Κοαζέλακας 10/10	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	προς Γιβραλτάρ 3/11
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Μπ. Άμπας 1/10	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Βέλγιο 5/11
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάον Σαμπού (αποθήκη)	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.π.)	87	25000	στη Τσιμα 6/11
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	προς Σάο Σεμπασιτιό 24/10	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	προς Μοντεβιδέο 2/11
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)	73	17355	προς Σάο Σεμπασιτιό 4/11	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΊ'Τ (Μ.β.)	66	2969	α. Τζουμπάιλ 4/11
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	προς Σιγκαπούρη 5/11	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Άρούμπα 31/10
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31714	προς Γιάννου 1/11	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Βομβόη 28/10
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	προς Πόρτ Άλφρεντ 29/10	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Άμβέρσα 8/11
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	ε. Βαλτιμόρη 29/10	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	στη Σάρτα 27/10
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	προς Φιλαδέλφεια 8/11	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	στη Κουνιούμπνια 14/9
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	προς Νιολάν 17/10	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προς Μπαντάρ Άμπας 4/10
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Τρίπολη 23/10	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	α. Χάμιλτον 4/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	προς Λουπ Τέρμιναλ 30/9	ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	ε. Μόντρεαλ 6/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Χόγκ Κόγκ 4/11	ΠΡΟΣΤΕΥΣ (κ.)	79	11243	προς Κονακρύ 28/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Γιούροπουρι 13/10	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Ν. Όρλεάν 3/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Ντάς Άιλαντ 7/11	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Άλγκεθίρας 5/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	προς Φός 4/11	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	προς Ν. Όρλεάν 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	προς Μπαγκλαντές 24/9	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	προς Σικάγο 2/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Ν. Όρλεάν 5/11	ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	προς Νόρτντενχαμ 28/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Σάλομ Βόε 2/11	ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	προς Έλλάδα 5/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	ε. Θάντερ Μπαί 2/11	ΡΕΑ (π.)	71	9025	α. Ρεϊσφ 3/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΡΕΊ'ΝΜΠΟΥΥ (δ.Κε.)	67	2838	ε. Μπαίρ 6/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	αργεί Πειραιά	ΡΕΊ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	προς Λουάντα 30/9
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395	α. Βαλέπια 16/10	ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	προς Κοτονού 4/11
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	προς Κόλπο ΗΠΑ 22/10	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Χιούστον 22/10
ΟΛΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	προς Άβάντα 21/10	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. Λάος 5/10
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	προς Μπ. Άμπας 7/11	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Σάντος 17/9
ΟΡΑΊ'ΟΝ	73	18958	α. Μπάνμπουρν 22/9	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς Ντάρμπαν 7/10
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στο Τζιμπούτι	ΡΙΒΕΡ ΤΑΊ'Ν (κ.)	71	9646	προς Τσιβάν 13/10
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Ραβέννα 28/10	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Γιοκοχάμα 15/10
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	ε. Λός Άντζελες 22/10	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	α. Πειραιά 31/10
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Ρίσαρντς Μπ. 26/10	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	πρ. «Raffles Bay»
ΟΣΕΑΝ ΒΟΊ'Σ (κ.)	60	11434	προς Μοντεβιδέο 23/10	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Τσάρτσιλ 12/10
ΟΣΕΑΝ ΛΕΊ'Κ (κ.)	76	12443	ε. Άλεξάνδρεια 14/10	ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	ε. Άμβέρσα 4/11
ΟΣΕΑΝ ΜΕΊ'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	ε. Πειραιά 10/9	ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Σουέζ 7/11
ΟΣΕΑΝ ΝΑΊ'Τ (κ.)	72	9709	α. Κπέμε 22/10	ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	προς Βίγκο 4/11
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΒ (κ.)	73	8734	προς Βόλο 1/11	ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	προς Όλλανδία 3/11
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	προς Μπ. Άιρες 23/9	ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΟΥΑΊ'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (αποθήκη)	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	ε. Ρίο Γκράντε 1/11
ΟΥΑΊ'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852	ε. Κολομπία 21/10	ΣΑΓΚΡΕΣ (Β.Γ.)	65	10053	διάλυση Γκάντιν
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	προς Κιούγκα 8/5	ΣΑΊ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	προς Χιούστον 18/10	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Ρίο Ίανέιρο 30/10
ΟΧΑΊ'Ο (δ.π.)	72	55878	προς Κόλπο ΗΠΑ 12/11	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	προς Ίταλία 22/10
ΠΑΊ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	ε. Μπ. Άιρες 29/10	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Άντοφφάιρ 6/11
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑΊ'Σ (Βρ.)	67	19541	α. Ανκόνα 29/10	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	προς Γιβραλτάρ 9/11
ΠΑΛΜ ΠΡΑΊ'ΝΤ (Βρ.)	66	22617	μετ. «Στάρ οφ Άλεξάνδρεια» (Βρ.)	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	πρ. «Σαίντ Τζών»
ΠΑΛΜ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182	ε. Ντάρμπαν 10/10	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.μ.)	76	21619	προς Άλγερία 30/10
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	στο Χορμούζ	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	προς Καζαμπλάνκα 23/10
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-	71	41961	προς Ταϊτσόγκ 4/11	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598	προς Καϊάνα 28/10
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Άρεσφ 4/11	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	πρ. «Hornbay»
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Παναμά 4/11	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	α. Πόρτ Άρθουρ 25/10
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Γένοβα 31/10	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	προς Βενετία 6/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Άμβέρσα 10/11	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Τζουμπάιλ 31/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	προς Μπορντάν 6/11	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506	προς Σιγκαπούρη 30/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Άμστρονγκ 6/11	ΣΑΝ II (π.)	75	14523	προς Μόντρεαλ 13/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Γκνάνον 7/11	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	προς Ικόνιο 23/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Μαυίλα 4/11	ΣΑΝΡΑΊ'Σ (κ.)	71	13575	προς Περισκό 13/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μηχ.)	80	30639	ε. Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ 30/9	ΣΑΝΡΑΊ'Σ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	προς Περσικό 13/10
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	προς Άρούμπα 29/10	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	προς Άλγερία 5/11
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	ε. Σάντος 29/10	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	πρ. «Hornbay»
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	προς Κολομπία Ριβ. 12/10	ΣΑΝΤΕΊ'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)	69	8064	α. Πόρτ Άρθουρ 25/10
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Μπαγκκόγκ 24/10	ΣΑΝΤΕΊ'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)	70	8064	προς Βενετία 6/11
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Άλεξάνδρεια 27/10	ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7.)	78	6053	α. Τζουμπάιλ 31/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	προς Τσιμα 5/11	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	προς Σιγκαπούρη 30/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	ε. Άμστερνταμ 7/10	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	προς Μόντρεαλ 13/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Τάουνσβιλ 30/10	ΣΑΟΥ ΓΟΥΊ'ΝΤ (κ.)	74	12498	προς Ικόνιο 23/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Ν. Όρλεάν 4/11	ΣΑΟΥ ΣΗ (π.)	76	17541	προς Περσικό 13/10
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού	ΣΑΟΥ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	προς Περσικό 13/10
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	ε. Ίταλ 16/9	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	προς Άλγερία 5/11
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	προς Άλεξάνδρεια 7/11	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	προς Άλγερία 5/11
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	προς Λός Άντζελες 20/10	ΣΕΊ'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Γιοκοχάμα 1/11
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Νάπολι 26/10	ΣΕΊ'ΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Ν. Όρλεάν 29/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Σάντος 23/10	ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	α. Χάμπτον 3/11
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	προς Αιγύπτια 3/11	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Φός 19510
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	προς Χάρφ Φακόν 6/10	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	προς Κουβέιτ 95/10
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	προς Νιγηρία 13/10	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	προς Μπ. Άμπας 7/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Χακάτα 31/10	ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077	προς Ταραγκόνα 6/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	υπεστείλε ελληνική	ΣΗ ΓΟΥΊ'ΣΠΕΡ (Μηχ.)	77	22377	πρ. «Federal Fraser»
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Γιούροπουρι 31/10	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Καναδά 4/11
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	προς Μπουσάν 26/10	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Καρατά 7/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Όσκαρσλιν 8/11	ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	υψώσε σημαία Μάλτας
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Μπαχαράιν 1/11	ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	ε. Ταραγκόνα 29/10
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174	προς Βόλο 19/8	ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Δουνκέρκη 21/9
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Σάο Σεμπασιτιό 7/8	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	πρ. «Victoria Idow»
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμ. 1/11	ΣΗ ΣΟΥΊ'ΦΤ (Λ.)	70	5746	α. Τζέντα 29/10
ΠΙΊ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	προς Σιγκαπούρη 27/10	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	προς Π. Νουάρ 5/11
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Πειραιά 27/10	ΣΗ ΤΑΊ'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	προς Νάπολι 6/11
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	προς Πειραιά 5/11	ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	α. Λέ Χάβρη 185/10
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Πειραιά 1/11	ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	ε. Μπαλμπό 7/11
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ΕΤΑ Χόγκ Κόγκ 11/11	ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	υπέστειλε κυπριακή
ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	στο Ντάρμπαν 26/9	ΣΗΓΟΥΊ'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025	α. Νταμάρ 3/11
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	προς Σιγκαπούρη 8/7	ΣΗΜΕΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	α. Νταμάρ 18/10
ΠΛΑΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	δ. Παναμά 5/11	ΣΗΜΕΠΡΕΣ (κ.)	75	17203	υψώσε σημαία Μάλτας
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Π. Σαϊν 9/11	ΣΗΚΑΡΠΙΕΡ (κ.)	73	16095	προς Σιγκαπούρη 1/8
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Άμπιτζάν 6/10	ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	προς Πόρτ ντε Μπουκ 24/10
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	προς Καζαμπλάνκα 17/10	ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Μπουκ 24/10
ΠΟΊ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ν. Όρλεάν 30/10	ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	επισκευές Σύρο 21/10
ΠΟΛΙΑΓΓΟΣ (κ.)	49	2879	αργεί Κίρωλο	ΣΗΛΙΚ (Μολ.)	74	18963	προς Ν. Άφρική 2/10
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	ατόν	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Άλγερία 8/9
ΠΟΛΛΟΥΣ (δ.κ.)	75	16247	ατόν Πειραιά 12/10	ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στο Άσσον
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7	ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	προς Μπαντάρ Άμπας 29/10
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Κόξιν 24/10	ΣΗΜΑΤΣΙΚ (δ.Μ.)	80	32995	προς Σικελία 23/10
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	προς Σάφι 31/10	ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	προς Χόγκ Κόγκ 24/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Γένοβα 5/11	ΣΗΜΙΟΥΣΙΚ (κ.)	77	31368	α. Γιοκοχάμα 1/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	προς Φορκάντος 5/10	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Λισαβόνα 26/10
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	δ. Σουέζ 21/10	ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	προς Μονρόβια 4/11
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Χιούστον 6/11	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Κίνα 10/10
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824	μετ. «Luck» (π.)	ΣΗΜΠΟΝΙΣ (κ.)	69	33328	α. Ρίο Γκράντε 21/10
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	προς Μπελαγούν 16/7	ΣΗΜΠΡΕΊ'ΒΥ (δ.μ.7.)	73	17795	υπέστειλε κυπριακή
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Λίβεργου 29/10	ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	προς Βόλο 4/11
				ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	προς Μπαντάρ Άμπας 13/9

ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	πρός Χάιφα 2/11
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.κ.)	74	18631	α. Δουνκέρκη 21/10
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	πρός Μπαντάρ Άμπας 75/10
ΣΗΡΕΪΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Σάντος 29/10
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	πρός Τζαμάικα 27/10
ΣΗΣΚΟΥΥΤ (δ.κ.)	75	42619	ε. Σαβόνα 5/11
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Γκνιάνοκ 9/11
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	πρός Χόγκ Κόγκ 27/9
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	σιό Μπ. Σαχίνι Ρεζάι 16/9
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρός Νάπολη 8/11
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Γδύνια 29/10
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	σιή Βομβάη
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Μπαντάρ Άμπας 27/10
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Γκάνοκ 16/10
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	αργεί Πειραιά
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 2/11
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Μπαντάρ Άμπας 10/9
ΣΗΧΟΥΠ (κ.)	71	10055	ε. Λονδίνο 95/11

ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	ε. Μπουλών 26/10
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Σουραμπάγια 195/10
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Ένσεάντα 25/10
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άντοφαγκάστα 25/11
ΣΙΔΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	πρός Π. Λιμόν 31/10
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός Ίράν 16/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Γιβραλτάρ 31/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Χοντίντα 25/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	στήν Άλεξάνδρεια
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Ραβέννα 21/10
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	πρός Σκίνα 16/8
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομείνι
ΣΚΑΪ ΚΡΕΣΤ	76	22377	πρός Γιάνμπου 7/10
ΣΚΑΪ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Μαντράς 11/10
ΣΚΑΪ ΡΕΪΝΤΣΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Μπαγκόγκ 85/10
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474	εγκαταλείφθηκε
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Μπαντάρ Άμπας 30/10
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Περισκό 12/10
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	πρός Γουάρρι 27/9
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Μοντοίρ 28/10
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρός Άμβέρσα 3/11
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Μιλγουόκι 21/10
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	α. Γιβραλτάρ 5/11
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. Πειραιά 1/11
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Ν. Μαγκαλόρ 21/9
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Κωνσταντίνα 21/10
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Άρκα 31/10
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	ε. Σιγκαπούρη 20/9
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Μπαχράϊν 1/11
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	18788	α. Πειραιά 3/11
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Ίταλία 7/11
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός Μήλο 14/10
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	ύψωσε ελληνική
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Θεσσαλονίκη 21/10
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	δ. Σουέζ 27/10
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	α. Μπελαγουάν 15/10
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Ούμ Σαΐδ 4/11
ΣΤΑΡ ΡΕΪ (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμούζ 25/10
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρ. «Αίμα»
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	ε. Τζέντα 2/11
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στόν Περισκό 16/6
ΣΤΟΡΚ (κ.)	76	15265	πρ. «Spray Cap»
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Ταϊβάν 22/9
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Σακάϊ 4/11
ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822	πρός Τρίπολη 24/9
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Τσάλνα 24/10
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Χιούστον 2/11
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Πράια Μόλε 14/10
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρός Μογκαντίσου 20/10
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	πρός Γιάνμπου 24/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. κοινηκντάο 16/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	πρός Ίαπωνία 1/11
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	ε. Μπαρ 26/10
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.Μ.)	65	41195	διάλυση Ταϊβάν
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Τσάλνα 7/11
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Λός Άντζελες 3/11
ΤΖΕΪΝΤ (κ.)	56	6500	αργεί Άστακ
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεούλ.)	69	8812	πρός Ροστόκ 15/10
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Μπωμόν 22/10
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	ε. Χάμπτον 5/11
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρός Ντάρμπαν 7/11
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρός Μαπούτο 21/9
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	πρός Κωνσταντίνα 31/10
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρός Μιζουράτα 24/10
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Μπουργκάς 22/9
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	στόν Πειραιά 26/9
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	πρός Βιτόρια 31/10
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρός Μομπάσα 11/11
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός Νάπολη 10/11
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Λισσαβόνα 7/11
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρ. «Άλφοσίνα»
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058	μετ. «Άλεξάνδρεια» (ε.)
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	σιή Βομβάη 4/11
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	ε. Χόγκ Κόγκ 1/11
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεούλ.)	68	9627	πρός Κωνσταντίνα 21/10
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ντάρμπαν 1/11
ΤΡΑΝΣΚΕΪΠ (κ.)	70	5538	ε. Άντεν 7/10
ΤΡΑΝΣΜΕΡΑΙΝ (κ.)	71	4881	πρός Κωνσταντίνα 19/10

ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	πρός Μόντρεαλ 2/11
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρός Χιούστον 10/10
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Κόρπους Κρίστι 28/10
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	ε. Σουέζ 29/10
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	ε. Λός Άντζελες 1/11
ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	α. Καράτι 28/10
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Περισκό 16/2
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	πρ. «Gloria Ocean II»
ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	69	9305	βυθίστηκε Ίνδικό 6/11
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ν. Υόρκη 5/11
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Χαλκίδα 9/11
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Τσάλνα 6/11
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	ε. Σουέζ 6/11
ΤΡΟΪ ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	δ. Παναμά 25/10
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Φός 2/11
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Ρας Τανούρα 6/11
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	πρός Ίταία 2/11
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415	δ. Παναμά 3/11
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	επωλήθη

ΦΑΙΡΓΟΥΪΝΤΣ	74	8915	ε. Κομώ Μπαϊν 22/10
ΦΑΙΔΑΡΑ (κ.)	71	1571	ολική απώλεια
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Ίαπωνία 85/11
ΦΑΝΣΑ (δ.)	74	67.202	πρός Μπόνον 4/10
ΦΕΪΘ	70	15216	πρός Κωνσταντίνα 1/10
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	στόν Περισκό 5/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρός Ίνδικό 6/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Ρίο Γκράντε 31/10
ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	σιό Γιαντάι
ΦΙΚΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	επωλήθη
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρός Άρούμα 28/10
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	πρός Τσιταγκάι 6/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	στό Καλαμπάρ 4/11
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Βόλο 8/10
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	στήν Άλεξάνδρεια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Σάντος 30/10
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρός Μπειζάγια 15/10
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	έπισκευές Πειραιά 17/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στήν Μπειζάγια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Χάμπτον 3/11
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Σαλβαντόρ 31/10
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Πόρτ Σουδάν 31/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38829	ε. Σιγκαπούρη 2/11
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	πρ. «Θέτις»
ΦΛΕΪΜ (κ.)	72	16398	πρός ΗΠΑ 305/10
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	ε. Ντάρμπαν 3/11
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	ε. Φουτζέιρα 26/10
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκαγκ 30/7
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	πρός Ρόττερνταμ 1/11
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Μπρέικ 85/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	πρός Τζακάρα 85/10
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	πρός Μαπούτο 1/11

ΦΡΑΤΣΕΣΚΟΣ (κ.)	70	14095	πρός Π. Έλζιζμπεθ 28/10
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρός Γιβραλτάρ 18/10
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	α. Λομέ 8/11
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Ντάρμπαν 1/11
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Πειραιά 12/10
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Πειραιά 7/11
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	αργεί Πειραιά
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Λά Πάλμας 3/11
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	αργεί Άμβούργο
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	παργεί Μόσκο
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Λάγος 29/10
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Φάλμουθ 3/11
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	α. Μπρόσναβιλ 12/9
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	α. Βρόστη 5/11
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Σάντος 2/11
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	δ. Παναμά 24/10
ΧΑΒΑΪΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Ίταλία 85/11
ΧΑΒΑΪΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44698	ε. Λός Άντζελες 3/11
ΧΑΒΑΪΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	πρός Κηλαγκ 17/10
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 7/11
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	πρ. «Ocean Harvest»
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	α. Πόρτ Βέσμε 6/11
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	στό Μπαντάρ Άμπας 29/9
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	πρός ΗΠΑ 28/10
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρός Χακάνα 1/11
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	πρός Ίταία 23/10
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	υπέστειλε ελληνική
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	στόν Πειραιά
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	πρ. «Αίκατος»
ΧΑΡΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825	πρός Κωνσταντίνα 17/10
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρός Τζέντα 6/11
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Σέιτε 2/11
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	πρός Τυνησία 17/9
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	πρός Ρουέν 75/11
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	πρός Μπαχάμας 14/10
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	ε. Πειραιά 2/7
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Σέιτε 305/10
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598	ε. Μπαντάρ Άμπας 20/8
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. «Κασκίτορας»
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρός Σιγκαπούρη 17/9



NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **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. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIHOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULLI P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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