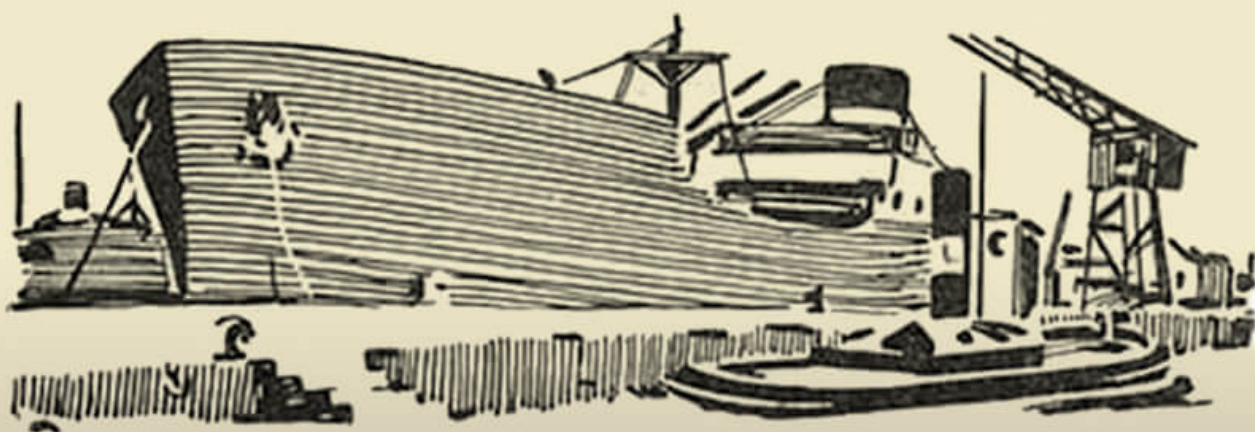


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1988

Αρ. Φύλλου 1265/1023

NAYTIKA XPONIIKA

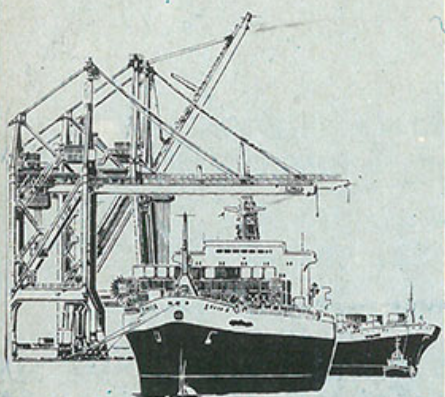
With
English
Supplement

APIO. 1265/1023
POYAPIOY 1988
ΔPX. 200



Η EMPROS LINES ΣΤΕΛΝΕΙ
ΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΥΧΕΣ ΤΗΣ
ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο**

15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1265/1023

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

57th Year
Issue No. 1265/1023, February 15th, 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 Περί ιδρύσεως Πανεπιστημίου ή Ακαδημίας.
Οι απόψεις ενός πλοιάρχου Ε.Ν.
- 15 Τό cabotage στις χώρες της ΕΟΚ και του ΟΟΣΑ.
Ένδιαφέρουσα μελέτη του κ. Κων/νου Παπαγιαν-
νούλη.
- 21 Οι μεγάλοι Οίκοι διαχειρίσεως πλοίων.
- 23 Νομικά θέματα: Αναγκαστικός πλειστηριασμός
πλοίου. Απαιτήσεις κατατασσόμενες πριν από τη
προτιμώμενη ναυτική υποθήκη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 33 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 34 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 37 ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 38 ENGLISH SUPPLEMENT
- 41 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.



Securing Ship Lines.

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

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

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



Τόν λόγο έχει ή Πολιτεία

“Όσοι παρακολουθούν από πολύ κοντά τά ναυτιλιακά μας πράγματα καί ταυτόχρονα πονούν τόν τόπο αυτόν επικροτούν άνεπιφύλακτα τή δήλωση του ‘Υπουργού κ. Εύάγ. Γιαννόπουλου, τής 10ης Φεβρουαρίου, σύμφωνα μέ τήν όποία ή κυβέρνηση όφείλει νά πάρει μέτρα γιά τήν ενίσχυση τής ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων, ή διατήρηση των όποιων στό ελληνικό νηολόγιο, αλλά καί ή έγγραφή νέων σέ αυτό, θά συμβάλουν θετικά στήν άπορρόφηση τής άνεργίας, στήν ενίσχυση των έσόδων του ΝΑΤ καί στήν αύξηση τής εισροής συναλλάγματος. Κρίνω ότι ή άπορρόφηση τής άνεργίας, ή ενίσχυση των έσόδων του ΝΑΤ, ή ενίσχυση των συναλλαγματικών άποθεμάτων μέ τήν εισροή συναλλάγματος, είναι θέμα τής ελληνικής σημαίας, τής επιστροφής πλοίων στήν ελληνική σημαία. ‘Η φυγή των πλοίων από τήν ελληνική σημαία όφειλόταν στήν όξεία ναυτιλιακή κρίση, στήν έλλειψη μέτρων, τής έποχής εκείνης, γιά τήν έμπόδιση τής φυγής των πλοίων καί μέ τήν πείρα του παρελθόντος ή κυβέρνηση όφείλει νά πάρει μέτρα άνταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων, υπό τήν ελληνική σημαία βέβαια, γιατί οι ξένες σημαίες “θερίζουν”, μέ τή χαμηλή φορολογία, μέ τίς μειωμένες συνθέσεις, (μήν πώ, πολλές φορές μέ τίς άνύπαρκτες συνθέσεις), αλλά καί μέ τό χαμηλό μισθολόγιο καί τήν έλλειψη άσφαλιστικών έγγυψέων.

Θά μπορούσαμε νά πούμε ότι ή δήλωση αυτή του ‘Υπουργού άποτελεί τήν πλήρη δικαίωση του μακρού καί επίμονου άγώνα των «Ναυτικών Χρονικών» γιά τά πολλά πλοία μέ ‘Ελληνική σημαία μέ τά όποία θά έχουν συνεχή καί άποδοτική άπασχόληση οι ναυτικοί μας ενώ ταυτόχρονα θά ενισχυθεί τό ΝΑΤ καί θά ώφεληθεί ή έθνική οίκονομία. Δέν είναι όμως

αυτό εκείνο πού προέχει τή στιγμή αυτή — άλλωστε ή ιστορία καί ή προσφορά καί συμβολή των «Ναυτικών Χρονικών» καί των ανθρώπων τους στή γενικότερη υπόθεση τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας καί στήν προαγωγή των γενικότερων συμφερόντων του τόπου είναι γνωστή.

‘Εκείνο πού προέχει είναι νά ληφθούν τά μέτρα πού χρειάζονται γιά νά έπιτευχθεί ό επαναπατρισμός των πλοίων, τά όποία, άς μή γελιόμαστε, δέν γυρίζουν άν δέν έξασφαλισθούν στό υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίο όλα εκείνα πού έχουν πετύχει τά ελληνόκτητα πλοία στίς ξένες σημαίες στίς όποιες είχαν καταφύγει γιά νά μπoreσουν νά επιζήσουν μέσα στή λαίλαπα τής μακρόχρονης ναυτιλιακής κρίσεως των τελευταίων ετών. Μέ λίγα λόγια, χρειάζεται νά έξασφαλισθεί στό υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίο ή δυνατότητα νά έπιζει στίς όριακές συνθήκες τής ναυλαγοράς καί ταυτόχρονα νά άφθεθεί ή ναυτιλιακή επείχιρηση νά κάνει τή δουλειά της χωρίς περισπασμούς καί χωρίς παρεμβάσεις «άρμοδιων» καί άναρμοδιών, πρέπει δηλαδή νά καταλάβουν όλοι “ότι ό ναυτιλιακός επείχιρηματίας ξέρει καλύτερα από κάθε άλλον τή δουλειά του καί ότι τό μόνο τό όποιο θέλει είναι νά ξεκαθαρισθεί άπόλυτα τό παιχνίδι καί νά διατηρηθεί άλώβητο τό θεσμικό πλαίσιο τής Ναυτιλίας — τίποτε άλλο.

‘Ο λόγος άνήκει στήν Πολιτεία, ή όποία νομιμοποιείται νά πάρει όσα μέτρα χρειάζονται γιά νά προσελκύσει στό έθνικό νηολόγιο, τά ελληνόκτητα πλοία — δέν έπιζητούμε τά ξένα καί συνεπώς κανέναν δέν μπορεί νά προβάλει άντιρρήσεις καί έπιφυλάξεις καί ούτε φυσικά θά θέσει υπό άμφισβήτηση τήν άξιοπιστία του νηολογίου μιάς κατ’ έξοχήν ναυτιλιακής χώρας όπως είναι ή δική μας.

ΠΟΛΥΣΗΜΑΝΤΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

‘Η είδηση είναι έντυπωσιακή δεδομένου ότι άφορά μία πολυσήμαντη συμφωνία: Οι ναυτεργατικές οργανώσεις δύο εύρωπαϊκών χωρών, από τίς όποιες μάλιστα ή μία είναι καί μέλος τής ΕΟΚ, άποδέχθηκαν τή χρησιμοποίηση Εύρωπαϊων ναυτικών σέ εύρωπαϊκά πλοία μέ μισθούς σχεδόν του ίδιου επιπέδου μέ τά ίνδικά καί φιλιππινέζικα πληρώματα!

Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, γνωστή νορβηγική εταιρία υπέγραψε διμερή συμφωνία μέ τίς πορτογαλικές ναυτεργατικές οργανώσεις γιά πή χρησιμοποίηση Ποτογάλων ναυτικών σέ πλοία έγγεγραμμένα στό θυγατρικό νορβηγικό νηολόγιο «NIS». Οι Πορτογάλοι ναυτικοί — άξιωματικοί καί κατώτερα πληρώματα — θά ναυτολογούνται μέσω πορτογαλικής ναυτιλιακής εταιρίας, ή συμφωνία δέ αυτή δέν βρίσκει, σύμφωνα μέ τίς πληροφορίες, αντίθετες τίς νορβηγικές ναυτεργατικές οργανώσεις καί εκπρόσωπος τής νορβηγικής εταιρίας δήλωσε ότι τό συνολικό κόστος πλοίου μέ πορτογαλικό πλήρωμα 22 ατόμων θά άνέρχεται σέ 400.000 δολάρια περίπου ετησίως, έναντι ενός εκατομμυρίου δολλαρίων μέ νορβηγικό πλήρωμα.

Τή στιγμή αυτή δέν είναι δυνατόν νά επισημανθούν οι επιπτώσεις από τήν πολυσήμαντη συμφωνία, οι προθέσεις όμως των οικείων ναυτεργατικών ενώσεων είναι σαφείς: Οι πορτογαλικές επιδιώκουν νά έξασφαλίσουν τήν άπασχόληση στους Πορτογάλους ναυτικούς. Καί οι νορβηγικές νά διατηρηθεί ό έθνικός έλεγχος στά πλοία νορβηγικής πλοιοκτησίας.

Αυτά βεβαίως εις τάς Εύρώπας. Παρ’ ήμιν, καί ή σκέψη άκόμη μέτρων πού θά ενι-

σχύσουν τήν άνταγωνιστικότητα του πλοίου γιά νά προσελκυθούν στό έθνικό νηολόγιο όλα τά ελληνόκτητα πλοία χαρακτηρίζεται έκ προοιμίου άντεργατική. “Όλα κι όλα. ‘Εμείς δέν είμαστε κουτόφραγκοι. Ούτε καί δεχόμαστε μύγα στό σπαθί μας. Καί ούτε έχει καμμία σημασία άν τελικά μείνουμε χωρίς πλοία. ‘Αλλωστε, δέν είναι αυτός ό στόχος μας — κατά τά νάματα του ταξικού καί μαχητικού συνδικαλισμού, τόν όποιο πρεσβεύει καί ή ναυτεργατική συνδικαλιστική εκπροσώπηση, εκείνο πού προέχει υπέρ των όλων είναι ή διατήρηση των “κεκτημένων” δικαιωμάτων μας...

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

‘Υπεύθυνες, πηγές διαβεβαιώνουν — καί έχουν άπόλυτο δίκαιο — ότι δέν ύπάρχει κανένα πρόβλημα μέ τό Φόρο Προστιθεμένης ‘Αξίας γιά τά πλοία του άρθρου 13. Οι σχετικές ρυθμίσεις περιλαμβάνονται στό άρθρο 22 του Ν. 1642/86 περί Φ.Π.Α., τό όποιο άλλωστε άποτελεί μεταφορά στήν έσωτερική νομοθεσία του άρθρου 15 τής “Εκτής Κοινοτικής ‘Οδηγίας του 1979 ή όποία προβλέπει τήν έπιβολή του Φόρου Προστιθεμένης ‘Αξίας στίς χώρες μέλη τής ΕΟΚ.

Οι ίδιες πηγές διαβεβαιώνουν επίσης ότι ή διατύπωση σχετικού όρου γιά νά περιληφθεί στίς έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως έγινε μόνο καί μόνο γιά νά καθυστερήσουν τά πνεύματα, πού είχαν έξαφθεί από δημοσιεύματα των ήμερησίων έφημερίδων.

Διευκρινίζεται ότι ό θόρυβος των τελευταίων ήμερών γιά τό θέμα αυτό προκλήθηκε από τήν υιοθέτηση μιάς γνωμοδότησεως των νομικών υπηρεσιών του ύπουργείου Οικονομικών πού άναφερόταν γενικά στίς επενδύσεις του Ν. 2687/63, ενώ οι άπαλλαγές

των πλοίων από τό Φ.Π.Α. προσδιορίζονται, επαναλαμβάνομε μέ πλήρη σαφήνεια στό άρθρο 22 του Ν. 1642/86.

ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

Τό άρθρο μέ τόν τίτλο “Εθνικός ή Κοινοτικός προστατευτισμός” πού δημοσίευσε ή γαλλική συνάδελφος Journal de la Marine Marchande, φαίνεται ότι προκάλεσε διάφορες αντιδράσεις τόσο μέσα στή Γαλλία όσο καί στους άλλους ναυτιλιακούς κύκλους τής ΕΟΚ. Μεταξύ αυτών ό πρόεδρος τής ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιάλης, διευκρινίζοντας τίς άπόψεις τής ‘Ενώσεως έκανε γνωστό στή διεύθυνση του ως άνω περιοδικού ότι οι “Ελληνες έφοπλισταί έχουν μακρά παράδοση στήν ύποστήριξη τής έλευθερίας των θαλασσίων μεταφορών καί είναι σαφώς αντίθετοι πρός κάθε μορφή προστατευτισμού, όπως είναι ή έπιφύλαξη φορτίων. Αυτό ισχύει τόσο γιά τά έλεύθερα φορτηγά όσο καί γιά τίς τακτικές γραμμές καί είναι από μακρού γνωστό στους εύρωπαϊκούς καί διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους καί τους Κοινοτικούς οργανισμούς. Πρέπει άκόμα νά σημειωθεί ότι ή θέση αυτή άφορά στό σύνολο των κανόνων τής ναυτιλιακής πολιτικής τής Κοινότητας καί ιδιαίτερα στήν έλευθερία παροχής ύπηρεσιών, στους κανόνες του έλεύθερου συναγωνισμού καί στήν έλευθερία συμμετοχής στίς διεθνείς μεταφορές. Τελιώνοντας ό κ. Γουρδομιάλης υπενθυμίζει ότι στή τελευταία σύνοδο του ΙΜΤΜ, ή ελληνική αντιπροσωπεία ύποστήριξε άκριβώς αυτές τίς άπόψεις, τίς όποιες μάλιστα συμμερίστηκαν δύο άκόμα έφοπλιστικές ενώσεις τής ΕΟΚ, πράγμα πού καταρρίπτει τόν ισχυρισμό ότι στό σύνολό τους οι έφοπλισταί είναι υπέρ του προστατευτισμού.

ΛΙΓΗ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ

Ασφαλώς όλοι οι Έλληνες, λόγω του Κυπριακού, έχουν ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα αυτοδιαθέσεως των λαών και υποστηρίζουν αναφανδόν τις σχετικές αποφάσεις των Ηνωμένων Εθνών και κάθε πρωτοβουλίας που αποβλέπει στην υλοποίησή τους. Από το σημείο όμως αυτό μέχρι του να εμφανιζόμαστε βασιλικότεροι του βασιλέως, όπως συνέβη με αυτή την περίπτωση του «πλοίου της επιστροφής», όπως έχει επονομασθεί το σκάφος το οποίο πρόκειται να μεταφέρει στο Ισραήλ απελαθέντες Παλαιστίνιους, υπάρχει μεγάλη απόσταση ή οποία δεν καλύπτεται ούτε με την ιδιαίτερη ευαισθησία μας στα θέματα αυτοδιαθέσεως των λαών, ούτε με την υποστήριξη μας προς τις αποφάσεις των Ηνωμένων Εθνών.

Και κατά την αντίληψή μας δεν προσφέρουν τό παραμικρό οι λεονταρισμοί που ακούστηκαν τις τελευταίες ημέρες από τον λαλίστατο και για πολλά τυρβάζοντα πρόεδρο της Ένωσης Ναυτών περί έθελοντικής επανδρώσεως του «πλοίου της επιστροφής», κάτι που δεν τό έκαναν ούτε οι Άραβες ναυτικοί οι οποίοι, στο κάτω κάτω της γραφής υποτίθεται ότι ενδιαφέρονται πολύ περισσότερο από τους Έλληνες συναδέλφους τους για τους Παλαιστίνιους.

Λανθασμένος όμως χειρισμός στην υπόθεση αυτή υπήρξε και από την πλευρά των Παλαιστίνιων, οι οποίοι κακώς επέλεξαν την Ελλάδα για το έγχείρημά τους. Η χώρα αυτή δεν αρνήθηκε ποτέ την ανθρωπιστική συνεισφορά προς τους πάσχοντες λαούς — και απτή σχετική απόδειξη αποτελεί η μεταφορά των Παλαιστίνιων μαχητών από τη Βηρυτό με ελληνικά πλοία.

ΙΔΙΑ ΓΕΥΣΗ

Στους άναγνώστες που εξέφρασαν απορίες για τό σχόλιο του προηγούμενου τεύχους με τον ίδιο τίτλο, τό οποίο αναφερόταν στο τελευταίο πανναυτικό συνέδριο και την επανεκλογή του γεν. γραμματέως της ΠΝΟ συνιστούμε νά διαβάσουν τά σχετικά κείμενα — όπως είναι λόγου χάρι ο προγραμματισμός δράσεως της Ναυτικής Όμοσπονδίας για τά άμέσως επόμενα χρόνια και νά αναλογισθούν την πολιτική που ακολουθήθηκε μέχρι τώρα καθώς και τό γεγονός ότι σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD μεταξύ 1984 και 1987 ή χωρητικότητα που ελέγχεται από Έλληνες και τελεί υπό ξένες σημαίες αύξήθηκε

από 36,4 εκατ. τόνους d.w. σε 45,2 εκατ. τόνους! Είμαστε βέβαιοι ότι τό συμπέρασμα τους θα είναι ταυτόσημο με τό δικό μας: Ίδια γεύση.

Άλλά τό δυστύχημα έν προκειμένω είναι ότι την πολιτική που ακολουθήθηκε μέχρι τώρα και που δυστυχώς εξακολουθεί νά ακολουθείται με αποτέλεσμα νά ώθείται τό ελληνόκτητο πλοίο στις σημαίες εύκολίας δέν θά την πληρώσουν οι καρεκλοκένταυροι του ναυτεργατικού μας συνδικαλισμού αλλά οι ναυτικοί μας — οι πρώτοι όταν έρθει ή ώρα θά σπεύσουν νά εισπράξουν τις παχυλές συντάξεις που έχουν μεριμνήσει νά εξασφαλίσουν από τό NAT (ή από τό ΙΚΑ ή τόν κρατικό προϋπολογισμό, δέν έχει σημασία) και από τό ταμείο των εργατοπατέρων, ενώ οι δεύτεροι φοβούμεθα ότι θά τρέχουν δεξιά και άριστερά δίκην Φιλιππίνεζων και άλλων Άσιατών και Άφρικανών ναυτικών για νά εξασφαλίσουν κάποιο μπάρκο και με άνάλογες με αυτούς αποδοχές.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Αύξηση 13% και την ικανοποίηση όρισμένων αιτημάτων δέχθηκαν οι εκπρόσωποι των πλοιοκτητών άκτοπλοϊκών έπιβατηγών πλοίων κατά την συνάντηση της Παρασκευής με εκπροσώπους της ΠΝΟ για την υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των άκτοπλοϊκών έπιβατηγών, αλλά ή αύξηση και ικανοποίηση κλαδικών αιτημάτων θά άφορούν τά μέλη των ναυτεργατικών σωματείων που θά υπογράψουν την νέα σύμβαση. Οι άπόψεις των πλοιοκτητών επρόκειτο νά συζητηθούν και από τά διοικητικά συμβούλια των οικείων ναυτεργατικών σωματείων.

Στό μεταξύ αναμένεται νά πραγματοποιηθεί αύριο Τρίτη συνάντηση εκπροσώπων της ΠΝΟ και της Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων για την υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των μεσογειακών έπιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων.

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ 80%

Κυρίαρχο θέμα στην τακτική γενική συνέλευση των μελών της Πανελληνίας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοίαρχων Έμπορικού Ναυτικού ή οποία πραγματοποιήθηκε με έπιτυχία και μαζική συμμετοχή στις 7 Φεβρουαρίου στην αίθουσα συνεδρίων της ΠΝΟ ήταν

τό περιβόητο ζήτημα του 80% και ή άδικία που γίνεται στους πλοίαρχους και τους Ά μηχανικούς.

Ο Έλληνας πλοίαρχος και ο Ά μηχανικός είναι οι πλέον άδικημένοι συνταξιοδοτικά. Σύμφωνα με στοιχεία της Π.Ε.Σ.Π.Ε.Ν., ή σύνταξη του πλοίαρχου αντιπροσωπεύει τό 63,44% του συνταξιοδοτικού μισθού του έναντι 64,26% του Ά μηχανικού, 96,37% του υποπλοίαρχου, Β' μηχανικού και άσυρματιστή Α', 94,82% του άνθυποπλοίαρχου, Γ' μηχανικού και άσυρματιστού Β', 104,52% του ήλεκτρολόγου, 86,31% του μηχανοδηγού, 77,62% του μαγείρου, 79,58% του μηχανοδηγού Β', 80,23% του ναυκλήρου, ξυλουργού, θαλαμηπόλου και λιπαντή, 100,12% του μη προσοντούχου λιπαντή και 109,48% του θερμαστή και του ναύτη.

Από τόν πίνακα αυτόν καταφαίνεται ότι κάτω του 80% είναι μόνον οι συντάξεις του πλοίαρχου (κατά 16,56%), του Α' μηχανικού (κατά 15,74%), του μαγείρου (κατά 2,38%) και του μηχανοδηγού Β' (κατά 0,42%), ενώ όλες οι άλλες συντάξεις υπερβαίνουν τό 80% από 0,23 (του άρχιθερμαστού) μέχρι 29,48! (του θερμαστή και του ναύτη).

Τό αίτημα που διατυπώθηκε κατά την συνέλευση είναι τό 80% των πλοίαρχων (και κατ' ακολουθίαν και των Α' μηχανικών) νά υπολογισθεί επί του βασικού μισθού, χωρίς δηλαδή νά υπολογίζεται ή προσαύξηση του μισθού λόγω των έπιδομάτων και είναι αίτημα άπόλυτα δίκαιο και λογικό και επί πλέον συμβαδίζει με την συνταγματική έπιταγή περί ισότητας.

Στή συνέλευση όμως αναφέρθηκαν και δύο παραδείγματα για τό τί θά αποκόμιζαν οι ναυτικοί εάν κατέβαλαν τις προς τό NAT εισφορές τους σε μία Τράπεζα: Υπολογίσθηκε, λοιπόν, ότι σε δέκα χρόνια και με έπιτόκιο ταμειυτηρίου, δηλαδή 15,75%, θά εξασφαλιζόταν ένα έτήσιο εισόδημα 2.245.966 δραχμών ή 187.164 μηνιαίως, ενώ σε 14 χρόνια τά αντίστοιχα ποσά είναι 4.573.292 (έτησίως) και 281.941 (μηνιαίως)!

ΤΑ «ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ»

Ο Υπουργός κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος ανακοίνωσε τη χορήγηση σκοπιμότητας για ή δρομολόγηση έπιβατηγού πλοίου τύπου «καταμαράν» σε άκτοπλοϊκή γραμμή. Είπε ακόμη ο Υπουργός ότι τά πλοία του τύπου αυτού θά δοκιμασθούν στις άκτοπλοϊκές συγ-

Your supplier in ROTTERDAM

J O H N A. Z A N N I S

Oracle trade supply b.v.

P.O. BOX. 11088
3004 EB Rotterdam
Phone: 010 4622744

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

International

TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

κοινωνίες και διευκρίνισε ότι υπάρχουν και άλλες αιτήσεις για τη χορήγηση άδειας σκοπιμότητας για «καταμαρπάν».

Η σχετική απόφαση, έφ' όσον μάλιστα οι ενδιαφερόμενοι δεν ζητούν ταυτόχρονα και δανειοδότηση για την πρόσκτηση του σκάφους, αναλαμβάνοντας οι ίδιοι το ρίσκο του έγχρησματος, είναι όρθη, άλλωστε η ανάγκη για τη δοκιμή των σκαφών αυτών στις ελληνικές θάλασσες ήταν επιτακτική από πολλές απόψεις.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Μπροστά στην παγκόσμια διάδοση και καθιέρωση της αγγλικής ναυτικής ορολογίας αλλά και στη επερχόμενη διεθνοποίηση της σύγχρονης ναυτιλίας, το επίσημο γαλλικό κράτος αποφάσισε να προστατεύσει την εθνική του γλώσσα και να προωθήσει τη χρήση της γαλλικής τουλάχιστον στον δικό του ναυτιλιακό τομέα. Έτσι με κοινό Διάταγμα τα Υπουργεία Θαλάσσης και Παιδείας καθώρισαν τις ναυτικές εκφράσεις και τους ναυτικούς όρους που θα χρησιμοποιούνται υποχρεωτικά σε όλα τα επίσημα κείμενα, όπως είναι οι νόμοι και τα διατάγματα, οι υπουργικές αποφάσεις και εγκύκλιοι, τα ναυτικά εκπαιδευτικά συγγράμματα κλπ.

Στους πίνακες που συνοδεύουν το Διάταγμα παρατίθεται πλήρης κατάλογος των όρων της σύγχρονης ναυτιλίας με επεξήγηση της έννοιας τους αλλά και με αναφορά στον αντίστοιχο αγγλικό όρο. Έτσι το FeederShip αποδίδεται ως Navire collecteur με την εξήγηση ότι σε κοινές επιχειρήσεις όπου μεγάλα πλοία κοντύνουν προσεγγίζουν σε λίγια κύρια λιμάνια, ενώ μικρότερα πλοία αναλαμβάνουν την περαιτέρω μεταφορά στα λοιπά λιμάνια της περιοχής, τα μικρότερα αυτά πλοία λέγονται «πλοία συλλέκτη». Όμοιας το deep tank αποδίδεται ως caisse profonde με την εξήγηση ότι πρόκειται για δεξαμενή προβλεπόμενη ειδικής για το θαλάσσευμα αλλά που ένδεχομένως μπορεί να δεχθεί και υγρό φορτίο. Καί ούτω καθεξής.

Με την ευκαιρία διερωτώμεθα τί γίνεται με τη δική μας ναυτική ορολογία, όπου έκτος από τον κατακλυσμό των παλιότερων ιταλικών και των νεώτερων αγγλικών ναυτικών εκφράσεων που κυριαρχούν στην καθημερινή ζωή του πλοίου, έχουμε ακόμα το επίσημο αρχαιπρεπές ονοματολόγιο του οποίου την έρμηνεία με προθυμία είχε αναλάβει η λεγόμενη «Κοινοβαρβαρική».

ΚΟΠΩΣΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Τό ναυτικό βήμα της ΔΟΜ ανέλαβε να μελετήσει τό θέμα της κοπώσεως των ναυτικών προκειμένου να επισημάνει τις συνέπειές του επί της ασφαλείας των πλοίων, ενώπιον της οικείας επιτροπής του IMO. Η επιφορτισθείσα με έργο αυτό ομάδα εργασίας άρχισε ήδη να συγκεντρώνει από τις διάφορες χώρες - μέλη τα περιστατικά κατά τα οποία ή μειωμένη σύνθεση του πληρώματος και ό εκ τούτου προερχόμενος φόρτος εργασίας επί του πλοίου, υπήρξε αίτια ναυτικού ατυχήματος. Τά παραδείγματα που θά θεμελιώσουν την άποψη αυτή, ή ΔΟΜ θά τά καταθέσει στην Έπιτροπή Έκπαιδεύσεως του IMO, ή οποία μέ τή σειρά της θά αναλάβει να εξετάσει περαιτέρω τις περιπτώσεις των ναυτικών ατυχημάτων που έχουν αναφερθεί από τις διάφορες χώρες και να καθορίσει τό ποσοστό πού μπορεί να αποδοθεί

στην ανθρώπινη κόπωση.

Έπί του θέματος αυτού ή ΔΟΜ πιστεύει ότι ή σημερινή γενική τάση προς μείωση του κόστους επανδρώσεως των πλοίων και ιδίως τά πειράματα καθιερώσεως της νυκτερινής φυλακής ενός μόνον άνδρος, προδίδουν τους κινδύνους πού υπάρχουν όχι μόνο για την υγεία των ναυτικών αλλά και για την ασφάλεια των πλοίων πού επανδρώνονται μέ ανεπαρκές πλήρωμα.

ΚΑΤΑΦΘΑΝΟΥΝ

Ένα από τά τελευταία καταφύγια της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας αλλά και μία ολόκληρη ευρωπαϊκή αγορά μέ εύρεία προοπτική, τελεί σήμερα υπό την Ιαπωνική απειλή. Πρόκειται για τά κρουαζιερόπλοια και τις κρουαζιέρες.

Μέχρι τώρα είχε πιστευθεί ότι οι Ιάπωνες έχουν πάρα·πολύ καιρό να ναυπηγήσουν υπερωκεάνια, ότι στερούνται της αναγκαίας πείρας και ότι μπορεί ίσως να αναλάβουν μερικές παραγγελίες μέ επιχορήγηση αλλά από τό σημείο αυτό μέχρι να κατασκευάσουν κρουαζιερόπλοιο για να τό εκμεταλλευθούν στη διεθνή αγορά υπάρχει μεγάλη απόσταση.

Η απόσταση όμως αυτή φαίνεται πώς άρχισε ήδη να μικραίνει, καθώς οι Ιάπωνες καταπίστηκαν σοβαρά μέ την υπόθεση των κρουαζιερόπλοίων. Ένα πρώτο παράδειγμα είναι ή πρόθεση της NYK να εγκαταστήσει μία εταιρεία θαλασσίων περιηγήσεων στό Λός Άντζελες και ή ζήτηση προσφορών από τή Μιτσουμπίσι αλλά και από τή Βαρτσίλα της Φινλανδίας για τή ναυπήγηση υπερωκεανίου 45-50.000 τόννων για κρουαζιέρες στην Καραϊβική ή και στον Νότιο Ειρηνικό. Δεύτερο παράδειγμα είναι ότι γύρω από την Showa Line σχηματίσθηκε συγκρότημα μέ ό·μάδα εταιριών εύρους εξειδικευμένου φάσματος (έφοπλιστική, άεροπορική, ξενοδοχειακή, ασφαλιστική) για τή ναυπήγηση και εκμετάλλευση πολυτελούς κρουαζιερόπλοίου.

Τέλος ή πρόβλεψη στον προϋπολογισμό του 1988 πιστώσεων 3 δισεκ. γιέν για τή ναυπήγηση υπερωκεανίων προς προώθηση της υπερπόντιας τουριστικής πολιτικής, δέν αφήνει άμφιβολίες ό·τι... οι Ιάπωνες καταφθάνουν.

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η προσχώρησης των έφοπλιστών της φορτηγού ναυτιλίας μας εις τό σχεδόν διεθνούς συνεργασίας συνετελέσθη σχεδόν έξ ολοκλήρου. Πιστεύεται ότι θά εξασφαλισθούν τά 90% της συνολικής δυνάμεως της Έλληνικής χωρητικότητας άνερχομένης διά τά άνω των 2.500 τόννων γκρός σκάφη εις 1.490.000 τόννων.

— Μία και μοναδική είναι ή τακτική φορτηγός γραμμή της ναυτιλίας μας, ή εκ της Άνατολικής Μεσογείου προς την βόρειον Ευρώπην γραμμή της «Έλληνικής» Α.Ε. Ιδρύθη υπό τας πλέον άπαισιόδοξους των προβλέψεων, δεινόν επάλισεν άγώνα επικρατήσεως και μόνον χάρις εις την πίστιν και την πρωτόβουλον των ιδρυτών της προσπάθειαν επέτυχε να έδραιώσει την θέσιν της.

— Την 27ην του προσεχούς Σεπτεμβρίου ή Α.Μ. ή Βασίλισσα της Μεγάλης Βρεταννίας θά παραστή ως άνάδοχος του κατασκευαζομένου εις τά ναυπηγεία του Clyde «σούπερ λάινερ» της «Κιούναρ· Ουάιτ Στάρ» άδελφού του «Queen Mary» όπερ και θά όνομασθή «Queen Elisabeth».

— Συνεπεία δευτέρας προσβολής έγκεφαλικής συμφορήσεως άπέθανε, την 8ην Φεβρουαρίου έν Αθήναις και έκηδεύθη δημοσία δαπάνη την έπομένην, άποδοθειών των προσηκουσών τιμών, έπιφανές μέλος της Έθνικής Κυβερνήσεως, ό Υπουργός των Οικονομικών και Ναύαρχος έ.ά. Περικλής Ρεδιάδης.

— Τό νεότευκτον φορτηγόν «Γ.Σ. Λιβανός» καταπλεύσαν την 22αν π.μ. εις Γκάλβεστον προς παραλαβήν γεννημάτων, έφόρτωσε 315.000 μπουσελς σίτου έντός 7 1/2 εργασιών ώρών, πραγματοποιήσαν ούτω ρεκόρ φορτώσεως διά την έφετεινήν περίοδον.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 172/15.2.1938)

TITAN INSURANCE SERVICES LTD. General & Marine Insurance Brokers

Your Greek contact to the Lloyd's and
all other International Insurance Markets

Please contact: B. TSAPRALIS

Euston House

81/103 Euston Street

Tel: 388-3111 - 388.0315
Tlx: 262562

London NW1 2ET

Fax: 388-1380

ΝΕΑ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Οι αφέντες του NAT φαίνεται ότι θεωρούν τους ναυτικούς μας ταπεινούς υπηκόους της μεγαλειότητάς τους και πολίτες δεύτερης κατηγορίας. Άλλωστε δεν μπορεί να εξηγηθεί το κείμενο με τον τίτλο «Υπεύθυνη δήλωση», για το αμετάβλητο των συνταξιοδοτικών προϋποθέσεων, που έστειλαν στους συνταξιούχους για να το συμπληρώσουν και να το ξαναστείλουν στο NAT.

Πρίν παραθέσουμε το εν λόγω κείμενο, το οποίο επί πλέον είναι αλλοπρόσαλλο, πρέπει να αναφέρουμε ότι ήδη μελετάται και από νομικούς.

Έκ προοιμίου πάντως μπορεί να παρατηρηθεί ότι ο Νόμος 1711 (άρθρο 3, παράγρ. 2) όριζε ότι οι συνταξιούχοι υποβάλλουν τον Ιανουάριο κάθε χρόνου δήλωση για το αμετάβλητο των συνταξιοδοτικών τους προϋποθέσεων και τίποτε άλλο. Συνεπώς, οι συνταξιούχοι οφείλουν να υποβάλλουν στο NAT μία υπεύθυνη δήλωση του Ν. 105 με την οποία να δηλώνουν μόνον ότι δεν μετεβλήθη ή συνταξιοδοτική τους κατάσταση και επί πλέον να γνωστοποιούν τυχόν αλλαγή της διευθύνσεώς τους και να πετάξουν στο καλάθι των άχρηστων το χαρτί με τον τίτλο «Υπεύθυνη δήλωση» κλπ. που τους έστειλε το NAT για να καταλάβουν έτσι μερικοί ότι οι ναυτικοί μας γνωρίζουν καλά τα δικαιώματά τους και ότι δεν μπορεί κανένας να αυθαιρετεί άτιμωρητί σε βάρος τους και ούτε να τους θεωρεί πολίτες δεύτερης κατηγορίας και να τους λέει σήκω - σήκω και κάτσε - κάτσε κατά το δοκούν και πέρα από τις εξουσιοδοτήσεις του νόμου.

Τό περισπούδαστο κείμενο του NAT με

τον τίτλο «Υπεύθυνη δήλωση» κλπ. λέει τα εξής:

Ο υπογράφων (ή η υπογράφουσα)..... ΑΜΣ..... συνταξιούχος του NAT, δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις συνέπειες του Νόμου για απάτη και ψευδή δήλωση του άρθρου 26 πργ. 7 του ΚΝ 792/78 που όριζε ότι υποχρεούμαι να επιστρέψω το διπλόσιο των συντάξεων που άχρεωστητη πήρα, καθώς επίσης και του άρθρου 4 του νέου Νόμου 1711/1987 για φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους χωρίς μετατροπή.

ΕΡΩΤΗΣΗ

1) Πρίν από τη συνταξιοδότησή σας από το NAT με ποιά ειδικότητα είσαοταν ναυτολογημένος ή υπαχθήκατε στην ασφάλιση του NAT με άλλο τρόπο;

2) Μετά τη συνταξιοδότησή σας απασχοληθήκατε σε καμιά ναυτική εργασία και αν ναι τότε και με τι;

3) Αν ο συνταξιούχος πέθανε, ή χήρα του υποχρεούται να δηλώσει:

α) Ακριβή χρονολογία θανάτου του συζύγου της.

β) Αν ξαναπαντρεύτηκε με θρησκευτικό ή πολιτικό γάμο.

γ) Αν έχει ανήλικα παιδιά τότε συμπλήρωσαν το 18ο έτος της ηλικίας των, γιατί μετά τα 18 δεν δικαιούνται σύνταξη, ούτε τα αγόρια, ούτε τα κορίτσια, εκτός αν σπουδάζουν σε Άνωτατες Σχολές του εσωτερικού και όχι του Ξεωτερικού ή είναι παντελώς άνικα για οποιαδήποτε εργασία.

4) Αναλαμβάνετε την υποχρέωση να ενημερώσετε άμέσως το NAT για κάθε μεταβολή που θα προκύψει κατά το διάστημα που θα παίρνετε σύνταξη;

5) Ποιά η σημερινή διεύθυνση κατοικίας (πόλη, συνοικία, δόξ, αριθμός, τηλέφωνο, τρόπος πληρωμής);

6) ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Μέσα σε 15 μέρες από τη χρονολογία που θα πάρετε αυτή τη δήλωση, σας παρακαλούμε να την επιστρέψετε στο NAT/Δ/νση Παροχών.

γ) στα δύο άκρα της διώρυγας θα λειτουργήσουν χώροι σταθμεύσεως για τα ειδικά όχηματά τα προοριζόμενα για συνδυασμένες μεταφορές, δ) το δίκτυο θα εφαρμόσει τιμολογιακή πολιτική απλή και σύμφωνα με την κατάσταση της αγοράς και ε) η εταιρία Inter-container θα δημιουργήσει χωριστά τμήματα κατά είδος μεταφερομένου προϊόντος, ώστε να προσφέρει στους πελάτες της υψηλού επιπέδου υπηρεσίες δια της διώρυγας.

Η ΝΑΥΣΙ

Με ικανοποίηση σημειώνουμε την επαναφορά σε κανονικό ρυθμό των εργασιών της γνωστής επισκευαστικής επιχείρησης ΝΑΥΣΙ ΑΕ., η οποία ξεπέρασε πλέον τα προβλήματα που αντιμετώπισε την περασμένη χρονιά εξαιτίας της μακρόχρονης ναυτιλια-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ
ΤΟΥ 15θήμερου

Είχαμε γράψει σε άλλο σχόλιο για την επανεισαγωγή της Κόκα Κόλα στη Σαουδική Αραβία. Τώρα φαίνεται ότι ο έκτακτος χρονοσφικτός άνεμος άρχισε να πνέει και σε άλλες Αραβικές χώρες. Έτσι έγινε γνωστό ότι θα ανοίξει τις σιωνηλές πύλες του στο διεθνή τουρισμό το μυστηριώδες Σουλτανάτο του Όμάν που έθεωρετο ως τώρα τόσο έρημικα απομονωμένο όσο το Θιβέτ και το Νεπάλ.

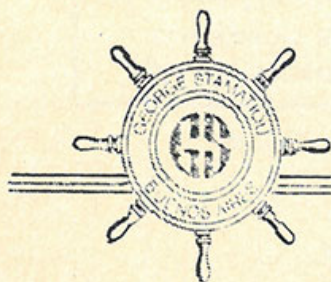
Την ανακοίνωση έκανε ο υπουργός Έμπορίου της χώρας σε μία ειδική τουριστική έκθεσή του, στην οποία πάντως φροντίζει να κρατήσει όλα τα προσχήματα, τονίζοντας ότι δεν έχουν καμμία όρεξη να δουν τους χιπιπιδες με τα μακριά μαλλιά και τα βρώμικα τζίνς να πλημμυρίζουν τον τόπο, θέλουν όμως τους ώριμους τουρίστες (30 ετών και άνω) που διαθέτουν την αναγκαία σοβαρότητα και στην εμφάνιση και στη συμπεριφορά. «Θά επιμεινουμε» είπε ο Υπουργός «όπως οι ξένοι τουρίστες σεβαστούν τα ήθη και τις παραδόσεις μας, γιατί ο τουρισμός είναι ένα αμύητο μαχαίρι που μπορεί μόνον να οφελήσει αλλά μπορεί και να κάνει ανυπολόγιστη ζημιά στην κοινωνία μας».

Στην τελευταία αυτή διαπίστωση δεν νομίζουμε πως υπάρχουν πολλές αντιρρήσεις. Πολύ περισσότερο που το Όμάν, κερδίζοντας περί τα 9 εκατομ. δολάρια την ημέρα από το πετρέλαιο δεν έχει ανάγκη των κερδών του τουρισμού. Γι' αυτό και ο Υπουργός του Όμάν κατέληξε λέγοντας ότι «θέλουμε απλώς να αποδείξουμε ότι η χώρα μας έφθασε σε σημείο ανάπτυξεως τέτοιο ώστε να είναι έτοιμη και για τουρισμό».

κός κρίσεως.

Ήδη η εταιρία αυτή, που διακρίνεται για το υψηλό τεχνικό της επίπεδο σε μηχανολογικές εργασίες πάσης φύσεως, άρχισε να επισκευάζει τις πρώτες μηχανές έλξεως συρμών του ΟΣΕ, το σύνολο των εργασιών των οποίων θα ανέλθει στο ύψος των 300 εκατ. δραχμών, ενώ παράλληλα επισκευάζει άρκετά πλοία, μεταξύ των οποίων και σκάφη που ανήκουν στη Σοβιετική Ένωση.

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR



GEORGE

STAMATIOU

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:
PERU 1182/88
BUENOS AIRES

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483

KATRADIS

GROUP OF COMPANIES

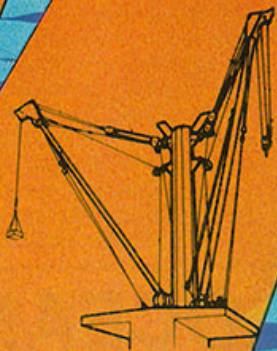
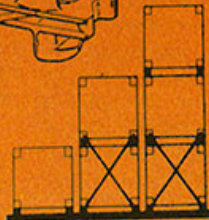
Leading in Marine
Equipment



- Mooring Ropes
- Wire Ropes
- Anchors - Chains
- Accessories

- Container Lashing Systems & Fittings
- Cathodic Protection Systems - Sacrificial Anodes
- Marine Paints

- Riggings
- Slings
- Tarpaulins
- Constructions



- * World Wide Prompt Deliveries Network
- * Duty Free Stock Piraeus
- * Testing Facilities cap 250 T approved by the major Classification Societies
- * Design - Construction
- * Technical Service

KATRADIS
GROUP OF COMPANIES

Head offices
Psarron & Anapafseos, 186 48 Piraeus
Tel.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

**ΤΡΕΙΣ ΧΩΡΕΣ — ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ,
ΟΛΛΑΝΔΙΑ ΚΑΙ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ — ΑΡΝΗ-
ΘΗΚΑΝ ΝΑ ΔΕΧΘΟΥΝ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ**
Κύριε Διευθυντά,

Επιθυμούμε να φέρομε στη δημοσιότητα την κατωτέρω περίπτωση που αντιμετώπισε πλοίο της εταιρίας μας από τον Οκτώβριο του 1987 στο Bandar Abbas μέχρι των πρώτων ημερών του Ιανουαρίου στο Λίβερπουλ. Πρόκειται για την περίπτωση επτά λαθρεπιβατών, έξι Ιρανών και ενός Ιρακινού, οι οποίοι επιβιβάστηκαν στο υπό ελληνική σημαία Φ/Γ «ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ».

Το ανωτέρω πλοίο έφθασε στο Μπαντάρ Αμπάς για εκφόρτωση την 7.10.87 και ανεχώρησε την 20.10.87 με προορισμό Durban - Richards Bay. Μετά την αναχώρησή του έγινε γνωστό ότι επέβαιναν του πλοίου επτά λαθρεπιβάτες, οι έξι από τους οποίους έφεραν έντυπο με φωτογραφία με κάποια ανεπίσημα στοιχεία ταυτότητας, ενώ ο έβδομος έστερειτο παντελώς οιοδήποτε στοιχείου. Οι ανωτέρω εδηλώθησαν στις Αρχές του λιμένος φορτώσεως Durban.

Οι προσπάθειες τόσο των αντιπροσώπων του P. & I. Club όσο και των πρακτόρων του πλοίου στο Durban, σε συνδυασμό με τις ενέργειες των αρμοδίων υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν. και της αρμοδίας Διευθύνσεως του Υπουργείου Εξωτερικών να γίνουν δεκτοί οι λαθρεπιβάτες ως πολιτικοί πρόσφυγες στην Ν. Αφρική επέβησαν άκαρπες.

Με την παρέμβαση της Υπάτης Αρμοστείας Προσφύγων και της Διεθνούς Επιτροπής Ερυθρού Σταυρού (Γενεύη) έυτερξαν μόνο οι Αρχές της Νοτίου Αφρικής να κρατήσουν εκτός του πλοίου τους επτά λαθρεπιβάτες και να τους επιβιβάσουν με την αναχώρηση του πλοίου από Richards Bay διά Rotterdam την 21 Νοεμβρίου 1987 ενώ ταυτοχρόνως οι ανωτέρω Οργανισμοί μας διαβεβαίωσαν μέσω των ελληνικών Αρχών (Υ.Ε.Ν.) ότι: «Επιτροπή Υπάτης Αρμοστείας Προσφύγων πρόκειται παράλαβει λαθρεπιβάτες έπόμενο λιμένα κατάπλου πλοίου (Ρόττερνταμ) και προωθήσει χώρες υποδοχής τους εάν απαιτηθεί με έξοδά σας. Διευκρινίζεται ότι Ολλανδικές Αρχές δέχθηκαν αποβιβάσθουν χώρα τους λαθρεπιβάτες και προωθηθούν μόνο με ανωτέρω τρόπο, απέρριψαν δέ κάθε αίτημα για μεταφορά λαθρεπιβατών Ολλανδία με άεροσκάφος, γιατί τότε δεν μπορεί εφαρμοσθούν

σχετικές διατάξεις Διεθνούς Σύμβασης περί Πολιτικών Προσφύγων».

Κατόπιν αυτών των διαβεβαιώσεων και ύστερα από προσπάθειές μας να πεισθί ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα να δεχθούν την προταθείσα λύση, χωρίς την οποία απόπλους δεν θα εδίδετο από τις Αρχές της Ν. Αφρικής, το πλοίο ανεχώρησε από R. Bay διά Ρόττερνταμ όπου έφθασε την 13η Δεκεμβρίου.

Στό Ρόττερνταμ παρέμεινε το πλοίο μέχρι της 18.12.87 χωρίς οι Ολλανδικές Αρχές να κάνουν δεκτούς τους δυστυχείς αυτούς φυγάδες με το αιτιολογικό ότι δεν συγκεντρώνουν τις προϋποθέσεις ώστε να θεωρηθούν πολιτικοί πρόσφυγες. Σχετική Έφση προς το αρμόδιο δικαστήριο απερρίφθη. Έτσι το πλοίο ανεχώρησε μαζί με τους επτά για να φθάσει στο Λίβερπουλ την 21.12.87, όπου προς στιγμήν άφελως ελπίσαμε ότι οι Βρετανοί θα έδειχναν πιο φιλόφρονα αισθήματα.

Για να μη καταχρώμεθα του πολυτίμου χώρου σας σας πληροφορούμε ότι η ίδια μοίρα περίμενε και εκεί τους λαθρεπιβάτες, οι έλπίδες μας όμως απέδειχθησαν φρούδες και έτσι με την σειρά τους οι Βρετανοί μετά από τη Ν. Αφρική (εκεί όμολογουμένως έλπίδες δεν είχαμε) και την Ολλανδία δήλωσαν ότι αδυνατούν να παράσχουν άσυλο στους λαθρεπιβάτες ή να τους επαναπατρίσουν, πράγμα που γι' αυτούς τους δυστυχείς σημαίνει αυτόχρονα θάνατο.

Φθάσαμε έτσι στις 5 Ιανουαρίου όποτε δλες οι επί δήμευ υπεράνθρωπες προσπάθειες του ΥΕΝ ιδιαιτέρως, και συγκεκριμένα της Δ.Ω.Ν. /1 μ' έπι κεφαλής τον πλοίαρχο κ. Νικόλαο Χασιώτη και τον πλωτάρχη κ. Ανδρέα Συρίγο έγιναν ακόμη πιο έντονοι τόσο προς την κατεύθυνση του Υπουργείου Εξωτερικών, μόνου αρμοδίου φορέως για την περίπτωση, όσο και προς την κατεύθυνση του Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως, στο όποιο τό ΥΕΝ έπρότεινε την μεταγωγή των επτά λαθρεπιβατών στην Ελλάδα ως πολιτικών προσφύγων.

Τελικά τό Υπουργείο Εξωτερικών έδωσε τις κατάλληλες οδηγίες στον Πρεσβευτή της Ελλάδος στο Λονδίνο για τη μεταφορά των Ιρανών και του Ιρακινού στην Ελλάδα άμέσως μετά την έγκριση του Υ.Δ. τάξεως, συγκεκριμένα του προϊσταμένου της Διευθύνσεως Κρατικής Ασφαλείας Υποστράτηγου της Ελληνικής Αστυνομίας κ. Νικολάου Κοκκινάκη και τό πλοίο ανεχώρησε χω-

ρίς τούς λαθρεπιβάτες στις 8 Ιανουαρίου. Η έμπειρία που ως εταιρία αλλά και ως άτομα αποκομίσαμε από την επί δύομιση μήνες περιπέτεια του Μ/Ν «ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ» με τούς επτά λαθρεπιβάτες του υπήρξε απογοητευτική για τά λεγόμενα πολιτισμένα κράτη και τούς ποικίλους Οργανισμούς που κόπονται τάχα για τά ανθρώπινα δικαιώματα.

Καταλάβαμε ότι όλα είναι φενάκη και λόγω χωρίς αντίκρυσμα, αφού όταν παρουσιασθή συγκεκριμένη περίπτωση που ό άνθρωπισμός καλείται να δώσει έμπρακτη τη μαρτυρία του για να σωθούν άνθρωποι όλοι φροντίζουν να επικαλεσθούν ή να επινοήσουν χίλια δυό τυπικά και νομικίστικα τεχνάσματα για να απαλλαγούν από τό αυτόν ότη καθήκον της παροχής βοήθειας και ουσιαστικής συνδρομής στον πάσχοντα και καταδικώμενο συνάνθρωπο.

Είναι γι' αυτό προς τιμήν τόσον των ελληνικών υπηρεσιών γενικά που ανέλαβαν την ευθύνη της εισηγήσεως να έλθουν στην Ελλάδα οι πολιτικοί φυγάδες, όσο και των αρμοδίων Υπουργείων που είχαν τό θάρρος και την πολιτική βούληση να την υιοθετήσουν.

Πρέπει όμως να εξάρωμε με εύγνωμοσύνη τη στάση συνεργασίας, συμπαράστασης και πλήρους κατανόησεως του Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου και του Αρχηγού Λ.Σ. Αντιναύαρχου κ. Χρήστου Ντούνη, ό όποιος προσωπικά παρακολουθούσε την εξέλιξη της υποθέσεως και συνέβαλε προς την τελική έκβαση με αποφασιστικό και υπεύθυνον τρόπο και έποικοδομητικές προτάσεις.

Ιδιαίτερη δέ μνεία τιμής όφείλεται στον Πλοίαρχο κ. Νικόλαο Χασιώτη και στον Πλωτάρχη κ. Ανδρέα Συρίγο, οι όποιοι με αυταπάρνηση συγκινητική συνέβαλαν στην προσπάθεια να αποδεσμευθεί τό ελληνικό πλοίο από τη δύσκολη περιπέτεια στην όποία είχε περιπλακεί. Ότε ώρες, ότε άργίες τούς έμπόδισαν από τού να καταβάλουν προσπάθειες προς κάθε κατεύθυνση για τό καλό του πλοίου. Διερωτώμεθα αν τά έκλεκτά αυτά στελέχη του Λ.Σ. με την πλήρη αίσθηση καθήκοντος και χρέους ήτο δυνατόν να αποδώσουν πολλοσημόριο των ενεργειών τους ως πολιτικοί υπάλληλοι ενός Υπουργείου.

Εύχαριστούντες έν κατακλείδι και πάλι τον κ. Υπουργό Ε.Ν. και τούς έκλεκτούς συνεργάτες του καθώς και σας για τη φιλοξενία, διατελούμε,

Μετά τιμής

Διά την FAFALIOS SHIPPING S.A.
Κ.Δ. ΦΑΦΑΛΙΟΣ

Σημ. Συντ.: Τί άλλο να προσθέσουμε έμεις στην τόσο εύγλωττη έπιστολή του κ. Κων. Φαφαλιού.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ΚΑΚΟΠΙΣΤΙΑ ΓΕΡΜΑΝΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σας αναφέρουμε κατωτέρω μία περίπτωση μεγάλης κακοπιστίας Γερμανών Ναυλωτών και παρακαλούμε να δημοσιεύσετε την περίπτωση αυτή στο έγκριτο περιοδικό σας ούτως ώστε οι αναγνώστες σας να λάβουν μελλοντικά τα μέτρα τους και αποφύγουν παρόμοιες ταλαιπωρίες.

Την 6/1/87 υπεγράφη ναυλοσύμφωνο για ένα ταξίδι του υπό την διαχείρισή μας μπάλκ κάρριερ VIOLETTA (28.000 DWT) να φορτώσει περίπου 23-24.000 τόννους παλιοσίδηρα (Scrap) σε Lumpsum Basis, από Νο-uakchott Μαυριτανίας και Ντακάρ Σενεγάλης για Νότιο Κορέα. Το πλοίο έφυγε άδικο από Πειραιά την 22/11 και έφθασε στο Νο-uakchott την 2/12. Εκεί περίμενε επί μία περίπου εβδομάδα, χωρίς να είναι εις θέσιν οι ναυλωταί να φορτώσουν το πλοίο έλλειψις φορτίου και κακών συνθηκών του «λιμένους»! (Τό λιμάνι είναι μόνο μία απροστάτευτη και μοναδική προβλήτα βλέποντας προς τό άνοιχτό Άτλαντικό πέλαγος).

Ός εκ τούτου και κατόπιν νέας έντολης των ναυλωτών τό πλοίο έφθασε την 9/12/87 στο Ντακάρ να συνεχίσει εκεί πλέον τή φόρτωση. Μέχρι σήμερα 8/2/1988 τό πλοίο εύρίσκεται στο Ντακάρ όπου οι ναυλωταί κατόρθωσαν να «μαζέψουν» και να φορτώσουν στο πλοίο μόνον ... 850 τόννους φορτίου.

Κατόπιν αυτής τής άδυναμίας και τελείως «άνοργανωσιδας» των Ναυλωτών να βρουν περισσότερο φορτίο και ενώ τό πλοίο είχε «μπεϊ» πλέον σε demurrage, αναγκάσθηκαν να μās ανακοινώσουν, μετά από 75 ημέρες χρήσεως του πλοίου, ότι εγκαταλείπουν τό ταξίδι και τό πλοίο μας άσφαλώς, επικαλούμενοι «Force Majeure» χωρίς να πληρώσουν οιαδήποτε άποζημίωση πού να καλύπτει έστω τά μεγάλα έξοδα πού κατέβαλαν οι πλοιοκτήτες γι αυτό τό ταξίδι (περίπου δολ. 550.000, εκτός του Loss of profit). Και όχι μόνον αυτό αλλά εξέβιασαν επί πλέον τούς πλοιοκτήτες, μέσω των εκεί πρακτόρων

τους, μέ τήν άπειλή να μην ξεφορτώσουν και παραδώσουν τό πλοίο πάλι στους πλοιοκτήτες κενό φορτίου, να πληρώσουν γιά λογαριασμό των ναυλωτών έξοδα (wharfage, extra shiftings κλπ. δολ. 55.000) πού, σύμφωνα μέ τό ναυλοσύμφωνο, έπρεπε να πληρώσουν οι ίδιοι. Παρέπεμψαν δέ τούς πλοιοκτήτες να διεκδικήσουν τίς ζημίες τους δικαστικώς, άφού προηγουμένως τούς «προειδοποίησαν»! τηλεφωνικώς μέσω των brokers των, ότι και να κερδίσουν τό Arbitration δέν πρόκειται να εισπράξουν τίποτε από μία Γερμανική Έταιρεία Περιορισμένης Εύθύνης.

Οί έν λόγω ναυλωταί είναι οι:
INTRAHER STAHLHANDLER GMBH
4200 Oberhausen 11
West Germany

Και οι Brokers τους οι:
F.H. Bertling
Schiffahrtskontor GmBH and Co.
Ost West Strade 49
20000 Hamburg 1 West Germany

Οί πλοιοκτήτες βέβαια άνέθεσαν τήν υπόθεση αυτή ήδη στο Club και στους δικηγόρους τους διά τά περαιτέρω. Όμως αυτό θά πάρει πολύ χρόνο. Σημειώνουμε επίσης ότι οι Brokers τους, Bertling στο Άμβούργο, πρέπει να έχουν ενδιαφέροντα στην Έταιρεία των ναυλωτών διότι, όπως μάθαμε, σε όρισμένες άλλες ναυλώσεις τους παρουσιάζονται αυτοί (Bertling) ως ναυλωταί διά λογαριασμό των πραγματικών ναυλωτών (INTRAHER).

Διά τήν Smelship Corporation S.A.
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Πειραιά, 8.2.1988

Σημ. Συντ.: Δέν είναι ούτε ή πρώτη αλλά ούτε δυστυχώς η τελευταία περίπτωση άσυνέπειας ναυλωτών αυτή πού περιγράφει ό έπιστολογράφος — άλλωστε ή άσυνέπεια ναυλωτών είναι ένα από τά μεγάλα θέματα πού άπασχολούν τήν Έλληνική Ναυτιλία, στο όποιο μπορεί να δοθεί όριστική

λύση μόνον εάν υπάρξει γενική και υπεύθυνη καταγγελία των σχετικών περιστάσεων γιά να άπομονωθούν και εξουδετερωθούν οι άσυνεπείς.

ΣΚΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΔΡΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Είναι γεγονός ότι δέν άρκει μόνον ό έντοπισμός και ή επισήμανσις των διαφόρων προβλημάτων, γιά να επιτύχουμε τήν λύσιν των. Χρειάζεται κυρίως ή άναζήτση των αιτίων πού τά δημιουργούν και αυτά τά αίτια να θέλουμε να τά απαλείψουμε, να τά εξουδετερώσουμε μία γιά πάντα, χτυπώντας τό κακό στη ρίζα του. Ό,τι άλλο κι αν κάνουμε, ό,τι άλλο κι αν πούμε, θά είναι επιφανειακή ένέργεια, στάχτυ στα μάτια, πολιτικολογία, στρουθοκαμηλισμός.

Δέν υπάρχει πρόβλημα πού να μην επιλύεται, αν πραγματικά θέλουμε και επιζητούμε τήν σωστή και άποτελεσματική επίλυση του.

Πολλές φορές χρειάζεται γι αυτήν άκριβώς τήν επίλυση του να θυσιάσουμε λίγα ή πολλά από τά συμφέροντά μας, όπως επιβάλλεται στον γιατρό να άποκόψει ή να άκρωτηριάσει μέρος του άσθενούς γιά να σώσει τόν ίδιο τόν άσθενή από τόν θάνατο.

Άς έρθουμε τώρα στον δικό μας χώρο, στον χώρο τής άσθενούς Ναυτιλίας μας. Κανένα από τά ήμίμετρα πού πάρθηκαν κατά καιρούς δέν απέδωσε και δέν όρθοδόησε τήν φθίνουσα Ναυτιλία μας. Και πάρθηκαν πολλά τέτοια. Μισός άνεργός πού ενώ έξονέμισε και εξανέμιζε κάποιο ταμείο, δέν βοηθά ούτε κατά τό ελάχιστο τόν άνεργο μία και τό ποσόν των 15.000 δρχ. δέν καλύπτει ούτε τόν μηνιαίο λογαριασμό τής ΔΕΗ, άνακύκλωσις πού αντί να επιλύσει τό πρόβλημα τής άνεργίας, τό περιέπλεξε, γιαντί και άνακύκλωνε τούς ίδιους τούς ταξιδεύοντες ναυτικούς, επιπρόθεσε στο ήδη παθητικά τότε Έλληνικό πλοίο κάποια έξοδα, μέ τά γνωστά άποτελέσματα, άλλωστε γι αυτό και καταργήθηκε, και άλλα.

The North of England P & I Association Limited

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

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

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN INSURANCE 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 INSURANCES AGENCIES S.A.

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

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

Συνήθισαμε τα τελευταία χρόνια να αποδίδουμε όλες τις κακοδαιμονίες που υφίσταται η Ναυτιλία μας στις διεθνείς συγκυρίες και στις πολιτικο-οικονομικές εξελίξεις στον διεθνή και εθνικό μας χώρο και σαν μέτρα η δεν πήραμε κανένα ριζοσπαστικό, αποτελεσματικό, ή γεμίσουμε τα έντυπα με εύχολογία, και επιρρίψαμε και επιρρίπτομε τις ευθύνες ό ένας στον άλλον.

Τό Κράτος στην εργοδοσία, ή εργοδοσία στο Κράτος, οί ναυτεργάτες και στους δύο — Κράτος και εργοδοσία — και οί δύο αυτοί στους ναυτεργάτες. Αποτέλεσμα, ένας εμπαιγμός από όλους, γιά να κυλά ό χρόνος μέ αυτοσχεδιασμούς και προχειρότητες πού δέν οδηγούν ποτέ σε ριζικές λύσεις.

Τά δεδομένα πού έχουμε ποιά είναι;

Η ναυτιλιακή κρίση, ή ανεργία πού είναι αποτέλεσμα της μείωσης του αριθμού εν μέρει των πλοίων αλλά κυρίως της μείωσης της σύνθεσης των σύγχρονων πλοίων και της υπερπροσφοράς εργαζομένων εξ αιτίας πάλι της απρογραμμάτιστης παραγωγής των από τις Σχολές πού δημιουργήθηκαν τότε πού χρειάζονταν πολλοί, αλλά πού δέν σταμάτησαν να παράγονται πολλοί τώρα πού δέν χρειάζονται τόσοι, οί ατέλειες του εκπαιδευτικού συστήματος των ΑΔΣΕΝ λόγω της αλματώδους τεχνολογικής εξέλιξης εφαρμοσμένης στον χώρο της Ναυτιλίας, μέ αποτέλεσμα την έλλειψη ειδικών γνώσεων όλων των αξιωματικών Ε.Ν., γεγονός πού και τό Κράτος και ή εργοδοσία έχει

επηρεασμένης διατυπώσει και τέλος ή ύπαρξη 14 Σωματείων, αλληλοσπαρασσόμενων τις περισσότερες φορές από προσωπικά και κομματικά συμφέροντα, μεταφέροντας αυτές τους τις διενέξεις και μέσα στην Όμοσπονδία — ΠΝΟ.

Επιγραμματικά και χωρίς αναλύσεις θά αναφέρω κάποιες σκέψεις που νομίζω, πώς αν μελετηθούν αντικειμενικά, παραμερίζοντας τά θιγόμενα συμφέροντα κάποιων, θά εδραιώσουν μία σωστή, γερή και Μεγάλη Ναυτιλία — Έλληνική.

Γιά την επίτευξη αυτού του στόχου είναι επιβεβλημένη ανάγκη να συμβάλλουν μέ όλες τους τις δυνάμεις και οί τρεις παράγοντες: Κράτος — Έργοδοσία — Ναυτεργάτες.

Α. Νά καταργηθούν όλες οί ναυτικές Σχολές και νά ιδρυθεί ένα Ναυτικό Κολλέγιο ή όπως αλλιώς θά έπονομασθεί, όπου θά φοιτούν όλες οί ειδικότητες των αξιωματικών Ε.Ν., μέ αυστηρά ελεγχόμενο αριθμό εισακτέων και κατά συνέπεια αποφοίτων πού θά είναι απολύτως ισορροπημένος μέ τις θέσεις εργασίας. Τό εκπαιδευτικό δυναμικό έννοείται ότι θά είναι άριστα καταρτισμένο στις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις και κυρίως αξιοκρατικά επιλεγμένο και όχι κομματικά ή ρουσφετολογικά. Ο έξοπλισμός του θά πρέπει νά είναι τελειότατος και νά ανταποκρίνεται σε αυτόν των άλλων προηγμένων χωρών.

Έτσι ό απόφοιτος θά είναι ό άριστα εκπαιδευμένος μελλοντικός αξιωματικός κα-

τάλληλος γιά τό μελλοντικό πλοίο, ικανός νά εργασθεί σε όποιοδήποτε πλοίο οίσαδηποτε εθνικότητας, έν όψει του 1992.

Β. Ένα παρόμοιο σχολείο γιά τά κατώτερα πληρώματα πού θά εκπαιδεύουν τις πραγματικά υπάρχουσες ειδικότητες μέσα στα πλοία. Αν εκπαιδεύονται μικτά ή όχι πληρώματα είναι κάτι πού θά εξαρτηθεί και γιά τώρα είναι μία λεπτομέρεια.

Μέ τά δύο πιά πάνω σχολεία, θά έχουν τά μελλοντικά πλοία ανθρώπινο δυναμικό άριστο και κυρίως, τόσο όσο θά χρειάζονται και δέν θά υπάρχει ούτε ανεργία άφου θά ελέγχεται ό αριθμός των εισακτέων και των θέσεων εργασίας.

Γ. Νά υπάρξει ένα μεταβατικό στάδιο μέσα στο όποιο θά πρέπει νά μείνουν μόνο δύο Σωματεία. Των Αξιωματικών Ε.Ν. και των κατωτέρων πληρωμάτων Ε.Ν. υπαγόμενα σε μία Όμοσπονδία, όπως την ΠΝΟ τώρα.

Τό κάθε πρωτοβάθμιο συνδικαλιστικό όργανο θά εκπροσωπείται από ίσο αριθμό αντιπροσώπων από τόν κάθε κλάδο.

Δέν είναι ανάγκη νομίζω νά επεξηγηθούν τά πλεονεκτήματα της κατάργησης των 14 σωματείων και ή δημιουργία μόνο δύο. Η έγγραφη των μελών θά είναι υποχρεωτική — υποχρεωτικός συνδικαλισμός — και οί εισφορές θά είναι τέτοιες πού τά Ταμεία των Όργάνων αυτών νά είναι άνηθρά γιά νά μπορούν νά ανταπεξέρχονται σε δύσκολες παρουσιαζόμενες καταστάσεις.

Αυτά δέ τά σωματεία σε συνεργασία μέ ένα εκ βάθρων ανασυγκροτημένο ΓΕΝΕ θά έχουν την όλη ευθύνη της ναυτολόγησης των μελών τους πού θά είναι έξ ίσου ικανά και ισάξια και σαν τέτοια θά πρέπει νά αντιμετωπίζονται.

Δ. Σάν τέταρτο μέτρο: Νά έκσυγχρονισθεί τό ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, νά εκδημοκρατισθεί και νά έκσυγχρονισθεί και ή ναυτεργατική νομοθεσία, ό έσωτερικός κανονισμός έμπορικών πλοίων και ό Κώδικας Ποινικού Ναυτικού Δικαίου.

Όλες αυτές οί ριζικές μεταρρυθμίσεις αν δέν γίνουν και άφεθούμε ακόμα στα επιφανειακά μέτρα και στις πρόχειρες λύσεις θά μάς φέρουν σίγουρα στο σημείο πού κανένας δέν εύχεται και πού μέ μαθηματική ακρίβεια βαδίζουμε. Είναι σαφές ότι, τό νά τρέχουν άλλοι μέ πυραυλική ταχύτητα και έμεις μέ αυτοκινητιστική έστω, οί άλλοι θά είναι πάντα πρώτοι και έμεις πάντα τελευταίοι.

Αν τό θέλουμε αυτό, θά πρέπει και νά έχουμε τό θάρρος νά τό παραδεχούμε. Αν όμως θέλουμε την πρώτη θέση ή έστω μία από τις πρώτες θέσεις — όπως μάς αξίζει άλλωστε — πρέπει νά προγραμματίσουμε σωστά και έγκαιρα, νά ενεργήσουμε άκούραστα και ριζοσπαστικά και θαρραλέα και άνοιχτόμυαλα, γιά νά έχουμε και άποτελέσματα σωστά και εύχάριστα.

Τά εύχολογία και οί Πρωτοχρονιάτικοι διθύραμβοι δέν πείθουν και δέν άποδίδουν.

Η σύγχρονη πρακτική άπαιτεί πράξεις θαρραλέες και όχι λόγια κουφά και εύχες άχρηστες.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΊΜΑΚΗΣ
Άσυρματιστής

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Κύριο Α.Κ., Γένοβα: Άνώνυμες έπιστολές δέν δημοσιεύονται — θά μπορούσαμε νά δημοσιεύσουμε την έπιστολή σας εάν μάς γνωστοποιούσατε την ταυτότητά σας μέ τί διευκρίνιση ότι δέν έπιθυμείτε νά άναφερθεί τό όνομά σας.

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)

Περί ιδρύσεως Πανεπιστημίου ή 'Ακαδημίας

Τού κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΪΤΖΗ

Ίσως ή βαρύτητα της γνώμης ενός παλιού μαθητή της Ναυτικής Σχολής Μηλιαρέση εις τας παρυφάς της τότε Τρούμπας νά μή ζυγίζει τόσο γιά ένα θέμα τόσο σοβαρό πού φαίνεται ν' άπα-σχολεϊ τό YEN κι άλλους σχετικούς κύκλους του Πειραικού Σίτου.

Έπειδή όμως:

— Τό «σοβαρό» έν Έλλάδι είναι κατά κοινή παραδοχή (ή παραδοχή βάσης) καθαρά «σοβαροφανές».

— Μιά άλλη βαθμίδα Ναυτικής Έκ-παιδεύσεως στην κορυφή της τωρινής πυραμίδας, τά ΚΕΣΕΝ, από Κέντρο Έκ-παιδεύσεως κατέστησαν στην συνείδηση των μαθητών τους Κέντρα έξόντωσης (οικονομικής, πνευματικής και ήθικής).

— Μιά άλλη γνώμη μπορεί ν' άγγίξει τις χορδές της προβαριζόμενης Έψη-λής Ναυτικής Συμφωνίας, άφού παίζει τό βιολί στους τόσους της ζωής ναυτι-λιακής πραγματικότητας και τις πείρας.

— Καί έπειδή ή Ναυτική αυτή Έπέρ-τατη Συμφωνία — πού χαρακτηρίζεται από τή διαφωνία και τις πολυφωνικές προεκτάσεις της — γιατί, τόσο ή ένορ-χήστρωση όσο και ή Διεύθυνση είναι έργο πολλών και διευθύνεται από πολ-λά άόρατα χέρια και πολλές κομματικές μπαγκέτες: Σκέφτηκα πώς άλλο ένα βιολί καθισμένο στό πεζοδρόμιο σέ κά-ποιο τριανέμι της Έκτής Μιαούλη δέν θάκανε κακό, άν ακούγονταν, έστω κι άν ό παίκτης του άπλως «τό γρατζούνι-ζε».

Δέν είναι λίγες ούτε οι Δάφνες ούτε οι τιμές αλλά και άλλα τινα, άκατάδεκτα φαινομενικά και εκ πρώτης όψεως, άλ-λά, ούσιωδέστατα όφέλη, και μία τέτοια Έπέρτατη Ναυτιλιακή Συμφωνία ή Έ-νώτατο Ναυτιλιακό Όνειρο δέν αφήνει άσυγκίνητους διάφορους κύκλους του Πειραικού Σίτου.

Έτσι οι διάφοροι κύκλοι ή παράκυ-κλοι περιστρέφουν και περιφέρονται άλληλοτεμνόμενοι και άλληλοεφαπτό-

μενοι περί τό Όνειρο σέ χούλα - χού-πεις έξαρτίσεις και λικνισμούς στό ό-ραμα αυτής της άφρόεσσας ιδέας.

Είναι βλέπετε τό ένδοξότερο όνειρο από καταβολής κάποιας Λιβάνειας ή Ό-νάσσειας Δυναστείας κι ίσως άκόμη κά-πως μακρυνό γιά τά κοντά χέρια πού τό πλάθουν σέ διάφορες ζυμωταρίες.

Είναι εκείνο της ίδρυσης κάποιου — κατά τό έλληνικώτατο «ας γίνη κι ότι γί-νει» Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου ή έ-στω κάποιας Έκπαίδευσης ή Έκπαίδευσης.

Θά είναι πάντως «Ναυτιλιακό» και θά μοσχοβολά Αιγαίοπελαγίτικη θάλασσα, ως πού νά γίνη, και Κερατσίνεια λύμα-τα μέ διάλυση Πειραικού Νερού όταν-καί πρίν νά λειτουργήσει.

Πρό Θεού και σ' όνομα του Ποσειδών-να μήν νομιστεί πώς έχω τίποτε μέ την ιδέα άσχετως του πώς και γιατί ώρίμασε και ποιοί έκριναν και μέ ποιά κριτήρια ά-ποφάσισαν την ύλοποίησή της.

Είναι πάντως χαρακτηριστικό ότι μι-λήσαμε γιά Πανεπιστήμιο ή Έκπαίδευση ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΤΑΝ:

— οι άλλοι κύκλοι της Ναυτικής Παι-δείας βρισκόταν και βρίσκονται στό Να-δίρ της άπόδοσης και της λάμψης τους (μέ κάποιες φραστικές τάσεις άποκόλ-λησης έσχάτως).

— Η Έλληνική Ναυτιλία βρισκόταν στην φθίνουσα πορεία της προς τό βυ-θό της στατιστικής καμπύλης.

Τά ναυτιλιακά πράγματα άκόμη και οι Συμβάσεις βρισκόταν κολημένες στό βυθό της Έατατείου ύφαλοκρηπίδος (στη Μεσόγειο βρίσκεται γιά τους άγεω-γράφητους) και όταν

— Ό Θαλασσινός ιδρώτας πού φυλά-γονταν στά θησαυροφυλάκια του NAT σκορπίστηκε στον ώκεανό των άυστό-λων κομματικών και άλλων παροχών κάποιων κυβερνόντων πού άπλως ΔΕΝ ΣΕΒΑΣΤΗΚΑΝ ΤΙΠΟΤΕ.

Όταν τό κράτος (μέσω του YEN) πού θέλει νά προσφέρει τό Πανεπιστήμιο Α-

ΣΕΒΕΙ βάζοντας τό έξουθενωμένο κατά-κρεουργημένο, μέ κυρίως τά δικά του μαχαίρια, NAT νά δανείζεται μέ έξευτε-λιστικούς, άπεχθείς έμπορικούς όρους από τά ... Ταχυδρομεία.

Κι όταν κανείς βλέπει τά πράγματα ά-πό τό συγκεκριμένο άνήλειο βάραθρο κι' ακούει γιά Ναυτικές Έκπαίδευσεις δέν μπορεί παρά μήν άναρωτιέται άκόμη κι ό άδαής της Μιαούλη γιά τό άν οι κακές έρρυνίες (ή άν θέλετε είρωνειες) θ' αντι-καταστήσουν, σαν σύμβολο τή γνωστή πανεπιστημιακή γλαύκα ή έστω και τά περιστέρια πού τά λέμε της ειρήνης.

Μέσα λοιπόν σ' αυτόν τόν σκοτεινό βυθό μέ τά πιράχνα, τά καλαμάρια της έποχής έξαπολύουν τό μελάνι τους και οι παρατρεχάμενοί τους ρίπτουν την ιδέα του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Ποιός «νοών νόους» άραγε θάκτιζε στη σαθρή άμμο της Έλληνικής πραγματι-κότητας ένα Ναυτιλιακό Έπερσοχολείο όταν είναι γνωστή τόσο ή ύψη της, όσο και οι καταλυτικές άνεπανορθώτου φύ-σεως μωρίες της έκάστοτε πολιτικής σκοπιμότητας.

Ποιός συνετός νοικοκύρης θά ύπο-στήριζε τό άπανωσήκωμα ένός πολυτε-λοϋς πανεπιστημιακού ρετιρέ πάνω στό σαράϊ του Καραγκόζη της Ναυτικής μας Παιδείας.

Ές μήν έκμεταλλευόμεθα την ειλικρι-νή δίψα πολλών ανθρώπων γιά μία τέ-τοια μόρφωση κι άς μήν αφήνουμε νά παρεισφύσουν ούτε οι προσωπικές φι-λοδοξίες ούτε οι κομματικές σκοπιμότη-τες. Τίποτε τριγύρω μας δέν πείθει πώς ό καρπός ώρίμασε άπ' τις συνθήκες πού τόν τρέφουν και τίποτε δέν προδικάζει την ώρα της σποράς ή της ψαριάς.

Έλλά κύριοι πρίν καταλήξετε στην βαρδύγδουπη σκέψη της ίδρυσης κά-ποιου Ένωτάτου περί τά Ναυτιλιακά ιδ-ρύματος γιάτί δέν κάνετε ένα «κράτει» και δέν κυτάτε σέ καταξιωμένους χώ-ρους του Shipping, όπως ή Έγγλία, γιά

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

DDI NUMBER 541-112550

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

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

ΑΟΗ.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059
CAPT. G.I. LOGOTHETIS 3116632

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

νά δείτε τί υπάρχει εκεί για την περί τὰ Ναυτιλιακά Έκπαίδευση πάνω και πέρα απ' τὰ ΚΕΣΕΝ μας;

Τί ενδιαφέρει να παράγετε κύριοι; Άνθρώπους ειδικούς στις ασφάλειες, στις Ναυλώσεις, στο Management κ.λ.π. κ.λ.π. γιατί υπάρχει ήδη ή Νομική που βγάζει Νομικούς και τό Πολυτεχνείο που βγάζει Μηχανολόγους. Αύτά δέν αποτελούν αντικείμενο Πανεπιστημιακής Μόρφωσης αλλά στην Άγγλία τουλάχιστον διδάσκονται σέ Άκαδημίες (όπως τής λένε). Όλα εκεί υπάρχουν και διδάσκονται πρακτικά και καλοβαλμένα από αξίους καθηγητές και μάλιστα, στην Άγγλική, στην γλώσσα τής ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ του Shipping.

Ή δική μας «πατάτα» κύριοι πρέπει νά είναι μεγάλη πεντακάθαρη και στρογγυλή γιατί τό Shipping θά πάρει — ΚΑΙ ΚΑΛΑ ΘΑ ΚΑΝΕΙ — τήν μισοκάθαρη και μικροσκοπική Έγγλέζικη είτε υπό μορφήν Άγγλου είτε Έλληνα (καλλύτερα) αποφοίτου τών Άγγλικών Academies ή τών Universities.

Τό προϊόν που θά παραχθεί θά κυκλοφορεί διεθνώς και πρέπει νά μιλάει Άγγλικά γι' αυτό δώστε του τής ανάλογες προδιαγραφές (άν κάνετε κάτι τέτοιο) γιά νά επιβιώσει και νά καταξιωθεί.

Άλλά έστω οί Ύψηλότετες αποφάσεις σας δέν υποχωρούν έν όνόματι... (αυτό θά βρεθεί) κι άς ξαναγυρίσουμε

στην Ίδέα.

Σάν ιδέα κανείς δέν δικαιούται νά τήν άπεμποδίσει (άν και στην Έλλάδα μόνον οί «βαλτοί» έρευνούν — κανείς δέν μπορεί νά άρνηθεί πόσο και πώς ή Ναυτιλία θά ώφεληθεί, έφ' όσον υπάρξει ή σωστή σχεδίαση οί στόχοι και οί επιδιώξεις, έφ' όσον άνατραπεί άρδην ή κρατούσα κατάσταση στή Ναυτική παιδεία και έφ' όσον βασιλεύσει ή άξιοκρατία γιατί άσφαλώς υπάρχουν. άνθρωποι που μπορούν νά καταξιωθούν και νά καταξιώσουν τόν χώρο.

Τό έρώτημα είναι άν πρακτικά χρειάζεται τό Πανεπιστήμιο ή άν θά μπορούσαμε νά βολέψουμε τής άπαιτήσεις και επιδιώξεις μας σάν επί παραδείγματι τής Άγγλίας.

Ότι όμως κι άν σκεφθείτε κύριοι προκαθορίστε σάν αύστηρό κριτήριο είσοδής τό PROFICIENCY τής Άγγλικής και άφήστε τήν διδαχή όρισμένων μαθημάτων σέ Άγγλους καθηγητές ή σέ Έλληνες (κατά προτίμηση) γνώστες και τής Άγγλικής και του αντικειμένου φυσικά.

Τά συμφέροντα που θά έξυπηρετήσετε είναι μέν Έλληνικά αλλά και έκ φύσεως διεθνιστικά και κανείς δέν μπορεί νά άρνηθεί πώς ό όποιοςδήποτε Διευθυντής Ναυτιλιακής Έπιχειρήσεως δέν θά μπορέσει νά σταθεί χωρίς τήν πλήρη γνώση τής Άγγλικής που είναι ή γλώσ-

σα του Shipping.

Πρέπει νά γίνει κατανοητό πώς άπλά τό Shipping «άγεται και φέρεται» από τήν ... άγγλική γλώσσα που ή άγνοιά της συμβαίνει νά τσακίζει τά κόκκαλα τών συμφερόντων όσων περί τὰ ναυτιλιακά τήν άγνοούν. Κι αυτό τό γράφω μέ πλήρη συνείδηση όσο και άν κινδυνεύω νά μέ ψέξουν οί ψευτοαμύντορες τής έλληνικότητάς μας για τής ... διεθνιστικές μου τοποθετήσεις!

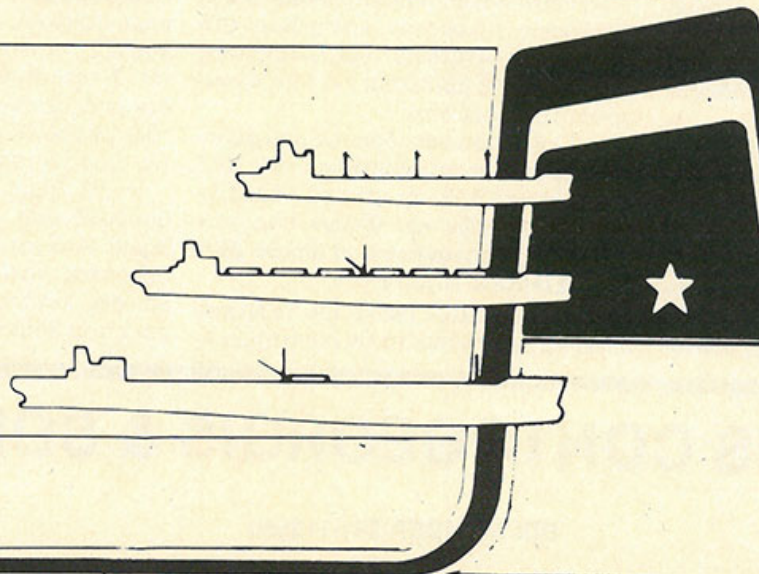
Κύριοι, ξανασκεφθείτε τό θέμα κι έρευνήστε το και μ' άλλους κύκλους όμόκεντρους ή και παράκεντρους που κινούνται περί τή Ναυτιλία.

Προσωπικά άκουσα από έπισημότατα χείλη τήν εξαγγελία και του Πανεπιστημίου και τής Άκαδημίας, και ήταν τότε που κάποιος διπλανός μου μέ ρώτησε και δέν ξέρω άν ήταν ειλικρινής ή άπορία του: «Δηλαδή στην Ναυτική Άκαδημία θά μπουν από Ναύαρχο και πάνω, οί Ύπουργοί βέβαια αλλά ίσως και όρισμένοι έφοπλιστές μέ 15 καράβια και πάνω (και δωρεές); Κι έγώ μέν δέν σχολίασα, αλλά κάποιος παραδιπλανός πρόσθεσε: «Και ό Συψάντης μέ τόν μεγαλύτερο τζίρο τής χρονιάς».

Είπαμε νά σενιάρουμε τό καράβι μας γιατί θάρη και καιρός και τό ΕΟΚικό Μετεό προβλέπει σαρωτικούς άνέμους.

ΔΗΜ. ΠΑΪΖΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τό cabotage στις χώρες της ΕΟΚ καί του ΟΟΣΑ

Του κ. ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ, ειδικού συμβούλου ΝΕΕ

Τά τελευταία χρόνια στά διεθνή fora (ΕΟΚ, ΟΟΣΑ) συζητείται έντονα τό γνωστό θέμα του cabotage, ειδικότερα ή άπελευθέρωση των άκτοπλοϊκών μεταφορών καί ή άρση των περιοριστικών μέτρων πού διατηρούν άρκετές χώρες - μέλη της ΕΟΚ ή καί του ΟΟΣΑ.

Στά πλαίσια της ΕΟΚ ή Μεγάλη Βρεταννία πρωτοστατεί καί επιμένει στην άπελευθέρωσή του, έχει μάλιστα φθάσει στό σημείο νά δηλώνει ότι έχει αρχίσει τίς διαδικασίες προσφυγής γιά τό θέμα αυτό στό Εύρωπαϊκό Δικαστήριο. Φυσικά είναι γνωστό όσον άφορά την Έλλάδα ότι άν καί ό στόλος της των άκτοπλοϊκών μεταφορών άποτελείται καί από τά επιβατηγά - άκτοπλοϊκά καί τά φορτηγά - άκτοπλοϊκά, τό οικονομικό ενδιαφέρον άλλων χωρών συγκεντρώνεται στό επιβατηγά πλοία, δηλαδή τά κρουαζιερόπλοια. Έτσι στην περίπτωση ευνόικης, γιά την Μεγάλη Βρεταννία, άπόφασης από τό Εύρωπαϊκό Δικαστήριο, αυτό θά σήμαινε καί άμεση άπελευθέρωση του cabotage χωρίς διαπραγματεύσεις.

Στά πλαίσια του ΟΟΣΑ καί ειδικότερα στην Έπιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, γνωστή ως ΜΤC, παρουσιάζεται τό ίδιο φαινόμενο, άν καί οι άποφάσεις του ΟΟΣΑ δέν έχουν ύποχρεωτικό χαρακτήρα, μέ την Νορβηγία νά συνεπικουρεί την Μεγάλη Βρεταννία καί νά περιμένει καί αυτή κάποια ευνόικη γι' αυτήν διευθέτηση.

Τό παρόν άρθρο βασίζεται σέ επίσημα στοιχεία της ΜΤC καί ό σκοπός του είναι καθαρά ενημερωτικός σέ ότι άφορά τίς διατάξεις πού έχει — εάν έχει — κάθε χώρα στην νομοθεσία της καί καλύπτουν τό άκτοπλοϊκό της έμπόριο (coastal trade). Τό σημαντικό σημείο πού άπορρέει άπ' αυτά τά στοιχεία είναι ότι οι περισσότερες χώρες διατηρούν κάποιας μορφής περιοριστικά μέτρα (restrictions). Έτσι, εάν εξαίρεθούν οι Αυστρία, Έλβετία, Λουξεμβούργο, ως Με-

σόγειες (land - locked) χώρες, καί ή Ίσλανδία, από τίς υπόλοιπες 20 χώρες του ΟΟΣΑ μόνον πέντε φαίνεται νά επιδεικνύουν πλήρη άπελευθέρωση της άκτοπλοϊας, δηλαδή Μεγάλη Βρεταννία, Ίρλανδία, Βέλγιο, Όλλανδία καί Νορβηγία. Αντίστοιχα από τίς 11 χώρες της ΕΟΚ (έξαιρείται τό Λουξεμβούργο) μόνον οι τέσσερις δέν έχουν κανένα περιοριστικό μέτρο στην νομοθεσία τους.

Επίσης όπως αναφέρεται καί στά παρακάτω στοιχεία οι περιορισμοί πού έχει στό cabotage κάθε χώρα καί σέ σχέση μέ τίς άδειες (waivers) καί εξαίρέσεις πού μπορεί νά παρέχονται από τίς Άρχές τους, διαφέρουν μεταξύ τους. Έτσι ή Σουηδία καί ή Γερμανία παρέχουν άδειες μέ βάση την άμοιβαιότητα (on reciprocity basis), ενώ άλλες χώρες άνά περίπτωση (on a case by case basis).

1. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Η ναυτιλιακή νομοθεσία της χώρας καλύπτεται από τον «Navigation Act» του 1912. Σέ αυτόν τον Νόμο, άν καί δέν υπάρχει όρισμός του cabotage, τό άκτοπλοϊκό έμπόριο καθώς, επίσης καί οι άδειες των πλοίων πού τό διακινούν, καθορίζονται από τό Section 288. Σύμφωνα μ' αυτό άπαιτείται, όπως οι διαχειριστές (operators) των πλοίων πού κάνουν αυτό τό έμπόριο, άκολουθούν γιά τά πληρώματά τους μισθολογικά τίς συμβάσεις εργασίας πού ισχύουν γιά την χώρα. Τό παραπάνω δέν ισχύει γιά την offshore industry. Στό Section 288 άκόμη υπάρχει μία διάταξη, μέ την όποία όρισμένα δρομολόγια άκτοπλοϊας μπορούν νά εξαίρουνται άπ' αυτό. Σύμφωνα μ' αυτήν εξαίρουνται τώρα τά Norfolk Islands καί τά Cocos Islands.

Επίσης τό Section 288 δέν εφαρμόζεται γιά πλοία, τά φορτία των όποιων άν καί διακινούνται σέ δρομολόγια μεταξύ Έθνικών λιμένων, άποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου καί προορίζον-

ται γιά άλλοδαπό λιμάνι ή προέρχονται από άλλοδαπό λιμάνι.

Τέλος μέ τό Section 286 του ίδιου Νόμου επιτρέπεται νά χορηγούνται άδειες γιά την μεταφορά φορτίου καί επιβατών, έφ' όσον ύπάρχει άνεπάρκεια σέ άκτοπλοϊκά πλοία.

2. ΒΕΛΓΙΟ

Δέν ύπάρχει κανένας περιορισμός.

3. ΓΑΛΛΙΑ

Σύμφωνα μέ την γαλλική νομοθεσία ή έμπορική ναυσιπλοία άποτελείται από την ώκεανοπόρο ναυσιπλοία, τό cabotage, την άκτοπλοϊκή ναυσιπλοία (coastal navigation) καί την πλοήγηση (pilotage).

Μέ τον όρο άκτοπλοϊκή ναυσιπλοία έννοούνται τά μέχρι 300 grt πλοία, τά όποία πρέπει νά πλέουν έως 100 ν. μίλλια από τό λιμάνι νηολογήσεως καί έως 20 ν.μ. από την άκτή. (Άρθρο 5, Νόμος 1/4/1942, όπως τροποποιήθηκε μέ τό Διάταγμα της 30/5/1951).

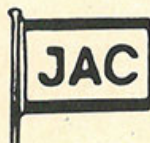
Όσον άφορά τό cabotage ή γαλλική νομοθεσία όρίζει τρεις (3) ζώνες κατά γεωγραφικό πλάτος (γ.π.) καί γεωγραφικό μήκος (γ.μ.) γύρω από την Γαλλία (Metropolitan France), αλλά άκόμη καί από τίς κτήσεις της (Overseas departments). Έντός των ζωνών αυτών ως έθνική άκτοπλοία (national cabotage) θεωρούνται οι μεταφορές μεταξύ έθνικών γαλλικών λιμένων (ως γαλλικά θεωρούνται φυσικά καί τά λιμάνια των διαφόρων κτήσεων) καί ως διεθνής άκτοπλοία (international cabotage) εάν οι μεταφορές γίνονται μέσω καί κάποιου άλλου άλλοδαπου (μή γαλλικού) λιμένα.

Οι ζώνες είναι οι έξής:

α) Γύρω από την Γαλλία (Metropolitan France) (an France)

72° Β, 30° Β, 10° Β, 30° Β

γ.μ. 12° 40' Δ, 27° Δ, Greenwich, 46| 20° Α



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE

CABLES: LAURELSHIP ΠΙΡΑΕΥΣ

TELEX: 21 1802 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

Η ζώνη αυτή καλύπτει την Μεσόγειο Θάλασσα, την Μαύρη Θάλασσα, την Βαλτική, Barents Sea, και από την Βορειοατλαντική ακτή της Νορβηγίας έως την Γουϊνέα ("Άρθρο 2, Νόμος 1/4/1942, όπως τροποποιήθηκε με το Διάταγμα 29/11/1949).

β) Γύρω από τις Αντίλλες και την Γουιάνα.

γ.π. 52° Β, 5° Ν.

γ.μ. 32° 40' Δ, American Continent.

Η ζώνη αυτή καλύπτει από την Δυτική Άκτι της ΗΠΑ (Newfoundland) έως το Άκρωτήριο Saint Rock της Βραζιλίας (Διάταγμα της 27/8/1951).

γ) Γύρω από την νήσο Reunion

γ.π. 15° Β, 37° Ν., Έρυθρά Θάλασσα

γ.μ. 17° Α', 65° Α.

Η ζώνη αυτή καλύπτει το δυτικό μέρος του Ίνδικου Ωκεανού (Διάταγμα της 27/8/1951).

Τά άρθρα 257 και 258 του Τελωνειακού Κώδικα (Code des Douanes) του Νόμου περί Ναυσιπλοΐας (Act de Navigation, 21/9/1973) επιτρέπουν να εξασκεῖται ἡ ἐθνικὴ ἀκτοπλοΐα (national cabotage) μόνον ἀπὸ πλοῖα μὲ γαλλικὴ σημαία. Ὁ Νόμος ὅμως 85-104 (30/12/1985) δίνει τὴν δυνατότητα κάποιων ἐξαιρέσεων (derogations), ὅπως ὅταν τὰ διαθέσιμα γαλλικὰ πλοῖα δὲν ἐπαρκοῦν. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ 1986 ἐδόθησαν 116 ἀδειες σὲ πλοῖα μὲ σημαία χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ.

4. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Σύμφωνα μὲ τὸν Γερμανικὸ Νόμο (Coastal Shipping Act, 26/7/1957) ἡ ἀκτοπλοΐα ἐπιτρέπεται μόνον σὲ ἐθνικὲς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις καὶ γιὰ φορτία πού διακινεῖται μεταξύ δύο ἐθνικῶν λιμένων, ἀνεξάρτητα ἐάν παρεμβάλλεται στὸ δρομολόγιο καὶ ἀλλοδαπὸ λιμάνι.

Ἡ ἀκτοπλοΐα (coastal shipping) ἐπίσης ὀρίζεται ὡς ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν ἢ ἐμπορευμάτων ἐντὸς τῆς περιοχῆς πού ἔχει ἐφαρμογὴ ὁ παραπάνω νόμος. Τὰ πλοῖα πού μποροῦν νὰ χρησιμοποιηθοῦν στὴν ἀκτοπλοΐα εἶναι:

α) Τὰ ὡκεανοπόρα πλοῖα πού μποροῦν νὰ φέρουν τὴν σημαία τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμα-

νίας (Flag Act, 8/2/1951), καὶ

β) Τὰ σκάφη ἐσωτερικῆς ναυσιπλοΐας (inland craft) τὸ νηολόγιο τῶν ὁποίων εὑρίσκεται ἐντὸς τῆς ζώνης ἐφαρμογῆς τοῦ παραπάνω Νόμου.

Τέλος ὁ ἴδιος Νόμος δίνει τὸ δικαίωμα νὰ χορηγοῦνται ἀδειες, σὲ ἄλλα κράτη - μέλη τῆς ΕΟΚ καὶ τοῦ ΟΟΣΑ μὲ βάση τὴν ἀμοιβαιότητα (on reciprocity basis).

5. ΔΑΝΙΑ

Ὁ Νόμος 194/20.5.1985, Κεφάλαιο 17.3, ἐπιτρέπει τὴν ἀκτοπλοΐα γιὰ πλοῖα ἕως 500 grt μόνον σὲ ἐθνικοὺς μεταφορεῖς.

Γενικά τὸ ἀκτοπλοϊκὸ ἐμπόριο δὲν ἐπιτρέπεται ἀκόμη καὶ γιὰ φορτία πού διακινεῖται μεταξύ ἐθνικῶν λιμένων, ἀλλὰ ἀποτελοῦν μέρος διεθνούς δρομολογίου, ὅπως ἐπίσης καὶ γιὰ φορτία πού διακινεῖται μεταξύ ἐθνικῶν λιμένων, ἀλλὰ παρεμβάλλεται ἀλλοδαπὸ (μὴ δανικὸ) λιμάνι. Τὰ τελευταῖα χρόνια ὅμως σὲ ὁρισμένες περιπτώσεις ἔχουν χορηγηθεῖ ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο Βιομηχανίας ἀδειες σὲ ἀλλοδαπὴς σημαίας πλοῖα.

6. ΕΛΛΑΔΑ

Τὸ cabotage ὀρίζεται ὡς ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξύ ἐθνικῶν λιμένων καὶ ἐπιτρέπεται μόνον σὲ ἐλληνικὰ πλοῖα (ἐπιβατηγὰ ἢ φορτηγὰ) στὶς παρακάτω περιπτώσεις:

α) ὅταν μεταφέρουν ἐπιβάτες μεταξύ ἐλληνικῶν λιμένων,

β) ὅταν μεταφέρουν ἐμπορεύματα μεταξύ ἐλληνικῶν λιμένων καὶ εἶναι κάτω ἀπὸ 2.000 grt, καὶ

γ) γιὰ κρουαζιέρες μεταξύ ἐλληνικῶν λιμένων καὶ ἡ ἐπιβίβαση τῶν ἐπιβατῶν γίνεται σὲ ἐλληνικὸ λιμάνι, ἀκόμη καὶ ἐάν ἡ κρουαζιέρα περιλαμβάνει καὶ ἀλλοδαπὰ λιμάνια, ἀλλὰ ὁ τελικὸς προορισμὸς τῆς εἶναι ἐλληνικὸ λιμάνι.

Οἱ Ἑλληνικὲς Ἀρχές μποροῦν νὰ χορηγήσουν ἀδειες σὲ πλοῖα μὲ ξένη σημαία στὶς παρακάτω περιπτώσεις:

ι) ἀκαταλληλότητα τῶν ἐλληνικῶν πλοίων,

ii) ἀνεπάρκεια κάλυψης ἑκτακτῶν με-

ταφορικῶν ἀναγκῶν, καὶ

iii) μεταφορὰ ἐμπορευμάτων εἰδικῶν κατηγοριῶν.

7. ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ ΚΑΙ Β. ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Δὲν ὑπάρχει κανένας περιορισμὸς.

8. ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Τὸ Κεφάλαιο 883 τοῦ Νόμου περὶ Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 1920 (Merchant Marine Act) καθορίζει ὅτι κανένα ἐμπόρευμα δὲν ἐπιτρέπεται νὰ μεταφερθεῖ διὰ θαλάσσης (by water) μεταξύ τῆς ἐπικράτειας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἀνεξάρτητα ἐάν διακινεῖται ἢ μὴ μέσω ἀλλοδαποῦ λιμένα, παρὰ μόνον ἀπὸ πλοῖα, πού ἔχουν ναυπηγηθεῖ στὶς ΗΠΑ ἢ ἀνήκουν σὲ πολῖτες τῶν ΗΠΑ ἢ καλύπτονται ἀπὸ τὸ Κεφάλαιο 13 ἢ 808 τοῦ Νόμου αὐτοῦ.

Παρ' ὅλα αὐτὰ ὑπάρχουν ὁρισμένες ἐξαιρέσεις, ὅπως ἡ μεταφορὰ ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Ἀλάσκα ἀπὸ hovercrafts πού δὲν ἔχουν ναυπηγηθεῖ στὶς ΗΠΑ καὶ ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μέσω car ferries στὶς Great Lakes.

9. ΙΑΠΩΝΙΑ

Σύμφωνα μὲ τὴν ἰαπωνικὴ νομοθεσία τὸ cabotage, τὸ ὁποῖο ὀρίζεται ὡς μεταφορὰ ἐμπορευμάτων ἢ ἐπιβατῶν διὰ θαλάσσης μεταξύ λιμένων ἐντὸς τῆς ἰαπωνικῆς ἐπικράτειας, ἐπιτρέπεται μόνον σὲ ἐθνικοὺς μεταφορεῖς.

Ὁ παραπάνω περιορισμὸς δὲν ἰσχύει ἐάν τὸ φορτίο εἰσάγεται/ ἐξάγεται ἀπὸ πρὸς ξένες χώρες σὲ ἰαπωνικὰ λιμάνια. Στὴ περίπτωση διακίνησης τοῦ φορτίου (trans - shipment) μέσω ἐθνικῶν λιμένων, καὶ ἐφ' ὅσον δὲν ἔχει χορηγηθεῖ ἄδεια γι' αὐτό, ἰσχύουν οἱ περιορισμοὶ τοῦ cabotage.

Σὲ πλοῖα ὑπὸ ξένη σημαία μποροῦν νὰ χορηγηθοῦν ἀδειες κατὰ περίπτωσιν ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο Μεταφορῶν. Τέτοια ἄδεια ἀπαιτεῖται ἀκόμη καὶ ἐάν γίνει ναύλωση πλοίου ὑπὸ ξένη σημαία ἀπὸ Ἰάπωνα διαχειριστή.

10. ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Δὲν ὑπάρχει κανένας περιορισμὸς

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

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ



Εκεί που όλοι... έρχονται και φεύγουν
αυτά τα καθίσματα μένουν πάντα άθικτα,
αναλώσιμα, όμορφα και λειτουργικά!

Η PRODUCTION ABEE με πείρα
και τεράστιες παραγωγικές δυνατότητες
υπογράφει για όλα τα καθίσματά της
αξεπέραστη ποιότητα, αντοχή, συνέπεια
στην παράδοση και φυσικά γραπτή εγγύηση.



Production

ΠΡΟΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ: ΒΙ.ΠΕ ΚΙΛΚΙΣ, ΤΗΛ: 0341/71597
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 51, ΤΗΛ: 269 335, FAX 031 284187
ΑΘΗΝΑ: ΥΜΗΤΤΟΥ 40, ΤΗΛ: 724 4948, 724 7096, TLX 410313 PROD GR.

11. ΙΣΠΑΝΙΑ

Σύμφωνα με τις Τελωνειακές Διατάξεις, όπως τροποποιήθηκαν από το Διάταγμα της 24/2/1967, εθνικό cabotage καθορίζεται ως η διακίνηση φορτίων μεταξύ λιμένων της Ισπανικής επικράτειας από Ισπανικά πλοία, ανεξάρτητα και εάν αυτή επεκτείνεται και σε άλλα αλλοδαπά λιμάνια, στα οποία το φορτίο θα πρέπει να εκτελωνιστεί.

Στόν Νόμο ακόμη της 12/5/1956 για την προστασία και ανανέωση του Ισπανικού Έμπορικού Στόλου αναφέρονται οι λεγόμενες «cabotage lines», δηλαδή οι τακτικές γραμμές αττοπλοϊας μεταξύ Ισπανικών λιμένων, όπως καθορίζονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τέλος αν και δεν υπάρχουν κανονισμοί για την χορήγηση αδειών σε πλοία υπό ξένη σημαία, σε ειδικές περιπτώσεις μπορούν να δοθούν. Πλοία επίσης υπό ξένη σημαία ναυλωμένα από Ισπανικές εταιρείες δεν μπορούν να δρομολογηθούν στο αττοπλοϊκό εμπόριο.

12. ΙΤΑΛΙΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 224 του Κώδικα Ναυσιπλοϊας (Code of Navigation) το cabotage επιτρέπεται μόνον σε Ιταλικά πλοία.

Επίσης αν και η αττοπλοϊκή ναυσιπλοϊα (coastal navigation) είναι ελεύθερη, στη περίπτωση που σκάφη διακινούνται μεταξύ δύο ή περισσοτέρων Ιταλικών λιμένων, τότε ισχύουν οι περιορισμοί των κανονισμών του cabotage.

Η χορήγηση αδειών σε πλοία με ξένη σημαία δίνεται όταν δεν είναι διαθέσιμα Ιταλικά πλοία ή είναι ακατάλληλα.

13. ΚΑΝΑΔΑΣ

Σύμφωνα με τον Καναδικό Ναυτιλιακό Νόμο (Canada Shipping Act), το cabotage ορίζεται ως η μεταφορά διά θαλάσσης (by water) εμπορευμάτων ή επι-

βατών από ένα λιμάνι ή τόπο προς ένα άλλο λιμάνι ή τόπο του Καναδά.

Στό ίδιο Νόμο και στο κεφάλαιο περί αττοπλοϊκού εμπορίου καθορίζεται ότι:

α) Κανένα εμπόρευμα δεν επιτρέπεται να διακινηθεί διά θαλάσσης (by water) ή διά ξηράς και θαλάσσης (water) από ένα τόπο του Καναδά προς ένα άλλο, άμεσα ή έμμεσα μέσω αλλοδαπού λιμένα, παρά μόνον από **Βρεταννικό πλοίο (British Ship)**.

β) Μόνον **Βρεταννικά** πλοία επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτες από ένα τόπο του Καναδά προς ένα άλλο, άμεσα ή έμμεσα μέσω αλλοδαπού λιμένα.

γ) Η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, στις περιοχές των Great Lakes και των παραποταμιών υδάτων των, και του St. Laurence River και των παραποτάμων του, επιτρέπεται μόνον σε **Καναδικά** πλοία.

δ) Επίσης μόνον σε **Καναδικά** πλοία επιτρέπονται οι μεταφορές από το Cap des Rosiers έως το West Point Anticosti Island και από το Anticosti Island έως την Βόρεια όχθη του ποταμού St. Laurence, που έχει γεωγραφικό μήκος 63° Δυτικά.

Παρ' όλους αυτούς τους περιορισμούς ή παράγραφος 665 του Canada Shipping Act δίνει στις Αρχές την δυνατότητα εξαίρεσης κατά περίπτωση, (case - by - case basis) και χορήγησης αδειών σε πλοία υπό ξένη σημαία. Όρισμένα κριτήρια έκδοσης αδειών είναι η ακαταλληλότητα Καναδικών πλοίων, με την τεχνική και εμπορική της έννοια, ή εάν σε καθορισμένο δρομολόγιο δεν επαρκούν τα διαθέσιμα γι' αυτό σκάφη.

14. ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Η νομοθεσία της χώρας αυτής δεν περιέχει όρισμό του cabotage. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί, ειδικότερα όσον αφορά το αλλοδαπής ιθαγενείας πλήρωμα των πλοίων που διακινούνται στο αττοπλοϊκό εμπό-

ριο. Έτσι σύμφωνα με τον Νόμο του 1952 (Shipping and Seamen Act) απαιτούνται όρισμένες προϋποθέσεις όσον αφορά το πλήρωμα των πλοίων αυτών και τα πιστοποιητικά του (manning and certification standards), και τα οποία εξαρτώνται από το Υπουργείο Μεταφορών.

15. ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η Νορβηγία δεν έχει περιοριστικές διατάξεις για το αττοπλοϊκό της εμπόριο. Ειδικότερα όσον αφορά την αττοπλοϊκή μεταφορά εμπορευμάτων ή αγορά θεωρείται ελεύθερη και υπόκειται στους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού. Όσον αφορά όμως την μεταφορά επιβατών απαιτείται ειδική άδεια (licence) από το Υπουργείο Επικοινωνιών. Προϋπόθεση για την χορήγηση της άδειας αυτής είναι η ύπαρξη μόνιμης διεύθυνσης (permanent address) στη Νορβηγία του φυσικού ή νομικού προσώπου, όπως καθορίστηκε από τον Νόμο 63/4.6.1976.

Τέτοια άδεια δεν χρειάζεται στη περίπτωση που η διακίνηση γίνεται μεταξύ εθνικών λιμένων, αλλά αποτελεί μέρος διεθνούς δρομολογίου και για μεταφορά επιβατών μεταξύ Νορβηγίας και της Ευρωπαϊκής Ηπείρου. Εταιρείες επίσης που κατέχουν την άδεια αυτή μπορούν να ναυλώνουν πλοία με ξένη σημαία.

16. ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Δεν υπάρχουν περιοριστικοί κανονισμοί.

17. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η πορτογαλική νομοθεσία (Νόμος 218/72) καθορίζει το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ εθνικών λιμένων και το οποίο επιτρέπεται μόνον για εθνικά πλοία, που διαχειρίζονται από πορτογαλικές ναυτιλιακές εταιρείες. Το αττοπλοϊκό εμπόριο μεταξύ της Πορτογαλίας (Metropole) και των άλλων διαμερισμάτων της επικράτειάς της (overseas territories) επι-



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering** • **contracting**
• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

(Switch Board): - 4524245 - 453691/2 - 4523444

Telexes: (S + P Department) 211582-LME GR

(Chart. Dept) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

τρέπεται για πλοία με ξένη σημαία. Παρ' όλα αυτά όπως δεν επιτρέπεται η μεταφορά φορτίων που διακινούνται μεταξύ εθνικών λιμένων αλλά αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου.

Άδειες (waivers) μπορούν να χορηγηθούν σε πλοία υπό ξένη σημαία από την Secretary of State for Shipping, όταν τα πορτογαλικά πλοία είναι ακατάλληλα ή δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκαίων μεταφορών.

18. ΣΟΥΗΔΙΑ

Σύμφωνα με την σουηδική νομοθεσία (Νόμος της 10/11/1724) επιτρέπεται να μετέχουν στις ακτοπλοϊκές μεταφορές μεταξύ εθνικών λιμένων μόνον πλοία που ανήκουν στο σουηδικό νηολόγιο, όπως επίσης πλοία με ξένη σημαία με τις χώρες των οποίων η Σουηδία έχει συνάψει συμφωνία χορήγησης αδειών για το cabotage με βάση την αμοιβαιότητα (on reciprocity basis). Η μεταφορά όμως μεταξύ λιμένων των λιμένων Vaneer και Malaren επιτρέπεται αποκλειστικά σε σουηδικά πλοία.

Για τα φορτία που διακινούνται μεταξύ εθνικών λιμένων αλλά αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου, καθώς επίσης και τα φορτία που διακινούνται από ένα εθνικό λιμάνι προς ένα άλλο, αλλά στο δρομολόγιο του μεσολαβεί κάποιο άλλο άλλοδαπό λιμάνι, ισχύουν οι παραπάνω περιοριστικοί κανονισμοί του cabotage.

Τέλος αξιοσημείωτο είναι ότι άδειες (waivers) μπορούν να χορηγηθούν ακόμη και κατά περίπτωση (on a case by case basis).

case basis).

19. ΤΟΥΡΚΙΑ

Ο Τουρκικός Νόμος CAct on coastal navigation and trade in the Turkish ports and territorial waters — 815/29.4.1926) και ειδικότερα το άρθρο 1 αυτού δίνουν το δικαίωμα μόνον σε υπό Τουρκική σημαία πλοία να μεταφέρουν φορτία και επιβάτες, να εξασκούν όλων των ειδών τις λιμενικές υπηρεσίες, όπως πλοήγηση και ρυμούλκηση, μεταξύ Τουρκικών λιμένων και γενικά όλων των υδάτων της επικράτειάς της.

Παρ' όλα αυτά όμως το άρθρο 823 του Έμπορικού Κώδικα, σε σχέση με την εθνικότητα των Τουρκικών πλοίων, επιτρέπει σε άλλοδαπούς σε όρισμένες περιπτώσεις να έχουν δραστηριότητα στο χώρο αυτό.

Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 823 του Νόμου 6762/22.6.1956 (Code of Commerce) ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί ως Τουρκικό, εάν ανήκει σε Τούρκους υπηκόους. Παρ' όλα αυτά όμως στις εξής περιπτώσεις πλοία θεωρούνται ως Τουρκικά:

α) πλοία που ανήκουν σε νομικά πρόσωπα, όπως οργανισμούς, σωματεία κλπ. που έχουν ιδρυθεί σύμφωνα με την Τουρκική Νομοθεσία, και η πλειονότητα του Διοικητικού Συμβουλίου είναι Τούρκοι υπήκοοι.

β) πλοία που ανήκουν σε εμπορικές επιχειρήσεις εγγεγραμμένες στο Trade Register, των οποίων η πλειονότητα των διευθυντικών των στελεχών και εκπρο-

σώπων έχουν την Τουρκική υπηκοότητα.

Όσον αφορά τις ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών απαγορεύεται ρητά η είσοδος ιδιωτικών επιχειρήσεων σε αυτές, για πλοία πάνω από 18 τον, δεδομένου ότι αυτό εξασκείται από την κρατική εταιρία «Denizcilik Bankasi TAO».

Άδειες (waivers) μπορούν να χορηγηθούν από τις Τουρκικές Αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Νόμου 815/29.4.1926, μόνον σε άλλοδαπά σκάφη διάσωσης (salvage) ή για την απασχόληση άλλοδαπών μελών πληρώματος και καπετάνιου από Τουρκικά σκάφη διάσωσης.

20. ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Σύμφωνα με τον Φινλανδικό Νόμο (Finnish Business Act, παράγραφος 4, τροποποίηση 287/67) το cabotage επίσης επιτρέπεται μόνον σε φινλανδικά πλοία, όταν διακινούν φορτία μεταξύ εθνικών λιμένων, αλλά αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου.

Εξαιρέσεις των παραπάνω μπορεί να γίνουν με την χορήγηση αδειών σε πλοία υπό ξένη σημαία, που διακινούνται μεταξύ της νήσου Aland και άλλων φινλανδικών λιμένων ή εάν έχουν Σουηδική, Νορβηγική ή Δανική σημαία και μεταφέρουν χημικά, πετρέλαιο ή χύδην τσιμέντο ή για όποιονδήποτε άλλο λόγο θεωρηθεί ότι τα φινλανδικά πλοία δεν επαρκούν.

Κ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ



★ 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

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 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV®"



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 LINES, 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: { 270045 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (ORP.)
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

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Συνεχίζοντας την έρευνα του τομέα της διαχείρισης ξένων πλοίων, που αποτελεί μία από τις πιο πρόσφατες και χαρακτηριστικές εξελίξεις της ναυτιλιακής δομής της εποχής μας, παραθέτουμε την περιγραφή πέντε μεγάλων διαχειριστικών οίκων που καλύπτουν το σημαντικότερο τμήμα του διαχειριζόμενου παγκοσμίως στόλου.

Όπως έχουμε πει ήδη ένας από τους ξέι μεγαλύτερους διαχειριστικούς οίκους της Ευρώπης είναι το συγκρότημα Denholm που έδρευε στη Γλασκώβη. Διαχειρίζεται σήμερα 110 πλοία όλων των κατηγοριών και παρακολουθεί με προσοχή τις εξελίξεις σε όλα τα νηολόγια του κόσμου, τα παλιά, τα νέα και τα υπό σύσταση ώστε να είναι σε θέση να σταθμίζει τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά τους για λογαριασμό των πελατών του. Έχει πλούσια απασχόληση στη διαχείριση πλοίων που ανήκουν σε τράπεζες αλλά και σε εθνικοποιημένες εταιρίες. Με 6.000 δολλ. κατά πλοίο και μήνα το έτησιο εισόδημα του Denholm υπολογίζεται στα 8,2 εκατ. δολάρια.

Στο χρόνο που μας πέρασε το Denholm είχε μία έντυπωσιακή παρουσία στο ναυτιλιακό προσκήνιο χάρη δε στη συμμετοχή του σε δύο σημαντικά γεγονότα της βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών. Το πρώτο ήταν η μεσολάβηση στη μετανολόγηση των τάνκερς του Κουβέϊτ στο Αμερικανικό νηολόγιο που έφερε τους Αμερικανούς στον Περσικό Κόλπο. Και το δεύτερο ήταν η ανάληψη της τακτοποίησης του παροπλισμού των οκτώ Econships της U.S. Lines. Χάρη στην παρουσία του στις Η.Π.Α. με τη θυγατρική Gleneagle του Χιοϋστον — Τέξας και τη μακρόχρονη συνεργασία του με την Kuwait Oil Tankers κατάφερε να πετύχει τη μεσολάβηση και να πάρει την έγκριση της Ναυτιλιακής Διοίκησης των ΗΠΑ. Έξάλλου

η διεύθυνσή του στην αγορά των ΗΠΑ του επέτρεψε να διεξαγάγει επιτυχώς τη δύσκολη υπόθεση του παροπλισμού των πλοίων της U.S. Lines που είχαν ακινητοποιηθεί σε διάφορα λιμάνια με διάφορο νομικό καθεστώς και πλήθος απαιτήσεων.

Η άλλη μεγάλη διαχειριστική φήμα είναι η πασίγνωστη Wallem που διαχειρίζεται στόλο 150 πλοίων. Ίδρυτής ο Λονδρέζος τραπεζίτης Hill Samuel που συγκέντρωσε όλες τις μετέχουσες εταιρίες σε ένα συγκρότημα γνωστό με το ακρωνύμιο Wescol, σχηματιζόμενο από τα αρχικά των εταιριών Wallem, Lambert, Escombe και Cleaves. Το 1983 η Wallem απερρόφησε τη βρετανική διαχειριστική επιχείρηση PAL - Shipping Services που της προσέφερε τον εξειδικευμένο τομέα των πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων καθώς και μία μόνιμη βάση στη Μ. Βρετανία. Στην ουσία η Wallem πέτυχε ένα προγεφύρωμα στην Isle of Man, όπου σήμερα έδρευε, διατηρώντας παράλληλα τα γραφεία του Λονδίνου. Προσπάθειά της είναι να συγκεντρώσει κάτω από την Wescol όλο το φάσμα των διαχειριστικών υπηρεσιών, ώστε να παρέχει στους πελάτες της κάθε οικονομική, εμπορική και τεχνική εξυπηρέτηση.

Ένα από τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η Wallem είναι η μεγάλη και ταχεία έναλλαγή των πλοίων της τόσο σε αριθμό (που υπολογίζεται σχεδόν στο 50%) όσο και σε κατηγορία. Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των τάνκερς που διαχειρίζεται αυξήθηκε σημαντικά, έχασε όμως έντελώς τα πλοία ψυγεία. Μεγάλο επίσης διαφωτισμό παρουσιάζουν οι πελάτες της τόσο

από γεωγραφική άποψη όσο και από άποψη ιδιότητας, δεδομένου ότι ποικίλουν από τραπεζίτες μέχρι εμπόρους και από κρατικές ναυτιλιακές γραμμές μέχρι επενδυτικά κεφάλαια. Πολύ αποδοτική υπήρξε η διεύθυνσή της στη Μ. Βρετανία και ιδιαίτερως στην Isle of Man. Τά εκεί γραφεία της διαχειρίζονται άνω των 60 πλοίων, γεγονός που έπεισε την BP να την επιλέξει ως μία από τις τρεις εταιρίες διαχείρισης των δεξαμενοπλοίων, όταν αποφάσισε να αλλάξει τη βρετανική σημαία και να μεταφέρει το ναυτικό προσωπικό της στον τομέα των υπεραλυσίων εξορύξεων.

Η μεγάλη επίσης διαχειριστική εταιρία V-Ships που έδρευε στο Μόντε Κάρλο έχει να επιδείξει μία έντυπωσιακή σταδιοδρομία. Ο ιδρυτής της ο Ρώσος έμιγκρέ Βόρις Βλασόφ, ξεκίνησε το 1920 με επιβατικά σκάφη στην εξυπηρέτηση προσφύγων από την κατεστραμμένη Ευρώπη προς την Αυστραλία. Ύστερα ακολούθησε την οδό της αγοράς παλιών σκαφών από τα μεταπολεμικά πλεονάσματα και το 1970 κατείχε στόλο 2,5 εκατ. τόννων κυρίως υπό βρετανική σημαία, ενώ η παλιά πείρα του στα επιβατικά τον βοήθησε να μπει στον κύκλο των κρουαζιερών με την ίδρυση της θυγατρικής Sitmar στις Ήν. Πολιτείες. Έκτοτε εξελίχθηκε σε ναυτιλιακό μεγάλαν, συγκρινόμενος με τον θρυλικό Έλληνα μεγαλοεφοπλιστή Αριστοτέλη Ώνάση. Προείδε εγκαίρως τη ναυτιλιακή ύφεση και έστρεψε τη δράση του και το προσωπικό του προς τη διαχείριση ξένων πλοίων. Έτσι το 1983 προήλθε η V-Ships που διαχειρίζεται σήμερα άνω των 65 πλοίων σε όλο τον κόσμο.

Η πείρα του παρελθόντος επέτρεψε στην V-Ships να παρέχει τις υπηρεσίες



THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

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

της σε πελάτες - πλοιοκτήτες όλων των κατηγοριών πλοίων, εκτός ψυγείων. Κατά κανόνα επανδρώνει τα πλοία που διαχειρίζεται με φθηνά Ινδικά πληρώματα διατηρώντας πυρήνα Ευρωπαίων αξιωματικών, ενώ τώρα τελευταία δημιουργήσε σχολή Ινδών αξιωματικών E.N. στη Βομβάη. Με το σύστημα των πολλών θυγατρικών εταιριών προσπαθεί να διατηρήσει το στενό προσωπικό χαρακτήρα μεταξύ πελάτη και διαχειριστού. Η έναλλαγή των διαχειριζόμενων πλοίων είναι σχετικά μικρή, περίπου 10% και αναπληρώνεται εύκολα γιατί σε περίπτωση πωλήσεως του πλοίου καταφέρνει να κρατήσει τη διαχείρισή του και υπό τους νέους πλοιοκτήτες. Μετά το θάνατο του Βόρις Βλασώφ, που συνέβη το Νοέμβριο του 1987, το συγκρότημα της V-Ships διοικείται από πενταμελές συμβούλιο που είχε φροντίσει να συστήσει ο ίδιος.

...

Στην κατηγορία των 5-6 μεγάλων διαχειριστικών εταιριών ανήκει και η Barber International, η οποία αποτελεί τμήμα του συγκροτήματος Wilh. Wilhelmsen και είναι στενά συνδεδεμένη με την επιτυχία ή αποτυχία του Διεθνούς Νορβηγικού Νηολογίου (NIS). Μολονότι η μητρική της εταιρία μόλις πρόσφατα συνήλθε από τα σοβαρά οικονομικά της προβλήματα, η Barber που δημιουργήθηκε μόλις το 1986 πέτυχε απόλυτα στον διαχειριστικό τομέα και έφθασε σήμερα να διαχειρίζεται 140 πλοία, από τα οποία όμως τα μισά περίπου είναι μόνο με συμβόλαιο επανδρώσεως. Από τα άλλα μισά ένα 15% ανήκει ιδιοκτη-

σιακά στο γκρούπ Wilhelmsen, τα δε υπόλοιπα ανήκουν σε 30 διάφορους πλοιοκτήτες και τελούν υπό 13 διαφορετικές σημαίες. Περί τα 20 πλοία, ανήκοντα σε Νορβηγούς, είναι εγγεγραμμένα στο NIS, το οποίο ύστερα από την αναγνώρισή του από τη Νορβηγική συνδικαλιστική ένωση των ναυτικών, δεν θεωρείται ως σημαία εύκαιρίας. Παραμένει όμως ακόμα το εμπόδιο του νορβηγικού νόμου που δεν εξαιρεί τους ξένους ναυτικούς από το φόρο εισοδήματος, γεγονός που επιβαρύνει το πλοίο με περίπου 20.000 δολλ. το μήνα.

Μεταξύ των πιθανών πελατών στους οποίους υπολογίζει η Barber είναι οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες οι οποίοι ενδέχεται να πεισθούν να νηολογήσουν τα πλοία τους στο NIS. Από τους σημερινούς πελάτες της Barber οι περισσότεροι είναι Σκανδιναβοί και κατά δεύτερο λόγο Αμερικανοί. Δεδομένου ότι η υπηρεσία επανδρώσεως δεν αντιπροσωπεύει πλέον του 30% της όλης διαχειρίσεως, το προσωπικό της Barber είναι σχετικά ολιγομελές, ανερχόμενο σε 130 άτομα. Φυσικά το προσωπικό αυτό θα αύξηθεί εφόσον η εταιρία πετύχει να αναλάβει την πλήρη διαχείριση των πλοίων των πελατών της, πράγμα το οποίο ελπίζει με την προβλεπόμενη ανάρρωση της ναυτιλιακής αγοράς.

...

Με κύρια έδρα στη Γενεύη, η εταιρία Acomarit διαθέτει από το 1980 γραφεία και στο Λονδίνο, ενώ από τις αρχές του 1987 επεξέτεινε τη διαχειριστική δράση της, αποκτώντας τη βρετανική διαχειριστική εταιρία Lyle Ship Management

της Γλασκώβης. Με την απόκτηση αυτή, τα υπό τη διαχείρισή της πλοία αυξήθηκαν από 11 σε 42. Στα 42 αυτά πλοία περιλαμβάνονται 12 τάνκερς, 19 μπάλκερς και 11 διάφορα άλλα πλοία, στα οποία προσφάτως προστέθηκε ένα ακόμα μπάλκερ της εταιρίας Kelvin των Βερμούδων.

Η εταιρία Acomarit δεν δείχνει καμιά ιδιαίτερη προτίμηση στο νηολόγιο της Isle of Man. Λειτουργεί τα τρία γραφεία της στη Γλασκώβη — Λονδίνο — Γενεύη με προσωπικό 70 περίπου ατόμων και δρα κυρίως στη Βρετανική αγορά, υπήρξε δε μία από τις τρεις διαχειριστικές εταιρίες στις οποίες η BP ανέθεσε τη διαχείριση των πετρελαιοφόρων της. Στα πλοία που διαχειρίζεται αντικαθιστά τα βρετανικά πληρώματα με ξένους ναυτικούς κυρίως από τις Φιλιππίνες, Πακιστάν, Χόγκ Κόγκ και Δ. Αφρική. Το πρόβλημα των προσοντούχων αξιωματικών αντιμετωπίζεται με τη δημιουργία δικών της στελεχών που τα εκπαιδεύει στα πλοία της με δικές της δαπάνες. Στην τελευταία δεκαετία το εισόδημά της από τη διαχείριση πλοίων ανήλθε από τα 2 σε 7 εκατ. δολάρια. Παράλληλα με την τεχνική διαχείριση η Acomarit αναπτύσσει συνεχώς τις χρηματοδοτικές της υπηρεσίες κινώντας έναν αριθμό εταιριών Holding για επενδυτικά κεφάλαια. Ανήκουσα στην Έλβετική τράπεζα Overland Trust Bank και εδρεύουσα σε μία από τις οικονομικές πρωτεύουσες του κόσμου, ήταν πάντα στενά δεμένη με την οικονομική και έμπορικη πλευρά της ναυτιλίας.

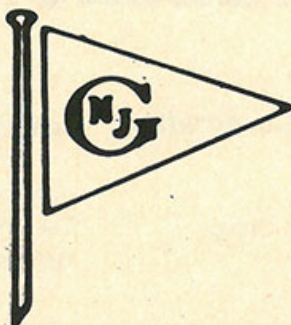
Ε.Σ.

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 1719/1987

Προεδρεύων: Γ. Βελλής
Εισηγητής: Κ. Τσαμαδός
Δικηγόροι: Στ. Δελημάνης, Ν. Σκορίνης,
Ι. Βρέλλος

Αναγκαστικός πλειστηριασμός πλοίου νηολογημένου ως κεφαλαίου εξωτερικού — Απαιτήσεις κατατασσόμενες πριν από την προτιμώμενη ναυτική υποθήκη — Έξοδα φύλαξης και συντήρησης του πλοίου στο τελευταίο λιμάνι — Έννοια τελευταίου λιμανιού — Απόσβεση ναυτικών προνομίων — Αναγγελτήριο — Περιεχόμενο.

Στήν περίπτωση πλειστηριασμού πλοίου νηολογημένου ως κεφαλαίου εξωτερικού κατατάσσονται πριν από τον προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή οι απαιτήσεις που εξασφαλίζονται με ναυτικό προνόμιο σύμφωνα με το άρθρ. 2 της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελλών του 1926. Έχει ακόμη εφαρμογή το άρθρ. 9 της διεθνούς σύμβασης και συνεπώς το ναυτικό προνόμιο των δαπανών που έγιναν στο τελευταίο λιμάνι για τη συντήρηση του πλοίου αποσβήνεται μόλις περάσει ένα έτος από τότε που έγιναν απαιτητές.

Τελευταίο είναι το λιμάνι όπου κατέπλευσε και κατασχέθηκε το πλοίο. Ο προνομιακός χαρακτήρας της απαίτησης δεν θίγεται από την τυχόν αναγκαστική μετακίνηση του πλοίου, μετά την κατάσχεσή του, σε άλλο λιμάνι.

Τό αναγγελτήριο πρέπει να περιέχει τα πραγματικά περιστατικά που θεμελιώνουν κατά νόμο το ναυτικό προνόμιο.

Επειδή, κατά το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/1953, όπως η παρ. 2 αυτού έρμηνεύτηκε με το άρθρο μόνο του Ν.Δ. 2928/54, ως κεφάλαια του εξωτερικού, για την εφαρμογή των νομοθετημάτων αυτών, θεωρούνται και τα πλοία που νηολογούνται με Έλληνική σημαία και έχουν χωρητικότητα πάνω από 1.500 κόρους. Στήν έγκριτική πράξη για τη νηολόγησή τους με Έλληνική σημαία ή διοίκηση μπορεί να διατυπώνει όρους κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες διατάξεις του άστικού, έμπορικού και δικονομικού δικαίου, ακόμη δέ και αυ-

τών που ανάγονται στη δημόσια τάξη. Μέσα στο νομοθετικό αυτό πλαίσιο και προς μεγαλύτερη εξασφάλιση των αλλοδαπών κεφαλαιοδοτών των Έλληνων πλοιοκτητών, οι έγκριτικές πράξεις ρυθμίζουν ειδικά την προνομιακή ικανοποίηση του προτιμώμενου ενυπόθηκου δανειστή σε περίπτωση έκποιησης του πλοίου με αναγκαστικό πλειστηριασμό και διανομής του πλειστηριασματος. Στόν 19ο όρο των έγκριτικών πράξεων ορίζεται παγίως, μεταξύ άλλων ότι «αί προτιμώμενοι υποθήκη θα προηγούνται όλων των ναυτικών και λοιπών προνομίων κατά παρέκκλιση από του άρθρου 205 του Κώδικος Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, του ν.δ. 3899/1958 ή οιασδήποτε άλλης διατάξεως του εκάστοτε ισχύοντος ελληνικού δικαίου, εξαιρέσει μόνον των προνομίων των οριζομένων εις το άρθρο 2 της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών του έτους 1926 «περί ένοποποίησης ώρισμένων κανόνων δικαίου σχετικών προς τα ναυτικά προνόμια και τας υποθήκας».

Η διεθνής αυτή σύμβαση των Βρυξελλών δεν αποτελεί κανόνα δικαίου που λαμβάνεται υπόψη αυτεπάγγελτα από το δικαστήριο γιατί δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα και δεν έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Τό άρθρο 2 όμως αυτής λαμβάνεται υπόψη απλώς ως προσδιοριστικό στοιχείο για τον καθορισμό των προνομίων των απαιτήσεων κατά τό σχετικό όρο των έγκριτικών πράξεων.

Ετσι επιτυγχάνεται ή ίερίελευση των προτιμώμενων ενυπόθηκων δανειστών σε πλοία που νηολογήθηκαν κατά τό άρθρο 13 ν.δ. 2687/1953 σε εύνοϊκή-τερη θέση από τους λοιπούς δανειστές.

Καί αυτό γιατί οι προτιμώμενες υποθήκες σε πλοία που νηολογήθηκαν κατά τό άρθρο 13 ν.δ. 2687/1953, έπονται στην κατάταξη εκείνων μόνον των απαιτήσεων, οι όποιες είναι προνομιοϋχες κατά τό άρθρο 2 ΔΣ Βρυξελλών 1926 και προηγούνται όλων των άλλων (Α λ. Κ α λ α ν τ ζ ή: 'Η προτιμώμενη υποθήκη επί πλοίων κλπ. 1981 σελ. 199 όπου και έκτενης αναφορά στη νομολογία, ΑΠ. 645/1979 ΝοΒ 28, 16-17), ακόμη και αν αυτές δεν καλύπτονται από τά προνόμια του άρθρου 205 ΚΙΝΔ (ΑΠ. Ολ. 229/1983 ΕΝΔ. 11.159, αντίθετα Κ. Ρ ό κ α: Ναυτ. Δικ. σελ. 137-138, Α ν τ.

Α ν τ ά π α σ η: Απαιτήσεις απολαύου-σαι ναυτικών προνομίων 1976 σελ. 245, Α λ. Κ α λ α ν τ ζ ή ο.π. σελ. 198-199). Έχει γίνει δεκτό (ΑΠ 2110/86 ΕΝΔ 15. 193-194) ότι καίτοι στην έγκριτική απόφαση δεν γίνεται αναφορά στο άρθρο 9 της πίο πάνω Διεθνούς Σύμβασης, με τό όποιο ορίζεται αποκλειστική προθεσμία άσκησης των προνομίων τό ένα έτος για τίς παρ. 1-4, όμως αυτό έχει έδω έφαρμογή. Η άποψη αυτή, σύμφωνη με τό γενικότερο σκοπό του νόμου, ένισχύ-εταί και από τό ότι ό προσδιορισμός του προνομίου, δέν περιορίζεται μόνο από την κατανομασία της απαίτησης που έ-ξασφαλίζεται με τό προνόμιο, αλλά και από τη διάρκεια του, δηλ. την προθε-σμία μετά την όποια σταματά ό χρόνος ζωής του, έστω και αν ή απαίτηση έξα-κολουθεί να ύπάρχει.

Συναφώς πρέπει να τονισθεί ότι ναι μέν στην άγωγή ή την άνακοπή δέν ει-ναι άπαραίτητο για τό όρισμένο αυτής να άναφέρεται ό χρόνος γένεσης του έ-πίδικου δικαιώματος, πλην όμως αυτό καθίσταται άπαραίτητο όταν προκύπτει ζήτημα απόσβεσης αυτού (παραγραφή), όποτε πρέπει να άναφέρεται ό χρόνος γένεσης του δικαιώματος (ΑΠ 1479/84 Ελλ. Δικ. 26, 646, ΑΠ 263/4 Νοβ 12, 780, ΑΠ 422/58 Νοβ 6, 1131, Έφ. Θεσ. 502/1970 Αρμ. 24, 783).

Επειδή, σύμφωνα με τό άρθρο 2 παρ. 2 της Δ.Σ. των Βρυξελλών είναι προνο-μιοϋχες, εκτός των άλλων, οι δαπάνες που έγιναν για τό κοινό συμφέρον των δανειστών, για τη συντήρηση τοι πλοίου καθώς και για τά έξοδα φύλαξη-καί συντήρησης από τόν κατάπλου αί-του στο τελευταίο λιμάνι. Πρόκειται γι-δύο κατηγορίες απαιτήσεων, ή πρώτ



STROFADES ELECTRONICS

MARINE ELECTRONICS SERVICE

ΚΑΛΑΜΑΤΑ — ΠΥΛΟΣ Τηλ. 9721-80849 - 86320

**Επισκευές Ραντάρ — VHF — Άσυρμάτων — Πυξίδες
Επιθεωρήσεις για έκδοση Πιστοποιητικών R/G — R/Φ
Νηογνώμόνων και πλοίων υπό Έλληνική σημαία**

των οποίων αναφέρεται σε δαπάνες που έγιναν προς το κοινό συμφέρον των δανειστών για τη συντήρηση του πλοίου και η δεύτερη (πού είναι ταυτόσημη με τη διάταξη του άρθρου 205 περ. α' ΚΙΝΔ) στα έξοδα που έγιναν για τη συντήρηση του πλοίου από τον κατάπλου αυτού στο τελευταίο λιμάνι. Ός τελευταίο λιμάνι νοείται εκείνο εις τό οποίο τό πλοίο κατέπλευσε και κατασχέθηκε προς τόν σκοπό εκποίησης του (Ρόκα ο.π. σελ. 130, Άντάπαση ο.π. σελ. 141, Μπρίνια: Άναγκ. Έκτ. τομ. Β', σελ. 2031, ΑΠ 1524/80 ΝοΒ 29.869). Άπολαμβάνουν δηλαδή του προνομίου όχι όλα τά έξοδα συντήρησης του πλοίου, αλλά μόνον εκείνα που έγιναν σε πλοίο ακινητοποιημένο στο λιμάνι, λόγω της κατάσχεσής του ένόψει του πλειστηριασμού (Έφ. Πειρ. 756/82 ΕΝΔ 11 σελ. 13 έπ.).

Όπως γίνεται δεκτό έξοδα συντήρησης του πλοίου θεωρούνται όλα όσα δαπανώνται από του κατάπλου του πλοίου στο τελευταίο λιμάνι, για τίς αναγκαίες επισκευές προς παρεμπόδιση της καταστροφής και χειροτέρευσης της οικονομικής άκεραιότητάς του ως οικονομικής μονάδας. Δέν αποτελούν έξοδα συντήρησης του πλοίου οι δαπάνες βελτίωσης και ό εκσυγχρονισμός του, όπως και οι δαπάνες που έγιναν για τη λειτουργία και εκμετάλλευσή του. Δέν εξασφαλίζονται προνομιακά όλα τά έξοδα επισκευής του πλοίου, αλλά μόνον οι περιορισμένης έκτασης δαπάνες των αναγκαίων επισκευών, για τη διατήρηση του ακινητοποιημένου πλοίου σε κατάσταση ασφαλούς επιπλεύσεως. Άποκλείονται συνεπώς του προνομίου οι δαπάνες επισκευών που έγιναν προς τό σκοπό διατήρησης της κλάσης του πλοίου και γενικότερα της κατάστασής του προς έκπληρωση του προορισμού του ως οικονομικής μονάδας, διότι δέν συμβιβάζονται με τη δικαιολογητική αίτια της καθιέρωσης του προνομίου, ή οποία αναφέρεται σε πλοίο που τελεί σε σταθερή άναμονή προς τό σκοπό της εκποίησής του (Άντάπαση ο.π. σελ. 156 έπ. Κ. Ρόκα ο.π. σελ. 130, Έφ. Πειρ. 756/82 ο.π.). Δέν μεταβάλλεται ό προνομιακός χαρακτήρας της άπαίτησης από άναγκαστική τυχόν μεθόρμιση (μετακίνηση) του πλοίου σε άλλο λιμάνι ύστερα από διαταγή της άρχής, μετά την κατάσχεση.

Έπειδή, ή επιβαλλόμενη κατά τό άρ-

θρο 872 Κ.ΠολΔ. περιγραφή της άπαιτήσεως στην άναγγελία, πρέπει νά είναι τέτοια ώστε νά παρέχεται ή εύχέρεια έλέγχου εις τόν έπί του πλειστηριασμού ύπάλληλο, τόν καθού ή έκτέλεση και τούς άλλους δανειστές, για νά μπορεί ό πρώτος νά προβεί σε σύγκριση και κατάταξη στον πίνακα, στους δέ λοιπούς νά παρασχεθεί ή εύχέρεια της άμυνας. Προκειμένου όμως για την άναγγελία προνομίου ό υπό του έπί του πλειστηριασμού ύπαλλήλου έλεγχος επιβάλλει όρισμένη έξειδίκευση, σε τρόπο ώστε νά καθίσταται έφικτή ή κατάταξη της προνομιακής άπαίτησης σε όρισμένη τάξη κατά σειρά. Έπομένως τό άναγγελτήριο πρέπει νά περιέχει τά πραγματικά περιστατικά που θέμελιώνουν κατά νόμο τό προνόμιο (Μπρίνια, Άναγκ. Έκτ. παρ. 380α IV, ΑΠ. 645/79 ΝοΒ 28, 16-17 Έφ. Πειρ. 999/84 ΕΝΔ 14, 59-61).

Έπειδή, ζητείται με την άνακοπή, έπί της οποίας έκδόθηκε ή έκκαλούμενη άπόφαση, κατά του πίνακα κατατάξεως 115487/85 του συμ/φου Πειραιά «Μ.Λ» που έγινε μετά από πλειστηριασμό του πλοίου «Ν.Π.» με έπίσπευση της Τράπεζας «F.N.B.C.» και με τόν οποίο κατετάγη ή τελευταία αυτή Τράπεζα για τό ποσό των 264.493.590 δρχ. χωρίς νά καταταγεί καθόλου ό άνακόπτων, άν και ή άπαίτησή του καλυπτόταν από τό προνόμιο του άρθρου 2 της ΔΣ των Βρυξελλών, νά μεταρρυθμισθεί ό πίνακας αυτός, για νά καταταγεί ό άνακόπτων για τό ποσό του 1.829.800 δρχ., με αντίστοιχη μείωση του ποσού για τό οποίο κατατάχθηκε Τράπεζα αυτή.

Η άναγγελία όμως, όπως και ή άνακοπή, ήταν άοριστες γιατί δέν αναφέρεται σ' αυτές ό χρόνος διενέργειας των δαπανών, ό οποίος συνάπτεται με την ύπαρξη του προνομίου, ένόψει του ότι, όπως αναφέρθηκε έκτενώς, παραπάνω, κατά τό άρθρο 9 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, τό οποίο, όπως είπώθηκε, έφαρμόζεται καιτοι δέν παρέμπει, ρητά σ' αυτό ή έγκριτική πράξη νηολόγησης του πλοίου, τό προνόμιο παύει νά ύπάρχει μετά παρέλευση έτους από τότε που ή άπαίτηση έγινε άπαιτητή. Καίτοι δέ ή καθής ή άνακοπή (έφεσίβλητη) Τράπεζα προέβαλε συγκεκριμένα την άοριστία αυτή, ό άνακόπτων ούτε με τίς πρωτόδικες προτάσεις καθόρισε τό χρόνο γένεσης του προνομίου, ήτοι πότε έγιναν οι έργασίες και πότε αγοράσθηκαν τά ύλικά που χρησι-

μοποιήθηκαν. Άπαράδεκτα δέ ό άνακόπτων παραπέμπει για τη θεραπεία της έλλειψης αυτής στο δικόγραφο της κύριας άγωγής του, που άσκησε για την έπίδραση της ένδικοης άπαίτησής του και την οποία κατέθεσε ως δικαιολογητικό εις τόν ύπάλληλο του πλειστηριασμού (βλ. έφεση στοιχ. I, ΑΠ 915/80 ΝοΒ 29.296, ΕΑ 7330/76 ΝοΒ 25.749, Έφ. Άθ. 6645/84 ΕΝΔ 13.81, ΕΛ 1837/84 ο.π. σελ. 90). Έπιπρόσθετα και στην άναγγελία και στην άνακοπή δέν αναφέρεται ότι οι δαπάνες αυτές, έγιναν για τό κοινό συμφέρον των δανειστών, στη δέ άναγγελία δέν γίνεται διαχωρισμός των έργασιών που έκτελέσθηκαν κατά τό είδος και την άμοιβή που συμφωνήθηκε για κάθε μία από αυτές, ούτε ή άξία των άνταλλακτικών που χρησιμοποιήθηκαν. Για τούς λόγους αυτούς ή άνακοπή είναι άπορριπτέα ως άοριστη (ΑΠ. 737/85 ΕΝΔ 14.54 - 55, ΕΑ 6645/84 ο.π. σελ. 78-82) ΕΑ 1837/84 ΕΝΔ 13. σελ. 89-91). Έπ' αλληλα από τά προσκομιζόμενα έγγραφα αποδεικνύεται ότι οι έργασίες συντήρησης που αναφέρονται στην άναγγελία και την άνακοπή, έγιναν στο λιμάνι του Πειραιά και όχι στο λιμάνι της Έλευσίνας, όπου τό πλοίο ήταν ακινητοποιημένο λόγω της κατάσχεσης και όπου έπακολούθησε ό πλειστηριασμός του. Δέν ισχυρίσθηκε δέ ό άνακόπτων αλλά ούτε αποδεικνύεται ότι ή μεθόρμιση και άλλαγή λιμανιού του πλοίου διατάχθηκε από την Άρχή, ή ότι αυτή κατέστη άναγκαία χάριν της εξασφάλισης του πλοίου (Άντάπαση ο.π. σελ. 142Β, ΕΑ 6645/84 ο.π. σελ. 80).

Οι επισκευές για τίς οποίες γίνεται λόγος έγιναν στον Πειραιά, με βάση σύμβαση μεταξύ του άνακόπτοντος και των πρώην πλοιοκτητών του πλοίου, άνεξάρτητα από την κατάσχεση και την έκποίηση του πλοίου σε πλειστηριασμό, αφού αυτές πέρατώθηκαν στο πιο πάνω λιμάνι, όκτώ μήνες πρό της κατάσχεσης και τόν κατάπλου του πλοίου στο αυτοτελές λιμάνι της Έλευσίνας, όπου ήταν και τό τέλος της ναυτικής άποστολής του.

Τό λιμάνι αυτό θεωρείται ως «τελευταίο», κατά την έννοια της Δ.Σ. Βρυξελλών 1926, λόγω της έκτοτε άπαγορεύσεως της ναυσιπλοίας, συνεπεία της κατασχεσεως, μέχρι της έκποιήσεως του πλοίου σε πλειστηριασμό (ΑΠ 1524/80 ο.π. σελ. 869). Έπομένως οι άπαιτήσεις αυτές δέν είναι προνομιακές.

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ

Ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιου

Η εταιρία Chandris Cruises η οποία ως γνωστόν επί δεκαετίες ειδικεύεται στη διεθνή τουριστική αγορά, ανακοίνωσε ότι για πρώτη φορά θα ναυπηγήσει ένα κρουαζιερόπλοιο, αντί της συνήθους τακτικής της της μετατροπής μεταχειρισμένων σκαφών. Το κρουαζιερόπλοιο θα έχει μεταφορική ικανότητα 1.200 επιβατών και θα είναι ειδικά κατασκευασμένο για την τουριστική αγορά των Βερμούδων νήσων. Το κόστος ναυπηγείας του υπολογίζεται περί τα 150 εκατ. δολάρια και προβλέπεται να είναι έτοιμο προς δρομολόγηση το 1990. Στην σχεδίαση του θα παίξει σημαντικό ρόλο η ικανότητά του να καταπλέει στο λιμάνι του Σαίντ Τζώρτζ, του οποίου ο δίαυλος εισόδου είναι μικρού πλάτους. Η μελέτη της σχεδίασης του νέου κρουαζιερόπλοιου γίνεται σε Όλλανδικά εργαστήρια και συμμετέχουν ναυπηγοί από την Αγγλία, καθώς και τριμελής ομάδα από ναυτιλιακούς και λιμενικούς αξιωματούχους των Βερμούδων.

ΓΑΛΛΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία η δύναμη του γαλλικού εμπορικού στόλου την 1 Ιουλίου 1987 περιελάμβανε 269 πλοία (αν των 100 κ.ο.χ.) 4.651.096 τον. γκρός και 7.653.241 τον. d.w. Στη διάρκεια του έτους από Ιουλίου 1986 μέχρι Ιουλίου 1987 διαγράφηκαν από το εθνικό νηολόγιο

54 πλοία και εγγράφηκαν 14.

Κατά κατηγορίες πλοίων ο Γαλλικός στόλος περιλαμβάνει: 27 επιβατηγά 169.582 τον. γκρός, φορτηγά πάσης φύσεως 178 συνολικού τοννάζ 1.909.090 τον. γκρός και πετρελαιοφόρα πάσης φύσεως 64 συνολικού τοννάζ 2.572.424 τον. γκρός. Ειδικότερα στην κατηγορία των επιβατηγών ανήκουν δύο υπερκεράνια, δύο αερόστρωμνα και 23 συμβατικά σκάφη. Στην κατηγορία των φορτηγών ανήκουν 30 ξηρού φορτίου, 39 κοντέινερ, 45 κοινά φορτηγά και 10 χημικών προϊόντων. Τέλος στη κατηγορία των πετρελαιοφόρων ανήκουν 22 ποντοπόρα, 28 ατμοπλοϊκά και έξι υγραεριοφόρα.

Για πρώτη φορά το Υπουργείο Θαλάσσης παρέχει και τα στοιχεία για τον υπό ξένες σημαίες στόλο γαλλικών συμφερόντων. Κατά τα στοιχεία αυτά τον Ιούλιο του 1987 υπήρχαν υπό ξένες σημαίες 91 πλοία ελεγχόμενα από γαλλικά συμφέροντα, συνολικού τοννάζ 4.141.883 τον. d.w. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται 26 φορτηγά ξηρού φορτίου, 25 πολλαπλής χρήσεως, πέντε κοντέινερπλοία, 11 χημικά, πέντε υγραεριοφόρα και 13 πετρελαιοφόρα.

ΔΑΝΙΑ

Αυξάνει ο στόλος του Μόλλερ

Το συγκρότημα A.P. Moller αυξάνει σημαντικά τον στόλο του. Ήδη επιβεβαιώθηκε η όψιόν των τεσσάρων δεξαμενοπλοίων που θα ναυπηγήσει στα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Hyundai, συμπληρωματικώς με προηγούμενα τέσσερα αδελφά πλοία. Τα δεξαμενόπλοια αυτά είναι των

250.000 τον. d.w. και θα παραδοθούν τα 1989. Τα δύο πρώτα έχουν συμφωνηθεί στην τιμή των 42 και 45 εκατ. δολларίων, ενώ τα δύο δεύτερα στην τιμή των 46-47 εκατ. δολларίων αντίστοιχα.

Εξάλλου το συγκρότημα Μόλλερ Βρίσκεται πίσω από την τελευταία παραγγελία των τριών πλοίων μεταφοράς κοντέινερ των 53.000 τον. d.w. και 3.200 EVP που δόθηκε στο ναυπηγείο Odense Steel. Τα εν λόγω πλοία θα παραδοθούν το 1990 και θα τεθούν στη γραμμή του γύρου του κόσμου. Οι πραγματικοί πλοιοκτήτες τους είναι διάφορες εταιρείες διαχειριζόμενες από την εταιρεία επενδύσεων DMK ή οποία ναυλώνει πλοία στον Μόλλερ.

Η θυγατρική εταιρεία A.P. Moller /Maersk Line με την ανωτέρω παραγγελία των πλοίων κοντέινερ καθίσταται η δεύτερη κατά σειρά εταιρεία τακτικών γραμμών μετά την Evergreen της Φορμόζας. Η δυναμικότητά της σε εμποροκιβώτια θα φθάσει στο τέλος του έτους τα 100.000 EVP.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τέσσερα ναυπηγεία

Τέσσερα Δυτικογερμανικά ναυπηγεία συνέστησαν κονσόρτιο για να επιτύχουν την παραγγελία των τεσσάρων φρεγατών που προορίζονται για τις ανάγκες του Πολ. Ναυτικού της χώρας. Τα εν λόγω ναυπηγεία είναι: Blohm und Voss, Bremer Vulkan, HDW και Thyse Nordseewerke. Η παραγγελία υπολογίζεται ότι θα ανέλθει στο ύψος των 2,5 δισεκ. μάρκων.

Την όλη διεξαγωγή της επιχειρήσεως για την πραγματοποίηση και εκτέλεση της παραγγελίας προβλέπεται ότι θα αναλάβουν από κοινού τα ναυπηγεία Blohm und Voss και Bremer Vulkan, τα οποία και θα εξασφαλίσουν στο συγκρότημα την πλήρη χρησιμοποίηση των δυνατοτήτων τους για όλη την περίοδο της ναυπηγείας.

Η κατασκευή των τεσσάρων φρεγατών γίνεται για να αντικατασταθούν τέσσερα συνοδά του στόλου τα οποία λόγω μεγάλης ηλικίας κατέστησαν πολύ δαπανηρά στη συντήρησή τους. Τα ναυπηγησόμενα σκάφη θα είναι του τύπου F-122 ελαφρώς βελτιωμένα για να ανταποκρίνονται στις άμεσες ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού.



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 880958 EPEMBI G.
FACSIMILE: 6380991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. - 4th FLOOR
GR - 105 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUEN GR, 241787 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

ΚΥΠΡΟΣ**Μαζική διαγραφή πλοίων**

Σε μαζική διαγραφή 18 πλοίων από το κυπριακό νηολόγιο, υποχρεώθηκε η γνωστή ελληνική εταιρεία «Θεναμάρις», απόρροια του μπουκόταζ που έχουν εφαρμόσει οι Τουρκικές αρχές εναντίον πλοίων που φέρουν τη κυπριακή σημαία.

Τα 18 πλοία της «Θεναμάρις» συνολικού τονάζ 823.812 τον. d.w. εγγράφηκαν στο νηολόγιο της Μάλτας, αυξάνοντας τη δύναμη του νηολογίου της κατά 20% περίπου, που υπολογίζεται πλέον να καλύπτει χωρητικότητα 2,5 εκατ. τον. νκρός.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ**Έλαφριές επαγγελματικές βάρκες**

Βάρκες από αλουμίνιο και για επαγγελματική χρήση, βρετανικής κατασκευής, μπορούν να χρησιμοποιούνται ολόκληρο το χρόνο χωρίς να χρειάζονται συντήρηση και χωρίς να σαπίζουν, να σκουριάζουν ή να υφίστανται όσωση. Οι βάρκες «Pelican 12» και «16» της εταιρείας Pere Boats είναι κατασκευασμένες εξ ολοκλήρου από κράματα αλουμινίου ηλεκτροσυγκολλημένου και ποιότητας κατάλληλης για χρήση στη θάλασσα, και με θωράκιση πάχους δύο χιλιοστών στην τομή πλευρών - πυθμένα και στην κουπαστή για μεγαλύτερη αντοχή. Ο πυθμένας προστατεύεται από τρεις ολισθητήρες νεώλκησης που βρίσκονται κάτω από το κύτος.

Ανάμεσα στα άλλα χαρακτηριστικά που έχουν οι βάρκες περιλαμβάνονται: Άντωση με έλαφρύ άφρωδες υλικό, ανθεκτική και ακαμπτη ενίσχυση της κουπαστής κοίλης διατομής με διχαλωτούς σκαρμούς για τά κουπιά και ξύλινη ενίσχυση για την τοποθέτηση εξωλέμβιων κινητήρων μακρού άξονα και ιπποδύναμης μέχρι 15 κιλοβάτ και για τα δύο μοντέλα. Η «Pelican 12» έχει μήκος 3,7 μέτρα και πλάτος 1,6 μέτρα, βάθος 0,5 μ. και 10 εκατοστά άφορτο βύθισμα. Το βάρος της χωρίς φορτίο είναι 80 κιλά και η χωρητικότητά της είναι 480 κιλά ή επτά άτομα. Η «Pe-

lican 16» έχει μήκος 4,9 μέτρα και πλάτος 1,6 μέτρα, βάθος 0,5 μ. και 8 εκατοστά άφορτο βύθισμα. Το βάρος της χωρίς φορτίο είναι 100 κιλά και η χωρητικότητά της είναι 650 κιλά ή έννεα άτομα.

ΜΠΑΧΡΕΪΝ**Κέρδη από επισκευές πλοίων**

Κερδοφόρο έληξε το οικονομικό έτος 1987 για το ναυπηγείο ASRY του Μπαχρεΐν που ήδη ολοκλήρωσε την πρώτη του δεκαετία επιτυχημένης λειτουργίας στον Κόλπο. Το 1987 τα έσοδα από τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες αυξήθηκαν σε 23 εκατ. δολάρια και η κάλυψη των δεξαμενών έφτασε το 88%. Η επιτυχία του ναυπηγείου οφείλεται στις σταθερές τιμές από το 1980 και την ευνοϊκή ισοτιμία του δολαρίου που σε συνδυασμό με την εμπιστοσύνη που έδειξαν οι πλοιοκτήτες προς τις δυνατότητες του ASRY ώθησαν την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας του Μπαχρεΐν σε σύγκριση με άλλους ανταγωνιστές του έξιωτεριου. Οι πελάτες του ASRY περιλαμβάνουν Έλληνες πλοιοκτήτες, αλλά και Άγγλους, Ιάπωνες, Αμερικανούς, καθώς και συμφέροντα Σκανδιναβικά, Ισπανικά, Κινεζικά, Ινδικά, Πακιστανικά και Αραβικά.

Αν και το ναυπηγείο απασχολήθηκε με την επίσκεψη αρκετών πλοίων που είχαν υποστεί ζημιές από τον πόλεμο του Περσικού, μελετάται η αύξηση των δυνατοτήτων παραγωγής με το τέλος του πολέμου. Στην επέκταση του ναυπηγείου θα περιλαμβάνεται η κατασκευή μίας νέας πλωτής δεξαμενής μεγέθους πάναμαξ που θα προστεθεί στην άλλη μεγάλη δεξαμενή των 500.000 τον. d.w. που λειτουργεί ήδη.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ**Η Hyundai στο έδωλο**

Στις 16 Νοεμβρίου άρχισε επίσημα η ανάκριση ενώπιον της οικείας Επιτροπής της ΕΟΚ για τις μεθόδους του ντάμπινγκ που χρησιμοποίησε η γνωστή Νοτιοκορεατική εταιρεία Hyundai κατά την εκμετάλλευσή της

γραμμής Αυστραλίας - Εύρωπης από το 1965.

Από το 'Ιουλίου του περασμένου χρόνου η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ένώσεων κατέθεσε προσφυγή για λογαριασμό οκτώ εφοπλιστών οι οποίοι ανήκουν σε επτά χώρες - μέλη της ΕΟΚ με την οποία η Νοτιοκορεατική εταιρεία κατηγορείται ότι εφήρμοσε ναύλους κατά 25% κατώτερους από τους ναύλους της κόνφερανς Εύρωπης - Αυστραλίας. Η μείωση αυτή κατέστη δυνατή χάρη στις επιχορηγήσεις και άλλες έμμεσες διευκολύνσεις των οποίων απολαύει η εταιρεία από την Κυβέρνηση της Σεούλ.

Ο αθέμιτος αυτός συναγωνισμός ανάγκασε τους Ευρωπαίους εφοπλιστές να μειώσουν και αυτοί τους ναύλους κάτω του ορίου αποδοτικής εκμεταλλεύσεως και του κανονικού ορίου αποσβέσεως των επενδύσεών τους.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ**Σύνδεση με Ιράν**

Μεταξύ των άλλων θεμάτων που συζητήθηκαν στη Μόσχα από τη Περσική αντιπροσωπεία που επισκέφθηκε την ΕΣΣΔ με επικεφαλής τον ύπουργό πετρελαίου, ήταν και το σχέδιο που προβλέπει τη σιδηροδρομική σύνδεση της Σοβιετικής Ένωσης με τα στενά Όρμουζ μέσω της Περσίας.

Κύριο εξάλλου θέμα των συζητήσεων υπήρξε η διμερής οικονομική συνεργασία, συμπεριλαμβανομένης και της εξαγωγής περσικού πετρελαίου και φυσικού αερίου. Έξετάσθηκε συγκεκριμένα η δυνατότητα κατασκευής και εγκαταστάσεως δύο άγωγων μεταξύ των δύο χωρών, από τους οποίους ο ένας θα μεταφέρει υδροποιημένο φυσικό αέριο από το Ιράν στην ΕΣΣΔ και ο άλλος Ιρανικό ακάθαρτο πετρέλαιο στη Μαύρη Θάλασσα για περαιτέρω φόρτωση προς Εύρωπη.

Η είδηση ανάφέρει ότι τελικές αποφάσεις δεν φαίνεται να ελήφθησαν, ιδιαίτερα μάλιστα για τη σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία αν πραγματοποιηθεί θα τερματίζει στο Bandar Abbas προσφέροντας στην ΕΣΣΔ μία σημαντική εμπορική διέξοδο.

ΓΕΓΟΝΟΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ΑΛΦΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ LTD

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

ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΨΟΦΑΣ 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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Τό ύψος των εισφορών για εξαγορά υπηρεσίας σε μή συμβεβλημένα πλοία

Με απόφαση του Υπουργού κ. Ευάγγ. Γιαννόπουλου έγινε δεκτή γνωμοδότηση του Νομικού Συμβούλου του ΥΕΝ σύμφωνα με την οποία το ύψος των εισφορών για εξαγορά θαλάσσιας υπηρεσίας από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ μετά την ισχύ του Ν. 1711/87, ανέρχεται στο 36% του μηνιαίου μισθού των ναυτικών έναντι 40% που ήταν μέχρι σήμερα.

Ειδικότερα η εν λόγω γνωμοδότηση έχει ως εξής:

Με την παράγραφο 3 του άρθρου 37 του Κ.Ν. 792/78, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 37 του Ν. 1885/80, ορίζεται, πλην άλλων, ότι η εξαγορά υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ γίνεται με την καταβολή των εισφορών που ισχύουν για τα συμβεβλημένα πλοία έπαυξημένων κατά τέσσερις (4) μονάδες.

Με την παράγραφο δέ 2 του άρθρου 1 του νεωτέρου νόμου 1711/87 στο ανωτέρω άρθρο 37 του Κ.Ν. 792/78 προστέθηκε παράγραφος 13 που ορίζει ότι: «Επιτρέπεται η εξαγορά από τον ασφαλισμένο ή συνταξιούχο ναυτικό και την οικογένειά του του χρόνου υπηρεσίας που διανήθηκε σε πλοία με ξένη σημαία των οποίων οι πλοιοκτήτες δεν έχουν υπογράψει συμβάσεις ασφάλισης με το ΝΑΤ. Η εξαγορά γίνεται με καταβολή των εισφορών οι οποίες ισχύουν για αντίστοιχα συμβεβλημένα πλοία, έπαυξημένων, κατά έξι (6) ποσοστιαίες μονάδες».

Είναι φανερό, ότι με τη νεωτέρα αυτή διάταξη και δη με το δεύτερο εδάφιο αυτής που ορίζει ότι η εξαγορά γίνεται με την καταβολή των εισφορών που ισχύουν για τα συμβεβλημένα πλοία έπαυξημένων κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες, καταργήθηκε σιωπηρώς η προγενεστέρα διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 37, κατά το μέρος που ρυθμιζε το ίδιο θέμα κατά τρόπο διαφορετικό, ότι δηλαδή η εξαγορά γίνεται με την καταβολή των εισφορών που ισχύουν για τα συμβεβλημένα πλοία έπαυξημένων κατά 4 μονάδες.

Διότι, και οι δύο ως άνω διατάξεις, θέτουν ως βάση για τον καθορισμό της εισφοράς που καταβάλλεται για την εξαγορά υπηρεσίας σε ξένα πλοία, τις εισφορές που ισχύουν για τα συμβεβλημένα πλοία, και η μόνον παλαιά ορίζει ότι οι εισφορές αυτές έπαυξαν κατά 4 μονάδες, η δέ νέα ότι οι ίδιες εισφορές έπαυξαν κατά 7 μονάδες. Συνεπώς οι εν λόγω διατάξεις είναι ασυμβίβαστες μεταξύ τους και φυσικό είναι να επικρατήσει η νεωτέρα.

Η άποψη που εκφέρεται στα υπ' αριθμ. 794575/20.10.87 και 92609/4622/22.12.87 έγ-

γραφα του ΝΑΤ, ότι θα εφαρμοσθούν συγχρόνως οι προσαυξήσεις που προβλέπονται και από τις δύο διατάξεις, έτσι ώστε οι εισφορές για εξαγορά υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία να είναι έπαυξημένες κατά 11 μονάδες σε σύγκριση με τις κάθε φορά ισχύουσες εισφορές για τα συμβεβλημένα πλοία, δεν ευσταθεί, διότι παραβλέπει το γεγονός ότι η προβλεπόμενη από την νέα διάταξη του άρθρου 1 παρ. 2 του Ν. 1711 έπαυξηση κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες ορίζεται επί αυτών των εισφορών που ισχύουν για τα συμβεβλημένα πλοία, και όχι επί των εισφορών που διαμορφώνονται μετά την έπαυξηση που προβλέπει η παρ. 3 του άρθρου 37 του Κ.Ν. 792/78.

Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, και δεδομένου ότι σύμφωνα με το άρθρο 85 του Κ.Ν. 792/78 και την υπ' αριθμ. 30037/2051/14.7.86 απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας οι εισφορές για τα συμβεβλημένα πλοία ανέρχονται σήμερα στα 29% (18% εισφορά πλοιοκτητή και 11% εισφορά ασφαλισμένου) του μηνιαίου μισθού του ναυτικού, όπως αυτός καθορίζεται στο άρθρο 84 παρ. 2 του ίδιου νόμου, οι εισφορές για εξαγορά υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ανέρχονται, μετά την ισχύ του Ν. 1711/87, στο 36% (29% + 7%) του ως άνω μηνιαίου μισθού.

Τό νέο προεδρείο του Ν.Ε.Ε.

Ο κ. Γεώργιος Λαναράς εξέλεξε την Παρασκευή πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος, Α' αντιπρόεδρος εξέλεξε ο κ. Βασ. Κούτσος, Β' αντιπρόεδρος ο κ. Λουκάς Νομικός και μέλη της διοικούσας επιτροπής οι κ.κ. Σπ. Άλεξανδράτος, Νικ. Βερνίκος, Α. Κυρτάτας και Νικ. Παπάζογλου.

Κατά τις αρχαιρεσίες για την ανανέωση του μισού αριθμού των μελών του διοικητικού συμβουλίου του Έπιμελητηρίου που έγιναν στις 10 Φεβρουαρίου εξέλεξαν κατά σειρά επιτυχίας και κατά κατηγορίες πλοίων για την προσεχή τετραετία οι κάτωθι:

Για την Α' κατηγορία: Γεώργιος Λαναράς, Λουκάς Νομικός, Νικόλαος Τσαβλέρης, Αναστάσιος Παπαγιαννόπουλος, Νικόλαος Βερνίκος, Λουκάς Φαφαλιός, Νικόλαος Παπάζογλου, Βασίλειος Κωνσταντάκοπουλος και Γεώργιος Γράτσος.

Για την Β' κατηγορία: Σπυρίδων Μαρινάκης και Βασίλειος Λογοθέτης.

Για την Γ' κατηγορία: Άλκιβιάδης Κορρές και Σταύρος Ρούσσος.

Για την Δ' κατηγορία: Κωνσταντίνος Ρίγας.

Για την Ε' κατηγορία: Παντελής Σφηνιάς.

Για την Η' κατηγορία: Γεώργιος Σφηνιάς.

Μέ Π.Δ. παρέχεται ή δυνατότητα έκτελέσεως και των καθηκόντων άλλων

Μέ Π.Δ. που καταρτίστηκε από το ΥΕΝ παρέχεται ή δυνατότητα, μέλη του πληρώματος που είναι αυτολογοκλήσιμοι σε ειδικότητες για τις οποίες δεν απαιτείται αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας, να εναλλάσσονται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και κατά την κρίση του πλοιάρχου και να εκτελούν και καθήκοντα ειδικοτήτων άλλων και ανεξάρτητα από τα καθήκοντα που προβλέπονται από την ειδικότητα που έχουν ναυτολογηθεί.

Τό κείμενο του εν λόγω σχεδίου Π.Δ. με τίτλο «Περί συμπληρώσεως του άρθρου 109 του Κανονισμού περί εργασίας επί των Έλληνικών φορτηγών πλοίων όλικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω» έχει ως εξής:

Άρθρο 1

Η διάταξη του άρθρου 109 του Κανονισμού περί εργασίας των Έλληνικών Φορτηγών πλοίων όλικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω που εγκρίθηκε και τέθηκε σε εφαρμογή με τό ΒΔ 806/1970 (ΦΕΚ 275Α/1970) αριθμείται ως παράγραφος 1 και προστίθεται παράγραφος 2 ως ακολούθως:

2. Μέλη πληρώματος ναυτολογημένοι σε ειδικότητες για τις οποίες δεν απαιτείται αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας όπως «ναυτοπαις», «καθαριστής», «Μαθ. Μηχανής», «Βοηθός Θαλαμηπόλου» και «Βοηθός Μαγειρου», είναι δυνατόν κατά την κρίση του πλοιάρχου ανάλογα με τις παρουσιαζόμενες κάθε φορά ανάγκες του πλοίου, να εναλλά-

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΣΟΒΑΡΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ

1. ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟΣ ΛΟΓΙΣΤΗΣ

2. ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ

ΑΜΦΟΤΕΡΟΙ ΜΕ ΚΑΛΗΝ ΓΝΩΣΙΝ ΑΓΓΛΙΚΗΣ

ΘΑ ΠΡΟΤΙΜΗΘΟΥΝ ΟΙ ΕΧΟΝΤΕΣ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑΝ ΕΙΣ
ΤΑ ΕΝ ΛΟΓΩ ΤΜΗΜΑΤΑ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΓΡΑΨΑΤΕ ΤΑΧ. ΘΥΡΙΔΑ 80076 ΠΕΙΡΑΙΑ

σονται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, ανεξάρτητα από τα προβλεπόμενα καθήκοντα της ειδικότητας ναυτολογησέως τους.

Άρθρο 2

1. Από τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ., η θαλάσσια υπηρεσία που θα αποκτάται με τις παραπάνω ειδικότητες θα λαμβάνεται υπόψη για απόκτηση άδειων «ναύτη», «θερμαστή», «χειριστή μηχανής», «βοηθού φροντιστή», «θαλαμηπόλου Β'» και «μαγείρου Γ'» τάξης Ε.Ν.: α) ολόκληρη για αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας της ειδικότητας με την οποία είναι ναυτολογημένος ο ναυτικός β) κατά το ήμισυ της απαιτούμενης, για τις λοιπές ειδικότητες.

2. Η θαλάσσια υπηρεσία για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας σύμφωνα με την παραπάνω περίπτωση (β), θα αποδεικνύεται με σχετική βεβαίωση του πλοίαρχου, ότι αυτή διανύθηκε με παράλληλη απασχόληση του ναυτικού σε ειδικότητα, του αντίστοιχου κλάδου εργασίας, στον οποίο ανήκει το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας που επιθυμεί να λάβει ο ενδιαφερόμενος.

3. Κατά τα λοιπά εξακολουθούν να ισχύουν οι σχετικές διατάξεις για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

Μία πολύ σημαντική εργασία που αφορά τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ολοκληρώθηκε από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ.

Συγκεκριμένα, επειδή στα 15 χρόνια εφαρμογής του Κώδικα πολλές διατάξεις του έχουν τροποποιηθεί και ως προς την όρθη ερμηνεία άλλων διατάξεων του έχουν εκδοθεί πολλές γνωμοδοτήσεις της Νομικής Διεύθυνσης του ΥΕΝ και λοιπών φορέων, συγκεντρώθηκαν όλα τα νομοθετήματα που εκδόθηκαν από το 1973 μέχρι και το 1987 που έχουν σχέση με τροποποιήσεις, προσθήκες και ερμηνείες διατάξεων του Κώδικα σε ένα και αυτόδυναμο κείμενο με τον τίτλο «Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπως ισχύει σήμερα».

Η έκδοση αυτή θα περιλαμβάνει τις εισηγητικές εκθέσεις, το κείμενο του Κώδικα, όπως ισχύει σήμερα, και τις κατ' άρθρο συμπληρώσεις και τροποποιήσεις. Σε ύποσημείωση του κάθε άρθρου θα υπάρχουν τα εκδοθέντα διατάγματα, αποφάσεις και σχετικές Γνωμοδοτήσεις.

Σε σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου υπογραμμίζεται ότι το ΥΕΝ θεωρεί ότι ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου είναι ή σπονδυλική στήλη της ναυτιλιακής νομοθεσίας και γι' αυτό τέθηκαν σε άμεση προτεραιότητα τα θέματα της ενοποίησης και αναθεώρησης των διατάξεων του.

Σημειώνεται ότι η εργασία αυτή είναι ανεξάρτητη από την διαδικασία αναθεώρησης διατάξεων του Κώδικα και τη συγκρότηση νέου Κώδικα που έχουν ήδη ξεκινήσει, ενώ εκτιμάται ότι θα είναι πολύ χρησιμο βοήθημα για τις εργασίες αυτές ο ενιαίος και πλήρως συμπληρωμένος Κώδικας που καταρτίσθηκε.

Τό Σ.Ε.Ν.

Μετά από διαμαρτυρία της ΠΝΟ — επειδή δεν είχαν ζητηθεί οι απόψεις της ναυτεργατικής πλευράς — ανεβλήθη για τις 23 Φεβρουαρίου η συνεδρίαση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού η οποία είχε συγκληθεί για τις 12 Φεβρουαρίου προς συζήτηση των σχεδίων Προεδρικών Διαταγμάτων:

— Περί καθορισμού οργανικής συνθέσεως πληρωμάτων των ειδικής κατασκευής οχηματαγωγών πλοίων, μεταφορικής ικανότητας πάνω από 12 και μέχρι 100 επιβάτες.

— Περί συμπληρώσεως του άρθρου 109 του Κανονισμού περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων, όλικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω, και

— Στην ίδια συνεδρίαση επρόκειτο επίσης να συζητηθεί και σχέδιο Π.Δ. που αναφέρεται στην τροποποίηση του ΠΔ 591/1974 περί καθορισμού τελών υπέρ του λογαριασμού επιθεωρήσεων και τρόπου εισπράξεων και διαχειρίσεως αυτών, όπως τροποποιήθηκε με το ΠΔ 359/1980.

Υπό την κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, μόνον των κατωτέρω τριών πλοίων:

— «Γκάζ Σουέζ», ύγραριοφόρο, πρώην παναμαϊκό υπό το αυτό όνομα, 2.599 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1965, που ανήκει στην εταιρία «Suez Shipping and Trading Co. (Κ. Νηρ. - Διον. Γεωργιάδης).

— «Γκάζ Πρόγκρες», ύγραριοφόρο, πρώην παναμαϊκό υπό το αυτό όνομα, 2.476 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1966, που ανήκει στην εταιρία «Medmer Shipping and Trading Co. S.A.» (Κ. Νηρ. - Διον. Γεωργιάδης).

— «Πολικός», φορτηγό, πρώην «Κλέα», υπό παναμαϊκή σημαία, 4.737 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία

«ΠΟΛΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΝΑΥΤΙΤΑΝ).

Αγοραπωλησίες

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το πλοίο γενικού φορτίου «Ακρίτας» 15.174 τόν. d.w., 9.842 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971 έναντι τιμής περί των 1,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το φορτηγό - ψυγείο «Urucitrus» 9.100 τόν. d.w., 6.738 τόν. γκρό, ολλανδικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 2,1 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Κάπταιν Γρέγος» 126.505 τόν. d.w., 54.137 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 7,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε άλλοδαπούς πλοιοκτήτες περιήλθε το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Μπρέιβ Μάδερ» 22.059 τόν. d.w., 13.035 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 3,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «General Capinpin» 21.916 τόν. d.w., 12.982 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Yambu Progress» 215.000 τόν. d.w., 109.197 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 9,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τα δύο αδελφά μπάλκ κάρριερ «Franka» και «Mara» 11.598 τόν. d.w., 6.535 τόν. γκρό, ναυπηγήθεντα στην Ιαπωνία το 1975 και 1974 αντίστοιχα, έναντι συνολικής τιμής περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Novstar» 20.015 τόν. d.w., 12.592 τόν. γκρό, ολλανδικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 1,75 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Ινδούς επωλήθη το υπό παναμαϊκή σημαία πύμαξ μπάλκερ «Noura» 63.728 τόν. d.w., 36.223 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 9,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκ κάρριερ «Celtic Sea» 27.398 τόν. d.w., 15.900 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 4,6 εκατομ. δολλαρίων.

Λιγότερα από 60 τὰ παροπλισμένα

Κατά το διάστημα μεταξύ 30 Δεκεμβρίου 1987 και 10 Φεβρουαρίου 1988, η άργυσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 119.848 τόν. γκρό και παράλληλα ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων στα άγκυροβόλια του εσωτερικού μειώθηκε κατά 15 μονάδες.

Συγκεκριμένα, τα παροπλισμένα ανέρχονταν στις 10 Φεβρουαρίου σε 59, συνολικής χωρητικότητας 1.802.226 τόν. γκρό, έναντι 74, συνολικής χωρητικότητας 1.022.074 τόν. γκρό στις 30 Δεκεμβρίου.

Από αυτά 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.487.572 τόν. γκρό ήταν δεξαμενόπλοια, 30 πλοία συνολικής χωρητικότητας 206.895 τόν. γκρό ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 107.759 τόν. γκρό ήταν επιβατηγά.

Εξάλλου από τα πλοία αυτά 45 συνολικής χωρητικότητας 1.400.644 τόν. γκρό (11 δεξαμενόπλοια, 1.176.490 τόν. γκρό, 21 φορτηγά 150.425 τόν. γκρό και 13 επιβατηγά 73.729 τόν. γκρό) ήταν με ελληνική σημαία

TAX FREE CARS

ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΜΑΡΚΕΣ ΜΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΡΩΤΗΣΤΕ ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ:

80 77 112

METS HELLAS LTD.

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ:

Κ. Ν. Δημόπουλος

45 24 691

Έλ. Βενιζέλου 63 Ν. Έρυθραία 146 71 Τηλ: 220292 METS GR.

Έπερώτηση στη Βουλή για την τύχη τεσσάρων φυλακισμένων Έλλήνων Ναυτικών

Ο βουλευτής Πειραιώς και Νήσων κ. Παύλος Σαρλής κατέθεσε στις 9 Φεβρουαρίου έρωτηση στη Βουλή, για την τύχη τεσσάρων Έλλήνων ναυτικών, κατώτερα μέλη του πληρώματος του φορτηγού πλοίου «Αλέξανδρος», οι οποίοι σπίζουν στις φυλακές της Αιγύπτου εκτίοντας πολυετή φυλάκιση, σύμφωνα με δικαστική πράξη, όπως προκύπτει από το απαλλακτικό για αυτούς βούλευμα αριθ. 445/1984 του Συμβουλίου Έφετών Αθηνών.

Πρόκειται για τους Χαράλαμπο Γεωργούλη, Μιχαήλ Καρακωνσταντή, Σταύρο Παπασταύρου και Δημήτριο Καρακωνσταντή, οι οποίοι ένεπλάκησαν σε μία υπόθεση λαθρεμπορίου πλοίου και για την τύχη των οποίων ο βουλευτής κ. Σαρλής έρωτά τη Βουλή τάξει:

των Έλληνικών Ναυπηγείων Α.Ε., εξέλεγε ο διοικητικός της ΕΤΒΑ κ. Μιχ. Σάλας.

Μετά την έκλογή του, ο κ. Σάλας ενημερώθηκε από τον διευθύνοντα σύμβουλο και τα μέλη του Δ.Σ. για τα τρέχοντα θέματα, ενώ έδεχθη τους εκπροσώπους των εργαζομένων τους οποίους διαβεβαίωσε ότι θα επιληφθεί των προβλημάτων της εταιρίας, την οποία θεωρεί ως στρατηγικής σημασίας μονάδα για τον τόπο, με μεγάλες δυνατότητες και προοπτικές.

Έλληνας πρόεδρος υποεπιτροπής του IMO

Πρόεδρος της Υποεπιτροπής Ναυσιπλοΐας του IMO για το 1989, εξέλεξε παμπηφεί, ο πλωτάρχης Λ.Σ. κ. Ι. Πανόπουλος, ο οποίος προτάθηκε από τη Βραζιλία και υποστηρίχθηκε από την Ιταλία, Κίνα, Σοβιετική Ένωση, ΗΠΑ, Μ. Βρετανία, Λιβερία, Μεξικό, Νιγηρία, Ιαπωνία, Δ. Γερμανία και Σουηδία.

Η νέα διοίκηση των έφοδιαστών

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο του Πανελληνίου Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων τό ο-

1) Σέ τις ενέργειες συγκεκριμένα έχει προβεί ή κυβέρνηση πρόσφατα για την απελευθέρωση των τεσσάρων Έλλήνων στα πλαίσια των συγχών Έλληνο-Αιγυπτιακών έπαφών;

2) Έν όψει καταγγελιών ήμερησίων έφημερίδων, έχει διαταχθεί ένορκος διοικητική εξέταση για τά έμπλεκόμενα στην υπόθεση όργανα της Έλληνικής Αστυνομίας. Άν ναι τί λέγει τό πόρισμα της Ε.Δ.Ε.;

3) Παρακαλούνται οι ύπουργοί νά καταθέσουν άπαντά τά είς χείρας των ύπηρεσιών τους έγγραφα της διεξαχθείσης για την άνω υπόθεση προανακρίσεως και άνακρίσεως ύπό των Αιγυπτιακών Άρχών και των Έλληνικών Προξενικών Άρχών, ιδίως τις καταθέσεις των μαρτύρων.

ποίο προήλθε από τις άρχαιρεσίες της περασμένης έβδομάδας συγκροτήθηκε σε σώμα ως έξης: Πρόεδρος ο Νικ. Οικονόμου, Α' Άντιπρόεδρος Σταμ. Κανέλλος, Β' Άντιπρόεδρος Γιώργ. Μαυρίκος, γενικός γραμματέας, Δημ. Μπορμπιλάς, ταμίας Δημ. Άντωνόπουλος.

Διεθνείς Σύνοδοι

Άπό τις 12 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο ή 34η σύνοδος της Υποεπιτροπής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ στην οποία έπρόκειτο νά συζητηθούν προτάσεις για νέα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οδηγίες για την άπομάκρυνση των εκτός χρήσης θαλασσίων έξεδρών πετρελαίου, τό παγκόσμιο σύστημα ναυσιπλοΐας και οι ήλεκτρονικοί χάρτες.

Έξ άλλου από 15-19 Φεβρουαρίου θά πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο ή 33η σύνοδος της Υποεπιτροπής Πυρασφάλειας του IMO στην οποία θά συζητηθούν θέματα πού άφορούν μεθόδους δοκιμών πυρίμαχων ύλικών πλοίων, μέτρα για την προστασία στους χώρους φορτίου των πλοίων πού μεταφέρουν πυρηνικά κατάλοιπα και άναθεώρηση διατάξεων του κώδικα επικίνδυνων φορτίων.

και 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 401.582 τόν. γκρός (2 δεξαμενόπλοια 311.082 τόν. γκρός, έννέα φορτηγά 56.470 τόν. γκρός και τρία έπιβατηγά 34.030 τόν. γκρός) ήταν μέ ξένες σημαίες.

Οί άπόπλοι

Μεταξύ 30 Δεκεμβρίου 1987 και 12 Φεβρουαρίου 1988 απέπλευσαν τά έξης πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία άπόπλου):

• Έλευσίνα, θέση Β': τό μικτό «Universe Patriot» (22.1.88) και τό φορτηγά «Universe Aztec» (1.2.88), «Νεότης» (24.11.87), «Μέντασμεντ Κάριερ» (1.1.88), «Πετρόλα 40» 622.1.88) και «Κράφτσμαν» 67.1.88).

• Έλευσίνα, θέση Γ': τό φορτηγά «Μαρπέσσα» (5.1.88), «Μισουράτα» (26.1.88), «Γεώργιος Μ.» (5.2.88), «Γλαυκος» 629.1.88), «Λεμάν» (25.1.88), «Χούντα Γ.» (8.1.88), «Μακφρόστ» 622.1.88), «Χίος Κλίπερ» (4.1.88) και «Χίος Γκρέις» 616.1.88), τό έπιβατηγά «Ακουμαρίν» (4.2.88), «Σίτυ όφ Άνδρος» 64.2.88), «Κορφού Σή» (29.1.88), «Σίτυ όφ Μύκονος» (13.1.88), «Σίτυ όφ Ρόδος» (4.2.88) και «Πανομίτης» (25.1.88) και τό δεξαμενόπλοιο «Γκέιλ» (8.1.88).

Οί παροπλισμοί

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

• Έλευσίνα, θέση Β': τό δεξαμενόπλοιο «Όλύμπικ Μπάννερ» (29.12.87) και «Εόλη» 65.2.88).

• Έλευσίνα, θέση Γ': τό φορτηγά «Χίος Γκρέις» (30.12.87) και «Ρηνιώ» (27.1.88) και τό ρυμουλκό «Τιτάν» (5.1.88).

Τά θέματα της Άκτοπλοΐας

Η διοίκηση της Ένώσεως Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων, έπισκέφθηκε την Πέμπτη τόν Υπουργό κ. Εύάγ. Γιαννόπουλο και του έξέθεσε σειρά θεμάτων πού άπασχολούν την άκτοπλοϊκή έπιχείρηση.

Ειδικότερα ο πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένώσεως κ. Μ. Σιγάλας, έθεσε θέμα διατηρήσεως του ισχύοντος σήμερα όρίου ήλικίας εισόδου στην άκτοπλοΐα των έπιβατηγών πλοίων και περιορισμού χορηγήσεως άδειών σκοπιμότητας για τί δρομολόγηση πλοίων στις έλληνικές έσωτερικές θαλάσσιες γραμμές.

Στό μεταξύ την Πέμπτη 18 Φεβρουαρίου θά πραγματοποιηθεί ή τακτική γενική συνέλευση των μελών της έν λόγω Ένώσεως. Έπιβατηγών Πλοίων.

Η νέα διοίκηση των έφοδιαστών

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο του Πανελληνίου Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων τό οποίο προήλθε από τις άρχαιρεσίες της περασμένης έβδομάδας συγκροτήθηκε σε σώμα ως έξης: Πρόεδρος ο Νικ. Οικονόμου, Α' Άντιπρόεδρος Σταμ. Κανέλλος, Β' Άντιπρόεδρος Γιώργ. Μαυρίκος, γενικός γραμματέας, Δημ. Μπορμπιλάς, ταμίας Δημ. Άντωνόπουλος.

Ο κ. Σάλας πρόεδρος στα Έλληνικά Ναυπηγεία

Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου



**“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

Τέλος, στις 25 Φεβρουαρίου, θα πραγματοποιηθεί στο Παρίσι η δεύτερη συνάντηση για τον συντονισμό των μεσογειακών χωρών, μελών της ΕΟΚ, στο θέμα του περιφερειακού μεσογειακού συστήματος αναφοράς των πλοίων, γνωστού σαν R.V.T.S.2.

Σύνοδος επιτροπής ναυτικών καί έφοπλιστών

Στις Βρυξέλλες πραγματοποιήθηκε στις 9

καί 10 Φεβρουαρίου η έναρκτηρία συνεδρίαση της Μικτής Έπιτροπής Ναυτικών καί Έφοπλιστών στά πλαίσια της ΕΟΚ ή όποια θεωρεί ότι ή Κομισιόν πρέπει νά δώσει άμεση προτεραιότητα σέ θέματα όπως ή άπονηολόγηση των πλοίων από τίς σημαίες των κρατών μελών της ΕΟΚ, ό έλεγχος των πλοίων στά λιμάνια, ή προστασία των ναυτικών από παράνομες επιθέσεις (πειρατεία, ένοπλες ληστείες κλπ.), ή ασφάλεια καί αξιοπλοία των πλοίων κ.ά.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 10 Φεβρουαρίου. Τιμές σέ δολάρια ΗΠΑ ανά τόννο, εκτός άν άλλως σημειώνεται. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Ύρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοσιώνης	90/91	96/98	168/173
Νέας Ύρκης	79.50/84	83/86	170/173
Φιλαδέλφειας	80/84	84/87	167/170
Βαλιμόρης	82/83	84/85	170/171
Νόρφολκ	80/84	84/88	170/171
Σαβάννας	90/94	95/99	186/188
Τζάκσονβιλ	86/87	88/89	168.75/169.75
Π. Έβεργκλέιτς	89/90	94/95	172/173
Τάμπας	88/90	90/92	158/162
Μόμπιλ	78.50/81	79.50/83	162/163
Νέας Όρλεάνης	76/78	78/82.25	162/163
Μπωμόνι/Π. Άρθουρ	78.50/79	79.50/80	163/164
Χιούστον	76/77.50	78/81.50	162/163
Κόρπους Κρίσι	87/88	90/91	163/166
Λός Άντζελες	76/78	78/82	140/175
Σάν Φρανζίσκο	72/74	75/76	165/170
Πόρτλαντ/Κολούμπια Ρ.	78/82	80/83	170/175
Σηάτλ	75/78	77/82	170/175
Μόντρεαλ	111/112	113/114	176/181
Βανκούβερ	84.50/88	86.75/87.75	185/186
Άγ. Ευσταθίου	90/94	95/99	186/188
Φρίμπορ	85/86	87/88	180/182
Τρίνινιαν	96/97	100/101	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	88/89	92/93	173/174
Σαίνι Κρουά	13.75	13.85	24.10
Βενεζουέλας	12.78	13.03	23.17
Βραζιλίας	86	89	270MTD
Ρότιερνταμ	75.50/76	79/80	132/134MTD
Άμβέρσας	77/78	80/82	133/135 MTD
Άμβούργου	77/78	79/80	143/144MTD
Γαλλίας	75/77	83/85	155/158MTD
Ισπανίας	78/80	82/83	165/168
Θέουας	74/76	76/79	149/151
Γένοβας	78/79	80/81	158/160MTD
Αύγουστας	77/78	84/85	160/162MTD
Πειραιώς	71/73	76/80	147/149MTD
Σουέζ Κανάλ	82/84	82/84	188/190MTD
Τζένιας	—	72/78	157.50/164.50
Νιαμά	—	75/80.75	143.50
Ράς Τανούρα	—	80.75	150.25MTD
Φουτζέιρα	21.50/72	74/75	155/157MTD
Κουβέιτ	66/77	71/80	150
Ντακάρ	130/135	130/135	170/175
Νιώρμπαν	—	83/85	190/200
Τζιμπουτί	—	110/113	170/173
Σιγκαπούρης	78/78.50	80.50/81	149.50/151
Κορέας	83/84	85/86	170
Ίαπωνίας	92/93	94.50/97	184/186

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ 8ος ΟΡΟΦΟΣ ΚΕΝΟΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: κα ΚΑΛΥΒΑ 8969220

Τό νέο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου καί ανάγκης

Άπό 25-29 Ίανουαρίου συνήλθε στό Λονδίνο ή 34η σύνοδος της Έπιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών του Ι.Μ.Ο. ή όποια άπασχολήθηκε μέ τήν ολοκλήρωση του σχεδίου του νέου Κεφαλαίου 4 της Δ.Σ. 1974 μέ τό όποίο εισάγεται νέο αυτόματοποιημένο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου καί ανάγκης πού θά αντικαταστήσει τό υπάρχον καί προβλέπεται νά άρχισεί νά λειτουργεί στις άρχές της δεκαετίας του 1990.

Τό νέο σχέδιο προωθείται γιά έγκριση άπό τήν Έπιτροπή Ναυτικής Άσφάλειας του ΙΜΟ καί στήν συνέχεια θά άπασχολήσει ειδική διπλωματική διάσκεψη του ΙΜΟ γιά έγκρισή του.

Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, ό σχεδιασμός του νέου συστήματος έχει ήδη ολοκληρωθεί καί οι διατάξεις πού είναι απαραίτητες γιά τήν λειτουργία του υιοθετήθηκαν τόν Όκτώβριο 1987 άπό τήν Παγκόσμια Διάσκεψη Ραδιοεπικοινωνιών καί γιά τά περισσότερα θέματα υπάρχει όμοφωνία.

Μετά τή διάσκεψη του Λονδίνου, άνοικτά παραμένουν τά θέματα χρηματοδότησης των παγκόσμιων υπηρεσιών κινδύνου καί ανάγκης καθώς καί τά θέματα χειρισμού καί συντήρησης των συσκευών του νέου συστήματος γιά τά όποια υπάρχουν διαμετρικά αντίθετες άπόψεις.

Ή ναυσιπλοία στό Ίράν

Άπό τίς ναυτιλιακές άρχές του Ίράν άνακοινώθηκε ότι ό φάρος του Τσάχ Μπαχάρ, σέ θέση 25.17.14 Β, 60.36.36 Α δέν θά λειτουργήσει μέχρι νεωτέρας άγγελίας.

Έπίσης στόν Κόλπο του Όμάν, ό φάρος σέ θέση 25.20. Β, 59.00 Α αντικαθίσταται άπό φάρο χρώματος κιτρίνου επί μαύρου, μέ χαρακτηριστικά κορυφής 2 μαύρους κώνους καί ό φάρος σέ θέση 25.17.00 Β, 60.14.30 Α αντικαθίσταται άπό σήμα κινδύνου μέ χρώματα μαύρο, κόκκινο, μαύρο καί χαρακτηριστικά κορυφής 2 μαύρες σφαίρες.

Ή προσέγγιση σέ λιμάνια του Λιβάνου

Ή έλληνική πρεσβεία στή Βηρυττό γνωστοποίησε στό ΥΕΝ ότι τά μέτρα άπαγορεύσεως κατάπλου καί απόπλου άπό τήν περιοχή Awali Νότια της Βηρυττού έχουν άρθεί.

Ή προσέγγιση στή Λιβύη

Άπό τό κρατικό ναυτιλιακό πρακτορείο της Λιβύης «Germa Shipping Tripoli» άνακοινώθηκε ότι τά πλοία πού προσεγγίζουν στή Λιβύη πρέπει νά σημειώνουν στό ειδικό πιστοποιητικό τήν άκριβή μέτρηση του φορτίου πού μεταφέρουν. Σύμφωνα μέ πρόσφατους κανονισμούς κάθε παραβίαση αυτής της διάταξης ύπόκειται σέ ύψηλά πρόστιμα.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Προεδρικά Διατάγματα πού δημοσιεύθηκαν στήν Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, προήχθη στό βαθμό του αρχιπλοιάρχου ό πλοίαρχος Ήλίας Λεοντής.

Έπανήλθε στις τάξεις του Λιμενικού Σώματος καί προήχθη στόν βαθμό του άρχιπλοιάρχου ό πλοίαρχος Ήλίας Πιερράκος.

● Προήχθησαν στό βαθμό του πλωτάρχη οι ύποπλοίαρχοι Άθαν. Χηνόπουλος καί Ήλίας Ζήκας, στό βαθμό του ύποπλοιάρχου ό άνθυποπλοίαρχος Νίκος Κωνσταντάτος, στό βαθ-

μό του άνθυποπλοιάρχου οι σημαιοφόροι, Ν. Αλεβίζος, Ν. Μοσχούτης, Λ. Καλαποθάκος, Ι. Καρόπουλος, Δ. Τσικογιάν, Μ. Παριάρος, Γ. Ζαχαρόπουλος, Σ. Ποπολάνος, Σ. Σταυριανίδης, Γ. Καζάλας, Ν. Άναγνώστου, Κ. Ροϊδης και Γ. Παγκράτης και στο βαθμό του σημαιοφόρου οι άνθυποπασπαστές Γ. Παπαδόπουλος, Σπ. Νικολούζος, Άν. Φλώρος και Π. Σκέμπερης.

● Τέλος αποστρατεύθηκε ο αρχιπλοίαρχος Σπυριμχ. Νικολάτος.

Τιμητική διάκριση

Η γενική συνέλευση της Πανελληνίας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοιάρχων Έμπορικου Ναυτικού ή οποία πραγματοποιήθηκε στις 7 Φεβρουαρίου αποφάσισε ομόφωνα, έπειτα από σχετική εισήγηση του διοικητικού συμβουλίου, να ανακηρυχθεί επίτιμο μέλος της Ένώσεως για τις πολλαπλές υπηρεσίες που πρόσφερε στην πλοιαρχική τάξη ο Διευθυντής Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Χ. Τσαπραλής. Η απόνομή του οικείου διπλώματος που θα συνοδεύεται από πλακέτα θα γίνει σε ειδική εκδήλωση της Π.Ε.Σ.Π.Ε.Ν.

Υπενθυμίζεται ότι ο κ. Δημ. Τσαπραλής έχει ανακηρυχθεί πρό διετίας επίτιμο μέλος και της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Έμπορικου Ναυτικού.

Τα τέλη επιθεωρήσεως πλοίων

Με σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος που καταρτίστηκε από το ΥΕΝ αναπροσαρμόζονται σε έναίο κείμενο τα τέλη του λογαριασμού επιθεωρήσεων στους τομείς ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προλήψεως της ρυπάνσεως, ενώ παράλληλα, διαχωρίζονται από όρισμένες κατηγορίες πλοία και κατατάσσονται σε άλλες νέες για αντικειμενικότερη μεταχείριση.

Άνακληση άδειας

Ανακλήθηκε από την Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων η άδεια λειτουργίας σταθμού επιθεωρήσεως πνευστών σωσιβίων σχεδίων τη Έταιρίας RFD ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ.

Η ανάκληση έγινε, όπως ανακοινώθηκε από το ΥΕΝ, γιατί έληξε το πιστοποιητικό έξιουσιόδοτης προς την παραπάνω εταιρία για την επιθεώρηση πνευστών σωσιβίων σχεδίων στην Ελλάδα που είχε εκδοθεί από το εργοστάσιο κατασκευής πνευστών σωσιβίων σχεδίων RFD Limited.

Η Σχολή Σωστικών

Από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπρόπυργο αποφοίτησαν τον Ιανουάριο 167 ναυτικοί.

Σοβιετικό πλοίο υπερφορτωμένο

Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Έλευσίνος στον πλοίαρχο του σοβιετικού φορτηγού «Baltivskiv 57» γιατί η γραμμή φόρτωσης του είχε παραβιαστεί κατά τρεις ίντσες.

Η «Θεναμάρις» απέσυρε πλοία από την Κύπρο

Η εταιρία «Θεναμάρις» απέσυρε από το κυπριακό νηολόγιο 18 δεξαμενόπλοια τα οποία γράφθηκαν εν συνεχεία στο νηολόγιο της Μάλτας με αποτέλεσμα η χωρητικότητα που είναι γραμμένη στο εν λόγω νηολόγιο

θα αυξηθεί κατά 20% φθάνοντας τους 2,5 εκατ. τον. γκρόν.

Πρόκειται για την πρώτη μεγάλη έκτασως απώλεια του κυπριακού νηολογίου ή όποια οφείλεται στην απαγόρευση προσεγγίσεως κυπριακών πλοίων στα τουρκικά λιμάνια. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, στην Κύπρο εκφράζονται φόβοι ότι ένδεχόμενες δυσκολίες σε ναυλωτές οι οποίοι διατηρούν δραστηριότητες στην Τουρκία ίσως επηρεάσουν και άλλες ναυτιλιακές εταιρίες που διατηρούν πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο.

Νέος λιμενικός σταθμός

Με απόφαση του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου, ιδρύεται λιμενικός σταθμός στην Κοινότητα λιμένος Χερσονήσου Κρήτης.

Νέα φυλλάδια

Τόν Ιανουάριο εκδόθηκαν από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ 346 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Διαγωνισμοί του Λ.Σ.

Διαγωνισμοί για την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα 173 δοκίμων υπαξιωματικών και 141 λιμενοφυλάκων (άνδρων) προκήρυξε το υπουργείο Ναυτιλίας, όσοι δε ενδιαφέρονται να μετέσχουν στο σχετικό διαγωνισμό πρέπει να υποβάλλουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά μέχρι της 11 Μαρτίου στην αιθουσα έξετάσεων του ΥΕΝ (Γρηγόρη Λαμπράκη 152 στον Πειραιά) ή σε οποιαδήποτε λιμενική αρχή της χώρας.

Στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς

Τα «Ναυτικά Χρονικά» χαιρετίζουν με ικανοποίηση την έκλογή του κ. Νικολάου Λακώτη ως προέδρου του Βιομηχανικού Τμή-

ματος του Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Πειραιώς.

Ο κ. Λακώτης, βαθύς γνώστης των προβλημάτων που απασχολούν τις ναυπηγοεπισκευαστικές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιώς, θα είναι σε θέση υπό την νέα του ιδιότητα να συνδράμει στην αναζήτηση λύσεων που θα βοηθήσουν στην μεγαλύτερη ανάπτυξη των εργασιών των επιχειρήσεων αυτών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες τους.

Εύχαριστεί

Ο κ. Γιώργος Κατσιμπήρης, σύμβουλος της ΠΕΠΕΝ, με ανακοίνωσή του εύχαριστεί τους πλοιάρχους που τον τίμησαν με την ψήφο τους και τον ανέδειξαν πάλι σύμβουλο στην Ένωση Πλοιάρχων. Και διευκρινίζει ότι λόγω των πολλαπλών επαγγελματικών του ασχολιών και υποχρεώσεων δεν έπιθυμούσε να εκλεγεί σε θέσεις του προεδρείου της ΠΕΠΕΝ και γι' αυτό το λόγο δεν έθεσε υποψηφιότητα για οποιοδήποτε αξίωμα.

Χοροί και πίττες

Το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Άττικής - Πειραιώς δίνει την έρχόμενη Παρασκευή 19 Φεβρουαρίου και ώρα 9 μ.μ την έιση χοροεσπερίδα του στο κοσμικό κέντρο «CAN - CAN» στη διασταύρωση των δδων Πέτρου Ράλλη και Κηφισσού.

— Η λέσχη Άρχιμηχανικών ΕΝ έκοψε την πρωτοχρονιάτικη πίττα της στις 2 Φεβρουαρίου. Στην εκδήλωση που έγινε σιά γραφεία της Λέσχης σιόν Πειραιά παρέστησαν τα μέλη και πολλοί φίλοι τους.

Δεξίωση αμερικανικής εταιρίας

Με την ευκαιρία της επισκέψεως στην Έλ-



GRECAR Ε.Π.Ε.

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



Athens

TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549

λάδα του προέδρου της, κ. Roland C. Rasmus ή εταιρία «The Great Lakes Towing Company Cleveland Ohio U.S.A.» παραθέτει δεξίωση στο City Club, Φίλωνος 137 στον Πειραιά, την Τρίτη 23 Φεβρουαρίου.

Τήν αμερικανική εταιρία αντιπροσωπεύει στη χώρα μας ή εταιρία «Taloma Shipping Ltd. Zambellas Bros.

Δημοπρασία Έργων από τόν κ. Στ. Μιχαλαριώ

«Πίνακες Έλλήνων Ζωγράφων 19ου και 20ού αιώνα και Φιλελληνικά θέματα» είναι τό αντικείμενο της δεύτερης μεγάλης δημοπρασίας που οργανώνει ο κ. Σταύρος Μιχαλαριώ, την Τρίτη, 1η Μαρτίου 1988, στις αίθουσες του Ξενοδοχείου «Μεγάλη Βρετανία».

Πάνω από 100 σημαντικά έργα μεγάλων Έλλήνων καλλιτεχνών συγκροτούν μία εξαιρετικά ενδιαφέρουσα επιλογή, αντιπροσωπευτική των σπουδαιότερων κινήσεων και τεχνολογιών, ή οποία περιλαμβάνει πίνακες των Βολανάκη, Λύτρα, Γύζη, Παπαλουκά, Γουγαρόπουλου, Τσαρούχη, Γκίκα, Τάκη, Φασσιανού, Μόραλη και άλλων καλλιτεχνών.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο «Ρόζ Ναύτης» του Γιάννη Τσαρούχη, έργο του 1955, ένα από τα πιο σημαντικά έργα του Θεοφίλου, θαλασσογραφίες του Βολανάκη, Καί ακόμη, πίνακες και υδατογραφίες ξένων ζωγράφων με ελληνική θεματογραφία.

Τήν δημοπρασία, που γίνεται πάντοτε με βάση του κανόνες της διεθνούς πρακτικής, θά διευθύνει ο Βρεταννός ειδικός Peter Nahum.

Τό έκθετήριο ιστορίας της Ναυτιλίας

Περισσότεροι από 1.500 μαθητές και σπουδαστές έχουν επισκεφθεί τον τελευταίο καιρό τό Έκθετήριο της Ιστορίας της Ναυτιλίας που λειτουργεί στις εγκαταστάσεις της Σχολής Λιμενοφυλάκων στον Πει-

ραιά.

Στό Έκθετήριο αυτό παρουσιάζεται σε φωτογραφίες και όμοιώματα πλοίων ή πορείας της Έμπορικης μας Ναυτιλίας από τά πρώτα πλοία μέχρι τά σύγχρονα.

Τό Έκθετήριο είναι άνοιχτό κάθε εργάσιμη ήμέρα από τίς 09.000 - 13.00 και οι ένδιαφερόμενοι γιά πληροφορίες μπορούν νά άπευθύνονται στην Σχολή Λιμενοφυλάκων, Τέρμα Οικονόμου στό Χατζηκυριάκειο, στό τηλέφωνο 4518270 (άνθυποπλοίαρχος Γιώργος Φασιλιής).

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Οί έκδόσεις του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και του κ. Ματθαίου Λώ

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών γνωστοποίησε στά μέλη της την κυκλοφορία των έκδόσεων «Όνοματολόγιον Έστιοφόρων 1890» του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και «Αϊώνες Άκμης» του κ. Ματθαίου Δ. Λώ.

Στίς σχετικές ανακοινώσεις της ή Ε.Ε.Ε. ύπογραμμίζει τά εξής:

• Έκδοση «Όνοματολόγιον Έστιοφόρων 1890» υπό του Η.Φ. Κανελλοπούλου: Έχομε την τιμή νά σάς γνωρίσωμε ότι τό Ναυτικό Μουσείο του Αιγαίου στά πλαίσια των σκοπών του διά την μελέτη της ναυτικής μας Ιστορίας και Παραδόσεως έπανεξέδωσε τό Βιβλίον του Η.Φ. Κανελλοπούλου υπό τον εις τό θέμα τίτλο.

Τό βιβλίον τουτο είχαν αρχικώς έκδοθι σε λίγα αντίτυπα πριν από ένα περίπου αιώνα υπό τον τίτλον «Μαθήματα Όνοματολογίου του Έστιοφόρου πολεμικού πλοίου, διδασκόμενα υπό Η.Φ. Κανελλοπούλου».

Η νέα έκδοση πιστεύομε ότι άποτελεί ένα έξοχο ιστορικό άρχειο και άπαραίτητο συμπλήρωμα των Βιβλιοθηκών των πλοίων διά αυτό δέ τον λόγο συνιστώμε και την αγοράν του.

Αντίτυπα της έκδόσεων ή όποία τιμάται

δρχ. 1.000 δύνασθε νά προμηθευτήτε από τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Δημ. Γούναρη 2, Πειραιεύς, Τηλ. 4111511.

• Έκδοσις «Αϊώνες Άκμης» υπό του Δρ. Ματθαίου Δ. Λώ: Είμεθα εις την εύχάριστον θέσιν νά σάς πληροφορορήσωμε ότι εξέδόθη προσφάτως και κυκλοφορεί ή ιδιαίτερα έπιμελημένη έκδοσις του Δρ. Ματθαίου Δημ. Λώ, επιλέκτου Μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών.

Η έκδοσις αυτή είναι μία έμπεριστατωμένη διαχρονική άναφορά της πορείας της Έμπορικης μας Ναυτιλίας από την άρχαία Έλλάδα έως την σύγχρονη εποχή και ταυτόχρονα μία «ταυτότητα» του ελληνικού ναυτικού στοιχείου μέ άρτια εικονογράφηση και χαρτογράφηση της ειρηνικής έπεκτατικότητος των Έλλήνων θαλασσοπόρων και πλοιοκτητών, καθώς και ισχυρός συντελεστής στην τόνωση της εθνικής ναυτικής συνειδήσεως όλων μας.

Παρακαλούμε σημειώσατε ότι αντίτυπα της έκδόσεως διατίθενται:

1) από την εταιρεία «Βροντάδος ΝΕΠΕ» Άκτι Μιαούλη 11 - (3ος όροφος) Πειραιεύς - Τηλ. 4114491 ώρας 09.00 - 15.00.

2) Έκδόσεις «ΑΚΡΙΤΑΣ» Έφέσσου 24, Νέα Σμύρνη - Τηλ. 9334-554, 9334-685

3) Από τά μεγάλα Βιβλιοπωλεία.
Τό δέ κόστος αυτής άνέρχεται εις δρχ. 2.000 ανά αντίτυπο.

Τό περιοδικό της Rolls Royce

Κυκλοφόρησε τό τεύχος Δεκεμβρίου 1987 της περιοδικής έκδοσης που έκδίδει ή γνωστή εταιρεία Rolls Royce.

Μεταξύ των περιεχομένων σημειώσαμε ένδιαφέρονται άρθρα γιά την εξέλιξη των μηχανών άεροστροβίλων, την ανάπτυξη της άεροπορικής βιομηχανίας της Κίνας καθώς και μία λεπτομερή παρουσίαση του έλικόπτερου Augusta A 129 της Ιταλικής Άεροπορίας Στρατού, τό όποιο είναι έφοδιασμένο μέ μηχανές Rolls Royce.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΛΛΗ	Έλληνική	11.282	1976	Κατά τό ταξίδι Βομβάρη για Νιώραμπαν υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 2/2.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	Λιβεριανή	8.868	1970	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης της βοηθητικής μηχανής που υπέστη στις 7/2.
ΜΑΡΕ	Παναμαϊκή	9.112	1973	Εβλήθη στον Περσικό, στις 30/1, υπό περσικών πλοίων και υπέστη πυρκαϊά. Τό πλήρωμα εγκατέλειψε σ'ωο τό πλοίο. Στις 4/2 τό πλοίο βυθίσθηκε καθώς ρυμουλκείτο προς τό Ντουμπαϊ.
ΠΛΑΝΕΤ	Μπαχάμας	9.864	1978	Υπέστη βλάβη στην βοηθητική μηχανή στο Νιώραμπαν στις 21/1. Επιθεωρήθηκε έν πλώ στο Ήσι Λόντον στις 29/1.
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	Έλληνική	11.272	1978	Επιθεωρήθηκε στη Μαρίνα ντί Καράρα συνεπεία ζημιών που υπέστη από κακοκαιρία μεταξύ 31/1 -2/2.
ΤΟΞΑ	Κυπριακή	9.082	1971	Επιθεωρήθηκε στο Σκαρμαγκά, συνεπεία βλάβης στη κυρία μηχανή που υπέστη στον Εύξεινο Πόντο στις 20/12.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	Έλληνική	13.631	1973	Άμβέρσα για Μπαγκόγκ, υπέστη βλάβη της μηχανής στο Πόρτ Σάϊδ, στις 10/2 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά για έπισκευές.
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι	Παναμαϊκή	22.629	1984	Κατά τή διάρκεια κακοκαιρίας στην Άλεξάνδρεια, στις 1/2 συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Maya».
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Έλληνική	16.267	1977	Άγκυροβολημένο στην Άλεξάνδρεια συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας μέ τό μπάλκερ «Πούμα» στις 2/2 και υπέστη έλαφρές έλασματοουργικές ζημιές.
MONTANA	Έλληνική	19.818	1973	Υπέστη έλασματοουργικές ζημιές στην πλώρη και, τόν πυθμένα συνεπεία πρόσκρουσης σέ αποβάθρα και προσάραξης στο Μπείχάϊ τόν Ιανουάριο. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στην Σιγκαπούρη.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	Λιβεριανή	35.567	1976	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της άλυσίδας στον π. Μισισσιππή, στις 19/1.
ΝΤΕΒΟΝ	Έλληνική	10.076	1981	Επιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα, συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 28/1.
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ	Φιλιππίνων	11.477	1976	Κατά τήν φόρτωση στο Σορέλ του Καναδά, στις 17/1 προσάραξε χωρίς νά υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΠΟΥΜΑ	Κυπριακή	14.675	1972	Άγκυροβολημένο στην Άλεξάνδρεια, συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Κάβο Άλεξάνδρος» στις 2/2 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΣΗΡΟΒΕΡ	Κυπριακή	14.592	1979	Υπέστη είσοδή ύδατων στο κύτος και τις πλευρικές δεξαμενές, στον π. Γιάρρα, στις 3/2.
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Βρετανική	24.102	1971	Κατά τή διάρκεια κακοκαιρίας στην Άλεξάνδρεια στις 1/2 συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Maya».
ΣΚΑΎΡΕΊΝΤΖΕΡ	Κυπριακή	10.804	1976	Πόρτ Σουδάν για Λισσαβώνα και Δουνκέρκη, έμφορτο, υπέστη βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια και κατέπλευσε στον Πειραιά για έπισκευές στις 2/2.
ΧΟΜΠΙΤ	Μάλτας	15.922	1971	Κατά τόν κατάπλου στη Σαγκάη στις 16/12, προσάραξε και υπέστη έλαφρές έλασματοουργικές ζημιές στον πυθμένα και τήν προπέλλα. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΊΤΖ	Λιβεριανή	45.000	1975	Υπέστη ζημία στο πηδάλιο συνεπεία κακοκαιρίας στις 9/2 και κατέπλευσε στο Μπρόντικ Μπαϊ.
ΟΒΕΛΙΞ	Λιβεριανή	31.714	1977	Συγκρούστηκε μέ το όχηματαγωγό «Horyu Maru No. 1» σέ θέση 34.45 Β, 141.00 Α στις 31/1 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΚΟΡΑΛ ΚΕΊΠ	Κυπριακή	112.825	1974	Εβλήθη ρυμουλκούμενο στον Περσικό, στις 30/1, υπό ίρακινού πυραύλου και υπέστη πυρκαϊά.
ΜΙΚΤΑ:				
ΖΑΡΝΑΤΑ	Λιβεριανή	69.338	1977	Κατά τήν διάρκεια έπισκευών στην Κυνοσούρα υπέστη ζημιές από κακοκαιρία στις 31/1. Αναλήφθηκαν έπισκευές.
ΝΙΟΒΗ	Λιβεριανή	65.803	1975	Κατά τό ταξίδι Γιάνμπου για Ντελαγουέαρ υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 21/12.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καθώς το πρώτο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου έβαινε προς το τέλος του, ήταν φανερό ότι βρισκόμαστε ενώπιον δραματικών εξελίξεων της παγκόσμιας ναυλαγοράς. Ξηρού φορτίου που σαφώς οδηγούν προς το boom του Μαρτίου, την έλευση του οποίου, έστω και με κάποια συγκράτηση, είχαμε προείπει. Και ενώ η ανάγκη τυπώσεως και κυκλοφορίας των «Ναυτικών Χρονικών» στην ακριβή ημερομηνία του εξωφύλλου των μας υποχρεώνει να αγνοήσουμε τα δεδομένα των δύο τελευταίων εργασιών ημερών του δεκαπενθήμερου, πεποίθηση είναι ότι, τη στιγμή που το παρόν θα φθάσει στα χέρια του αναγνώστη, η ναυλαγορά θα είναι ή αυτή ή ακόμα υψηλότερη.

Εν τούτοις, το ενδεχόμενο μιας συγκρατήσεως της ανοδικής πορείας των ναύλων μέσα στις επόμενες λίγες εβδομάδες δεν πρέπει να αποκλεισθεί. Και παρά τις δυσκολίες που θα αντιμετωπίσουν οι Ναυλωτές σε αυτήν την προσπάθεια, αξίζει να σημειώσουμε την ταχύτητα με την οποία τα πράγματα εξελίσσονται εσχάτως και να διερωτηθούμε αν πράγματι τα πλοία που μισθώνονται για μακρά περίοδο έχουν ήδη απόλυτα εξασφαλισμένη απασχόληση για όλη τη διάρκεια της μισθώσεώς τους ή, μήπως, αύριο μεθαύριο θα βγούν στην αγορά «χτυπώντας» τους ύφισταμένους ναύλους.

Για τις άμεσες επόμενες ημέρες, η ζήτηση εκ μέρους των Σοβιετικών θα παίξει σημαντικό ρόλο.

Ηδη ο ναύλος για πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία έφθασε τα δολ. 27, ο προς Κόντινεντ αντίστοιχος ναύλος στα δολ. 15 (δολ. 16 για τα ακριβά 'Αγγλικά λιμάνια) και ο Βόρειος Ειρηνικός τα δολ. 13.75 με προοπτικές άμεσης ανόδου. 'Αναλόγως κινήθηκαν τα σιτηρά και στις λοιπές περιοχές, ενώ αξιόλογη παρατηρήσαμε κίνηση και από Ευρώπη προς Β. 'Αφρική και 'Ερυθρά θάλασσα. Οι ανοδικές τάσεις συμπάρευσαν και

τους ναύλους του άνθρακος και των μεταλλευμάτων με τους 100.000 τόννους άνθρακος από Ν. 'Αφρική για 'Απω 'Ανατολή (Χόγκ Κόγκ) στα δολ. 8.90 φίο και, για την ίδια ποσότητα, δολ. 4.85 από Ρότερνταμ για 'Ιταλία. 'Από το Χάμπτον Ρόντς, οι 50.000 τόννοι για 'Αδριατική πλήρωναν δολ. 12.25 φίο με 2 1/2 ημέρες εκατέρωθεν.

Στά μεταλλεύματα, οι 70.000 τόννοι από Δυτική 'Αφρική για Ρότερνταμ πλήρωναν δολ. 6.75 φίο ενώ, από Βραζιλία οι 200.000 τόννοι για 'Ιαπωνία δολ. 8.25 με φόρτωση κλίμακος και 40.000 τόννους εκφόρτωση.

Ζάχαρη και λιπάσματα κινήθηκαν σε μέτριους τόννους. 'Η πρώτη, σε 22.000 τόννους από Κούβα για Βαλτική πλήρωνε δολ. 27 φίο με 2.000/1.500 τον. ενώ, στα δεύτερα, αριθμός φορτίων από τις συνήθεις περιοχές φορτώσεως προς 'Ινδίες πλήρωνε υψηλότερους ναύλους. Τα δολ. 18 πληρώνονταν από 'Ακαμπα για Δυτική 'Ακτή.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Για να δώσει κανείς μία εικόνα της αγοράς των χρονοναυλώσεων, αρκεί να παραθέσει μερικούς αριθμούς που, ενδεικτικά όσο και εύγλωττα, δίνουν τις διαστάσεις της πραγματοποιηθείσης ανόδου των μισθωμάτων. 'Αρκούμεθα στα πεπραγμένα μιας ημέρας (10/2/88) σε χαρακτηριστικά των ημερών:

- 165.000 τον. d.w., από 'Ιαπωνία για Κόντινεντ, μέσω Αυστραλίας, δολ. 3.10 ανά τον. d.w./μήνα.
- 138.700 τον. d.w. για 12 μήνες, δολ. 3.65 ανά τον. d.w./μήνα.
- 75.500 τον. d.w., από Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ, δολ. 18.500 ημερησίως.
- 64.000 τον. d.w., από 'Ιαπωνία για κυκλικό Αυστραλίας δολ. 11.000 ημερησίως.
- 63.000 τον. d.w., από Μεσόγειο 2-4 μηνες, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.100.
- 27.000 τον. d.w., από Κούβα για Κίνα,

δολ. 13.000 ημερησίως.

— 27.000 τον. d.w., από Γιβραλτάρ 4-6 μηνες, δολ. 8.250 ημερησίως.

Διακρίνεται τόσο η σταθερότητα των μισθωμάτων σε υψηλά επίπεδα όσο και η ύφισταμένη ακόμα διαφορά μεταξύ 'Ατλαντικού και 'Απω 'Ανατολής.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Η ναυλαγορά του Περσικού Κόλπου παρέμεινε υποβαθμισμένη καθώς ο αριθμός των εκκρεμώσεων εντολών για πολύ μεγάλα πλοία ήταν άκρως περιορισμένος και σαφώς μικρότερος του αριθμού των ανοικτών στην περιοχή πλοίων. Στις ελάχιστες γνωσθείσες πράξεις για VLCC, οι προς δυσμάς ναυλώσεις κλείνονταν στα WS 29 με αντίστοιχο προς 'Απω 'Ανατολή ναύλο στα WS 34 περίπου. Παρερχομένου του χρόνου, όμως, διαφαινόταν αύξηση του αριθμού των εντολών και πολλοί παρατηρητές αναμένουν σημαντική βελτίωση μέσα στις επόμενες λίγες ημέρες.

Μειωμένη η ζήτηση στη Μεσόγειο, δημιουργήσε προβλήματα απασχολήσεως και υποστηρίξεως των επιπέδων των ναύλων. 'Αντίθετα, ευόιωνα σημεία έδειχνε η Βόρειος Θάλασσα με αυξανόμενο αριθμό εντολών (Οι 70.000 τόννοι για Κόντινεντ πλήρωναν WS 125 περίπου).

'Αριθμός φορτίων 110-130.000 τόννων από Δυτική 'Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ ή 'Ανατολική 'Ακτή κλείνονταν στα WS 55-60, προσεχείς ημέρες.

'Ενδιαφέρουσα η Καραϊβική όπου οι 50.000 τόννοι για 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ πλήρωναν WS 120.

Σημειώσαμε, τέλος, αριθμό καθαρών φορτίων από όλες σχεδόν τις συνήθεις περιοχές σε ελαφρώς χαμηλότερους ναύλους.

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

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΤΖΟΥΕΛ 1: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 21,75 φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 24-29.

ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ III: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 25,50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-15.

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ: Βανκούβερ 49.000 τον. σιτηρά 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο δολ. 17,25 φίο, 13 ημέρες, Φεβρουαρίου 20-28.

ΟΥΡΑΝΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 22 φίο, 10.000/6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 20-29.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 24,40 φίο, 5 ημέρες /1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 4-8.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. περίπου γεννήματα 'Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 14,25 φίο, 10 1/2 ημέρες, Φεβρουαρίου 16-23.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: 'Αμερ. Κόλπο 83.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 14 φίο, 12 ημέρες, Φεβρουαρίου 28 - Μαρτίου 5.

ΑΚΡΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 83.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 13,75 φίο, 12 ημέρες, Φεβρουαρίου 20-28.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ: 'Αμερ. Κόλπο 56.780 τον. γεννήματα Σήφορδ δολ. 16 φίο, 5 ημέρες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα Φεβρουαρίου.

ΣΤΟΡΚ: Ρίβερ Πλέιτ 22.000 τον. γεννήματα Μαλαισία/ 'Ινδονησία δολ. 35, 2.000/3.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαρτίου 1-7.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Ποταμό Μισισσιππί 75.000 τον. 'Αμστερνταμ/ Ρόττερνταμ/ Γκέντ δολ. 1.052.000 κατ' αποκοπή φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 20-27.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: Λόγκ Βιού 33.000 τον. σόδας Κίνα, δολ. 22 φίο, 10.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου, Φεβρουαρίου 18-27.

ΦΛΟΡΙΔΑ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 25 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 12-20.

Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ: Καλιφόρνια 27.500 τον. σκράπ 'Ινδία, δολ. 29 φίο, 8.000/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΛΙΑΥ: Τζουμπάιλ 15.000 τον. λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 16 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Ρόμπερτς Μπάνκ 55.000 γαιάνθρακες 'Αμβούργο, δολ. 13,50 φίο, 25.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχες Φεβρουαρίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.: Γκέντ 16.000 τον. κριθής σέ σάκους Λιβύη, δολ. 27,50, 3.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 10-20.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΑ: Νουαντχμπού 70.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 5,30 φίο, 6 ημέρες, τέλη Φεβρουαρίου.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Ρόττερνταμ 100.000 τον. περίπου Τάραντο, δολ. 4,85 φίο, 3/3 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 22-27.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΛΛΗ: 18.970 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Λιβόρνο 'Ιανουαρίου 25-26, επαναπαράδοση Βόρειο άκτή Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΣΕΙΡΗΝΑ: 26.430 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Μελβούρνη άρχες Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση Λουμόντ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 29.610 τον. δ.ω. του 1986, παράδοση σιόν πιλότο Ρίτσαρντς Μπαίη/ Ντάρμπαν Φεβρουαρίου 10-17, επαναπαράδοση Σκώ/ Μπορντώ, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον δολ. 37.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΕΥΜΑΡ: 29.210 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Βανκούβερ Φεβρουαρίου 5-12, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 115.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΕΝΒ: 41.035 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σκώ - Γιβραλτάρ, δολ. 5.700 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: 41.798 τον. δ.ω. του 1986, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: 112.342 τον. δ.ω. του 1970, παράδοση Ρόττερνταμ Φεβρουαρίου 6-12, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ: 27.090 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση 'Ιμμιγχαμ άμεση, ταξίδι 2-4 μηνών προς δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΡΑΣΤΟΥ: 16.634 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Σιγκαπούρη Φεβρουαρίου 10-12, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 5.400 την ημέρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.: 32.278 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση Πουέρτο Καμπέλλο, Φεβρουαρίου 1-10, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου καί Περού με επαναπαράδοση Κριστομπάλ/ Βοστώνη, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Ρόττερνταμ Φεβρουαρίου 6-15, επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ: 20.842 τον. δ.ω. του 1986, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.134 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση Σιγκαπούρη Φεβρουαρίου 13-20, κυκλικό ταξίδι μέσω Βραζιλίας, δολ. 9.500 την ημέρα.

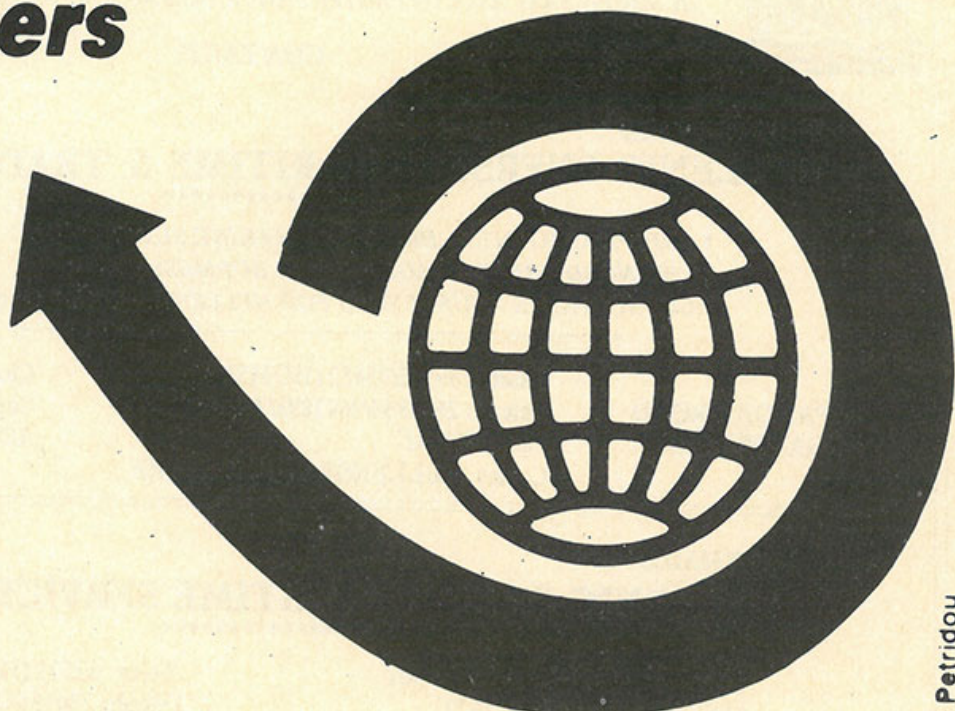
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM T

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ: 16.170 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μπαγκόγκ μέσα Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΕΜΙΛ Σ.: 15.079 τόν. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουάριο, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 4.350 την ημέρα.

ΕΥΝΙΚΗ: 61.745 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 14.350 την ημέρα.

ΚΥΡΑΚΑΤΙΝΓΚΩ: 62.120 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμαζόνιο Φεβρουαρίου 12-18, ταξίδια 45-60 ημερών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / 'Αμβούργο, δολ. 15.000 την ημέρα, πλέον δολ. 260.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: 40.876 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σαφί, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 12.250 την ημέρα, πλέον δολ. 3.000 ανά μήνα για υπερωρίες.

ΑΡΙΕΤΤΑ: 37.767 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ άμεση κυκλικό ταξίδι μέσω 'Αμερικ. Κόλπου, δολ. 8.600 την ημέρα.

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.: 27.100 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κούβα Φεβρουάριο, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ: 26.958 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Μπαϊν Κομώ Φεβρουαρίου 28-Μαρτίου 4, ταξίδι μέσω Σαϊντ Λόρενς με επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 9.200 την ημέρα, πλέον δολ. 130.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ: 22.593 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Νιούπορτ Φεβρουαρίου 10-20, ταξίδι μέσω Μεσογείου με επαναπαράδοση 'Ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 11.900 την ημέρα.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ: 20.335 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μπαγκόγκ Φεβρουαρίου 17-21, επαναπαράδοση Δυτική 'Αφρική δολ. 4.500 την ημέρα, όψιόν επαναπαράδοση 'Ερυθρά δολ. 5.000 την ημέρα.

ΠΑΝΔΙΑΣ: 40.900 τόν. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Βλαδντίνγκεν Φεβρουαρίου 16-20, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: 77.827 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 20, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορείου Ειρηνικού, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΚΡΑΤΑ: 14.948 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Καλάο Φεβρουαρίου 1-6, ταξίδι μέσω Δυτικής 'Ακτής Νοτ. 'Αμερικής 40-45 ημερών με επαναπαρά-

δοση Βενεζουέλα, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τόν. d.w. του 1983, παράδοση διερχόμενο Γκάλβεστον Φεβρουαρίου 20-28, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 15.000 την ημέρα, πλέον δολ. 300.000 για πλού υπό έρμα.

ΜΙΧΑΛΗΣ: 103.632 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Σιγκαπούρη μέσα Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση Ρότερνταμ, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 129.882 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 10-15, ένα κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού, δολ. 12.200 την ημέρα, όψιόν δευτέρω ταξίδι προς δολ. 13.500 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.059 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία άρχες Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΝΤΟΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: 29.200 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Ντάρμπαν Φεβρουαρίου 10-25, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. Μεσογείου με επαναπαράδοση 26 μοίρες 'Ανατολικά, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ: 41.300 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Κόντινεντ άρχες Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΣΙΘΕΑ: 155.400 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 3, ταξίδι 5-7 μηνών προς δολ. 12.500 την ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ: 25.900 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κάρντιφ τέλη Φεβρουαρίου, ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 7.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΔΗΛΟΣ: Κωνσταντίνος 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 190, 'Ιανουαρίου 29.

ΕΛΛΙΝΑ II: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 160, όψιόν Μεσόγειο WS 165, Φεβρουαρίου 6.

ΟΡΕΜΠΑΙ: Λά Σαλλινά 60.000 τόν. μέρος φορτίου Μπαϊνταουν, WS 102, Φεβρουαρίου 1.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 49.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 127, Φεβρουαρίου 9.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 77.000 τόν. μέρος φορτίου Σμιθς Μπλάφ, WS 82, Φεβρουαρίου 7.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ: Περισκό Κόλπο 225.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 29, Φεβρουάριο.

ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ: Γέμπο 28.000 τόν. Νάπολι, WS 170, Φεβρουαρίου 7.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΝΓΚ: 'Αλγερία 80.000 τόν. μέρος

φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 80, όψιόν Μεσόγειο WS 85, Φεβρουαρίου 3.

ΡΗΤΖΕΝΤ: Κουβέιτ 25.000 τόν. καθαρά 'Ινδία, WS 245, Φεβρουαρίου 9.

ΣΗΒΕΝΤΙΟΥΡ: Τουρκία 23.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 200, Φεβρουάριο.

ΔΑΦΝΗ: Περισκό Κόλπο 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 95, Φεβρουάριο.

ΙΛΙΑΔ: Λά Σκχίρα 70.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο WS 100, Φεβρουαρίου 2.

ΑΡΙΑΔΗ: Μεσόγειο 28.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 155, Φεβρουαρίου 3.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 'Ες Σαϊντερ 80.000 τόν. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 83,75, Φεβρουαρίου 6.

ΣΤΡΕΣΑ: Περισκό Κόλπο 215.000 τόν. Βραζιλία, WS 34,5, Φεβρουάριο.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Λά Σαλλινά 53.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 115, Φεβρουάριο 9.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 55, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 57,5, Φεβρουαρίου 17.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Καραϊβική 35.000 τόν. μέρος φορτίου WS 170, Φεβρουάριο.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ / Δυτ. 'Αφρική WS 155/175, Φεβρουαρίου 15.

ΖΑΡΝΑΤΑ: Σιντί Κερύ 130.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 52,75, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Φεβρουαρίου 11.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περισκό Κόλπο 250.000 τόν. Δυτικές όψιόν, WS 29, Φεβρουάριο.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Ντζένο 110.000 τόν. 'Ιταλία, WS 62,5, Φεβρουαρίου 10.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Φορκαντός 105.000 τόν. Γαλλία, WS 84, Φεβρουαρίου 24.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Γέμπο 180.000 τόν. μέρος φορτίου Περισκό Κόλπο, δολ. 300.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουάριο.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕ'Ι'ΤΝΕΣ: Λιβύη 78.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 80, Φεβρουάριο.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Περισκό Κόλπο 90.000 τόν. Σιγκαπούρη WS 77,5, όψιόν Αυστραλία/ Ν. Ζηλανδία WS 73,5, Φεβρουαρίου 19.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: Ντζένο 75.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ανατολικές όψιόν, δολ. 950.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουαρίου 12.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτική 'Αφρική 118.000 τόν. Φιλαδέλφεια, WS 60, Φεβρουαρίου 17.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Δυτική 'Ακτή ΗΠΑ 51.000 τόν. μέρος φορτίου Καραϊβική, δολ. 600.000 κατ' αποκοπή.



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

CONTACT:

* IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS

* LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW

* CONSULTANTS - SURVEYORS FOR HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

Telex: 39502/35652 (HOMSEA)
Teleph: 2658933/2641893/2652855
Fax: 2641661
Cables: HELLENSEAS/SINGAPORE

Chairman & Managing Director:
Capt J. A. GOROS (Hellene)
AOH Tel: 2257360 Capt GOROS
:4590194 ANTHONY

* IN THAILAND

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

T.D.I. BUILDING, SUITE 302
42 SURIWONGSE ROAD
BANGKOK 10500

Telex: 82521 (HOMSCO)
Teleph: 2341381/2345018
Cables: HELLENSHIP/BANGKOK

Οι αγοραπωλησίες

Ζωηρή παρέμεινε η ζήτηση για όλες σχεδόν τις κατηγορίες πλοίων και όλα τα μεγέθη αν και η αλματώδης αύξηση αξιών και τιμών, αφ' ενός, και η έλλειψη ικανού αριθμού πλοίων προς διάθεση, αφ' ετέρου, περιέστειλε τη δραστηριότητα και περιορίσε τον αριθμό των πράξεων που έγιναν.

Στά δεξαμενόπλοια, σημειώσαμε ιδιαίτερο τό ενδιαφέρον για τα πολύ μεγάλα πλοία, παράλληλα όμως κινήθηκαν τα handy (80.000 τον. d.w) και τα πλοία παραγωγών. Μερικές χαρακτηριστικές πράξεις:

— M/T ACTOR (275.000/75), δολ. 18.800.000 σε Νορβηγούς.
— T/T YANBU PROGRESS (215.000/71), δολ. 9.400.000 σε αγοραστές της Νέας Υόρκης.

— M/T ALL STAR (110.700) δολ. 9.300.000.
— M/T MAJESTIC PRIDE (81.600/75), δολ. 9.250.000 σε Έλληνες.

— M/T POLLUX (32.000/73), δολ. 5.500.000 στη Νορβηγία.

— M/T IDA HELENE (31.600/75), δολ. 8.250.000 στην Ινδία.

Στά πλοία χύδην φορτίου σημειώσαμε αριθμό πράξεων οι πλείστες των οποίων ανάγονται, ίσως και στη δραστηριότητα των τελευταίων ημερών του Ιανουαρίου:

— M/V URANIA (62.500/72), δολ. 6.250.000 στην Ιταλία.

— M/V ANNIE (62.480/74), δολ. 6.500.000 στην Απω Ανατολή.

— M/V NEW PROGRESS (40.800/85), δολ. 13.500.000 στην Ινδία.

— M/V DAPHNE (37.500/74), δολ. 4.650.000 σε Έλληνες.

— M/V UNYO MARU (25.300/84), δολ. 10.000.000 στην Ιαπωνία.

— M/V NORTRANS GLORIA (35.100/82), δολ. 8.500.000 σε Ιάπωνες.

— M/V HO YU (35.000/82), δολ. 8.750.000 σε Ιάπωνες.

— M/V HIRADO (34.500/81), 7.500.000 σε Ιάπωνες.

— M/V MENINA CHRISTINA (33.000/82), δολ. 9.000.000.

— M/V GENERAL MATA (29.500), δολ. 11.000.000.

— M/V GLAFKOS (29.150/68), δολ. 2.000.000 σε Έλληνες.

— M/V RONJAY (19.000/70), δολ. 1.600.000.

— M/V MORNING STAR (18.800) δολ. 2.600.000.

— M/V PASCIA (16.700/68), δολ. 1.000.000 σε Έλληνες.

Σημαντικό τό ενδιαφέρον και για πλοία γενικού φορτίου όπου σημειώσαμε:

— M/S ANTOFAGASTA (20.350/70), δολ. 2.300.000 σε Έλληνες.

— M/S CAPTAIN STEFANOS (16.250/78), δολ. 4.000.000 σε πλειστηριασμό.

— M/S TOLMI (SD14/72), δολ. 1.750.000.

— M/S COMET (15.000/72), δολ. 1.525.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Αύξημένο τό ενδιαφέρον των διαλυτών,

τόσο στην Απω Ανατολή όσο και στον Ινδικό Ωκεανό, με άνοδικές τάσεις των τιμών. Στην πρώτη, κυριαρχούσε η Ταϊβάν, ενώ Κίνα και Νότια Κορέα σχεδόν δεν ακούγονταν. Στον Ινδικό, Ινδία και Πακιστάν ανταγωνίζονταν αλλήλους, με τό δεύτερο υπερέχον σε δραστηριότητα.

Μερικές χαρακτηριστικές πράξεις (LDT):

Ταϊβάν:

— M/O/O SABRE (15.200) δολ. 225.
— M/V CIUDAD DE CUCUTA (1970) δολ. 212.
— M/V DYVI PACIFIC (7.455) δολ. 214.
— M/T ONTARIO (6.125) δολ. 212.
— M/V ACHILLEUS (7.686) δολ. 220.

Ινδία:

— M/S RUSH (6.200) δολ. 194

Πακιστάν:

— M/V MIMI M. (6.700) δολ. 194 (με ζημίες).
— M/V DOLMATOV/DUBOSSARRY (4.280 εκαστον) δολ. 189.

Αριθμός Σοβιετικών αλιευτικών επωλήθη στο Πακιστάν αντί δολ. 175 ανά τόννο. Πρόκειται για πλοία περίπου 2.300 τόννων. Μεγαλύτερο πλοίο (4.700 τον. περίπου) έπιασε δολ. 185.

Μικρό δεξαμενόπλοιο (1.324) επωλήθη στην Τουρκία αντί δολ. 83 περίπου. Στην ίδια χώρα, Σοβιετικό αλιευτικό έτιμάτο δολ. 90 ανά τόννο (2.714 τόννοι).

Τέλος, ένδεικτικώς, δεξαμενόπλοιο 26.700 τόννων βάρους με ζημίες από πύραυλο, επωλήθη στο Ντουμπάϊ αντί δολ. 204 για επαναπώληση στην Ταϊβάν.

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

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

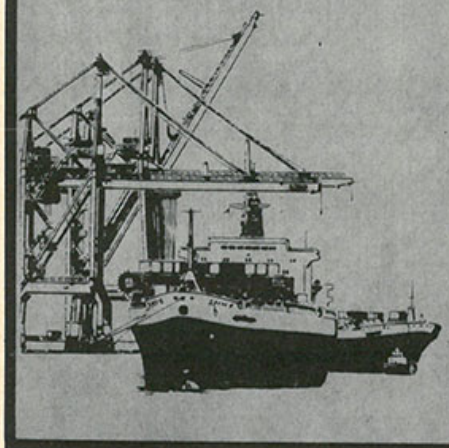
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

NAFTIKA CHRONIKA



JAPANESE ENCROACHMENT

One of the last refuges of the European shipbuilding industry and of European shipping, the cruise trade, is now under threat of Japanese encroachment.

Up until now it has been believed that the Japanese hadn't built a large passenger liner in a long time, that they did not have enough experience and that perhaps they could undertake to build one under subsidy. But this was thought to be a far cry from building a cruise ship and operating it themselves on world cruises.

Now, Japan's NYK company has declared its intention to set up a cruise company in Los Angeles and sought tenders from Mitsubishi and Wartsila in Finland for the building of a 40-45,000 ton cruise ship for Caribbean or South Pacific cruising. Also, a group of companies has been formed around Showa Line for the building and running of a luxury cruise ship.

Finally, the 3 billion yen credits contained in the 1988 budget for building passenger liners with the object of promoting Japan's world tourist policy leaves no doubt that the Japanese are coming.

FATIGUE AND SAFETY

The shipping section of the ITF has undertaken to study the subject of seamen's fatigue with the object of ascertaining its effects on safety at sea and informing the appropriate IMO committee accordingly. The working group that is carrying out the study has already begun gathering data from the various member countries on cases where reduced crew complements and the increased work burden on them is believed to

have resulted in accidents. The ITF will submit its findings to the IMO training committee which will then examine to what extent fatigue contributed to the accident in each case.

The ITF believes that the tendency these days to reduce running costs by cutting down on crew numbers is harmful to the health of seamen and places the safety of ships in jeopardy.

PROTECTIONISM

The article published by our French colleague, the *Journal de la Marine Marchande* entitled "National or Community protectionism" appears to have provoked various reactions both in France and elsewhere in the EEC. Speaking for the Greek Shipowners' Union, its president, Mr. St. Gourdomichalis has informed the *Journal* that Greek owners have a long tradition of supporting the freedom of sea transport and are clearly opposed to protectionism such as cargo sharing, flag discrimination and various bilateral or multilateral cargo-sharing agreements. This applies not only to the tramp trade but to the cargo liner trade as well and is well known in European and world shipping circles as well as in the Community. It should also be noted, he added that this position refers to all rules relative to the EEC's shipping policy and more particularly in the freedom to provide services, in the rules of free competition and in the freedom to participate in international transport. Finally, Mr. Gourdomichalis reminded that at the last meeting of the IMTM the Greek delegation supported these views precisely and that they were shared by two other EEC shipowners' associations, a fact which refutes the claim that shipowners as a whole are in favour of protectionism.

BIMCO LASHES NEW SULINA DUES

The Baltic and International Maritime Council has lashed out at the 30 per cent, increase in Sulina dues which has imposed by Rumanian authorities on 1 January, 1988, without warning to the international shipping community.

In a strongly worded note to the Rumanian Ministry of Transport and Telecommunications in Bucharest, BIMCO states that Rumania is a signatory to the Convention and Statute on International Regime of Maritime Ports, Geneva, December 9, 1923.

This Convention clearly states that "all dues and charges levied for the use of maritime ports shall be duly published before coming into force".

BIMCO has suggested that the above be taken into consideration, and that Rumania should only introduce increases with suitable notice, so that the international shipping community can adjust its rates accordingly.

THE HELLENIC REGISTER

A shipping man has taken over the management of the Hellenic Register. He is Mr. Thomas Riniotis and he is expected to render important services both to the Register and to Greek shipping in general from this post as managing director.

Mr. Riniotis is an economist, with a doctorate from Cologne University where he studied on a scholarship grant. He has been connected with shipping for the past fifteen years as a member of the foreign affairs committee of the Union of Greek Shipowners and knows the working of the Hellenic Register at first hand from his experience as a member of its board of directors for many years.

SHIPBROKERS

The improvement of the freight market and the resulting rise in ship values is a good time, we think, for shipowners to review their attitude towards shipbrokers who work out of Piraeus. They still seem to prefer foreign brokers in spite of the fact that shipbrokers' offices in Piraeus are perfectly well organised and staffed by personnel that has nothing to differentiate it from its foreign colleagues.

A sizable percentage of shipping income is lost to Greece, together with valuable foreign exchange, through this unjustified preference for foreign brokers. The reasons advanced are many, some patently groundless and most of them dubious. In difficult times we avoided touching on the subject. But now that things are beginning to improve it is time to do something about it. It is not a matter that can be settled by a ministerial decree or any other compulsory manner. It will need the understanding and consent of many people and that is why it is not going to be easy.

INTERNATIONAL MARINE PROPULSION CONFERENCE WILL FOCUS ON THE FUTURE

Future developments in marine technology will be the subject of lively debate when industry experts gather in London on March 10 and 11 for the Tenth International Marine Propulsion Conference.

This major annual conference presented by leading marine technical journal the Motor Ship, provides an important forum for debate between shipowners, shipbuilders, marine engineers, naval architects and industry consultants.

This year the focus will be on "The Future". Topics to be discussed include the possibilities for marine bunker fuels, the use of new materials — including ceramics — in machinery, and new devices for increasing the overall efficiency of propulsion.

Automation and reduced manning possibilities will be high on the agenda with a debate on whether today's hi-tech ships are proving to be the economical precursors for future newbuildings.

NEW DATA ON TANKER TRADING RESTRICTIONS

Trading regulations which affect tankers operating internationally are highlighted in a new survey from the International Association of Independent Tanker Owners.

The document, updating a 1985 publication, lists boycott actions and special requirements imposed in ports around the world. The report has been expanded to include age restrictions on vessels. Countries which have ratified or acceded to the MARPOL 73/78 Convention are also listed.

Information on trading restrictions was provided by shipping agents and other interests in the ports of some 80 countries. Many reported restrictions refer to vessels which have called at South African and Israeli ports.

One section of the INTERTANKO survey is devoted to the Arab League's boycott of Israel and the consequences for shipping movements, while there is also commentary on the influence of flag on certain tonnage dues and other charges.

SHIPPING TERMINOLOGY

In an effort to stem the tide by which the English language has prevailed worldwide in shipping, the French government has decreed that French terms are to be used henceforth in all shipping documents and correspondence. The decree also contains a list of the more commonly used English terms and their

proper counterparts in French. Thus, a feeder ship becomes a "navire collecteur", a deep-tank becomes a "caisse profonde", etc.

We wonder what would happen if anyone tried to do the same with the terminology used on Greek ships which is an inextricable mixture of Greek, English and Italian.

LAUNCHING AT SKARAMANGA

The third of the Soviet reefer ships ordered at Hellenic Shipyards at Skaramanga was launched last month two days after the scheduled launching date and the invitations to guests and to the press had to be cancelled because of a work stoppage by shipyard workers. The fact that the year lost valuable publicity in this way is the least of the damage it could suffer if the labour peace that has prevailed there since the yard was bought by the state from Stavros Niarchos is disturbed. It took time for the yard to regain the confidence of Greek and foreign shipowners and the Greek people will not tolerate the wanton dissipation of the sizable fortune it has paid for this valuable unit.

BUILDING AND OPERATION OF VIBRATION - FREE PROPULSION PLANTS AND SHIPS

Bureau Veritas has published an interesting handbook titled "Building and operation of vibration free propulsion plants and ships" which includes all theoretical and experimental means collected with respect to the operation of marine machinery and the vibratory behaviour of ships.

In order to allow the introduction of further and future improvements, this Handbook is in two parts:

— the first part presents an inventory of the state of the art and researches related to vibratory phenomena occurring on ships, necessary to understand the

FIFTY YEARS AGO

— The participation of our shipowners in the plan for international cooperation among cargo ship owners is almost complete. It is believed 90% of total Greek tonnage will participate in the plan, or 2,500 ships of 1,490,000 tons.

— The regular cargo line set up by Hellenic Lines, S.A. to run from the Eastern Mediterranean to Northern Europe is a unique example of Greek enterprise and tenacity. It was started under the most pessimistic forecasts and fought hard to prevail over competitors. Now, thanks to the faith and persistence of its founders, it has finally established itself as a going concern.

— Cunard - White Star Line's sister ship to the "Queen Mary", will be launched in the Clyde on September 27, by H.M. the Queen of England and is to be christened "Queen Elizabeth".

— After suffering a second stroke, the Minister of Finance, Admiral Pericles Rendiadis R.H.N. (ret.) died on February 8, in Athens and was buried with full honours on the next day at state expense.

— The newly - built cargo ship "G.S. Livanos" arrived at Galveston to load 315,000 bushels of wheat within seven and a half working hours, setting a record for the current season.

(Naftika Chronika No. 172 15/2/1938)

se phenomena, it has a relatively permanent character considering the basis on which it has been established.

— the second part, composed of appendices, provides an inventory of supplementary information which can be modified, improved or expanded, various physical and mathematical developments and programs are included together with various standards, limits of admissibility, criteria of judgement and other similar data, which are likely to be subject to evolution.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469

or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

Mr. Einar ANDRESEN - A.O.H. 834451

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

THE "CHANNEL"

It has been estimated by three large transport companies that the volume of containerised goods that is expected to pass through the Channel Tunnel when completed will be in the region of three million tons per annum. The companies involved are Intercontainer, its British representative Interliner and France's railway company SNCF which have already signed agreements in principle on the methods of handling "Channel" freight.

The agreement contains the following details: a) both sides of the Channel will be linked by direct train services. b) the trains will travel at 120 kmph. c) There will be stations at both ends of the tunnel for loading car trains. d) the network will apply a simple freight policy in accordance with the state of the market and e) intercontainer will create separate sections per product to be carried.

CHANGES OF STAFF AT THE ATLANTIC BANK

The following changes in the official staff of Atlantic Bank of New York have been approved by the Board of Directors

and announced by Dr. H.S. Kosiakopoulos, President and Chief Executive Officer:

Ms. Cohen is the officer in charge of the Bank's Legal Department. Mr. Gomi-las is head of the Community Banking Department which includes the Branch System, Consumer Credit Department, Residential Lending Unit and Consumer Loan Servicing Unit. Mr. O' Loughlin is head of the Auditing Department. Mr. Zanthopoulos is in charge of the Operations and Administrative Services of the Bank and all four above executives have been promoted to the rank of vice president.

LR'S NEW SOLUTION MARPOL ANNEX II PROBLEMS

A new computer - based service to help shipowners who transport liquid chemicals in bulk has been launched by Lloyd's Register, which should also prove valuable to marine administrations and port authorities.

CHEMSHIP II, LR's new chemical software program, simplifies this problem. With its large data base and wide versatility it can give a rapid and thorough assessment of a cargo list.

LR has already demonstrated the pro-

gram to representatives of the UK shipping and chemical industries and to government departments.

LLOYD'S NAUTICAL YEAR BOOK

Now in its 95th consecutive edition, this leading maritime reference book has been split into four sections for easier reference:

The Shipping Industry (including a global overview of the year), Lloyd's and Insurance, Legal and International Regulations, and the perennial wealth of general information. Facilities also available for gold blocking covers of presentation copies (i 3. per copy).

NES OFFICES FOR LLOYD'S REGISTER'S NON - MARINE DIVISION

From January 1, 1988, Lloyd's Register's non - marine industrial services division, the safety technology department and other engineering departments have been relocated at a new building in Croydon, Surrey, as: Lloyd's Register Industrial Division. Lloyd's Register House 29 Wellesley Road Croydon, Surrey CR0 2AJ Telex: 28636, Fax: 01-681 6814



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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'I'A TREINTER (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 9/10	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	προς Ν. Υόρκη 14/12
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	στο Μπότγουντ 16/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΔΗΝΤΕΡ	85	14400	ε. Τιμόρου 12/12
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Τσιταγκόνγκ 6/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Ντάρμπαν 13/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	έπιωλήθη	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	προς Άσσάμπ 9/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	προς Πειραιά 5/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	ε. Τάραντα 10/12
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Κόκοουρα 14/12
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	προς Τζέντα 7/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	προς Ν. Κορέα 3/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374	άρχει Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Ίνδονησία 11/11
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. Αμβούργο 19/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΞΕΣ	84	24643	προς Αίγυπτο 11/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Γιοκοχάμα 25/11	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993	προς Ματάνζας 11/11
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	82	23074	έπιωλήθη	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Πόρτ Άλις 15/12
ΑΓΙΑΣΟΣ	85	36000	προς Γιοκοχάμα 18/11	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633	ε. Σέτε 14/12
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	ε. Βομβάν 16/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	δ. Παναμά 8/12
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Όμισόλυ 13/12
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	προς Καναδά 4/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	προς Ν. Υόρκη 17/12
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	προς Όραν 12/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Γουάλα 26/11
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	προς Βενεζουέλα 19/11	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	προς Σιλικόπ 6/12
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	μετ. «Άδελφή Στάρ» (κ.)	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	προς ΗΠΑ 8/12
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	α. Ρίο Ίανέιρο 22/11	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς Τζακάρα 25/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	προς Μερσίνη 15/12	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	ε. Τζέντα 11/10
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427	δ. Σκώ 12/12	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	προς Φάλαμουθ 16/12
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	προς Μπ. Άϊρες 4/12	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (δ.)	80	15688	ε. Τζέντα 15/12
ΑΘΛΟΝ	79	10428	προς Βανκούβερ 5/12	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Σ. Τζών 12/12
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898	προς ΗΠΑ 3/12	ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. Γιουροπόρτ 21/10
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	προς Τράν 9/12	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	προς Δακάρ 2/12
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Μπιλμπάο 19/11
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	προς Τσιμα 13/11	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Ίαπωνία 12/12
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	δ. Παναμά 5/12	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Ίαπωνία 29/11
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	ε. Ρουέν 18/12	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Τουμπάρδο 27/11
Α'Ι'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Ντηρόιτ 8/12	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Σαλντάνο Μπ. 14/12
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	προς Μομπάι 29/11	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
				ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781	ε. Βανκούβερ 5/12
				ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Ν. Όρελάντ 24/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	προς Μερσίνη 14/12	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Μπαχραϊν 19/12
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	προς Βραζιλία 3/12	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Λάγος 19/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Σωβόνα 15/12	ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	προς Τζακάρα 10/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	προς Αυστραλία 24/11	ΑΝΘΟΣ	79	11000	προς Φιλαδέλφεια 15/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Ν. Όρελάντ 10/12	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	προς Λουάντα 7/11
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΑ	79	12214	προς Σάν Χουάν 8/12
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Σιγκαπούρη 12/12	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Ντάρμπαν 9/12
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	προς ΗΠΑ 9/12	ΑΝΤΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	προς Αυστραλία 7/12	ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	προς Μπαγκόνκ 10/12
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά	ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς Κωνσταντίνα 19/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Σιγκαπούρη 13/12	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	ε. Ρίο Γκρόντε 35/12
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Σκώ 12/12	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Γιουροπόρτ 19/12
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά	ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Σάντος 7/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	πρ. «Τζωρτζία Τ.»	ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	α. Τζέντα 9/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	προς Ν. Όρελάντ 26/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Δομίτια 25/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	προς Ίμμιχαμ 17/12	ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ	72	6666	προς Κέπταουν 2/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	προς Άγγλία	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Κασίμα 9/12
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα	ΑΝΤΙΟΠΗ	72	11931	προς Πόρτλαντ 3/12
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στο Μπαντάρ Άμπας	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	προς Ροστόκ 12/12
ΑΘΑΙΑ	74	23757	ε. Αμβούργο 16/12	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 11/12
ΑΙΑΣ	82	4180	πρ. «Yüksel Güler»	ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	προς Σιγκίντα 14/12
ΑΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Βιτόρια 7/12	ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	προς Μασσάουι 17/12
ΑΙΛΙΝΕ	63	10383	ε. Πειραιά 4/12	ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	προς Ναντάλι 15/12
ΑΙΛΙΝΤΑ	73	23218	προς Μπ. Άμπας 10/12	ΑΠΕΣ	73	16397	προς ΗΠΑ 6/12
ΑΙΚΑΙΟΣ	77	11213	προς Ρεσίφ 30/11	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	προς ΗΠΑ 14/12
ΑΙΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Α. Ανατολή 7/12	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΧΙΙ	66	1506	προς Τουρκία 10/12
ΑΙΚΜΑΝ	77	14530	ε. Λα Παλις 16/12	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Χαμμάμ 15/12
ΑΙΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Σάντος 4/12	ΑΡΑΝ	80	10428	α. Πόρτ Άλμπερτ 27/11
ΑΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Πειραιά 10/12	ΑΡΓΟ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	73	31279	α. Τερνέσι 20/11
ΑΙΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	προς Μουροράν 8/12	ΑΡΓΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	πρ. «Γκόλντεν Σάν»
ΑΙΚΥΩΝ	73	8224	άρχει Πειραιά				
ΑΙΛΑ	80	11584	προς Καλλάο 4/12	ΑΡΕΘΗ	73	13631	ε. Σάν Χουάν 8/12
ΑΙΛΑΡ	69	10373	προς Αλεξάνδρεια 8/12	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	ε. Τζέντα 14/11
ΑΙΛΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	προς Γιβραλτάρ 14/12	ΑΡΗΣ	71	15119	α. Άμστερνταμ 12/12
ΑΙΛΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Γιουροπόρτ 20/12	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	στον Περισκόπιο 21/12
ΑΙΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	προς Ίμμιχαμ 15/12	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ίαπωνία 13/12
ΑΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963	ε. Ντάρμπαν 16/12	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Σάντος 3/12
ΑΙΤΙΣ	79	11000	προς Σιγκαπούρη 14/12	ΑΡΙΟΝ	73	13633	ε. Σάουδα 14/12
ΑΙΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	ε. Σχίζειν 16/12	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Βομβάν 4/12
ΑΙΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ	85	10511	προς Π. Καμπέλλο 1/12	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ε. Αμβούργο 19/12
ΑΙΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	ε. Πόρτ Πίρι 17/12	ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	προς Πόρτ όφ Σπαϊν 6/12
ΑΙΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	προς Κορέα 28/11	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	ε. Ναγκόγια 29/11
				ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Έοβονσουθ 18/12
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	προς Βαλτιμόρη 6/12	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Ύεμένη 28/11
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	ε. Μπάρι 14/12	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Αλεξάνδρεια 30/11
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Γένοβα 7/12	ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	προς Βέλγιο 4/12
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	προς Τσάρλεστον 16/12	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Αμβέρσα 15/12
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	προς Ζανζιβάκ 19/10	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	μετ. «Άρτέμιον» (κ.)
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Βόσερ 7/12	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	προς Κανάριες νήσους 12/11
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	στη Μπαγκόνκ 26/11	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Ίαπωνία 28/11
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	προς Μπαγκόνκ 8/12	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Τζέντα 13/12
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	προς Παπετέ 28/11	ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	76	19633	ε. Ρότερνταμ 17/12
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	ε. Ταρνακόνα 4/12	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Πόρτ Γκίλες 16/12
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Άμβέρσα 6/12	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Άϊόλ.
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Βραζιλία 4/12	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Μονρόβια 12/12
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000	προς Τσιβάν 10/11	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Άκαμπα 15/11
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	ε. Βομβάν 9/12	ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	προς Λουζιτάνα 10/12
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΑΛΟΥΡΥ	74	13633	προς Γιβραλτάρ 11/12				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	προς Ίαπωνία 25/11				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	δ. Παναμά 11/12				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Ντραμπερ 9/12				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς τάνουβιλ 5/12				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΛ	83	20432					

ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	πρός Σίντι Κερύ 1/12	ΔΙΑΣ	71	16379	στο Σουέζ 23/10
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	πρός Τζουμπάι 12/12	ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	πρός Κορέα 23/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	πρός Γιάννου 13/12	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Λιμάι 3/12
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	πρός Ισπανία 16/12	ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309	στον Πειραιά	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	πρός Κεϋχάν 14/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	πρός Ισπανία 9/12	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Δαρδανέλλια 7/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	74	128399	πρός Σ. Κρούα 3/11	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Γκιλόγκ 15/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΝ	78	10350	ε. Παρντίπ 15/12	ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Ν. Όρλεάνη 15/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	υπέστειλε κυπριακή	ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασίλα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙΛ'ΑΟΡ	77	37456	ε. Λισαβόνα 11/12	ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Χόγκ Κόγκ 27/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	πρός Βισμάρ 13/11	ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Σιγκαπούρη 7/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	άρχει Πειραιά	ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Τσάνα 1/12
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	πρός Τομπρούκ 13/12	ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	στον Πειραιά 5/11
ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρός Μανφρεντόνια 15/12	ΕΙΡΗΝΗ Α.	85	12811	πρός Λά Γκούρα 26/11
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	ε. Φρεντερίτα 30/11	ΕΙΡΗΝΗ Φ.	82	90747	πρός Ν. Όρλεάνη 10/12
ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρός Τσιταγκόγκ 5/12	ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	69	2985	στη Ταϊβανία
ΑΥΛΙΣ	79	10993	πρός Τσαρλεστον 14/12	ΕΛΕΝ	60	2091	επώληθη διάλυση
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Πόρτο Καμπέλο 26/11	ΕΛΕΝΗ	82	37811	πρός Σουέζ 18/10
ΑΦΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	πρός Χώρ Φακάν 10/12	ΕΛΕΝΗ ΙΙ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα 3/7/87	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	75	35716	πρός Βανκούβερ 27/11
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	πρός Ν. Υόρκη 26/11	ΕΛΙΖΑ	64	1927	πρός Αγ. Θεοδώρους 5/12
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 20/11	ΕΛΙΣ	69	6006	πρός Άμπιτζάν 3/12
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	δ. Παναμά 5/12	ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	ε. Πειραιά 2/12
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρός Κωνσταντίνα 6/12	ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	πρός Γιβραλτάρ 19/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Χιμέι 14/12	ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (άποθήκη)
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	πρός Μπαντάρ Άμπας 30/11	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίτερ Λέικς
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μπρουνομπουέλα 15/12	ΕΛΛΗ	76	12315	πρός Ίνδονησία 9/12
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Πειραιά 6/12	ΕΛΛΗ	76	11282	α. Σμιζίου 10/12
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ρίο Τανέρο 2/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	πρός Αυσταλία 6/12
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Λάρυμνα 8/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			πρός Γκεμλί 19/11
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	στο Κουϊγκτό 9/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	22135	δ. Παναμά 13/12
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	πρός Στοκχόλμη 4/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Σακάντε 11/12
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005	άρχει Πειραιά	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Ν. Όρλεάνη 13/12
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	δ. Παναμά 10/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	πρός Ιαπωνία 1/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	πρός Αφρική 10/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	85	16605	πρός Ιαπωνία 9/12
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ύψωσε σημαία Μάλτας	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Λός Αντίλες 6/12
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	στο Αϊζέρ 28/11	ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρός Σιγκαπούρη 13/12
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά	ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Πόρτο Ελίζαμπεθ 12/12
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	άρχει Έλεουσίνια	ΕΛΠΙΣ	71	9885	στον Πειραιά 17/11
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	α. Άμστερνταμ 4/12	ΕΜΑ	64	4986	ε. Ναγκόγια 15/12
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά	ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Βρέμη 17/12
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Γιβραλτάρ 17/12	ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Γκιζόν 28/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	πρός Άλγέρι 17/10	ΕΝΑΡΣΙΣ	77	11083	α. Ν. Όρλεάνη 6/12
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Ν. Όρλεάνη 14/12	ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Παριζιάνη 2/12
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	πρός Σιγκαπούρη 10/12	ΕΝΤΕΡΠΡΑΙ'Ζ	85	22208	προς Ευρώπη 15/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας	ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Σιγκαπούρη 9/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	δ. Γιβραλτάρ 28/11	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Π. Κορτές 28/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	πρός Νταμά 5/11	ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Χάμπτον 12/12	ΕΡΜΙΟΝΗ	72	15951	δ. Παναμά 10/12
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρός Ντακάρ 4/11	ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	πρός Χάιφα 8/12
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	πρός Νορβηγίας 3/12	ΕΡΜΙΟΝΗ	77	31329	ε. Σιγκαπούρη 9/12
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	πρός Άκαμπα 25/11	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	πρός ΗΠΑ 28/11
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Μπαντάρ Άμπας 2/12	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Ν. Υόρκη 12/12
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Βάρρι 18/11	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Γένοβα 7/12
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	πρός Μπαντάρ Άμπας 4/11	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Άλεξάνδρεια 9/12
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	πρός Μπαντάρ Άμπας 14/12	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Κοτονόυ 4/12
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Μπλάμπο 14/12	ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	μετ. «Primus» (μ.)
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Λάρνακα 13/12	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Άκαμπα 9/12
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	πρός ΗΠΑ 4/12	ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	πρός Γένοβα 16/12
ΓΚΕ'Ι'Α (δ.)	62	2201	άρχει Πειραιά	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Δ. Αφρική 20/11
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Πόρτο Τάουνσεντ 12/12	ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Πειραιά 16/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	δ. Παναμά 9/12	ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Ταϊβάν 10/1
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ				ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Γκουαϊμάς 28/11
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 10/12	ΖΗΝΩ	81	23100	πρός Νορρογκίγκ 9/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 13/12	ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	πρός Μελβούρνη 16/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	πρός Πόρτο Κέλαγκ 11/12	ΖΙΜ ΜΕΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρ. «Sines»
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	πρός Ταρραγκόνα 29/11	ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856	πρός Μπρισμαίτην 13/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Μπαγκκόγκ 27/11	ΖΙΝΙ	72	13098	πρός Κασσιόγκ 7/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	μετ. «Νόρβ. Ήστερν Μπρίτζ» (ε.)	ΖΥΓΟΣ	76	11348	α. Μονρόβια 12/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 26/11	ΝΑΙΟΠΟΛΙΣ	76	19166	πρός Γκάλβεστον 11/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Χιούστον 9/12	ΝΕΤ'ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	34035	πρός Ιαπωνία 11/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 14/12	ΝΦΑΙΣΤΟΣ	81	16700	α. Ν. Όρλεάνη 11/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Γιοκχάμα 5/11	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	83	45025	πρός Λισαβόνα 1/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	δ. Παναμά 24/11	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	61	58397	στο Φάλλμπεκ 21/12
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρός Μπετζάγια 12/11
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Μοτ Λόντον 7/12	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	στον Περσικό 15/12
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646	ε. Λίβερπουλ 12/12	ΘΕΚΟΣ	78	16685	πρός Μαγιουάνα 18/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Ροζάριο 5/12	ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904	ε. Έπτανήσα 16/12
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α	71	16306	πρός Ίταλία 12/12	ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	πρός Κιούρε 15/10
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει Πειραιά	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	στον Πειραιά
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	πρός Σκόλνιβικ 12/12
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Μπαντάρ Άμπας 3/12	ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	στην Έλεουσίνια 25/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Κόντινεντ 4/12	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Βαρκελώνη 2/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Νεμρούτ Μπαϊ 24/11	ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Ιαπωνία 15/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	ε. Λοριέν 3/12	ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	πρός Ίνδονησία 12/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Τζέντα 13/12	ΙΑΣΩΝ (δ.)	76	51546	πρός Τζακάρα 29/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Κίνα 21/11	ΙΑΚΑ ΡΗΘΕΡ	71	6631	πρός Ίμμιχαμ 16/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264	πρός Τουρκία 11/12	ΙΑΓΚΑ	78	15688	ε. Ρότερνταμ 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Άντεν 30/11	ΙΟΝΙΑ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	μετ. «Sea Mozart» (κ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Τζακάρα 24/11	ΙΟΝΙΑ ΚΙΓΚ	68	16227	πρός Σάφι 8/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Ρίο Τανέρο 28/11	ΙΟΣ	85	34400	πρός Ίταλία 9/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	α. Σάο Φραντίζκο 10/12	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Πόρτο Κέμπα 6/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Ίντσον 5/12	ΙΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	ε. Σαγκάι 5/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	πρός Νιγηρία 1/12	ΙΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	πρός Αγ. Θεοδώρους 12/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Ιαπωνία 16/12	ΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	ε. Άλεξάνδρεια 11/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	86	17199	στο Ντουμπάι 18/12	ΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Γουλιμγκτον 15/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Σαλβαντόρ 13/12				ε. Σαλβαντόρ 12/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Ν. Υόρκη 7/12	ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	πρός Τζακάρα 14/12
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	πρός Μπουσάν 30/10	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	επισκευές Φλάσιγκ 18/12
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Κωνσταντίνα 14/12	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρ. «Gema Phosphate»
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Σαντιάγκο 7/12	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	πρός Δ. Αφρική 15/12
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Ίνδονησία 22/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	πρός Ιαπωνία 19/11	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Άμβέρσα 19/12
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Αύγουστα 10/12	ΚΑΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Βενετία 6/12
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Ραβέννα 9/12	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Πόρτο ντε Μπουκ 8/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός Άγκλεθίρας 14/12	ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Προβιντένς 6/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Βρέμη 11/12	ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Καράτσι 15/12
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	δ. Ντ. Άντερ 27/11	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Μπελμ 28/11
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγης Μπάλτικ»				
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	πρός Ιαπωνία 2/12				

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	α. Σιγκαγό 10/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ουμ Κουάδρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Καράτσι 24/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Μαρόκο 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	α. Σπλιτ 11/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	ε. Ν. Υόρκη 13/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Κωνσταντιν 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Ν. Υόρκη 3/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	προς Περσικό 9/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Ν. Υόρκη 13/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	προς Μπαγκκόκ 7/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	προς Σιγκαπούρη 15/11
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212	προς Καράτσι 12/12
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Μασσαλία 4/12
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	επισκευές Πειραιά 20/10
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπ.χ)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Νάπολη 17/12
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	στη Βηρυτό 12/12
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Αυστραλία 6/12
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Σιγκαπούρη 2/12
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	επιπλήθη
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πειραιά 14/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς Ισπανία 11/12
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Φιουμτσίνο 11/12

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	προς Ιταλία 15/12
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	προς Ρότερνταμ 10/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	ε. Δρέσδεν 11/10
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	προς Νιγηρία 1/11
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ν. Υόρκη 28/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	προς Ιαπωνία 13/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820	ε. Αουλέα 2/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	προς Σιγκαπούρη 13/12
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σάο Φραντζίσκο 11/12
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	μετ. «Amos» (π.)
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ε. Σιγκαπούρη 14/12
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	α. Σαβόνα 11/12
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Σουηδία 2/12
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	προς Καβάλα 95/12
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	προς Λάγος 29/11
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	μετ. «Zodiak»
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Λάγος 14/11
ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10063	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	προς Φριμάντλ 6/12
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς ΗΠΑ 27/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	προς Ντάρμπαϊν 30/11
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Ν. Υόρκη 11/12
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Αλεξάνδρεια 10/12
ΚΡΗΤΗ ΚΑΡΝΕΤ	82	11500	προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 12/12
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΑΝΤ	86	13100	προς Μομπάσα 15/12
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Πειραιά 17/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	δ. Παναμά 15/12
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	στον Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Σιγκαπούρη 15/12
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Μελβούρνη 10/12
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Θεσσαλονίκη 15/12
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κων/πολη 19/11
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	προς Ισπανία 3/12
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	προς Μαρακάιμπο 5/12
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Χαλδία 1/11
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	προς Κεμπότουν 4/12
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Ταρραγκόνα 14/12
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	προς Ν. Αμερική 30/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Κεϋχάν 6/12
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 7/12
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	προς Πόρτ Σαϊντ 27/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Φουτζέιρα 15/12
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ	82	11500	α. Ίντσον 26/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Αιγούστα 9/12
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Μπριόνι 30/11
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσντον 16/12
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	προς Βόλο 13/12
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	προς Άνναμπα 28/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Ν. Μαγκάλωρ 10/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Μπαχράϊν 17/12
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Ντουμπάι 1/12
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Βενετία 10/12
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	προς Ρότερνταμ 3/12
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ε. Ρίο Τανέιρο 9/12
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	προς Ιαπωνία 28/11

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	προς Καστέλλον 28/11
ΛΑΚ Π.	68	9118	στο Καράτσι 3/12
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Μασσαλία 15/12
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Ίκονιο 18/12
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Φλάσσινγκ 9/12
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	προς Μπαντίρμα
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Κατονού 23/11
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	προς Νταμάμ 10/12
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	στο Νουαντιμπού 7/12
ΛΕΝΤΑΤ'ΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σιτσιουπάλ
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Χάλιφαξ 1/11
ΛΕΩΝ	76	11049	ε. Πομπόνι 12/12
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 4/12
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Παλέρμο 14/12
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Σ. Τζών 9/12
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	α. Φουτζέιρα 16/12
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Κίνα 9/12
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Χάου Πόιντ 14/12
ΛΙΚΑ	76	61615	πρ. «Northans Elma»
ΛΙΜΠΕΤΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200	προς Ιαπωνία 10/12
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	προς Καραϊβική 5/12
ΛΙΤΣΑ	77	6228	προς Καλαμπάτ 21/11
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άρχει Βασιόρα
ΛΟ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Μπιλμπάο 6/12
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Τσιταγκόκ 8/12
ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Ορλεάνη 8/12

ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ν. Ορλεάνη 10/12
ΛΥΔΙΑ II	72	10008	πρ. «Μεσοορία»
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	προς Πειραιά 17/12
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Jarama»
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Κόντινεντ 28/11
ΜΑΖΛΑ II (δ.)	65	2676	ε. Σ. Λουί ντι Ρόν 11/12
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Λάγος 18/11
ΜΑΙΡΗ	68	22391	προς ΗΠΑ 8/12
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Γουαδουά 14/12
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Ν. Ορλεάνη 5/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Ν. Ορλεάνη 15/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	προς Κων/πολη 24/11
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065	μετ. «Χίος Γκρέις» (ε.)
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	προς Τρίπολη 4/12
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	δ. Παναμά 15/11
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064	μετ. «Χίος Ντιγκνιτ» (ε.)
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Ναγκόγια 11/12
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς Κόδιξ 14/12
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Σάν Φραντζίσκο 10/12
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	προς Βόλο 11/12
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	προς Πειραιά 8/12
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	στη Σύρο 11/12
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	προς Σκίπκιντα 5/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	στον π. Όρινόκο 19/12
ΜΑΡΑΦΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	στον Πειραιά
ΜΑΡΑΚΑ'ΙΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ε. Τζέντα 28/11
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	προς Σάντος 13/12
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	προς Οράν 9/12
ΜΑΡΗΓΟ Κ.	74	9800	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 30/11
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	προς Σβέλγκεν 14/12
ΜΑΡΙΑ	81	29761	προς Ρίο Τανέιρο 7/12
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Σικάγο 10/12
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	προς Τάουναβιλ 7/12
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	προς Δ. Αφρική 13/12
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	επιπλήθη
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Ν. Ζηλανδία 10/12
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ε. Τσιταγκόκ 4/12
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	προς Μέγαρα 1/12
ΜΑΡΙΓΟ	72	9824	προς Ντάρμπαϊν 18/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Πειραιά 16/12
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	ε. Αλεξάνδρ 6/12
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Αρακάζου 9/11
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς ΗΠΑ 1/12
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Μπουένος Άιρες 3/12
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	προς Χιούστον 15/11
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	προς Ν. Ορλεάνη 15/12
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Γκίλγκοκ 24/11
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Ντάρμπαϊν 3/12
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	α. Τζέντα 10/12
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Ραβέννα 11/12 *

ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	προς Τζέντα 15/11 *
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Τσίμπα 14/12
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	προς Πασαγιές 18/12
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	άρχει Πειραιά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	προς Κωνσταντιν 21/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Μπουσάν 15/12 *
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Χιούστον 10/12 *
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998	ε. Ν. Ορλεάνη 2/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563	προς Γρενάδα 1/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585	ε. Ν. Ορλεάνη 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Χιούστον 10/12
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 11/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1586	προς Χιούστον 9/12
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	δ. Παναμά 2/12
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ όφ Σπαϊν 30/11
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΝ	70	1582	άρχει Ν. Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570	άρχει Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	επιπλήθη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άρχει Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	δ. Παναμά 2/12
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Ορλεάνη 20/11
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	επιπλήθη
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	προς Ν. Ορλεάνη 14/12
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Αρούμπα 10/12
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πειραιά 16/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ε. Ν. Ορλεάνη 13/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	προς Μπαρμπάντος 13/12
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	άρχει Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Βαλτιμόρη 13/12
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	στο Γκιζάν 30/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	προς Μοντέγκο Μπαϊν 28/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Κίγκτον 14/12
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	προς Μεξικό 29/10
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	προς Γουιάνα 9/12
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Τσαγκουαράμας 12/12
ΜΙΝΟΣ	75	28082	προς Ν. Κορέα 15/12
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Ρουέν 11/12
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	προς Τόκιο 7/12
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Δ. Αφρική 1/12
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Κόρπους Κρίστι 10/11
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23967	α. Καράτσι 7/11
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	προς Πόντα ντό Ούμπου 22/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Άμβέρσα 18/12
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Κάμπελ Ρίβερ 6/12
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Νικισό 8/12
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Ελλάδα 11/12
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	προς Μπρισμαϊν 13/12
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	επισκευές Πειραιά
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	προς Ιταλία 15/12
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	προς Βραζιλία 18/12
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	προς Αιγούστα 26/11
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	προς Γουονσάν 3/12
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	προς Φιλαδέλφεια 11/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	προς Αρούμπα 9/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	προς Τσίμπα 30/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Τέμα 22/11
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά

α. Ν. Ορλεάνη 10/12
πρ. «Μεσοορία»
προς Πειραιά 17/12
πρ. «Jarama»
προς Κόντινεντ 28/11
ε. Σ. Λουί ντι Ρόν 11/12
προς Λάγος 18/11
προς ΗΠΑ 8/12
προς Γουαδουά 14/12
α. Ν. Ορλεάνη 5/12
α. Ν. Ορλεάνη 15/12
προς Κων/πολη 24/11
μετ. «Χίος Γκρέις» (ε.)
προς Τρίπολη 4/12
δ. Παναμά 15/11
μετ. «Χίος Ντίγκιντς» (ε.)
προς Ναυγκάινα 11/12
προς Κάδιξ 14/12
α. Σάν Φραντζίσκο 10/12
προς Βόλο 11/12
προς Πειραιά 8/12
στη Σύρο 11/12
προς Σκίνατς 5/11
στόν π. Ορινόκο 19/12
στόν Πειραιά
ε. Τζέντα 28/11
προς Σάντος 13/12
πρ. Ορνάν 9/12
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 30/11
προς Ξβέλγκεν 14/12
προς Ρίο Τανέϊορ 7/12
α. Σάγκο 10/12
προς Τσουναβίλ 7/12
πρ. δ. Αφρική 13/12
επωλήθη
πρ. Ν. Ζηλαυδία 10/12
ε. Τσιταγκόνκ 4/12
προς Μέγαρα 1/12
πρ. Ντάρμαν 18/11
α. Πειραιά 16/12
ε. Ασιόδες 6/12
πρ. «Αρακάου 9/11
πρ. ΗΠΑ 1/12
ε. Μπουένος Άιρες 3/12
πρ. Χιούστον 15/11
πρ. Ν. Ορλεάνη 15/12
πρ. Γκίλχογκ 24/11
ε. Ντάρμαν 3/12
α. Τζέντα 10/12
πρ. Ραβέννα 11/12 *

πρ. Τζέντα 15/11.
α. Τοίμα 14/12
πρ. Πασαγιές 18/12
πρ. Πειραιά
πρ. Κωνσταντζά 21/11
πρ. Μπουσάν 15/12 *
α. Χιούστον 10/12
πρ. Ν. Ορλεάνη
ε. Ν. Ορλεάνη 2/12
πρ. Γρενάδα 1/12
ε. Ν. Ορλεάνη 5/11
α. Χιούστον 10/12
πρ. Πειραιά
ε. Ν. Ορλεάνη 11/11
πρ. Χιούστον 9/12
δ. Παναμά 2/12
πρ. Ν. Ορλεάνη
ε. Πόρτ οφ Σπαϊν 30/11
πρ. Ν. Ορλεάνη
πρ. Ν. Πειραιά
πρ. Ν. Ορλεάνη
επωλήθη
πρ. Ν. Ορλεάνη
δ. Παναμά 2/12
ε. Ν. Ορλεάνη 20/11
επωλήθη
πρ. Ν. Ορλεάνη 14/12
πρ. Άρουμπά 10/12
ε. Πειραιά 16/11
πρ. Πειραιά
ε. Ν. Ορλεάνη 13/11
πρ. Μπαρμπάντος 13/12
πρ. Ν. Ορλεάνη
ε. Βαλτιμόρη 13/12
στό Γκιζάν 30/9
πρ. Μοντέγκο Μπαϊ 28/11
α. Κίγκτον 14/12
πρ. Μεξικό 29/10
πρ. Ν. Ορλεάνη
πρ. Γουιάνα 9/12
α. Τσαγκουαράμας 12/12
πρ. Ν. Κορέα 15/12
ε. Ρουέν 11/12
πρ. Τόκυο 7/12
πρ. δ. Αφρική 1/12
α. Κόρπορε Κρίστι 10/11
α. Καραότι 7/11
πρ. Πόντα ντό Ούμπου 22/11
ε. Άμβέρσα 18/12
α. Κόμπελ Ρίβερ 6/12
ε. Νικίσκι 8/12
πρ. Έλλαδα 11/12
πρ. Μπρισμπαϊν 13/12
επισκευές Πειραιά
πρ. Ίταλια 15/12
πρ. Βραζιλία 18/12
πρ. Αύγουστα 26/11
πρ. Γουονάν 3/11
πρ. Φιλαδέλφεια 11/12
πρ. Άρουμπά 9/12
πρ. Τσιμα 30/11
ε. Τέμα 22/11
πρ. Πειραιά

ΜΠΡΗΖ.....	64	35082	α. Έλευσινα 9/12	ΠΑΣΙΘΕΑ.....	71	80225	προς Καλλού 25/10
ΜΠΡΗΜ.....	85	25227	προς Κέυ Γουέστ 13/12	ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813	ε. Άκαμπα 18/11
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	77	13382	στη Βομβή 3/12	ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585	προς Ρόδο 8/12
ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277	ε. Μπουένος Άιρες 12/12	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ.....	85	25000	ε. Βανκούβερ 10/12
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.).....	69	51705	προς Άρούμα 15/11	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).....	77	125947	προς Περισκό 19/12
ΝΑΪ'ΑΝΤ.....	75	35561	ε. Άμστερνταμ 17/12	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.....	71	16306	ε. Χοντίενα 27/10
ΝΑΤΑ.....	77	9359	ε. Ντόρμπαν 9/12	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297	προς Ίταλία 29/11
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.....	53	3577	ἀργεί Κενίτρα	ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	προς Τζέντα 15/12
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.....	78	9773	ξένα συμφέροντα	ΠΕΛΙΑΣ.....	67	1183	προς Ταρτούς 30/11
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207	ε. Σιγκαπούρη 16/12	ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	προς Άντοφαγκάστα 13/12
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478	προς Λίβερπουλ 18/12	ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	ε. Ραβέννα 12/12
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478	προς Βομβή 9/12	ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	29700	ε. Ν. Όρλεάνη 12/12	ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ.....	70	1586	προς Σμύρνη 14/12
ΝΕ'ΙΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.....	71	1997	α. Έλευσινα 8/12	ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ.....	82	2477	ε. Πειραιά 26/8
ΝΕΛΑ.....	66	12259	προς Βάρνα 1/12	ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742	ε. Πειραιά 26/10
ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	α. Γιοκχόμα 14/12	ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	προς Ρίτσαρντς Μπαί 4/12
ΝΕΝΑ.....	74	39866	α. Πιομπόν 4/12	ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624	ε. Τζέντα 7/12
ΝΕΟΤΗΣ.....	71	9082	μετ. «Νέος» (κ.)	ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ.....	82	37000	προς Σιγκαπούρη 12/12	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399	προς Μέγαρα 16/12
ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773	προς Κίνα 10/12	ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	ἀργεί Πειραιά
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	στο Έλ Χάκλ (ἀποθήκη)	ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	προς Πόρτ Σουδάν 3/12
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605	ε. Ραβέννα 15/12	ΠΕΤΡΟΛΑ 141.....	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972	προς Όδησσό 6/12	ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494	προς Γιβραλτάρ 2/12	ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689	προς Ζουετίνα 16/12	ΠΕΤΡΟΛΑ 144.....	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601	προς Νοβοροσίτσκ 5/12	ΠΕΤΡΟΛΑ 145.....	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ.....	71	6737	προς Άκαμπα 22/1	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.).....	77	45755	προς Χιούστον 3/12
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769	ε. Καρταγένα 13/12	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	78	31368	προς Ν. Όρλεάνη 25/11
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	74	44699	α. Τεργέστη 3/12	ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749	προς Ντακάρ 9/12
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ.....	70	6702	ε. Φώκλαντ 22/1	ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.).....	81	24021	ε. Βομβή 14/12
ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	ε. Ίντσον 20/10	ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	α. Κοκόλα 17/12
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.....	64	6163	ἀργεί Πειραιά	ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	ἀργεί Λομπίτο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	72	19162	α. Κοράτσι 15/12	ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768	προς Μπόνου 13/12
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	74	56960	προς Δ. Αφρική 10/11	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	16014	προς Σαντάντερ 4/12
ΝΙΚΥ.....	73	14667	προς Ίνδια 2/12	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852	προς Πόρτ Κάρτιερ 11/12
ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	δ. Παναμά 8/12	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194	ε. Σιγκαπούρη 16/12
ΝΙΝΗ.....	75	16629	ε. Ν. Υόρκη 8/12	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	85	15880	προς Σμύρνη 9/12
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300	ε. Γκόουβ 11/12	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976	ε. Δαμιέτα 13/12
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	54	7701	διαγράφεται	ΠΟΠΗ.....	67	11002	ε. Άνκονα 10/12
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ.....	84	36300	προς Κορέα 11/12	ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	ε. Άνκονα 10/12
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854	ε. Ν. Όρλεάνη 15/12	ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.....	70	4800	προς Καζαμπλάνκα 9/12	ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	68	10691	α. Καζαμπλάνκα 2/10
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ.....	70	4797	προς Καζαμπλάνκα 9/12	ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)
ΝΤΕΒΟΝ.....	81	10076	α. Αλεξάνδρεια 7/12	ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	78	6300	προς Σάντος 13/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	74	14523	α. Κόρπους Κρίστι 5/12	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929	προς Πόρτ Άρβουρ 1/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.....	77	15320	επιβλήθη άλλοδαπούς	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	α. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 6/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ.....	77	15320	επιβλήθη άλλοδαπούς	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724	προς Κόλπο ΗΠΑ 30/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.....	77	15320	ε. Ν. Υόρκη 11/12	ΠΡΟΣΠΟΡΟΣ.....	72	3166	ε. Τάραντα 15/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	ε. Σάντος 31/10	ΠΥΡΓΟΣ.....	78	1592	προς Βενετία 11/12
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	72	9710	προς Δακάρ 13/12	ΠΥΡΡΟΣ.....	77	14072	στο Κουίντερο 3/12
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.....	71	9049	ε. Νάπολη 17/12	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	προς Άγγλία 4/12
ΝΤΟΒΕΡ.....	81	13598	ε. Νάπολη 17/12	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.).....	77	18325	ε. Πειραιά 11/12
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17744	ε. Τσιβιταβέτσια 15/12	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.).....	79	32023	α. Πειραιά 4/12
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.....	78	15229	α. Σάντος 12/12	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.).....	78	69016	α. Πειραιά 4/12
ΝΤΩΦΙΝ (δ.).....	68	999	ε. Άμβούργο 19/12	ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ.....	77	5802	προς Ρότερνταμ 13/12
ΟΒΕΛΙΣ (δ.).....	77	31715	υπέστειλε λιβεριανή	ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999	προς Χαλκίδα 14/12
ΟΘΟΝΗ (δ.).....	71	17355	προς Σουηδία 11/12	ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	προς Μπαρίλα 24/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	86	24253	προς Πασίτ Γκουντάγκ 15/12	ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573	α. Πειραιά 9/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ.....	86	35600	ε. Σακνάντε 8/12	ΡΕΓΚΙΟΥΛΟΥΣ ΣΤΑΡ.....	58	3985	προς Τζιμπουτί 11/11
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.....	86	24253	ε. Ρόουμα 10/12	ΡΕΝΕΣΙ.....	70	11716	ε. Πειραιά 24/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	86	24253	προς Μπαγκόγκ 23/11	ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ.....	67	3999	δ. Κωνσταντή 28/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΤΕΝΣ.....	86	24253	προς ΗΠΑ 4/12	ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ.....	77	9774	ε. Άμβέρσα 16/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600	ε. Ταχεχάρα 5/12	ΡΗΤΕΝΤ ΣΚΑ'Υ.....	70	15769	προς Άλιγία 2/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	86	35600	ε. Λός Άντζελες 8/12	ΡΗΤΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ.....	65	8021	προς Πότι 6/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ.....	86	35600	προς Ρότερνταμ 12/12	ΡΙΚΙ (μ.).....	85	25250	προς Γουαταγκάμα 12/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600	προς Ιαπωνία 11/12	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	προς Τζέντα 9/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ.....	86	24253	επισκεύες Πειραιά	ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	ε. Φινλαδέλφεια 11/12
ΟΛΥΜΠΙΑ.....	66	3400	προς Άμπιτζάν 5/12	ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	α. Ντουάλα 4/12
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	71	9709	προς Άμπιτζάν 5/12	ΡΟΥΛΑ.....	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178808	ἀργεί Πειραιά	ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ.....	74	13633	ε. Γάνδη 9/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.).....	82	35417	ε. Τσιμπα 13/12	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644	α. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	77	14722	στο Κερμέκ 19/12	ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490	προς Χάμπτον 15/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.....	77	14644	ε. Άκαμπα 18/12	ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).....	77	19742	προς Άμβέρσα 17/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879	προς Πρέσκοι 1/12	ΣΑΝ Π.....	81	35522	προς Ιαπωνία 18/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ.....	84	17879	προς Άλγερ 18/11	ΣΑΝ ΤΖΟΝ.....	79	10600	προς Δ. Αφρική 1/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.).....	74	18204	ε. Βοστώνη 8/12	ΣΑΝ ΤΖΟΝ.....	71	9077	ε. Βενετία 13/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ.....	77	14644	ε. Νιτηρόιτ 1/12	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	71	9084	ε. Βομβή 10/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ (δ.).....	75	43744	προς Τεργέστη 13/12	ΣΑΝΤΡΑ'ΙΖ.....	75	1999	ε. Σάνταβαλλ 1/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	76	66259	προς Μπράνς 17/11	ΣΑΞΕΣΟΡ ΙΙΙ.....	76	16993	προς Βραζιλία 11/12
ΟΛΥΝΘΙΑ.....	72	11946	ε. Γκόνβια 17/12	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402	προς Μπιλμπάο 7/12
ΟΡΑΜΑ (δ.).....	73	20768	α. Μάντρε ντέ Ντέους 1/12	ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001	ἀργεί Λομπίτο
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946	προς Τουρκία 3/12	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	προς Άγκόλα 4/11
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20669	προς Λόγος 7/12	ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ.....	73	9619	πρ. «Polnoir»
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.).....	70	17485	στο Μπαντάρ Άμπας	ΣΕΡ ΤΖΟΝ.....	78	10995	ε. Τσιταγκόγκ 13/12
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).....	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας	ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.).....	76	81438	ε. Πειραιά 10/10
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	77	16505	προς Α. Ανατολή 5/12	ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	ε. Τζέντα 9/12
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).....	76	81106	προς Αίγυπτο 9/12	ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	προς Μουδανιά 1/12
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491	ε. Σίδνευ 9/12	ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767	ε. Μπαρ 24/11
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237	προς Ίνδονησία 4/11	ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥΤ.....	72	3018	πρ. «Lindenwood»
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	προς Μαπούτο 18/11	ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.).....	74	17724	προς Κωνσταντή 4/12
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400	ἀργεί Πειραιά	ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465	προς Κόλπο ΗΠΑ 16/12
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΗΛΙΑΝΗ.....	71	4995	προς Τρίπολη 10/12	ΣΙΔΩΝ.....	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.....	82	35127	προς Ρουμανία 14/12	ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	ε. Δαμιέτα 10/12
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ.....	77	82207	προς Τουμπάρδο 8/12	ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι ΜΠΕΞ.....	76	11866	ε. Μερσίνη 19/11
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	προς Βραζιλία 6/12	ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272	προς Ραβέννα 16/12
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	23693	ε. Βαλτιμόρη 13/12	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ.....	84	13750	α. Άμβούργο 19/12
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	20784	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 13/12	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	77	11272	ε. Τσιμπα 13/12
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	82	35127	προς Ίνδονησία 10/12	ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ.....	78	11272	προς Τζιμπουτί 4/12
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545	ε. Σεπετίμα 5/12	ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ.....	75	8981	προς Άμπιτζάν 4/12
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ.....	80	11961	α. Σιγκαπούρη 11/10	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	προς Άκαμπα 25/11
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16640	προς Χαλκίδα 8/12	ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911	ε. Τενερίφ 16/12
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.).....	86	17800	προς Μπουργκας 4/12	ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	α. Έλευσινα 16/12
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	75	8960	ε. Κων/πολη 7/12	ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι ΛΑΝΤ.....	85	10511	ε. Μελβούρνη 14/12
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.).....	80	42236	προς Μέγαρα 15/12	ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ.....	70	9077	ε. Οζάκα 16/12
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (δ.).....	78	198163	προς Πειραιά 85/12	ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ.....	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΑΡΘΕΝΟΝ.....	73	33991	προς Τακόμα 4/12	ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	δ. Κωνσταντή 28/11
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163	ἀργεί Πειραιά	ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	ε. Μπρέικ 15/12
ΠΑΡΜΕΝΙΟΝ.....	73	11783	α. Σιγκαπούρη 8/12	ΣΟΦΟΥΛΑ.....	76	3814	προς Βαρκελώνη 15/12
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355	α. Νόρθπορτ 16/12				
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127	α. Σάντος 14/12				

ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Τζέμπελ Άλι 13/12	ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Μεθύλ 20/11	ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Καναδά 16/11
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	πρός Τζάκνοβολ 8/12	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Άρσουλ 8/12
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Ν. Κορέα 13/11	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	α. Ρός Τανούρα 8/10
ΣΤΑΛΟ 2	68	22118	πρός Ίνδια 21/11	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Ν. Κορέα 17/11
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Κωνσταντίνα 14/12	ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός Σιγκαπούρη 15/12
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	πρός Α. Τσάρλς 29/11	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρός Γιοκοχάμα 10/12	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	δ. Παναμά 8/12	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α.	87	25000	ύψωσε λιβεριανή
				ΦΕΥ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	ε. Νιούκασλ 30/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Άμαμαπάρε 10/12	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	πρός Μπατάγκας 13/12
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	πρός Χάι Πόιντ 10/12	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049	πρός Ίνδονησία 8/12
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	πρός Νιγηρία 8/12	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	πρός Ν. Άφρική 8/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	α. Λούπ Τέρμιναλ 6/12	ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	α. Βανκούβερ 6/12
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Βιτόρια 12/11	ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22577	στον Χόγκ Κόγκ 4/11
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	δ. Παναμά 10/12	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Ρός Τανούρα 14/12
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	α. Πειραιά 28/11	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Ν. Ύρκη 20/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Πειραιά 22/11	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Γιαμπούκκα 8/12
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	στο Λά Αμπερντάντ (άποθήκη)	ΦΙΝΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	αργεί Πειραιά
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	πρός Γκίμπερ 3/12	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	στη Ν. Ύρκη (άποθήκη)
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	ε. Λεμεσό 15/12	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	α. Άσνοντ 14/12
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	πρός Αιγυπτία 16/12	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Πειραιά 9/12
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	μετ. «Lahesis» (κ.)	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Γιάννου 10/12
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Άγ. Βικέντιο 3/12	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Ίντσον 30/11
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Κελάνη 2/12	ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Πειραιά 9/12
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Άλγερ 27/11
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	πρός Δουβλίνο 4/12	ΦΟΙΝΙΞ (δ.)	72	2895	πρ. «Θητα Άργώ»
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275	ε. Τζιμινγκάμ 18/12	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	αργεί Πειραιά
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229	πρός Μαϊάμι 4/12	ΦΟΡΟΥΜ Α' ΛΑΝΤ	76	18933	επισκευές Σιγκαπούρη 19/9
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Χιούστον 18/11	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Κασσιούγκ 18/12
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	πρός Ταρτούς 6/12				
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Χαλκίδα 3/12	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στον Περσικό 17/11
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Ποχάγκ 25/11	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Τόκυο 19/11
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Φουτζέιρα 10/12	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ αλ Ζουμπαίρ
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Γκιζάν (άποθήκη)	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ύψωσε λιβεριανή
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	μετ. «Catherine V.» (Μπχ.)	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	77	48938	στον Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	πρός Φιλαδέλφεια 14/12	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Χώρ Φακάν 3/12
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Λέγκχορν 15/12	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	πρός Λονδίνο 16/12
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Μίνα Ραούσουντ 14/12	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Μπαγκόγκ 125/12
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	πρός Π. Όρντ 18/11	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρός Η.Α.Ε. 15/10
Τ Ο Ξ Ο Τ Η Σ	74	19166	μετ. «Τόξο» (κ.)	ΦΡΗΝΤΟΝ	78	14584	πρ. «Domina»
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	πρός Βιτόρια 26/11	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Ίαπωνία 18/12
ΤΟΡΑΖ	85	28000	πρός Άκομπα 3/12	ΦΡΟΣΤΥ	73	6680	ε. Πειραιά 24/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	πρός ΗΠΑ 30/11	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. Κασσιούγκ 23/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Ίταλία 15/12	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Ναύπλιο 11/12
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ Ι.	68	2760	πρός Κουάτσακόλκος 30/11				
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	πρός Κιούρε 13/12	Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 14/12
ΤΡΕΖΟΥΡ Α' ΛΑΝΤ	74	13639	αργεί Πειρά	ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ	77	39366	α. Γόνδη 11/12
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Ρίο Γκράντε 10/12	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Παναμά 29/11
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Τσιουγούν 22/11	ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	αργεί Πειραιά
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	στη Βρέστη 18/11	ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	επισκευές Πειραιά 12/12
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680		ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527	επισκευές Πειραιά 5/11
				ΧΙΟΝ	82	36202	πρός Μπρισμπίρν 7/12
ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Περσικό 29/11	ΧΙΟΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	πρός Μπελαγούν 12/12
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Ν. Όρλεάν 4/11	ΧΙΟΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός Χάλφαξ 2/12
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	μετ. «Hercules» (κ.)	ΧΙΟΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Χάμπτον 6/12
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Ήρακλειόν 12/12	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάν 28/11
ΦΑΔΕΡ	77	17323	ε. Κάρντιφ 15/12	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	ε. Σιγκαπούρη 9/12	ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500	μετ. «Trans Effort» (λ.)

Προσφορά των «Ναυτικών Χρονικών» πρός τους Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια των συνεχών προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ενημέρωση των ναυτικών μας γύρω από τά θέματα πού τούς άπασχολούν άμεσα αλλά και γιά τά γενικότερα θέματα και προβλήματα τής Ναυτιλίας, έχουν καθιερώσει μιά ειδική προσφορά γιά νά μπορέσουν όσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί άναγνώστες.

Ή ειδική προσφορά, ή όποία ισχύει και γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεία του Πειραιώς των Έταιριών στά πλοία των όποιών ύπηρετείτε δραχμές 4.500 (έναντι δρχ. 7.000 τής κανονικής ετήσιας συνδρομής).

— Γιά 24 τεύχη άποστελλόμενα ταχυδρομικώς σέ όποιοδήποτε σημείο τής Ελλάδος δραχμές 5.000 (έναντι δρχ. 7.000 τής κανονικής ετήσιας συνδρομής).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές των «Ναυτικών Χρονικών», μέ τήν ειδική τιμή των δρχ. 5.000 συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο και ταχυδρομείστε το, άποστελλοντας ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ή τραπεζική έπιταγή εις διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Ειδικότητα:.....

Διεύθυνση άποστολής του τεύχους:.....

.....

Στοιχεία πληρωμής:.....

Παρακαλώ ή συνδρομή νά άρχίσει άπό:.....

Ύπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμες

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

δ = έληθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μεταγενέστερες σε ...
* = άνευφάλατο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	ε. 'Αμβέρσα 1951	ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	ε. 'Ιντσόν 15/1
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Κωνσταντίνα 27/12	ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρός Σιγκαπούρη 16/1	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	πρός Συρία 31/12 *
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	πρός Σάντος 6/1	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Π. Γουλάκοι 10/1
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	πρός Πειραιά 13/1	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	όργει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349	μετ. «Σεβαστή» (Μπχ.)	ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Μπορντώ 16/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110	α. 'Αμβούργο 16/1	ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	πρός Μπέρμπερα 9/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Π. Καμπέλο 24/12	ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Ούλσάν 26/12
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	69	10182	πρός Τάμπα 31/12	ΑΝΙΤΑ (φ.λ.)	76	4617	ε. Τακρόντι 12/1
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/1	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Κόρπους Κρίσι 14/1
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	στη Μανίλα 13/1	ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	α. Πειραιά 1951
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	πρός 'Ακομα 11/1	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7432	ε. Πειραιά 21/1
ΑΓΙΟΣ ΘΑΔΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρός Παράναγκουα 12/1	ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Πειραιά 19/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 18/9	ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρός Μαντράς 29/12
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	α. Καραίσι 20/12	ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 4/1
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	επωλήθη άλλοδαπούς	ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Λάγος 9/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ΕΤΑ Γένοβα 22/1	ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	α. Χόγκ Κόγκ 25/12
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Μπελαγούαν 13/1	ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Πειραιά 10/1
ΑΕΛΩ	78	36548	πρός Αιγύπτου 15/1	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273	πρός 'Ιαπωνία 8/1
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Λουάντα 21/10	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Γκντίνσκ 7/1
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	πρός Μπαρλέτα 15/1	ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρός 'Ιράν 23/12
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΙΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Σιγκαπούρη 16/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	πρός Γιβραλτάρ 17/1	ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	στο Σουέζ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Τουάπας 17/1	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Βομβάη 13/11
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Μοντεβιδέο 2/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	πρός Σουέζ 15/1	ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Τομακομάϊ 1751
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	πρός 'Ιαπωνία 15/1	ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	ε. Σάντος 16/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΞΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Μπαχραϊν 1/1	ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Ντόρμπαν 14/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	ε. Πειραιά 9/1	ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρός 'Ιαπωνία 18/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός 'Ινδία 15/1	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Ι.Χ. (κ.)	70	1437	α. Λισσαβόνα 7/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρός 'Αρούμπα 9/1	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	ε. Σεβίλλη 21/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	έπισκευές Λαούριο 5/1	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός 'Αλγέρι 12/1
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	πρός Ταρραγκόνα 11/1	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872	πρός Κωνσταντίνα 20/12
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	πρός ΗΠΑ 30/12	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρός Μπαλμπόα 12/1
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8	ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρός 'Ινδία 11/12
ΑΪ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Σουέζ 22/1	ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	87	37640	ναυπηγ. Ρίο 'Ιανέιρο
ΑΪ'ΛΑΣ	72	16235	πρός Γιάνιμου 2/12	ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Βηρυτό 17/12
ΑΪ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	πρός Κωνσταντίνα 14/1	ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Καρταγένα 22/1
ΑΪ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρός 'Οξέλοσούνι 8/1	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Ρότερνταμ 22/1
ΑΪ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρός Ν. 'Ορλεάνη 12/1	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	υπέστειλε ελληνική	ΤΣΑΛΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	πρός Ν. 'Υόρκη 30/12
ΑΪ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	πρός Σιγκαπούρη 20/1	ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρ. «Merbabou»
ΑΪ'ΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	62	1133	όργει Πειραιά	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003	ε. 'Αμβέρσα 21/1
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Χιούστον 11/12	ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	δ. Παναμά 12/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	πρός 'Ινδονησία 17/1	ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Σάουθεντ 'Ανκορ. 24/1
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρός Χάιφα 19/1	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ε. Βρέστη 21/1	ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	α. Νάπολη 8/1
ΑΚΟΗ	74	68596	πρός Κακούγκουα 29/12	ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Τρίπολη 27/12
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρός Βενεζουέλα 4/12	ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	α. Χίμπι 16/1
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868	έπωλήθη 'Ελληνες	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/1	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	στη Μόνα αλ Φαχάλ 12/1
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρός Ρότερνταμ 20/1	ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	δ. Σουέζ 19/1
ΑΚΤΗ	77	14998	πρός Τάμπα 26/12	ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρός Σάντος 2/1
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	ε. 'Αρατού 2/1	ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/1
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	πρός Λ. Τσάρλες 3/1	ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	α. Μαυρίκιος 15/12
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στον Περσικό 6/12	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρός Κόμπο 25/11
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρός Πολωνία 5/1	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	όργει Πειραιά
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρός Πόρτ 'Αρθουρ 2/1	ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Βανκούβερ 18/1
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	πρός Κίνα 13/1	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Τής 21/1
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρός Ρεσίφ 15/12	ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	ε. Ντόρμπαν 18/1
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/1	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρός Ντακάρ 30/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	πρός Σέτε 19/1	ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	πρός Βομβάη 17/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ε. Καζαμπλάνκα 8/1	ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 14/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	ε. 'Αμβέρσα 21/1	ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρός Σαϊζάκι 18/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	ε. Βομβάη 26/12
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Σιγκαπούρη 19/1	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9786	πρ. «Επος»
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	πρός Σιγκαπούρη 19/1	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ III (π.)	77	9783	πρ. «Γιάννης Χαλκούσης»
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219	μετ. «Karterados II» (*'Ονδ.)	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρ. «United Effort»
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρός Βηρυτό 17/1	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ V (π.)	82	9282	πρ. «United Drive»
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρός Λός 'Αντζέλες 22/12	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437	ε. Μπαντάρ Σαχίνι Ρεζάϊ 6/1
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	ε. Πειραιά 4/1	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159	πρός 'Ακομα 5/1
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	πρός Γκαρούπα 27/10	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	πρός Γιοκοχάμα 16/1
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρός Τζακάρτα 20/12	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	πρός Κόμπο ΗΠΑ 20/12
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	ε. Πειραιά 13/12	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636	ύψωσε ελληνική
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511	πρός Σαϊζάκι 11/1	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	πρός Σιγκαπούρη 12/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Θεσσαλονίκη 23/12	ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Κόμπε 21/1
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	πρός Σαϊζάκι 11/1	ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	16379	ε. Κουίνουακνίτσο 305/12
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	ε. Θεσσαλονίκη 23/12	ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	πρός Σεύχελος 16/1
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	στο Ούλσάν 19/12	ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	πρός Φάλαγκ 11/1
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601	ύψωσε σημ. Μάλτας	ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρός Γιβραλτάρ 8/1
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Λός 'Αντζέλες 9/1	ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	πρός Αιγύπτου 7/1
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 6/1	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	α. Σαφάγκα 25/12
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρός Ρουμανία 13/1	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	πρός Κέλαγκ 17/1
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	πρ. «New Yega»				
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	α. Σιγκαπούρη 9/1	ΒΑΪ'Ν (δ.π.)	65	13408	πρός 'Ιταλία
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	πρός Κέλαγκ 13/1	ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	πρός Βόλο 21/1
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	πρός Ν. Πλύμουθ 18/1	ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	ε. Χάισινχο 16/1
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/1				
ΑΝΑΣ	72	122936	μεταφορές Περσικού				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρός Μπαρμπάδος 7/1				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	μετ. «Binta» (π.)				
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	πρός Σάο Σεμπατιάν 16/1				
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρ. «Anatolia I»				

BANNA (κ.)	68	16258	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/11
BANYA H. (κ.)	73	18064	πρόσ Κουϊγκνίτσο 25/1
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	στη Ρουέν 22/1
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρόσ 'Ισπανία 8/1
BAZMAN (κ.)	78	20328	πρόσ Ταϊβάν 4/1
BEBE-Y' (κ.)	71	9857	πρόσ Μπετζάγια 16/1
BELOS I. (π.)	75	15981	α. 'Οτ Λόντον 13/1
BENOUS V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/1
BENTSIΟΥP	67	37722	στο Χάρκν 29/12/86
BENTSIΟΥPΕP (δ.κ.)	72	17890	α. Λάγος 7/1
BIGKOP (κ.)	76	11321	πρόσ 'Οζάκα 18/1
BIENNA GOYNT N. (κ.)	76	17161	α. Νισούρ 20/1
BICKMAN (κ.)	76	10801	α. Λός 'Αντζελες 14/1
BIKTOPY (κ.)	78	10411	πρ. «Victorious»
BINE NTOPY	72	19654	α. Νιόρμπαν 16/1
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Ρότερνταμ 9/1
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	πρόσ Τζακάρι 23/12
ΒΟΜΑP	71	15759	α. Βαλέντσια 15/1
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρόσ Κονακί 31/12
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρόσ Λιβύη 30/12
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	πρόσ Σαλέρνο 12/1
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Ρεσιό 24/12
ΓΑΡΜΠΗΖ	72	41164	α. Λισσαβών 13/5
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρόσ Γιβραλτάρ 17/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρόσ Πόρτο Καμμένο 28/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	πρόσ Σαλέρνο 4/1
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023	α. Αρατού 15/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	πρόσ Βόρνα 15/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	72	8987	έπληθη
ΓΙΟΥΚΟΝ (π.)	80	1039	α. Πειραιά 7/1
ΓΙΟΥΝΑ-ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥP	69	13161	στο Λαβάν 'Αϊλαντ 14/1
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)	68	10339	μετ. «Prinartit»
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 9/1
ΓΙΟΥΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕP (M.)	69	8969	στη Ταϊταγκόγκ 16/1
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Σέτε 15/1
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρόσ 'Αλγέρι 30/12
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	πρόσ Μόχι 22/12
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρόσ Γιουροπόρτ 15/1
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	πρόσ Τζιμπουτί 3/1
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	πρόσ Χοντίντα 6/1
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Αύγουστα 19/1
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4764	πρόσ Κόλπο ΗΠΑ 29/12
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. 'Αλεξάνδρεια 2/1
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Σουέζ 14/1
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. 'Ασσόμ 13/11
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598	α. Ρας Σουκείρ 11/1
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρόσ 'Αρζιου 1/1
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρόσ Μίνα Καμπούς 14/11
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μπχ.)	68	81257	πρόσ Χορμούζ 12/1
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	στο Κοτονού 10/1
ΓΚΑΛΑΝΤ'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥP (δ.κ.)	70	54134	α. Φουτζέιρα 22/1
ΓΚΛΟΥP ΣΤΑP (κ.)	77	10460	α. 'Αμβέρσα 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148	στο Σαλβατόρ 19/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩP (π.)	83	24843	α. Κολούμπια 14/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Χιουσόν 6/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ (π.)	77	11733	α. Καλλάο 9/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	α. Πειραιά 18/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	πρόσ 'Ινδονησία 19/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	δ. Παναμά 18/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΕ'Υ (κ.)	71	6911	διάλυση Καρατάι
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕP (κ.)	73	7594	α. 'Ιταζόι 6/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	μετ. «Αργώ 'Επιλόρη» (ε.)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Κορώ Μαπίθ 31/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑP (π.)	75	13036	πρόσ Λός 'Αντζελες 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑP (κ.)	75	17355	α. Καρατάι 18/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑP I. (κ.)	68	9417	πρόσ Μασσαλία 21/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531	πρόσ Βανκούβερ 18/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕP	79	13005	α. Βαλλέτα 19/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ (π.)	72	12959	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Κολούμπια 14/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	πρόσ Γκέρλαντον 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	πρόσ Μπαγκόγκ 20/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/1
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	πρόσ Κωνσταντίνα 1/1
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕP (π.)	62	1265	α. Πειραιά 12/1
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	πρόσ Ταρτούς 6/12
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Μπιλμπάο 22/1
ΓΟΥΔΙΜΕΑ	84	34253	πρόσ 'Οδρό 1/1
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρόσ Κουβέιτ 16/1
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρόσ Σαβόννα 25/12
ΓΟΥΕΣΤΡΕΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. 'Αγ. Βικέντιο 14/1
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	πρόσ Καζαμπλάνκα 11/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Λός 'Αντζελες 10/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙP	83	28268	πρόσ 'Οκπ 13/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙP (δ.)	80	40551	πρόσ Βανκούβερ 17/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρόσ ΠασίP Γκουινάγκ 25/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟP	73	2219	α. Τζάκσονβιλ 17/1
ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799	πρόσ Ρίτσαρντ Μπαίθ 19/12
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	πρόσ Τζακάρι 24/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	73	114933	πρόσ Ποχόγκ 2/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕP (μ.)	78	126261	α. Σιγκαπούρη 1/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟP (κ.)	79	126260	α. Σιγκαπούρη 29/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑP (δ.)	66	39042	α. Φός 21/1
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	77	16278	πρόσ Αίγυπτο 9/1
ΓΟΥΤΕPΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	30326	α. 'Αμβέρσα 8/1
ΓΡΕΓΟΣ	76	23938	πρόσ Τζάκσονβιλ 17/1
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	71	37115	πρόσ Σαγκάη 29/12
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	69	16229	πρόσ Μιζουράτα 24/11
ΔΑΛΑΚΙ (M.)	74	20712	α. Σιγκαπούρη 15/1
ΔΑΜΟΝ	70	32758	πρόσ ΠασίP Γκουινάγκ 15/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	72	17355	πρόσ Σάο Σεμπαστιάο 13/1
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	86	34620	πρόσ Τζακάρι 12/1
ΔΟΡΙΚ ΑΡΜΟΥP (Μπχ.)	73	20713	έγκαταλείφθηκε •
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	πρόσ Κασσιόγκ 11/12
ΕΒΕΡΧΟΟΥP (κ.)	69	10625	μεσογειακές μεταφορές
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	α. Σιγκαπούρη 18/1
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	πρόσ Γιβραλτάρ 19/1
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	

ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. 'Ορισόγ 19/1
ΕΛΕΝΗ Μ. (M.)	70	19344	πρόσ 'Οράν 7/1
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρόσ Ταϊβάν 16/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 10/1
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Γιβραλτάρ 27/12
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	πρόσ Ταϊταγκόγκ 17/1
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	πρόσ Λαϊόδες 31/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 21/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Ν. 'Υόρκη 20/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	πρόσ Κόρπους Κρίστι 28/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρόσ Κερμέκ 13/1
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρ. «Κραίσιον Λήτζεντ»
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	α. Ν. 'Υόρκη 13/1
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Φλάσσινγκ 10/1
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	α. Σεπέτιμα 22/11
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	πρόσ Μπράουνσβιλ 8/1
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	α. Βαλέντσια 16/1
ΕΛΠΙΣ	82	30564	δ. Παναμά 16/12
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	πρ. «Star Jay»
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρόσ 'Οζάκα 14/1
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	α. Λάρνακα 21/1
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	πρόσ Γιοκοχάμα 2/1
ΕΝΤΕΒΟP (δ.κ.)	71	17355	πρόσ Βομβόη 21/1
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	πρόσ Κρίστομπαλ 16/1
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	πρόσ Βικτόρια 22/12
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρόσ Σιγκαπούρη 9/12
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρόσ Ν. 'Υόρκη 21/1
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	πρόσ Χόγκ Κόγκ 24/12
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	πρόσ Περισκό 17/1
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	α. Νταλάν 31/12
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	μετ. «Coral» (κ.)
ΕΡΥΘΙΑΝΗ' (π.)	68	19044	α. Πειραιά 8/1
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/1
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'P (κ.)	68	11434	πρόσ Λομέ 9/12
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	πρόσ Αίγυπτο 8/1
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	πρόσ Κίλαγκ 16/1
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρόσ Σιγκαπούρη 19/1
ΕΣΤΟΡΙΑ (M.)	69	9162	α. Τσάρλεστον 18/1
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑP (κ.)	67	1199	α. Νιόρμπαν 20/1
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Αίν Σούκνα 15/11
ΕΥΑ Π. (δ.κ.)	63	25694	μετ. 'Αμπου Ντάμι ΣτάP (π.)
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I. (κ.)	73	1598	πρόσ Σιρία 9/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	πρόσ Λιβανό 31/12
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	πρ. Ν. I. Πατέρας
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Σάντος 14/1
ΕΥΛΙΜΕΝΗ'	79	29875	πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 5/1
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. 'Ινισόν 12/12
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	στη Μανίλα 10/12
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑP (π.)	76	9651	πρόσ Λουάντα 3/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	πρόσ Κάρντιφ 20/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρόσ Κίνα 18/1
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρόσ Ν. 'Υόρκη 13/1
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρόσ Σιγκαπούρη 24/12
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Μπωμόν 4/1
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Χουάγκου 6/1
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	α. Πόρτ Σαίτ 17/1

ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	α. Βαλτιμόρη 2051
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	α. Ρινέκα 20/1
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 19/1
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρόσ Χωρ Φακάν 21/9
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΟΥP (δ.κ.)	68	48058	α. Πειραιά 9/1
ΖΕΟΥPΟΣ II	77	18838	πρόσ Μαλαισία 29/12
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	πρ. «Carmen Mama»
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	πρ. «Carmen Cara»
ΖΗΝ	79	16379	πρόσ 'Αγερία 21/12
ΗΡΑ	79	16390	α. Λαϊόδες 18/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Κων/πολη 1/1
ΗΡΩ	76	17129	πρόσ Σάν Φραντίσκο 25/10
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥP	68	10397	α. Ταϊταγκόγκ 15/1
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	α. Χόγκ Κόγκ 17/1
ΗΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρόσ 'Αλγερία 15/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	πρόσ 'Αργεντινή 5/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Ροζάριο 17/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ'	76	37650	πρόσ Κορέα 1/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ'	78	11003	στη Βαούρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρόσ βρέμη 20/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Γιουροπόρτ 17/1
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Λός 'Αντζελες 19/1
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	έπληθη διάλυση
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	πρόσ Αβουόστα 13/12
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	πρόσ Κωνσταντίνα 9/1
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296	πρόσ Πόρτ Κέλαγκ 17/1
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟP (κ.)	75	65055	πρόσ Κατάρ 29/12
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	μετ. «Kyrenia» (κ.)
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (M.)	64	1579	α. Μιλάρο 2/1
ΘΕΟΜΗΤΩP	73	31585	πρ. «Amak»
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	πρόσ Ν. 'Ολλανδία 20/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρόσ ΗΠΑ 7/1
ΘΕΡΜΑ'Ι'ΚΟΣ II (κ.)	78	16893	μετ. «Οακμπανκ» (κ.)
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρόσ Νοβοροσκ 27/12
ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333	πρόσ Ταϊβάν 4/1
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	α. Φός 13/1
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρόσ Λιβύη 31/12
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρόσ Σ. 'Αραβία 17/12
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (M.)	80	13026	α. Σιγκαπούρη 10/1

α. Ὁμισάγγ 19/1
πρὸς Ὀρνάν 7/1
πρὸς Ταϊβάν 16/1
πρὸς Μπαντάν Ἀμπάς 10/1
α. Γιβραλτάρ 27/12
πρὸς Ταϊταγκόνγκ 17/1
πρὸς Λεϊζόες 31/12
ε. Σινγκαπούρη 21/1
ε. Ν. Ὀρκή 20/1
πρὸς Κόρπουε Κράστι 28/12
πρὸς Κεμπέκ 13/1
πρ. «Γκραίσιαν Λήτζεντ»
ε. Ν. Ὀρκή 13/1
α. Φλόασιγκ 10/1
α. Σεπέτινα 22/11
πρὸς Μπράουνσβιλ 8/1
ε. Βαλέντσια 16/1
δ. Παναμά 16/12
πρ. «Star Jay»
σὶ το Χορμούζ (ἀποθήκη)
πρὸς Ὄζακα 14/1
α. Λάρνακα 21/1
πρὸς Γιοκοχάμα 2/1
πρὸς Βομβάϊ 21/1
πρὸς Κρόιστομαλ 16/1
πρὸς Βικτόρια 22/12
πρὸς Σινγκαπούρη 9/12
πρὸς Ν. Ὀρκή 21/1
πρὸς Χόγκ Κόνγκ 24/12
πρὸς Περσικό 17/1
ε. Νταλάν 31/12
μετ. «Coral» (κ.)
ε. Πειραιά 8/1
α. Ν. Ὀρλεάνη 4/1
πρὸς Λορέ 9/12
πρὸς Αἴγυπτο 8/1
πρὸς Κήληγκ 16/1
πρὸς Σινγκαπούρη 19/1
ε. Τσάρλεστον 18/1
ε. Ντάρμπαρν 20/1
α. Αἰν Σούκα 15/11
μετ. Ἀμπου Ντάμιπ Στάρ (π.)
πρὸς Σιρία 9/1
πρὸς Λίβαν 31/12
πρ. Ν. Ι. Πατέρας
α. Σάντος 14/1
πρὸς Ν. Ὀρλεάνη 5/1
α. Ἰνσιόν 12/12
σὶ τὴ Μανίλα 10/12
πρὸς Λουάντα 3/1
πρὸς Κάρντιφ 20/1
πρὸς Κίνα 18/1
πρὸς Ν. Ὀρκή 13/1
πρὸς Σινγκαπούρη 24/12
ε. Μπωμόν 4/1
α. Χουάγκου 6/1
ε. Πόρτ Σάϊδ 17/1

ε. Βαλτιμόρη 2051
α. Ριγιόκα 20/1
σὶ τὴ Σεμιάκα (ἀποθήκη)
πρὸς Μπαντάν Ἀμπάς 19/1
πρὸς Χάρ Φακάν 21/9
πρὸς Σαφάκα (ἀποθήκη)
ε. Πειραιά 9/1
πρὸς Μαλαισία 29/12
πρ. «Carmen Mama»
πρ. «Carmen Cara»
πρὸς Ἀλγερία 21/12
ε. Λεϊζόες 18/11
ε. Κω/πολι 1/1
πρὸς Σάν Φραντίσκο 25/10
ε. Ταϊταγκόνγκ 15/1
α. Χόγκ Κόνγκ 17/1
πρὸς Ἀλγερία 15/1
πρὸς Ἀργεντινὴ 5/1
ε. Ροζάριο 17/1
πρὸς Κορέα 1/1
σὶ τὴ Βασώρα
πρὸς βρέμη 20/1
α. Γιουροπόρτ 17/1
ε. Λός Ἀντζελες 19/1
ἐπὶ πλοῖ τῆς διὰ λουση
πρὸς Αὐγουστός 13/12
πρὸς Κωνσταντίν 9/1

πρὸς Πόρτ Κέλαγκ 17/1
πρὸς Κατάρ 29/12
μετ. «Kyrenia» (κ.)
ε. Μιλάζο 2/1
πρ. «Amak»
πρὸς Ν. Ὀλλανδία 20/1
πρὸς ΗΓΙΑ 7/1
μετ. «Οακμπαουκ» (κ.)
πρὸς Νοβοροσίσκ 27/12
πρὸς Ταϊβάν 4/1
α. Φόκ 13/1
πρὸς Λιβύη 31/12
πρὸς Σ. Ἀραβία 17/12
ε. Εἰγκάγκ 10/1

πρὸς Νταμμάμ 16/1
πρὸς Χαλβία 14/8
πρὸς Λός Ἀντζελες 14/1
α. Ν. Ὀρλεάνη 30/11
πρὸς Γκντάνσκ 2/1
α. Πειραιά 21/1
πρὸς Κωνσταντίν 26/12
δ. Γιβραλτάρ 21/1

ε. Σουίνουίς 15/1
πρὸς Καοίμα 10/1
πρὸς Ἰνδονησία 29/11

ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.).	68	24801	πρός Σουέζ 9/1	ΛΙΜΠΕΕΛ (Π.).	69	17872	πρός Λονδίνο 18/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Π.).	73	53209	πρός Βιτόρια 3/1	ΛΙΜΠΕΡΕΪΤΟΡ -Α. (Π.).	68	9079	ε. Μπελαγουάν 27/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (Κ.).	69	34613	πρός Κομόρ 4/1	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (Κ.).	74	8931	πρός Κίνα 20/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Π.).	58	2966	πρός Θεσσαλονίκη 8/1	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.).	74	3256	πρός Άβιλες 4/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Κ.).	69	10650	πρ. «Θεανώ»	ΛΙΤΟΥΣ (Κ.).	74	6017	ε. Σαμψέφροντα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.).	60	30649	πρός Ρίτσαρντς Μπαί 14/1	ΛΟΥΪΖΙΑΝΑ (δ. Μηχ.).	76	160420	πρός Περισκό 30/12
ΚΑΠΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (Κ.).	76	10430	πρός Τζακάρτα 15/1	ΛΟΥΝΑ (δ. Κ.).	69	93547	στο Ντουμπάι
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (Κ.).	73	11954	πρός Ειρήνικό 16/1	Μ. ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μ.).	60	6448	στο Άϊμον 25/7/86
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ. Π.).	54	10993	πρός Χάρ Φακάν 24/12	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ.	75	34745	δ. Παναμά 14/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κ.).	68	13532	ε. Δεμερράρα 13/1	ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ 2 (Κ.).	74	30168	ωστότο όνομα «Μαίρη» II
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (Κ.δ.).	81	1800	πρός Κίνα 20/1	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (Κ.).	76	8731	πρός Άκαμπα 26/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κ.).	74	17135	πρός Χουάγκου 10/1	ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (Κ.).	70	11329	πρός Τρίπολη 14/12
ΚΑΡΙΝΑ (Κ.).	74	34103	πρός Ταϊτσούγκ 7/1	ΜΑΚΜΠΑΚ (Κ.).	70	11329	α. Λέγκχορν 5/1
ΚΑΡΙΝΑ (Κ.).	72	11954	αργεί Πειραιά	ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (Κ.7).	68	35987	πρός Κωνσταντίνα 26/12
ΚΑΡΙΟΝ (Κ.).	72	10605	δ. Π. Σαΐδ 21/1	ΜΑΛΒΙΝΑ (Κ.).	71	8648	α. Ν. Όρλεάνη 20/12
ΚΑΣΤΟΡ (Π.).	73	21754	ε. Νάντη 14/1	ΜΑΛΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.).	65	1198	α. Ρίο Τανέιρο 14/12
ΚΑΣΤΟΡ (δ. Κ.).	77	19459	πρός Νταλιάν 3/1	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (Π.).	70	9101	πρός Μπαντάρ Άμπας 12/1
ΚΑΤΙΑ (Κ.).	71	4940	ε. Ρεϊνιόν 15/1	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ. Κ.).	63	36634	α. Σπλίτ 14/11
ΚΑΤΙΑ Κ. (Π.).	57	1324	αργεί Σ. Άραβία	ΜΑΡΘΑ (Όνδ.).	64	1096	ε. Πειραιά 20/8
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Κ.).	76	10805	πρός Ρόττερταμ 18/1	ΜΑΡΙΑ (Φιλ.).	77	20502	α. Χόγκ Κόγκ 10/11
ΚΕΪΪΠ ΑΝΤΙΜΠΕΞ	72	14651	ε. Τάυν 17/1	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (Κ.).	76	10108	πρός Βαλποράϊζο 9/1
ΚΕΪΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Μαρίνα ντι Καράρα 8/1	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (Κ.).	77	18604	πρός Π. Καμπέλλο 4/12
ΚΕΪΪΠ ΚΟΡΦΟΥ (Κ.).	78	9862	ε. Κολόμπο 20/1	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ. Π.).	65	13512	μεταφορές Περισκό
ΚΕΪΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (Κ.).	77	9942	πρός Ματάνζας 16/1	ΜΑΡΙΒΙΚ (Κ.).	76	17324	πρός Καναδά 18/1
ΚΕΪΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (Κ.).	71	9826	πρός Τοκίολα 12/1	ΜΑΡΙΚΑ (Όνδ.).	65	1224	ε. Πειραιά 22/8
ΚΕΪΪΠ ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Μπαγκκόκ 31/12	ΜΑΡΙΚΑ Π. (Π.).	73	45500	α. Ν. Όρλεάνη 14/1
ΚΕΪΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (Κ.).	74	8896	πρός Σουρία 11/12	ΜΑΡΙΛΙΑ (Όνδ.).	61	3942	πρός Μπουργκάς 4/1
ΚΕΪΪΠ ΣΤΑΡ (Μ.).	68	24668	πρός Ντάρμπαμ 6/1	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (Κ.).	74	30341	πρός Νοβοροσκ 12/1
ΚΕΝ ΣΗ (Π.).	74	9288	πρός Δ. Άφρική 19/12	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628	πρός Ίράν 22/11
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (Π.).	73	22126	α. Βανκούβερ 9/1	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ. Π.).	61	30236	μετ. «Al Sharifa» (Αιγ.)
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Κ.).	72	11954	πρός Κολομβία 21/11	ΜΑΡΙΤΣΑ (δ. Κ.).	70	83168	α. Όμοσάγ 20/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.).	74	7557	ε. Τόρος Γκούμπερ 10/1	ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (Κ.).	77	11167	ε. Όμοσάγ 14/12
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (Π.).	74	16682	δ. Π. Σαΐδ 3/1	ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (Π.).	74	13687	ε. Βομβάη 18/1
ΚΙΚΑ (Κ.).	76	19451	πρός Χουάγκου 23/12	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Π.δ.).	73	72336	ε. Όμοσάγ 14/12
ΚΙΜΩΛΟΣ III (Π.).	68	6995	ε. Άμβέρσα 24/1	ΜΑΡΚ Α΄ ΤΑΛΑΝΤ (Κ.).	71	1516	ε. Καρντίγενο 19/1
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (Π.).	69	1572	πρός Κιούγκα 18/5/87	ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Κ.).	69	16229	ε. Ταϊτσούγκ 5/1
ΚΙΤΙΟΝ (δ. Μηχ.).	69	79969	πρός Φουτζέιρα 26/1	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (Κ.).	69	10708	ε. Ταϊταγκόγκ 19/12
ΚΙΤΣΑ (Κ.).	76	24800	ε. Γιοκοχάμα 17/1	ΜΑΡΠΕΣΣΑ (Π.).	64	5916	αργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Π.).	76	15756	ε. Μόχα 9/11	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (Κ.).	74	20715	πρ. «Μαστρογιωργής»
ΚΛΕΙΩ (δ. Κ.).	68	40626	α. Χάιφα 11/1	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (Κ.).	73	15498	πρ. «Ιόνιαν Κόρριερ»
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.).	74	8915	ε. Βοστώνη 12/1	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (Κ.).	79	10991	α. Χόγκ Κόγκ 29/12
ΚΛΙΒΙΑ (Κ.).	74	20712	πρός Παντζάγκ 7/1	ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (Κ.).	76	21372	πρός Βαλτιμόρη 22/1
ΚΟΛΟΜΠΟ (Κ.).	70	2913	αργεί Πειραιά	ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (Κ.).	71	16623	πρός Κίνα 8/1
ΚΟΜΕΤ (Μηχ.).	72	9824	ε. Τσίμπα 15/1	ΜΕΛΙΝΑ (Κ.).	75	1558	α. Πειραιά 17/1
ΚΟΝΜΑΝ Ι (Κ.).	77	15446	πρός Άντεν 14/1	ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ. Π.).	77	60655	α. Ρας Σουκχέιρ 4/1
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (Κ.).	77	15043	πρός Ρίτσαρντς Μπαί 17/1	ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141	πρός Κίνα 11/12
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Ν. Υόρκη 19/1	ΜΕΡΙΝΤΑ (δ. Π.).	81	32723	πρός Ιαπωνία 12/1
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΪΠ (δ. Κ.).	74	112825	στον Περισκό	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (Κ.).	76	9872	ε. Ίντσον 14/1
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Τσουμπάι 19/1	ΜΕΡΙΤ (Π.).	73	112306	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μηχ.).	78	9862	πρός Μπαντάρ Άμπας 18/1	ΜΕΡΙΤ (Π.).	69	35284	πρός Γιβραλτάρ 14/12
ΚΟΡΥ.	77	33509	πρός Ρίτσαρντς Μπαί 25/12	ΜΕΡΚΙΟΥΡ (Π.).	70	10490	πρός Μαζατλάν 22/12
ΚΟΡΥΤΟΝ (Κ.).	75	17175	πρός Κόμπο ΗΠΑ 10/1	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ. Π.).	79	43857	υπέστειλε ελληνική
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ. Π.).	74	15994	α. Σιγκαπούρη 4/1	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ. Π.).	79	43857	πρός Κορέα 16/12
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	πρός Ν. Ζηλανδία 13/1	ΜΗΛΟΣ (Π.).	66	10715	ε. Σάντος 14/1
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	πρός Ν. Πλούμου 18/1	ΜΗΤΕΡΑ ΣΩΤΗΡΙΑ (Κ.).	72	8372	στην Κορούνα 25/1
ΚΡΙΣΣΑ (Π.).	79	12784	α. Φουτζέιρα 17/1	ΜΙΓΓΙΑΜΑ (Π.).	75	12498	πρός Σαγκάη 11/1
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.).	68	15809	πρός Α. Ανατολή 19/12	ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	πρός Ιαπωνία 30/12
ΚΥΔΩΝΙΑ (Κ.).	77	9634	ε. Λάγος 21/12	ΜΙΜΗ Μ. (Κ.).	74	16246	στο Μπουσίρ 23/12
ΚΥΖΙΚΟΣ (Κ.).	69	9777	πρός Ντουάλα 27/12	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (Κ.).	73	36330	πρός Γιοσσό 30/12
ΚΥΘΗΡΑ (Κ.).	68	1599	πρός Λά Νουβέλ 15/1	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (Π.δ.).	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (Κ.).	68	10313	ε. Μπανόνα 19/12	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (Π.).	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΥΜΩ (Π.).	74	65685	α. Τέξας Σίτυ 23/12	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (Κ.).	82	17164	πρός Α. Ανατολή 24/1
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ. Κ.).	75	17875	πρός Μίρι 12/1	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (Κ.).	71	19061	πρός ΗΠΑ 12/1
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (Κ.).	71	13443	πρός Τρίπολη 12/12	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (Κ.).	73	30930	πρός Γιβραλτάρ 21/1
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (Κ.).	77	36411	ε. Βαρκελώνη 20/1	ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.).	74	39050	πρός Κόμπο ΗΠΑ 30/12
ΚΥΡΙΑΚΗ (Μ.).	68	2918	ε. Βαλτιμόρη 20/1	ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (Κ.).	68	31507	πρός Άαρχους 25/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρός Κωνσταντίνα 15/1	ΜΝΗΜΟΒΑΣΙΑ (δ. Π.).	73	61183	υπέστειλε ελληνική
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (Κ.).	74	16388	α. Ρόττερταμ 18/12	ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ. Κ.).	70	8870	πρός Περισκό 3/7
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).	70	9981	πρός Σιγκαπούρη 10/1	ΜΟΝΤΡΩ (Κ.).	72	9924	πρός Όρν 25/12
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.).	74	65068	πρός Τζακάρτα 30/12	ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ.	76	19633	πρός Ρίτσαρντς Μπαί 30/12
ΛΑΓΟΣ (Μ.).	59	6132	ε. Βαλτιμόρη 12/12	ΜΟΥΣΑΚΗ (Κ.).	72	35506	ε. Ν. Όρλεάνη 20/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΣΕΛΑ (Κ.).	78	1250	ε. Ν. Ρόες 20/1	ΜΟΥΣΑΙΝΑ.	77	5509	πρός Καναδά 5/1
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (Κ.).	72	83714	πρός Ιαπωνία 1/1	ΜΠΑΙ ΣΚΑΪ (δ. Π.).	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (Π.).	71	13166	ε. Κολομπούμα Ρίβερ 19/1	ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.).	69	9038	μετ. «Αρμονία» (μ.)
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (Μ.).	74	8588	α. Μίνα Καμπούς 19/1	ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (Κ.).	76	3741	ε. Μπρίντλεϊ 25/12
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (Κ.).	73	8558	πρός Ταρραγκόνα 16/1	ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (Κ.).	73	9859	δ. Π. Σαΐδ 22/1
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.).	72	8558	πρός Περισκό 16/1	ΜΠΑΣΜΑ (Π.).	76	20480	πρός Άλεξάνδρεια 15/1
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (Κ.).	73	8558	α. Χιούστον 15/1	ΜΠΑΪΡΟΝ (Π.).	61	1460	ε. Βαλτιμόρη 17/1
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (Κ.).	73	8558	ε. Βομβάη 8/1	ΜΠΕΛΙΤΑ (Κ.).	68	8370	πρός Τούρμπο 6/1
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (Κ.).	73	8558	πρός Άλεξάνδρεια 5/1	ΜΠΕΛΛΑΚΑΛΦ	68	9441	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (Κ.).	71	10409	διάλυση Ίνδια	ΜΠΕΛΛΟ (βρ.).	65	11541	αργεί Άστακό
ΛΑΚΥΜΑΝ (Κ.).	80	16225	πρός Βομβάη 18/1	ΜΠΙΛΛ (Κ.).	67	11407	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (Κ.).	78	10698	πρός Μπαντάρ Άμπας 9/1	ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (Κ.).	68	16161	πρός Κίνα 1/1
ΛΑΜΑ (Κ.).	77	3727	ε. Φουτζέιρα 23/1	ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ. Π.).	67	53226	διάλυση Ταϊβάν
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).	70	63519	πρός Φουτζέιρα 18/12	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (Π.).	70	3956	πρ. «Τσίνα»
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (Κ.).	77	8976	πρός Λάγος 5/1	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (Κ.).	71	13867	πρός Σάντος 15/1
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (Κ.).	78	8980	πρός Βαρκελώνη 21/1	ΜΠΟΝΙ (δ. Κ.7).	74	126413	πρός Γιοσσό 25/12
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.).	65	1600	πρός Κουεϊμπάνε 15/11	ΜΠΟΝ ΛΑΚ (Κ.).	73	16106	ε. Ουάσαν 20/12
ΛΑΟΥΡΑ Ι. (Π.).	75	12416	πρός Άκαμπα 12/1	ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ.	73	56273	πρός Σιγκαπούρη 18/1
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (Π.).	75	12416	α. Ν. Όρλεάνη 27/12	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.).	73	31861	πρός Κωνσταντίνα 8/1
ΛΑΡΝΑΚΑ (Κ.δ.).	68	22244	πρός Κωνσταντίνα 17/1	ΜΠΡΕΪΒ ΜΑΔΕΡ (Κ.).	75	13036	πρός Μάλτα 11/12
ΛΑΣΣΙΑ (Κ.).	78	23966	α. Γιβραλτάρ 14/1	ΜΠΡΕΪΒ ΜΑΔΕΡ (Κ.).	72	17980	ε. Βαλτιμόρη 21/1
ΛΕΒΑΝΤΕΣ.	77	70983	στο Χορμούζ 14/10	ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ. Κ.).	71	9085	πρός Σαβόνα 21/1
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ. Κ.).	71	118865	πρός Κωνσταντίνα 26/12	ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ. Κ.).	67	41524	στο Μπουσίρ
ΛΕΪΪΚ ΣΤΑΡ (Κ.).	71	13446	πρός Κωνσταντίνα 8/1	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ. Π.).	71	18748	πρός Όδησσό 13/1
ΛΕΙΞΟΕΣ (μ.).	63	10617	πρός Κωνσταντίνα 8/1	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).	82	32506	πρός Εύρωπη 14/1
ΛΕΝΙ (δ. Μηχ.).	75	79249	πρός Ταϊταγκόγκ 10/1	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).	82	32506	ε. Λισαβόνα 20/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (Κ.).	74	18700	ε. Γάνδη 12/1	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).	77	5511	α. Χιούστον 13/1
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (Κ.).	72	10194	α. Λισαβόνα 13/1	ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Π.).	74	10250	ε. Χιούστον 16/1
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (Κ.).	75	15684	πρός Λίβερπουλ 19/1	ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ.	78	13889	πρός Ίντσον 1/1
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (Κ.).	73	15498	πρός Π. Νουάρ 3/1	ΝΑΪΪΑ (Κ.).	70	9069	ε. Γάνδη 6/1
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (Κ.).	72	17914	ε. Άστον 10/1	ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ.	72	18723	πρός Μπαντάρ Άμπας 29/10
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Κ.).	74	17414	πρός Άμπτιζάν 23/12	ΝΑΡΕΪΤΟΡ (Κ.).	80	10982	πρός Ν. Ζηλανδία 30/12
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.).	70	15216	πρός Α. Γερμανία 2/12	ΝΑΥΤΙΛΟΣ (Κ.).	70	16224	α. Καράτι 29/12
ΛΕΥΚΑΣ Α΄ ΤΑΛΑΝΤ (Όνδ.).	67	1205	πρός Μουδανιά 13/1	ΝΕΔΙ Ι. (δ. Κ.).	74	39018	πρός Γιβραλτάρ 24/12
ΛΕΩΝ (Κ.).	73	15382	πρός Ντάρ ες Σαλαάμ 17/1	ΝΕΦΕΛΗ Ι. (Κ.).	71	12202	α. Λεζόες 7/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (Κ.).	73	3717	δ. Γιβραλτάρ 20/1	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.).	70	9247	ε. Μερσίνη 31/12
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (Κ.).	77	19373	ε. Ντάρμπαμ 19/1	ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.).	63	5955	πρός Τραπεζούντα 22/1
ΛΗΤΩ ΙΙ (Π.).	72	6106	ε. Πειραιά 1/1	ΝΙΓΗΡ (δ. Κ.).	73	9842	ε. Ταϊταγκόγκ 14/1
ΛΙΛΥ (Π.).	71	8799	πρ. «Josef Roth»				
ΛΙΜΑΝ (Κ.).	70	5926	πρός Μπέρτα 11/1				

ΝΙΚΑΣ (Όνδ.)	73	20328	δ. Σουζέ 22/1	ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Άρατου 14/1
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Ν. Όρλεάνη 17/1	ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	στον Πειραιά 18/1
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	πρός Κίνα 7/1	ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	α. Μόντρεαλ 11/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	α. Λας Πάλμας 10/12	ΠΙΟΝΑΡ (δ.κ.)	69	6162	ε. Μονρόβια 15/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	ε. Βαλέττα 19/1	ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	πρός Σουζέ 13/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	πρός Άνναμπα 16/1	ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρός Τέλα 11/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρός Βιτόρια 9/1	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Φουτζέιρα 35/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112	ε. Χιουσταν 14/1	ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	ε. Φορμπα 21/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Χιουσταν 9/1	ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρός Σιγκαπούρη 8/7
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	δ. Παναμά 29/12	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	α. Χόγκ Κόγκ 16/1
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Μομπιλ 15/1
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περαϊκού	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Όνδ.)	63	2603	ε. Άμπιζάν 24/12
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Σιγκαπούρη 5/1	ΠΛΑΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	πρός Λιβύη 18/1
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	πρός Μεταλαγούνα 4/1	ΠΟ'Τ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	πρός Ν. Όρλεάνη 17/1
ΝΙΟΒΗ	75	65803	ε. Φιλαδέλφεια 17/1	ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΝΙΟΥ ΦΕ'Τ'Μ (κ.)	70	9907	δ. Ντόβερ 21/1	ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στο Χάρκ Άιλαντ
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Ρας Τανούρα 10/12	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	16247	πρ. «Πόλλουε»
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	πρός Σιγκαπούρη 17/12	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρός Δ. Αφρική 16/1	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Αλεξάνδρεια 6/1
ΝΟΡΘΜΑΝ (κ.)	78	12238	πρός Καοσιούγκ 28/12	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	ε. Κορούνα 15/1
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	πρός Ύεμένη 26/12	ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	πρός Λα Σπέτζα 13/1
ΝΟΥΡΑ (π.)	77	36223	επιπλήθη Ίνδους	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρός ΗΠΑ 22/1
ΝΤΑ'Τ ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	ε. Τόρρε Άνουνάιτα 7/1	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Μπρέικ 7/1
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	α. Σιγκαπούρη 11/1	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	πρός Ρισαρντς Μπαίη 17/1
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	ε. Βιτόρια 29/12	ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	στή Σιγκαπούρη 23/1
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	ε. Άβιλς 10/11	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρός Άλεξάνδρεια 28/12
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	πρός Κορίντο 19/1	ΠΡΑ'Τ'Μ (κ.)	70	10469	πρός Γανδη 16/1
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	πρός Ν. Υόρκη 19/1	ΠΡΑ'Τ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	πρός Σιγκαπούρη 14/1
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Μπ. Άμπας 3/11	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαρπού (άποθήκη)	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	πρός Ταϊλάνδη 16/1
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρός Φοριλάδα 18/1	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Βαλτιμόρη 17/1
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 17/1	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.π.)	87	25000	ε. Βανκούβερ 18/1
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	πρ. Άθως	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	πρ. «Ντάιμονι»
ΞΙΠΟ'Τ'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	πρ. «Piscola»	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Βιτόρια 19/12
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Σιγκαπούρη 14/1	ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'Τ' (Μ.β.)	66	2969	ε. Κακούτα 3/1
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31714	ύψως ελληνική	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Ν. Υόρκη 18/1
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	πρός Νιγηρία 18/1	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Μπ. Άμπας 15/12
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	πρός Σουρία 14/1	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Λάγος 4/12
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	πρός Μασσαλία 24/12	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	πρός Φορμπα 6/1
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	πρός Δανία 8/1	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	πρός Ρόδο 3/12
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Μανφρεντίνια 11/1	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρός Μπ. Άμπας 4/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	άρχει Πειραιά	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	α. Ν. Όρλεάνη 16/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Άσάμπ 12/1	ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701	ε. Χάλφας 17/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	άρχει Πειραιά	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Λάγος 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	πρός Ίμινγκχαμ 23/1	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	δ. Παναμά 5/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Καοσιούγκ 19/12	ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρός Σαλβαντόρ 17/1
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	πρός Ν. Αφρική 25/12	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	ε. Σαγκάη 31/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	πρός Κύπρος Κρίστι 1/1	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΙΙΙ (κ.)	80	16074	πρός Λε Χάβρη 14/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	πρός Γιβραλτάρ 9/1	ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	ε. Αλεξάνδρεια 10/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	ε. Άμβέρσα 22/1	ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	ε. Ν. Υόρκη 26/12
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΡΕΑ (π.)	71	9025	επιπλήθη Νορβηγούς
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά	ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ (δ.Κεϋ)	67	2838	ε. Πειραιά 23/11
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395	μετ. «Θανατόκτες» (ΌΝδ.)	ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	πρός Φώκλαντς 8/1
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	πρός Χοκάτα 27/12	ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	ε. Ραβέννα 7/1
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Ν. Υόρκη 18/1	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Βανκούβερ 30/12
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Τ'ΝΤ (κ.)	71	13858	πρ. «Τζών»	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. Λάγος 2/1
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	στο Μπ. Σαχίνι Ρεζάι 5/11	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	πρός Ρίο Τανέιρο 18/1
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	73	18958	ε. Καραϊσί 10/1	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	πρός Τρίπολη 4/12
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στο Τζιμπουτί 25/2(87)	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Νταλιάν 28/12
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Π. Μιράντο 31/12	ΡΙΖΑΛ (π.)	77	39562	πρ. «Wuyuyuy»
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ	76	11477	πρός Κεμπέκ 6/1	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρός Τρίνιταν 14/1
(Φιλ.)	76	37784	πρός Νοβοροσίσκ 9/1	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	πρός Θεσσαλονίκη 15/1
ΟΡΛΑΝΤΟ	60	11434	ε. Ν. Όρλεάνη 17/1	ΡΟΔΟΧΗ (δ.π.)	71	17805	στή Τζέντα 22/1
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Τ'Σ (κ.)	76	12443	πρός Μπουσίρ 18/12	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Ν. Όρλεάνη 13/1
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	72	51227	πρός Άκαμα 18/12	ΡΟΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	πρ. «Μίνι Αίλας»
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	9709	ε. Βομβάη 3/12	ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	πρός Άμβούργο 19/1
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	8734	ε. Σαλβαντόρ 10/1	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	-	α. Σουζέ 22/1
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ (κ.)	73	8734	ε. Χιουσταν 10/1	ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	-	πρός Ρεσίφ 17/1
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	στο Χορμούζ (άποθήκη)	ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	μετ. «Pieros ΙΙ» (Όνδ.)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	ε. Γουαγιαμά 18/1	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	πρ. «Βασιλάκης»
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852	πρός Κιούγκα 8/5	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	πρ. «Vera»
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρός Ίαπωνία 15/12	Σ.Β. ΠΕΝΤΕ (κ.)	68	13553	πρ. «Gentleoceans»
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	α. Φιλαδέλφεια 14/1	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στή Τζέντα (άποθήκη)
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	δ. Παναμά 19/1	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	α. Λισαβόνα 8/1
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	πρός Ιταλία 30/12	ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	στο Νάυρομπαν 18/11	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρός Ίαπωνία 7/1
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182	στο Χορμούζ 14/11	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Λουάντα 12/1
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	πρός Κωνσταντίνα 12/1	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρός ηΠΑ 1/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-	71	41961	δ. Ντόβερ 20/11	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	πρός Νταμμά 25/12
ΤΗΣ (κ.)	75	8826	πρός Ίαπωνία 12/1	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	ε. Ν. Υόρκη 11/1
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	82	35380	στή Ν. Υόρκη 13/1	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619	α. Ν. Υόρκη 24/1
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	72	44140	ε. Βενετία 14/1	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	πρός Πόρτο Πρά 2/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	πρός Τζιμπουτί 18/12	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598	μετ. «Pascal» (μ.)
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Λά Παλκίς 18/1	ΣΑΜ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	ε. Μανφρεντίνια 18/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Καραϊσί 1/1	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Όνδ.)	76	2144	πρός Χαλκίδα 11/1
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	πρός Τάμπα 8/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Άργεντινή 16/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Ταϊσούγκ 4/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (Μηχ.)	80	30639	ε. Ν. Όρλεάνη 19/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506	α. Κήλογκ 4/187
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	α. Λός Άντζελες 19/1	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	πρός Αίθιοπία 16/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	πρός Κουαντάν 13/1	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	ε. Αλεξάνδρεια 15/1	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	α. Λατόκα 4/12
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	πρός Βραζιλία 21/1	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	ε. Καργάνα 13/1
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Τόκυο 16/1	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	πρός Ίνδια 29/12
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	α. Άμβέρσα 20512	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	στο Ύμουιντεν 29/12
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Μπάκαπορ 10/1	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)	69	8064	πρός Λά Ροσέλ 18/1
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	μεταφορές Περαϊκού	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)	70	8064	πρός Καζαμπλάνκα 21/1
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	ε. Άμβέρσα 18/1	ΣΑΝΤΕΡΑΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	ε. Αλεξάνδρεια 16/1
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	πρ. «Mega Star»	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρός Μιζουράτα 28/12
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	πρός Πόρτ Άρθουρ 20/1	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	πρός Ίνδια 8/1
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	πρός Κορέα 7/1	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Καοσιούγκ 15/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	α. Τζέντα 29/12	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	πρ. «Σάουθ Ση»
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρός Μπουσαν 21/12	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Ν. Όρλεάνη 16/1
ΠΑΦΟΣ (κ.)	77	21666	πρός Χιουσταν 13/1	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	α. Λούτ Τέρμαλ 16/1
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	72	57802	ε. Άντεν 1/1	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	πρός Τζέντα 22/12
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	66	41521	ε. Σάντος 9/1	ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Σήρνε 23/1
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	77	9941	ε. Κολόμπο 16/1	ΣΕ'Ι'ΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Σίδνεϋ 16/1
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9783	πρός Τζέντα 2/1	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	πρός Άνναμπα 6/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	74	36914	ε. Πειραιά 31/12	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Αλεξάνδρεια 1/1
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Ρ. (κ.)	68	44842	ε. Ίνιόν 14/1	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	ε. Πόρτ ντέ Μπουκ 20/1
ΠΕΡΙΘΩΣ (κ.)	76	34715	πρός Σουζέ 1/1	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρός Κουβέιτ 7/1
ΠΕΤΑΛΟΝ	72	16205	πρός Ταϊβάν 15/1	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρός Ντακάρ 22/12
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)	69	10839	ε. Τζέντα 8/1	ΣΕΡΒΙΝΙΑ ΙΙ (κ.)	78	10077	πρός Σαλβαντόρ 16/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	66	21174	ε. Σάντος 9/1	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	πρός Κωνσταντίνα 12/1
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	77	9941	ε. Σάντος 9/1	ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μηχ.)	77	22377	πρός Βιτόρια 9/12

ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	πρός Μπαντάρ Άμπας 11/12
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	πρός Ροζάριο 18/1
ΣΗ ΟΑΟ (δ.κ.)	76	16277	α. Λα Σπέγια 15/1
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	πρός Ρουέν 12/1
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	πρός Άκωμπα 19/1
ΣΗ ΣΟΥΓ'ΙΦΤ (κ.)	70	5746	μετ. «Victoria Idoua»
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρός Αιγούστα 13/1
ΣΗ ΤΑΓΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ε. Ρότερνταμ 22/1
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρ. «Σηκάρριερ»
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	στη Κορούνα 31/12
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	πρός Π. Κέλαγκ 15/1
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	πρός Μπετζάγια 19/1
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.κ.)	78	28025	α. Χουέλαβα 20/1
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Χουέστον 2/1
ΣΗΕΣΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	ε. Μπ. Σαχίνι Ρεζάϊ 3/1
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Μπιλμπάο 31/12
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Φουτζέιρα 20/1
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	ε. Φόρ 20/1
ΣΗΛΙΝΚ (Μολ.)	74	18963	πρός Τζένια 23/1
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	πρός Άλγερία 22/12
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στο Άσσάμπ
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	πρός Ταρτούς 3/1
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	πρός Νουαντιμπού 31/12
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	ε. Μπ. Σαχίνι Ρεζάϊ 7/1
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	πρός Κωνσταντίνα 2/1
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ν. Όρλεάν 20/1
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	πρός Αυστραλία 29/12
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	πρός Κωνσταντίνα 2/1
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	πρός Πόρτ Χάρκουρι 27/12
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Νταμμάμ 29/12
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	πρός Κωνσταντίνα 12/1
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Κούβα 22/12
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (μ.)	73	18025	πρός Μπ. Άμπας 7/12
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	πρός Ιράν 12/1
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.κ.)	74	18631	πρός Άμπιτζάν 21/1
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	πρός Μπ. Άμπας 26/12
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Γιβραλτάρ 13/1
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	πρός Μελβούρνη 23/12
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619	πρός Μπουργκάς 10/1
ΣΗΣΟΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Σάν Λορέντζο 19/1
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	πρός Τζακάρι 15/1
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	ε. Μπ. Σαχίνι Ρεζάϊ 8/1
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Νάντιν 22/1
ΣΗΘΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Καράτσι 19/1
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στη Βομβάη
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	13128	ε. Τρινκομάλλη 16/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Πομπόνο 19/1
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	διάλυση Πειραιά
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Μομπιλ 7/1
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Ιράν 7/1
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	πρός Άσντον 22/1

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	ε. Ρότερνταμ
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Πασιό Γκ.
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Λάζαρο Καρνί
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Άμβούργο 19/1
ΣΙΔΕΡ ΡΗΟΕΡ (κ.)	73	7594	πρός Σάντο Τόμας ντε Καστίλια
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός Σιγκαπούρη 19/12
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρός Τζένια 13/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Χόγκ Κόγκ 17/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	στην Άλεξάνδρεια
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	πρός Νταμμάμ 18/1
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Άντιοφανγκάτα 19/1
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	πρός Άλγερί 4/1
ΣΚΑ'Υ' ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Ιαπωνία 10/1
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Π. Σουδάν 30/12
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474	έγκαταλείφθηκε
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Φουτζέιρα 19/1
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Περσικό 21/1
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Ρεσίφ 7/1
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	δ. Κων/πολη 16/12
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρός Γιοκοχάμα 5/1
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Ρουέν 14/1
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	ε. Ρουέν 15/1
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Δ. Αφρική 2/1
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	πρός Χάτινσχο 31/12
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Τέξας Σίτι 3/1
ΣΠΗΛΑΔΑ	78	12518	ε. Μπορντώ 14/1
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	ε. Βαλτιμόρη 20/1
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Ιράν 8/1
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Άλγερί 8/12
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Ολλανδία 21/1
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Χάμπτον Ρόουντς 18/1
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Ταργγκόνα 15/1
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρ. «Dodecelta»
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	πρός Κόλπο ΗΠΑ 26/12
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	δ. Παναμά 15/1
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Σιγκαντίγκ 14/12
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. Άλεξάνδρεια 30/12
ΣΤΑΡ ΡΕ'ΙΤ (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμούζ 25/9
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός ΗΠΑ 16/1
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	ε. Κασσιούγκ 7/1
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στον Περσικό
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	πρός Σιγκαπούρη 27/12
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 9/1
ΣΤΡΕΖΑ (δ.)	75	11171	πρός Φουτζέιρα 21/1
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρός Άλγερί 29/12
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Γάνδη 14/1
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρός Καναδά 31/12
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	ε. Χόγκ Κόγκ 20/1
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρός Κόμπε 29/12
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρ. «Μάτα II»
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	πρός Ταρτούς 31/12
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Βομβάη 14/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	πρός Βανκούβερ 5/1
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	πρός Λά Γκουέρα 17/12
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Μόγκλα 2/1
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	ε. Ρουέν 20/1
ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Άσισκό 28/10
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεού.)	69	8812	ε. Ίμνιγχαμ 15/1
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Γκάλβεστον 30/12
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρός Χάμπτον 21/1

ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (ι.)	66	18781	πρός Νιάρ Ές Σαλάμ 24/1
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Πόρτ Σουδάν 4/1
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	πρός Νοβοροσκ 12/1
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρός Άλγερί 12/12
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Κατάρ 18/1
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρός Τσιγκουάν 25/1
ΤΖΟΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	πρός Λά Γκουέρα 23/12
ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15680	ε. Φελιξίτου 22/1
ΤΖΟΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός Σαγκάη 1/1
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Άκωμπα 19/1
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρ. Έμμεν 23/11
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	ε. Μασσαλία 14/1
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	α. Άλεξάνδρεια 29/12
ΤΟΕΟΤΗΣ (Κεού.)	68	9627	πρός Ταρτούς 26/12
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρός Άλγερί 7/1
ΤΡΑΝΣΚΕ'ΙΠ (κ.)	70	5538	πρός Ν. Όρλεάν 13/1
ΤΡΑΝΣΜΠΕΛΙΝ (κ.)	71	4881	πρός Άλγερί 24/12
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	πρός Έλλάδα 10/1
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρός Βιτόρια 14/1
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	πρός Έρυθρά Θάλα 22/1
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Νιόλιαν 2/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	ε. Ρίο Τανέιρο 9/1
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρός Καναδά 7/1
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Περσικό 16/2/87
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	πρός Γιοκοχάμα 3/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ν. Όρλεάν 13/1
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Μπ. Άϊρες 16/1
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Λας Πάλμας 21/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	πρ. «Μποχάνα»
ΤΡΟΥ'Ι ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Άλβέρτα 24/1
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Νιάρ Ές Σαλάμ 8/1
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	α. Τζένια 15/1
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Σαφές 4/12
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	ε. Ν. Όρλεάν 19/1
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	72	15948	έπωληθη

ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	α. Τζένια 10/1
ΦΑ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	75	16421	πρός Βαλτιμόρη 18/1
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Βανκούβερ 5/1
ΦΑΞΣΑ (δ.)	74	67202	α. Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 14/1
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	α. Καράτσι 30/12
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	στον Περσικό 5/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Μίνα Ραούσι 6/1
ΦΕΞΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Λά Γκουέρα 21/11
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523	ε. Μίνα Ραούσι 6/1
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	πρός Γκιαντί 16/1
ΦΙΛΙΑ	71	7201	έπωληθη
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρ. «Φάγκ Τρέιντερ»
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	α. Ν. Όρλεάν 16/1
ΦΙΛΘΕΝ (δ.κ.)	67	54322	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Κουτούμπνι 15/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός Ιαπωνία 5/1
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Σπλιτ 16/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Σπλιτ 21/1
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρός Βαλντίνοια 29/12
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	πρός Μπετζάγια 23/11
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	δ. Παναμά 28/12
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Σαγκάη 7/1
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρός Ν. Όρλεάν 28/12
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	πρός Σιγκαπούρη 28/12
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρός Πόρτ Κέλαγκ 6/1
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	α. Άλεξάνδρεια 2/1
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	ε. Κασσιούγκ 30/12
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	α. Τόμπο 13/12
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μηχ.)	74	65244	α. Σιγκάγκ 30/1
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	πρός Πειραιά 21/1
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	α. Γκάλβεστον 29/12
ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΑ'ΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός Άκωμπα 31/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	πρός Σουραμπάγια 30/12
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	πρός Ναμικάτα 3/12
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332	πρός Κεπιτάουν 19/1
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	μετ. «Alma» (Λ.)
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ (κ.)	70	14095	πρός Άλεξάνδρεια 13/1
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Καράτσι 20/1
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	στη Ν. Όρλεάν 30/12
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	επισκευές Πειραιά 12/10
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρός Μοντεβιδέο 28/12
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	μετ. «Reefeer Uraba»
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	α. Λας Πάλμας 11/1
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Σάντος 16/1
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Πειραιά 19/12
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρός Φώκλαντ 30/12
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Ρότερνταμ 10/1
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	μετ. «Frio Bahia» (κ.)
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5527	πρός Ρίγα 13/1
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	74	8279	πρός Π. Όρνιόζ 10/12
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	2484	πρός Νιούλα 15/1
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Κεούχαν 17/1
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Γιοκοχάμα 10/1
ΧΑΒΕΝ (δ.)	74	48928	α. Νταμπίερ 31/12
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	73	109700	α. Ρας Τανούρα 26/12
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	α. Μπαγκόγκ 11/1
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	ε. Τακοράντι 11/1
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρός Σιγκαπούρη 4/1
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Άμβούργο 21/1
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρός Μπαλμπόα 14/1
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	πρός Βομβάη 18/1
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	ε. Λονδίνο 23/1
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	διαγράφεται
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	πρός Τόμπο 28/11
ΧΑΡΜΟΝΥ 1. (π.)	71	8825	ε. Πειραιά 16

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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