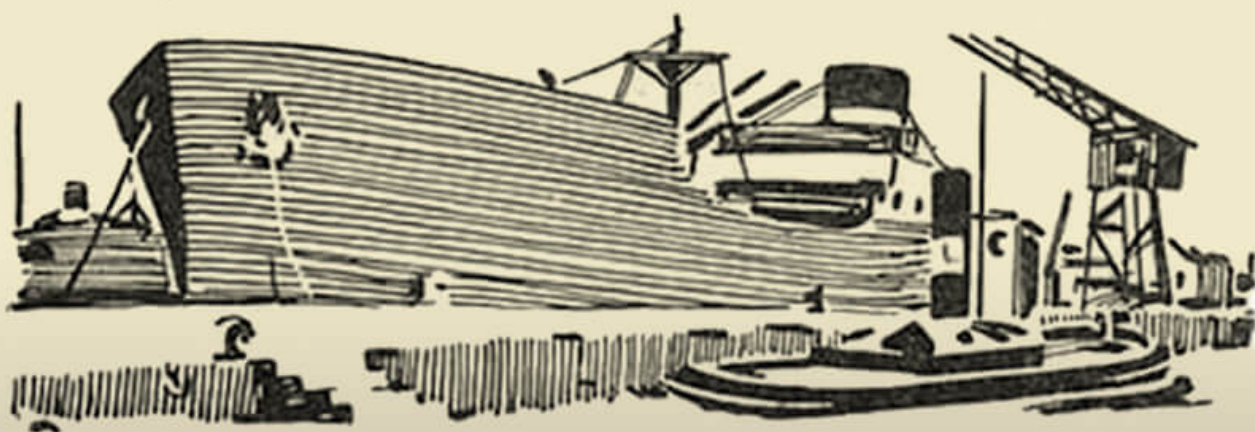


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1988

Αρ. Φύλλου 1267/1025

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement



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

**NAFTOMAR Head office**

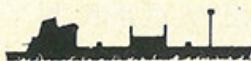
NAFTOMAR SHIPPING & TRADING CO
252-254 Kifissias Avenue,
GR 15231-Halandri
Athens - Greece
TEL.: (01)6472041
TELEX: 218541/218222/218039 NAFT GR
FAX: 6472944

NAFTOMAR World wide

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, Av. des Champs-Élysées
75008 Paris-France
TEL.: (1)43.59.14.33
TELEX: 640641CHEMGAZ/640695 NAFTMAR
FAX: 45632200

MARGAS INTERNATIONAL CORPORATION
3310 Ponce de Leon Boulevard
Coral Gables, Florida 33134-U.S.A.
TEL.: (305) 4460660
TELEX: 264145 MGAS

NAFTOMAR AGENCIES ROTTERDAM B.V.
POB 867 - 3160 ab RHOON
ANTH VAN HOBOKENSFRAAT 14
3161 KS RHOON Holland
Tel.: (1890) 13222
Telex: 62004 CChem nl





We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

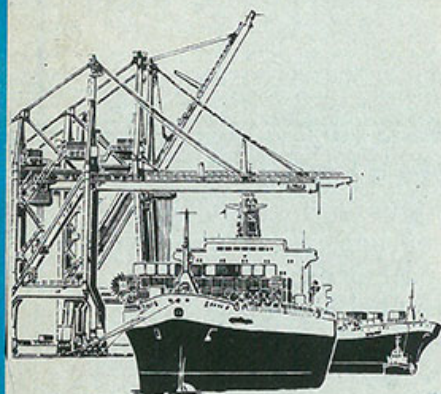
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο**

15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1267/1025

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρηγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΙΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. 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 καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

57th Year
Issue No. 1267/1025, March 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 Οί συμφωνίες για τις Συμβάσεις των
ποντοπόρων καί των επιβατηγών πλοίων.

15 Σέ έκκρεμότητα παραμένει τό θέμα του 80%.

18 Τουριστική Ναυτιλία:
Ραγδαία συρροή νέων παραγγελιών.

21 Διμερείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις.

23 Έμπιστοσύνη στίς υπηρεσίες του Έλληνικού
Νηογνώμονα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

22 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

25 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

41 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

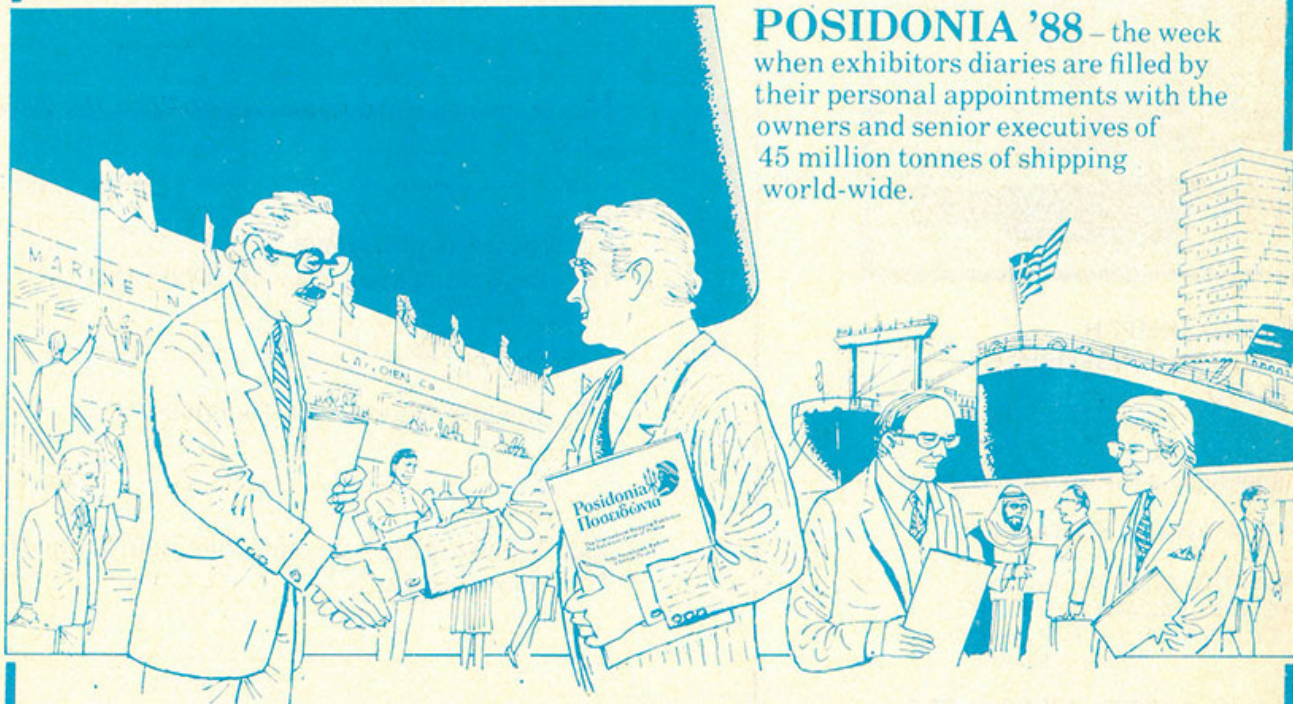
43 ENGLISH SUPPLEMENT

47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Posidonia Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition
Piraeus Exhibition Centre, Greece
6th-11th June, 1988

POSIDONIA '88 – the week when exhibitors diaries are filled by their personal appointments with the owners and senior executives of 45 million tonnes of shipping world-wide.



FACE TO FACE: the purchasing power of the Greek ship operators internationally with the exhibiting companies from shipbuilding, shiprepair, ship supply and equipment, ports and harbours, and shipping office technology.

To reserve your exhibition space contact the organisers:

Posidonia Exhibitions Ltd
4-6 Efplias Street, 185 37 Piraeus
Tels: (01) 4517859-4517868, Telex: 241937 EXPO GR

UK Representative Office: Seatrade, Fairfax House, Colchester CO1 1RJ
Tel: (0206) 45121, Telex: 98517 DISOP G

OFFICIAL CARRIERS
OLYMPIC
AIRWAYS

OFFICIAL HOTEL
Athenaeum
INTER-CONTINENTAL

Σχηματοποιούνται τά μέτρα

Συγκλίνουσες από πολλές πλευρές πληροφορίες οδηγούν στο συμπέρασμα ότι στο Υπουργείο έχουν σχηματοποιηθεί ήδη τά μέτρα που πρέπει νά ληφθούν γιά τή βελτίωση τής ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου προκειμένου νά σταματήσει άφενός ή φυγή από τό έθνικό νηολόγιο καί νά άρχίσει άφ' έτέρου ό έπαναπατρισμός.

Έπ' αὐτοῦ πρέπει νά έπισημανθεῖ ιδιαίτερα δήλωση του Υπουργού κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλου, σύμφωνα μέ τήν όποία τά μέτρα — των όποίων δέν έχει ολοκληρωθεῖ μέχρι τή στιγμή ή διαδικασία συζητήσεως — θά βελτιώσουν τήν ανταγωνιστικότητα των έλληνικών πλοίων έναντι των πλοίων των σημαιών ευκαιρίας.

Εἴθε. "Αλλωστε είναι ό μόνος τρόπος γιά νά σταματήσει ή διαρροή καί νά άρχίσει ό έπαναπατρισμός καί εδῶ θά ξαναπούμε αὐτό που καί άλλοτε έχουν υπογραμμίσει τά «Ναυτικά Χρονικά»: "Η Έλλάδα δέν μπορεί νά κατηγορηθεῖ από κανέναν γιά τά μέτρα που θά λάβει γιά νά προσελκύσει στο παραδοσιακό έθνικό της νηολόγιο τά έλληνόκτητα πλοία που έχουν καταφύγει στά νηολόγια ευκολίας — συνεπώς είναι άπολύτως άνύπαρκτοι οι κίνδυνοι τούς όποιους υποστηρίζουν μερικοί ότι μπορούν νά άπειλήσουν τήν αξιοπιστία του νηολογίου μας.

ΤΟΤΕ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ

Νομίζουμε ότι οι σύμβουλοι του Υπουργού έπρεπε νά έπιστήσουν τήν προσοχή του κ. Γιαννόπουλου στο γεγονός ότι ή προσέλευση στην άρμόδια υπηρεσία γιά τή διαγραφή πλοίου γίνεται άφου έχει προηγηθεῖ όλη ή άπαιτουμένη διαδικασία καί ό νηολόγος στην προκειμένη περίπτωση λειτουργεί όπως καί ό ληξιαρχος — τό πιστοποιητικό διαγραφής άποτελεῖ ούσιαστικά τή ληξιαρχική πράξη θανάτου του συγκεκριμένου πλοίου γιά τό έλληνικό νηολόγιο καί τότε δέν μπορεί νά πληρηθεῖ τίποτε.

Σημειώνουμε τά άνωτέρω μέ άφορμή τή δήλωση του κ. Γιαννόπουλου — μέ άφορμή έρώτηση δημοσιογράφου γιά τί θά κάνει έν σχέσει μέ τή συνεχιζόμενη φυγή από τήν Έλληνική σημαία — ότι επειδή ή άνεργία των ναυτικών μας όφείλεται άκριβώς σ' αὐτόν τό λόγο, δηλαδή στή φυγή των πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο, εδῶσε έντολή τίς άρμόδιες υπηρεσίες νά μήν διαγράφεται κανένα πλοίο άν προηγουμένως δέν βλέπει τόν πλοιοκτήτη καί συζητάει μαζί του γιατί θέλει νά κατεβάσει τήν Έλληνική σημαία.

Έπαναλαμβάνουμε, τότε, όταν δηλαδή θά γίνει ή προσφυγή στο νηολόγο καί κατά συνέπεια θά μπορέσει νά πληροφορηθεῖ τό Υπουργείο τά της διαγραφής, θά είναι άργά. Καί δέν άποτελεῖ λύση ή πρόσκληση στο γραφείο του Υπουργού εκείνων που διαγράφουν ή προτίθενται νά διαγράψουν πλοία, που μπορεί ένδεχομένως νά όδηγήσει καί σέ έπικίνδυνες παρενέργειες. Λύση άποτελεῖ ή πρόληψη. Πού δέν θά όδηγήσει: μόνο στην άποφυγή των διαγραφών αλλά καί στην προσέλκυση πλοίων στο έθνικό νηολόγιο.

Πέρα από αὐτή τήν καθόλα λανθασμένη κίνηση ό κ. Γιαννόπουλος κάνει άκόμη ένα λάθος: Διαβεβαιώνει ότι όλα τά πλοία που έφυγαν μέχρι τώρα — φυσικά επί ύπουργείας του — από τό έθνικό νηολόγιο πουλήθηκαν σέ άλλοδαπούς (τό άκριβές έν προκειμένου είναι ότι πολλά από τά πλοία αὐτά πουλήθηκαν σέ άλλες άλλοδαπές ναυτιλίες).

Κές εταιρίες). Καί επί πλέον απαγόρευσε νά δίνονται κάθε έβδομάδα τά στατιστικά στοιχεία του YEN γιά τήν κίνηση του νηολογίου, τήν άνεργία των ναυτικών καί τόν άνύπαρκτο πλέον παροπλισμό μέ τή διευκρίνιση ότι θά δίνονται στή δημοσιότητα κάθε μήνα — δέν βγαίνει τίποτε ούτε από τή διαβεβαίωση, ούτε από τήν απαγόρευση της έβδομαδιαίας παροχής στοιχείων τά όποία έν πάση περιπτώσει εκείνοι που παρακολουθούν συστηματικά τά μεγέθη καί τήν πορεία της Έλληνικής Ναυτιλίας μπορούν νά τά άποκτήσουν από άλλες πηγές.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Τό θέμα της άπελευθερώσεως της άκτοπλοίας συζητήθηκε καί πάλι στις 8 καί 9 Μαρτίου στην όμάδα ναυτιλιακών μεταφορών του Συμβουλίου της ΕΟΚ καί όπως άναμενόνταν οι Βόρειοι έταίροι μας μέ έπικεφαλής τή Βρεταννία άσκησαν πίεση γιά τή ρύθμιση του θέματος κατά τίς δικές τους έπιθυμίες καί συμφέροντα. Αντίθετη ήταν ή στάση των Νοτίων, χωρίς βεβαίως νά συμπλέουν μέ τίς δικές μας άντιλήψεις — οι άλλες χώρες του Νότου είναι αντίθετες στην άπελευθέρωση της άκτοπλοίας αλλά κάθε μία γιά δικούς της ειδικούς λόγους.

Από τίς εκτιμήσεις που υπάρχουν προκύπτει τό συμπέρασμα ότι κατά τή διάρκεια της γερμανικής προεδρίας της ΕΟΚ δέν πρόκειται νά γίνει τό παραμικρό, όπως έπίσης δέν πρόκειται νά γίνει τίποτε καί κατά τή διάρκεια της έλληνικής προεδρίας: Δηλαδή, ως τό τέλος του χρόνου που διανύουμε δέν πρόκειται νά δημιουργηθεῖ πρόβλημα, από εκεί καί πέρα όμως καί όπωσδήποτε μετά τό 1992 εκτιμάται ότι είναι ένδεχόμενο νά άντιμετωπίσουμε άλλες καταστάσεις.

Έν όψει μιάς δυσμενούς προοπτικής καί προκειμένου νά διατηρηθούν οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες σέ έλληνικά χέρια, όρισμένοι κύκλοι θεωρούν ότι πρέπει νά γίνουν από τώρα άποφασιστικά βήματα μέ πρώτο καί κυριότερο τήν παροχή της δυνατότητας δρομολογήσεως πλοίων από "Ελληνες έπι-

Σύμφωνα μέ πληροφορίες, τά μελετώμενα μέτρα άφορούν:

- Τήν προσαρμογή της συνθέσεως πληρώματος στα κρατούμενα διεθνής.
- Τή ρύθμιση της φορολογίας μέ μείωση του φόρου κατά 50% κατά τά δύο πρώτα χρόνια της νηολογήσεως καί άνάλογη μείωση της φορολογίας των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας που γιά τά άνω των 80.000 τον. γκρός θά φθάνει καί σέ ποσοστό 75%.
- Τήν επέκταση άπαλλαγών καί μειώσεων του φόρου γιά έπισκευές πλοίων στην Έλλάδα.
- Τήν αύξηση του ποσοστού συμμετοχής των άλλοδαπών στή σύνθεση πληρώματος των πλοίων.

Η άπόδοση των μέτρων αὐτών δέν μπορεί νά ύπολογισθεῖ έπακριβώς αὐτή τή στιγμή, θά είναι όπωσδήποτε σημαντική καί άναμφισβήτητα θά συντελέσει στην άμεση άνακοπή της φυγής των πλοίων καί στην έναρξη του έπαναπατρισμού έφ' όσον παράλληλα παρασχεθούν οι άπαιτούμενες έγγυήσεις γιά τή διατήρηση του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας. Έκείνο που χρειάζεται μόνον είναι νά μήν καθυστερήσει άλλο ή ύλοποίησή τους.

χειρηματίες σέ όποιαδήποτε γραμμή έπιθυμούν ώστε μέ τόν ύγιή ανταγωνισμό νά δημιουργηθούν όρθά οργανωμένες άκτοπλοϊκές έπιχειρήσεις που θά άντέξουν τόν ένδεχόμενο ανταγωνισμό των ξένων άν τελικά άπελευθερωθεῖ ή Άκτοπλοία. Οι κύκλοι αὐτοί δέν συμερίζονται τήν άντίληψη που εκφράζεται στην Άκτή Τζελέπη, σύμφωνα μέ τήν όποία λόγω των έλληνικών ιδιομορφιών κανένας ξένος δέν θά μπορέσει νά άνταγωνισθεῖ τούς "Ελληνες πλοιοκτῆτες της Άκτοπλοίας — καμιά άκτοπλοϊκή έπιχείρηση, ύποστηρίζουν στην Άκτή Τζελέπη, δέν μπορεί νά σταθεῖ στά πόδια της άν ό πλοιοκτήτης δέν βρίσκεται στο μουράγιο από τά βαθιά χαράματα. Δέν μπορούμε, τονίζεται από τούς έν λόγω κύκλους, νά άντιμετωπίσουμε μέ τόν τρόπο αὐτόν τή σύγχρονη όργάνωση που θά φέρουν μαζί τους οι ξένοι έπιχειρηματίες άν άνελευθερωθεῖ ή Άκτοπλοία, γι' αὐτό πρέπει νά άνασκουμπωθούμε από τώρα καί νά οργανωθούμε πριν είναι άργά. Πρέπει νά προστεθεῖ ότι από τούς ίδιους κύκλους ύποστηρίζεται ή άποψη ότι ή παροχή της δυνατότητας δρομολογήσεως πλοίων σέ όποιαδήποτε γραμμή πρέπει νά συνδυάζεται μέ ύποχρέωση καλύψεως καί δρομολογίων άγόνων γραμμών είτε μέ τά δρομολογούμενα κατ' αὐτόν τόν τρόπο πλοία, είτε μέ ειδική εἰσφορά τήν όποία θά καταβάλουν γιά νά έπιδωτούνται άλλα πλοία που θά εκτελούν τά άγονα δρομολόγια — ύπενθυμίζουμε ότι μιά τέτοια σκέψη είχε διατυπωθεῖ από τόν πρώην Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή αλλά δέν είχε προωθηθεῖ.

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ

Εἶναι γνωστό ότι ό Υπουργός κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος δέν είναι άφέλης. Γι' αὐτό όμολογούμε ότι δέν μπορούμε νά άντιληφθούμε τί προσδοκά μέ τή σύσταση που λέγεται ότι άπηύθυνε κατά τήν πρό ήμερῶν έπίσκεψή του στο NAT σέ κάποιον εκεί μέσα νά σταματήσει τά πειθαρχικά ένάντιον των ύπαλλήλων καί νά δουλέψουν όλοι μονιασμένοι.

«Αλήθεια, θεωρεί ο Υπουργός ότι όπως έχουν διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια τα πράγματα στο NAT με το ανθρωποκυνηγητό που έχει εξαπλωθεί εναντίον δικαίων και άδικων μπορεί να υπάρξει παραγωγική δουλειά στο Ταμείο;

«Εάν ο Υπουργός αναζητά λύσεις στο NAT για να μπορέσει να γίνει κάτι στο ταλαίπωρο το Ταμείο και ταυτόχρονα για να εξαιρεθεί και το αντιναυτεργατικό πνεύμα που έχει επικρατήσει εκεί και έχει διατυπωθεί ανάγλυφα στο Νόμο 1711 πρέπει να προχωρήσει στην άμεση απομάκρυνση των υπευθύνων που είναι περισσότεροι του ενός — αλλιώς να μην περιμένει το παραμικρό, ούτε αποκατάσταση της όμοιότητας, ούτε παραγωγική δουλειά, αλλά ούτε και βελτίωση της εικόνας που έχουν σχηματίσει οι πραγματικοί ναυτικοί μας, εν ενεργεία και συνταξιούχοι, από τη μεταχείρισή τους από το NAT.

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ;

«Ο Υπουργός κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος στη συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες στις 9 Μαρτίου δήλωσε:

Δόθηκε εντολή από δεκαήμερου να πληρωθεί η ΑΤΑ στους συνταξιούχους ναυτικούς αλλά οι γραφειοκρατικές διαδικασίες καθυστερούν την υλοποίηση της απόφασής.

Αυτές «οι γραφειοκρατικές διαδικασίες» είναι αθύπαρκτες, δεν ευθύνεται δηλαδή κανένας για τη θεσμοθέτηση αλλά και τη διατήρησή τους;

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΡΘΡΟ 26

Φίλος δικηγόρος μας επισημαίνει ότι στον ΚΝ 792/78 που επικαλούνται οι φωστήρες του NAT στην περιβόητη πλέον «Υπεύθυνη δήλωση για το αμετάβλητο των συνταξιοδοτικών προϋποθέσεων» που έστειλαν στους συνταξιούχους για να συμπληρώσουν δεν υπάρχει άρθρο 26 — ο εν λόγω νόμος έχει 25 μόνον άρθρα, όπερ σημαίνει ότι πέρα από την περιφρόνηση προς τους ναυτικούς μας οι φωστήρες και οι άνεγκέφαλοι του NAT α-

ποδεικνύεται ότι πάσχουν και από το σύμπλεγμα της γονατογραφίας και το μοναδικό ερώτημα που ανακύπτει είναι ποιοί είναι εκείνοι που τούς διατηρούν ακόμη στις θέσεις τους.

ΤΙ ΙΣΧΥΕΙ ΣΕ ΜΑΣ;

«Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών γνωστοποίησε στα μέλη της ότι το Υπουργείο Δικαιοσύνης του Βελγίου με σχετική εγκύκλιο του εκθέτει τις υποχρεώσεις που έχουν οι ναυτιλιακές (και αεροπορικές) εταιρίες αναφορικά με την είσοδο αλλοδαπών στο βελγικό έδαφος. Στην εν λόγω εγκύκλιο αναφέρεται ότι η βελγική νομοθεσία προβλέπει ποινικά πρόστιμα για τη μη τήρηση της υποχρέωσης προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται από τις ναυτιλιακές (και αεροπορικές) εταιρίες — δημόσιες ή ιδιωτικές — σε περίπτωση μεταφοράς επιβατών με προορισμό το Βέλγιο που δεν είναι εφοδιασμένοι με τα έγγραφα που προβλέπονται από ειδικό νόμο του Δεκεμβρίου 1980. Από τον ίδιο νόμο προβλέπεται διαδικασία υποχρεωτικής παρακαταθήκης που αποτελεί έγγυση πληρωμής των προβλεπόμενων προστίμων σε περίπτωση παραβάσεων από μεταφορείς που δεν έχουν την έδρα ή την κατοικία τους στο Βέλγιο, ενώ τα του συνόλου του σχετικού ποσού προς παρακαταθήκη και οι τρόποι πληρωμής του από τους μεταφορείς προβλέπεται από ειδικό Βασιλικό Διάταγμα του 1987.

Αυτά στο Βέλγιο. Στη χώρα μας, μιά κατ'έξοχην ναυτιλιακή χώρα στην οποία όμως ταυτόχρονα ανθεί η φαιδρά πορτοκαλέα, φαίνεται — τουλάχιστον αυτό προκύπτει από τις «περιπέτειες» ελληνικών ή ελληνόκτητων πλοίων που μετέφεραν λαθρεπιβάτες οι οποίοι σε όρισμένες περιπτώσεις εξομολογούνται με πρόσφυγες — ότι δεν υπάρχει ανάλογη νομοθεσία και τα ανάλογα περιστατικά αντιμετωπίζονται κατά τα κελεύσματα και τις αντιλήψεις διαφόρων υπηρεσιών, που δεν εξασφαλίζουν τίποτε και το μόνο το οποίο προκαλούν είναι ταλαιπωρίες στα πλοία και τα πληρώματά τους. Πρέπει να σημειώσουμε ότι κατά τον ίδιο τρόπο — κατά

τα κελεύσματα, δηλαδή, και τις αντιλήψεις διαφόρων υπηρεσιών — αντιμετωπίζονται και οι περιπτώσεις άφιξης ναυτικών από αφροασιατικές χώρες οι οποίοι πρόκειται να ναυτολογηθούν σε πλοία σε διάφορα ελληνικά λιμάνια — εάν το πλοίο δεν έχει καταπλεύσει, οι ταλαίπωροι αυτοί άνθρωποι υποχρεώνονται να παραμένουν στο τράνζιτ του αεροδρομίου από όπου ή εξοδός τους επιτρέπεται μόνον μετά τον κατάπλου των συγκεκριμένων πλοίων. Ενώ τα πάντα θα μπορούσαν να ρυθμισθούν αποτελεσματικά — και μάλιστα επ' ωφελεία του κράτους — εάν υπήρχαν πάγιες νομοθετικές ρυθμίσεις όπως άλλωστε συμβαίνει στο Βέλγιο αλλά και άλλου όπου λειτουργούν οι θεσμοί.

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΕΙΣ

«Όπως και άλλοτε έχουμε υπογραμμίσει, δεν έχουμε καμιά αντίρρηση για τη χρησιμοποίηση στοιχείων των «Ναυτικών Χρονικών» αρκεί να αναφέρεται η πηγή και θεωρούμε εύλογη την αξίωσή μας αφού τα στοιχεία αυτά είναι προϊόν πολύχρονης προσπάθειας του περιοδικού αυτού και έντατικών και επίμονων έρευνών και μελετών των συντακτών του.

Αφορμή για την επανάληψη της θέσεως αυτής υπήρξε δημοσίευμα του «Κυριακάτικου Ριζοσπάστη» της 28 Φεβρουαρίου που έθεσε υπ' όψει μας προσεκτικούς αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» ο οποίος και επισημάνει και την αντιγραφή αλλά και μιά άπρεπια του συντάκτη του σχετικού κειμένου σε βάρος των αναγνωστών της εφημερίδας, τους οποίους προσπάθησε να παραπλανήσει. Υπό τον τίτλο «Παγκόσμιοι πρωταθλητές στα ναυτικά ατυχήματα» παρουσιάστηκε ένα κείμενο που είναι σχεδόν κατά λέξη αντιγραφή της έρευνας των «Χρονικών» για την πορεία των ναυτικών ατυχημάτων της Έλληνικής Ναυτιλίας κατά το 1987 που δημοσιεύθηκε στην ειδική έκδοση της 15ης Ιανουαρίου και επί πλέον επιχειρήθηκε η παραπλάνηση των αναγνωστών δεδομένου ότι σάν πηγή των σχετικών στοιχείων αναφέρονται στατιστικές των Λούδς που όμως είναι ανύπαρκτες.

ΔΙΝΟΝΤΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

Πέρα από τις μεγαλοστομίες που είναι συνηθισμένες σε τέτοιες στιγμές, από την εκδήλωση που έγινε με την ευκαιρία της ύψωσης της Έλληνικής στο έπιβατηγό - όχημα - ταγωγό «Παλόμα» πρέπει να επισημανθούν ιδιαίτερα μερικά από αυτά που είπε μιλώντας κατά την τελετή ο πλοιοκτήτης κ. Ήλιος Τροχίδης.

«Δέν ήταν, είπε, εύκολη η ύψωση της σημαίας αυτής. Χρειάστηκε πολιτική βούληση και τεράστια προσπάθεια για να μπορέσουμε σήμερα να γιορτάσουμε αυτή τη στιγμή που αποτελεί την αρχή ύψωσης της γαλανόλευκης και στα άλλα πλοία της εταιρίας μας».

Ιδιαίτερα επίσης πρέπει να επισημανθούν και όσα είπε προς τα «Ναυτικά Χρονικά» ο κ. Τροχίδης. Απαντώντας προηγουμένως σε σχετική ερώτησή μας είπε — αναφερόμενος στο Υπουργείο — ότι οι άνθρωποι εκεί σκύβουν στο πρόβλημά σου και βρίσκουν λύσεις — για κάθε πρόβλημα, λοιπόν, στο Υπουργείο, με τη βεβαιότητα ότι θα υπάρξουν λύσεις.

Ο κ. Τροχίδης ανακοίνωσε με την ευκαι-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martín, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIREIS

Mr. Einar ANDRESEN · A.O.H. 834451
A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226

ρία ότι μεθαύριο Πέμπτη θα ύψώσει την Έλληνική και στο έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Σίλβερ Παλόμα» ενώ τους προσεχείς μήνες θα έγγραφουν στα ελληνικά νηολόγια και τέσσερα αλιευτικά που διαχειρίζεται.

ΗΡΕΜΙΑ ΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Μετά την επίτευξη συμφωνίας με το εργατικό σωματείο επαναλήφθηκε στα Ναυπηγεία του Σκαρामαγκά ο κανονικός ρυθμός εργασίας που είχε διαταραχθεί από τις στάσεις εργασίας του εργατοτεχνικού προσωπικού και είχε σαν συνέπεια τη διαφυγή σημαντική εργασιών που τις απέσπασαν κυρίως τα ναυπηγεία της Μάλτας για να αποδειχθεί έτσι για μια ακόμα φορά ότι οι ξένοι επωφελούνται πάντοτε από τις δικές μας ενέργειες ή και παραλείψεις.

Στο μεταξύ επρόκειτο να υπογραφεί σήμερα το μεσημέρι η σύμβαση μεταξύ του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και των Έλληνικών Ναυπηγείων για την κατασκευή δύο περιπολικών σκαφών έκτοπισματος των 500 τόννων και συνολικής δαπάνης δύο δις. δραχμών. Με τη σύμβαση, η οποία εντάσσεται στο ευρύτερο πρόγραμμα του Πολεμικού μας Ναυτικού για την κατασκευή δέκα περιπολικών σκαφών, προβλέπεται ότι η παράδοση του πρώτου περιπολικού θα γίνει σε 24 μήνες και του δεύτερου σε 30 μήνες. Η σύμβαση επρόκειτο να υπογραφεί από τον Αρχηγό του ΓΕΝ ναύαρχο Λεων. Βασιλικόπουλο παρουσία του Αναπληρωτού Υπουργού Έθνικης Άμυνας κ. Στάθη Γιώτα.

ΔΕΝ ΑΡΚΕΙ

Ο Υπουργός κ. Εύαγγ. Γιαννιόπουλος έστειλε σε κάθε έναν από τους πλοίαρχους των ελληνικών πλοίων που βραβεύθηκαν έφ'ετος από την Ένωση Πλοίαρχων την κατωτέρω έπιστολή:

«Εκφράζοντας τα συναισθήματα όλόκληρου του ναυτιλιακού κόσμου, σάς συγχαίρω θερμά, έσας και το πλήρωμά σας, για τη διάσωση προσφύγων που κινδύνευαν στη θάλασσα.

Τέτοιες πράξεις αλτρουισμού και ανθρωπιάς τιμούν το όνομα του Έλληνα ναυτικού και καταξιώνουν στη συνείδηση όλόκληρου του κόσμου, την Έμπορική μας Ναυτιλία.

Τιμήσατε, με την πράξη σας, την παράδοση που θέλει τον Έλληνα ναυτικό πρωτοπόρο σε έπιδειξη ανθρωπιάς και πράξεις αλληλοβοήθειας συνανθρώπων του, στη θάλασσα.

Η πρόσφατη βράβευσή σας από την Πα-νελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Έμπορικού Ναυτικού και η έπιστολή αυτή, θεωρούμε ότι, αποτελούν τον ελάχιστο φόρο τιμής προς έσας.

Σας συγχαίρω και πάλι και εύχομαι η συμπεριφορά σας να εξακολουθήσει να είναι παράδειγμα για τη σταδιοδρομία των νέων πλοίαρχων μας».

Συμφωνούμε και έμεις ότι η βράβευση από την Ένωση Πλοίαρχων και η ύπουργική έπιστολή αποτελούν ελάχιστο φόρο τιμής προς τους ανθρώπους της θάλασσας που τιμούν ποικιλοτρόπως το ελληνικό όνομα αλλά και έπιβεβαιώνουν ταυτόχρονα με συγκεκριμένα έργα τη μακράν ναυτική μας παράδοση, θεωρούμε όμως ότι δεν άρκει. Και για το λόγο αυτό προτείνουμε την έπιβράβευση των τιμηθέντων πλοίαρχων με την άπονομή του ναυτικού μεταλλίου.

ΠΟΣΟΙ ΒΡΗΚΑΝ ΔΟΥΛΕΙΑ;

Συνταξιούχος ναυτικός μεγάλης ηλικίας, ο οποίος έλαβε και αυτός την τελευταία πρόκληση του NAT με τη μορφή της «ύπευθυνης δήλωσης για το άμετάβλητο των συνταξιοδοτικών προϋποθέσεων» μάς έπισημαίνει:

« Στήν ηλικία των 85 έτών στην οποία εύ-ρίσκομαι, το μόνο «Μπάρκο» που μάς άπομένει είναι το τελευταίο, εκείνο δηλαδή από το οποίο δεν ύπάρχει έπιστροφή και θα έπιφέρει την άμεση διακοπή των σχέσεών μου με το NAT δεδομένου ότι η σύζυγός μου έχει άποβιώσει πρό πολλού, τα δέ τέκνα μου είναι μεγάλα και δεν δικαιούνται να λάβουν την σύνταξή μου. Παρ' όλα αυτά οι άνεγκέφαλοι μου έπεμψαν την άχάρακτηρη δήλωση για το άμετάβλητο των συνταξιοδοτικών μου προϋποθέσεων με τα έρωτήματα για την ειδικότητα με την οποία ταξίδευα, που ύπάρχει στο φάκελό μου που έχουν στα χέρια τους, και για το εάν άσχολήθηκα μετά τη συνταξιοδότησή μου σε κάποια ναυτική εργασία. Άκολουθώντας τη σύσταση των «Ναυτικών Χρονικών» δεν τους έπέστρεψα το έπαισχυνο κείμενο και με τη σειρά μου τους έρωτώ και τους καλώ να δηλώσουν έπισημα πόσοι εν ένεργεία Έλληνες ναυτικοί βρήκαν δουλειά σε ξένα πλοία μετά την άντικατάσταση των συνταξιούχων συναδέλφων μου που δούλευαν για να συμπληρώσουν τη σύνταξή τους. Άπό τον περίγυρό μου που είναι καθαρά ναυτικός ξέρω ότι κανένας — μά κανένας εν ένεργεία ναυτικός δεν ναυτολογήθηκε σε πλοίο από το οποίο άναγκάστηκε να φύγει ο συνταξιούχος για να μην μπλέξει με τους νόμους που έφτιαξαν οι άνεγκέφαλοι και που δυστυχώς στη Βουλή δεν τους πρόσεξε κανένας».

Και από τα δικά μας στοιχεία προκύπτει ότι κανένας εν ένεργεία ναυτικός δεν κατέλαβε θέση εργασίας που έγκαταλείφθηκε είτε διά πίεσεως είτε για το φόβο των Ίουδαίων από συνταξιούχο. Το σχετικό, δηλαδή, άρθρο του Νόμου 1711 δεν απέδωσε εκείνα που ύποστήριζαν οι έμπνευστές του ότι θα άποδώσει, ότι δηλαδή θα συμβάλει στην άμβλυνση της άνεργίας. Έπί πλέον των άνωτέρω, το άρθρο αυτό λειτουργεί μόνον σε βάρος των συνταξιούχων ναυτικών οι οποίοι έχουν καταστεί πολίτες δεύτερης κατηγορίας. Άδιάφεστη άποδειξη του τραγικού γεγονότος άποτελούν οι έπισημάνσεις πλοίαρχου μας ο οποίος σε σχετική έπιστολή του ύπογραμμίζει:

«Σε πλοίο με ξένη σημαία χωρίς καμία σχέση με το NAT στο οποίο ύπηρετούσα, έ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τί άραγε να κρύπτεται πίσω από την ύπόθεση αυτήν της ύψώσεως της Κυανο-λεύκου εις τα μακρινά ύδατα της Άπω Άνατολής επί Κινεζικών πλοίων;

— Οι κάτοικοι της Σύρου διεδήλωσαν — και πολύ δικαίως — την ευγνωμοσύνη των προς την Κυβέρνηση διά την δημοσίευση του Νόμου περί έγκαταστάσεως πλωτής δεξαμενής εις τον λιμένα της πρωτεύουσής των Κυκλάδων.

— Το άγορασθέν παρά των κ.κ. Ν. Άνδρονίκου και Ίω. Στεφανοπούλου φορτηγόν «Διονύσιος» 2.018 τόν. γκρόρ, του 1903 παραλήφθέν εις τον Πειραιά κατόπιν έπιθεωρήσεως μετωνομάσθη «Εύδοξία».

— Το α/π «Διονύσιος Σταθάτος» κατευθυνόμενον κενόν εκ Ρότερνταμ εις Γδύναν συνεκρούσθη εις την διώρυγα του Κιέλου με το Γερμανικόν φορτηγόν «Gotenhof», όπερ και ύπέστη σοβαρόν ρήγμα και έβυθίσθη εντός της διώρυγος. Το ελληνικόν φορτηγόν ύπέστη μικράν τινά ζημίαν, έπιθεωρηθέν δέ έλαβε πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας και έξηκολούθησε τον πλούν του.

— Η ναυλαγορά διετήρησε την αυτήν κατάσταση της άπραξίας και της έκπτώσεως των ναύλων. Το προσφερόμενον προς όλας τα κατευθύνσεις τονάζ είναι ύπερτερον της ζητήσεως, οι δέ φορτωταί έπιτυχάνουν να καλύπτουν τας όχι και τόσο μεγάλας άνάγκας των με ναύλους μόλις άντικρύζοντας τα έξοδα κινήσεως των πλοίων.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 174/15.3.1938)

γινε έλεγχος από λιμενική αρχή του έσωτερικού για να διαπιστωθεί εάν μετάξυ του πληρώματος περιλαμβάνονταν συνταξιούχοι ναυτικοί. Σημειώνω ότι ο μόνος συνταξιούχος επί του πλοίου ήταν πρώην ύπαξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού για τον όποιο δεν ύπήρξε ή παραμικρή παρατήρηση, ούτε και έλέγχθηκε γιατί εργαζόταν, ο έλεγχος που έγινε άφορούσε μόνον συνταξιούχους του NAT».

TAX FREE CARS

ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΜΑΡΚΕΣ ΜΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΡΩΤΕΙΣΤΕ ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ:

80 77 112

METS HELLAS LTD.

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ:

K. N. Δημόπουλος

45 24 691

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

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι όχι μόνον δεν πρέπει να εφαρμόζεται το σχετικό άρθρο του Νόμου 1711 αλλά και να καταργηθεί χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση για να σταματήσουν οι ναυτικοί μας να είναι μόνον αυτοί πολίτες δεύτερης κατηγορίας — ο κ. Γιαννόπουλος έχει το λόγο αλλά και την υποχρέωση να ελέγξει εκείνους που «πήραν στο λαιμό τους» και τον πρώην Υπουργό κ. Στάθη Αλεξανδρή ο οποίος είχε πεισθεί από τους ανεγκέφαλους ότι με την απαγόρευση της εργασίας των συνταξιούχων μας θα εξασφαλιζόνταν θέσεις εργασίας στα ξένα πλοία!

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ ΔΙΑΥΡΜΟΣ

Απαράδεκτη από όλες τις απόψεις κατάσταση λέγεται ότι έχει δημιουργηθεί σε υπηρεσία στον Πειραιά που σχετίζεται με τη Ναυτιλία στην οποία όρισμένοι υπάλληλοι χαρακτηρίζουν «Τσιτσιολίνα» συνάδελφούς τους που φέρεται ότι έχει δημιουργήσει έρωτικό δεσμό με ανώτερο της βαθμολογικά. Βεβαίως «λάδι στη φωτιά» έχει ρίξει, όπως λέγεται, και η ευνουκρατική μεταχείριση που έχει επιφυλάξει στην εν λόγω υπάλληλο ο βαθμολογικά ανώτερός της ο οποίος επί πλέον με διάφορα πρόσωπα της έμπιστοσύνης του προσπαθεί να έντοπίσει τους υπαλλήλους που χαρακτηρίζουν «Τσιτσιολίνα» την ευνουμένη του, αλλά όλα αυτά δεν δικαιολογούνται και ούτε επιτρέπουν τον διασυρμό που επιχερείται σε βάρος μίας γυναίκας — στο κάτω κάτω της γραφής οι προσωπικές επιλογές του καθενός είναι απόλυτο δικαίωμά του και κανένας δεν νομιμοποιείται να αναμειγνύεται, ή να τις κρίνει και να τις επηρεάζει.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΑΚΙΑ

Ούτε φωνή, ούτε ακρόαση για τα ταξιδάκια — αναγνώστης το χαρακτήρισε «ταξιδάρες» — που λέγεται ότι πραγματοποιήσαν πρόσφατα στο Βανκούβερ του Καναδά υπάλληλος του NAT και κάποιος δικηγόρος, φυσικά με δαπάνες του Ταμείου. Οι του NAT θεωρούν φαίνεται ότι κληρονόμησαν το «μαγαζί» από τον πατέρα τους και συνεπώς μπορούν να κάνουν ό,τι θέλουν χωρίς να δίνουν λογαριασμό σε κανέναν, το Υπουργείο όμως οφείλει, αφού διερευνήσει το θέμα, να απαντήσει στα ερωτήματα: Πρώτο, ποιά είναι τα άτομα που ταξίδεψαν στο Βανκούβερ με χρήματα του NAT, δεύτερο, γιατί πήγαν δύο, τρίτο, ποιά ειδικά προσόντα έληφθησαν υπ' όψει για την επιλογή τους, τέταρτο, γιατί έγιναν τα ταξίδια, και, πέμπτο,

ποιά ήταν το αποτέλεσμα των ταξιδιών.

Το Υπουργείο οφείλει επίσης να απαντήσει και στο ερώτημα γιατί παραμένει χωρίς κανένα αντικείμενο εργασίας εδώ και τρία χρόνια ο υπάλληλος της Μηχανογραφικής Υπηρεσίας κ. Μιχ. Λεβαντάκος, ο οποίος διακρίνεται για το ήθος του και χαρακτηρίζεται από τους συναδέλφους του άξιος υπάλληλος.

Περιμένουμε.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Τέσσερις χώρες μαζί, Ελλάδα, Η.Π.Α., Ιαπωνία και Χόγκ Κόνγκ, κατέχουν το 67,5% του παγκόσμιου στόλου που είναι νηολογισμένος σε ανοικτά νηολόγια και συγκεκριμένα, κατά ποσοστό 78,5% στη Λιβερία και τον Παναμά.

Την 1 Ιουλίου του 1987 ο στόλος αυτός περιελάμβανε 7.169 πλοία 216 εκατ. τόν. d.w. Στην τριετία 1984-87 ο αριθμός τους αύξηθηκε κατά 8,4%, αλλά το τονάζ μειώθηκε κατά 6,2%. Από αυτά 1.576 πλοία (99 εκατ. τόν. d.w.) είναι νηολογημένα στη Λιβερία, 3.879 (71 εκατ. τόν. d.w.) στον Παναμά, 1.228 (27,5 εκατ. τόν. d.w.) στην Κύπρο, 396 (15,7 εκατ. τόν. d.w.) στις Μπαχάμες και 90 (7,1 εκατ. τόν. d.w.) στις Βερμούδες.

Ως προς την ουσιαστική πλοιοκτησία, η Ελλάδα φέρει πρώτη με 1.311 πλοία 45 εκατ. τόν. d.w. κατανεμημένα σε τέσσερα νηολόγια και συγκεκριμένα στην Κύπρο (709 πλοία 20 εκατ. τόν. d.w.) στη Λιβερία (187 πλοία 14 εκατ. τόν. d.w.) στον Παναμά (377 πλοία 8,3 εκατ. τόν. d.w.) και στις Μπαχάμες (38 πλοία 2,6 εκατ. τόν. d.w.). Ακολουθούν οι Η.Π.Α. με 39 εκατ. τόν. d.w., η Ιαπωνία με 34 εκατ. τόν. d.w. και το Χόγκ Κόνγκ με 28 εκατ. τόν. d.w. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Νορβηγίας που μέσα στην τριετία διπλασίασε τον υπό ξένες σημαίες στόλο της, ο οποίος ανέρχεται ήδη σε 305 πλοία 16,6 εκατ. τόν. d.w. Άλλες ευρωπαϊκές χώρες που καλύπτουν μεγάλο ποσοστό πλοίων ελεγχόμενων από υπηκόους τους είναι η Δ. Γερμανία (7 εκατ. τόν. d.w.) και η Μ. Βρετανία (5,6 εκατ. τόν. d.w.).

NIS, SIS ΚΑΙ DIS

Μετά το Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο, το πασίγνωστο πιά NIS, και οι δύο άλλες Σκανδιναβικές χώρες συζητούν την εφαρμογή παρόμοιων λύσεων. Έτσι η μέν Σουηδική Έφορτιστική Ένωση ζήτησε από την Κυβέρνηση τη δημιουργία Σουηδικού Διεθνούς

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μία είδηση για το γύρο του κόσμου δεν είναι κάτι πρωτόκουστο ή σπάνιο στην εποχή μας. Αυτή όμως η είδηση για τον περίπλοκο της ύψηλίου παρουσιάζει δυο έντελως ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Τό πρώτο είναι ότι για πρώτη φορά επιχειρήθηκε περίπλους από δυσμάς προς ανατολές μέσω του Μαγγελάνου. Και το δεύτερο και σπουδαιότερο είναι ότι το τόλμημα παραγματοποιήθηκε από ένα νέο Βρετανό που έχει υποβληθεί ως τώρα σε δέκα εγχειρήσεις ανοικτής καρδιάς. Με ένα γιγώτ επτά μέτρων ξεκίνησε την μοναχική του Οδύσσεια για να τονώσει το ήθικόν των καρδιοπαθών και με τα χρήματα που θα συγκεντρώσει να πλουτίσει ένα νοσοκομείο της πατρίδας του με υπερούχχονα ιατρικά όργανα.

Ύστερα από ταξίδι 40 μηνών ο τολμηρός θαλασσοπόρος, κατάκοπος άσφαλως και εξαντλημένος, ξαναγύρισε στην πατρίδα του σώος και υγιής. Και με δικαιολογημένη υπερηφάνεια δήλωσε πως πέτυχε το διπλό του στόχο του για την έμπύχωση των καρδιοπαθών και τον πλουτισμό του νοσοκομείου. Πάνω απ' όλα πάντως νομίζουμε ότι εκείνο που με τον έντυπωσιακό τρόπο απέδειξε είναι η σοφή διαπίστωση των αρχαίων προγόνων μας, πως για τα αθεράπευτα κακά οι Θεοί «κρατερήν τλημοσύνην έθεσαν φάρμακον».

Νηολογίου (SIS), το δε Δανικό κοινοβούλιο είχε πρόσφατα σοβαρή συζήτηση για το ίδιο θέμα, δηλαδή για τη σύσταση Δανικού Διεθνούς Νηολογίου (DIS).

Κατά τις δηλώσεις αρμοδίων νορβηγικών παραγόντων η ίδρυση των παραπάνω νηολογίων δεν τους ανησυχεί, γιατί τα μικρά αυτά νηολόγια δεν προσφέρουν παρά μία εθνική ξεναλλακτική λύση και δεν αποτελούν παρά «σταγόνα στον ωκεανό» που δεν έχει τη δύναμη να παρασύρει πλοία από το NIS.

Σήμερα το NIS, μετά την επιστροφή των Νορβηγών εφορτιστών που είχαν πλοία υπό ξένη σημαία, στοχεύει να προσελκύσει τα πολυάριθμα πλοία που τελούν υπό νορβηγική εκμετάλλευση, τα οποία αντιπροσωπεύουν μια τεράστια αγορά για τα είδη εξοπλισμού και τις υπηρεσίες που διαθέτει η Νορβηγία. Στο επτάμηνο της λειτουργίας του, από το τέλος του περασμένου Ιουνίου, το NIS έχει δεχτεί 145 πλοία συνολικού τονάζ περίπου 8 εκατομμ. τόν. d.w. ενώ άλλα 61 έχουν ήδη υποβάλει αίτηση εγγραφής.

ΟΠΕΚ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Η τιμή του πετρελαίου όπως διαμορφώνεται στην ελεύθερη αγορά συνεχίζει να προκαλεί πονοκεφάλους στους αρμόδιους υπουργούς, καθώς άλλες μέν χώρες - μέλη του ΟΠΕΚ παραβιάζουν τις ποσοτώσεις, άλλες δε την τιμή πλαφόν και μερικές άμφότερα.

Ήδη τρεις χώρες έχουν συσσωρεύσει μεγάλες ποσότητες αδιάθετου πετρελαίου (Σαουδική Αραβία, Νιγηρία, Ιράν) ενώ τα απο-

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

KATRADIS

GROUP OF COMPANIES

Leading in Marine Equipment

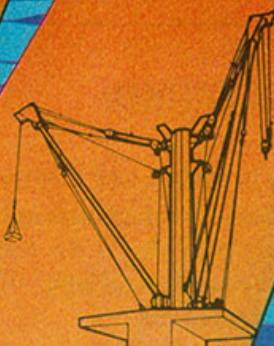
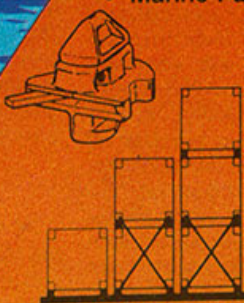


- Mooring Ropes
- Wire Ropes
- Anchors - Chains
- Accessories

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

- Riggings
- Slings
- Tarpaulins
- Constructions

Kappa Lambda



- * 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

θέματα των Ευρωπαϊκών χωρών και της 'Ιαπωνίας ξεπερνούν τις συνηθισμένες ποσότητες. Έτσι: άργα ή γρήγορα οι τιμές θα υποχωρήσουν περισσότερο και ίσως πλησιάσουν τις τιμές του 1986. Σύμφωνα με πληροφορίες της αγοράς το Κατάρ, το Κουβέιτ, η Περσία και το 'Ιράκ πωλούν τα πετρελαία τους 2 με 2.5 δολάρια κάτω από την τιμή των 18 δολαρίων στην 'Ιαπωνία και σε άλλους σημαντικούς καταναλωτές.

ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΟΡΜΟΥΣ

Σε πρόσφατη έκδοση η Intertanko δημοσίευσε μία ειδική μελέτη για τη σημασία της ελεύθερης ναυσιπλοίας στον Περσικό Κόλπο. Στη μελέτη αυτή αναφέρεται ότι περίπου 7 εκατομμύρια βαρελιών πετρελαίου και προϊόντων περνούν κάθε μέρα από τα στενά του 'Ορμούζ με προορισμό την 'Ιαπωνία, την Ευρώπη, τις Η.Π.Α. και τις άλλες εισαγωγικές χώρες. Μία οίδηση διακοπής της ροής αυτής θα μπορούσε να υποβάλει τις τιμές σπότ σε ισχυρή πίεση και ενδεχομένως να οδηγήσει σε όξεία έλλειψη πετρελαϊκών προϊόντων, αυξάνοντας σοβαρά την ανησυχία των εισαγωγέων για την αντιμετώπιση υψηλότερων τιμών στο άμεσως προσεχές μέλλον. 'Ακόμα και αύξηση δύο δολαρίων κατά βαρέλι, όφειλόμενη σε παροδικό κλείσιμο των στενών του 'Ορμούζ θα εκόστιζε δεκάδες εκατομμύρια δολαρίων στις οικονομίες των Δυτικών Χωρών.

Η μελέτη συμπεραίνει ότι τα στενά του 'Ορμούζ αποτελούν σήμερα τό ασηνές σημείο του ανεφοδιασμού της Δύσεως λόγω του κινδύνου που εγκλείει η περί κλεισίματος απειλή της Περσίας σε περίπτωση που οι αεροπορικές επιθέσεις του 'Ιράκ θα περιόριζαν σημαντικά τις πετρελαϊκές εξαγωγές της. Μολονότι δεν πιστεύεται ότι η Περσία θα μπορούσε μόνη της να διακόψει τις εξαγωγές προσβάλλοντας τα τερμιναλ και τις εξέδρες παραγωγής, φαίνεται πώς ο φόβος των 'Αμερικανικών αντιποίνων είναι προς το παρόν ο αποκλειστικός λόγος που εμποδίζει την Περσία να πραγματοποιήσει την απειλή της.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Μολονότι έχει περάσει μία πενταετία από της υπογραφής της διεθνούς συμβάσεως για το δίκαιο της θαλάσσης, δεν την έχουν κυρώσει παρά 35 μόνον κράτη από τα 159 που την υπέγραψαν. Για να τεθεί σε εφαρμο-

γή χρειάζεται η επικύρωση 60 τουλάχιστον κρατών. Στο μεταξύ 82 χώρες επεξέτειναν τα χωρικά τους ύδατα στα 12 μίλια που προβλέπει ως ανώτατο όριο η διεθνής σύμβαση, ενώ αρκετές έχουν εισαγάγει ως εσωτερικούς τους δικαίους τους θεσμούς της οικονομικής ζώνης των 200 μιλίων, της αβλαβούς διελεύσεως, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος κ.λ.π.

Εκεί φυσικά που προσκρούει το όλο σύστημα της συμβάσεως είναι η εκμετάλλευση των θαλασσίων βυθών. Η σύμβαση, ως γνωστόν, έχει προβλέψει τη σύσταση μιάς Διεθνούς 'Αρχής και ενός επενδυτικού προγράμματος εκμεταλλεύσεως. Βασικοί επενδυτές θεωρούνται οι τέσσερις χώρες που διαθέτουν προσβάσεις στον Ειρηνικό ή 'Ινδικό ωκεανό (ΕΣΣΔ, 'Ιαπωνία, Γαλλία, 'Ινδία) ενώ ως πιθανοί επενδυτές κρίνονται και αρκετές άλλες χώρες από εκείνες που υπέγραψαν τη σύμβαση. 'Ωστόσο οι 'Ην. Πολιτείες όχι μόνο δεν υπέγραψαν τη σύμβαση αλλά αρνήθηκαν να παραστούν ακόμα και ως παρατηρητές στην Προσωρινή 'Επιτροπή της Διεθνούς 'Αρχής. Στο μεταξύ πάντως τόσο οι ΗΠΑ όσο και όρισμένες άλλες χώρες (Γερμανία, 'Αγγλία, Γαλλία, ΕΣΣΔ) με εσωτερικούς νόμους φρόντισαν να ρυθμίσουν μεμονωμένα την εξερεύνηση και την εκμετάλλευση των διεθνών θαλασσίων βυθών.

ΑΓΟΡΑ Η ΜΙΣΘΩΣΗ

Καθώς η διακίνηση των κοντέινερ καταλαμβάνει όλο και περισσότερο χώρο στη ναυτιλιακή αγορά, το ερώτημα αν στους μεταφορείς συμφέρει η μίσθωση ή η αγορά εμποροκιβωτίων αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Γι' αυτό και αποτέλεσε αντικείμενο χωριστής μελέτης ενός εξειδικευμένου αμερικανικού γραφείου.

Σήμερα επί συνόλου 4,8 εκατ. EVP, ποσοστό 51% είναι νοικιασμένα με τις δύο εν χρήσει μορφές της χρονίας ή βραχείας μισθώσεως. Μολονότι η βραχυχρόνια μίσθωση θεωρείται γενικώς συμφέρουσα, φαίνεται ότι η σωστή κατανομή μεταξύ ιδιόκτητων και νοικιασμένων κοντέινερ αποφέρει καλύτερα αποτελέσματα από την εξ' ολοκλήρου προτίμηση της μιάς ή της άλλης μεθόδου. Έτσι το πρόβλημα για τον μεταφορέα μετατίθεται στο αν θα μπορέσει να βρεί τη σωστή αναλογία μεταξύ ιδιόκτησίας και μισθώσεως. 'Επ' αυτού οι διάφορες εταιρείες έχουν πολύ διαφορετικές απόψεις που ποικίλουν σε ποσοστά από 7% μέχρι 80%. 'Ακόμα και στο θέμα

του αριθμού των εκμισθωτών - προμηθευτών οι γνώμες διίστανται μεταξύ εκείνων που προτιμούν ένα μόνο προμηθευτή από εκείνους που αποκλίνουν υπέρ των πολλών ή μιάς περιορισμένης προμηθευτικής ομάδας.

Σάν τελικό συμπέρασμα από τη μελέτη βγαίνει ότι όλα είναι ζήτημα ισοζυγίου και αναλογιών. Σε πολλές περιπτώσεις είναι σκόπιμη η κατοχή ιδιόκτητων κοντέινερς στο μέτρο που μπορεί να εξασφαλισθεί η σωστή και ακριβής διαχείριση του συνόλου. Πράγμα δύσκολο βέβαια, που οδηγεί ίσως προς τη λύση δύο ισοόπων πάγκων, ενός για ιδιόκτητα και ενός για μισθωμένα, που διευκολύνουν τη διαχείριση και των μόν και των δέ.

ΑΡΧΙΖΕΙ Η ΕΚΣΚΑΦΗ

Τα πολλά πολιτικά και χρηματοδοτικά έμπόδια που καθυστέρουν την έναρξη των εργασιών διανοίξεως της υποβρύχιας διώρυγας της Μάγχης, φαίνεται πως ξεομαλύνονται. Ο πρώτος από τους τέσσερις εκσκαφείς έφθασε ήδη επί τόπου και μπορεί ν' αρχίσει άμεσα τις εργασίες του. Τα μεγάλα αυτά κατασκευαστικά έργα δεν μπόρεσαν τελικά να γίνουν στην Γαλλία και τ' ανέλαβε ένα 'Ιαπωνικό - αμερικανικό συγκρότημα στο οποίο μετέχουν η Καβασάκι και η Μιτσουμπίσι.

Ήδη μέσα στο 1987 οι παραγγελίες και υπεργολαβίες από τη γαλλική κατασκευαστική εταιρεία έφθασαν τα 1.348 εκατ. φράγκων, εξ' ων ποσοστό 60% ανέλαβαν γαλλικές επιχειρήσεις. Μέχρι τώρα στις προκαταρκτικές εργασίες έχουν απασχοληθεί 1.150 άτομα και μέχρι τέλους του έτους πρόβλεπεται να φθάσουν τα 2.900.

Στο μεταξύ οι μετοχές της Eurotunnel έπεσαν στο χρηματιστήριο από τα 35 στα 27 φράγκα πράγμα που δεν θεωρείται ανησυχητικό εν όψει των γνωστών χρηματιστηριακών συνθηκών. Στο γαλλικό τομέα το διατεθέν πακέτο μετοχών καλύφθηκε κατά 60% από το κοινό με περίπου 200 χιλιάδες ιδιώτες μετόχους, ενώ στον βρετανικό τομέα το κοινό κάλυψε μόνο το 40% με 112 χιλιάδες ιδιώτες μετόχους, του υπολοίπου 60% καλυφθέντος από τραπεζτικούς και λοιπούς όργανισμούς.

Η ΙΣΟΤΙΜΙΑ ΤΟΥ ECU

Η 'Επιτροπή της ΕΟΚ έθεσε σε λειτουργία σύστημα τέλεξ αυτόματης απαντήσεως που μεταδίδει με άπλη κλήση τέλεξ τις τιμές μετατροπής του Ευρωπαϊκής Νομισματικής Μονάδας (ECU) σε όλα τα κύρια νομίσματα. Η υπηρεσία λειτουργία κάθε μέρα από τις 3.30 μ.μ. μέχρι τη 1 π.μ. της επομένης. Η χρήση του συστήματος γίνεται με την ακόλουθη διαδικασία:

— Καλείς τον αριθμό τέλεξ 23 789 στις Βρυξέλλες.

— Μεταδίδεις τον δικό σου αριθμό τέλεξ

— Σχηματίζεις τον κωδικό CCCC που ενεργοποιεί το σύστημα αυτόματης απαντήσεως και αποτυπώνει τις ισοτιμίες του ECU στο δικό σου τέλεξ.

— Η επικοινωνία δεν πρέπει να διακόπτεται πριν από το τέλος της μετάδοσης που σημαίνεται με την έγγραφη FFFF.

Η 'Επιτροπή υπενθυμίζει εξάλλου ότι έχει ήδη σε λειτουργία τέλεξ με αυτόματη μετάδοση (ύπ' αριθ. 21791) που δίνει το ημερήσιο δελτίο των χρηματικών συμφηφιστικών ποσών στο πλαίσιο της εφαρμογής της κοινής αγροτικής πολιτικής.

ΦΙΛΟΙ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Η γνωστή σας φίρμα Αυτοκινήτων DOUCAR TAX FREE CARS σας στέλνει τους χαιρετισμούς της μέσω του περιοδικού και σας ενημερώνει, για την αγορά του αυτοκινήτου σας, στην 'Αμβέρσα. 'Επίσης οικόσχευες: ψυγεία, ηλεκτρονικά, κουζίνες, VIDEO T.V. και ότι άλλο χρειαζόσθε

DOUCAR TAX FREE CARS

VERVERSRIJ 9 ANTWERP - BELGIUM

TEL.: 00323-2253188 (after 15:00)

AOH.: 0032-14587021 (after 21:00)

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ ΛΟΓΩ ΤΕΚΜΑΡΤΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ

Όντας ένας από τους άτυχους Νομίμους Έκπροσώπους του ΑΝ 89/67 πώς έντελώς άδικα ταλαιπωρήθηκε από τό δίδυμο Έφορία - Ταμείο Πλοίων επί 7 χρόνια, θέλω νά έκφράσω Δημόσια τίς θερμές εύχαριστίες μου τόσο στην Έρμόδια Έπηρεσία του ΥΕΝ στον κ. Έπουργό και στον Έρχηγό Α.Σ. γιά τήν άποφασιστική πρωτοβουλία τους γιά τή λύση αυτού του άκατανόμαστου προβλήματος.

Θάθελα επίσης νά ύπενθυμίσω, ταπεινά στον κ. Έπουργό πώς πρέπει και δικαιούται νά θυμίζει και νά έπισείει περιήφανα στον κύριο επί των οικονομικών Έπουργό, τό γεγονός ότι τόσο ή Έφορία όσο και τό «ήρωικά άκράτητο» Ταμείο πλοίων, χρωστούν τήν πομπώδη τους ύπαρξη ΜΟΝΟ στά έλληνικά καράβια και τους Έλληνες ΜΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ πού έκείνος καλώς σ' αυτούς προσβλέπει και καλώς Έκείνος τιμά (έντός και έκτός Βουλής).

Άκόμη πώς τόσο τό ΥΕΝ, αλλά και τό ΝΕΕ θά πρέπει νά έπεξεργασθούν μιās άλλης μορφής κατοχύρωση και Νομικό καθεστώς γιά τόν Έκπρόσωπο πού είναι άνθρωπινο και ήθικό νά μήν έκτίθεται μέ τήν περιουσία του και τήν οικογενειακή του γαλήνη, στην αυθαιρεσία, τήν άδιαφορία, τήν βουλημία αλλά και τήν περιφρόνηση των πραγματικών ύπευθύνων αλλά και άσυνειδήτων Μετόχων ή Διευθυντών τής κάθε Έταιρείας, πού ξεκινά μέν μέ καλές συνήθως προθέσεις αλλά καταντά, και ίσως γιά λόγους άνεξάρτητους των βουλήσεων τής, τουλάχιστον επιλήσμων των ήθικων και έγγραφων ύποχρεώσεων τής έναντι του Έκπροσώπου τής, στή μάχη του μέ τά γνωστά γραφειοκρατικά τέρατα ή νομικά τερατουργήματα.

Έκπρόσωπος Έταιρίας του ΑΝ 89/67

Πειραιάς, 11/3/88

ΚΑΤΑΓΕΛΛΕΤΑΙ Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Θά ήθελα νά σάς παρακαλέσω διά τήν δημοσίευση του περιεχομένου του παρόντος γράματος προκειμένου νά άντιληφθούν όρισμένοι τήν νοοτροπία πού διέπει ένα μέρος των Έλλήνων ναυτικών και νά στρέψουν περισσότερο τήν προσοχή των και τίς προσπάθειές των εις τήν αλλαγή αυτής τής νοοτροπίας πρίν άκόμη προχωρήσουν εις άλλα μέτρα διά τήν άπορρόφηση των άνέργων ναυτικών. Διότι όποιοδήποτε μέτρο πρός τήν κατεύθυνση αυτήν είναι έκ των προτέρων καταδικασμένο άν δέν αλλάξει ή νοοτροπία μερίδος ναυτικών.

Λυπάμαι πού τό άναφέρω, αλλά τέτοια συμβάντα σάν τό παρακάτω όχι μόνον δέν αύξάνουν τήν έμπιστοσύνη του Πλοιοκτήτου πρός τό έλληνικό έμψυχο ύλικό αλλά τουναντίον κλονίζουν και τήν ήδη άπομείνους.

Ο Ναυτικός ΝΟΜΙΚΟΣ ΚΩΝΙΝΟΣ του Έλευθερίου και τής Κυριακής, έτών 38 ΜΕΘ 12603Γ, κάτοχος διπλώματος πρακτικού Γ' Μηχανικού μέ άρ. 2725/3.7.78, παρουσιάσθη ζητών εργασιών εις τήν Ροθίτος Shipping. Προσελήφθη τήν 22αν Νοεμβρίου 1987 μέ τήν ειδικότητα του Β' Μηχανικού και άπεστάλη εις τό πλοίο μας Μ/Ν Μερκούρ 20.249 Ιδω του 1970 φορτηγόν εύρισκόμενον εις Μαρίνα ντί Καρράρα όπου και έναυτολογήθη τήν 23.11.87.

Εις τό άνωτέρω λιμάνι τό πλοίο άνφού έπιθεωρήθη (τακτική έπιθεώρησης ύπό του Νηογνώμονος Lloyd's) άπέπλευσε και άφού προσήγγισε Safi όπου και φόρτωσε κατέπλευσε στον Παναμά μέ προορισμό τό Μαζατάν του Μεξικού.

Φθάνοντας τό πλοίο στον Παναμά στις 23.12.87 και χωρίς καμμία προειδοποίηση ά-

πήτησε από τόν Πλοίαρχο νά τόν άπολύσει, νά του δώσει ένα μηνιατικό και νά του κάνει και τά εισιτήρια διά τήν Έλλάδα, διότι όπως είπε στον πλοίαρχο, εγώ δέν μπορώ νά κάνω σ' αυτό τό καράβι, έχει πολλή δουλειά. Άν δέν μου τά δώσετε θά πάω στις Άρχές, θά φωνάξω τήν Ι.Τ.Φ. κ.λ.π., ό πλοίαρχος τόν παρακάλεσε νά παραμείνει μέχρι τό Μαζατάν, δηλαδή έπτά ήμέρες ταξίδι άκόμη, προκειμένου νά προλάβομε νά στείλομε άντικατάστη.

Δέν τό έδέχθη και άπειλήσε ότι θά πέσει στή θάλασσα. Όπως άντιλαμβάνεσθε προκειμένου νά μήν καθυστερήσει τό πλοίο ό Πλοίαρχος έλαβε έγκριση του Γραφείου μας και ένέδωσε στις άπαιτήσεις του.

Αυτό άκριβώς είναι τό συμβάν.

Σας εύχαριστώ διά τήν φιλοξενία.

Διά τήν Ροθίτος Shipping S.A.
Πλοίαρχος Ε.Ν. Α. ΦΟΥΡΟΣ

Βούλα, 24 Φεβρουαρίου 1988

Ο ΠΕΡΙΦΡΟΝΗΜΕΝΟΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Είναι όχι άπλά, δύσκολο, αλλά ίσως άκατόρθωτο τό νά προσπαθήσει κάποιος όχι μέσα από λίγες γραμμές αλλά και από βιβλίο όλόκληρο, νά άπαλείψει, νά άναιρέσει ή πόσο μάλλον νά άνατρέψει τήν έσφαλμένη έντύπωση πού από πολύ παλιά, ίσως και από τήν έξ ανάγκης των πραγματών δημιουργία τής ειδικότητας του Άσυρματιστού στα πλοία, επικρατεί όχι μόνο στα ναυτιλιακά γραφεία, αλλά και μέσα σέ όλη τήν ναυτική οικογένεια, άκόμη και μέσα στα πλοία. Έδωσαν τόσες έπωνυμίες στον άνθρωπο πού κάνει αυτή δουλειά: Μαρκόνης, Άσυρματιστής, Ραδιοτηλεγραφητής, Άξιωματικός Άσυρμάτου, Χειριστής Άσυρμάτου Sparks οι ξένοι, αλλά δέν του έδωσαν τήν άνάλογη θέση, τό άνάλογο βάθρο, τήν άνάλογη ύπόσταση, έκτίμηση, προσοχή πού του πρέπει.

Δέν λιβανίζω τό πρόσωπό μου. Δέν θυμιατίζω τούς όμοίους μου γιά νά μοσχομυρίσω εγώ. Δέν τό χρειάζομε τώρα πιά. Ίσως τό χρειάζομεν όσο ήμουν νεώτερος. Σέ λίγο

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 : "NIVAFREIGHT"



Sole Agents for

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

θά γίνω κι εγώ ένας απλός συνταξιούχος, ένας απόμαχος του κύματος, όπως τόσοι άλλοι που όμως εκτιμήθηκαν οι ειδικότητές των και αξιολογήθηκαν σωστά. Τό κάνω όμως αυτό γιατί θά πρέπει κάποτε, έστω και άργα, να μάθει ο κόσμος, όλος ο κόσμος, την αλήθεια και να αποδοθούν κάποτε τὰ του Καίσαρος τῷ Καίσαρι.

Είναι αλήθεια, ότι η ιδιομορφία του επαγγελματία — της ειδικότητας αυτής — δημιουργήσε αυτή την εσφαλμένη εντύπωση, αλλά και μερικοί, ελάχιστοι όπως άλλωστε και σε όλες τις ειδικότητες υπάρχουν, 'Ασυρματισταί, στον πολύ κόσμο, τόν απλό κόσμο, αλλά και τόν κόσμο του πλοίου.

«Ο άκαμάτης του πλοίου». Αυτή ήταν η έκφραση — πιστεύω πού κόλλησε στον 'Ασυρματιστή, στον παρεξηγημένο εργάτη των κυμάτων, θαλασσινών και έρτζιανών. Κι αυτό γιά τόν μοναδικό λόγο, ότι είναι ο μόνος πάνω στο πλοίο, πού γιά να κάνει την δουλειά του πρέπει να είναι καθιστός. Είναι όμως και ο μόνος, πού κάνοντας τή δουλειά αυτή αντιμετώπιζει μηχανήματα, καιρικές και άτμοσφαιρικές και ιονοσφαιρικές συνθήκες πού δέν μπορεί να έλέγξει. Φυσικά έχει και τούς ανθρώπους πού από τήν άλλη πλευρά χειρίζονται από τήν ξηρά και αντιμετώπιζουν τὰ ίδια με αυτόν προβλήματα, πού αν δέν κάνουν σωστά και υπεύθυνα τή δουλειά τους, τόν ταλαιπωρούν, τόν έκνευρίζουν, τόν αγχώνουν και τόν μειώνουν τέλος. Δέν είναι τυχαίο ότι η πλειονότης των καρδιοπαθών και νευρικών ναυτικών είναι 'Ασυρματισταί.

Ο κόσμος του πλοίου και των 'Εταιρειών θέλει να φύγουν και να ληφθούν τό συντομότερο και από παντού τὰ τηλεγραφήματα, θέλουν να γίνουν τὰ τηλεφώνους τους όπως-όπως κάτω από όποιεσδήποτε συνθήκες και από παντού, θέλουν τὰ δελτία καιρού, θέλουν τὰ νέα τους, θέλουν τήν ψυχαγωγία τους, τό ΠΡΟ-ΠΟ τους. Θέλουν τὰ πάντα, πού κάποτε όσο κι αν τό θέλει, όσο και αν προσπαθήσει, δέν γίνονται λόγω των άλλων παραγόντων των αστάθμητων πού είπα πιό πάνω. Και τότε, αλοίμονό του!!

Στίς δύσκολες στιγμές του πλοίου και των ανθρώπων του, ο συνδετικός κρίκος μέ τόν έξω κόσμο θά δώσει τὰ πάντα, όπως έχει δώσει πολλές φορές και τήν ίδια του τή ζωή,

σώζοντας τούς άλλους. Κι όταν όλα αυτά περάσουν, γίνεται πάλι ο «άκαμάτης του πλοίου».

Τού έδωσαν και βαθμό. 'Ισως βαθμολογικά μέ τόν 'Υποπλοίαρχο και τόν Β' Μηχανικό, αλλά ο ίδιος μέ δίπλωμα Α' τάξης. Μιθολογικά όμως άνισος, παρακατιανός. Στο θέμα ενδιαίτησης, άνισος, παρακατιανός.

Μέ ιδιαίτερη κρεβατοκάμαρα οι άλλοι, μέ διπλό κρεβάτι και διπλή ντουλάπα οι άλλοι, μέ τηλεόραση και ψυγείο οι άλλοι, ενώ αυτός ο περιφρονημένος μέ τό παραδοσιακό μικρό δωμάτιο, μέ τό στενό κρεβάτι και χωρίς τηλεόραση και ψυγείο. Θά μου πείτε, λεπτομέρειες. Ναι, αλλά πού ξεχωρίζουν η διαχωρίζουν και εμφανώς μεροληπτούν υπέρ όρισμένων και κατά όρισμένου ίδιες βαθμολογικής κλίμακας στο ίδιο πλοίο.

«Αν χαλάσει κάποιο ραδιομηχάνημα, θά τόν φωνάξουν. «Αν θέλουν διερμηνέα γιά να συνοδεύσει κάποιους από τό πλήρωμα στο γιατρό, θά τόν φωνάξουν. «Αν χρειασθούν κάποιον γιά τό λιμεναρχείο ή τό Προξενείο, πάλι θά πάει. «Αλλά δέν θά καταφέρει να αποφύγει ποτέ τήν ετικέτα του «άκαμάτη». Τελευταία μάς ήρθε και ή τεχνολογική εξέλιξη, όχι να μάς πει πάλι «άκαμάτες», αλλά άχρηστους. «Ηρθε γιά να μάς εξοστρακίσει, να μάς άφανίσει σάν Κλάδο. Και αυτό έντελώς παράλογο. «Επιπόλαια μπορώ να πώ.

Κύριοι, επί χρόνια πολλά εργάζομαι σε πλοία μέ δορυφορική επικοινωνία. Δέν είναι μόνο τό θέμα βλάβης πού τό αντιμετώπιζουν μέ δύο συσκευές. 'Υπάρχει πολύωρος άπασχόληση γιά τήν διεξαγωγή τής ανταπόκρισης του πλοίου. Σε πέλαγος και σε λιμάνι. 'Υπάρχουν πολλά TELEX πού πρέπει να φύγουν στήν ώρα τους. Χρειάζεται χρόνος και γιά να τό γράψεις και γιά να τό στείλεις, γιατί ο άποδέκτης ίσως είναι άπασχολημένος, ίσως έχει βλάβη τό telex του, ο χειριστής πού θά έχει και κάποια άλλα άπασχόληση στο πλοίο, ίσως είναι άπασχολημένος μέ τήν άλλη δουλειά του. 'Αλλά τό μήνυμα πρέπει να φύγει.

«Ηρθαν τώρα τὰ Κράτη πού ύπολογίζουν σε τεράστια κέρδη πουλώντας τὰ μηχανήματα αυτά, και βγάζουν — θέλουν να βγάλουν τόν 'Ασυρματιστή από τό πλοίο — και δυστυχώς σχεδόν έχουν πείσει τούς πλοιοκτήτες ότι έχουν δίκιο. Κύριοι, Κράτος και

'Εφοπλισταί, βοηθήσαμε κι εμείς γιά τήν σημερινή σας ύπόσταση. Μας άνοίξατε Σχολές και πήγαμε και μάθαμε και προσφέραμε και προσφέρομε. Δημιουργήσαμε οικογένειες και ύποχρεώσεις βασιζόμενοι πάντως στήν επαγγελματική μας ύπαρξη και όντότητα. Δέν γίναμε στιμένες λεμονόκουπες γιά να μάς πετάξετε στα σκουπίδια. Μά αν θέλετε να μάς καταργήσετε από τὰ πλοία, έστω δικαίωμά σας. 'Αλλά όχι αυτούς πού είναι ήδη 'Ασυρματισταί. Σταματήστε τις Σχολές. 'Απορροφήστε τούς υπάρχοντες, επιμορφώστε τούς νέους, βοηθήστε τούς κάποιες ηλικίας να βγούν όμαλά στήν άπομαχία, άπορροφήστε άλλους σε συναφείς χερσαίες εργασίες.

Δέν σκοτώνουν τὰ άλογα του ίπποδρόμου όταν δέν φέρνουν πρωτίες. Τά αφήνουν να ζήσουν, τὰ συντηρούν μέχρι να πεθάνουν, αλλά δέν τὰ σκοτώνουν.

Δέν παρακαλούμε. 'Επισημαίνουμε τήν ιερή ύποχρέωση πού έχετε σ' αυτούς πού έσείς δημιουργήσατε και σ' αυτούς πού σας δούλεψαν.

Ο 'Ασυρματιστής πάντα ήταν ένας σωστός συνεργάτης σας. Είναι κι αυτός ένας 'Ελληνας πολίτης, άγνός και ίσως άγνότερος από πολλούς άλλους.

Γιατί και πολύτιμο συνάλλαγμα μιιά ζωής έβαζε στήν Πατρίδα του, και ο καλός και άξιος και πιστευτός πρεσβευτής της Χώρας του ανά τήν 'Υδρόγειο ήταν και είναι, και από Πολίτες πού σας δημιούργησαν τὰ λιγότερα προβλήματα σάν υπήκοος τής Πατρίδος του, είναι.

Η εποχή πού διανύομε είναι ύλιστική. 'Αλλά μέ δημιουργούς της ανθρώπους πού αυτοί τήν συντηρούν και τήν κατευθύνουν.

Κι έσείς σάν άνθρωποι, έστω συντηρητές αυτής τής εποχής, δέν θά πρέπει να πετάτε τούς συνανθρώπους σας. Γιατί είναι βέβαιο ότι θά τούς χρειασθείτε.

Σωστή ήταν ή θέση τής 'Ελλάδας στήν ITU. Και τέτοια θά πρέπει να παραμείνει, ή ίδια.

Να παραμείνει ο 'Ασυρματιστής στα πλοία. Είναι άπαραίτητος. Δέν είναι άκαμάτης. Δουλεύει καθιστός, αλλά δέν κάθεται.

ΝΙΚΟΣ ΚΑ'Ι'ΜΑΚΗΣ
'Ασυρματιστής

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

Οί συμφωνίες για τις συμβάσεις των ποντοπόρων και επιβατηγών

Μετά την επίτευξη των συμφωνιών για την υπογραφή των νέων συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων και των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων έληξε ουσιαστικά το θέμα των συλλογικών συμβάσεων για το 1988 δεδομένου ότι απομένουν πλέον οι συμβάσεις για τα πληρώματα των μεσογειακών επιβατηγών, των πορθμείων μικρών αποστάσεων και των «κόστερες» για τις οποίες δεν προβλέπεται ότι θα υπάρξουν προβλήματα.

Η συμφωνία για τα ποντοπόρα

Η συμφωνία για τη σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων επήλθε τις βραδινές ώρες της 5ης Μαρτίου έπειτα από μία μαραθώνια συνάντηση εκπροσώπων των δύο πλευρών. Σύμφωνα με τη συμφωνία:

1. Αύξάνονται από 1.1.1988 οι βασικοί μισθοί κατά ποσοστό 12%. Με το ίδιο ποσοστό αύξάνονται και τα πάσης φύσεως σε ποσά καθοριζόμενα επιδόματα.

2. Το ήμερομίσθιο για τον υπολογισμό της άδειας καθορίζεται από 1.3.1988 στο 1/23 και από 1.11.1988 στο 1/22 του βασικού μισθού προσαυξημένου με το επίδομα Κυριακών και το επίδομα δεξαμενοπλοίου.

3. Το ήμερομίσθιο αντίτιμο τροφής αυξάνεται στο ποσό των 675 δραχμών.

4. Τα ποσά των έξτρα εργασιών που αναφέρονται στην προηγούμενη ΣΣΕ του 1987 αυξάνονται κατά ποσοστό 14,5% και τα διαμορφώμενα κατά περίπτωση ποσά αυξάνονται παρά πέρα κατά το ποσοστό της γενικής αύξησης 12%. Δηλαδή οι τιμές των έξτρα εργασιών, που αναφέρονται στην προηγούμενη σύμβαση του 1987, αυξάνονται για το 1988 κατά ποσοστό 28%.

Τό συμφωνητικό

Μετά την επίτευξη της συμφωνίας για τη συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων υπεγράφη το κατωτέρω συμφωνητικό:

Εν Πειραιεί σήμερα την 5ην Μαρ-

τίου 1988 μεταξύ της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών, έκροσωπούμενης νομίμως από τον Πρόεδρον αυτής κ. Στάθη Γουρδομιχάλη και της Πανελληνίου Ναυτικής Όμοσπονδίας, εκπροσωπούμενης νομίμως από τον Γενικόν Γραμματέα αυτής κ. Μιχαήλ Ζενζεφύλλην, συνεφωνήθησαν τα κατωτέρω διά την κατάρτισιν της νέας Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας στα φορτηγά ποντοπόρα πλοία 4.500 τόννων d.w. και άνω, ισχύος από 1.1.1988 έως 31.12.1988.

1. Οι βασικοί μισθοί ένεργείας που προβλέπονται από την προηγούμενη Συλλογική Σύμβαση Έργασίας της 23ης Μαρτίου 1987 αυξάνονται από 1.1.1988 κατά ποσοστόν δώδεκα επί τοις εκατόν (12%).

2. Κατά το αυτό ως άνω ποσοστόν αυξάνονται και όλα τα εις ποσά καθοριζόμενα πάσης φύσεως επιδόματα καθώς και οι extra εργασίες που προσδιορίζονται από την προηγούμενη Σ.Σ.Ε./1987. Δηλαδή τα ποσά των extra εργασιών που αναγράφονται εις την προηγούμενην Σ.Σ.Ε./1987 αναπροσαρμόζονται κατά 14,5% (δέκα τέσσαρα και ήμισυ επί τοις εκατόν) δηλ. κατά τον μέσον όρον της αύξησης του 1987 και τα ούτω προσδιοριζόμενα ποσά αυξάνονται από 1.1.1988 κατά δώδεκα τοις εκατόν (12%), (π.χ. άμοιβή χιλίων (1.000 δρχ. που προβλέπεται από την Σ.Σ.Ε./1987 διά παροχήν extra εργασίας αυξάνεται εις το ποσόν των 1.145 δρχ. και διά το διάστημα από 1.1.1988 έως 31.12.1988 διαμορφούται εις 1.280 δρχ.).

3. Συμφωνείται όπως Όμάδα Έργασίας προχωρήσει άμέσως στον προσδιορισμό και την καταγραφή των extra εργασιών καθώς και εις την άμοιβήν εκάστης τούτων. Βάσει της συμφωνίας που θα προκύψει θα καταχωρηθούν εις την Συλλογικήν Σύμβασιν Έργασίας οι extra εργασίες. Οι extra εργασίες που θα καθορισθούν σε μεγαλύτερη άμοιβή από την προσδιοριζομένη άνωτέρω ως και οι νέες καθορισθησόμενες extra εργασίες θα ισχύσουν από την ήμερομηνίαν της υπογραφής της νέας Συλλογικής Συμβάσεως.

Συμφωνείται όπως ο καθορισμός του

ήμερομισθίου που προβλέπεται από την παρ. 1 του Κεφαλαίου ΙΔ' της ΣΣΕ/1987 προσδιορισθῇ από 1.3.1988 εις τό 1/23 και από 1.11.1988 εις τό 1/22 του βασικού μισθού προσηυξημένου διά των έν αυτή προβλεπομένων επιδομάτων.

5. Τό ήμερήσιον αντίτιμον τροφής καθορίζεται εις τό ποσόν των έξακοσίων έβδομήκοντα πέντε δραχμών (675).

6. Κατά τά λοιπά ισχύουν οι όροι της από 23.3.1987 προηγούμενης Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας.

ΈΞ άλλου από την ΠΝΟ έξεδόθη ή κατωτέρω ανακοίνωση:

Μετά από διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και της Π.Ν.Ο. επήλθε συμφωνία για τη κατάρτιση Συλλογικής Σύμβασης εργασίας στα φορτηγά ποντοπόρα πλοία 4.500 τόννων d.w. και άνω για τό 1988.

Καταβλήθηκε προσπάθεια ώστε ή Σ.Σ. να καταρτισθῇ έγκαιρα για να πάρουν οι ναυτικοί τις αυξήσεις από 1/1/1988 γρηγορώτερα από άλλες χρονιές.

Οι αυξήσεις και βελτιώσεις που επέρχονται με τη καινούργια Σ.Σ. έχουν ως έξης:

1. Αύξάνονται οι βασικοί μισθοί κατά ποσοστόν 12% σε όλες τις ειδικότητες και βαθμίδες.

2. Με τό ίδιο ποσοστό αυξάνονται και τά πάσης φύσεως επιδόματα που καθορίζονται σε ποσά και φυσικά οι υπερωρίες καθώς και άλλες άμοιβές που καθορίζονται σε ποσοστά.

3. Τό ήμερομίσθιο για τον υπολογισμό της άδειας που για τό 1987 ήταν τό 1/24, καθορίζεται από 1/3/1988 στο 1/23 και από 1/1/1988 στο 1/22 του βασικού μισθού, προσαυξημένου με τά επιδόματα Κυριακών και δεξαμενοπλοίου.

4. Τό ήμερήσιο αντίτιμο, τροφής αυξάνεται από 584 σε 675 δραχμές.

5. Τά ποσά των EXTRA εργασιών που αναφέρονται στη προηγούμενη Σ.Σ.Ε. του 1987, αυξάνονται κατά ποσοστόν 28%. Δηλαδή, οι τιμές του 1987 αυξάνονται κατά 14,5% και τά ποσά που προκύπτουν από την αύξηση αυτή αυξάνονται κατά 12%.

6. Συμφωνήθηκε όπως, ομάδα έργα-

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

σίας και από τις δύο πλευρές, προχωρήσει άμεσα στο προσδιορισμό και τη καταγραφή των έξτρα εργασιών καθώς και στο καθορισμό της άμοιβής τούτων. Βάσει της συμφωνίας που θα προκύψει, θα καταχωρηθούν στην Σ.Σ. οι έξτρα εργασίες.

Οι τιμές των έξτρα εργασιών που θα καθοριστούν σε μεγαλύτερη άμοιβή α-

πό εκείνην που προσδιορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο καθώς και των νέων έξτρα εργασιών που θα καθοριστούν, θα ισχύσουν από την ημερομηνία υπογραφή της νέας Σ.Σ. του 1988.

Συνάδελφοι,

Με τις παραπάνω αυξήσεις και ρυθμίσεις οι αποδοχές του 1987 βελτιώνον-

ται κατά μέσο όρο από 1/1/1988 κατά ποσοστόν 12,15%, από 1/3/1988 κατά ποσοστόν 13,30% και από 1/11/1988 κατά ποσοστόν 14,5%

Ειδικότερα

Οι αποδοχές των παρακάτω ειδικοτήτων διαμορφώνονται ως εξής:

ΑΠΟΔΟΧΕΣ 1988

Ειδικότητες	Αποδοχές 1987	Από 1/1/88 δρχ.	Ποσοστό	Από 1/3/88 δρχ.	Ποσοστό	Από 1.11.88 δρχ.	Ποσοστό
Μηχανικός Α'	285.327	319.752	12,07%	322.833	13,14%	326.193	14,32%
Ανθυποπλοίαρχος	121.157	135.864	12,14%	137.282	13,31%	138.829	14,59%
Μηχανικός Γ'	121.157	135.864	12,14%	137.282	13,31%	138.829	14,59%
Ναύτης	102.772	115.273	12,16%	116.407	13,27%	117.644	14,47%
Ναύκληρος	113.244	127.000	12,15%	128.211	13,22%	129.531	14,38%
Λιπαντής	109.084	122.341	12,15%	123.552	13,26%	124.872	14,47%
Ειδικότητες με κλειστές υπερωρίες							
Θαλαμηπόλος	190.611	213.832	12,18%	215.043	12,82%	216.363	13,51%
Μάγειρος	197.302	221.091	12,06%	222.355	12,70%	223.733	13,40%
Α/Τ	146.704	276.415	12,04%	278.045	12,70%	279.823	13,42%

Από τα παραπάνω στοιχεία εξάγεται το συμπέρασμα ότι, παρά τις αντιξοότητες των καιρών και τη σφοδρότητα των αντιπαραθέσεων, στίς διαπραγματεύσεις, καταλήξαμε έγκαιρα σε μία σωστή, μέσα στα πλαίσια του έφικτου, συμφωνία, αφού στο αίτημά μας για την εξασφάλιση θέσεων εργασίας μας δηλώθηκε επίμονα, ότι, ικανοποίηση περισσότερων διεκδικήσεων μας θα είχε σαν συνέπεια την αύξηση του κόστους του πλοίου και θα οδηγούσε ευθέως στην αποχώρηση από το εθνικό νηολόγιο και των πλοίων που απέμειναν με συνέπεια τη παραπέρα μείωση των θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Τά μεσογειακά επιβατηγά

Έξ άλλου με τη συμφωνία που επιτεύχθηκε για την υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων προβλέπονται τα εξής:

1. Αυξάνονται οι βασικοί μισθοί που προβλέπονται από τη ΣΣΕ έτους 1987, από 1.1.88 κατά ποσοστό 12%. Κατά το ποσοστό αυτό, αυξάνονται και όλα τα επιδόματα που καθορίζονται σε ποσά.
2. Το αντίτιμο τροφής καθορίζεται στο ποσό των 700 δραχμών την ημέρα.
3. Το ημερομίσθιο για τον ύπολογοι-

σμό της άδειας καθώς και σε κάθε άλλη περίπτωση προσδιορίζεται από 1.10.88 στο 1/22 του βασικού μισθού.

4. Όταν ο ναυτικός αναχωρεί για να νά συναντήσει το πλοίο προς ναυτολόγηση, ο μισθός του αρχίζει από την επομένη ημέρα αναχωρήσεως εφόσον η ναυτολόγηση δεν ήθελε πραγματοποιηθεί την ίδια ημέρα.

5. Είναι δυνατόν μεταξύ της ΕΕΕΠ και των ναυτεργατικών οργανώσεων να συζητηθούν όρισμένα από τα κλαδικά αιτήματα που αναφέρονται στο εξώδικο, για όσα δέ από αυτά επέλθει συμφωνία θα περιληφθούν στη συλλογική σύμβαση που θα υπογραφεί.

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

Σέ έκκρεμότητα ακόμη τό θέμα του 80%

Οί συνταξιούχοι πλοίαρχοι καί Α' μηχανικοί σέ συνέντευξη τύπου πού έδωσαν στίς 3 Μαρτίου οί διοικήσεις τών οικείων Ένώσεων έθεσαν γιά μιá ακόμα φορά τό θέμα του 80% ενώ ταυτόχρονα εξέφρασαν τήν πλήρη αντίθεσή τους στό Νόμο 1711 πού καθιερώνει νέες παροχές χωρίς νά υπάρχει τό ανάλογο αντίκρουσμα, δηλαδή εισφορές, καί παράλληλα ποινικοποιεί τήν εργασία τών συνταξιούχων, εργασία ή όποία αναζητείται γιά τή συμπλήρωση τής χαμηλής συντάξεως πού χορηγεί τό NAT.

Στή συνέντευξη τύπου υπογραμμίσθηκε έξ άλλου ότι οί διοικήσεις τών Πανελληνίων Ένώσεων Συνταξιούχων Πλοίαρχων καί Μηχανικών έχουν ζητήσει από τήν Πολιτεία τήν σταδιακή αύξηση σέ τέσσερα χρόνια του ύψους τών συντάξεων τών πλοίαρχων καί μηχανικών Α', στό 80% του εκάστοτε σέ ισχύ συμβατικού μισθού τών έν ενεργεία συναδέλφων τους. Τονίσθηκε επίσης ή ά-

δικία πού έχει επιτελεσθεί σέ βάρους τους από τό 1980, όταν ένσωματώθηκαν στους συμβατικούς μισθούς τών ποντοπόρων πλοίαρχων καί μηχανικών, διάφορα επιδόματα, μέ αποτέλεσμα τήν σημαντική αύξηση τών μισθών καί τής εισφοράς πρós τό NAT, καί ανάλογη μείωση του ποσοστού τής συντάξεως ως πρós τόν συμβατικό μισθό από 73-75% σέ 53%.

Η μείωση αυτή του ποσοστού συντάξεως, όφείλεται στό ότι τό διοικητικό συμβούλιο του NAT γιά ανεξήγητους λόγους, όπως έπεςήμαναν οί διοικήσεις τών δύο Ένώσεων, δέν προχώρησε στην άμεση ανάπροσαρμογή τής συντάξεως, όπως όφειλε νά πράξει.

Στή συνέντευξη υπογραμμίσθηκε ακόμη ότι ενώ τόν Αύγουστο του 1981, μετά από απόφαση του τότε ύπουργού Ναυτιλίας αύξήθηκε ή σύνταξη κατά 14%, σάν πρώτη δόση σταδιακής ύλοποίησης του 80% σέ τρία χρόνια, έν τούτοις

μέχρι σήμερα δέν έχει γίνει καμιά περαιτέρω αύξηση ύλοποίησης του 80% παρά τίς πολυάριθμες κινητοποιήσεις τών συνταξιούχων πλοίαρχων καί μηχανικών καί τίς ύποσχέσεις από πλευράς κυβερνήσεως. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι σήμερα ή σύνταξη νά άνέρχεται σέ μόλις τό 63,4% του συμβατικού μισθού τών έν ενεργεία συναδέλφων τους, ποσοστό πολύ χαμηλό σέ σχέση μέ τίς πολύ ύψηλές πρós τό NAT εισφορές γιά τά υπό έλληνική σημαία, τά συμβεβλημένα καί τά άνασφάλιστα πλοία, ενώ παράλληλα τά ποσοστά συντάξεων άλλων συνταξιούχων του NAT ξεπερνούν τό 80%, φθάνοντας μέχρι καί 109% τών συμβατικών μισθών τών ενεργών συναδέλφων τους.

Στή συνέντευξη εκφράσθηκε ή ριζική αντίθεση στό νέο νόμο. 1711/87, ό όποιος καθιερώνει νέες παροχές από τό προβληματικό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο καί παράλληλα τήν ποινικοποίηση

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.

της ναυτολογήσεως συνταξιούχων ναυτικών, καί τονίσθηκε ότι το σωστότερο μέτρο για την καταπολέμηση της ανεργίας του κλάδου των πλοιαρχών και μηχανικών, θα ήταν η καθιέρωση του 80%, καί το οποίο δεν θα ανάγκαζε τους συνταξιούχους να ζητούν εργασία για τη συμπλήρωση της χαμηλής συντάξεώς τους.

Υπόμνημα

Τέλος οι διοικήσεις των δύο Ένώσεων έδωσαν στη δημοσιότητα το κατωτέρω υπόμνημα προς τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Ευάγγ. Γιαννόπουλο, το οποίο έστειλαν στις 25 Φεβρουαρίου.

Κύριε Υπουργέ,

Επανερχόμεθα στο πάγιον αίτημα που επί σειρά ετών διατυπώνουμε για το καθορισμό της σύνταξης των πλοιαρχών και μηχανικών Α' στο 80% του συμβατικού μισθοῦ.

Το αίτημά μας αυτό είναι γνωστό από χρόνια τώρα στη πολιτική ηγεσία του Υ.Ε.Ν. καί στη Διοίκηση του NAT. Για το λόγο αυτό δεν χρειάζεται επανάληψη των οικονομικοστατιστικών στοιχείων καί των ασφαλιστικών δεδομένων επάνω στα οποία θεμελιώνεται το αίτημά μας αυτό.

Θεωρούμε όμως αναγκαίο να τονίσουμε ότι η ικανοποίηση του αιτήματός μας αποτελεί υποχρέωση της Πολιτείας γιατί σε καμία κατηγορία εργαζομένων είτε στο δημόσιο είτε στον ιδιωτικό

τομέα δεν επέρχεται η αδικία αυτή που γίνεται σε μας, κατά τη συνταξιοδότησή τους.

Δέν υπάρχει συνταξιούχος δημόσιος υπάλληλος, στρατιωτικός ή συνταξιούχος του ΙΚΑ ή άλλου Ασφαλιστικού Οργανισμού, του οποίου η σύνταξη να εύρισκεται σε τέτοια απαράδεκτη αντιστοιχία, τόσον προς τις συντάξιμες αποδοχές όσον καί προς τις ασφαλιστικές εισφορές που καταβάλλονται.

Μόνον οι ναυτικοί καί ειδικότερα οι πλοίαρχοι καί οι μηχανικοί έχουμε το προνόμιο ν' αδικούμεθα σε τέτοιο βαθμό εν όνόματι του υποχρεωτικού της ασφάλισης αφ' ενός καί της οικονομικής δυσπραγίας του Ν.Α.Τ. αφ' ετέρου.

Θά πρέπει να επισημάνουμε το γεγονός ότι εάν η ασφάλιση στο NAT δέν ήταν από το νόμο υποχρεωτική, το σύνολο σχεδόν των πλοιαρχών καί μηχανικών θά έπροβληματίζοντο να συνεχίσουν την ασφάλισή τους στο NAT, αφού η αποταμίευση των εισφορών που καταβάλλουν καί που τώρα ανέρχονται στο ποσόν των 700.000 ετησίως ή ιδιωτική ασφάλιση σε μία ασφαλιστική εταιρία θά τους εξασφάλιζε υπερδιπλάσια σύνταξη εκείνης που παίρνουν σήμερα από το NAT.

Έξ άλλου η δικαιολογία που προβάλλεται ότι τα οικονομικά του NAT δέν επιτρέπουν την εξάλειψη της αδικίας αυτής είναι αστήρικτη καί απαράδεκτη γιατί πολλές αδικίες έγιναν καί γίνονται μέχρι σήμερα σε βάρος των πραγματικών ναυτικών στο όνομα της γενικότερης κοινωνικής πολιτικής, με

αποτέλεσμα να υπερχρεώνεται το NAT με δισεκατομμύρια για να πληρώνει τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής. Εμπροσθέντος από το NAT μας πληροφορούν πως αριθμητικώς η σχέση εργαζομένου - συνταξιούχου έφτασε 0,7 προς 1,00 καί αυτό για μας τους πλοιαρχούς καί μηχανικούς Α' δέν στέκει. Σε κάθε πλοίο ποντοπόρο Έλληνικής σημαίας η συμβεβλημένο με το NAT εργάζονται 7 έως 10 αξιωματικοί καί βγαίνουν στη σύνταξη τρεις, πλοίαρχος, μηχανικός καί αξιωματικοί άσυρμάτου, δηλαδή οι εισφορές υπερκαλύπτουν τους τρεις συνταξιούχους. Καί σε πλοία μη συμβεβλημένα μόνο αξιωματικοί Έλληνες ναυτολογούνται, οι υπόλοιποι ξένοι αυτοί, ένισχύουν καί κρατούν το NAT.

Επιβάλλεται συνεπώς, χωρίς άλλη καθυστέρηση να καθορισθεί ότι η παρεχόμενη από το NAT σύνταξη ύστερα από 15ετή τουλάχιστον συντάξιμη υπηρεσία, δέν μπορεί να είναι κατώτερη του 80% του συμβατικού μισθοῦ. Η πάρα πέρα καθυστέρηση ρύθμισης του θέματος δέν άντέχει σε καμία δικαιολογία, γιατί η διατήρηση της προσερόμενης αδικίας είναι αντισυνταγματική, άσφαλιστικά άδικη καί κοινωνικά απαράδεκτη.

Στη συνέντευξη μίλησαν οι κ.κ. Γεώργ. Αμπουσελάμ, πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνταξιούχων Αξιωματικών Ε.Ν., Κων. Καρασταμάτης, πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοιαρχών Ε.Ν. καί Γεώργ. Σίνης, πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Συνταξιούχων Μηχανικών Ε.Ν.



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 (Hellenic)
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: HEI LENSHP/BANGKOK



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Ραγδαία συρροή νέων παραγγελιών

Οι σκεπτικιστές πού πριν ένα χρόνο προέβλεπαν την κάμψη του ρυθμού ανάπτυξης της τουριστικής ναυτιλιακής βιομηχανίας θά πρέπει νά ειδαν κατά τό 1987 τά επιχειρήματά τους νά καταρρίπτονται καθώς οι παραγγελίες γιά νέα κρουαζιερόπλοια κάθε κατηγορίας συνεχίστηκαν μέ σταθερό ρυθμό.

Μέχρι τώρα οι παραγγελίες αυτές έχουν φτάσει τίς 28 μέ συνολικό ύψος επενδύσεων τό φανταστικό ποσό των 2.700 εκατ. δολλαρίων καί μέ τήν ολοκλήρωσή τους θά προστεθούν στην δύναμη των κρουαζιεροπλοίων 25.000 νέες θέσεις επιβατών μέσα στά επόμενα δύο ή τρία χρόνια. Μέ τήν δρομολόγηση των νέων πλοίων ό όγκος του παγκόσμιου στόλου κρουαζιεροπλοίων θά αυξηθεί κατά 20% καί αντίστοιχα καί ό αριθμός των διαθεσίμων νέων θέσεων επιβατών.

Στούς ανωτέρω υπολογισμούς δέν έχουν ληφθεί υπόψη οι συμφωνημένες όψιόν γιά περαιτέρω ναυπηγήσεις ή οι προθέσεις των ναυτιλιακών εταιριών νά ναυπηγήσουν νέα πλοία, όπου δέν υπάρχει σχετική συμφωνία.

Πρόσφατα ή γνωστή εταιρία «Carnival Cruise Lines» ανακοίνωσε ένα φιλόδοξο σχέδιο γιά τήν σταδιακή ναυπήγηση τριών πολυτελών κρουαζιεροπλοίων συνολικής αξίας 500 εκατ. δολλαρίων. Γνωστό μέ τήν επωνυμία «Σχέδιο Τίφφαν» θά έχει τήν υποστήριξη Σουηδών επενδυτών καί θά περιλαμβάνει τήν χρονοαύλωση των πλοίων, πού θά έχουν χωρητικότητα 50.000 τον. γκρός από τήν CCL γιά ένα διάστημα 16 ετών. Ό στόχος του παραπάνω σχεδίου της «Carnival» είναι νά προσελκύσει τούς τακτικούς πελάτες, οι όποιοι επιζητούν τήν αυξανόμενη πολυτέλεια στις επόμενες κρουαζιέρες πού πραγματοποιούν

μέ τήν ίδια εταιρία. Ήδη ή εταιρία έχει υπό παραγγέλια τρία πλοία σέ Φινλανδικά ναυπηγεία, συνολικού κόστους 600 εκατομ. δολλαρίων.

Ή πορεία των ναυπηγήσεων:

Ό ρυθμός των νέων ναυπηγήσεων συνεχίστηκε σέ ύψηλά επίπεδα τον προηγούμενο χρόνο καί σύμφωνα μέ ά-

Συγκεκριμένα, τό παγκόσμιο ναυπηγικό καρτέ παρουσιάζει σήμερα τήν ακόλουθη εικόνα:

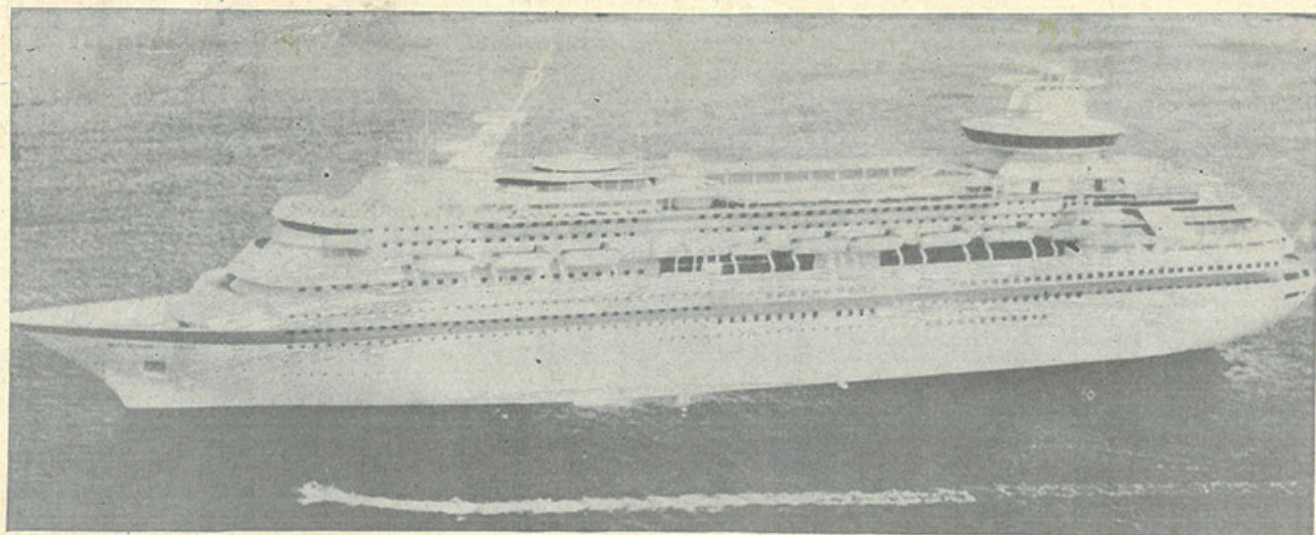
Ναυπηγείο	Δυναμικ. επιβατών	Αριθμ. πλοίων	Αξία σέ εκατ. δολλ. ΗΠΑ	Πλοιοκτήτης	Παράδοση
Wartsila	2.600	3	200	Carnival	89/90/91
Wartsila	1.860	1	120	NCL	5/88
Bremen Vulcan	1.500	1	150	NCL	11/89
Wartsila	760	1	120	RVL	11/88
Meyer Werft	990	2	100	Ρόγιαλ Κρούϊζ Λάιν	88/89
Fincantieri	1.500	2	150	Sitmar	90/91
Atlantique	1.700	1	150	Sitmar	11/88
Fincantieri	1.600	1	269	Costa	11/91
Admiral	1.600	1	150	Admiral	5/90
Mitsubishi	600	1	70	Mitsui Osk	4/89
Astilleros	1.200	1	125	Marflet	—

Στά παραπάνω τελούντα υπό ναυπήγηση ή παραγγελία κρουαζιερόπλοια δέν έχουν συμπεριληφθεί νέες πιθανές παραγγελίες, όπως αυτή της «International Cruise Corporation» γιά δύο σκάφη των 650 θέσεων καί ένα μεγάλο σκάφος μέ τό όποιο ή Ίαπωνική NYK προτίθεται νά εισέλθει στην τουριστική αγορά.

Ένας ακόμη παράγοντας πού θά έχει επίδραση στην αγορά της τουριστικής ναυτιλίας είναι ή πληθώρα παραγγε-

ναφορές του Αλλούδς Λίστ παρουσίαζαν τήν άνοιξη του 1987 έννέα μεγάλα κρουαζιερόπλοια, αξίας 1.250 εκατ. δολλ. υπό παραγγέλια. Τά σκάφη αυτά θά παρείχαν στην αγορά 14.000 νέες θέσεις επιβατών, ενώ οι νεότερες μέχρι σήμερα παραγγελίες περιλαμβάνουν έξι ακόμα σκάφη, συνολικής αξίας 1.000 εκατ. δολλαρίων πού θά προσθέσουν στην αγορά 10.500 νέες θέσεις.

λιών γιά μικρά κρουαζιερόπλοια τύπου γιώτ, σχεδιασμένων έτσι ώστε νά επανακτήσουν τούς πελάτες της ανώτατης εισοδηματικής τάξεως, οι όποιοι είχαν χαθεί όταν τά μεγάλα κρουαζιερόπλοια άποφάσισαν νά καταργήσουν τά διαφορετικά «καταστρώματα» γιά λόγους οικονομίας. Στά πλοία αυτά μπορούν νά συμπεριληφθούν καί τά νέα ιστιοφόρα κρουαζιερόπλοια πού στοχεύουν στην ίδια πελατεία ύψηλου εισοδήματος καί ανταγωνίζονται τά πλοία της σειράς



Τό μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο έν ύπηρεσία, τό «Κυρίαρχος των Θαλασσών», της Carnival Cruise Line.

«Sea Goddess». "Ηδη περίπου δώδεκα μίνι-κρουαζιερόπλοια είναι υπό παραγγελία και οι όψιόν φτάνουν τα όκτω σκάφη, ενώ αν το νέο σχήμα αποδειχθεί κερδοφόρο, υπάρχουν μακροπρόθεσμα σχέδια για την ναυπήγηση άλλων δώδεκα ή περισσότερων σκαφών αυτού του τύπου.

Οι κύριες τουριστικές αγορές:

Η μεγαλύτερη και κυριότερη αγορά των κρουαζιερόπλοιων είναι βέβαια οι Ηνωμένες Πολιτείες. Σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης των Πλοιοκτητών Κρουαζιερόπλοιων, η οποία αντιπροσωπεύει σχεδόν και τις 30 ναυτιλιακές εταιρίες που δρομολογούν πλοία σε αμερικανικά λιμάνια, η αγορά αυτή έχει δυναμικότητα 3 εκατ. επιβατών και αυξάνεται κατά 15% ετησίως.

Τό αναπτυξιακό δυναμικό της αμερικανικής αγοράς, στην Καραϊβική, την Δυτική Ακτή και το Μεξικό και Παναμά είναι τεράστιο αλλά σημαντικό ποσοστό καλύπτεται από τις «διήμερες κρουαζιέρες χωρίς πρόγραμμα» για τις οποίες πολλοί εκφράζουν την γνώμη ότι δεν είναι πραγματικές κρουαζιέρες με την κλασική έννοια. Αν αυτές αφαιρεθούν η αμερικανική αγορά μειώνεται σε 2,6 εκατ. επιβατών και ο αναπτυξιακός ρυθμός σε 7% έως 8% ετησίως.

Η βρετανική αγορά καλύπτει περίπου 100.000 θέσεις ετησίως και η Ένωση Πλοιοκτητών Κρουαζιερόπλοιων αναφέρει την πιθανότητα τριπλασιασμού των ετησίων κερδών αν περιελάμβανε στις κρουαζιέρες της και τις «διήμερες εκδρομές» που πραγματοποιούνται σήμερα με τα όχηματαγωγά ανοικτής θαλάσσης.

Στόν υπόλοιπο κόσμο, Ευρώπη, Αυστραλία και Άπω Ανατολή, το δυναμικό της αγοράς, δεν υπερβαίνει τις 500.000 θέσεις ετησίως και δεν δείχνει σημεία ουσιαστικής βελτίωσης. Πιθανότητες βελτίωσης μπορεί να υπάρξουν στην αγορά της Αυστραλίας, μετά την απομάκρυνση της P & O, και ήδη Ιάπωνες πλοιοκτήτες σχεδιάζουν την δρομολόγηση δύο μεγάλων και ενός μικρού κρουαζιερόπλοιου μέχρι το τέλος της δεκαετίας.

Η Σοβιετική Ένωση, της οποίας η



Η ναυαρχία των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων, το νεότευκτο «Κράουν Όντισσιν» 40.000 τόν. γκρός που ναυπήγησε η «Ρόγιαλ Κρούιζ Λάιν» έναντι δαπάνης 100 εκατ. δολλαρίων. Το σκάφος έχει δυναμικότητα 1.050 επιβατών σε δίκλινες καμπίνες και πλήρωμα 420 ατόμων, όλοι Έλληνες.

έμπλοκή την τουριστική αγορά πριν λίγο καιρό είχε προκαλέσει δυσμενή σχόλια, έχει ανακοινώσει ότι προετοιμάζει την απομάκρυνση από την δυτικοευρωπαϊκή αγορά όκτω πλοίων αυτή την τουριστική περίοδο. Κύριος λόγος για την κίνηση αυτή είναι η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας στις εσωτερικές αγορές καθώς και οι πρόσφατες απώλειες κρουαζιερόπλοιων σε θαλάσσια ατυχήματα, όπως το πρόσφατο ναυάγιο του υπερπολυτελούς κρουαζιερόπλοιου «Μιχαήλ Λερμόντωφ» στην Νέα Ζηλανδία.

Από τα πλέον περιεργα χαρακτηριστικά της αμερικανικής αγοράς είναι το γεγονός ότι η πλειοψηφία των 90 κρουαζιερόπλοιων που δρομολογούνται εκεί ανήκουν σε ξένους πλοιοκτήτες και έχουν ξένη σημαία αν και πολλές φορές ανήκουν σε αμερικανικά συμφέροντα. Κύριος λόγος για αυτή την εξέλιξη είναι η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να έχει ναυπηγήσει το πλοίο σε αμερικανικό ναυπηγείο για να έχει το δικαίωμα να ύψώσει αμερικανική σημαία, κάτι που δύσκολα συμβιβάζεται με το απαγορευτικό κόστος ναυπήγησης στις ΗΠΑ. Πρόσφατες διατάξεις που νομοθέτησε η Γερουσία επιτρέπουν την περιορισμένη νηολόγηση πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί σε ξένα ναυπηγεία με την προϋπόθεση ότι μέχρι την 1 Σεπτεμβρίου 1988 θα έχουν ναυπηγηθεί ή μετασκευασθεί κρουαζιερόπλοια της

διας εταιρίας σε αμερικανικά ναυπηγεία.

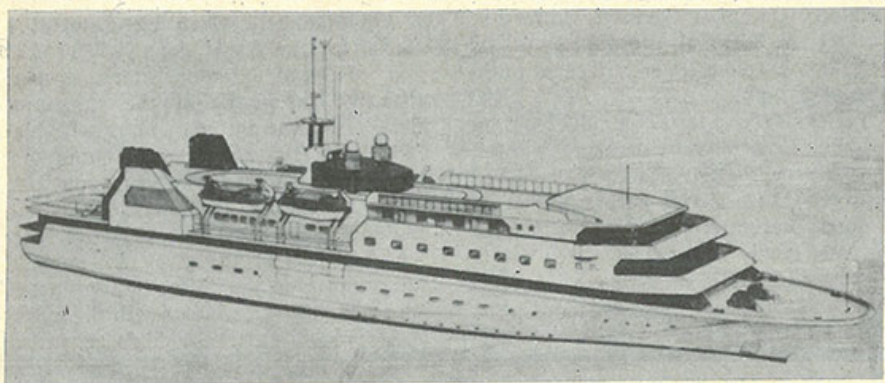
Τό πλεονέκτημα που προσφέρει η αμερικανική σημαία στην εκμετάλλευση της αμερικανικής αγοράς είναι ότι επιτρέπεται ο κατάπλους σε δύο διαδοχικά λιμάνια των ΗΠΑ, όπως επίσης και η δρομολόγηση πλοίων στις εσωτερικές γραμμές μεταξύ Χαβάης και Ήπειρωτικής Αμερικής, που τώρα εξυπηρετούνται από τρία μόνο παλαιότερα πλοία. Ένα από αυτά, τό «Monterey», διεξήγαγε ελασματοουργικές εργασίες μετατροπής σε αμερικανικά ναυπηγεία, αλλά ρυμουλκήθηκε στην Φινλανδία για τόν εσωτερικό εξοπλισμό του, για πρόφανεις λόγους οικονομίας.

Τό Ιαπωνικό ενδιαφέρον

Όπως γράψαμε και παλαιότερα στό «Ν.Χ.», μέχρι πρότινος οι Ιάπωνες δεν είχαν επιδείξει ενδιαφέρον για την αγορά των κρουαζιερόπλοιων και επί πολλά χρόνια δεν είχαν ασχοληθεί με την ναυπήγηση υπερωκεανίων.

Οι τελευταίες όμως ενδείξεις καταμαρτυρούν ότι οι Ιάπωνες καταπιάστηκαν σοβαρά με την υπόθεση της τουριστικής ναυτιλίας καθώς η Nippon Yusen Kaisha αποφάσισε να εγκαταστήσει μία εταιρία θαλασσίων περιηγήσεων στό Λός Άντζελες και ζήτησε προσφορές από τη Μιτσουμπίσι αλλά και από τη Βαρσίλα της Φινλανδίας για τή ναυπήγηση υπερωκεανίου 45-50.000 τόννων για κρουαζιέρες στην Καραϊβική ή και στόν Νότιο Ειρηνικό. Δεύτερο παράδειγμα είναι ότι γύρω από την Showa Line σχηματίστηκε συγκρότημα με ομάδα εταιριών εύρεσης εξειδικευμένου φάσματος (εφοπλιστική, αεροπορική, ξενοδοχειακή, ασφαλιστική) για τή ναυπήγηση και εκμετάλλευση πολυτελούς κρουαζιερόπλοιου.

Τέλος η πρόβλεψη στόν προϋπολογισμό του 1988 πιστώσεων 3 δισεκ. γιέν για τή ναυπήγηση υπερωκεανίων προς προώθηση της υπερπόντιας τουριστικής πολιτικής, δεν αφήνει αμφιβολίες ότι ... οι Ιάπωνες καταφθάνουν.



Τό αχεδιαζόμενο να κατασκευασθεί στην Nippon Kokan, μίνι κρουαζιερόπλοιο για λογαριασμό της Showa Line, δυναμικότητας 120 επιβατών.



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el Greco
SHIPCHANGERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Από ιστορική άποψη η διμερής ναυτιλιακή σύμβαση είναι στην ουσία ένα όργανο πολιτικής μορφής τόσο παλαιό όσο και η ναυτιλία. Ύστερα από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο η εμφάνιση των «Bilateral agreements» ήταν τόσο θεαματική ώστε έδωσε την εντύπωση πως ήταν περισσότερες από όσες ήταν στην πραγματικότητα. Οι «συνθήκες εμπορίου και ναυτιλίας» ή οι «διακρατικές συμβάσεις» ή οι «εμπορικές συμφωνίες» ήταν εξίσου πολυάριθμες και στο παρελθόν και πέρασαν από τρεις κύριες φάσεις:

Η πρώτη φάση αντιστοιχεί στην εποχή που τα ευρωπαϊκά κράτη προστάτευαν ιδιαίτερα τα ναυτιλιακά τους συμφέροντα με διάφορες απαγορεύσεις και κυρίως με την επιβολή των κατ'αυτόν δικαιομάτων στα ξένα πλοία που προσήγγιζαν στους λιμένες τους.

Η δεύτερη φάση άνοιξε με τη Γαλλο-Βρετανική συνθήκη εμπορίου του 1860 με την οποία τα δύο συμβαλλόμενα κράτη δέχτηκαν να άρουν αμοιβαίως τους περιορισμούς χρήσεως των λιμένων τους, και ολοκληρώθηκε με τη διευθυντική σύμβαση του 1923 περί του διεθνούς καθεστώτος των λιμένων.

Η τρίτη φάση άρχισε μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και γνώρισε την άνθησή της στις δεκαετίες του 1960 και 1970, όποτε διάφορες χώρες συνήψαν διμερείς συμφωνίες που περιείχαν προς όφελός τους περιορισμούς των θαλάσσιων μεταφορικών συναλλαγών. Οι συμφωνίες αυτές συνήφθησαν με δύο κατηγορίες αντισυμβαλλομένων, ήτοι α) χωρών υπό ανάπτυξη και β) χωρών κρατικού εμπορίου.

Υποδειγματικές συμφωνίες της πρώτης κατηγορίας είναι οι συνθήκες της Γαλλίας με τις πρώην αποικίες της αλλά και με άλλες ανεξάρτητες υπό ανάπτυξη χώρες. Περιλαμβάνουν τις προξενικές ρητρες για την ελεύθερη κυκλοφορία των ναυτικών, την ελεύθερα προσέγγιση στους λιμένες καθώς και ρητρες συνεργασίας σε εκπαιδευτικούς τομείς κ.λ.π. Στο επίπεδο των χωρών της ΕΟΚ όλες σχεδόν οι χώρες - μέλη έχουν από είκοσαετίας υπογράψει διμε-

ρείς συμφωνίες με νέες χώρες που περιλαμβάνουν ή όχι ρήτρα κατανομής φορτίων, ενώ οι Η.Π.Α. έχουν συνάψει συμβάσεις διμερείς με κατανομή φορτίων τόσο με χώρες της Λατινικής Αμερικής όσο και με την ΕΣΣΔ.

Στη δεύτερη κατηγορία, το πρότυπο της Γαλλο-Σοβιετικής ναυτικής σύμβασης του 1967 ακολουθήσε η Πολωνία, Ρουμανία και Κορέα. Ρήτρα κατανομής φορτίων δεν υπάρχει. Στόν τομέα της ΚΟΜΕΚΟΝ παρόμοιες διμερείς συμβάσεις έχουν συνάψει πλείστες χώρες της ΕΟΚ τουλάχιστον με την ΕΣΣΔ, οι οποίες εξακολουθούν να είναι δεσμευτικές παρά τις πρόσφατες εξελίξεις των κανόνων που ρυθμίζουν την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των της ΕΟΚ και των μελών της. Τις εξελίξεις αυτές εκφράζει κυρίως ο Κανονισμός 4055 του Δεκεμβρίου 1986 ο οποίος στηρίζεται στο γράμμα της συνθήκης της Ρώμης, ή οποία στα άρθρα 3 και 61 προβλέπει την μεταξύ των χωρών - μελών άρση κάθε εμπόδιου ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Μέχρι σήμερα ωστόσο ο Κανονισμός αυτός δεν φαίνεται να έχει επηρεάσει τις χώρες της Κοινότητας ως προς την εφαρμογή των διμερών συμφωνιών τους.

Πάντως θεωρείται βέβαιο ότι από της έναρξεως εφαρμογής του ως άνω Κανονισμού, η Κοινότητα διαθέτει τυπικά την βασική αρμοδιότητα επί του θέματος. Τα άρθρα 3 και 4 του Κανονισμού προβλέπουν ότι «η κατανομή φορτίων που περιέχεται σε διμερείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί από χώρες - μέλη με τρίτες χώρες, καταργούνται προοδευτικά ή προσαρμόζονται αναλόγως». Η προσαρμογή στις γενικές της γραμμές διαγράφεται από τον ίδιο τον Κανονισμό ως ακόλουθος:

α) Προκειμένου για κράτη - μέλη που έχουν επικυρώσει τον κώδικα συμπεριφοράς των Κόνφερανς, ή ευθυγράμμιση των διμερών συμφωνιών θα γίνει κατά τις διατάξεις του Κοινοτικού Κανονισμού 954/1979.

β) Προκειμένου για τα λοιπά κράτη - μέλη ή προσαρμογή των διμερών συμφωνιών θα γίνει κατά τέτοιο τρόπο ω-

στε τό τμήμα των φορτίων που επιφυλάσσεται για τους υπηκόους ενός κράτους - μέλους θα είναι προσιτό και για τους υπηκόους των λοιπών κρατών - μελών. Τό κείμενο αυτό φυσικά δεν επηρεάζει καθόλου τις διμερείς συμφωνίες που δεν περιέχουν κατανομή φορτίων αλλά και δεν αποκλείει για τό μέλλον διμερείς συμφωνίες προβλέπουσες κατανομή φορτίων.

Έτσι αφού η Κοινότητα δέχεται βασικά την αρχή κατά την οποία «η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θα εφαρμόζεται και τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ χωρών - μελών και τρίτων χωρών» στη συνέχεια υιοθετεί τη ρεαλιστική θέση κατά την οποία σε ορισμένες περιπτώσεις επιτρέπεται η διατήρηση των διμερών συμφωνιών ή ακόμα και η σύναψη νέων.

Συμπερασματικά μπορεί να λεχθεί ότι οι ναυτιλιακές διμερείς συμβάσεις εξακολουθούν να αποτελούν ένα παράγοντα - έστω και ξεπερασμένο - στις σχέσεις της Κοινότητας και των μελών της με τον υπόλοιπο κόσμο. Με διάφορους συνδυασμούς οι συμβάσεις αυτές ρυθμίζουν την κατανομή των φορτίων, τις προξενικές διευκολύνσεις και τά μέσα συνεργασίας. Στο βαθμό που συνιστούν όργανο πολιτικής, ή ύπαρξή τους δείχνει την όδο που ακολουθείται στις δύο κύριες κατευθύνσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής πολιτικής: ήτοι την ανάπτυξη της ναυτιλίας των νέων χωρών και τη διατήρηση ισορροπών σχέσεων με τις χώρες που έχουν διαφορετικά κοινωνικά καθεστώτα. Και στις δύο περιπτώσεις ή έναρμόνιση είναι φανερό ότι δεν μπορεί να επιτευχθεί με τό «laissez faire» και την μη επέμβαση των κρατών.

Τις αρχές αυτές ανεγνώρισε ή Κοινότητα όταν καθώρισε τη στάση της έναντι των διμερών ναυτιλιακών συμβάσεων. Αποφεύγοντας να ρίψει ανάθεμα στο ανεγνωρισμένο αυτό διπλωματικό όργανο, επέτρεψε την καλή χρήση του με τον Κανονισμό του 1986 ο οποίος λαμβάνει υπόψη τις ιδιαίτερες περιστάσεις, χωρίς όμως να ξεχνά τους στόχους της Κοινοτικής πολιτικής. Ε.Σ.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ελληνικά ατμόπλοια μέ ξένη σημαία γύρω στό 1925 - 1926

Τού κ. Κ.Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Ξεφυλλίζοντας παλιά μου, χαρτιά, του καιρού που ήμουν μαθητής, βρίσκω ένα απόκομμα από αθηναϊκή εφημερίδα, της εποχής 1925-26 (τότε τοποθετώ τό φύλλο). «Εφημερίς του Χρηματιστηρίου, μέ τίτλο «Ο έμπορικός μας στόλος» ποία ή αξία του». Τό δημοσίευμα είναι ανυπόγραφο, είναι όμως πρόδηλο πώς γράφεται από έμπειρο γνώστη της Ναυτιλίας μας τών άμέσως μετά τόν Α' Παγκόσμιο πόλεμο χρόνων. Τό αντίγραφο για τά «Ναυτικά Χρονικά» γιατί νομίζω πώς είναι μιά προσφορά και μιά καλή πληροφορία της Ναυτιλιακής μας Ιστορίας. Αυτός πού τό συντάξε, πρέπει όπωσδήποτε νά έχει ύπ' όψη του άκριβή στοιχεία, ίσως έπίσημα, ίσως μιά άλλη σχετική μέλέτη πού έπέσυραν τήν προσοχή του γράψαντος, πρώτου αυτού. Ίδού τό κείμενο:

«Τά ελληνικά ατμόπλοια, τά τελούντα υπό ξένας σημαίας, κατανέμονται ως άκολουθως:

Σημαία	α/π	Τον. γκρός
Άγγλική	32	86.513
Αίγυπτιακή	12	20.966
Ρωσική	9	3.930
Ίταλική	4	2.975
Άμερικανική	1	2.611
Τουρκική	3	1.378
Γαλλική	1	1.173
Περσική	2	1.135
Μαροκινή	3	736
Πολωνική	1	672
Βελγική	1	570
Σημαίαι 11	69	122.659
1 νάβα Βενζ.	1	577
Σκάφη	70	123.236

Ο όνομαστικός πίναξ τών υπό ξένην σημαίαν ατμόπλοίων τών ανηκόντων εις Έλληνας έχει ως άκολουθως: Έκ τών 32 Άγγλικών τά 21 σκάφη τον. 70.627 ανήκουν εις τήν «Μπάϋρον» του κ. Μιχ. Έμπειρίκου.

Άγγλικά: «Protos» τον. γκρός 1.171, «Τζένεραλ Μίλν» 5.148, «Τζένεραλ Τσώρτζ» 6.600, «Τζένεραλ Νάπιερ» 3.322, «Λόρντ Μπρούγκτον» 2.947, «Λόρντ Χάρρικτον» 2.767, «Λόρντ Μπάϋρον» 3.200, «Λόρντ Γκίλφορντ» 3.198, «Άντιμπαλ Κόχραν» 6.565, «Άντιμπαλ Άμλκτων» 3.100, «Άντιμπαλ Άστιγξ» 3.054, «Μαίηντ όφ Σύρα» 3.451, «Μαίηντ όφ Σπάρτα» 3.475, «Μαίηντ όφ Πάτρας» 2.888, «Μαίηντ όφ Ψαρά» 4.792, «Μαίηντ όφ Σάμος» 1.190, «Μαίηντ

όφ Άντρος» 3.548, «Μαίηντ όφ Κρέτ» 2.243, «Μαίηντ όφ Άθηνς» 1.433, «Μαίηντ όφ Κορφοϋ» 2.695 και «Μαίηντ όφ Λήμνος» 3.930, άπαντα της «Byron Co» του κ. Μιχ. Έμπειρίκου.

»Έπίσης υπό άγγλικήν σημαίαν υπάρχουν και τά κάτωθι α/π: «Τζένεραλ Γκόρντον» τ. γκρός 106 του κ. Λύτλ, «Garvelpark» 907 και «Moriak» 1.128 της «Πατριωτικής» τών κ.κ. Τεριάζου και Καλλία, «Skeik Berkhud» 474 και «Ghali» 273 του κ. Κοντομιχάλου, «Baron de Caletan» 1.253, «Royal Scepter» 3.828, «Dalton» 1.275 και «St. Paraskevi» 2.055 της Λαυρεωτικής » του κ. Βλάσση και Σία, «Torontonian» 2.038 του κ. Έπιφανιάδου και «Belgravian» 2.539 του κ. Α. Μινακούλη.

Αίγυπτιακά: «Egypte» 3.951, «Themis» 2.173, «Stella» 2.372, «Delta» 846, «Syria» (ex «Ottoka») 664 και «Damas» 1.013 του κ. Ξυδιά (ούτος κατείχε και τό α/π «Costi» 2.062 τον. όπερ κατεσχέθη πρό ήμερών υπό τών μπολσεβίκων), «George Mabro» 2.444 και «Cesar Mabro» 2.640 του κ. Γεωργ. Μαύρου, «Luxor» 2.055 του κ. Κ. Πασχάλη «Κασσιανή» 538 του κ. Γ. Σαμπουνιέρη, «Cairo» 950 τών αδελφών Έμρή και «Kition» 319 του κ. Ί. Πουλάκη.

Ρωσικά: «Άθανάση Θεοφάνη» 482, «Άνθρακίτη» 613, «Μιχαήλ» 637, «Περβένετ» 325, «Φοίνιξ» 365 και «Ένέργεια» 664, άπαντα του κ. Χ. Θεοφάνη. «Παντιάς Σ.» 381 και «Σαμσών» 157 του κ. Π.Σ. Λογοθέτη και «Όλγα Μαθενίτη» 306.

Ίταλικά: «S. Tomasos» 2.321 του κ. Ν. Τομάζου, «Castelrosso» 316 του κ. Γ. Σταμπουνιέρη, «Μαρία Στεφανία» 180 της Λαυρεωτικής και «Terzo» 158.

Άμερικανικά: «West Africa» τον. 2.611 τών αδελφών Δαπτόγλου.

Τουρκικά: «Χανταβερντιγχιάρ» 858 του κ. Γ. Γαϊτάνου, «Χαφάκ» 390 και «Έλίφ» 130 του κ. Ζαφειροπούλου.

Γαλλικά: «Fracona» 1.173 και «Marchal Foch» του κ. Ξυδιά.

Περσικά: «Nivibe» 358 του κ. Ψωμιάδη και «Πηνελόπη» 677 του κ. Α. Καραμανώφ και Σία.

Μαροκινά: «Cap Boyador» 121, «Cap Negre» 350 και «Edremit» 265 άπαντα του κ. Γαλάνη.

Πολωνικά: «Ville de Toulon» 672.

Βελγικά: «Mazout I» 570 του κ. Α. Καραμανώφ.

Τά ατμόπλοια έχουν για τά σημερινά μέτρα μικρή χωρητικότητα, αλλά εκείνο τον καιρό αυτή ήταν συνήθως ή χωρητικότητα τών πλοίων φορτηγό ή έπιβατηγό πάνω από 5.000 τόννους λεγόταν ύπερωκεάνιο. Ύπερωκεάνια έπιβατηγά μέ ξένη σημαία τήν έποχή εκείνη, δέν άναφέρει τό άνωτέρω σημείωμα. Ύπήρχαν όμως, τά «Βύρων» (πρώην Μεγάλη Έλλάδα πρώην Βασιλεύς Κωνσταντίνος), «Έδισσων» πρώην μόλις τό «Βασιλεύς Άλέξανδρος» και «Κωνσταντινούπολις», λίγο έπειτα τό «Μορέας». Γρήγορα όμως (τό 1927 ύψωσαν τά ύπερωκεάνια της Έθνικής Άτμοπλοίας (όλα της Byron Ltd) «Βύρων» «Έδισσων» και «Μορέας» τήν Έλληνική σημαία, όπως και τά μεσογειακά έπιβατηγά (της ίδιας εταιρείας) «Πατρίς II» και «Σύρος».

Τά έπιβατικά έξωτερικού της άνωτέρω Έθνικής Άτμοπλοίας «Άνδρος» και «Έσπερία» δέν άλλαξαν ποτέ σημαία, όπως και τό ύπερωκεάνιο «Θεμιστοκλής». Αυτό τό τελευταίο εργάστηκε τά χρόνια αυτά, τά πρώτα του μεσοπολέμου, στή γραμμή Μασσαλίας — Πειραιώς, έκαμεν όμως κι ένα ταξίδι, τό τελευταίο (1928) Πάτρα — Νέα Ύόρκη μέ φορτίο σταφίδος.

Η Άγγλική σημαία χρησιμοποιείτο όχι για λόγους επιτάξεως, όπως έλέγετο τότε ή φορολογικούς, αλλά για τό φόβο κατασχέσεως από τήν Τουρκία στά δύσκολα τελευταία πολεμικά χρόνια και τά πρώτα μεταπολεμικά πού ή χώρα μας ήταν συντετριμμένη και έκθετη σε κάθε είδους άπειλές και κινδύνους.

Η καταφυγή στις άλλες σημαίες τήν έποχή εκείνη ήταν συμπτωματική και ή ξένη σημαία κάλυπτε έπιχειρήσεις Έλλήνων πού συνδέονταν μέ τή χώρα πού ή σημαία της έκάλυπτε και τά πλοία τους.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ 8ος ΟΡΟΦΟΣ ΚΕΝΟΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: κα ΚΑΛΥΒΑ 8969220

Εμπιστοσύνη στις υπηρεσίες του Έλληνικού Νηογνώμονα

Πρόσκληση προς τους Έλληνες πλοιοκτήτες να δοκιμάσουν στην πράξη τις υπηρεσίες που προσφέρει ο Έλληνικός Νηογνώμων και να τις συγκρίνουν από άποψη ποιότητας, ταχύτητας και κόστους απευθύνει η διοίκησή του ή οποία καταβάλλει συστηματικές προσπάθειες για την περαιτέρω διεύρυνση της δραστηριότητάς του στα πλαίσια πάντοτε του θεμιτού ανταγωνισμού.

Τήν πρόσκληση αυτή απήχυνε ο νέος Διευθύνων Σύμβουλος του Έλληνικού Νηογνώμονα κ. Θωμάς Ρηνιώτης σέ όμιλία του στή Ναυτιλιακή Λέσχη πού έγινε στή διάρκεια δεξιώσεως κατά τήν όποία έγινε ή παρουσίασή του στή ναυτιλιακή κοινότητα.

Τόν κ. Ρηνιώτη παρουσίασε ό Πρόεδρος του Έλληνικού Νηογνώμονα κ. Τριαντ. Λυσιμάχου ό όποιος σέ σύντομη όμιλία του ύπογράμμισε:

«Ο Έλληνικός Νηογνώμων έχει 70 χρόνια παρουσίας στόν ελληνικό και διεθνή χώρο. Ίδρύθηκε μέ πρωτοβουλία εκπροσώπων του ναυτιλιακού κόσμου στήν όποία συμμετείχαν κατά τό μεγαλύτερο ποσοστό οί μεγάλες Τραπεζικές Ασφαλιστικές Εταιρίες όπως ή ΕΘΝΙΚΗ, ό ΦΟΙΝΙΚΑΣ κ.α.

Δέν μπορούμε όμως νά πούμε ότι σ' αυτή τήν μακρά πορεία μπόρεσε νά παίξει τόν ρόλο πού αρμόζει στόν ΕΘΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ τής πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στόν κόσμο. Έτσι ή έλλειψη επιτρέψτε μου νά πώς ΟΜΒΡΕΛΛΑΣ γιά τήν κάλυψη τής Εμπορικής μας Ναυτιλίας, όμπρέλλα πού αποτελούν τόσο ό Νηογνώμων όσο και ή ναυτασφαλιστική αγορά στήν χώρα μας, όδήγησαν αύρος "Έλληνες πλοιοκτήτες σέ ξένες αγορές.

Τά τελευταία όμως πέντε χρόνια σέ μιά δυναμική προσπάθεια τών μετόχων τής Διοίκησης και του προσωπικού του Ε.Ν. και μέ τήν συμπαράσταση του Κράτους (Υ.Ε.Ν., ΥΠ.Ε.ΘΟ) και πολλών Έλληνων πλοιοκτητών, ό Ε.Ν. πέταξε ψηλά μέ στόχο νά παίξει ουσιαστικά τόν ρόλο του σάν ναυτιλιακός θεσμός στήν χώρα μας.

Έτσι σήμερα ό Ε.Ν.:

— Συνεργάζεται μέ όλους τους ναυτιλιακούς φορείς τό Υ.Ε.Ν., τήν Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, τό Λιμενικό Σώμα, τό Υπουργείο Έρευνας και Τεχνολογίας, τό ΥΠ.Ε.ΘΟ., τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Ναυτιλιακά Ίνστιτούτα (ΕΛΙΝΤ, ΕΑΝΤ, κ.λ.π.).

— Χρηματοδοτεί έρευνες και εκπαιδευτικά προγράμματα όπως και ένα φιλόδοξο πρόγραμμα άπασχόλησης νέων ναυπηγών.

— Διαθέτει 70 έμπειρους επιθεωρη-



Ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος και ό Γεν. Γραμματέας του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλος μέ τά μέλη τής Διευθύνουσας Έπιτροπής του Έλληνικού Νηογνώμονα κ.κ. Τριαντ. Λυσιμάχου, Θωμά Ρηνιώτη και Διον. Μελισσηνό.

τές στόν Πειραιά και τήν Θεσσαλονίκη και ένα πυκνό δίκτυο επιθεωρητών σέ 170 λιμάνια άνά τόν κόσμο.

— Παρακολουθεί γύρω στά 300 μεσογειακά και ποντοπόρα εμπορικά πλοία και γύρω στά 200 άκτοπλοϊκά και όχηματαγωγά μέ μεγάλη χωρητικότητα.

— Παρακολουθεί τόν μεγαλύτερο αριθμό νέων κατασκευών πού έκτελούνται στά Έλληνικά ναυπηγεία τής χώρας μας και τά πλοία του Π.Ν.

— Παρακολουθεί χιλιάδες μικρά σκάφη άναψυχής επαγγελματικά και μή.

— Έπεκτείνει στις δραστηριότητές του και στήν βιομηχανία.

— Αναγνωρίζεται άπό 17 κυβερνήσεις μεγάλων ναυτιλιακών χωρών και έχει κάνει συμβάσεις συνεργασίας μέ πολλούς μεγάλους Νηογνώμονες.

— Τέλος στό διάστημα αυτών τών πέντε ετών τόσο τά οικονομικά όσο και τά ποιοτικά μεγέθη του Ε.Ν. έχουν δεκαπλασιαστεί.

Κυρίες και Κύριοι,

— Ο Έλληνικός Νηογνώμων στήν υπηρεσία πάντοτε τής Έλληνικής Ναυτιλίας και του Έλληνα πλοιοκτήτη φιλοδοξεί νά συμπληρώσει τό κενό πού ύπάρχει στήν χώρα μας στόν τομέα αυτό.

— Τό σύνθημά μας είναι ΣΩΣΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, ΓΡΗΓΟΡΑ και ΦΤΗΝΑ γιά τήν ανάπτυξη τής Έλληνικής Ναυτιλίας και Τεχνολογίας.

Σήμερα έχουμε τήν χαρά νά παρουσιάσουμε τόν επί σειρά ετών συνεργάτη μας στό Δ.Σ. του Έλληνικού Νηογνώμονα κ. Θ. Ρηνιώτη ό όποιος ανέλαβε τά καθήκοντά του διευθύνοντας συμβούλου τής εταιρίας σέ αντικατάσταση του κ. Δ. Μελισσηνού, ό όποιος συνέδεσε τό όνομά του άμεσα μέ τήν ανάπτυξη του Ε.Ν. και ό όποιος ανέλαβε τά καθήκοντά του γενικού διευθυντού στά ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ συμμετέχοντας πάντα στήν διοίκηση του Ε.Ν.

Ο κ. Θ. Ρηνιώτης διδάκτωρ τής Οικονομίας μέ σπουδές στήν Ελλάδα και Γερμανία, ίδρυσε και διεύθυνε επί σειρά ετών μεγάλες επιχειρήσεις και τά τελευταία 15 χρόνια δραστηριοποιήθηκε στόν γενικότερο ναυτιλιακό τομέα τόν όποιο γνωρίζει πολύ καλά οί δέ άπόψεις του γιά τήν ανάπτυξη του, είναι γνωστές λόγω τής άρθρωγραφίας του και τής συμμετοχής του σέ ναυτιλιακούς φορείς.

Καλωσορίζουμε λοιπόν τόν κ. Θ. Ρηνιώτη και του εύχόμαστε καλή επιτυχία.

Ο κ. Θ. Ρηνιώτης

Ο κ. Θωμάς Ρηνιώτης άφου εύχαρίστηκε τους εκπροσώπους τής ναυτιλιακής κοινότητας πού παρέστησαν στή δεξίωση ύπογράμμισε:

«Η ναυτική και ναυτιλιακή Ελλάδα χρειάζεται πολλούς και ισχυρούς ναυτιλιακούς θεσμούς και όργανισμούς γιά τήν εξυπηρέτηση τής ναυτιλίας της ε-

νας των οποίων είναι ο Ε.Ν., που ανταγωνιζόμενος τούς γιγαντιαίους Νηογνώμονες του κόσμου κατόρθωσε ήδη να ξεπεράσει την νηπιακή του ηλικία, να όριστικοποιήσει την ύπαρξή του και να θέσει τα θεμέλια της περαιτέρω ανάπτυξής του.

Όπως ή μεγάλη Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία αναπτύσσεται, και όταν η διεθνής ναυλαγορά τό επιτρέπει, μεγαλουργεί υπό καθεστώς πλήρους και ελευθερού ανταγωνισμού έτσι και ο Ε.Ν. ανδρώνεται συναγωνιζόμενος τούς λοιπούς νηογνώμονες εντός της χώρας μας και στο εξωτερικό.

Δέν αναπτύσσεται υπό οποιοδήποτε καθεστώς προστατευτισμού διότι η θάλασσα γενικώς δέν αποδέχεται ούτε προστατευτισμό ούτε προστάτες.

Αποδέχεται μόνο άριστες υπηρεσίες, όρθολογικό κόστος και όργάνωση.

Αυτά είναι και τά κύρια χαρακτηριστικά των υπηρεσιών που προσφέρει ο Ε.Ν. στη χώρα μας και στο εξωτερικό σέ έλληνικά και ξένα πλοία.

Η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών μέ βάση την πιστή εφαρμογή των έθνικών και διεθνών κανονισμών είναι πράγματι άριστη και είναι τό σημείο εκείνο που δέν επιδέχεται ούτε έλαστικότητα ούτε κριτική. Τό κόστος των υπηρεσιών μας είναι ανταγωνιστικό και μπορούμε νά πούμε ότι ένεκα πολλών λόγων και διότι κυρίως τά βασικά στοιχεία κόστους παραγωγής μας τό επιτρέπουν, μπορούμε νά γίνουμε και κατά περίπτωση γινόμαστε ακόμη ανταγωνιστικότερη συμβάλλοντας έτσι και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πελατών μας.

Ο Έλληνικός Νηογνώμων παράγει και διαθέτει υπηρεσίες γνώσεων. Γνώση δέ, εύφυια μόρφωση και ναυτική έμπειρία υπάρχει σέ υπερεπάρκεια στην χώρα μας. Έτσι επιθεωρητές μας είναι απόφοιτοι Έλληνικών, Άγγλικών, Γερμανικών, Ιταλικών κ.λ.π. πολυτεχνείων και έχουν ψηθεί στην τραχύτητα των λιμανιών της χώρας μας και του εξωτερικού.

Επιμορφώνονται συνεχώς έδω και έξω. Αποτελούν την σπονδυλική στήλη μιας τόσο ύψηλά τεχνοκρατικής δουλειάς.

Τό Δ.Σ. είναι μία επιτυχής ομάδα ειδικών και έξειδικευμένων ανθρώπων της έλληνικής ναυτιλιακής πραγματικότητας που ξέρουν και χαράζουν την πολι-

τική του μέ βάση ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια σέ μοντέρνα, ανταγωνιστική, έγκυρη και μακροχρόνια βάση. Την πολιτική αυτή ύλοποιεί έπιτυχώς ή διευθύνουσα έπιτροπή που αποτελείται από τόν πρόεδρο του Δ.Σ. κ. Τρ. Λυσιμάχου, τόν διευθύνοντα σύμβουλο κ. Θωμά Ρηνιώτη και τόν γενικό Τεχνικό διευθυντή και τώρα γεν. διευθυντή των Έλληνικών Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, κ. Διον. Μελισσηνό.

Ο Ε.Ν. συνεισφέρει στην Έθνική Οικονομία της χώρας μας.

— παράγοντας ύγιες εισόδημα στον τομέα των υπηρεσιών

— κερδίζοντας συνάλλαγμα από την δραστηριότητά του στο εξωτερικό

— έξοικονομώντας συνάλλαγμα που θά έπληρωνετο σέ τρίτους για την εξασφάλιση των παρεχομένων σχετικών υπηρεσιών.

— είναι πολλαπλασιαστής παραγωγής έθνικού εισοδήματος σέ πολλούς συναρτώμενους κλάδους της Έθνικής μας Οικονομίας όπως:

— στην ναυπηγική όπου κατασκευάζονται πλοία υπό την έπίβλεψη ή και την ταξινόμησή του. Μέ περηφάνεια αναφέρουμε τά πλοία του Π.Ν. που έπιβλέπουμε στά έθνικά μας ναυπηγεία του Σκαρμαγκά και της Έλευσίνας

— στο έπισκευαστικό ναυτιλιακό τομέα

— στον κατασκευαστικό τομέα γενικών και στην παραγωγή ασφαλών προϊόντων.

Ο Ε.Ν. παίζει κυρίαρχο ρόλο στον τομέα των έσωτερικών θαλασσίων μεταφορών της άκτοπλοΐας και των χιλιάδων μικρών σκαφών άναψυχής έπαγγελματικών και μή που όργωνουν όλες τις Έλληνικές θάλασσες και αποτελούν τόν «ένεργό πληθυσμό» του Αιγαίου. Στάν νευραλγικό αυτό οικονομικό αλλά και γενικότερης έθνικής σημασίας τομέα ο Ε.Ν. προσφέρει φτηνές, ανταγωνιστικές, όρθολογικές και γρήγορες υπηρεσίες αυξάνοντας την λειτουργικότητά του και μειώνοντας τό κόστος του.

Η μέχρι τώρα αναπτυξιακή προσπάθεια του Ε.Ν. αλλά και ή μελλοντική, αυτονόητα ήταν και είναι συνδιασμένη μέ κάθε μορφής δυσκολίες που κυρίως άπορρέουν από τό γεγονός, ότι οι ανταγωνιστές του νηογνώμονα άνήκουν βασικά σέ χώρες που διαθέτουν σέ πλήρη ανάπτυξη όλη την ναυτιλιακή ύποδομή από πολλούς αιώνες. Διαθέτουν Κεφαλαγορά, Ασφαλιστική Άγορά, Μετα-

φορικό έργο έθνικό και διεθνές και έλεγχο κάθε μορφής στους διεθνείς ναυτιλιακούς όργανισμούς. Δουλεύουμε συστηματικά, αυξάνουμε τό κύρος μας και βαθμιαία γινόμαστε όλο και πιό άποδεκτοί από όλες τις άνωτέρω ομάδες συμφερόντων. Έχουμε μαζί μας την μεγάλη Έλληνική και Έλληνόκτητη ναυτιλία που υπό τό ίδιο καθεστώς έγινε ή πρώτη στον κόσμο στά 1981 και εύχόμαστε και πιστεύουμε ότι θά ξαναγίνει πάλι. Πού κατανοεί ραγδαία τόν τελευταίο καιρό τά οικονομικά όφέλη-συνεργασίας μέ τον Ε.Ν. κυρίως υπό τό καθεστώς του έξασθενισμένου δολλαρίου, που αποδέχεται όλο και περισσότερο την ποιότητα, ταχύτητα και αξιοπιστία των προσφερομένων υπηρεσιών μας.

Η έκκλησή μας στην Έλληνική πλοιοκτησία κάθε μορφής είναι έντονη αλλά και άπλη. ΔΟΚΙΜΑΣΤΕ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ: ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΣΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΕΣΤΩ ΕΝΑ ΚΑΡΑΒΙ ΣΑΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΞΕΤΕ ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ. ΒΟΗΘΗΣΤΕ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΘΕΣΜΟΥ που είναι τόσο άναγκαίος και σπουδαίος στο ναυτιλιακό μας κράτος.

Ο κ. Γιαννόπουλος

Ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος συνεχάρη τή διοίκηση του Έλληνικού Νηογνώμονα για τις έπιτυχημένες μέχρι σήμερα δραστηριότητές της και άπηύθυνε την παράίνηση, αυτές νά συνεχισθούν μέ συνέπεια, ευθύτητα και τιμιότητα, ύποσχόμενος ότι τό ύπουργείο Ναυτιλίας και ή κυβέρνησή θά σταθεί στο πλευρό του ΕΝ.

Στή δεξίωση έκτός από τόν Υπουργό, παρέστησαν ό Γεν. Γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος, ό Πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Γεώργ. Λαναράς, οι Άντιπρόεδροι της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ.κ. Στ. Νταϊφάς και Ιωάν. Γκούμας, πλήθος έφοπλιστών και στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ό Άρχηγός του Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχος Χρ. Ντούνης, κλπ., τούς προσκεκλημένους δέ ύποδέχονταν τά μέλη της διευθύνουσας έπιτροπής του Έλληνικού Νηογνώμονα κ.κ. Τριαντ. Λυσιμάχου, Θωμάς Ρηνιώτης και Διον. Μελισσηνός.

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άρ. 64/1986

Πρόεδρος: Γ. Σπινάσας
Εισηγητής: Α. Παπαθεοδώρου
Δικηγόροι: Γ. Συμπάρδης, Κ. Μίγγος

**Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας — Είδι-
κό Ναυτικό προνόμιο (205 8' ΚΙΝΔ) —
Συμβατική ρύθμιση διεθνούς δικαιοδο-
σίας — Προϋποθέσεις — Αξιώσεις
πληρώματος για πληρωμή μισθού και
λοιπών παροχών — Υπόκεινται σε έτη-
σια παραγραφή — Διακοπή αυτής —
Υπερμερία οφειλέτη — Η δικαστική
όχληση γίνεται με επίδοση καταψηφι-
στικής (όχι αναγνωριστικής) άγωγης —
Αξίωση μισθοτροφοδοσίας.**

Στις παραγραφές του ΚΙΝΔ εφαρμό-
ζεται το 260 ΑΚ. Για τη διακοπή της πα-
ραγραφής αρκεί και η προφορική ανα-
γνώριση καθώς και κάθε ενέργεια που
μαρτυρεί ότι ο οφειλέτης έχει πλήρη έ-
πίγνωση της αξίωσης του δανειστή, ό-
πως π.χ. συμβαίνει με τη μερική κατα-
βολή χρέους.

Επί χρηματικής οφειλής ο οφειλέ-
της υποχρεούται σε καταβολή τόκων ύ-
περμερίας από το χρόνο της όχλησης,
ενώ αν δεν βρίσκεται σε υπερμερία, ο-
φείλει νόμιμους τόκους από την επίδο-
ση της άγωγης. Όμως της καταψηφι-
στικής άγωγης και όχι της αναγνωρι-
στικής, αφού μ' αυτή δεν υποβάλλεται
αίτημα για εκπλήρωση της παροχής.

ΜΕΡΟΣ Α'

1. Οί ενάγοντες ... με τις επτά αντί-

στοιχες άγωγές τους, που κατατέθηκαν
στις 5.7.1984 στο Μονομελές Πρωτοδι-
κείο Πειραιά, έλαβαν αριθμούς κατάθε-
σης 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089
και 2090/1984 και έστράφησαν κατά του
όριστικού συνδίκου της πρωτεύουσας
άνωνυμης ναυτιλιακής εταιρίας, που έ-
χει την έπωνυμία «Α.Ε.Α.Γ.Ε.» και έ-
δρεύει στον Πειραιά, ανέφεραν, ότι ου-
τοι, που έχουν την ιθαγένεια του Κρά-
τους του Πακιστάν, προσελήφθησαν
στο Καρατσι, κατά τις ήμερομηνίες, που
αναφέρονται στην άγωγή, από την νόμι-
μη εκπρόσωπο της παραπάνω έται-
ρείας, ή οποία τότε δεν είχε πτωχεύσει,
για να εργασθούν στο φορτηγό πλοίο
της, που έφερε την ελληνική σημαία και
είχε τό όνομα «Η.Ν.». Και ότι αυτοί ναυ-
τολογήθηκαν με τις ειδικότητες, που έ-
πικαλούνται οι ίδιοι, υπηρέτησαν στο
πλοίο αυτό, αφού προσέφεραν την συμ-
φωνηθείσα εργασία, και απολύθηκαν
τις ήμερομηνίες, που αναφέρονται στις
άγωγές. Όλοι μόν οι ενάγοντες ζητού-
σαν, μ' αυτές, να καταβληθούν σ' αυ-
τούς τά μερικότερα χρηματικά ποσά,
που απορρέουν από 1) υπόλοιπο αποδο-
χών, που προέρχεται από παρασχεθεί-
σα εργασία, 2) διαφορές αποδοχών,
γιατί ίσχυσε και νεώτερη συλλογική
σύμβαση εργασίας στο χρονικό διάστη-
μα της ναυτολόγησής των, 3) άμοιβή
προσφερθείσης υπερωριακής έργα-
σίας, 4) αποζημίωση απόλυσης και 5)
διαφορά αποζημίωσης άδειας, εκτός ά-
πό τό δεύτερο ενάγοντα, που δεν ζητή-
σε αυτήν.

Οί δε ενάγοντες, που έχουν τά παραπά-
νω προσδιοριστικά αλφαβητικά στοι-

χεία Α, Β, Γ, Δα, Δβ, Δγ, Ε και Ζ, ζήτησαν
επί πλέον να καταβληθούν σ' αυτούς τά
χρηματικά ποσά, που μνημονεύονται
στην άγωγή και άφορούν: α) μισθοτρο-
φοδοσία από τη λύση της σύμβασης
ναυτολόγησης και μέχρι παλιννόστη-
σης, β) δαπάνη για τη πραγματοποίηση
αυτής και γ) έξοδα παραμονής των στην
Έλλάδα μέχρι επίτευξης αυτής. Με τις
προτάσεις, που κατέθεσαν στη πρωτό-
δικη δίκη, οί ενάγοντες διευκρίνισαν
παραδεκτά, ότι οί άγωγές τους είναι ανα-
γνωριστικές, οί δε παραπάνω όκτώ ενά-
γοντες (Α, Β, Γ, Δα, Δβ, Δγ, Ε και Ζ) πα-
ραιτήθηκαν από την τρίτη (γ) αξίωση
τους και περιώρισαν τις άλλες δύο (α'
και β') σε μικρότερα χρηματικά ποσά,
που προσδιορίστηκαν στις προτάσεις
των. Όλοι οί ενάγοντες ζήτησαν, μετά
από αυτούς τους περιορισμούς και της
διευκρινίσεως τους, να αναγνωρισθεί, ό-
τι ή πτωχεύουσα έταιρεία οφείλει να
καταβάλλει αντίστοιχα δραχμές στον Α
2.048.284, στον Β' 1.209.463, στον Γ'
1.357.020, στον Δα' 1.229.034, στον Δβ'
1.498.141, στον Δγ' 1.494.087, στον Ε'
2.128.599, στον ΣΤα' 855.861 και
2.266.21' δολάρια, στον ΣΤβ' 1.117.377
και 2.723,19 δολάρια, στον ΣΤγ'
932.611 και 2.702,99 δολάρια, στον
ΣΤδ' 481.548 και 2.167.71 δολάρια
στον Ζ' 1.587.360. Τό πρωτοβάθμιο δι-
καστήριο, με την ύπ' αριθ. 3372/1984 ό-
ριστική άπόφαση, που έκδόθηκε με τη
διαδικασία των άρθρων 664 και επ.
Κ.Πολ.Δ., συνεκδίκασε όλες τις άγω-
γές, δέχθηκε μερικά στην ουσία αυτές,
ανεγνώρισε (την υποχρέωση του ένα-
γομένου, όπως εντόκως από της επιδό-
σεως έκαστης των άγωγών και μέχρις
όλοσχερους έξοφλήσεως καταβάλλει
έκ του προϊόντος της έκποιήσεως του ύ-
πό ελληνικήν σημαίαν πλοίου της υπό
πτωχευσιν τελούσης εταιρίας Ε.Α. Α.Ε.
«Η.Ν.», νηολογίου Πειραιώς, ύπ' αύξ.
αριθμ. 3500, 14914 ΤΔΩ), δραχμές στον
Α' 2.064.316, στον Β' 1.144.939, στον Γ'
1.254.019, στον Δα' 1.177.915, στον Δβ'
1.393.459, στον Δγ' 1.389.955, στον Ε'
2.012.227, στον ΣΤα' 469.430 και 2.266
δολάρια, στον ΣΤβ' 1.105.127 και 2.723
δολάρια, στον ΣΤγ' 681.946 και 2.702
δολάρια, στον ΣΤδ' 473.949 και 2.167



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 FRXOS C
Cables: FRXOS LONDON EC1

δολάρια και στον Ζ' 1.487.820, και έπεδωσε «εις βάρος του κατά τά ως άνω αντικειμένου της πτωχευτικής περιουσίας προρρηθέντος πλοίου την έν μέρει δικαστικήν δαπάνην των έναγόντων» εκ δολαρίων στον Α' 62.000, στον Β 35.000, στον Γ 38.000, στον Δα 35.000, στον Δβ 42.000, στον Δγ 40.000, στον Ε' 61.000, στον ΣΤα' 22.000, στον ΣΤβ' 42.000, στον ΣΤγ' 22.000, στον ΣΤδ' 21.000 και στον Ζ' 45.000 δραχμές. Κατά της απόφασης αυτής άσκησαν έφέσεις ο σύνδικος της πτώχευσης καθ' όλων των έναγόντων και οι έναγοντες Α, Β, Γ, Δα, Δβ, Δγ, Ε και Ζ' (μέ ένα δικόγραφο) κατά του συνδίκου. Αμφότερες οι έφέσεις τυγχάνουν παραδεκτές (συνδ. άρρ. 495 παρ. 1, 498, 511, 513 παρ. 1, 516 παρ. 1, 517, 518 παρ. 1, 520 παρ. 1, 522, 532, 533 παρ. 1, 591 παρ. 1 και 674 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ.).

Όθεν αυτές πρέπει νά συνεκδικασθούν, γιατί έχουν πρόδηλη συνάφεια, και νά έρευνηθούν παραπέρα στην ουσία. Πρέπει νά σημειωθεί έδώ, ότι οι διάδικοι συνομολογούν ρητώς μέ τις προτάσεις, πού υπέβαλαν στην πρωτόδικη δίκη και στην παρούσα, ότι ή αναφερθείσα πλοιοκτήτρια εταιρεία κηρύχθηκε σέ κατάσταση πτώχευσης, μέ την ύπ' αριθ. 259/1984 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιά, πού δημοσιεύθηκε στις 30.5.1984, δηλαδή προτού νά κατατεθούν οι παραπάνω άγωγές. Αυτές διαλαμβάνουν, όπως αναφέρθηκε προηγούμενα, απαιτήσεις, πού πηγάζουν από σύμβαση ναυτικής έργασίας και πού προστατεύονται μέ ειδικό πρόνομο, τό όποιο προβλέπει ό νόμος (άρρ. 205 περ. β' Κ.Ι.Ν.Δ., βλ. Κ. Ρόκα, Ναυτ. Δικ. σελ. 131, Δ. Καμβύση, Ίδιωτ. Ναυτ. Δικ. σελ. 577, Α. Αντάπαση, Απαιτήσεις κ.τ.λ. σελ. 171, 180, Ι. Μπρίνια, Αναγκ. Έκτελ. τομ. 4ος έκδ. 2η σελ. 2035). Έπομένως παραδεκτά άσκήθηκαν οι άγωγές κατά του όριστικού συνδίκου της πτώχευσης, πού οικονομικώς ύποκαθίσταται στην θέση της πτωχευσάσης εταιρείας, και οι έφέσεις κατ'

αυτού και άπ' αυτόν, γιατί οι παραπάνω αξιώσεις των έναγόντων, πού δέν ικανοποιούνται από τό προϊόν της εκκαθάρίσεως της πτωχευτικής περιουσίας, δέν ύπόκεινται στην πτωχευτική διαδικασία της εξέλεξης των πιστώσεων, για τό λόγο, ότι οι αξιώσεις αυτές, πού έχουν τό παραπάνω πρόνομο, εκφεύγουν από τή διαδικασία αυτή (συνδ. άρρ. 534, 581, 644, 647, 648, 665, 666 Έμπ. Νόμ. βλ. ολ. Α.Π. 82/1964 ΝοΒ 13 σελ. 186, Α.Π. 773/1975 ΝοΒ 24 σελ. 148, 609/1975 ΝοΒ 24 σελ. 37, Έφ. Αθ. 728/1983 ΝοΒ 31 σελ. 682, 6215/1982 ΝοΒ 31 σελ. 1975 ΝοΒ 24 σελ. 37, Έφ. Αθ. 728/1983 ΝοΒ 31 σελ. 686, 6215/1982 ΝοΒ 3α σελ. 68. Έφ. Πειρ. 458/1982 Ε.Ν.Δ. 10 σελ. 500, Έφ. Αθ. 1715/1978 ΝοΒ 26 σελ. 1378).

II. Η διάταξη του άρθρου 3 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ. όρίζει, ότι στην δικαιοδοσία των πολιτικών δικαστηρίων ύπάγονται ήμεδαποί και άλλοδαποί, έφόσον ύφίσταται άρμοδιότητα έλληνικού δικαστηρίου. Ειδική διάταξη, πού νά ρυθμίζει τό θέμα της έπιτρεπτής ή όχι κατάλυσης της ύφισταμένης διεθνούς δικαιοδοσίας μέ συμφωνία δέν ύφίσταται. Η έγκυρότητα όμως μιας τέτοιας συμφωνίας συνάγεται άβίαστα από τό περιεχόμενο των άρθρων 42 και 44 Κ.Πολ.Δ., πού ρυθμίζουν την παρέκταση της άρμοδιότητας (βλ. Γ. Μητσόπουλο, Πολ. Δικ. τευχ. α' σελ. 152 επ., Γ. Ράμμο, Έγχ. Αστ. Δικ. Δικ. τομ. α' 1978 σελ. 136, Έφ. Πειρ. 142/1982 Ε.Ν.Δ. 10 σελ. 448, Έφ. Αθ. 1355/1980 Έ. Γρ. Δ. 39 σελ. 184). Η συμφωνία, πού αποκλείει τή δικαιοδοσία των έλληνικών δικαστηρίων και πού ισχύει και στις ναυτεργατικές διαφορές, γιατί δέν ύπάρχει νόμιμο έρεισμα για την αντίθετη έκδοχή (βλ. Γ. Μητσόπουλο οπ. παρ. σελ. α53, Έφ. Πειρ. 142/1982 οπ. παρ.), πρέπει νά αναφέρεται σέ όρισμένη ή όρισμένες μόνον διαφορές (συνδ. άρρ. 3 παρ. 1, 42 παρ. 1 και 43 Κ.Πολ.Δ., Έφ. Πειρ. 142/1982 οπ. παρ.).

Η συμφωνία αυτή, πού συνιστά δια-

δικαστική σύμβαση και τό κύρος της κρίνεται από τό LEXFORI, έφόσον αναφέρεται σέ μέλλουσες διαφορές, είναι έγκυρη μόνον άν καταρτισθεί έγγραφως και έφόσον οι διαφορές θά ανακύψουν από όρισμένη σχέση, πού νά μνημονεύεται σ' αυτή (άρθρ. 43 Κ.Πολ.Δ., βλ. Έφ. Πειρ. 142/1982 οπ. παρ., 897/1980 Ε.Ν.Δ. 9 σελ. 188, Έφ. Αθ. 3107/1980 ΝοΒ 28 σελ. 1222). Έξ άλλου τό άρθρο 25 Α.Κ. καθορίζει, ότι «οί ένοχές από σύμβαση ρυθμίζονται από τό δικαιο στο όποιο έχουν ύποβληθεί τά μέρη. Αν δέν ύπάρχει τέτοιο, εφαρμόζεται τό δικαιο πού άρμόζει στην σύμβαση από τό σύνολο των ειδικών συνθηκών».

Από τή διατύπωση της διάταξης αυτής προκύπτει, ότι άν έχουμε σύμβαση, πού ενδιαφέρει τό δικαιο περισσοτέρων χωρών, τότε οι ένοχές, πού απορρέουν από αυτήν ρυθμίζονται από τό δικαιο, στο όποιο ύποβλήθηκαν τά συμβληθέντα μέρη, μερική ή σιωπηρή συμφωνία, και, σέ περίπτωση, πού δέν ύπάρχει τέτοια συμφωνία, εφαρμόζεται τό δικαιο, πού άρμόζει και απορρέει από όλες τις ειδικές συνθήκες, κάτω από τις όποιες καταρτίστηκε και έξετελέστηκε ή σύμβαση. Τό δικαιο αυτό βρίσκειται από τά στοιχεία, πού θεμελιώνουν τή σύμβαση, και από την εκτίμηση αυτών και των ειδικών και συντρεχουσών συνθηκών και λοιπών περιστάσεων, τις όποιες οι διάδικοι επικαλούνται και αποδεικνύουν (βλ. ΑΠ 1206/1982 ΝοΒ 31 σελ. 1168, 658/1969 ΝοΒ 18 σελ. 533, 615/1969 ΝοΒ 18 σελ. 526, Έφ. Πειρ. 500/1985 Ε.Ν.Δ. 13 σελ. 223, 852/1983 Ε.Ν.Δ. 12 σελ. 247, 142/1982 οπ. παρ.). Στην προκειμένη περίπτωση από τό περιεχόμενο της κατάθεσης του μάρτυρος, πού εξέτάστηκε από τον έναγόμενο ένορκα και νόμιμα στο άκροατήριο του πρωτόδικου δικαστηρίου (βλ. τά επικαλούμενα ταυτάριθμα πρακτικά της πληρόμενης απόφασης, πού προσκομίζουν μέ νόμιμη σήμανση), των έγγραφων, πού προσκομίζουν και επικαλούν-



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

ται οι διάδικοι, των από τους ίδιους προβληθέντων ισχυρισμών και γενομένων όμολογιών, με τις προτάσεις, που υποβλήθηκαν στη πρωτόδικη δίκη και στη, παρούσα, και της λοιπής γενικά αποδεικτικής διαδικασίας αποδείχθηκαν τα παρακάτω πραγματικά περιστατικά: "Όλοι οι εναγόντες, που αναφέρθηκαν στην αρχή της πρώτης αιτολογίας και είναι υπήκοοι του κράτους του Πακιστάν, κατήρτισαν στις Α) 11.9.1982, Β) 26.7.1983 Γ) 24.3.1983, Δα) 26.7.1983, Δβ) 30.3.1983, Δγ) 30.3.1983, Ε) 16.9.1982, ΣΤα) 18.9.1982, ΣΤβ) 4.4.1982, ΣΤβ) 4.4.1982, ΣΤδ) 18.9.1982 και Ζ) 11.9.1982 στο Καρατσι ισάριθμες συμβάσεις παροχής εξηρημένης ναυτικής εργασίας με την εταιρεία «Ο.Μ.Τ.Α.», που είχε έδρα στην ίδια πόλη και ήταν πράκτορας και νόμιμος εκπρόσωπος της ανώνυμης εταιρείας «Α.Ε.Α.Γ.Ε.», η οποία είχε έδρα και πραγματική εγκατάσταση τον Πειραιά και εξυπηρετούσε μόνον ελληνικά συμφέροντα.

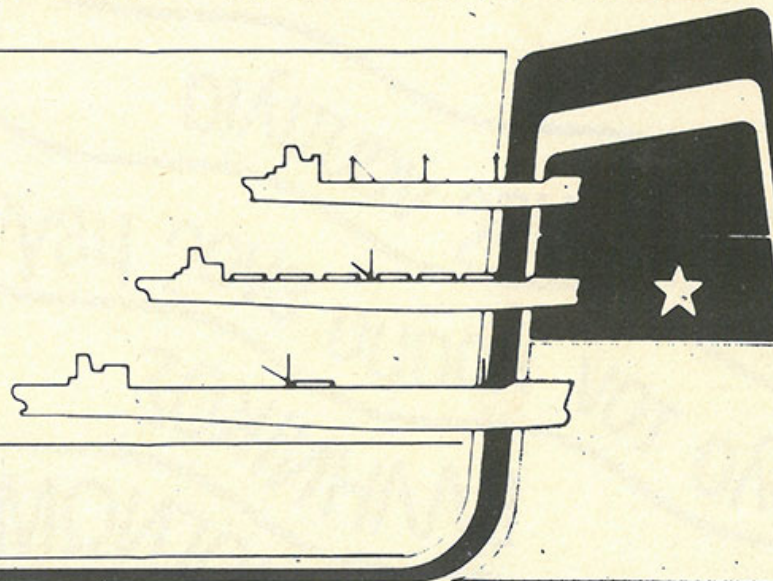
Η παροχή της εργασίας από τον καθένα από τους εναγόντες, που προσλήφθηκαν με τις ιδιότητες, οι οποίες αναφέρονται στις άνω, θα γινόταν στο φορτηγό πλοίο «Η.Ν.», που ανήκε κατά πλοιοκτησία στην παραπάνω ανώνυμη εταιρεία και είχε ελληνική σημαία και χωρητικότητα 14.914 τόννων d.w. Ο μισθός, που έπρεπε να καταβληθεί στους εναγόντες, θα υπολογίζονταν, όπως συμφωνήθηκε, με βάση τις συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας, που ί-

σχυαν στην Ελλάδα. Οι εναγόντες ναυτολογήθηκαν στο παραπάνω πλοίο, που είχε πλοίαρχο και αξιωματικούς Έλληνες, στις 18.9.1982 ο Α, 26.7.1983 ο Β, 24.3.1983 ο Γ, 27.7.1983 ο Δα, 30.3.1983 ο Δβ, 30.3.1983 ο Δγ, 16.9.1982 ο Ε, 18.9.1982 ο ΣΤα, 4.4.1982 ο ΣΤβ, 4.4.1982 ο ΣΤγ, 18.9.1982 ο ΣΤδ και 18.9.1982 ο Ζ και υπηρέτησαν σ' αυτό, προσφέροντας εργασία, μέχρι της αποναυτολόγησής των, που έγινε αντίστοιχα στις 16.6.1983, 16.6.1984, 16.6.1984, 16.6.1983, 16.6.1983, 16.6.1984, 16.6.1984, 28.11.1983, 28.11.1983, 28.11.1983, 28.11.1983 και 16.6.1984. Συμφωνία για τη μη ύπαρξη δικαιοδοσίας της αρμοδιότητας των ελληνικών πολιτικών δικαστηρίων και για την εφαρμογή του πακιστανικού δικαίου δεν αποδείχθηκε, γιατί ο εναγόμενος, που επικαλέστηκε τους ισχυρισμούς αυτούς, δεν προσκόμισε τις έγγραφες συμβάσεις ναυτικής εργασίας των εναγόντων. Άλλα και ο μάρτυς, που εξετάστηκε από τον εναγόμενο, δεν κατέθεσε κάποιο συγκεκριμένο πραγματικό περιστατικό, που να μπορεί να στηρίζει τους παραπάνω ισχυρισμούς. Αντίθετα ο πλοίαρχος του πλοίου υπολόγισε τις αποδοχές των τελικών λογαριασμών των εναγόντων με βάση τις ελληνικές συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας και το ναυτολόγιο του πλοίου περιλαμβάνει έγγραφη, η οποία καθορίζει, ότι οι όροι των συμβάσεων ναυτολόγησης των εναγόντων διέπονται από τις

ελληνικές συλλογικές συμβάσεις (βλ. προσκομιζόμενους λογαριασμούς και ναυτολόγιο). Ο ισχυρισμός του εναγόμενου, ότι ο πλοίαρχος από παρανόηση, άλλως χωρίς νόμιμη εξουσιοδότηση, έκανε τον παραπάνω υπολογισμό των αποδοχών των τελικών λογαριασμών, πρέπει να απορριφθεί στην ουσία, γιατί αυτός δεν αποδείχθηκε από κάποιο αποδεικτικό στοιχείο. Κατ' ακολουθίαν των εκτεθέντων και αποδειχθέντων πραγματικών περιστατικών, σε συνδυασμό και με τις αναφερθείσες διατάξεις στην αρχή της αιτολογίας αυτής, όλες οι συμβάσεις των εναγόντων αφενός δεν αποκλείουν τη δικαιοδοσία των ελληνικών πολιτικών δικαστηρίων και αφετέρου διέπονται από το ελληνικό δίκαιο, γιατί σ' αυτό και μόνο υποβλήθηκαν τα συμβαλλόμενα μέρη, όπως αυτό αποδεικνύεται από την έκτιμηση των προηγούμενων ειδικών και συντρεχουσών συνθηκών και λοιπών περιστάσεων. Η πρωτόδικη απόφαση, που δέχθηκε συνεπυγμένα τα παραπάνω εκτεθέντα περιστατικά, όρθα έκρινε και με προσήκοντα τρόπο έκτιμησης τις αποδείξεις. Όταν ο πρώτος λόγος της πρώτης έφεσης, με τον οποίο ο εναγόμενος υποστηρίζει την έλλειψη δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων, άλλως την εφαρμογή του δικαίου του Πακιστάν πρέπει να απορριφθεί, γιατί αυτός είναι ουσιαστικώς άβάσιμος.

(συνεχίζεται)

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία
σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286

ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELRECSHIP

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3



ΓΑΛΛΙΑ

Αύξηση συντάξεων

Τό 'Υπουργείο Θαλάσσης αποφάσισε την αύξηση των συντάξεων των ναυτικών από 1 Μαρτίου κατά 1,50%.

Τό 'Υπουργείο υπενθυμίζει ότι χωρίς νά υπολογισθούν οι οι άναπροσαρμογές πού έγιναν τό 1987, ή νέα αύξηση έρχεται νά προστεθεί στις άνατιμήσεις πού προηγήθηκαν (1,20% τόν Μάρτιο του 1987 καί 1,20 τόν 'Οκτώβριο του 1987) μαζί μέ τίς όποιες ή αύξηση φτάνει τό 4,05%, ενώ άν συνυπολογισθούν καί οι άναπροσαρμογές φθάνει συνολικά τό 6,31%.

"Όπως δήλωσε ό άρμόδιος 'Υπουργός ό σσεδήποτε δυσκολίες καί άν περνάει ή έμπορική ναυτιλία τής χώρας, οι αύξήσεις αυτές δείχνουν τήν πρόθεση τής Κυβερνήσεως νά διατηρήσει τήν άγοραστική δύναμη των ναυτικών συνταξιούχων.

ΔΑΝΙΑ

Όμαδικές πωλήσεις

77 πλοία συνολικής άξίας 1,2 δισεκ. κορωνών έξεποίησε ό Δανικός έφοπλισμός, μέ κύρια αίτία τό πολύ ύψηλό κόστος έκμεταλλεύσεως λόγω των άύστηρων ναυτιλιακών κανονισμών καί του ύψηλου μισθολογίου.

Οί άγοραστές ήταν κυρίως έταιρίες έλεγχόμενες από Δανικά συμφέροντα, όπως ό Μόλλερ, ή Κοσάν Τάνκερς καί ή Νόρντεν.

Μεταξύ των πωλήσεων άναφέρονται οι ακόλουθες: 'Η έταιρία Τόρμ έξεποίησε ένα πλοίο τής στή θυγατρική τής στή Σιγκαπούρη αντί 11 έκατ. δολλαρίων. 'Η έταιρία Κοσάν έξεποίησε ένένα ύγραεροφόρο στή Σιγκαπούρη, ένα στή Γαλλία καί ένα γιά διάλυση. Τό συγκρότημα Α. Ρ. Μόλλερ έξεποίησε πέντε πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου στή Isle of Man αντί 10-11 έκατ. δολλαρίων τό καθένα, καθώς καί ένένα πλωτές έξέδρες σέ διάφορες έταιρίες. Τέλος ή έταιρία Ντάνεμπροκ άναγκάστηκε γιά οικονομικούς λόγους νά πωλήσει δύο πλοία γραμμής στή Λιβερία αντί 4,3 έκατ. δολλ. τό καθένα.

Στό άνωτέρω διάστημα διάφοροι Δανοί έφοπλιστές ένέγραψαν στό έθνικό νηολόγιο 19 μόνο πλοία.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Κριτική νομοσχεδίου

Σέ δριμεία κριτική υπέβαλε ή "Ένωση των Γερμανών Έφοπλιστών τό νέο κυβερνητικό

νομοσχέδιο γιά τόν διπλασιασμό του φόρου πωλήσεως πλοίων. Σήμερα ό νόμος περί φορολογίας εισοδήματος προβλέπει μειωμένο φόρο επί των κερδών από πώληση πλοίου έν δλω ή έν μέρει, ενώ τό νέο νομοσχέδιο καταργεί αυτή τή μείωση.

Κατά τους έφοπλιστές ή κατάργηση αυτή θά ένθαρρύνει τή διενέργεια κάθε έφοπλιστικής δραστηριότητας εκτός Γερμανίας. Γιατί τό 80% περίπου των ποντοπόρων πλοίων ανήκει σέ έφοπλιστές πού δέν έχουν παρά ένα μόνο πλοίο καί ή πώλησή του ισodυναμεί μέ εγκατάλειψη τής υποθέσεως ύποβαλλόμενη στή νέα φορολογία. 'Υπολογίζεται ότι μέ τό νέο νομοσχέδιο θά επέλθει πρόσθετη έτήσια φορολογία τής τάξεως των 200-300 έκατ. μάρκων γιά τήν πώληση πλοίου μέσης ηλικίας 12 έτών. 'Επομένως αίρεται ή άναγκαία εύκολία άγοραπωλησίας πλοίων καί χάνεται καί τό τελευταίο ίχνος συνταγωνιστικότητας. 'Ενώ τέλος ή προκληθείσα ήδη άνησυχία στους έφοπλιστικούς κύκλους παρεμποδίζει τό οικονομικό προγραμματισμό καί τίς επενδύσεις.

'Εξάλλου ή 'Εφοπλιστική 'Ένωση έξέφρασε τήν πεποίθησή τής ότι ακόμα καί ή μεταφορά υπό ξένη σημαία δέν λύνει τά προβλήματα έφόσον ή έδρα τής διαχειρίσεως παραμένει υπό τή γερμανική δικαιοδοσία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Μείωση ναυπηγήσεων

Τό 'Υπουργείο Μεταφορών ένέκρινε τή ναυπήγηση 92 πλοίων πλέον των 3,2 έκατ. τον. γκρός στήν περίοδο 'Απριλίου - Δεκεμβρίου 1987, γεγονός πού προδίδει μείωση τής τάξεως του 10,5% έναντι του αντίστοιχου έννεαμήνου του προηγούμενου έτους.

'Από τά πλοία αυτά τά 70 προορίζονται γιά τό έξωτερικό (3.014.889 τον. γκρός) καί τά 22 γιά τό έσωτερικό (219.205 τον. γκρός).

'Από τήν πλευρά τής ή "Ένωση Έξαγωγέων Πλοίων άνακοίνωσε ότι στήν ίδια περίο-

δο παραγγέθηκαν 85 πλοία 3.148.948 τον. γκρός γιά έξαγωγή στό έξωτερικό καί 65 παραδόθηκαν στους ξένους πλοιοκτήτες τους.

Οί διαφορές πού εμφανίζονται στους άνωτέρω άριθμούς όφείλονται στό ότι οι έγκρίσεις του 'Υπουργείου δίνονται μετά τήν ύπογραφή των οικείων συμβολαίων. 'Ετσι οι τελευταίες παραγγελίες εμφανίζονται στις στατιστικές του 'Υπουργείου άργότερα από τίς στατιστικές τής Ένώσεως ή όποία βασίζεται στα συμβόλαια. 'Εξάλλου τό 'Υπουργείο περιλαμβάνει τά πλοία άνω των 2.500 τον. γκρός ενώ ή έκθεση εξαγωγών όλα άνω των 500 τον. γκρός.

ΙΝΔΙΑ

Συμφωνία μέ τήν ΕΣΣΔ

'Η 'Ινδία θά άγοράσει από τή Σοβιετική 'Ένωση μέσα στό 1988, 4 έκατομ. τον. πετρελαίου καί 2,5 έκατομ. τον. πετρελαϊκών προϊόντων.

'Η σχετική συμφωνία κλείστηκε μεταξύ του Σοβιετικού 'Οργανισμού 'Εξωτερικού 'Εμπορίου (Sofur Neflee Port) καί τής 'Ινδικής 'Εταιρίας Πετρελαίου (Indian Oil Corporation Ltd.). 'Η άξία των άγορών αυτών υπολογίζεται σέ 228 έκατ. δολάρια, σέ τιμές πού είναι σύμφωνες μέ εκείνες τής διεθνούς άγοράς.

Κατά τό 1988, τό 21% των 'Ινδικών εισαγωγών άκαθάρτου πετρελαίου καί τό 40% των εισαγωγών προϊόντων πετρελαίου προέρχεται από τή Σοβιετική 'Ένωση.

Συμφωνία μέ τή Γαλλία

Τό Πολεμικό Ναυτικό τής 'Ινδίας παρήγγειλε στή Γαλλία 14 μηχανές νητζελ των 6.400 ίππων γιά τόν έξοπλισμό μιάς σειράς άκτοφυλακίδων άνοικτής θαλάσσης.

Τήν παραγγελία θά εκτελέσει ή έταιρία SEMT - Pielstick καί θά τίς παραδώσει στό ναυπηγείο Τακόμα τής Ν. Κορέας γιά νά τίς τοποθετήσει στό σκάφη. 'Η άνωτέρω γαλλική έταιρία είναι θυγατρική του ναυπηγικού συγκροτήματος Alsthom.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Ναυπήγηση παγοθραυστικού

'Η Καναδική κυβέρνηση άνέθεσε τήν σχεδίαση καί τήν ναυπήγηση του νέου παγοθραυστικού τύπου «POLAR 8», από κοινού στις έταιρίες «Versatile Pacific Shipyard's» καί «Sandwell Swan Wooster». 'Η σχεδίαση του πλοίου θά διαρκέσει ένένα μήνες καί θά κοστίζει 7,85 έκατ. δολλ., ενώ ή Καναδική

Your supplier in ROTTERDAM
JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

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

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

συμμετοχή στην φάση της σχεδίασεως θα φτάσει τό 90% καί στην φάση της ναυπηγής-σεως τό 75%.

Τό νέο παγοθραυστικό τύπου «POLAR 8» θά υπογραμμίσει την παρουσία του Καναδά στό ναυτικό της 'Αρκτικής καί θά βοηθήσει στην διεξαγωγή έπιστημονικών έρευνών καί την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Συγχρόνως ή ανάθεση της ναυπηγέσεως σέ ναυπηγεία του Δυτικού Καναδά θά τονώσει την ναυπηγική βιομηχανία της περιοχής καί θά βελτιώσει τίς δυνατότητές της νά ανταγωνισθεί, σέ διεθνές επίπεδο στην ναυπηγηση μεγάλων παγοθραυστικών κατάλληλων γιά τίς συνθήκες της 'Αρκτικής.

Η ναυπηγική εταιρία «Versatile Pacific Shipyards» μέ τό πρόγραμμα έναλλακτικής άπασχολήσεως πού έχει θέσει σέ εφαρμογή μέ σκοπό νά ελαχιστοποιήσει την εξάρτησή της από την ναυτιλιακή βιομηχανία, ανέλαβε την κατασκευή δύο ειδικών γερανών μεταφοράς κοντέϊνερς γιά λογαριασμό της Λιμενικής 'Αρχής της Τακόμα, της πολιτείας Ουάσιγκτον των ΗΠΑ. Οί δύο γερανοί θά σχεδιαστούν στην Φινλανδία καί οί εργασίες κατασκευής τους θά διεξάγονται ταυτόχρονα στό ναυπηγεία της εταιρίας στό Βανκούβερ καί την Βικτόρια, ώστε νά παραδοθούν στην Τακόμα εντός 15 μηνών.

ΛΙΒΑΝΟΣ

Κλοπές φορτίων

Τό Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) του Διεθνούς Έμπορικού Επιμελητηρίου έφιστά τή προσοχή της ναυτιλιακής κοινότητας στην αύξηση των περιπτώσεων πλοίων πού καταπλέουν σέ λιμάνια του Λιβάνου πού βρίσκονται υπό τόν έλεγχο των διαφόρων ιδιωτικών στρατών, Χριστιανών ή Μουσουλμάνων καί πωλούν παράνομα τό φορτίο

τους σέ τοπικούς άγοραστές.

Καθώς ή κεντρική κυβέρνηση της χώρας έχει ελάχιστη εξουσία στις περιοχές αυτές, οί άγοραπωλησίες αυτές πολλές φορές δέν γίνονται γνωστές, ενώ σύμφωνα μέ τελευταίες πληροφορίες ή αξία των κλοπιμαίων από 15 γνωστές περιπτώσεις άνέρχεται σέ 30 εκατ. δολάρια. Τά φορτία συνήθως έχουν τελικό προορισμό τρίτες χώρες καί μπορεί νά είναι ζωτροφές, πλαστικές σωλήνες ή σιδηρόβεργες. Ένα τυπικό παράδειγμα είναι αυτό του φορτηγού «Lima», 2.250 τον. γκρός, τό όποιο κατά τό ταξίδι από Γκάνα γιά 'Αλεξάνδρεια κατέπλευσε σέ λιμάνι του Λιβάνου, όπου τό πλήρωμα πώλησε σέ τοπικούς άγοραστές όλόκληρο τό φορτίο του 1.000 τον. κακάου, αξίας 1,5 εκατ. δολαρίων.

Οί ιδιοκτήτες των φορτίων πού έχουν πληγεί από τέτοια περιστατικά έχουν νά αντιμετωπίσουν καί την άρνηση των ασφαλιστών νά πληρώσουν την ασφάλεια του φορτίου μέ τό δικαιολογητικό ότι θά έπρεπε νά είχε έλεγχεθεί ή αξιοπιστία καί ή οικονομική επίφανεια του πλοιοκτήτη πριν την ναύλωση.

Οί κλοπές αυτές πλήττουν κυρίως ασφαλιστές καί ναυτιλιακά συμφέροντα από την Έλβετία, Τουρκία, Πακιστάν, Ινδία καί Κεϋλάνη.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Νηολογιακές άπλοποιήσεις

Όπως δήλωσε ένώπιον της Έφοπλιστικής Ένώσεως του Χόγκ Κόγκ ο ειδικός σύμβολος των Λιβεριανών Ναυτιλιακών Υπηρεσιών, από την 1 'Ιανουαρίου ή Λιβερία άπλοποίησε τους όρους νηολογήσεως ώστε νά προσελκύσει περισσότερες ξένες εταιρίες. Έτσι στις περιπτώσεις της άπεριόριστης

συμπλοιοκτησίας μόνο τό 20% των συμπλοιοκτητών όφείλει νά έχει την ικανότητα κατοχής ή έκμεταλλεύσεως Λιβεριανού πλοίου. Έξ άλλου στις περιπτώσεις της περιορισμένης συμπλοιοκτησίας, την ικανότητα αυτή πρέπει νά έχει μόνο ό κύριος συμμετοχος, ενώ μέχρι τώρα έπρεπε νά την έχουν όλοι οί συμμετοχοί.

Μιά άλλη διευκόλυνση άφορά στό πλοία άνω των 20 ετών των όποιων ή έγγραφη έπετράπη υπό όρισμένες συνθήκες. Ειδικά μέτρα επίσης ελήφθησαν γιά τίς περιπτώσεις της διπλής νηολογήσεως καί της ναυλώσεως «γυμνών πλοίων». Στά τελευταία αυτά δέν επιβάλλεται ή επάνδρωση μέ κατόχους Λιβεριανών διπλωμάτων ούτε ή διατήρηση διπλών πιστοποιητικών ασφαλείας. Πάντως όταν τό πλοίο επανέλθει στό Λιβεριανό νηολόγιο πρέπει νά υποβληθεί σέ γενική έπιθεώρηση.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Έκθεση από τό Μουσείο Γουλανδρή

Η παιωνία, ένα από τά πιό όμορφα ιστορικά άγριοφύλλα της Έλλάδας, «άνθιζει» στό Λονδίνο καθώς ή περιοδεύουσα έκθεση πού διοργανώνει τό Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Γουλανδρή κάνει τό ντεμπούτο της ότη Βρεταννία. Αυτό τό περίφημο φυτό είναι τό αντικείμενο έκθέσεως πού έχει τόν τίτλο: «Οί Παιωνίες της Έλλάδος: Μύθος, Έπιστήμη καί Τέχνη» καί πού άνοιξε στις 23 Φεβρουαρίου στό Μουσείο Φυσικής Ιστορίας της Βρεταννίας στό Λονδίνο, όπου θά παραμείνει μέχρι τίς 17 'Απριλίου 1988. Η κ. Νίκη Γουλανδρή πού μαζί μέ τόν σύζυγό της, κ. Άγγελο Γουλανδρή, έχει ιδρύσει τό Μουσείο που φέρει τό όνομά τους σέ βόρειο προάστιο των Άθηνών, ήταν ή έπίσημη προσκεκλημένη στό έγκαίνια της έκθέσεως στη Βρεταννία.

Κεντρικό σημείο ένδιαφέροντος της έκθέσεως είναι σειρά από 12 πλαισιωμένες λιθογραφίες από αριθμημένη έκδοση πού έχει τόν τίτλο «Οί Παιωνίες της Έλλάδος» πού αρχικά φιλοτεχνήθηκαν από τή κ. Νίκη Γουλανδρή πού, εκτός άλλων, είναι καί διακεκριμένη ζωγράφος βοτανικών ζεμάτων. Η μυθολογική καί φαρμακευτική φήμη της παιωνίας έχει καταγραφεί έδώ καί δύο χιλιάδες χρόνια καί στην έκθεση παρουσιάζονται άποσπάσματα έπιστημονικών συγγραμμάτων, εικονογραφήσεις βοτανικών βιβλίων καί φωτογραφίες πού είναι τοποθετημένες σέ μεγάλα πλαίσια καί παρουσιάζουν τή συναρπαστική ιστορία του φυτού. Οί παιωνίες τώρα καλλιεργούνται στη Βρεταννία καί σέ πολλά άλλα μέρη του κόσμου, αυτή δέ ή γεωγραφική κατανομή παρουσιάζεται στην έννημερωτική έκθεση του Λονδίνου.

Τά φαρικά τέλη

Η βρεταννική κυβέρνηση άποφάσισε νά μειώσει τά τέλη φάρων καί φανών από τόν επόμενο Άπρίλιο. Η άπόφαση αυτή άντιμετώπισθηκε μέ πραγματική έκπληξη, γιατί άκολούθησε την πολύ πρόσφατη αύξηση κατά 14% την όποία είχε επιβάλει ή κυβέρνηση τόν περσινό Μάρτιο, παρά τίς σχετικές αντιδράσεις.

Κατά την άποψη της Βρεταννικής Ένώσεως Λιμένων ή όποία έκμεταλλεύεται πολούς ιδιωτικούς λιμένες της χώρας, τά τέλη



INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)
CRISTOBAL / COLON

CABLE
TONIO COLON
TELEX

From U.S.A. 368-8572
From Others 379-8572

TELEPHONE
Colon 45-0127
45-0137 45-0128
PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY FREE LIQUES

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE
TONIO PANAMA
TELEX

From U.S.A. 368-2633
From Others 379-2633

TELEPHONE
Panama 23-9920

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16
24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

φάρων και φανών αποτελούν μία άδικη επιβάρυνση των πλοίων που προσεγγίζουν σε βρετανικούς λιμένες, ενώ έπρεπε να έχουν αναληφθεί από το Κράτος. Γιατί τα πλοία δεν πληρώνουν τίποτε στο Ρότερνταμ ή στη Χάβρη και είναι υποχρεωμένα να πληρώνουν στο Φέλιξτοου ή στο Τίλμπουρι; Σημειωτέον ότι με τα σημερινά δεδομένα ένα πλοίο 12.300 τόν. d.w. που προσεγγίζει σε βρετανικό λιμένα θα πληρώσει για φαρικά περί τις 2.300 λίρες.

Τό θέμα έχει απασχολήσει από μακρούς τους έφοπλιστές, πράκτορες και λιμενικούς οργανισμούς, οι οποίοι πιστεύουν ότι για να προσελκυσθούν περισσότερα πλοία θα πρέπει τα φαρικά τέλη να βαρύνουν ένα κεντρικό λογαριασμό, όπως γίνεται στα λιμάνια του Κόντινεντ. Αντίθετα η Κυβέρνηση πιστεύει ότι αφού τα τέλη αυτά καλύπτουν τις δαπάνες για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας των ακτών, δίκαιο είναι να βαρύνουν εκείνους που χρησιμοποιούν αυτές τις υπηρεσίες.

Πιστεύεται πάντως ότι η ανωτέρω μείωση των τελών δεν πρόκειται να τερματίσει τη διαμάχη, δεδομένου ότι πλην των άλλων η Γενική Διεύθυνση Φάρων και Φανών κατηγορείται για υπερβολικά διοικητικά έξοδα.

ΝΙΓΗΡΙΑ

Νέο μέλος του INMARSAT

Στα τέλη του Φεβρουαρίου η Νιγηρία έγινε το 54ο μέλος του INMARSAT. Ο Διεθνής Οργανισμός Δορυφορικής Ναυτιλίας είναι μία οργάνωση συνεργασίας μεταξύ των κρατών με σκοπό την παροχή δορυφορικών διαύλων τηλεπικοινωνίας για τις κινητές μονάδες των χωρών-μελών. Οι μονάδες αυτές μπορεί να είναι πλοία, αεροσκάφη είτε αυτοκινούμενες μονάδες στην ξηρά και μεταξύ των υπηρεσιών του INMARSAT περιλαμβάνονται τηλεφωνικές και τηλετυπικές επικοινωνίες, τηλεμοιτυπία και επικοινωνία δεδομένων ηλεκτρονικών υπολογιστών και παροχή στίγματος.

Η Νιγηρία είναι η έκτη αφρικανική χώρα

που γίνεται μέλος του οργανισμού και έχει ήδη δύο πλοία που χρησιμοποιούν το δορυφορικό σύστημα επικοινωνιών του INMARSAT. Η χώρα αυτή θα αντιπροσωπεύεται στο Συμβούλιο του Οργανισμού από την Εθνική Έταιρία Τηλεπικοινωνιών της Νιγηρίας (NITEL).

ΝΤΟΥΜΠΑΪ

Ανάπτυξη της διακίνησης κοντέινερς

Τό αναπτυσσόμενο λιμάνι του Ντουμπαΐ, στον Περσικό Κόλπο, επέτυχε νέο κρεόρ διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων τό προηγούμενο έτος. Συγκεκριμένα μεταξύ 1 Ιανουαρίου 1987 και 22 Δεκεμβρίου 1987 τό Τέρμιναλ Έμπορευματοκιβωτίων, τό οποίο διαθέτει πέντε θέσεις φορτοεκφόρτωσης, χειρίσθηκε 500.000 TEU, τοποθετώντας έτσι τό Πόρτ Ρασίντ μεταξύ των 30 πρώτων λιμένων στον τομέα της διακίνησης φορτίων με κοντέινερς. Αύξηση παρουσιάζουν και οι μεταφορές γενικών φορτίων και ειδικότερα τροφών σε σάκους, καθώς τό Πόρτ Ρασίντ χρησιμοποιείται ως περιφερειακό κέντρο διανομής από τό οποίο τά εμπορεύματα αυτά μεταφέρονται στον τελικό τους προορισμό με τά παραδοσιακά αραβικά καΐκια.

Οί επισκευές πλοίων

Συγχρόνως τά ναυπηγεία του Ντουμπαΐ έκλεισαν τον πέμπτο χρόνο λειτουργίας τους με πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα καθώς ό τζίρος εργασιών τους αυξήθηκε κατά 46% σε σύγκριση με τό προηγούμενο έτος. Αναλήφθηκαν επισκευαστικές εργασίες για 151 σκάφη μεταξύ των οποίων και 40 μεγάλα δεξαμενόπλοια τύπου VLCC/ULCC. Από τις μεγαλύτερες εργασίες που ανέλαβε τό ναυπηγείο ήταν ή επίσκευές του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Φόρτσιουνσιπ Λ.» που είχε ύποστει σοβαρές ζημιές από πυρκαϊά. Στα τέλη Φεβρουαρίου τό άπασχολούμενο προσωπικό αυξήθηκε από 798 σε 885 άτομα.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Διελεύσεις χωρίς προβλήματα

Παρά τούς φόβους που έκφράστηκαν αρχικά για την ασφάλειά και αδιάκοπη διέλευση πλοίων μέσω της διώρυγας του Παναμά, μέχρι τώρα ή πολιτική κρίση που πλήτει την χώρα δεν έχει επηρεάσει την όμαλή λειτουργία του καναλιού.

Πρόσφατες πληροφορίες αναφέρουν ότι ή διώρυγα φρουρείται από ειδικό σώμα 250 ανδρών, οι εργαζόμενοι προσέρχονται κανονικά στην εργασία τους, καθώς επίσης συνεχίζεται αδιάκοπη ή λειτουργία του πετρελαιοαγωγού που μεταφέρει 600.000 βαρέλια άργου της Αλάσκας.

Ανησυχίες για τό νηολόγιο.

Αντίθετα, έντονες ανησυχίες έκφράζονται για τό νηολόγιο του Παναμά, καθώς πολλές έφοπλιστικές εταιρίες με έγγεγραμμένα πλοία διερωτώνται κατά πόσον θα είναι έφικτή με τή σημερινή κρίση ή παροχή από τον Παναμά των αναγκαίων υπηρεσιών επιθεωρήσεων και έκδόσεως πιστοποιητικών για την άπρόσκοπτη λειτουργία των παναμαϊκών πλοίων.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Διάδοχος της Norbec

Σύμφωνα με δημοσίευμα της επιθεωρήσεως Middle East Economic Digest, ό ύπουργός Πετρελαίων της Σαουδικής Αραβίας προχωρεί στην αντικατάσταση της εταιρίας Norbec, που ως γνωστόν διακινεί και έμπορεύεται τό σαουδαραβικό πετρέλαιο, με νέο φορέα που θα έγκατασταθεί στις Ένωμένες Πολιτείες υπό την έπωνυμία Saudi International Trading Co.

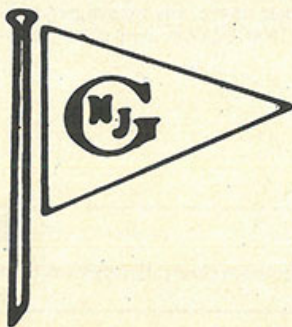
Ο νέος φορέας θα είναι υπεύθυνος για την πώληση άργου και προϊόντων πετρελαίου στην αγορά σπότη, καθώς και για την ναύλωση πετρελαιοφόρων και τή διεξαγωγή των εργασιών που διεξήγε μέχρι τώρα ή εταιρία Petromin.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

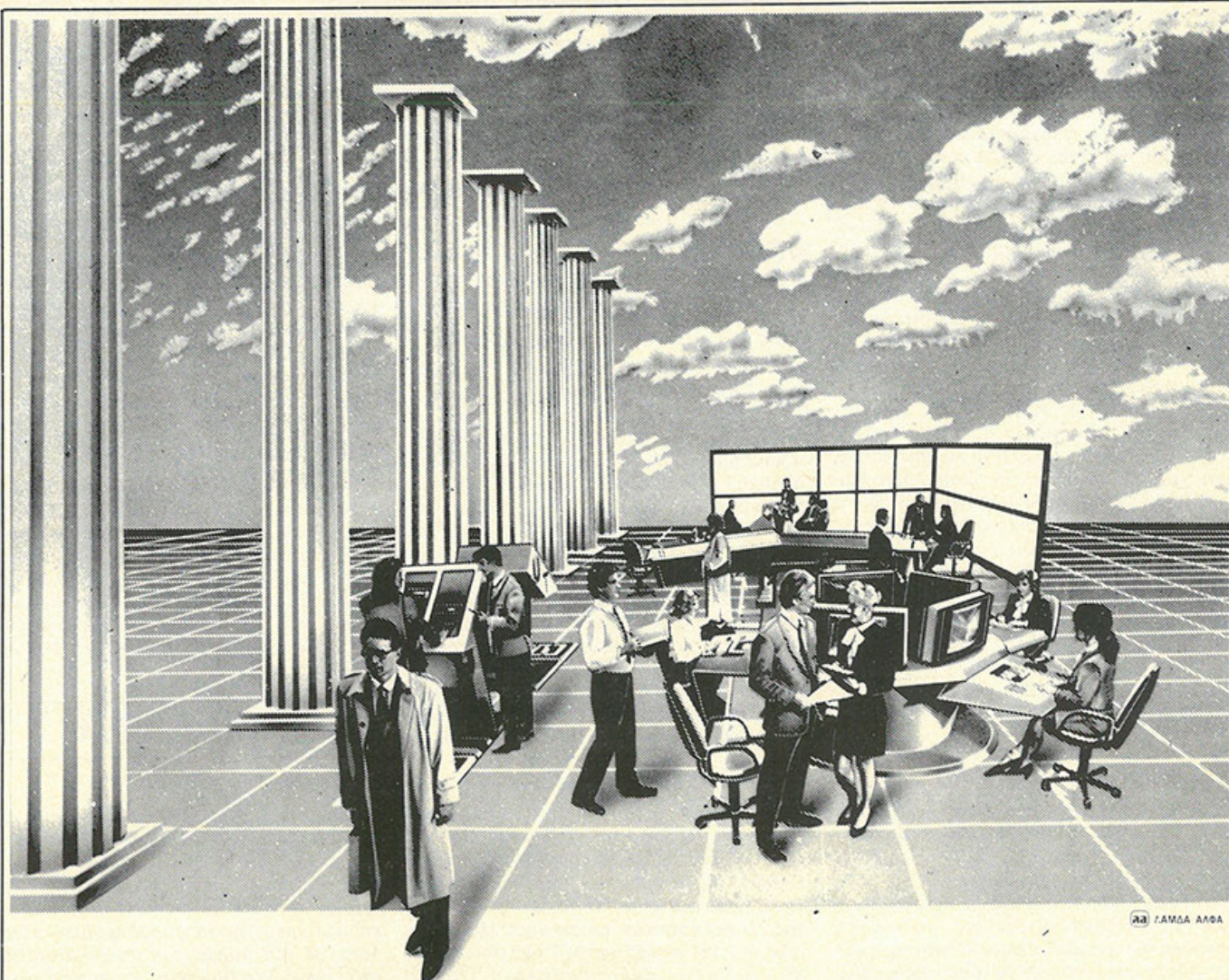
CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

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



Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ

Ελάτε στον κόσμο της μεγαλύτερης Ελληνικής Τράπεζας. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις **100 μεγαλύτερες τράπεζες** του κόσμου. Εδώ και 147 χρόνια, πρωτοπορεί σε κάθε μορφή τραπεζικής δραστηριότητας. Δημιουργεί τον κόσμο του αύριο.

Με την κοινωνική προσφορά της στο Έθνος, το κύρος της, το ανθρώπινο δυναμικό της, τη σιγουριά που προσφέρει, την προσπάθειά της να παραμείνει ανθρώπινη παρά το μέγεθός της, κέρδισε την εμπιστοσύνη **6.000.000 Ελλήνων** που συναλλάσσονται μαζί της.

Τα 500 καταστήματα στην Ελλάδα, τα 55 στο εξωτερικό και η συνεργασία με χιλιάδες ξένες τράπεζες στις 5 ηπείρους, της επιτρέπουν να καλύπτει δυναμικά τον εθνικό και διεθνή χώρο. Είναι η **ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ**.

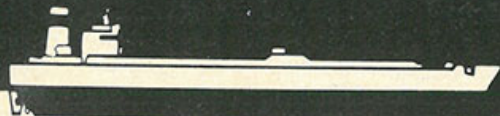
Σήμερα, στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα, πανέτοιμη να αξιοποιήσει κάθε εξέλιξη της σύγχρονης τεχνολογίας στις τραπεζικές εργασίες και να στηρίξει, όπως πάντα, την οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας, η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ δεν είναι μόνο ένας ισχυρός Τραπεζικός Οργανισμός. Είναι η **ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ**.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις 100 μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Πρώτος στόχος του YEN ή προσέλκυση των πλοίων

Την περασμένη εβδομάδα πραγματοποιήθηκε η τέταρτη κατά σειρά τακτική μηνιαία σύσκεψη των διευθυντών Διευθύνσεων και Υπηρεσιών του YEN υπό την προεδρεία του Υπουργού Εύαγγ. Γιαννοπούλου.

Στή σύσκεψη έγινε απολογισμός της δραστηριότητας του προηγούμενου μηνός όλων των Διευθύνσεων και αναφέρθηκαν τα θέματα που βρίσκονται σε εξέλιξη, ο Υπουργός δέ έδωσε εντολή για υποβολή εγγράφων υπομνημάτων από όλους τους διευθυντές, χαρακτηρίσει εποικοδομητικά τα στοιχεία και τις απόψεις που τέθηκαν υπόψη του και επανέλαβε ότι τα θέματα που έχουν αυτή τη στιγμή άμεση προτεραιότητα είναι:

- Η πολιτική έγγραφης ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό Νηολόγιο.
- Η αναμόρφωση της Ναυτικής Έκπαίδευσης.
- Η στέγαση όλων των υπηρεσιών του YEN στο νέο πολυόροφο κτίριο, του Δήμου Πειραιώς.
- Η ρύθμιση του προσωπικού του λιμενικού Σώματος (και ιδιαίτερα του κατώτερου) με προωθούμενο νομοσχέδιο.
- Τα θέματα των εποπτευόμενων από το YEN Νομικών Προσώπων, δηλαδή: Του Ν.Α.Τ., του Οίκου-Ναύτη και του Ε.Λ.Ο.Ν.

Τό πενταετές πρόγραμμα για τη Ναυτιλία

Παραδόθηκε στον Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννοπούλου το τελικό σχέδιο της ομάδας εργασίας για το πενταετές πρόγραμμα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της Ναυτιλίας (1988-1992).

Η ομάδα εργασίας στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι του YEN, του ΚΕΠΕ, του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος, της ΠΝΟ, της Τράπεζας της Ελλάδος, της Εθνικής Τράπεζας και της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιά, είχε αρχίσει τις εργασίες της τον Μάρτιο του 1987 υπό την προεδρία του γεν. γραμματέα του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλου.

Για την πιο αποτελεσματική διεξαγωγή των εργασιών της, η ομάδα εργασίας χωρίστηκε σε τρεις υποομάδες που εξέτασαν αντίστοιχα θέματα:

- Πλοίο, συνάλλαγμα, γενική ναυτιλιακή πολιτική.
- Ναυτεργατικό δυναμικό, πρόνοια, εκπαίδευση.
- Ναυτιλιακή υποδομή και λοιπά συναφή θέματα.

Οι τρεις υποομάδες συνέταξαν εκθέσεις, οι οποίες βασίστηκαν στις πενήντα εισηγήσεις που υποβλήθηκαν και συζητήθηκαν διεξοδικά στις συνεδριάσεις της ομάδας εργασίας και οι εκθέσεις αυτές αποτέλεσαν και το υλικό για τη σύνταξη του τελικού Σχεδίου.

Ο κ. Γιαννοπούλος ευχαρίστησε τα μέλη της ομάδας εργασίας για τη συνέπεια και μεθοδικότητα με την οποία εργάστηκαν, ώστε να υπάρξουν στο τελικό σχέδιο όλες οι απόψεις και τάσεις, που θα διαμορφώσουν στην προσεχή πενταετία την Έθνική ναυτιλιακή πολιτική.

Σύσκεψη στο NAT

Από το YEN ανακοινώθηκε ότι στις 9 Μαρτίου πραγματοποιήθηκε στο NAT σύσκεψη υπό την προεδρία του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννοπούλου. Στην ανακοίνωση αναφέρεται ότι μετά την ενημέρωσή του ο Υπουργός έδωσε οδηγίες για την αναδιοργάνωση και αναβάθμιση του Ταμείου.

Συγκεκριμένα κατά την ανακοίνωση, αποφασίστηκε:

- Η σύνταξη των ισολογισμών του NAT και του έτους 1985 μέχρι τέλους του προσεχούς Ιουνίου (στην ανακοίνωση διευκρινίζεται ότι ισολογισμοί έχουν συνταχθεί μέχρι και το έτος 1982).
- Η λειτουργία αυτοτελούς Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων στο NAT, εξοπλισμένης με εξειδικευμένο προσωπικό και σύγχρονη τεχνολογία.
- Η ταχύτερη εκκαθάριση των ναυτολογίων προς όφελος του NAT και των ασφαλισμένων.
- Η ορθολογικότερη κατανομή του προσω-

πικού για καλύτερη απόδοση.

Τέλος, κατά την ανακοίνωση, ο Υπουργός έδωσε οδηγίες για την επίλυση έκκρεμων υποθέσεων και αιτημάτων των εργαζομένων στο NAT.

Οι εισφορές ναυτικών

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών κοινοποίησε στα μέλη της την απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας με την οποία αποδέχθηκε την υπ' αριθ. 15/88/19.188 Γνωμοδότηση του Νομικού Συμβούλου του YEN, συμφώνως προς την οποία το ύψος των εισφορών για την εξαγορά θαλάσσιας υπηρεσίας από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το NAT, μετά την έναρξη ισχύος του Ν. 1711/87 (30.6.87), ανέρχεται στο 36% του μηνιαίου μισθού των ναυτικών.

Υπό την κυανόλευκο

Κατό το διαρρηύσαν δεκαπενθήμερο έζητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Εύρος», δεξαμενόπλοιο, πρώην λιβε-
ριανό υπό το αυτό όνομα, 24.310 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Kudu Shipping Co. Ltd.» (Σ. Λιβανός — ΕΛΛΑΣ).

— «Σέν Τζόν», φορτηγό, πρώην «Μαρίτσα Πατέρα», υπό κυπριακή σημαία, 11.168 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «ΣΕΝ ΤΖΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (κ. Αύγουστους Φακίρης).

Αγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Clivia» 38.011 τόν. d.w., 20.711 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 5,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό Κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Βάσμαν» 37.880 τόν. d.w., 20.328 τόν. γκρό, ναυπηγηθέν στη Βραζιλία το 1978, έναντι τιμής περί των 7,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Fighter» 26.559 τόν. d.w., 16.420 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Aris» 23.811 τόν. d.w., 15.119 τόν. γκρό, ναυπηγηθέν στη Βουλγαρία το 1971, έναντι τιμής περί των 2,7 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Mercator» 29.687 τόν. d.w., 17.218 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 6 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το πάνταξ μπάλκ κάρριερ «Κυρακίνγκω» 62.322 τόν. d.w., 32.508 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 10,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Ιταλοί αγόρασαν το υπό Κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Εντέβορ» 30.300 τόν. d.w., 17.335 τόν. γκρό, ναυπηγήσε-

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

ως 1971, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλληνων επωλήθη τό υπό Κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Βίκμαν» 16.200 τόν. d.w., 10.800 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Celtic Sky» 27.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Lake Suwa» 19.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1984, έναντι ποσού περί των 5,3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Figaro» 34.120 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 3,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Stav» 30.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 4,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Dianity» 19.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Πακιστάν επωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Σίλβερ Κλάουντ» 15.260 τόν. d.w., 8.981 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 2,4 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Νέλα» 12.259 τόν. γκρός, 7.400 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1966, αντί δολ. 232 ανά τόννο βάρους.

— Στο Πακιστάν επωλήθη γιά διάλυση τό μπάλκ κάρριερ «Μιμή Μ.» 13.785 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974. Τό σκάφος είχε υποστεί ζημιές από πύραυλο στην περιοχή του Περσικού Κόλπου.

Συνέρχεται ή Έπιτροπή Ναυτιλίας της UNCTAD

Άρχισε χθές στη Γενεύη και θα διαρκέσει μέχρι τις 22 Μαρτίου, ή 13η σύνοδος της Έπιτροπής Ναυτιλίας της UNCTAD, ή οποία θα ασχοληθεί με διάφορα θέματα πού ενδιαφέρουν άμεσα και την Έλληνική Ναυτιλία.

Βασικό θέμα της συνόδου είναι ή ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας, τά αίτια πού την προκαλούν και ή συζήτηση μέτρων - προτάσεων γιά άποκατάσταση της ισορροπίας.

Άλλα θέματα με τά οποία θα ασχοληθεί ή σύνοδος και πού απασχολούν την παγκόσμια Ναυτιλία είναι τά χαμηλά επίπεδα των ναύλων και οι έπιπτώσεις τους στις εξαγωγές των αναπτυσσόμενων χωρών, οι συνδυασμένες μεταφορές, μέτρα αντιμετώπισης των ναυταπειών, ή αναβάθμιση του έπι-

πέδου των προσφερόμενων από τους ναυτικούς πράκτορες υπηρεσιών, τεχνική βοήθεια πρὸς τις αναπτυσσόμενες χώρες κ.α.

Στό περιθώριο της συνόδου θα γίνει κοινή σύσκεψη των εκπροσώπων των χωρών - μελών του Ο.Ο.Σ.Α. ή οποία θα ασχοληθεί με τό δικαίωμα ψήφου και ή προσεχή αναθεωρητική διάσκεψη του Κώδικα Τακτικών Γραμμών της UNCTAD.

Τό παγκόσμιο σύστημα κινδύνου και ασφαλείας

Πρόταση νά συνεχίσουν τά πλοία νά φέρουν ραδιογωνιόμετρα και μετά την έναρξη ισχύος του παγκόσμιου ναυτιλιακού συστήματος κινδύνου και ασφαλείας γιά την εξέυρεση του στίγματός τους, εκτός αν φέρουν συσκευή ραδιοναυτιλίας, έγινε κατά τη διάρκεια των εργασιών της 34ης συνόδου της Έπιτροπής Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας του IMO.

Στην ίδια σύνοδο έγινε σύσταση νά φέρουν ραντάρ όλα τά πλοία 300 κ.ο.χ. και άνω γιά νά μπορούν νά έντοπίζουν σε περίπτωση ανάγκης άλλα πλοία ή σωστικά μέσα, πού έχουν άναμεταδότες ραντάρ.

Επίσης καταρτίστηκε σχέδιο απαιτήσεων χρήστου γιά τους ήλεκτροτεχνικούς χάρτες στους οποίους προβλέπεται νά απεικονίζονται τουλάχιστον όσα στοιχεία και πληροφορίες περιέχονται στους συμβαστικούς χάρτες, ενώ ταυτόχρονα μελετάται ή δυνατότητα ενημέρωσης και διόρθωσης των χαρτών αυτόματα μέσω δορυφορικών επικοινωνιών.

Στή σύνοδο συμφωνήθηκε ότι τό παγκόσμιο σύστημα ραδιοναυτιλίας πρέπει νά είναι αξιόπιστο, χαμηλού κόστους γιά τό χρήστη και νά ανταποκρίνεται στις άνάγκες της ναυσιπλοΐας και του παγκόσμιου ναυτιλιακού συστήματος κινδύνου και ασφαλείας. Παράλληλα θα εξετασθεί κατά πόσο έπίγεια συστήματα μπορούν νά ικανοποιήσουν ίδιες απαιτήσεις.

Ό έλεγχος της ρύπανσης της θάλασσας

Με θέματα πού ενδιαφέρουν ιδιαίτερα την χώρα μας ασχολήθηκε ή 15η σύνοδος της Συμβουλευτικής Έπιτροπής της ΕΟΚ γιά τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από ύδρογονάνθρακες και άλλες έπιβλαβείς ουσίες, πού πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες από 18-19 Φεβρουαρίου.

Ειδικότερα, αναπτύχθηκαν από εκπρόσωπο της Έπιτροπής της ΕΟΚ τά-προγράμματα και οι δραστηριότητες γύρω από την αντιμετώπιση του προβλήματος της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από έπιβλαβείς ουσίες και αναφέρθηκαν οι διαδικασίες όρ-

γάνωσης της ομάδος επέμβασης γιά την ύποστήριξη των κρατών - μελών, σε περιπτώσεις πού αντιμετωπίζουν σοβαρά περιστατικά ρύπανσης.

Σε περίπτωση σοβαρού περιστατικού ρύπανσης ή ενδιαφερόμενη χώρα μπορεί νά ζητήσει την άποστολή ειδικών στον τόπο του περιστατικού γιά την παροχή κάθε βοήθειας, ειδική δέ ύπηρεσία της Κομισιόν λειτουργεί καθόλο τό 24ωρο και ρυθμίζει διαδικαστικά θέματα άποστολής των ειδικών στον τόπο του συμβάντος.

Στό μεταξύ από την άρμόδια ύπηρεσία του YEN έκπονήθηκε έγχειρίδιο καταπολέμησης της ρύπανσης, τό οποίο άποστέλλεται στις λιμενικές αρχές και σε κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς, πού έχουν σχέση ή ασχολούνται με τό έργο αυτό.

Τό έγχειρίδιο περιλαμβάνει όλα τά απαραίτητα στοιχεία και πληροφορίες γιά την άποτελεσματικότερη όργάνωση και εκτέλεση της έπιχείρησης καταπολέμησης της ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

Κατά παρέκκλιση

Με άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Εύαγ. Γιαννοπούλου έπιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των ισχυόντων, σε επαγγελματικά σκάφη νά ύπαχθούν στις διατάξεις του Ν. 438/76 εάν έκτελούν κατά περίπτωση, πλόες υπό ναύλωση, μεταφέροντας από 1-25 έπιβάτες και από 26-49 έπιβάτες, αντίστοιχα. Τούτο έπιτρέπεται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1988.

Όδηγία του YEN γιά χρήση VHF

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας εξέδωσε την ύπ' αριθ. 9 όδηγία γιά τη σωστή χρήση των διαύλων VHF στη θάλασσα, ώστε νά άποφεύγεται ή παρενόχληση των ραδιοεπικοινωνιών των πλοίων και ειδικότερα των ραδιοεπικοινωνιών κινδύνου και ασφαλείας.

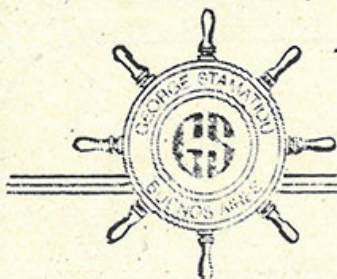
Η όδηγία άπευθύνεται στους πλοιοκτήτες, πλοίαρχους και αξιωματικούς Έμπορικού Ναυτικού, πλοιοκτήτες και κυβερνήτες άλιευτικών σκαφών και σκαφών άναψυχής, ναυτιλιακές εταιρίες, τεχνικούς και σπουδαστές Σχολών Έμπορικού Ναυτικού.

Τό YEN, ακολουθώντας και σχετική σύσταση του IMO, παρέχει όδηγίες γιά την κατάλληλη χρήση των διαύλων VHF στη θάλασσα, έτσι ώστε νά έπιτυγχάνεται σωστή, γρήγορη και άμεση έπικοινωνία των πλοίων με άλλους σταθμούς, ενώ παράλληλα τονίζει ότι έπιβάλλεται νά άποφεύγονται έκπομπές:

- Από πλοίο πρὸς πλοίο στό διάυλο 16, εκτός αν πρόκειται γιά περιπτώσεις πού άφορούν έπικοινωνίες κινδύνου και ασφαλείας.
- Από πλοίο πρὸς πλοίο σε διαύλους πού

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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



GEORGE STAMATIOU

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:
PERU 1182/88
BUENOS AIRES

έχουν εκχωρηθεί σε άλλους χρήστες της κινητής ναυτικής υπηρεσίας.

Επίσης συνιστά να αποφεύγονται ασκοπερ ή περιττές κλήσεις ή σήματα χωρίς ή με ψευδές διακριτικό κλήσης ή όνομα εκπέμποντας σταθμού, καθώς και η συνεχής παρενόχληση διαύλου.

Σημειώνεται ότι οι εξελίξεις στον τομέα των ραδιοεπικοινωνιών επέτρεψαν να αυξηθούν οι διατιθέμενοι δίαυλοι VHF για επικοινωνίες από πλοίο προς πλοίο με αποτέλεσμα οι δίαυλοι 6, 8, 72 και 77 να διατίθενται σήμερα αποκλειστικά για το σκοπό αυτό.

Τό οικογενειακό επίδομα

Αρχισε η υποβολή στον ΕΛΟΕΝ και στις κατά τόπους λιμενικές αρχές από τους ναυτικούς των δικαιολογητικών για τη χορήγηση του οικογενειακού επιδόματος 1987.

Υπενθυμίζεται ότι δικαιούχοι του οικογενειακού επιδόματος είναι οι Έλληνες ναυτικοί που: Είναι εφοδιασμένοι με ναυτικό φυλλάδιο, είναι ασφαλισμένοι του ΝΑΤ, έχουν πραγματοποιήσει θαλάσσια υπηρεσία μέσα στο 1987 τουλάχιστον δύο μηνών και έχουν παιδιά άγαμα, κάτω των 18 ετών, ή και των 18 ετών, εφόσον σπουδάζουν ή είναι άνικα να για κάθε εργασία.

Οι δικαιούχοι πρέπει να υποβάλουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά στον ΕΛΟΕΝ (Φίλωνος 97-99, Τ.Κ. 185 25, Πειραιά) ή στις κατά τόπους λιμενικές αρχές.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στον ΕΛΟΕΝ (τηλέφωνα 413.0028 και 413.0029).

Η νέα διοίκηση της Ένώσεως Πλοηγών

Συγκροτήθηκε ως εξής σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας Ένώσεως Πλοηγών που προήλθε από τις αρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν στις 29 Φεβρουαρίου. Πρόεδρος Χρ. Λιάκος, αντιπρόεδρος Άσημ. Παραπίπας, γεν. γραμματέας Ήλ. Φραγκούλης, ταμίας Σαβ. Σάββας και σύμβουλος Χρ. Συρίγος. Αντιπρόσωποι στην ΠΟΥΕΝ, εξέλεξαν οι Εύαγ. Κωνσταντάρης, Χρ. Λιάκος, Άσημ. Παραπίπας και Παν. Κωνσταντινίδης.

Η σιδηροδρομική σύνδεση του Λιμένα Πειραιώς

Ο πρόεδρος και ο γεν. διευθυντής του ΟΛΠ κ.κ. Γ. Πρασιανάκης και Γ. Κλαυδιανός συνεργάστηκαν σε σύσκεψη με τον πρόεδρο του ΟΣΕ κ. Α. Λαμπρινόπουλο με θέμα την σύνδεση του εμπορικού λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Ο πρόεδρος του ΟΣΕ παρουσίασε σχέδιο σύνδεσης του λιμανιού με υπόγειο σύραγγα από την περοχή του Σχιστού που υπολογίζεται να στοιχίσει 6 δισ. δραχμές και θα είναι έτοιμη σε 4-5 χρόνια.

Στην πρόταση αυτή σύμφωνη η διοίκηση του ΟΛΠ επισημαίνοντας την ανάγκη ολοποίησής της μέχρι το 1992 που θα έχει ολοκληρωθεί η μεταφορά στο Ίκονιο της εμπορευματικής κίνησης του λιμανιού και θα υπάρχει ανάγκη σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης τόσο προς το εσωτερικό της χώρας όσο και προς την Εύρωπη διευκολύνοντας όχι μόνο την διακίνηση εισαγωγών - εξαγωγών αλλά και την διαμετακόμιση των εμπορευμάτων.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο θα αντικαταστήσει σε μεγάλο βαθμό την οδική εξυπηρέτηση που είναι όχι μόνο ακριβότερη αλλά και

επιβαρύνει το περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα θα αμβλύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα από την διέλευση αυτοκινήτων ΤΙΡ στους γύρω Δήμους.

Οι δύο διοικήσεις αποφάσισαν να υποβληθεί η πρόταση στους συναρμόδιους υπουργούς για την υλοποίηση του κοινού προγράμματος.

Παράλληλα αποφασίστηκε η μετατόπιση της σιδηροδρομικής γραμμής Άγ. Διονυσίου στην εξωτερική πλευρά της λιμενικής περιοχής για να σταματήσει η παρακώληση της κίνησης του επιβατικού λιμανιού.

«Ποσειδώνια '88»

Δώδεκα εβδομάδες απομένουν μέχρι την έναρξη της πραγματοποιούμενης ανά διετία Ναυτιλιακής Έκθεσης ή όποια φέτος θα διαρκέσει από 6 έως 11 Ιουνίου και ήδη έχουν δηλώσει συμμετοχή 650 εταιρίες από 45 χώρες, με 15 επίσημες εθνικές συμμετοχές.

Στις 9 Ιουνίου θα πραγματοποιηθεί το Συνέδριο των «Ποσειδωνιών» με θέμα «Μέτρα για τον Κοινοτικό Στόλο», την έναρξη του οποίου θα κηρύξει ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Ευάγγελος Γιαννόπουλος και στις εργασίες του θα προεδρεύσει ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομικήλης.

Στο μονοήμερο συνέδριο θα εξετασθούν θέματα ζωτικής σημασίας για τα μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μαζί με τις προοπτικές της Κοινής Αγοράς για τους

Έλληνες διαχειριστές πλοίων, τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2000 και τις τεχνολογικές εξελίξεις στα πλοία τον επόμενο αιώνα. Ο πρόεδρος της επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Γιώργος Αναστασόπουλος, ο πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Εφοπιστών κ. Στάθης Γουρδομικήλης, ο πρόεδρος της Intertanko κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης και ο τέως τεχνικός διευθυντής του Ομίλου Ωνάση κ. Ανδρέας Γ. Σπύρου, είναι οι βασικοί ομιλητές του συνεδρίου που αποτελεί ένα αναπόσπαστο τμήμα της Διεθνούς Ναυτιλιακής Εκθέσεως.

Βράβευση παιδιών ναυτικών

Σε ειδική τελετή που έγινε στην Έστια Ναυτικών, ο Γενικός Γραμματέας του υπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Παπαδόπουλος επέδωσε στα παιδιά των ναυτικών, που άριστευσαν στις σπουδές τους στα Α.Ε.Ι. τα χρηματικά βραβεία (50.000 δρχ. το καθένα) που έχει καθιερώσει η Έστια Ναυτικών.

Συγκεκριμένα βραβεύτηκαν 34 φοιτητές και πτυχιούχοι Ανωτάτων σχολών που άριστευσαν στις σπουδές τους κατά το ακαδημαϊκό έτος 1986-1987.

Η επιβράβευση των παιδιών των ενεργών και συνταξιούχων ναυτικών που διακρίνονται στις σπουδές τους στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα είναι ένα καινούργιο θεσμό για τους ναυτικούς που καθιέρωσε από φέτος η Έστια Ναυτικών.

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 OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: G. J. TOPAKAS (HELENE) AOH.2208682

Σε κάθε παιδί που βραβεύθηκε ο έφοπλιστής κ. Γεράσιμος Άγουδημος πρόσφερε 25.000 δραχμές.

Τιμητικό μετάλλιο στον κ. Γιαννόπουλο

Τιμητικό μετάλλιο για τη συμμετοχή του στην Έθνική Αντίσταση, απένειμε ο Τσεχοσλοβάκος πρεσβευτής κ. Jozef Nalepka, σε ειδική εκδήλωση που έγινε στην πρεσβεία της Τσεχοσλοβακίας, στον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Εύαγ. Γιαννόπουλο. Το μετάλλιο απονεμήθηκε εκ μέρους της Όμοσπονδιακής Κεντρικής Επιτροπής της Ένωσης Αντιφασιστών Άγωνιστών της Τσεχοσλοβακίας.

Μείωση συνθέσεως στα «κόστες»

Με σχέδιο Π.Δ. που καταρτίστηκε από το ΥΕΝ προβλέπεται μείωση της οργανικής συνθέσεως πληρωμάτων των φορηγών πλοίων μέχρι 500 τόννων γκρός.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο Π.Δ. προβλέπει

τις κατωτέρω μεταβολές σε σχέση με το ισχύον Π.Δ. 382/78.

- Στην οργανική σύνθεση των πλοίων μέχρι 100 τον. γκρός, δεν γίνεται καμία μεταβολή, γιατί η ισχύουσα σήμερα σύνθεση, βρίσκεται σε όριακά επίπεδα (1, 2 ή 3 άτομα).

- Από την οργανική σύνθεση των πλοίων από 100,01 μέχρι 200 τον. γκρός αφαιρείται ένας ναυτόπαιδας.

- Στην οργανική σύνθεση των πλοίων από 200,01 μέχρι 300 τον. γκρός ο ένας από τους προβλεπόμενους 3 ναύτες αντικαθίσταται με ναυτόπαιδα.

- Στην οργανική σύνθεση των πλοίων από 300,01 τον. γκρός και άνω (που αποτελούν και την πλειψηψία των πλοίων της κατηγορίας αυτής) εφόσον έχουν αυτόματο πηδάλιο αφαιρείται για μέν την κατηγορία από 300,01 μέχρι 400 τον. γκρός ένας ναυτόπαιδας για δέ την κατηγορία από 400,01 μέχρι 500 τον. γκρός ναύτης.

Εναντίον της μείωσης της συνθέσεως

των εν λόγω πλοίων τάχθηκαν οι Ένώσεις Μηχανικών, Ναυτών και Θερμαστών και τό θέμα πρόκειται να συζητηθεί σήμερα στην Έκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ.

Άγνοείται ναυτικός

Άγνοείται από τις 10 Μαρτίου, η τύχη του ναύτη Ευσταθίου Διαμαντοπούλου, 33 ετών, από την Αϊδηψό, μέλος του πληρώματος του ελληνικού φορηγού «Κόνκαρ Ντίνος». Η απουσία του έγινε αντιληπτή από τον πλοίαρχο κ. Κυρ. Δαϊόγλου ενώ το πλοίο έπλεε 300 μίλια βορειοανατολικά των ακτών της Βραζιλίας. Τα ρούχα του αγνοούμενου ναυτικού βρέθηκαν στην πρύμνη του πλοίου.

Πήδησε στη θάλασσα

Ο ναύτης Απόστ. Ρίζος, 25 ετών, μέλος του πληρώματος του φορηγού πλοίου «Χρυσάνθη», λίγο μετά τον απόπλου του σκάφους από το λιμάνι του Πειραιώς, πήδησε στη θάλασσα και βγήκε κολυμπώντας στην Ακτή Ξαβερίου, γιατί, όπως είπε, δεν ήθελε να ταξιδέψει με το πλοίο που κατευθυνόταν τό Μαντουδι.

Πρόστιμα

Πρόστιμα, συνολικού ύψους 9.297.094 δρχ., επιβλήθηκαν τόν Ιανουάριο από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές σε παραβάτες της ναυτικής νομοθεσίας.

Ειδικότερα, επιβλήθηκαν πρόστιμα 5.019.250 δρχ., για παραβάσεις κανονισμών λιμένων, 1.800.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 1.530.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 768.844 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και 179.000 δρχ. για όδηγηση ταχυπλών σκαφών χωρίς τις απαραίτητες άδειες.

Η Σχολή Σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπρόπυργο, αποφοίτησαν τόν Φεβρουάριο 209 ναυτικοί.

Διέσωσαν ναυαγούς

Τις θερμές ευχαριστίες του εξέφρασε ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος στους πλοίαρχους και τά πληρώματα των Ελληνικών φορηγών «Κάρμεν Άλμπα» και «Δήμητρα» γιατί διέσωσαν ναυαγούς, δύο σκαφών, ενός φορηγού με σημαία Μάλτας και ενός άλιευτικού με σημαία Παναμά στις θαλάσσιες περιοχές ανοιχτά του Καρατί και της διώρυγας του Παναμά, αντίστοιχα.

Τεχνικά βιβλία για τις βιβλιοθήκες

Τό Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι στις βιβλιοθήκες των πλοίων πρέπει να περιλαμβάνεται ή έκδοση του Εγγενιδείου Ίδρυματος «Πυρόσβεση - Πυροπροστασία και Πυρασφάλεια στα Πλοία».

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ATLAS WORLD

Κυκλοφόρησε τό τεύχος Δεκεμβρίου 1987, του «Atlas World», που εκδίδει ή εταιρία «Atlas Maritime Co.S.A.» του Πειραιά.

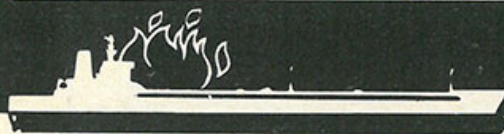
Η καλαίσθητη αυτή έκδοση, ή οποία είναι στην αγγλική, παρουσιάζει νέα και ειδήσεις από τά πλοία της εταιρίας και ενδιαφέροντα άρθρα για τήν τηλεγραφία, τόν χειρισμό χημικών φορτίων και τήν πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, καθώς και ιστορικά άρθρα για τό άραβικό πετρέλαιο και τήν κατασκευή της τριήρους «Όλυμπιάδος».

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στίς 10 Μαρτίου. Τιμές σε δολάρια ΗΠΑ ανά τόννο, εκτός αν άλλως σημειώνεται. Πηγή Kristensons Petroleum, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	81/85	86/95	161/165
Νέας Υόρκης	73/76	76/79	167/170
Φιλαδέλφειας	74/77	76/80	165/170
Βαλτιμόρης	74/76	77/79	170
Νόρφολκ	74/75	76/77	167/170
Σαβάννας	84/85	87/88	170/171
Τζάκσονβιλ	76/77	79/80	170/175
Π. Έβεργκλέιτς	82/83	86/87	165/166
Τάμπακ	76/81,25	81/87,25	155/156
Μόμπιλ	65/70	66/72	160/163
Νέας Όρλεάνης	63/65,50	65/70	160/161
Χιούστον	63/64	65/67,75	160/161
Κόρπους Κρίστι	66/70	72/73	157/162
Λός Άντζελες	67/70	71/78	135/175
Σάν Φραντζίσκο	68/69	71/72	165/167
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	70/77	73/78	170
Σηάττλ	69/74	72/76	170
Μόντρεαλ	109/110	113/114	176/180
Βανκούβερ	83/84	84,50/88,50	182/185
Άγ. Ευσταθίου	88/92	93/97	186/188
Φρήπορτ	82/83	84/85	175/176
Τρίνινταντ	96/97	100/101	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	86/87	91/92	173/175
Σαϊντ Κρουά	13,75	13,85	24,10
Βενεζουέλας	11,78	12,03	23,17
Βραζιλίας	84	87	270MTD
Ρόττερνταμ	66/67	69/71	118/122MTD
Άμβέρσας	68/69	71/72	123/136MTD
Άμβούργου	69/70	71/73	130/132MTD
Γαλλίας	68/70	75/77	142/145MTD
Ίσπανίας	74/75	78/79	162/164
Θέουτας	74/75	75/77	145/150
Γένοβας	78/79	81/83	158/159MTD
Αύγούστας	78/79	81/83	158/159MTD
Πειραιώς	69/71	75/76	143/145MTD
Σουέζ Κανάλ	80/82	80/82	173/175MTD
Τζέντας	—	80,75	164,50MTD
Νταμμάμ	—	75/80,75	143,50/150,25MTD
Ρας Τανούρα	—	80,75	150,25MTD
Φουτζέιρα	61/62	66/68	156/157MTD
Κουβέιτ	70/77	73/80	150
Ντακάρ	95/100	95/100	160/165
Ντάρμπαρ	—	78/82	185/190
Τζιμπουτί	—	95/96	165/168
Σιγκαπούρης	70,50/71	74,50/75	144/146
Κορέας	82/83	85/86	171/172
Ίαπωνίας	86/88	89/91	183/185

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ	Παναμαϊκή	5.694	1969	Κατά τό ταξίδι Σάρζα για Κουβέιτ υπέστη βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια στις 27/2.
ΑΡΜΟΝΙΑ	Μάλτας	9.038	1969	Ανέφερε βλάβη στις βοηθητικές μηχανές στη Τζέντα, στις 20/2.
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ	Κυπριακή	3.822	1972	Ανέφερε ζημιές λόγω πρόσκρουσης στην Πάτρα, τον Φεβρουάριο.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	Έλληνική	2.818	1970	Κατά τόν απόπλου από τό Σχζέσιν προσάραξε και ζήτησε επιθεώρηση στις 6/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	Κυπριακή	11.954	1972	Υπέστη σοβαρές ελασματοургικές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στις 2/3 συνεπεία κακοκαιρίας στις 2/3 κατά τό ταξίδι Σάντο Τόμας ντέ Καστίλλα για Βάντο.
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	9.709	1971	Αμβούργο για Πουέρτο Λιμών, συγκρούστηκε στη Μάγχη, στις 10/3 με τό καλωδιοφόρο σκάφος «Still Lyon» και υπέστη ζημιές στην πλώρη.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΤΖΕΛ Ν.	Κυπριακή	15.412	1974	Κατά τόν διάπλου του Σουέζ στις 4/3, προσέκρουσε στην όχθη και υπέστη ζημιές στην πλώρη και είσορή υδάτων. Αναλήφθηκαν επισκευές στην Πύλο.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	Έλληνική	30.193	1971	Προσέκρουσε σε απόβάθρα στο Μπιλμπάο στις 2/2 και υπέστη ελαφρές ελασματοургικές ζημιές. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΕΥΤΥΧΙΑ	Κυπριακή	18.734	1970	Συγκρούστηκε σε θέση 32.29 Β, 30.54Α, στις 8/3 με τό κοντεϊνερόπλοιο «Miriam Borchard»
ΖΗΝΩ	Έλληνική	23.100	1981	Υπέστη ζημία σε γερανό, κατά την εκφόρτωση στο Ρίο Ιανέιρο, στις 3/3.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	Έλληνική	15.819	1981	Προσέκρουσε σε πάγους κατά τόν διάπλου του Άγ. Λαυρεντίου στις 24/2 και υπέστη ζημία στην έλικα.
ΝΤΙΛΑΙΝΤΖΕΝΤΣ Π.	Έλληνική	9.049	1971	Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές εν πλώ. Πόιντ Νουάρ για Νάντη, έμφορτο σακχάρων, προσάραξε στον π. Λούρο στις 10/3. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για απόκόλληση με τή συνδρομή ρυμουλκών.
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	Παναμαϊκή	20.513	1974	Συγκρούστηκε στη Τσιτακόγκ στις 8/3 με τό φορτηγό «Sea Adventurer».
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	Παναμαϊκή	16.973	1970	Ανέφερε ζημιές στον Πειραιά στις 3/3.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	Κυπριακή	53.226	1968	Εβλήθη υπό ιρακινού πυραύλου στον Περσικό στις 8/3, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

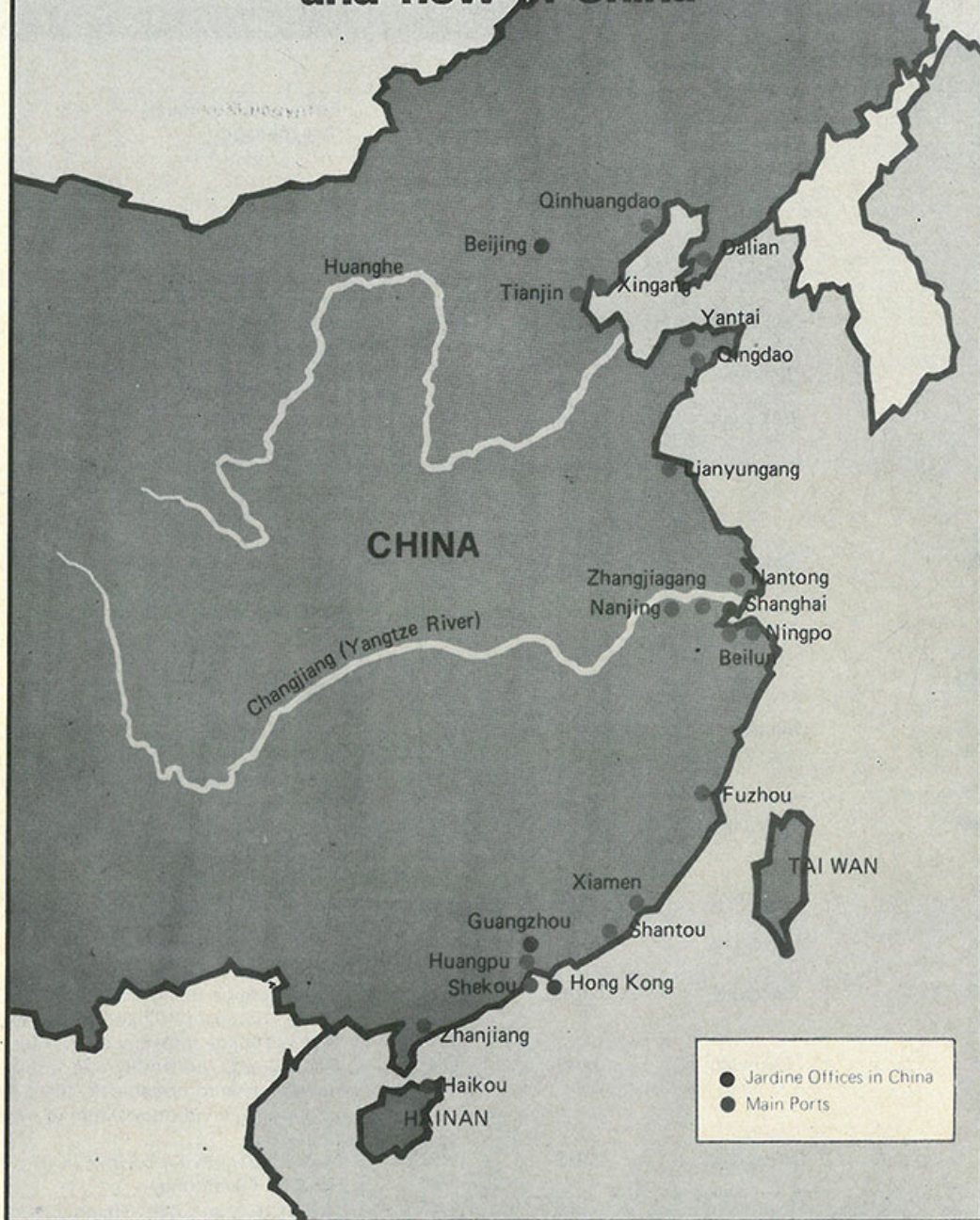
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ



Jardine Shipping Agencies

Operating throughout the Far East
and now in China



Jardine Shipping Agencies (Hong Kong) Ltd., the only registered foreign shipping company in China, with resident staff at offices in Beijing, Shanghai and Guangzhou linked by a leased line telex system, is able to provide an efficient supervisory services on behalf of shipowners, and operators at all main China ports.

For detailed information please contact:
JARDINE SHIPPING AGENCIES (HONG KONG) Ltd.
38/F., Connaught Centre,
G.P.O. Box 70, Hong Kong
Tel: 5-8439256
Telex: 63652/74145 JMSHA HX
Contact: Mr. Patrick Ng

or our Representative office in Greece
T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.
8, Paleas Trapezis Str.
185 36 PIRAEUS
Tel.: 41 84 275 - 41 84 277
Telex: 24 1249 EURO GR.
Contact: Mr. T. Giavridis

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πριν εισέλθουμε στην επισκόπηση του πρώτου δεκαπενθήμερου του Μαρτίου, δε μπορεί παρά να επισημάνουμε τις πρόσφατες προβλέψεις μας ως προς τη βραχυπρόθεσμη (και όχι μόνον αυτή) πορεία της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου και την άνοδο της αγοράς της "Απω Ανατολής" με τις τάσεις εξισώσεως προς εκείνην του "Ατλαντικού". Και οι δύο φαίνονται να επαληθεύονται πλήρως.

Πράγματι, παρά τις αντίξοες συνθήκες (τεχνητός περιορισμός του αριθμού εντολών περί του οποίου γράψαμε στο προηγούμενο τεύχος, έλλειψη φορτίου σιτηρών στον Κόλπο ΗΠΑ, φαινομενική απουσία των Σοβιετικών, κ.α.), η παγκόσμια ναυλαγορά ακολούθησε μία άργη, βασανιστική αλλά βέβαιη άνοδική πορεία, σαφής δείκτης της οποίας ο BIFFEX πού από τους 1.562 πόντους της 29ης Φεβρουαρίου ανήλθε στους 1.582 (11/3/88).

Το «γεγονός» της περιόδου, ή κρίση στον Παναμά που απείλησε και ακόμα απειλεί την ελεύθερη διέλευση πλοίων μέσω της διώρυγας. Τό ποσο δραματικές επιπτώσεις θα είχε στην αγορά τυχόν κλείσιμο — έστω και προσωρινό — της διώρυγας, είναι κάτι που δεν απαιτεί ιδιαίτερη ανάλυση και μάλιστα κάτω από τις σημερινές συγκυρίες.

Κάτω από το κλίμα που περιγράφεμε, μικρές υποχωρήσεις των ναύλων σε όρισμένες περιοχές, όπως εκείνη Κόλπου ΗΠΑ — Κόντινεντ ή Κόλπου — Άλγερίας ελάχιστη γενικότερη σημασία έχουν.

Πέραν των σιτηρών, τα αυτά μπορεί να λεχθούν και για τους λοιπούς τομείς της αγοράς, που σε γενικές γραμμές παρουσιάζουν την προσφάτως κτηθείσα ζωρότητα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ασφαλής δείκτης των ευίωνων διαπιστώσεων του παρόντος δελτίου, τα πληρωθέντα μισθώματα επιτρέπουν κάθε πανηγυρισμό και αισιοδοξία. Σε Ανατολή και Δύση, ζωρή ήταν η ζήτηση σε όλους τους τομείς.

Γεγονός είναι ότι, μέχρι τη στιγμή που γράφεται το παρόν, οι Σοβιετικοί δεν είχαν κάνει την επίσημη παρουσία τους στην αγορά. Τόσον όμως από τις αναγγελίες περί αγοράς σιτηρών εκ μέρους τους, όσο και από

τη δραστηριότητα δυτικών οίκων που συνηθίζουν να ενεργούν για λογαριασμό της Μόσχας, ζωρή είναι η εντύπωση ότι σημαντικός αριθμός πλοίων σύντομα θα «εξαφανισθεί» από τις λίστες των Μεσιτών.

Ηδη η ζήτηση έχει επεκταθεί σε όλους τους τύπους και μεγέθη και η αγορά ζει σε έντονους ρυθμούς από όπου δεν αποκλείονται ούτε τα παρήλικα πλοία.

Ας ρίξουμε μία ματιά σε μερικές πράξεις:

- 150.000 τόν. d.w. από Βόρειο Εύρωπη για Ταϊβάν, δολ. 20.000.
- 133.400 τόν. d.w. από Ιαπωνία για Κόντινεντ, μέσω Αυστραλίας, δολ. 17.000.

Τα παραπάνω επιβεβαιούν τη θέση μας περί συγκλίσεων των μισθωμάτων σε Ανατολή και Δύση.

- 65.000 τόν. d.w., από Ιαπωνία για κυκλικό Αυστραλίας δολ. 13.500.
- 61.000 τόν. d.w., από Πορτογαλία για ένα κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 14.000.

Σε γενικές γραμμές, η αυτή διαπίστωση επαληθεύεται.

Κάπως διαφορετικά είναι ακόμη τα πράγματα σε μικρότερα μεγέθη, εν πάση περιπτώσει, δεν απαντάται πλέον τό πρόβλημα της απασχολήσεως των μικρότερων μονάδων στην "Απω Ανατολή".

Μερικές ένδεικτικές πράξεις:

- 45.300 τόν. d.w., από Ιαπωνία για Μπαγκλαντές, μέσω Βορείου Ειρηνικού, δολ. 11.100.
- 37.700 τόν. d.w., από Ιαπωνία, κυκλικό Αυστραλίας, δολ. 8.650.
- 28.800 τόν. d.w. από Γιβραλτάρ, κυκλικό "Αγ. Λαυρεντίου, επαναπαράδοση Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 7.900.
- 23.300 τόν. d.w., από Βαλτική για Ν. Ζηλανδία, δολ. 10.500.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: Άμερ. Κόλπο 63.000 τόν. περίπου σιτηρά Όλλανδία, δολ. 900.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 9-15.

ΥΠΑΠΑΝΤΗ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 12,25 φίο, 4

— Freedom MK II, από Βραζιλία για Άν. Μεξικό, δολ. 9.500.

— 25.400 τόν. d.w., από Ν. Αφρική για Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 5.600.

— 26.800 τόν. d.w., από Μουσκάτ για Άπω Ανατολή, μέσω Ν. Αφρικής, δολ. 7.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με τις τιμές του πετρελαίου σε σαφώς πτωτικές τάσεις και σημαντικά αποθέματα στις Ήν. Πολιτείες και τον Βόρειο Εύρωπαϊκό χώρο, η νωθρότητα περί την ζήτηση πετρελαιοφόρων ήταν κάτι τό απόλυτα φυσικό.

Στόν Περσικό Κόλπο, μικρός αριθμός ναυλώσεων VLCC παρείχε εικόνα καχεξίας με τό ναύλο προς δυσμάς στά WS 29/30 και τόν αντίστοιχο προς Άπω Ανατολή (Ν. Κορέα) στά WS 31/34.

Χαλαρή ή ζήτηση και στη Μεσόγειο με τους 135.000 τόνους στά WS 52 και τους 80.000 τόνους στά WS 77,5, άμφότερα για ένδομεσογειακή μεταφορά.

Αντιθέτως, ή Δυτική Αφρική παρουσίαζε κάποια σχετική σταθερότητα με αριθμό κλεισιμάτων προς ΗΠΑ, όπου οι 135.000 τόννοι πλήρωναν μεταξύ WS 55-60.

Χωρίς ιδιαίτερη ιστορία ή Βόρειος Θάλασσα έδωσε σειρά ναυλώσεων ρουτίνας. Τό ίδιο μπορεί να λεχθεί προκειμένου περί της Καραϊβικής όπου οι 70.000 τόννοι πλήρωναν WS 110, ενώ WS 40 ήταν ό ναύλος για 120.000 τόννους από Ανατολικό Μεξικό για Γαλλία.

Τέλος, τά καθαρά φορτία παρουσίαζαν έλαφρώς βελτιωμένη ζήτηση με σταθερούς ναύλους που κατά περίπτωση εμφάνιζαν και έλαφρές αύξήσεις.

ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 12-18.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: Παρανάγκουα 25.000 τόν. πέλλετες Μπορντώ / Ρότερνταμ δολ. 22/21 φίο, 9 ημέρες, Μαρτίου 10-14.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Άλγερία, δολ. 25 φίο, 5 ημέρες /1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-5.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 25.000 τον. σιτηρά 1-3 λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 32,50, πλέον δολ. 1,25 για κάθε επιπλέον λιμάνι εκφόρτωσης, 2.000 τον. φόρτωση/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαρτίου 14-19.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: Πουγκέ Σάουντ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιντσόν, δολ. 15,25 φίο, 5 ημέρες/6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 14-18.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ: Τουμπαρό 220.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Νότιο Κορέα, δολ. 9,90 φίο με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, φόρτωση κλίμακας / 50.000 τον. εκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΣΗΜΠΟΝΙ: Χιούστον 50.000 τον. περίπου κώκ πετρελαίου 'Ιταλία, δολ. 19,50 φίο, 12.000 / 15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 26 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλίου 1-10.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.: Ποταμό Μισισσιππή 84.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 13,75 φίο, 12 ημέρες, Μαρτίου 14-19.

ΜΟΥΣΑΚΙ: Βορ. Ειρηνικό 50.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 15 φίο, 5 ημέρες/7.250 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 16-21.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΧΑΠΠΥΜΑΝ: Βαλένσια 45.000 τον. σιτηρά Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 21,30 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΔΑΜΑΣ: Νταβάντ 70.000 τον. περίπου γαϊνθρακες Τάραντο, δολ. 9,35 φίο, 2 1/2 / 2 1/2 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-18.

ΘΕΟΝΙΚ: Τζουμπάιλ 22.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 18,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, τέλη Φεβρουαρίου.

ΣΑΝΣΕΤ: Σουάιμπα 20.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 20 φίο, 3.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιο.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ: Πόρτ Λουίς 13.800 τον. ζάχαρη χύδην Λονδίνο / Γκρήντοκ, λίρες 15,75/16,75 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 18-24.

ΤΟΠΑΖ: Πόρτ Χέντλαντ 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ και Άμβερσα, δολ. 9,25 φίο, 60.000/30.000 τον. φορτοεκφόρτωση, β' 15ημέρο Μαρτίου.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Πούντα ντε Μαντζίρα 88.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 8,25 φίο, 7 ημέρες, πρώτο 15ημέρο Μαρτίου.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ: Νάρβικ 140.000 περίπου σιδηρομετάλλευμα Ύμουίντεν, δολ. 3,60, 7 ημέρες φορτοεκφόρτωση, β' 15ημέρο Μαρτίου.

ΝΕΒΑΔΑ: Τζουμπάιλ 22.000 τον. λιπάσματα χύδην Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 19,50, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Μαρτίου 4-11.

ΠΡΩΤΟΣ: Μερσίνη 14.500 τον. κριθής Έλλάδα, δολ. 11,75 φίο, 2.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-25.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: Μπορντώ 14.000 τον. Δυτική ακτή 'Ιταλίας, δολ. 14,50 φίο, 4.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.930 τον. d.w. του 1982, παράδοση Άμερ. Κόλπο 'Απριλίου 1-10, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 16.000 την ημέρα, πλέον δολ. 350.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV: 30.650 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μαρτίου 12-15, ταξίδι μέσω Βανκούβερ με επαναπαράδοση Αυστραλία, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: 28.166 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βορ. Κίνα, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΛΟΚΡΙΣ: 29.100 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Ιαπωνία μέσα Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι με Βορ. Ειρηνικό, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.464 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμερ. Κόλπο Μάρτιο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.000 την ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΑ: 77.990 τον. d.w. του 1972, παράδοση Γκιζόν Μαρτίου 10-15, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού μέσω Σαϊντ Λόρενς με επαναπαράδοση Πορτογαλία, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΣΑΝΡΑ'ΙΖ: 20.930 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σάν Φραντζίσκο Μαρτίου 21-25, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.600 την ημέρα, πλέον δολ. 117.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ: 25.650 τον. d.w. του 1979, παράδοση Βορ. Κίνα άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: 26.430 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο 'Ιαπωνία Μάρτιο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.900 την ημέρα.

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ: 26.200 τον. d.w. του 1974, παράδοση Τουρκία Μαρτίου 5-10, επαναπαράδοση Βανκούβερ, δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 7.700 την ημέρα.

ΑΜΦΙΟΝ: 16.875 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βραζιλία Μαρτίου 10-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Κολόμπο, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΗΤ: 19.920 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόμπε / Γιοκοχάμα Μαρτίου 19-21, επαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΕΜΙΛ Σ.: 15.079 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 15-20, επαναπαράδοση Δυτική ακτή Κεντρ. 'Αμερικής, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV: 31.650 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με Αυστραλία, δολ. 7.700 την ημέρα.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: 15.130 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νότιο 'Ιαπωνία / Κορέα Φεβρουαρίου 29 - Μαρτίου 2, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Αμβούργο, δολ. 3.600 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ: 15.230 τον. d.w. του 1968, παράδοση διερχόμενο Λουμουτ Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 6, ταξίδι μέσω Μαλαισίας και Κολόμπο με επαναπαράδοση Καλκούτα, δολ. 3.700 την ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 38.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση Έρυθρά Θάλασσα Μαρτίου 10-20, ταξίδι μέσω Νοτίου 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.800 την ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: 41.800 τον. d.w. του 1986, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΕΙΡΗΝΗ Λ.: 147.270 τον. d.w. του 1982, παράδοση DOP Ρότερνταμ Μαρτίου 15-25, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου ή Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Άπω 'Ανατολή, δολ. 20.000 την ημέρα.

ΑΠΜΑΝ: 17.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόμπε Μαρτίου 7-9, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ: 16.930 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βίτζερ άμεση, επαναπαράδοση Βομβάη/Σιγκαπούρη, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΝΙΚΟΛΑ: 17.650 τον. d.w. του 1975, παράδοση Χόγκ Κόγκ Μαρτίου 11-12 επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ: 33.330 τον. d.w. του 1969, παράδοση Σαϊντ Τζών/Χάλιφαξ τέλη Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση 'Αγγλία, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.490 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία αρχές Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Βοστώνης, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΠΕΝΤΕΛΗ: 112.210 τον. d.w. του 1972, παράδοση Τάραντο Μάρτιο, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΤΑΛΙΣΜΑΝ: 22.540 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ: 30.290 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ύμουίντεν Μαρτίου 3-8, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.270 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ουόλσιν Φεβρουαρίου 27, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Τρινκομάλε, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΑΔΕΛΦΙ ΣΤΑΡ: 61.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Άμερ. Κόλπο αρχές Μαρτίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.000 την ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΕΡΙΝΘΟΣ: 79.500 τον. d.w. του 1968, παράδοση Παλέρμ, ταξίδι 90-120 ημεών, με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: 127.200 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ποχάγκ Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 5, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΕΟΛΗ: 76.780 τον. d.w. του 1965, παράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία μέσα Μαρτίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΣΤΕΛΛΑ ΝΙΓΚΑΣ: 28.780 τον. d.w. του 1975, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Σαϊντ Λόρενς και 'Ιταλίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.925 την ημέρα.

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 23.240 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βαλτική αρχές Μαρτίου, επαναπαράδοση Άπω 'Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.: 27.071 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νότιο 'Αφρική Μαρτίου 10, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον δολ. 5.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ: 16.640 τον. d.w.



EMBIROS SHIPPING AGENCY LTD

47 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050

TELEX: 886958 EPEMBI G.

FACSIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241767 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

Οι αγοραπωλησίες

του 1979, παράδοση Δυτική Ακτή Μεξικού Μάρτιο, ταξίδι μέσω Κορίντο με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.: 69.165 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ Μάρτιο, κυκλικό ταξίδι μέσω Βραζιλίας και Άνατολ. άκτης ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σκωτ/Πάσσερο, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ: 38.880 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κίνα Μάρτιο 16-28, ταξίδι με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Αμβούργο, δολ. 14.250 την ημέρα.

ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ: 154.900 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κοσιτάγκ Μάρτιο 19-20, ταξίδι με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Αμβούργο, δολ. 14.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: 63.886 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόντινεντ Μάρτιο 15-30, ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 13.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Άνατολ. άκτη Μεξικού 72.000 τον. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάφλς, WS 148, Μάρτιο 4.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Λά Σαλίνα 77.000 τον. μέρος φορτίου Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 114, Μάρτιο 1.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 32,5, Μάρτιο.
ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Βενεζουέλα και Τρίνταντ 37.000 τον. Μαρμπάντος, WS 215, Μάρτιο 9.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Μπράς Ρίβερ 113.500 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 62,5, όψιόν Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ WS 65, Μάρτιο 11.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Καμερούν 72.000 τον. μέρος φορτίου Ρόττερταμ, WS 78,7, Μάρτιο 7.

ΦΛΟΡΙΔΑ: Βενεζουέλα 65.000 τον. Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ WS 125, Μάρτιο.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο, WS 157,5, Μάρτιο 15.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: Κωνσταντίνια 60.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΠΑ, WS 97,5, Μάρτιο 5.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Βενεζουέλα 98.000 τον. μέρος φορτίου Γουίλχελμσχαβεν, WS 55, Μάρτιο 15.

ΣΚΥΡΩΝ: Ντουμπί 130.000 τον. Δυτικές όψιόν WS 45, όψιόν Δυτική άκτη ΗΠΑ WS 43,5, Μάρτιο 10.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. μέρος φορτίου Αυστραλία, WS 60, Μάρτιο.

ΣΗΓΚΡΕΪΣ: Άλγερία 75.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 89, Μάρτιο 11.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ινδία, WS 235, Μάρτιο 8.

ΛΟΥΝΑ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. ΗΠΑ, WS 52, Μάρτιο.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά Περού, WS 147,5, Μάρτιο 11.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Άνατολ. άκτη Μεξικού 30.000 τον. Κεντρική Άμερική, WS 195, Μάρτιο 3.

ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ: Ράς Λανούφ 25.000 τον. νήφας, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 172,5, Μάρτιο 1.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Άρζου 64.000 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 100, Μάρτιο 3.

ΚΛΕΙΩ: Άρζου 74.000 τον. Φός, WS 77,5, Μάρτιο 13.

ΚΡΗΤΗ ΑΪΛΑΝΤ: Ταρτούς 75.000 τον. Σικελία, WS 87,5, Μάρτιο 10.

ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 157,75, Μάρτιο 24.

ΑΣΚΟΝΑ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 153,5, Μάρτιο 24.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. Αφρική 135.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 55, Μάρτιο 15.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Δυτ. Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 60, Μάρτιο 21.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ: Λά Σαλίνα 57.000 τον. Κόρπους Κρίστι, WS 104, Μάρτιο 13.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Άμερ. Κόλπο 37.000 τον. Άνατολ. άκτη Καναδά, WS 150, Μάρτιο 15.

Με ζωηρό αγοραστικό ενδιαφέρον για όλους τους τύπους και τα μεγέθη πλοίων κινήθηκε η αγορά. Σημειώσαμε μεγάλο αριθμό πράξεων σε ύψηλές τιμές. Από αυτές και από τα παραλειφθέντα των τελευταίων ημερών του Φεβρουαρίου, σημειώνουμε:

Δεξαμενόπλοια:

— T/T OLYMPUS (249.250/71) δολ. 12.000.000 σε Νορβηγούς.
— T/T POLYVICTORIA (232.700/76) δολ. 15.000.000
— M/T IRANZU/TAVIRA (132.500/76) δολ. 25.000.000 συνολικά.
— M/T LAROUCO (81.700/69) δολ. 4.700.000 σε Έλληνες.
— M/T VENTURER (79.000/74) δολ. 7.000.000 σε Έλληνες.
— M/T STERLIN (57.900/66) δολ. 3.500.000
— M/T OAK RIVER /57.700/81) δολ. 14.100.000 στη SHELL.
— M/T MERCATOR (29.700/74) δολ. 6.100.000 σε Έλληνες.

Χύδην φορτίου:

— M/V KYRAKATINGO (69.00/77) δολ. 10.100.000 σε Έλληνες.
— M/V GRECIAN SPIRIT (41.600/70) δολ. 4.000.000.
— M/V CLIVIA (38.000/74) δολ. 5.100.000 σε Έλληνες.
— M/V FINNURY (35.000/75) δολ. 5.200.000 σε Έλληνες.
— M/V FLISVOS (35.300/71) δολ. 4.200.000.
— M/V IOANNIS ZAFIRAKIS (32.700/81) δολ. 9.500.000.
— M/V GOLDEN ALLIANCE (28.100/84) δολ. 9.400.000.

ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ: Περσικό Κόλπο 35.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 140, Μάρτιο.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. Αφρική 118.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 55, Μάρτιο.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. Αφρική 118.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 60, Μάρτιο 23.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 52,5, όψιόν Άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ WS

— M/V GULL (26.765/70) δολ. 2.600.000 σε Έλληνες.

— M/V OLMEGA / LAGANDON/ YAAUI (25.874/70) δολ. 9.000.000 συνολική τιμή.

— M/V ARIS (25.230/71) δολ. 2.700.000.

— M/V LADY I (10.000/72) δολ. 1.300.000.

Γενικού φορτίου:

— M/S KAVADIAS N. (Freedom 1971) δολ. 1.950.000.
— M/S LINERA (15.100/71) δολ. 1.950.000.
— M/S EMIS S. (15.100/75) δολ. 3.500.000.
— M/S OCEAN DOVE (14.938/73) δολ. 2.300.000.

Η αντίληψη της συνεχούς μειώσεως του αριθμού των προς πώληση διατιθέμενων πλοίων και η προοπτική μιας ύψους αγοράς σε μεσοπρόθεσμη βάση, ασφαλώς συντείνουν σε άνοδικές τάσεις τιμών.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ο μικρός αριθμός των προς διάλυση προσφερομένων πλοίων οδηγεί την αγορά σε σαφώς άνοδικές τάσεις με πλήρη εκδήλωσή τους στην Ταϊβάν, ενώ, αντιθέτως, άλλες χώρες προτιμούν τη συρρίκνωση της δραστηριότητάς τους ενώπιον των ύψων τιμών. Έτσι, με εξαίρεση μία δευτερεύουσας σημασίας πράξη που άκουσαμε στην Ινδία (1.300 LDT στά δολ. 180), οι λοιπές πωλήσεις αναφέρονται στην Ταϊβάν, (αναφέρομε δύο τρεις, τις πλέον χαρακτηριστικές:

— MS NELA (7.391) δολ. 227.
— MS PENA (5.750) δολ. 222.
— MS PACIFIC HIGHWAY (8.832) δολ. 220.
Λέγεται ότι σε VLCC προσφέρθηκε τιμή άνω των δολ. 250!

55, Μάρτιο 15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

ΠΑΛΟΜΑ: 57.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία Μάρτιο 10-13, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 11.600 την ημέρα.



**“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

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

HEAD OFFICE:

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

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

Phones (010) 54901 Telex: { 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



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

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

**HERMES SHIP CHANDLERS
(Pty) Ltd.**

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

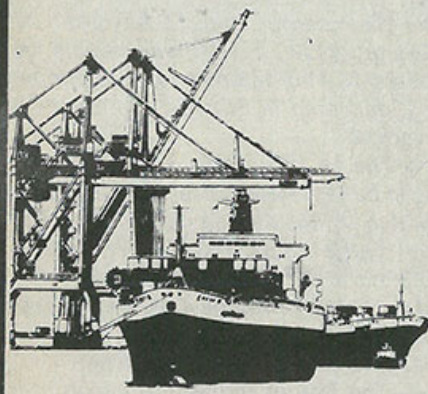
LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs. Tel
523064 846474
843647 370491
523978

NAFTIKA CHRONIKA



OPEN REGISTRIES

Four countries, Greece, the U.S.A., Japan and Hong Kong control 67.5% of the world fleet registered in open registries which are covered to the extent of 78.5% by the flags of Liberia and Panama.

On July 1, 1987 this fleet was composed of 7.169 ships of 216 million dwt. During the three years from 1984 to 1987 the number of ships increased by 8.4% but the tonnage was reduced by 6.2%. Of the 7.169 ships, 1.576 (99m. dwt.) are registered in Liberia, 3.879 (71 m. dwt.) in Panama, 1.228 (27.5 m. dwt.) in Cyprus, 396 (15.7 m. dwt.) in the Bahamas and 90 (7.1 m. dwt.) in Bermuda.

In terms of ownership, Greece comes first with 1.311 ships of 45 m. dwt. shared among four registries with 709 ships of 20m dwt. registered in Cyprus, 187 ships of 14m. dwt. registered in Liberia, 377 ships of 8.3m. dwt. registered in Panama and 38 ships of 2.6 m. dwt. in the Bahamas. Next come the U.S.A. with 39 m. dwt, Japan with 34m. dwt. and Hong Kong with 28 m. dwt. Norway has tripled her foreign - flag fleet in the last three years with a current total of 305 ships of 16.6m. dwt. Other European countries with sizable foreign - flag fleets are West Germany (7-m. dwt.) and Britain (5.6m. dwt.).

GREEK SEAFARERS WIN 12% PAY INCREASE

Greek oceangoing seafarers are to receive increases of 12 per cent on basic salaries, allowances and extra work rates, under the terms of a new collective work agreement reached last week between the Union of Greek Shipowners (UGS) and the Panhellenic Seamen's Federation (PNO.).

The agreement is backdated to Jan 1, 1988 and replaces the previous agreement of March 23, 1987.

The agreement will have to be ratified by the Minister of Merchant Marine. It also provides for the setting up of a working group to immediately classify the types of extra work and payment for each.

THE STRAITS OF HORMUZ

In a recent issue, Intertanko has published a special study on the importance of free navigation in the Persian Gulf. The study reports that about 7 million barrels of oil and oil products pass daily through the Straits of Hormuz heading for Japan, Europe, the U.S.A. and other importing countries. Any interruption of this flow could place spot prices under strong pressure and could lead to an acute shortage of petroleum products, increasing the anxiety of importers in having to face higher prices in the immediate future. An increase of even 2 dollars per barrel caused by the temporary closing of the Straits would impose a burden of tens of millions of dollars on Western economies.

The study concludes that these straits are today the weak point in the West's supply route in view of Iran's threat to close them in the event that Iraqi air attacks would seriously reduce its oil exports. It is believed that only the fear of American reprisals is preventing Iran from carrying out its threat at present.

BULK SALES

77 ships totalling 1.2 billion kroner in value have been sold by Danish owners because of high running costs resulting from too strict regulations and high wages. The buyers were mainly companies controlled by Danish interests. Among the sales, the following cases were reported: the Thorm company sold a ship to one of its subsidiary companies in Singapore for 11 million dollars. The Kosan company sold nine LPG carriers in Singapore, one in France and one to a scrapyard. The A.P. Moller group sold five ships carrying petroleum products to the Isle of Man for 10-11 million dollars each, plus nine oil platforms to various companies of which two were in Chile and one in Italy. Finally, the Danborg company had to sell two cargo liners to Liberia for 4.3 million dollars each. At the same time, Danish owners registered 19 ships on the national register.

REDUCED NEWBUILDINGS

Japan's Ministry of Transport approv-

ed the building of 92 ships totalling more than 3.2 million grt. from April to December 1987. This was a reduction of 10.5% on the figures for the same period in 1986.

Of the 92 ships, 70 were for export (3,014,889 grt.) and 22 for Japanese owners (219,205 grt.).

On its side, the Union of Ship Exporters announced that during the same period 85 ships of 3,148,948 grt. had been ordered for export and that 65 had been delivered to their foreign owners.

The differences in the above figures are due to the fact that the approval by the Ministry is given after the building contract has been signed. Thus, the last orders appear on Ministry statistics after those that appear on the Union's statistics which are based on the contracts. Moreover, the Ministry includes ships of more than 2,500 grt. while the Union include those of more than 500 grt.

ROUND THE WORLD TRIP

Going round the world is not such a difficult thing to do these days but when it is done by a young man who sails through the Straits of Magellan from west to east and who has undergone open-heart surgery ten times so far, it becomes a very remarkable feat. It was performed solo in a 7 - metre yacht and it was done to give hope and courage to heart patients and to provide money for the purchase of modern medical equipment for a hospital in the young man's home town.

After a 40-month voyage, the bold seafarer returned to his home safe and sound with his mission accomplished.

CARGO THEFT IN LEBANON

The ICC International Maritime Bureau (IMB) appealed today to the private shipping and insurance sectors in several countries for funds to fight the rising trend of merchant ship deviations into militia - held ports in Lebanon and the theft and sale of their cargoes there.

The job is to be handled by the Eastern Mediterranean Investigation Team (EMIT), an IMB-led multinational taskforce whose work will cost around 80,000 pounds sterling.

IMB investigations have established that, since August 1986, 15 ships in

transit through the Mediterranean have deviated into small ports held by Moslem or Christian Lebanese militia. Crews have fraudulently "sold" to local buyers at least \$ 30 million worth of cargo destined for consignees in other countries. Such stolen goods have range from chick pears and PVC pipes to construction steel.

NIGERIA JOINS IMARSAT

Nigeria became recently the 54th member country of INMARSAT, the international cooperative organization that operates satellites for mobile communications.

The sixth African country to seek membership, Nigeria already has two ships using the INMARSAT satellite communications system and also generates considerable shore to ship traffic.

Its signatory interests in INMARSAT will be represented by Nigerian Telecommunications Limited (NITEL).

ANOTHER SUCCESSFUL YEAR FOR DUBAI DRYDOCKS

Dubai Drydocks completed its fifth year of operation on 29th February 1988, with very satisfactory results.

The fifth year was marked by a considerable increase in turnover of 46 per cent compared with the previous year. Volume of work and profits raised to corresponding levels.

Repairs for a total of 151 vessels were undertaken, of which 126 vessels, with a total deadweight of 12,700,000 m. tons, including 40 vessels of VLCC/ULCC size, entered the yard for repairs.

The largest vessel drydocked during this year was the UK flagged ULCC "Burmah Enterprise" of 458,000 deadweight tons while the largest repair job undertaken was the renewal of 1,500 tons of steel on the fire damaged Greek VLCC "Fortuneship L".

The overall utilisation of the facility was high, with the occupancy rate, for all three drydocks recorded at 1.180 docking days. Occasionally, a drydock

was used for more than one vessel at a time.

PARITY OF THE ECU

The EC Commission has put into operation an automatic telex system which gives ECU conversion rates for all the major currencies. The service functions every day from 3.30 pm to 1 am after midnight. The way it operates is the following:

— You call telex number 23.789 in Brussels.

— You then give own telex number.

— You punch the code CCCC which activates the automatic reply system and the ECU parities are printed on your telex.

— The line must not be interrupted before the end of the transmission which is signalled by FFFF.

The Commission reminds that there is already another automatic telex service (No. 21791) which gives a daily bulletin of agricultural policy compensatory amounts.

DESIGN CONTRACT FOR CANADIAN ICEBREAKER

A contract worth \$ 7.85 million has been awarded by the Canadian Government to "Versatile Pacific Shipyards" and "Sandwell Swan Wooster" in a joint venture to design Canada's \$ 347 million Polar 8 Icebreaker.

The design phase will take nine months and provide a detailed ship design and a construction proposal. Canadian content of the design phase is 90 per cent and Canadian content of the construction phase is committed to be no less than 75 per cent.

The Polar 8 Icebreaker will manifest Canada's sovereignty in the Arctic and enhance northern science and transportation in preparation for economic development, while the project will also contribute substantially to recovery and security of the West Coast shipbuilding industry.

In addition, "Versatile Pacific Shi-

50 YEARS AGO

— What lies hidden behind this case of the Greek flag being hoisted on Chinese ships in Far Eastern waters?

— The inhabitants of Syros have rightly expressed their gratitude to the government for passing the law that will allow the installation of a floating dock in the harbour of the capital of the Cyclades.

— The cargo ship "Dionysios" of 2,018 grt. built in 1903 was bought by Messrs. N. Andronikos and I. Stefanopoulos, delivered in Piraeus and renamed "Evdoxia".

— The ss "Dionysios Stathatos" sailing in ballast from Rotterdam to Gdynia collided in the Kiel canal with the German cargo ships "Gotenhof" which sank in the canal. The Greek ship suffered only slight damage and after inspection, was given a certificate of seaworthiness and continued on its voyage.

— The freight market remained in a slump because of the surplus availability of tonnage and shippers serve their needs with freight rates that barely cover a ship's running costs.

(Naftika Chronika No. 174/15.3.1938)

pyards" has been awarded a contract worth \$ 9.15 million for the supply of two container cranes for the port of Tacoma, Washington.

This contract represents another major step in V.P.S. diversification program through its industrial division and in order to meet a delivery schedule of 15 months, V.P.S. will use the facilities at both its Victoria and Vancouver yards and the cranes will be delivered fully erected by barge to Tacoma for installation.

LR UPGRADES RULES ON BOW DOOR CLOSURE

The Board of Lloyd's Register, meeting in London on January 28, has adopted a number of amendments to its Rules and Regulations for the Classifi-

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

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J N. & N. J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS

Phone: 413 6766 - 453 4327
A O H: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

cation of Ships, which had been agreed by Lloyd's Register's Technical Committee.

The changes include amendments to the section dealing with the closure of bow doors, in the chapter on ferries, roll-on roll-off ships and passengers ships. These take account of the UK legislation enacted in the aftermath of the "Herald of Free Enterprise" disaster,

and sharpen the rules in respect of the interface between the classification of the ship and the way it is operated.

The requirement governing the bow door operating panel has been clarified, in response to ferry operators' requests. The intention of the new requirement is to prevent unauthorised operation of the bow doors, either by engineering means or by physical inaccessibility.

THE FUTURE OF THE BRITISH MERCHANT FLEET

The General Council of British Shipping prepared a very interesting paper, under the above title, seeking to set out the factors which bear on national decisions affecting Britain's Merchant fleet and to analyse the options open to Government to influence the size, composition and commercial viability of that fleet in the future.

With a background of massive reduction in the size of the British owned fleet, a massive change in registration pattern and an alarming absence of any orders for newbuildings, the GCBS summarises below the options open to the Government to influence the size, composition and commercial viability of the British owned fleet.

Factors taken into consideration are the fierce international competition, the support given by other Governments to their fleets which have distorted the market and the disparity of the cost of crews of different nationalities.

In this conditions the shipowner has two options, either to reinvest outside shipping, in more diversified companies, or to continue operations but using chartered - in tonnage, with Third World and elsewhere crews. But other options are not to the national interest. It is not essential for the shipowners to own ships but it is vital to the national interest for the following reasons:

National Security: Adequate shipping must be seen in peacetime to be available to NATO powers, if the organisation is to continue to be an effective deterrent. NATO flag tonnage has declined

from 153m to 102 m grt in the last 5 years and shortly is going to embark on a study of the situation.

British Trade: British shipowners can be made to be and are responsive to British needs..

Balance of payments: Shipping contributes directly and immediately to the balance of payments, with no substitutions or leakages. All in all shipping and related industries and services, shipbuilding, marine equipment, shipbroking, marine insurance etc, earn an estimated £ 3 billion foreign exchange a year, about the 1/4 of the UK net invisible earnings.

Employment: If the British fleet declines more not only the seafarers but a large number of UK citizens, whose employment derives from maritime related activities, shipbroking, marine insurance, loss adjusting, arbitration, shipbuilding, the manufacture of marine equipment, will lose their jobs, as these industries will move to where the central gravity of shipping has moved. Their expensive training will be lost as well.

And finally, in comparison with other UK industries, which receive strong support, shipping is left alone and exposed to foreign and often unfair competition.

WHAT THE GOVERNMENT COULD DO

Overall, action is needed on three fronts: Help in REINVESTMENT in new and good quality secondhand ships, bridging the gap between the COST OF RUNNING A SHIP with a British crew

and that with a foreign crew and improving the TRADING PROSPECTS OF BRITISH SHIPS AND REDUCING OTHER, GOVERNMENT IMPOSED COSTS of operation.

The total cost of the measures depends on the size of fleet that the UK wants to have. For simplicity we refer to the cost of every 100 ships.

Measures to help reinvestment:

If the pre 1984 fiscal incentives were to apply today the estimated cost to the Government would be £ 25 m in tax relief or other aids to investment, over and above currently available for every 100 ships.

The Government could introduce roll-over relief for balancing charges, foregoing the repayments of tax on the excess of sale value of a ship over its written-down value. That would produce a benefit of £ 12 m. for every 100 ships.

Or a 50% ship allowance as an incentive for investment in new or secondhand ships, that would cost to the Government £ 15 m. for every 100 ships.

These fiscal measures are preferable to grants for assisting with capital investment but if the Government were to provide a Merchant Navy Strategic investment Grant, although it would be appropriate for some conditions, as flag and the nationality of at least the senior officer to be imposed, they should not restrict too much the shipowners, imposing registration on the mainland UK register, rulling out investment in good secondhand ships and limiting the freedom to build new ships anywhere in the world.

Measure to assist running costs:

Aid for training costs and aid to repatriate costs

Income tax and social security charges. A 50% reduction of the employers contribution to National Insurance would represent nearly £ 2m per annum to the industry for every 100 ships in the fleet that the Government decided to support.

A 75% remission of income tax would yield to companies over £ 7,5 m for eve-

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

ry 100 UK manned ships.

More direct methods of support are possible.

A Merchant Navy Strategic Reserve Contract entered into respect of every UK owned ship, kept on a UK, or designated register in recognition of its availability for emergency. In this case, to yield the £ 15m per 100 ships which is the difference between Isle of Man and cheapest crewing it would have to be set up at average of about £ 150,000 p.a. per ship.

A crew related allowance payable in respect of each British seafarer employed by UK Owners on their ships, irrespective of flag, would be more expensive. A payment of £ 5,000 per head p.a. for five senior officers and £ 2,500 for five junior officers would yield some £ 5 m. p.a. for each 100 ships.

British owners would prefer to employ British crews but at the moment with: Third world / Polish crews, the saving per annum for every 100 ships as against UK mainland cost is £ 30 m. Isle of Man terms, savings per 100 ships is £ 15 m.

Measures to improve trading prospects and reduce costs

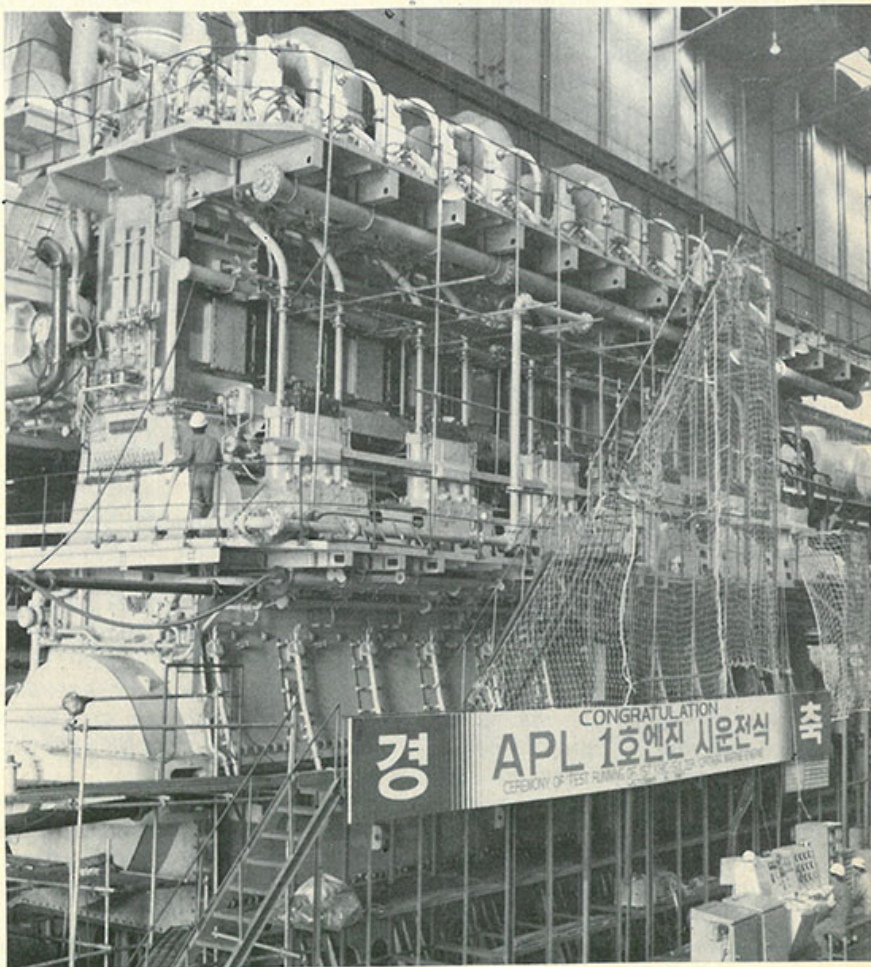
International safety standards, without additional measures. Delegation of surveys to Classification Societies. Duplication of hull and machinery surveys is not necessary.

Port State Control: It would be efficient for eliminating the sub-standard and therefore unfairly cut-price competition to UK controlled ships.

Action within the EEC: EEC standards for crew and ships, implementation of the Lome Convention, elimination of cabotage restrictions and EEC shipping policy.

Reform of the Merchant Shipping Act: The seafarers' unions should not be allowed to call their members out on strike without holding first a ballot.

World's largest diesel engine tested



The first of five 57,000 bhp Sulzer 12RTA84 diesel engines for the large APL container ships building in Germany is shown in the accompanying photograph when it had completed test bed trials at the Changwon works of Korea Heavy Industries & Construction Co. Ltd. (KHIC). Built under licence from Sulzer Brothers Ltd. Switzerland, these are the world's most powerful diesel engines.

The British Merchant Navy has a vital role to play in peace and in war. In peace, control over vital imports, exports, contribution to the balance of payments and employment. In war, direct support

of the Royal Navy, reinforcement of the European theatre and civilian resupply. The problem is a national one not a commercial one. The decision on action lies with Government and Parliament.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

**2, AFENTYOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 · 4515388 · 4518098
TLX: 21 1339 FLOT GR.**



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΒΙΝ Ο'Τ'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 9/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Μπρισμπαίν 21/1
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Σιγκαπούρη 16/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	πρός Ισραήλ 18/1
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Ρουαί 21/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	πρός Καλκούτα 20/1
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	πρός Τόκυο 18/1
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Σιδνεύ 8/1
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	πρός Συρία 20/1
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	ε. Μανφρεντόνια 16/1
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	πρός Άλγερ 7/1
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Ν. Όρλεάν 5/1
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	πρός Σάο Σεμπασιάν 7/1
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 16/1
ΑΓΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427	ε. Ν. Όρλεάν 23/1
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	πρός Βαλέντια 15/1
ΑΘΛΟΝ	79	10428	πρός Βενεζουέλα 12/1
Α' Τ'ΒΑΛΙ	70	8898	ε. Σαβάννα 19/1
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 5/1
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	πρός Άλεξάνδρεια 20/1
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Ρουέν 19/1
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	ε. Βομβάη 9/1
Α' Τ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	πρός Ουλάσν 6/1
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	α. Ν. Όρλεάν 6/1

Α' Τ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	α. Τάραντα 16/1
Α' Τ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	πρός Μπουένος Άϊρες 15/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	πρός Μπωμόν 13/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Τ'ΟΝ	77	38484	ε. Ν. Όρλεάν 31/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	πρός Όδησσό 1/1
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Χόγκ Κόγκ 19/1
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	πρός Βενεζουέλα 19/1
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Μπουρίν 18/1
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	πρός Τζέντα 10/1
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	πρός Ίνδονησία
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	πρός Άλεξάνδρεια 17/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Ν. Όρλεάν 24/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	πρός Τζέντα 19/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	πρός Άγγλ 3/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στο Μπαντάρ Άμπας
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	πρός Μπαγκκόκ 17/1
ΑΛΙΑΣ	82	4180	πρ. «Yüksel Güler»
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	πρός Υμουιντέν 20/1
ΑΛΙΝΕ	63	10383	πρός Ντακάρ 11/12
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 23/12
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	πρός Μπαντάρ Άμπας 18/1
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	πρός Κασσιούγκ 7/1
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ε. Πόρτ Σάϊδ 28/12
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Κολομπούμα Ρίβερ 19/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Πειραιά 10/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	πρός Γιάννου 22/12
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	άρχει Πειραιά
ΑΛΜΑ	80	11584	πρός Γιοκοχάμα 13/1
ΑΛΜΑΡ	69	10373	α. Άλεξάνδρεια 9/1
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	πρός Βιτόρια 20/12
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	α. Ν. Όρλεάν 15/1
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	πρός Ίμινγκχαμ 14/1
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963	α. Μαυρίκι 7/1
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Κουσίρο 17/1
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΕΡ	85	14400	στο Καραίσι 20/1
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 6/1
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	πρός Άμβέρσα 9/1
ΑΛΦΑ ΦΑΕ'Ι'Μ	82	32320	πρός Ντουμπάϊ 17/1

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	πρός Μπαντάρ Άμπας 18/12
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	ε. Λέγκχορν 16/1
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	πρός Αυστραλία 28/12
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	πρός Κίνο 6/1
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ε. Μομπάϊ 12/1
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	πρός Καραίσι 17/1
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Μπρεμεράβεν 19/1
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995	πρός Βανκούβερ 28/12
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	πρός Ιράν 3/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	πρός Τογιάμα 5/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	πρός Γάνδη 17/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	πρός Μαρακάιμπο 22/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	πρός Καλνίνγκρατ 16/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	πρός Περισκό 14/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Βομβάη 11/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	πρός Μπουρκάς 11/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΝ	74	13348	ε. Μπαγκκόκ 5/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	πρός Γιοκοχάμα 19/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	πρός Μπρισμπαίν 7/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	πρός Τόουνοβιλ 17/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	πρός Άρούμπα 4/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	πρός Κίλγαγκ 8/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	πρός Μαλακία 19/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	πρός Κογκό 20/1

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	πρός Βάρρι 17/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	πρός Τοκουάμα 13/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	ε. Μπουσάν 29/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Σιγκαπύγκ 28/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	α. Τάραντα 18/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	πρός Ματάνζας 11/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Παναμά 4/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Ήιβονμαουθ 7/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	δ. Παναμά 16/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	πρός Βανκούβερ 17/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Γιβραλτάρ 9/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Καραίσι 17/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ε. Μπελαγουάν 22/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	πρός Μπρίστολ 20/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Π. Σάϊδ 17/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	πρός Ίμινγκχαμ 18/1
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	πρός Λός Άντζελες 13/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Ντάρμπαν 14/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Σ. Τζών 9/1
ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 22/12
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Ντακάρ 11/1
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	πρός Κωνσταντίνα 11/1
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Σιγκαπούρη 19/1
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	πρός Ίστανβούλ 28/12
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	πρός Τουμπάρα 6/1
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	πρός Σάλντανα 14/12
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	πρός Κόλπο ΗΠΑ 10/1
ΑΝΔΡΟΣ ΝΚΕΑΝΙΑ	77	20676	πρός Γιοκοχάμα 2/1

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	πρός Κουβέιτ
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Ρίο Γκράντε 15/1
ΑΝΘΙΠΠΗ Α	76	16646	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 2/1
ΑΝΘΟΣ	79	11000	πρός Φρεντερίσια 10/1
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	πρός Λουάντα 7/1
ΑΝΝΑ	79	12214	πρός Φλάσσιγκ 17/1
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	πρός Ίστανβούλ 27/12
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	πρός Λός Άντζελες 8/1
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	πρός Ίστανβούλ 17/1
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	πρός Χόγκ Κόγκ 17/1
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ν. Όρλεάν 20/1
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	πρός Ν. Κορέα 20/1
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353	α. Βανκούβερ 20/1
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Δαμιάτα 25/11
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ	72	6666	πρός Κέητσον 2/12
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	πρός Αίγυπτο 7/1
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Βανκούβερ 18/1
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	μετ. «Antio» (π.)
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	πρός Πόρτ Κέλαγκ 23/12
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	πρός Ίσμερνιό 15/1
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	πρός Κουβέιτ 10/1
ΑΣΙΟΣ (δ.)	79	19463	πρός Ν. Υόρκη 15/1
ΑΥΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	πρός Παναμά 16/1
ΑΠΕΕ	73	16397	πρός Πόρτ Σάϊδ 2/1
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Ν. Όρλεάν 4/1
ΑΠΟΙΟΙΑ	75	34409	α. Ν. Όρλεάν 11/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	ε. Μασσαλία 19/1
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	δ. Παναμά 13/1
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Βομβάη 16/1
ΑΡΓΩ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	73	31279	πρός Όδησσό 9/1
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	πρός Γκλάντστον 15/1

ΑΡΕΘΥ	73	13631	α. Άμβούργο 19/1
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	πρός Ντάρμπαν 1/1
ΑΡΗΣ	71	15119	επωλήθη
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678	στον Περσικό 21/1
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Βανκούβερ 18/1
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	πρός Παπεσέ 14/1
ΑΡΙΩΝ	73	13633	πρός Τζέντα 20/1
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	πρός Βομβάη 14/1
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	πρός Νιουφούντλαντ 23/12
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	πρός Βενεζουέλα 29/12
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	πρός Ταϊβάν 24/12
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	πρός Ν. Υόρκη 9/1
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	πρός Ύεμένη 28/11
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Τζέντα 17/1
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Γάνδη 20/1
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Ν. Όρλεάν 21/1
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	πρός Πόρτλαντ 1/1
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Ντάρμπαν 20/1
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρός Βομβάη 1/1
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	πρός Ίστανβούλ 2/1
ΑΡΧΙΜΑΝΗΣ	84	25063	ε. Ταϊτούγκ 1/1
ΑΡΧΙΜΑΝΗΣ	85	13600	ναυπηγ. «Αϊόι»
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	πρός Μπουκάναν 30/12
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Άκαμα 14/12
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Χιούστον 5/1
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	α. Τεργέστη 18/1
ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447	πρός Ίνδία 20/1
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Γάνδη 17/1
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	πρός Κιουρακάο 15/1
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309	στον Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	πρός Γαλλία 15/1

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)...	74	128399	πρός Φουτζέιρα 6/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	πρός Κασιούγκ 15/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	πρός Βομβάρ 22/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	α. Ν. Όρλεάνη 20/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	έπωληση Έλληνες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	άργει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44801	α. Καζαμπλάνκα 13/1
ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρόσ Μπαντάρ Άμπας 15/1
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	έπωληση ΕΣΣΔ
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Τσάλνα 30/12
ΑΥΛΙΣ	79	10993	πρός Γκουαγκουίλ 19/1
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Χιούστον 29/12
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	μετ. «Σπύρο» (ε.)

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στη Καλκούτα 3/7/87
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	πρός Τουρκία 20/1
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Κάντα 18/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	πρ. «Rocas»
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	πρ. «Pointe de Benze»
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Βανκούβερ 2/1
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρός Ν. Υόρκη 17/1
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	πρός Μπαγκόγκ 24/12
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	ε. Νταμάμ 14/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μπουκουμπουτέλ 15/12
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	πρός Λέικ Τσάρλες 11/1
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Γιοκοχάμα 7/1
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Μισουράτα 12/1
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	πρός Ίνδονησία 31/12
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	ε. Ίκονιο 14/1
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	68	12005	άργει Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Ξιγκύκ 12/1
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Φυλαδέλφεια 16/1
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	στό Άϊζέμ 28/11
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	άργει Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	διόλωση Τουρκία
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	πρός Ρότερνταμ 8/1
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ξε. Άμστερνταμ 19/1

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	πρός Άλγέρι 17/10/87
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Όδησσό 3/1
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	στη Μανίλα 2/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Κρίμπι 22/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	πρός Βαλτιμόρη 20/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6885	πρός Μερσίνη 14/1
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρός Ραβέννα 21/1
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	πρός ΗΠΑ 9/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Σαγκάη 11/1
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Μπέντι 29/12
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	πρός Μπαντάρ Άμπας 8/1
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	πρός Μπαντάρ Άμπας 4/11/87
ΓΙΟΥΡΗΣ	73	9290	πρός Βραζιλία 20/1
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Μπιλμπο 19/1
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Λάρνακα 21/1
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	υπέστειλε παναμαϊκή
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	υπέστειλε παναμαϊκή

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ.	83	21200	στό Καστακός 17/1
ΓΚΕΪΛ (δ.)	62	2201	α. Πειραιά 8/1
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Παναμά 6/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ.	76	16014	α. Τάμπα 19/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ν. Όρλεάνη 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Καζαμπλάνκα 9/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	πρός Ταμπόκο 25/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	υπέστειλε παναμαϊκή
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	πρός Σουρινάμ 3/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Πόρτ Σαϊδ 21/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	υπέστειλε παναμαϊκή
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	πρός Βενεζουέλα 9/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάνη 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	14530	υπέστειλε παναμαϊκή
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036	πρός Λά Γκουαίρα 16/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Σάν Φραντσκο 10/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Τσάρλεστον 19/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	πρός Χόγκ Κόγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646	ε. Λάγος 4/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	πρός Σάντος 23/1
ΓΚΡΕΪΣ Α.	71	16306	α. Γιβραλτάρ 8/1
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Πειραιά 29/1
ΓΟΥΛΗΒ (δ.)	58	12732	άργει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Μπαντάρ Άμπας 3/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Ν. Κορέα 17/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Ν. Χάβεν 2/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕΣ	75	19451	α. Ν. Όρλεάνη 15/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Ντάρμπαν 15/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Κίνα 21/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Πειραιά 22/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός Αυστραλία 16/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΧ	74	19264	πρός Τζακάρτα 24/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Σιγκαπούρη 22/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	στη Σιγκαπούρη 25/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 4/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	πρός Πόρτ Χάρκουρτ 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Μπαχραϊν 17/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	στη Σιγκαπούρη 15/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Ν. Υόρκη 16/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Ν. Υόρκη 7/1

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	πρός Αίγυπτο 16/1
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Σουέζ 17/1
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Σαντιάγο 7/12
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Γουακαμάτσου 20/1
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 21/1
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Σάντος 8/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός Βενεζουέλα 16/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Μπρέμεν 15/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585	α. Σεπετίμπα 24/12
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»

ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	α. Βανκούβερ 9/1
ΔΙΑΣ	71	16379	στό Σουέζ 23/10
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	ε. Πόρτσμουθ 6/1
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρός Ίνδονησία 17/1
ΔΥΣΤΟΣ	82	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 22/1
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	πρός Μισουράτα 4/1
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Βισκαπατάνμ 21/1
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Κίνα 3/1

ΕΒΙΑ	61	10029	άργει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Κοινοχουγκντάο 6/1
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Φουτζέιρα 6/1
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Σαφάγκο 4/1
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Μπιλμπο 14/1
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	στό Πόρτο Καμπέλο 30/12
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	ε. Γιούρπορτ 15/1
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Ταϊβαν 14/1
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Πόρτ Χέλιγαντ 24/12
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άργει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	α. Βανκούβερ 19/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Σαβόνα 14/1
ΕΛΙΖΑ	69	6006	πρός Ίσπανία 19/12
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Αλεξάνδρεια 13/1
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	ε. Σαιν Τζων 18/1
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίττερ Λέικς
ΕΛΛΗ	76	12315	πρός Εύρωπη 21/11
ΕΛΛΗ	76	11282	πρός Σιγκαπούρη 17/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 17/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρός Κίνα 12/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Ίντσόν 15/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρός Τόκιο 8/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	πρός Όδησσό 9/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	πρός Αυστραλία 10/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΝΤ	85	16605	πρός Κιτιμάτ 14/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Ουλούαν 23/12
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρός Ιταλία 18/1
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Αλεξανδρούπολη 14/1
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Λίρεν 13/1
ΕΜΑ	64	4986	στον Πειραιά 17/11
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	πρός Π. Ελίζαμπεθ 12/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	πρός Πειραιά
ΕΝΑΡΣΙΣ	77	11083	ε. Τζέντα 16/1
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Σάν Νικόλας 18/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	ε. Σαγκούντο 27/12
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	79	13941	υπέστειλε σμ. Σιγκαπούρης
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	πρός Εύρωπη 15/12
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Βιτόρια 16/1
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Μπιζέρτα 11/1
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	πρός Μεξικό 12/1
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Χάιφα 13/1
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Βαλτιμόρη 24/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	πρός Γιοκοχάμα 24/12
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 14/1
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Κονακρά 8/1
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	ε. Άμστερ 21/1
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Βενετία 15/1
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	διόλωση Ίνδια
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Σαφά 14/1
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Σαλέρνο 2/1
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Χιούστον 14/1

ΖΑΝΕΤ	66	4503	πρός Πειραιά 13/1
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Έβερτ 26/12
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	υπέστειλε παναμαϊκή
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Χουέλβα 20/1
ΖΗΝΩΝ	81	23100	ε. Κουτούμνια 18/1
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	πρός Σιγκαπούρη 19/1
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρός Σιγκαπούρη 18/1
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856	έπωληση άλλοδαπούς
ΖΙΜ ΣΥΔΝΕΪ	72	13098	έπωληση άλλοδαπούς
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Μαγιούμπα 27/12
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Γκάλβεστον 19/12
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Βενεζουέλα 12/1
ΗΕΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	πρός Σαγκούντο 16/1
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	πρός Κόλπο ΗΠΑ 9/1
ΗΦΑΙΣΤΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Φαλιούθ 18/12
ΗΦΑΙΣΤΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Μπετζάνια 6/12
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	στον Περαικό
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Αλεξάνδρεια 13/1
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Μπουτούρ 21/1
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ	73	69904	πρός Δουνκέρκ 22/12
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	δ. Παναμά 4/1
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44883	πρός ΗΠΑ 9/1
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στην Έλεούσια 25/11
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	πρός Έλσίνκι 16/1
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Ναγκόγια 18/12
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 31/12
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	15146	α. Ν. Υόρκη 15/1
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	πρός Σιγκαπούρη 4/1
ΙΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	πρός Κριστομπλά 19/1
ΙΑΣΩΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	ε. Ν. Όρλεάνη 12/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	α. Μπάρι 12/1
ΙΟΣ	85	34400	ε. Βαλτιμόρη 10/1
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Λός Άντζελες 9/1
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	ε. Πειραιά 21/1
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Αλεξάνδρεια 13/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	πρός Γένοβα 13/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	πρός Βενεζουέλα 9/1

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	ε. Σιγκαπούρη 16/1
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρός Αίγυπτο 11/1
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρ. «Gema Phosphate»
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Κοτονού 13/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Ίνδονησία 16/1
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Φιλίππινες 6/1
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	πρός ΗΠΑ 5/1

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ε. Ρουέν 13/1
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.	85	17879	πρός Ά. Ανατολή 14/1
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Κακογκάβα 19/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Νοβοροσίσκ 30/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	επισκευές Κεμπέκ 14/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όσμ Κουδάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ντάρμπαν 10/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Τάουνοβιλ 17/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ρ. Πόρτ Χάρκουρτ 31/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επώληθη Έλληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Ν. Όρλεάνη 14/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Ντάρμπαν 3/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζέντα 2/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρός Καζαμπλάνκα 2/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	πρός Λομπίτο 18/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	ε. Κασιούγκ 3/1
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212	πρός Λονδίνο 16/1
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Τζέντα 19/1
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	επισκευές Πειραιά 20/10
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μηχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	πρός Πειραιά 14/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	πρός Λαϊτάκια 19/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Πόρτο Βέσμε 15/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρός Νταβό 23/12
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	μετ. «Καστόρα» (κ.)
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Ρότερνταμ 24/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Γιαρίμα 6/1
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Μπιζέρτα 17/1

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Κέυ Γουέστ 12/1
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 19/1
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2983	πρός Πάτρα 3/1
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Τενερίφ 11/1
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	71	15547	ε. Λά Σπέζια 5/1
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	α. Γουοκαμάτσου 20/1
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 6/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Σαουζάμπτον 20/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.	71	14764	μετ. «Amos» (π.)
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Περσικό 15/1
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	α. Τεργέστη 19/1
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Σουηδία 2/12
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. Άμβέρσα 11/1
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	στο Όβέντο 15/1
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	πρός Άβιλς 18/1
ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10063	διαγράφεται
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	πρός Σιγκαπούρη 18/1
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Χιούστον 28/12
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	πρός Μοράν 8/1
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Θεσσαλονίκη 18/1
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	πρός Ίταλία 21/1
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Πόρτ Έλίζαμπεθ 12/12
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	πρός Ντάρ Έξ Σαλάαμ 15/12
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	πρός Πειραιά 1/1
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	πρός Γιοκχάμα 14/1
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	στον Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	πρός Ρουαίς 13/1
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Κόμπε 17/1
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Μπουργκάς 13/1
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	πρός Σαγκάη 30/12
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός Ίαπωνία 24/12
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Μαράκκιμπο 5/12
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Χακάτα 30/12
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	πρός Ντάρμπαν 23/1
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Ίαπωνία 28/12
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Ν. Όρλεάνη 16/1
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 14/1
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	πρός Φέλιξτσου 20/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	πρός Σάρροχ 17/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Ίταλία 6/1
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ	82	11500	πρός Κριστομπίλ 13/1
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Σιγκαπούρη 15/1
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Ταουρά 16/1
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11011	πρός Ίσραήλ 14/1
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Φόρ 14/1
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	πρός Λιβύη 19/1
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Ν. Μαγκαλόρ 10/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	στο Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/1
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Φαλκονάρα 16/1
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	α. Βενετία 29/12
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρός Άνναμπα 9/1
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρός Όζακα 10/1
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρός Όκπο 30511

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 20/1
ΛΑΚ Π.	68	9118	διάλυση Κράτα
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. Γόβνια 11/1
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Ίκονιο 1/1
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	στο Σάντος 10/1
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Γάνδη 19/1
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Ν. Όρλεάνη 20/1
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Νταμμάμ 5/1
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	πρός Β. Καρολίνα 30/12
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10818	άρχει Σετούμπάλ
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Χουέλαβα 8/1
ΛΕΩΝ	76	11049	πρός Πόρτο Νογάρο 10/1
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Λέ Χάβρη 19/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Πειραιά 21/1
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Κομή Μπαϊ 5/1
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	πρός Φουτζέιρα 14/1
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Κασιούγκ 11/1
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Κωνσταντία 17/1
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Ρότερνταμ 16/1
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200	πρός Ίαπωνία 12/1
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	πρός Βενεζουέλα 14/1

ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρ. «Mary Holyman»
ΛΙΤΣΑ	77	6228	πρός Λάγος 24/1
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	άρχει Βασώρα
ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρός Ταοσίνα 1/1
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	στο Παοίρ Γκουιντάκ 19/1
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Όρλεάνη 8/12
ΛΥΔΙ	70	14878	πρός Βενεζουέλα 10/12
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	πρ. «Μεσσαρά»
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	ε. Ντόρντρεχτ 23/1
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Jarama»
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Νάμπο 20/1
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Άλεξάνδρεια 17/1
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ν. Υόρκη 6/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Γκάλβεστον 3/1
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Γιοκχάμα 20/1
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16923	ε. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Άμβέρσα 14/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	ε. Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρός Τρίπολη 4/12
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Άμβέρσα 20/1
ΜΑΝΣΙ	70	11256	πρός Αυστραλία 12/1
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός Άνναμπα 10/1
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	πρός Άγ. Ευστάθιο 10/1
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρός Πειραιά 9/1
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρός Λάγος 17/12
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	στη Σύρο 23/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	α. Κων/πολη 9/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Κομσάρ 8/1
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	μετ. «Κόρφου Ρήφερ» (ε.)
ΜΑΡΑΚΑ'ΙΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	πρός Ν. Άμερική 12/1
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Σάντος 24/12
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Πειραιά 19/1
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	ε. Χάμπτον 16/1
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Δαμπίττα 18/1
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Κίνα 26/12
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	πρός Όραν 3/1
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός Λονδίνο 19/1
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/12
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Σιγκαπούρη 10/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Κολόμπο 19/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	πρός Πειραιά 24/12
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ντουάλα 23/12
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρός Πειραιά 17/1
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Χιούστον 11/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Άρακάζου 15/1
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Ν. Όρλεάνη 27/12
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	πρός Ροστόκ 6/1
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Λέ Χάβρη 20/1
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ν. Όρλεάνη 7/1
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Γκίλγκ 16/1
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Τουρκία 15/1
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Ταϊβάν 1/1
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Ντότζες 12/1
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	πρ. «General Lapus»

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	ε. Τζέντα 16/1
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Πρός Φιλίππινες 12/1
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Άλεξάνδρεια 8/1
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 12/1
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Ν. Όρλεάνη 17/1
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Τόκιο 16/1

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Χιούστον 10/12
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Ν. Όρλεάνη 17/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Ν. Όρλεάνη 31/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ε. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ντεμεράρα 10/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 13/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	πρός Γουιάνα 17/1
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρός Γουιάνα 31/12
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	επώληθη άλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ντεμεράρα 16/1
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Πόρτ Έσκοβιλ 18/1
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	επώληθη άλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Ν. Όρλεάνη 31/12
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 6/1
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πειραιά 16/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάνη 20/1
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Βαλτιμόρη 20/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Ν. Όρλεάνη 16/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 30/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	πρός Άκαγιούτλα 15/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	πρός Αντίγκουα 17/1
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Ν. Όρλεάνη 30/12
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 6/1
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Μομπιλ 12/1
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Ίντσόν 16/1
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρός Ρουέν 18/1
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Κόμπε 14/1
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Γιουρπόρτ 5/1
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Χιούστον 2/1
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Σετούμπάλ 9/1
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	πρός Κουβέιτ 11/1
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Γιάνμπο 16/1
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός ΗΠΑ 8/1
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	πρ. Κίνα 27/12
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρ. ΗΠΑ 22/12
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	επώληθη Νορβηγούς
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	πρός Ν. Ζηλανδία 18/1
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	πρός Βενετία 19/1
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Τουμπάρδο 24/1

ΜΠΕΤΤΥ.....	70	10495	ε. Πειραιά 9/1
ΜΓΚΑΝΚΑ Λ.....	73	9771	ε. Όκλαντ 18/1
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.).....	69	63357	πρός Γκόττενμπουργκ 19/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.).....	81	29910	πρός ΗΠΑ 6/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.).....	82	34000	ε. Τζουμάλα 20/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	ε. Ν. Όρλεάντ 20/1
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ.....	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΗΖ.....	64	35082	μετ. «Σάμπρ» (ε.)
ΜΠΡΗΜ.....	85	25227	πρός Προβιντένς 14/1
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΒ.....	77	13382	στό Καράτσι 18/1
ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277	ε. Τζέντα 15/1
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.).....	69	51705	πρός Άρνούμπα 30/12

ΝΑΪ'ΑΝΤ.....	75	35561	α. Ν. Όρλεάντ 20/1
ΝΑΤΑ.....	77	9359	ε. Λέγκχορν 21/1
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.....	53	3577	επωλήθη διάλυση
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207	πρός Σιγκαπούρη 17/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478	πρός Ίνδονησία 19/1
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478	ε. Κολόμπο 21/1
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	29700	α. Νόρβιλλ 10/1
ΝΕ΄ΡΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.....	71	1997	α. Έλκουσίνα 8/12
ΝΕΛΑ.....	66	12259	πρός Μπαγκλαντές 17/1
ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	πρός Βόλο 14/1
ΝΕΝΑ.....	74	39866	πρός Οδησσό 14/1
ΝΕΣΤΩΡ.....	82	37000	πρός ΗΠΑ 19/1
ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773	πρός Γιοκοχάμα 20/12
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	στό Έλ. Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605	πρός Γιβραλτάρ 9/1
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972	πρός Ρας Λανούφ 12/1
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494	πρός Ίταλια
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689	α. Σάρροχ 17/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601	ε. Πόρτ Βέντρες 13/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ.....	71	6737	πρός Μόντρεαλ 17/1
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769	πρός Ίταλια 13/1
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	74	44699	πρός Γιβραλτάρ 24/12
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ.....	70	6702	πρός Κέυ Γουέστ 31/12
ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	ε. Σάν Ντιέγκο 8/1
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.....	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	72	19162	ε. Νιούμπαν 15/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	74	56960	πρός Δ. «Αφρική» 1/1
ΝΙΚΥ.....	73	14667	πρός Σιγκαπούρη 12/1
ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	ε. Γιοκάι 19/1
ΝΙΝΗ.....	75	16629	ε. Βομβάη 12/1
ΝΟΡΘ ΒΑ΄ΙΣΚΑΟΥΝΤΣ.....	83	40300	πρός Κόρπους Κρίστι 14/1
ΝΟΡΘ ΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ.....	69	11148	πρ. «Γκόλντεν Σουάν»
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ.....	84	36300	πρός Κορέα 11/12
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854	πρός Λοριέντ 14/1
ΝΤΑ΄Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.....	70	4800	ε. Ριγέκα 8/1
ΝΤΑ΄Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ.....	70	4797	πρός Κων/πολη 8/1
ΝΤΕΒΟΝ.....	81	10076	ε. Άλεξάνδρεια 1/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ΄ΙΝΤ.....	74	14523	επωλήθη Άπω Άνατολή
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	πρός Ίσπανία 16/1
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	72	9710	ε. Μπλάφ 16/1
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.....	71	9049	ε. Μπαντζούλ 15/1
ΝΤΟΒΕΡ.....	81	13598	α. Κάδιξ 15/1
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17744	ε. Σέλα Χάβεν 16/1
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.....	78	15229	πρός Κόντινεντ 12/12
ΝΤΩΦΙΝ (δ.).....	68	999	πρός Ροστόκ 20/1

ΟΒΕΛΙΣ (δ.).....	77	31715	δ. Παναμά 8/1
ΟΘΩΝΗ (δ.).....	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 16/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	86	24253	α. Πασιρ Γκουιντάγκ 16/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ.....			
ΝΑΒΙΓΚΕ΄ΙΤΟΡ.....	86	35600	ε. Ν. Όρλεάντ 11/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ΄ΙΝΤ.....	86	24253	ε. Άλεξάνδρεια 31/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ.....	86	24253	ε. Τσίμπα 20/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600	πρός Μπουσάν 14/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ΄Υ.....	86	35600	πρός Ρότερνταμ 20/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ.....	86	35600	πρός Κολομβία 13/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600	πρός Κίεβ 7/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ΄ΙΤΕΡ.....	86	24253	ε. Φουκουγιμάμα 28/12
ΟΛΥΜΠΙΑ.....	66	3400	α. Ρόδο 24/12
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	71	9709	α. Φλάσσιγκ 19/12
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178808	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.).....	82	35417	πρός Αίγυπτο 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	77	14722	πρός Ίσπανία 30/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.....	77	14644	πρός Βισμάρ 10/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879	α. Άλεξάνδρεια 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ.....	84	17879	πρός Κατάνα 11/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.).....	74	18204	πρός Σαο Σεμπασιάνο 27/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ.....	77	14644	α. Ντουλούθ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ΄ΙΝΜΠΟΥΟΥ (δ.).....	75	43744	ε. Νάπολη 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	76	66259	α. Φόρ 22/12
ΟΛΥΝΘΙΑ.....	72	11946	μετ. «Όλιο» (π.)
ΟΡΑΜΑ (δ.).....	73	20768	πρός Μακείο 11/1
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946	επωλήθη
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ΄ΙΝΤ.....	83	20669	πρός Άμβέρσα 21/1
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΟΥΒ.....	73	8734	υπέστειλε κυπριακή
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.).....	70	17485	στό Μπαντάρ Άμπας
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).....	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	77	16505	α. Κόμπε 19/1
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).....	76	81106	ε. Πειραιά 15/1
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491	ε. Τσιτσούγκ 30/12
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237	πρός Χόγκ Κόγκ 11/1
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 19/12
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ.....	71	4995	στον Πειραιά 16/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.....	82	35127	πρός Κωνσταντίνα 11/1
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ.....	77	82207	ε. Τουμπάρδο 23/12
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ.....	72	39219	πρός Φλάσσιγκ 9/1
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	23693	ε. Βρέμη 18/1
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ.....	72	64355	πρ. «Ταγελί»
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	20784	α. Μάντρε ντε Ντέους 17/12
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.....	82	35127	πρός Τσάρλεστον 6/1
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545	α. Σιγκαπούρη 20/1
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ.....	80	11961	ε. Σακάι 17/1
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16640	επωλήθη
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.).....	86	17800	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 21/1
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	75	8960	α. Πειραιά 6/1
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.).....	80	42236	πρός Άλγερία 2/1
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198163	πρός Πειρά 8/12
ΠΑΡΘΕΝΩΝ.....	73	33991	πρός Τζέντα 11/1
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ.....	73	11783	ε. Άμβέρσα 19/1

ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355	πρός Βάρνα 9/1
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127	ε. Λε Χάβρη 20/1
ΠΑΣΙΘΕΑ.....	71	80225	πρός Σουμικ Μπαί 2/1
ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813	ε. Άκαμπα 18/11
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585	α. Θεσσαλονίκη 23/12
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ.....	85	25000	πρός Νιούπορτ 18/1
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).....	77	125947	α. Φουτζέιρα 14/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.....	71	16306	ε. Βενετία 7/1
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297	ε. Ίκονο 7/1

ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	πρός Άγκωνα 21/1
ΠΕΛΙΑΣ.....	67	1183	πρός Λαττάκιο 20/1
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	πρός Μαϊόμ 17/1
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	ε. Ραβέννα 19/1
ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ΄ΙΝΕΡ.....	70	1586	πρός Ρόδο 20/1
ΠΕΛΦΑΛ΄ΙΕΡ.....	82	2477	πρός Ταρτούς 15/1
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742	ε. Πειραιά 26/10
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 4/12
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624	ε. Άκαμπα 21/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399	α. Πειραιά 21/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	α. Πειραιά 22/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	πρός Βρέμη 20/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 141.....	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 144.....	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145.....	45	1594	δ. Γιβραλτάρ 15/1
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.).....	77	45755	πρός Νοβοροσιόκ 9/1
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	78	31368	πρός Σουέζ 24/12
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749	πρός Μπ. Άϊρες 19/1
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	75	13275	ε. Σιγκαπούρη 17/1
ΠΙΣΤΙΣ.....	81	24021	πρός Γιάννινα 20/1

ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ.....	73	4737	πρ. «Κλέα»
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768	α. Λομέ 7/1
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	16014	πρός Χόγκ Κόγκ 16/1
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852	πρός Ίσπανία 17/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194	α. Ύμουινεν 8/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	85	15880	πρός Ίσπανία 5/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976	πρός Βόλο 9/1
ΠΟΠΗ.....	67	11002	ε. Ίταζι 12/1
ΠΟΠΗ.....	71	5084	πρός Ματάντζας 23/12
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	α. Σαλβαδόρ 24/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691	α. Ν. Όρλεάντ 11/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	78	6300	πρός Πόρτο Ρίκο 15/1
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929	α. Μπαλμπό 16/1
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	α. Πόρτ Μαχ. Μπν Κασίμ 6/12
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724	πρός Κόλπο ΗΠΑ
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166	πρός Μιλάκι 18/12
ΠΥΡΓΟΣ.....	78	1592	α. Κόβν 18/1
ΠΥΡΡΟΣ.....	77	14072	ε. Νιούμα 9/1
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	πρός Βάρνα 1/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ΄Υ (δ.).....	77	18325	ε. Λεϊόες 20/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ΄Υ 2 (μ.).....	79	32023	πρός Μέγαρο 14/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ΄Υ 3 (δ.).....	78	69016	πρός Μέγαρο 7/1
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ.....	77	5802	πρός Ρότερνταμ 31/12
ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999	πρός Χάρκουρι 18/1
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	ε. Σέτε 17/1
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573	α. Πειραιά 19/12
ΡΕΓΚΙΟΥΛΟΥΣ ΣΤΑΡ.....	58	3985	διάλυση Γκαντάνι
ΡΕΝΕΣΙ.....	70	17116	πρός Σουέζ 19/1
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ.....	67	3999	πρός Βόλο 29/12
ΡΗΛΑ΄ΙΝΤ.....	77	9774	ε. Μασσάουα 18/1
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ΄Υ.....	70	15769	επωλήθη διάλυση
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ.....	65	8021	α. Γιβραλτάρ 9/1
ΡΙΚΙ (μ.).....	85	25250	ε. Κολούμπια βίβερ 11/1
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	ε. Τσιταγκόγκ 9/1
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	α. Άλεξάνδρεια 13/1
ΡΟΖΑΝΑ.....	78	11348	δ. Κων/πολη 11/1
ΡΟΥΛΑ.....	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ.....	74	13633	πρός Βελγιάς 23/12

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644	ε. Μπαγκόγκ 11/1
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490	ε. Λά Σπέζιο 16/1
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.).....	77	19742	πρός Χόγκ Κόγκ 17/1
ΣΑΝ Π.....	81	35522	πρός Σίδνεϊ 18/1
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	79	10600	πρός Μαϊόμ 17/12
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	71	9077	πρός Πόρτ Σάιτ 30/12
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	71	9084	πρός Κεμπιάνου 20/1
ΣΑΝΡΑ΄ΙΖ.....	75	1999	πρός Ουμά 15/1
ΣΑΞΕΣΟΡ ΙΙΙ.....	76	16993	α. Παρανάγουα 9/1
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402	πρός Βομβάη 22/1
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	πρός Λάγος 21/1
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ.....	73	9619	πρ. «Polnord»
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995	πρός Τζακάρι 18/1
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	76	81438	ε. Πειραιά 10/10
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	α. Νιούμ 4/1
ΣΗ ΚΕΝ.....	75	15223	πρός Κόλπο ΗΠΑ 6/1
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767	α. Θέουτε 23/12
ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥΤ.....	72	3018	πρ. «Lindenwood»
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.).....	74	17724	ε. Γένοβα 21/1
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465	πρός Ίσπανία 16/1
ΣΙΔΩΝ.....	66	2202	άρχει Χαλκίδα

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9941	πρός Πακιστάν 15/1
ΣΙΑΒΕΡ Α΄ΙΜΠΕΞ.....	76	11866	πρός Όζκα 10/1
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272	δ. Π. Σάιτ 17/1
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ.....	84	13750	πρός Μαροκάμπα 25/12
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ΄ΙΝΤ.....	77	11272	πρός Μπαλμπό 16/1
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ.....	78	11272	ε. Ν. Μαγκαλόρ 4/1
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ.....	75	8981	πρός Ίβαν 6/1
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	ε. Γκνιάνσκ 17/1
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911	α. Κάδιξ 10/1
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	α. Έλκουσίνα 16/12
ΣΙΦΝΟΣ Α΄ΙΛΑΝΤ.....	85	10511	ε. Μ. Μαγκάνου 14/1
ΣΚΑΠΓΟΥ΄ΙΝΤ.....	70	9077	ε. Γιοκοχάμα 19/12

ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899	ἀργεΐ Χαλκίδα	ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Ἡράκλειον 21/1
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	μετ. «Cassandros» (κ.)	ΦΑΔΕΡ	77	17323	πρός Τύνιδα 16/1
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Χιούστον 11/1	ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Ἑλλάδα 4/1
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός Δοκάρ 13/1	ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Τζέμπελ Ἄλι 9/1	ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Πόρτ Καρτιέρ 8/12
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Β. Θάλασσα 10/1	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ε. Γουλιμγκιον 19/1
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	πρός ΗΠΑ 17/1	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Γιβραλτάρ 17/1
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Κουσάν 9/1	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Χόγκ Κόγκ 16/1
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Μαντράς 11/1	ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός ΗΠΑ 10/1
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Ἀφρική 1/1	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Γκάνδη 6/1	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρός Ρότερνταμ 1/1	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ Ι	83	17217	πρός Παλέριο 20/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Γιοκοχάμα 14/1	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049	ε. Καοσιούγκ 31/12
				ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/1
				ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙV	84	19049	ε. Κινούρα 18/1
				ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	ε. Σιγκαπούρη 18/1
				ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22577	μετ. «Μαίρη Μ.» (ε.)
				ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	σιγή Σιγκαπούρη 18/12
				ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Φουτζέιρα 9/1
				ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Π. Ὀρντάζ 16/1
				ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	ε. Φιλαδέλφεια 13/1
				ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ἀργεΐ Πειραιά
				ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974	σιγή Ν. Ὑόρκη (ἀποθήκη)
				ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρός Πειραιά 11/1
				ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Μαρόκο 10/1
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Κορέα 21/1
				ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Βανκούβερ 4/1
				ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Πειραιά 10/1
				ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Πόρτ Ἀρθουρ 7/1
				ΦΟΙΝΙΞ (δ.)	72	2895	πρός Πειραιά 12/12
				ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ	58	10340	ἀργεΐ Πειραιά
				ΦΟΡΟΥΜ Α'ΙΛΑΝΤ	76	18933	πρός Νιουπορτ 12/1
				ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Σιγκαπούρη 18/1
				ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	πρός Πειραιά 17/11
				ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός ΗΠΑ 14/1
				ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	σιγή Χώρ Ἄλ Ζουμπάιρ
				ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	77	48938	πρός Χώρ Φακάν 3/12
				ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	ε. Σάουθεντ Ἀνκοράτς 10/1
				ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	πρός Τζακάρα 1/1
				ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Κόλπο ΗΠΑ 12/1
				ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρ. «Domina»
				ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	ε. Μπαγκόγκ 3/1
				ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	μετ. «Ace Frosty» (μ.)
				ΦΡΟΣΤΥ	73	6680	πρός Ἀκαμπα 19/12
				ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	α. Πειραιά 14/1
				ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928	
				Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	πρός Μαντράν Ἀμπάς 10/1
				ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ	77	39366	α. Ν. Ὀρλεάνη 5/1
				ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Ροζαρίτο Τέρμιναλ 10/12
				ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ	69	8064	πρ. «Μακρήφερ»
				ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	α. Πειραιά 4/1
				ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	πρ. «Μακφρόστ»
				ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	πρός Γιβραλτάρ 16/1
				ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527	πρός Γιβραλτάρ 18/1
				ΧΛΩΗ	82	36202	πρός Νιούκασλ 8/1
				ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	πρ. Ἀγγλία 22/1
				ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Χιούστον 14/1
				ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	πρός Τζέντα 19/1
				ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Βέρρι 27/12
				ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1988, περιλαμβάνει:

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

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

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

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

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

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

δ = δολάρ
πρ = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετενομαδόθηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	πρός Πειραιά 28/1
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Λάς Πάλμας 27/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρός Ίσπωνία 16/1
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	πρός Σάντος 6/1
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	πρός Πειραιά 13/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Μπάρν 6/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Χιούστον 2/2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Χιούστον 30/1
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Ν. Όρλεάνη 22/1
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Μανίλα 2/2
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Άκαμπα 20/1
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Μπανάνα 28/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρός Ρίο Ίανέιρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	α. Καραϊσι 20/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	πρός Αύγουστα 3/2
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	δ. Π. Σαϊό 11/2
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	πρ. «Αδελφότης»
ΑΕΛΩ	78	36548	πρός Άντεν 24/1
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Λουάντα 21/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	πρός Άλγέρι 31/1
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Ν. Χάβεν 5/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Σκώ 9/2
ΑΘΗΝΙΑΝ			ε. Βομβάη 5/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	πρός Ίνδονησία 8/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Μπαχραϊν 5/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	πρός Χορμούζ 6/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Μαντράς 6/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Γιβραλτάρ 7/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Γιβραλτάρ 452
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Ράντες 2/2
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	πρός Σαφάγκα 2/2
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	α. Φουτζέιρα 16/8
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	ε. Σουέζ 11/2
ΑΊ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρός Γιάνμπου 2/12
ΑΊ'ΛΑΣ	72	16235	πρός Κωνσταντίνα 20/1
ΑΊ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	δ. Ντόβερ 30/1
ΑΊ'ΝΤΑ (κ.)	72	13935	ε. Ν. Όρλεάνη 30/1
ΑΊ'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρός Μιζουσίμπα 6/2
ΑΊ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΊ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός Σιγκαπούρη 20/1
ΑΊ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	αργεί Πειραιά
ΑΊ'ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	11133	πρός Νιγηρία 28/1
ΑΊ'ΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρός Ίνδονησία 17/1
ΑΊ'ΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	δ. Παναμά 3/2
ΑΊ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρός Τζέντα 10/2
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	πρός Κακογκάβα 29/12
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Ν. Όρλεάνη 31/1
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	μετ. «Όντιάννα Η.» (κ.)
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868	α. Μπρέικ 31/1
ΑΚΡΟΝ	72	62701	πρός Ρότερνταμ 20/1
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρός Μεξικό 20/1
ΑΚΤΗ	77	14998	πρός Καλλάο 2/2
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	ε. Φόξ 4/2
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	στών Περισκό 8/2
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	ε. Γδύνα 31/1
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρός Πόρτ Άρθουρ 2/1
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	ε. Σαγκάη 31/1
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	πρός Άμβούργο 3/2
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	δ. Γιβραλτάρ 10/2
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	πρός Λαύρι 2/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Λέ Χάβρη 9/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρός Μπαγκκόκ 3/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	ε. Ρας Τανούρα 9/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			πρός Τζέντα 2/2
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	μετ. «Karterados II» (Όνδ.)
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	στέ Βηρυτό 29/1
ΑΛΕΞΕΥ II (κ.)	65	1219	ε. Μπρινζίπορτ 7/2
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	ε. Πειραιά 4/1
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Ρίο Γκράντε 6/2
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	α. Άργεντινή 10/2
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Πειραιά 13/12
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	διαγράφεται
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	ε. Βανκούβερ 4/2
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511	ε. Οριστόνο 6/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρός Λιβύη 26/1
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	στο Ούλσάν
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	υπέστειλε κυπριακή
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρός Ρότερνταμ 28/1
ΑΛΤΙΣ (μ.)	70	2601	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/1
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	πρός Κωνσταντίνα 25/1
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Λάρνακα 7/2
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584	πρός Αυστραλία 1/2
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	α. Χόγκ Κόγκ 6/2
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	ε. Λίτλετον 11/2
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	ε. Ρότερνταμ 11/2
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	πρ. «Εύα Π.»
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	62	43253	μεταφορές Περισκό
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	83	25649	α. Μπελίζ Σίτι 21/1
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μετ. «Binta» (π.7)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	πρός Τζέντα 11/2
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	πρ. «Patricia Trader»
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	

ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	ε. Ταϊσούγκ 23/1
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές*
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	α. Σιγκαπούρη 7/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δ. Μιρουνμπούτελ 8/2
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρός Μάιχα 28/1
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Ούλσάν 26/12
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρός Καλαί 30/1
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρός Κόρπους Κρίστι 14/1
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	ε. Ταρραγκόνα 1/2
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Ρουμανία 30/1
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Πειραιά 8/2
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Βομβάη 11/2
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	ε. Μπαντάρ Σαχίνι Ρεζάι 19/1
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	πρός Γκντάσκ 26/1
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/2
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Βενετία 9/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΊΤ Ν. (κ.)	86	22273	δ. Γιβραλτάρ 3/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	δ. Μπρουνμπούτελ 2/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	στο Μπαντάρ Άμπας 7/1
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Σιγκαπούρη 16/12
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	στο Σουέζ
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Βομβάη 13/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	πρός Ρότερνταμ 28/1
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Βανκούβερ 6/2
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Ρίο Γκράντε 7/2
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	πρός Μανίλα 9/2
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρός Ίσπωνία 18/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	ε. Πειραιά 4/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	πρ. «Secil Argentina»
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1598	α. Καέν 8/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΊΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβούργο 13/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	ε. Πειραιά 9/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	δ. Παναμά 25/1
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Σάο Φρανσίσκο 1/2
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	87	37640	ναυπηγ. Ρίο Ίανέιρο
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Πειραιά 1/2
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Πειραιά 31/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Κάδιξ 2/2
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			α. Χιούστον 6/2
ΤΣΑΛΑΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 5/1
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	στο Μπρέμερχόβεν 10/2
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003	πρός Γιοκοχάμα 23/1
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	στην Άμβέρσα 13/2
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	ε. Γιάνδη 10/2
ΑΡΓΩ (κ.)	73	13265	ε. Νιουπορτ 11/2
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	80	13037	πρός Χιούστον 9/2
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)			πρός Λούι Τέρμινα 23/1
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			δ. Π. Σαϊό 4/2
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	ε. Σάντος 9/2
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	ε. Λέγκχορν 2/1
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	ε. Άμβέρσα 9/2
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρ. «Ibn Durai»
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	πρ. «Μπάννερ»
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	πρός Κάμπος 25/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	αργεί Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	δ. Παναμά 4/2
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Σ. Ναζέρ 9/2
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Ντάρμπαν 25/1
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	πρ. «Άρτεμις»
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρός Ν. Όρλεάνη 7/2
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρός Βομβάη 17/1
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	μεταφορές Περισκό
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	α. Μπαντάρ 3/1
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρός Πόρτ Σουδάν 20/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Βαλπαράϊζο 7/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	πρός Άκαγιούιλα 22/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	ε. Πειραιά 6/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	ε. Μπ. Σαχίνι Ρεζάι 6/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρός Ίταλία 7/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437	πρός Γιοκοχάμα 16/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρός Κωνσταντίνα 27/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Ίντσόν 7/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΊΝΤ	78	38467	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	πρ. Βανκούβερ 18/1
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρός Σευέλλες 16/1
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Ν. Όρλεάνη 9/2
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	πρός Γιβραλτάρ 8/1
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	ε. Άλκαθίρας 20/1
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρός Κασσιόγκ 8/2
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	πρός Πόρτ Κέλαγκ 17/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	πρ. «Άγια Μαρτίνα»
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	δ. Γιβραλτάρ 8/2 *
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	ε. Λεμεσό 11/2
ΒΑΊ'Ν (δ.π.)	65	13408	στο Κούρε 12/2
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	

BANNA (κ.)	68	16258	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/11
BANYA H. (κ.)	73	18064	ε. Ζιγκάκ 24/1
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Ρουέν 19/1
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	προς 'Ιαπωνία 8/1
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	προς Ταϊβάν 4/1
ΒΕΒΕ'Υ' (κ.)	71	9657	προς Μπεϊζζάνη 16/1
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981	α. 'Ησι Λόντον 13/1
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/1
ΒΕΝΤΙΟΥΡ	67	37722	στο Χάρκ 'Αϊλάντ
ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Πειραιά 31/1
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	προς 'Ακίτια 28/1
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Ν. 'Αμερική 20/1
ΒΙΚΜΑΝ (κ.)	76	10801	α. Μπαλμπόα 2/2
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Τόκχ Μπαχάρ 12/1
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	α. Τρούμπις 5/2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (μ.)	65	15738	υπέστειλε ελληνική
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	προς Βένιτσιλις 9/1
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	στο Χόγκ Κόγκ 13/2
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Σεβίλλη 28/1
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Κόνακρου 31/12
ΒΡΥΣΣ (κ.)	74	8915	προς Λιβύη 30/12
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	15599	ε. 'Αμβέρσα 14/2
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	ε. Π. Καμπέλλο 22/1
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Λισαβόνα 25/1
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	προς 'Οδηρό 22/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	πρ. «Great Ocean»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Πειραιά 5/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Π. Λα Κρούζ 9/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	15599	προς Νιούπορτ 27/1
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023	προς Βιτόρια 21/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	δ. Κωνσταντή 21/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	προς Σιγκαπούρη 30/1
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΙΟΥΡ			
(δ.κ.)	69	13161	στο Χορμούζ 26/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/2
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	ε. Τσιταγκόγκ 24/1
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. 'Αδουαίβ 13/2
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Γιβραλτάρ 6/2
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΝ (κ.)	71	12256	προς Καγκοσίμιο 4/2
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Γιούρπορτ 7/2
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Κολόμπο 5/2
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	προς Μπαχραϊν 31/1
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	προς Λάρνακα 23/1
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764	α. Χιούστον 21/1
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 9/2
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Σουέζ 10/2
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	προς Χοντίντνα 21/2
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	Ψψωσε 'Ελληνική
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Βενετία 10/2
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	προς Μίνα Καμπούς 14/1
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μηχ.)	68	81257	προς Χορμούζ 12/1
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	ε. Κοτόν 6/2
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Φουτζέιρα 11/2
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (π.)	77	10460	α. 'Αμβέρσα 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148	στο Σαλβαντόρ 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	δ. Παναμά 10/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Χιούστον 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ (π.)	77	11733	Ψψωσε ελληνική
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΙΟΥ (π.)	68	9812	μετ. «Twins Beaty» (π.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Ν. 'Υόρκη 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Μποναβεντούρα 20/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Κωμά Μπαϊ 31/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	προς Γιοκοχάμα 21/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Καράτσι 18/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Μασσαλία 2/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	δ. Παναμά 4/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ			
(π.)	79	13005	α. Κολομπία ρίβερ 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	δ. Παναμά 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	δ. Παναμά 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	προς Χοντίντνα 23/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Πειραιά 6/2
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	ε. Σάντος 2/2
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	προς Ρίο Χάινα 22/1
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	προς ΗΠΑ 27/1
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	προς Κουβέιτ 16/1
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	ε. Φιλαδέλφεια 5/2
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Σάν Βινσέντ 14/1
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Μασσαλία 10/2
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	προς Γιοκοχάμα 27/1
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	α. Σαγκάη 2/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Βανκούβερ 30/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Κερνέχ 7/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ			
(δ.κ.)	73	2219	ε. Φρήπορτ 24/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	προς Ν. 'Ορλεάνη 11/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Γιουρπορτ 12/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	προς Ποχάγκ 2/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Ρας Τανούρα 28/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Σιγκαπούρη 29/12
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. 'Ομσάγκ 8/2
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278	ε. 'Αλεξάνδρεια 27/1
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	α. Σαντάν 8/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Χιούστον 2/2
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	προς Σαγκάη 29/12
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Μιζουράτα 24/11
ΔΑΜΟΝ	74	20712	α. Σιγκαπούρη 15/1
ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	πρ. «Cadmus»
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	προς Πασιρ Γκουιντάνκ 15/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	προς Φορταλέζα 27/1
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	προς Πόρτο Βέσμε 28/1
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Σασέμπο 29/1
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Σιγκαπούρη 18/1
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	ε. Φόξ 7/2
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. 'Αλγκεθίρας 31/1
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	προς Ταϊβάν 16/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Μαντρά Σαχίντ Ρεζάι 24/1

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Κόρπους Κρίστ 18/1
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Μόγκλα 2/2
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	προς Γένοβα 26/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	προς 'Ιαπωνία 22/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Μπροντκί 11/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Γκάλβεστον 20/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Σάλλομ Βόε 11/2
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	προς Μπουσάν 29/12
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	προς Σουρινάμ 26/1
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Ροζόριο 3/2
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	στο Πόρτ Μωχ Μπιν Καϊμ 28/1
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	ε. Π. Καμπέλλο 26/1
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	α. 'Αμβούργο 13/2
ΕΛΠΙΣ	82	30564	προς Κόρπους Κρίστ 8/2
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Μπρισμπαϊν 9/2
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Σιγκαπούρη 9/2
ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	πρ. «Santow III»
ΕΜΠΡΕΣ (Μηχ.)	65	8187	α. Λάρνακα 10/2
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	α. Σακά 6/2
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355	ε. Βομβάη 31/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	δ. Παναμά 1/2
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	ε. Παναμά 1/2
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Παναμά 1/2
ΕΠΙΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Σιγκαπούρη 9/12
ΕΠΙΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	α. Ν. 'Υόρκη 4/2
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	α. Χόγκ Κόγκ 2/2
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	προς Περσικό 24/1
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 4/2
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	μετ. «Coral» (κ.)
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Πειραιά 8/1
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/1
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	προς Μπερμπερά 23/1
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	α. 'Αλεξάνδρεια 8/2
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	μετ. «Esperia» (π.7
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	ε. Μόγκλα 5/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Τουρκία 8/2
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Ντάρμπαν 20/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	ε. Φουτζέιρα 4/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Λά Σπέζια 4/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	ε. Νάντν 9/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	79	29875	προς Βιτόρια 14/1
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	77	29875	ε. Βαλτιμόρη 10/2
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Μπαρ 7/2
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Σιγκαπούρη 6/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Λουάντα 3/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Ρόττερταμ 10/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Κίνα 21/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	πρ. «Mara»
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς 'Αρούμπα 3/2
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Αίγυπτο 9/2
ΕΥΡΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/2
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Χουάγκου 6/1
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	α. Βαλλέττα 5/2
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Λά Γκουλέτ 8/2
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	α. Πειραιά 10/2
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	προς Μπαντρά 'Αμπας 1951
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	προς Χάρ Φακόν 2159
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Φόξ 10/2
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Χόγκ Κόγκ 10/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Λός 'Αντζελες 4/2
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Ν. 'Υόρκη 9/2
ΗΒΗ	79	16379	δ. Ντόβερ 12/2
ΗΡΑ	79	16390	α. Λειζόρε 29/1
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Ρινέκα 30/1
ΗΡΩ	76	17129	α. Ντάρμπαν 11/2
ΗΣΤ ΓΚΛΟΡΥ	68	10397	ε. Σιγκαπούρη 5/2
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Κουανσάν 28/1
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς 'Αλγερία 5/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076	α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Μπαρ Μπλάνκα 2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	προς Κόρεα 1/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Βαούρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	προς Κερνέκ 28/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/2
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Μομπί 10/2
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	πρ. «Ocean Loy»
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Βενετία 8/2
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Πειραιά 1/2

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ			
(κ.)	82	15296	ε. Σιγκαπούρη 9/2
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Ουμ Σάιντ 6/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	προς 'Αχλάδι 29/1
ΘΕΟΜΩΤΩΡ	73	31585	προς Νοβορόσκι 19/1
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	πρ. «Rhode Island»
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	προς Ν. 'Αφρική 5/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	ε. Φιλαδέλφεια 5/2
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Πειραιά 1/2
ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333	προς Κασσιόγκ 28/1
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	ε. Αύγουστα 7/2
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. 'Οριτάνο 4/2
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρ. «Ocean Loy»
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Γκιζάν 22/1
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.)	80	13026	ε. Ζιγκάκ 10/1

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	προς Μπαγκόγκ 20/1
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	προς Σιγκαπούρη 14/8
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Α.)	83	17066	προς Χιούστον 9/2
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Λός Πάμπος 1/2
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	δ. Ντόβερ 12/2
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/2
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	προς Κωνσταντίν 26/12
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	προς Ντούρρες 21/1

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ			
(Μ.)	67	16098	α. 'Αμβούργο 4

ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	πρός Ν. Αφρική 6/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	πρός Πόρτ Σουδάν 24/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	πρός Ματάνζας 24/12
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	80	30649	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/1
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Κάντα 11/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Φιλαδέλφεια 10/2

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993	επιβλήθη διάλυση
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμερρά 6/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Μπαχαράιν 10/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.)	74	17135	ε. Αμβούργο 16/1

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	ε. Σιγκαπούρη 26/1
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρός Σουέζ 24/12
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	ε. Ντουαρνενέζ Μπαϊ 9/2
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	α. Πειραιά 9/2
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	71	19459	πρός Σιγκαπούρη 28/1
ΚΑΤΙΑ	71	4940	πρός Νιάρμαν 29/1
ΚΑΤΙΑ Κ.Π.Ι.	57	1324	αργεί Σ. Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Ρόττερνταμ 18/1
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	πρός Σμύρνη 25/1
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Γιβραλτάρ 952
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Τσιταγκόν 3/2
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Ματάνζας 23/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	δ. Παναμά 29/1
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Πόρτ Κέλαγκ 22/1
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Θέουτα 21/1
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	επιβλήθη αλλοδαπούς
ΚΕΝ ΣΗ (π.)	74	9288	επιβλήθη αλλοδαπούς
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	α. Βανκούβερ 9/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	πρός Κολομβία 21/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Αμβέρσα 13/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Πειραιά 10/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Χουάγκου 27/1
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	δ. Ντόβερ 28/1
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρός Κιούγκ 18/5
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79989	πρός Φουτζέιρα 26/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	πρός Ουλσάν 7/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Μόκχα 9/11
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Χάιφα 11/1
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Βοστώνη 12/1
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	ε. Παντζάγκ 19/1
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ (Μηχ.)	72	9824	επιβλήθη αλλοδαπούς
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Άντεν 25/1
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 17/1
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρός Βραζιλία 23/1
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	α. Παντζάγκ 2/2
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Ιαπωνία 4/2
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μηχ.)	78	9862	ε. Ουμά Σαίνι 4/2
ΚΟΡΥ	77	33509	δ. Γιβραλτάρ 11/2
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Ν. Όρλεάν 9/2
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σιλικάπ 1/2
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βανγκαί 10/2
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Νάτιερ 7/2
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Μπαντάρ Άμπας 17/1
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	ε. Σιγκαπούρη 31/1
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Λάγος 21/12
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Ντουάλα 19/1
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	πρός Λά Νουβέλ 2951
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Λειξόες 752
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	ε. Τζουμπάιλ 9/2
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	ε. Κολόμπο 10/2
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443	ε. Μπορντό 2851
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (κ.)	77	36411	πρός Γιβραλτάρ 29/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολη 25/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Ρόττερνταμ 18/12
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρός Ταρτούς 3/2

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Ματάγκας 23/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Νιρογκέντα 752
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	πρός Ιαπωνία 1/1
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	δ. Παναμά 7/2
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	ε. Μπέντι 22/1
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρός Λουάντα 21/1
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	πρός Περισκό 16/1
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΣ (κ.)	73	8558	δ. Γιβραλτάρ 5/2
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Βομβάη 8/1
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	ε. Βηρυτό 1/2
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρός Βομβάη 24/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	πρός Μπαντάρ Άμπας 19/1
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	ε. Φουτζέιρα 23/1
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρός Φουτζέιρα 18/12
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Λάγος 21/1
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	α. Βαρκελώνη 5/2
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	ε. Μπέρτα 23/12
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	δ. Σουέζ 7/2
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Πόρτ Βέσμε 352
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 8/2
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	α. Ρουέν 6/2
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Γιβραλτάρ 14/1
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	α. Χορμούζ 14/10
ΛΕΙ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρός Νικαράγουα 22/1
ΛΕΙΘΕΟΣ (μ.)	63	10617	ε. Κων/πολη 25/1
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	ε. Κουτιούμπνια 31/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	δ. Σουέζ 2/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Μαπούτο 10/2
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ΕΤΑ Νιούπορ 15/2
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Σάουτα 4/2
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Άσνιον 10/1
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Άμπιζάν 5/1
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	πρός Κωνσταντίνα 30/1
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Μπάρ 3/2
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Νιάρ ες Σαλάμ 4/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	α. Βαρκελώνη 952
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Νιάρμαν 19/1
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Πειραιά 6/2
ΛΙΑΥ (π.)	71	8799	α. Βομβάη 5/2
ΛΙΑΝΑ (κ.)	70	5926	πρός Μπέρτα 11/1
ΛΙΜΠΕΛΛΕ (π.)	69	17872	α. Λονδίνο 12/2
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α.Π.	68	90979	πρός Πόρτ Κελάγκ 30/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	α. Χουάγκου 22/1

ΛΙΤΣΑ Ν.Κ.)	74	3256	ε. Ρουέν 8/2
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ. Μηχ.)	76	160420	ε. Μπαχαράιν 4/2
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547	διάλυση Πακιστάν
Μ. ΣΚΟΥΤΡΗΣ (μ.)	80	6448	α. Αϊμάν 25/7/86
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	πρός Ίντσον 25/1
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Τρομπέτας 9/2
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Άκαμπα 27/12
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Αμβέρσα 9/1
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρός Τρίπολη 5/1
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.)	68	35987	δ. Κων/πολη 21/1
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	ε. Μονρόβια 31/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	πρός Πειραιά 352
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Μπαντάρ Άμπας 24/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Ρίο Τανέιρο 28/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ.Κ.)	73	18892	ε. Γιοκοχάμα 11/2
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 20/8
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Γιοκοχάμα 11/2
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρός Ματράνι 26/1
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάν 4/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορέ Περισκό
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Πλάμπερ Σάουνι 10/2
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	α. Πειραιά 22/8
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Ν. Όρλεάν 1/2
ΜΑΡΙΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	πρός Λας Πάλμας 3/2
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός Νοβοροσίσκ 12/1
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Τζουμπάιλ 28/1
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	α. Ρας Σουκχέρ 30/1
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167	επιβλήθη Έλληνες
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	πρός Ιαπωνία 8/2
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Γένοβα 9/2
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Πειραιά 8/2
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	ε. Σιγκαπούρη 5/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρός Πασιρ Γκουινγκ 23/1
ΜΑΡΠΕΣΣΑ (π.)	64	5916	μετ. «Μήλος Χ.» (Κεάλ.)
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Σάφι 2/2
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.Κ.)	73	15498	ε. Λάγος 26/1
ΜΑΤΕΖΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Λός Άντζελες 8/2
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	δ. Παναμά 9/2
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. Σαγκάι 1/2
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Βαρκελώνη 10/2
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρός Σιγκαπούρη 3/2
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Μουισούρε 8/2
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Γιοκοχάμα 10/2
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Χόγκ Κόγκ 11/2
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	α. Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Δουνκέρκη 9/2
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Βαλτιμόρη 6/2
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	πρός Βενεζουέλα 30/1
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Σιγκαπούρη 8/2
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Κόπερ 8/2
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρ. «Copperham Cross»
ΜΗΤΕΡΑ ΣΩΤΗΡΙΑ (κ.)	72	8372	προσάρξε Κορούνα 25/1
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	πρός Σαγκάι 11/1
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Ναγκόγια 5/2
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246	διάλυση Πακιστάν
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	πρός Καναδά 30/1
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάν

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	δ. Σουέζ 9/2
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Ν. Όρλεάν 4/2
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρός Καμρά 29/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	α. Χιούστον 29/1
ΜΗΝΟΜΟΥΝΗ (κ.)	68	31507	ε. Στάνττρουπ 9/2
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρός Μπόνου 8/1
ΜΟΝΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περισκό 3/7
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	πρός Όραν 25/12
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 30/12
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	δ. Παναμά 3/2
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Χάμπτον 4/2
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορέ Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	πρός Κωνσταντίνα 30/1
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Μανφρεντόνια 9/2
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	πρός Άλεξάνδρεια 29/1
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	επιβλήθη Έλληνες
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Τάμπα 28/1
ΜΠΕΛΛΑΚΑΦ	68	9441	ε. Μπιζέρτα 1/2
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	αργεί Πειραιά
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	πρός Κίνα 1/1
ΜΠΙΛΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	πρός Τομπρούκ 25/1
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Σάντος 27/1
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.)	74	126413	ε. Φουτζέιρα 62
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	ε. Ουλσάν 20/12
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	δ. Πόρτ Σαίξ 6/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μ.)	65	5060	πρός Μάλτα 11/12
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	ε. Λειξόες 8/2
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	α. Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	πρ. Μέγαρο 2/2
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Ριγίκα 9/2
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	πρός Ν. Όρλεάν 28/1
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Μπότγουιν 7/2

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ(η).....	74	10250	α. Μπωμόν 24/1
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.....	78	13889	πρός Αυστραλία 4/2
ΝΑ'Ι'Α (κ.).....	70	9069	πρός Μιζουράτα 28/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ.....	72	18723	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζαϊ 22/1
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ(κ.).....	80	10982	ε. Ντεβονπορ 5/2
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.).....	70	16224	α. Καράσι 29/12
ΝΕΒΑΔΑ (κ.).....	68	14569	πρ. «Marilyn L»
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.).....	74	39018	πρός Γιβραλτάρ 12/2
ΝΕΟΣ (κ.).....	71	9082	πρ. «Νεότης»
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.).....	71	12202	α. Λειξόες 7/1
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.).....	70	9247	ε. Βομβάη 10/2
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ).....	63	5955	πρός Τραπεζούντα 24/1
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.).....	73	9842	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΝΙΚΑΣ (Όνδ.).....	73	20328	δ. Σουέζ 22/1
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ.....	76	35567	α. Ν. Όρλεάν 29/1
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.).....	75	11462	πρός Κουϊντίκτο 7/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.).....	75	61000	α. Χιούστον 24/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.).....	69	1473	ε. Πειραιά 10/2
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.).....	68	2213	α. Μανφρεντίνο 8/2
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).....	86	24843	πρός Μπαγκκόκ 9/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.).....	68	16112	α. Χιούστον 29/1

ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Χιούστον 4/2	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Φουτζέιρα 10/2
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Κουίντερο 28/1	ΠΑΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	σιό "Ησι Λόντον 9/2
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6	ΠΑΛΑΤΙΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρόσ Σιγκαπούρη 8/7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περσικού	ΠΑΛΑΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	πρόσ Καραϊβική 5/2
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Σιγκαπούρη 7/2	ΠΑΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Μομπιλ 15/1
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	ε. Πειραιά 9/2	ΠΑΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Άμπιζάν 30/12
ΝΙΟΒΗ	75	65803	α. Χάρπτον 4/2	ΠΑΛΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	πρόσ Λιβύη 18/1
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Μ (κ.)	70	9907	πρόσ Τρίπολη 21/1	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Σεισιουμάλ 4/2
ΝΟΒΕΛΟΥ (δ.κ.)	73	117178	πρόσ Ρας Τανούρα 10/12	ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	αργεί Κίμωλο
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	πρόσ Σιγκαπούρη 17/12	ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	σιό Χάρκν "Αϊλαντ"
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρόσ Δ. Αφρική 16/1	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	πρόσ Σιγκαπούρη 22/1
ΝΟΡΘΜΑΝ (κ.)	78	12238	ε. Γιοκχόμα 11/2	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	σιό Φουτζέιρα 30/7
ΝΟΤΟΣ (δ.κ.)	73	75049	ε. Σιγκαπούρη 8/2	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Άλεξάνδρεια 6/1
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	πρόσ Καζαμπλάνκα 3/2	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	ε. Λα Παλις 27/1
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	α. Σιγκαπούρη 11/1	ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Λα Σπέζια 2/2
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρόσ Φιλιππίνες 1/2	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρόσ Φιλαδέλφεια 29/1
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	δ. Παναμά 8/2	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Κπέμε 28/1
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	πρόσ Κασίμα 8/2	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	πρ. "Gesalina"
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	δ. Παναμά 5/2	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	πρόσ Ρίτσαρντς Μπαϊ, 17/1
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 18/1	ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	σιό Σιγκαπούρη 23/1
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	σιό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	σιό "Άλεξάνδρεια 8/2
ΝΤΟΝΑ ΔΟΥΛΑ	70	17355	πρόσ Ρεσίφ 2/2	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	ε. Βομβάη 30/1
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρόσ Φορταλέζα 1/2	ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρ. "Corina"	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	α. Σιγκαπούρη 7/2
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Λέγκορν 1/2	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	πρόσ Βενεζουέλα 21/1
ΞΙΠΟ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	πρόσ Λιβύη 26/1	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Τσίμπα 28/1
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Σιγκαπούρη 14/1	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	πρ. "Γιούσιον"
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	πρ. "Θερμαϊκός II"	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	πρ. "Γιούσιον"
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	πρόσ Λάγος 26/1	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Τζαϊτίσσαν 9/2
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	πρόσ Ταρτούς 25/1	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Καλκούτα 2/2
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Βαλλέττα 31/1	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	α. Νιού Χάβεν 852
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Άμβέρσα 12/2	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρόσ Μπαντάρ Άμπας 15/12
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρόσ Άλεξάνδρεια 30/1	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Χουέιβα 3/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	αργεί Πειραιά	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	πρόσ Φορμάντλ 6/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Ντάρμπαν 10/2	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	ε. Αϊστον 8/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	αργεί Πειραιά	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Ντάρμπαν 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Σαλόμ Βόε 3/2	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	δ. Νιόβερ 12/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Τζουέμα 8/2	ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	πρόσ Κούβα 27/1
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	ε. Σάουτα 4/2	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Λάγος 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Ν. Υόρκη 9/2	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Ν. Ορλεάνη 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Ν. Υόρκη 8/2	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Ν. Υόρκη 6/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	δ. Ντόβερ 6/2	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	α. Βανκούβερ 8/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	πρόσ Κούβα 27/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	αργεί Πειραιά	ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	ε. Πόρτ ντίε Μπουκ 5/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ Κ.	78	33508	α. Λός "Αντζελες 4/2	ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	ε. Ν. Υόρκη 26/12
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	πρόσ Βερρακρούς 23/1	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	πρ. "Tri Hegagon"
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	πρόσ Μπαντάρ Άμπας 31/1	ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ (δ.Καύ.)	67	2838	δ. Σουέζ 5/2
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	α. Ντάρμπαν 3/2	ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΟΣΤ (π.)	60	4820	πρόσ Φαλκλάντς 8/1
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	α. Καρατίς 24/1	ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	αργεί Πειραιά
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	σιό Τζιμποουτί	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρόσ Άμπουρ 31/1
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Χιούστον 8/2	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573	ε. Λάγος 2/1
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ	76	11477	σιό Ζήμπραγκε 11/2	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	πρόσ Ρίο Τανέιρο 18/1
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	πρ. "Παναγικόλας"	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	δ. Νιόβερ 12/2
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Βατούμ 8/2	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Χιούστον 25/1	ΡΙΖΑΛ (π.)	77	39562	ε. Ν. Ορλεάνη 9/2
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	πρόσ Μπουσίερ 18/12	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρόσ Ισπανία 26/1
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	ε. Ακόμα 27/12	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	πρόσ Θεσσαλονίκη 15/1
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Τζέντα 1/2	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	σιό Φουτζέιρα 9/2
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΥΥΒ (κ.)	73	8734	ύψωσε ελληνική	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Άνκόνα 8/2
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	α. Χιούστον 19/1	ΡΟΥΥΣ (δ. Ονδ.)	70	1598	πρόσ Γκιζάν 31/1
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΣ (δ.κ.)	75	176009	σιό Χορμούζ (άποθήκη)	ΡΟΥΥΣΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	πρόσ Ινδία 29/1
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΣ	84	13852	ε. Κουίνγκντά 28/1	ΡΟΥΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Γουάνι Φεϊράν 3/2
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρόσ Κιούγκα 8/5	ΡΟΥΥΣ ΤΣΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Λας Παλμας 8/2
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	ε. Τσίμπα 11/2	ΡΟΥΜΠΝΙ II (π.)	71	2932	μετ. "Pieros II" (Ονδ.)
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	α. Φιλαδέλφεια 14/1	Σ.Β. ΕΕΙ (κ.)	68	13546	ε. Ν. Ορλεάνη 1/2
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	δ. Παναμά 19/1	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. Ορλεάνη 25/12
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	ε. Νάπολη 26/1	Σ.Β. ΠΕΝΤΕ (κ.)	68	13553	επώληθη διάλυση
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182	σιό Ντάρμπαν 5/2	ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	σιό Τζέντα (άποθήκη)
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	σιό Χορμούζ 14/1	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	πρόσ Τρίπολη 8/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-	71	41961	πρόσ Κωνσταντία 16/1	ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	σιό Χορμούζ (άποθήκη)
ΤΗΣ (κ.)	75	8826	δ. Νιόβερ 20/11	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρόσ Ούακα 19/1
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	82	35380	ε. Τσίμπα 10/2	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρόσ Λουάντσα 12/1
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	72	44140	πρόσ Τάραντα 30/1	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρόσ Γιβραλτάρ 20/1
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	9982	ε. Πόρτ Σαϊδ 5/2	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Σουέιμα 6/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	72	11185	ε. Πόρτ Σουδάν 17/1	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	δ. Γιβραλτάρ 3/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	69	9979	πρόσ Αίγυπτο 4/2	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	πρόσ Γιβραλτάρ 5/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	70	16128	ε. Ούμ Σαϊδ 27/1	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598	ε. Βαρκελώνη 8/2
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	84	21426	ε. Ρότερνταμ 13/2	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	πρόσ Τένες 26/1
ΠΑΝΤΙΑΣ	80	30639	σιό Μπάχα Μπλάκα 15/2	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρόσ Κωνσταντία 21/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπχ.)	87	25000	ε. Γιοκαϊτί 9/2	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	αργεί Πειραιά
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	77	18348	ε. Πουέρτο Καμπελό 29/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	σιό Ουλάν 11/2
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	72	10410	πρόσ Μαζατλάν 30/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506	α. Κηλαγκ 4/1/87
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	70	11489	ε. Ντόχα 4/2	ΣΑΝ Η (π.)	75	14523	ε. Ασσόμ 352
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	69	1971	πρόσ Άλγέρι 27/1	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	84	22511	ε. Σ. Νικόλας 10/2	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	α. Λατόκα 4/12
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	ε. Λός "Αντζελες 8/2	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	σιό Μαγιονάλ 29/1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Άμβέρσα 20/12	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Σάρτα 6/2
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Φρήπορ 1/2	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	δ. Νιόβερ 5/2
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	δ. Γιβραλτάρ 8/2
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	πρόσ Κουβέιτ 6/2	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	ε. Λομέ 7/2
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	πρόσ Ιταλία 1/2	ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	α. Άλεξάνδρεια 26/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	πρόσ Πόρτ Άρθουρ 20/1	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Βενετία 10/2
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρόσ Κορέα 7/1	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	ε. Άμβέρσα 13/2
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	δ. Π. Σαϊδ 11/2	ΣΑΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	πρόσ Κασσιούγκ 15/1
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρόσ Αυστραλία 2/2	ΣΑΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	ε. Ριγέκα 14/1
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρ. "Southern Cross Trader"	ΣΑΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Ν. Ορλεάνη 16/1
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	α. Ν. Ορλεάνη 4/2	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	πρ. "Αγία Θελασσιν"
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Σουέζ 6/2	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	πρόσ Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/1
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρόσ Λίβερπουλ 31/1	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	α. Σήρνες 7/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Σουέζ 4/2	ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Μεθούρνη 3/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Γκιζάν 16/1	ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Λα Σπέζια 1/2
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	ε. Παλέριο 4/2	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Πειραιά 8/2
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	πρόσ Σουηδία 31/1	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. "Αμστερνταμ 952
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρόσ Σουέζ 1/1	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σαϊδ 6/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	α. Σιγκαπούρη 2/2	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	79	14889	πρόσ Πόρτ Κελαγκ 31/1
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174	διάλυση Φορμούα	ΣΕΡΒΙΝΑ II (κ.)	78	10077	πρόσ Λα Γκουέρα 23/1
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Μάνιρε ντίε Νιόους 6/2	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	πρόσ Κωνσταντία 18/1
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	σιό Περσικό 18/1	ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	πρόσ Κασσιούγκ 27/1
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	δ. Παναμά 29/1	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	πρόσ Μπαντάρ Άμπας 11/12
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	πρόσ Σέιτε 2/1	ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	α. Σάντος 3/2
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	ε. Πειραιά 5/2	ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Μπιζέρτα 6/2
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρόσ Ιελα 11/1	ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	πρόσ Χοντίνττα 24/1
				ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Τάραντα 3/2

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρός Πειραιά 29/1
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	α. Μπαρόνι 27/1
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	πρός Βομβά 2/2
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Άλγκεθίρας 2/2
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	πρ. «Warschau»
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	πρός Μπετζάγια 19/1
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025	ε. Φόρ 9/2
ΣΗΕΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	ε. Κόρκ 9/2
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕ (μ.)	76	30373	πρ. «Emma Johanna»
ΣΗΕΣΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	α. Φουτζέιρα 5/2
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	σημαία Μάλτας
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Ντάρμπαν 3/2
ΣΗΛΑΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	ε. Άσταντ 31/1
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	πρός Τζέντα 29/1
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Βαλέντσια 4/2
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	οτό Άσσαν
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	πρός Ταρτούς 3/1
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	πρός Νουαντίμπου 31/12
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	ε. Ντάρμπαν 11/2
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	δ. Κων/πολη 21/1
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ν. Όρλεάν 20/1
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	πρός Μπαντάρ Άμπας 26/1
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Κων/πολη 28/1
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Ν. Όρκ 28/1
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Νταμμάμ 17/1
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	ε. Φουμτσίνο 27/1
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Ν. Όρλεάν 7/2
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (μ.)	73	18025	πρός Μπαντάρ Άμπας 7/12
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	πρός Μπ. Άμπας 12/1
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.κ.)	74	18631	σημαία Μάλτας
ΣΗΠΡΙΝΣΣ (κ.)	76	16432	ε. Κάντλα 26/1
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρ. «Dresden»
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρ. «Rambler»
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Λισσαβόνα 18/1
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	στη Μελβούρνη 6/2
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619	σημαία Μάλτας
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Μπάγια Μπλάνκα 4/2
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Σουραμπάγια 17/1
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Νάντη 22/1
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρ. «Seacarriger»
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός Άκαμα 5/2
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβά 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Ν. Αφρική 24/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Πιομπίνο 8/2
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Περσού 30/1
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Ίράν 7/1
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	ε. Πειραιά 10/2
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	δ. Ντόβερ 31/1
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Μανίλα 5/2
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Ένσενάδα 31/1
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άμβέρσα 7/2
ΣΙΔΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	πρός Σάντο Τόμας ντε Καστίλα 27/12
ΣΙΜΠΟΥΜ	75	16849	πρ. «Bongavilla»
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Πόρτ Χέντλιν 29/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρός Τζέντα 13/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	δ. Σουέζ 2/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	α. Άλεξάνδρεια 4/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	δ. Σουέζ 31/1
ΣΙΦΟΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	δ. Παναμά 5/2
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	οτό Μπαντάρ Χομείνι
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Κόρπους Κρίστι 26/1
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Ίαπωνία 10/1
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	πρός Δουνκέρκη 13/2
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474	εγκλιση 13/2
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Φουτζέιρα 9/1
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Ρας Γκαρίμ 24/1
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	δ. Παναμά 4/2
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Γκάλβεστον 28/1
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Χάτινχοκ 8/2
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρός Νιούρεν 15/2
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	α. Γιβραλτάρ 11/2
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Δ. Αφρική 2/1
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Βενετία 7/2
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Μπορντώ 20/1
ΣΠΗΛΙΔΑ	78	12518	δ. Παναμά 10/2
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	πρός Ίράν 8/1
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Σάφι 28/1
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Ρότερνταμ 29/1
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Ραβέννα 24/1
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Πειραιά 15/2
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Μπλμπό 4/2
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Ν. Όρλεάν 8/2
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Φιλαδέλφεια 9/2
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΓΚ (κ.)	77	22893	πρός Σιγκαπούρη 7/1
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Ρουέν 11/2
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	πρός Χαρμούζ 25/9
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι (δ.κ.)	70	99011	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Βαλτιμόρη 6/2
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός Π. Μωχ. Κασίμ 20/1
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	οτόν Περσού 4/12
ΣΤΙΛΙΟΝ (δ.π.)	68	103176	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	πρ. Ρίσαρντς Μπαί 9/1
ΣΤΟΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρ. Φουτζέιρα 21/1
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	δ. Γιβραλτάρ 9/2
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρ. Τρίπολη 28/1
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	δ. Παναμά 2/2
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρ. Ντάρμπαν 8/2
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρ. Κόμπε 6/2
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρ. Ρένι 30/1
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρ. Ταρτούς 31/12
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Σιγκαπούρη 10/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Βανκούβερ 31/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Λά Γκουέιρα 31/12
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	ε. Ραγκούν 9/2
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	πρ. Ίσραήλ 4/2
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Άστακ 28/10/87
ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	πρ. Λιβύη 30/1
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋλ.)	69	8812	α. Γκάλβεστον 30/12
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Άμβέρσα 14/2
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρ. Ντάρ ες Σαλάμ 26/1
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	

ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	
ΤΖΟΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	
ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	
ΤΖΟΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	
ΤΡΑΝΣΚΕ'ΙΠ (κ.)	70	5538	
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝ	70	48501	
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	
ΦΑ'ΙΤΕΡ (Μπχ.)	75	16421	
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523	
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	
ΦΙΛΙΑ	71	7201	
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ(π.)	74	20513	
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	
ΦΛΕ'ΙΜ (κ.)	72	16398	
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Μπχ.)	63	10736	
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	73	17918	
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332	
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	
ΦΡΑΤΕΣΣΚΑ (π.)	71	10586	
ΦΡΑΤΕΣΣΚΟΣ (κ.)	70	14095	
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	
ΧΑΛΑΚΩΝ (κ.)	72	13689	
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	
ΧΑΡΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825	
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	
ΧΟΥΟΥΠ II (π.)	64	15404	
ΧΟΥΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	
ΧΟΥΝΤΑ Γ. (κ.)	74	5062	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	79	12598	
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	

πρὸς Μομπάσα 9/1
πρὸς Νοβοροσίσκ 12/1
ε. Μερσίν 24/1
πρὸς Καϊρά 18/1
α. Χόγκ Κόγκ 9/2
ε. Μόρεχεντ Σίτυ 4/2
πρὸς Κέητ Τάουν 24/1
ε. Σαγκάη 26/1
α. Βομβά 9/2
πρὸς Ρεσιφ 29/1
α. Άμβέρσα 12/2
πρὸς Σιγκαπούρη 11/2
πρ. «Τοξότης»
πρὸς Ταρτούς 26/12
πρὸς Άλγερ 7/1
ε. Ν. Όρλεάν 2/2
δ. Ντόβερ 7/2
δ. Παναμά 3/2
ε. Ρίο Ίανέιρο 20/1
δ. Σουέζ 6/2
ε. Παλάου Μπακόμ 5/2
πρὸς Παρανάγκουα 4/2
πρὸς Αίγυπτο 8/2
πρὸς Περσού 16/2/87
πρὸς Σιγκαπούρη 24/1
ε. Γιουροπόρτ 11/2
πρὸς Μεξικό 31/1
α. Λός Πάλαμας 22/1
α. Σάντος 6/2
δ. Ντόβερ 5/2
α. Ντάρ ες Σαλάμ 8/1
ε. Τζέντα 30/1
ε. Γάνδη 10/2
α. Ν. Όρλεάν 23/1
ε. Ν. Όρλεάν 10/2

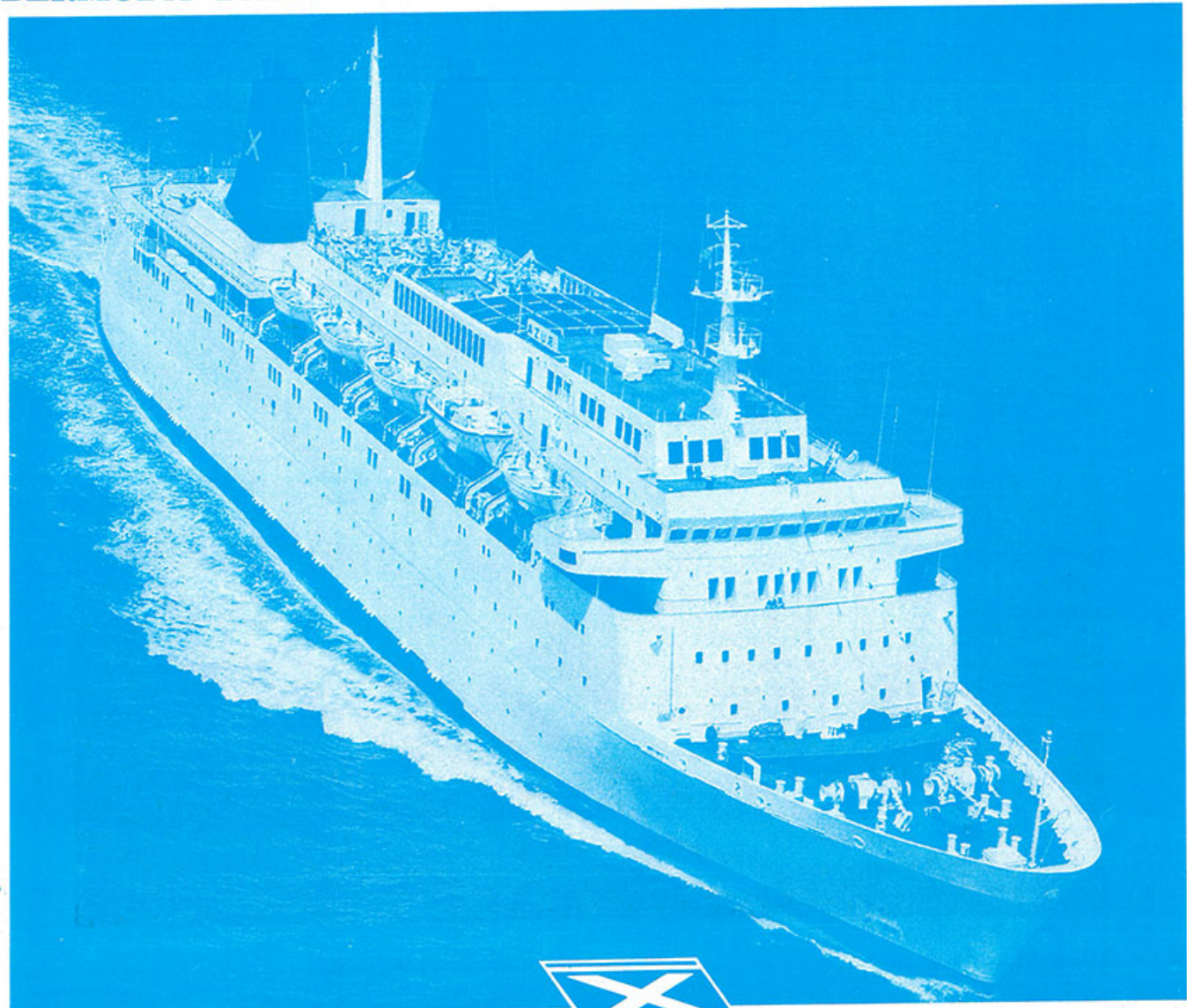
πρὸς Λονδίνο 23/1
ε. Ν. Όρλεάν 10/2
ε. Πενάγκ 8/2
α. Τάιμπα 11/2
α. Καράϊο 30/12
οτόν Περσού 5/10
πρὸς Μίνα Ραϋουσούντ 29/1
ὕπερστειλε ἑλληνική
πρὸς Κόλλο ΗΠΑ 20/1
οτό Γιαντά 16/1
ε. Πειραιά 3/2
ἀργεὶ Πειραιά
πρὸς Άρούμπα 4/2
μεσογειακὸς μεταφορὸς
ε. Κολόμπνο 28/1
α. Ντόλμαν 27/1
πρὸς Βεγγάζη 23/1
ε. Νάπολη 1/2
πρὸς Σεβίλλη 1/2
πρὸς Μπετζάγια 7/1
ε. Ναγκόγια 6/2
οτή Μπετζάγια (ἀποθήκη)
πρὸς Τάμπα 2/2
α. Κολομβία Ρίβερ 5/2
α. Βαρκελώνη 10/2
πρὸς Γιάμπου 2/2
πρὸς Πόρτ Κέλαγκ 6/1
πρὸς Κωνσταντίνα 31/1
ε. Κουονάν 30/1
α. Γιβραλτάρ 10/2
α. Ειγκάγκ 30/7
πρὸς Σουέζ 4/2
ε. Γιβραλτάρ 11/2
δ. Π. Σαϊδ 6/2
ε. Βίλλα Κονστιτούσιον 3/2
ε. Νικισί 5/1
ὕπερστειλε ἑλληνική
α. Βαρκελώνη 10/2
μετ. «Αίμα» (λ.)
α. Ρίο Ίανέιρο 8/2
α. Βομβά 8/2
α. Ν. Όρλεάν 7/2
ἐπισκευὴ Πειραιά 12/10
πρὸς Μοντεβιδέο 28/12
α. Λός Πάλαμας 26/1
πρὸς Ρότερνταμ 24/1
ε. Πειραιά 19/12
πρὸς Φάκλαντς 30/12
α. Λός Πάλαμας 10/2
μετ. «Rio Bahia» (κ.)
μετ. «Grio Venezuela» (κ.)
ε. Βαλπαράισο 752
πρὸς Διέππη 22/1

ε. Καζαμπλάνκα 4/2
πρὸς Γισκοχάμ 10/1
πρὸς Γουλιμπίτον 29/1
α. Ρας Τανούρα 26/12
οτό Ν. Μαγκαλός 5/2
ε. Μονφαλκόνε 7/2
πρὸς Χάρμπαν 21/1
ε. Λέ Χάβρη 11/2
δ. Παναμά 28/1
ε. Βομβά 29/1
α. Λονδίνο 5/2
ε. Μομπάσα 9/1
α. Πειραιά 4/2
πρ. «El Progresso»
ε. Φουτζέια 2/2
πρὸς Κίλκαν 19/1
οτό Πόρτ Άρθουρ 3/2
ε. Λέγκχορν 1/2
ε. Μη. Σαχίν Ρεζά 18/1
πρ. «Tatmi»
πρὸς Βεγγάζη 9/1
α. Ίμνιγκχαμ 10/2
πρ. «Κασκίον»
πρὸς Σουραμπάγια 29/1

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