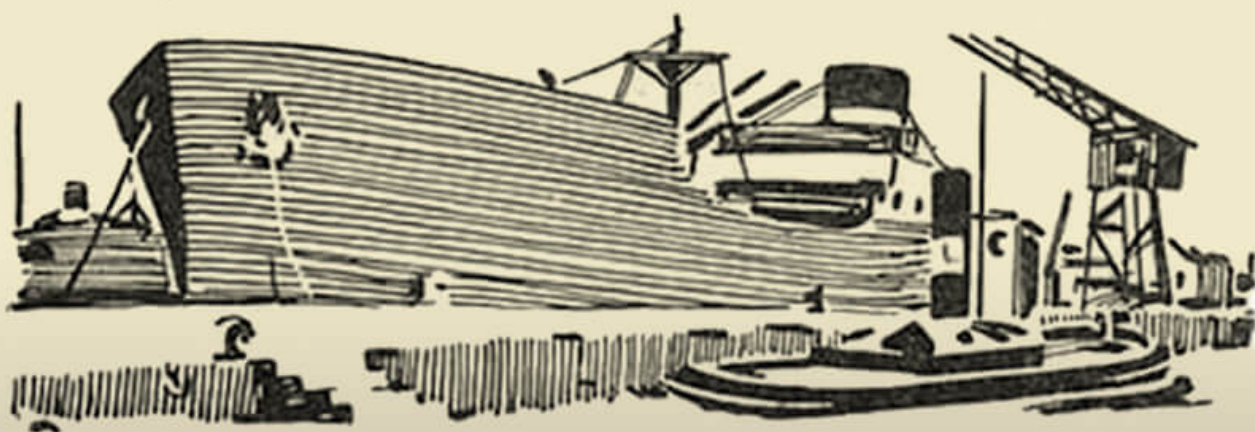


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1988

Αρ. Φύλλου 1269/1027

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1269/1027
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 200



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

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



Securing Ship Lines.

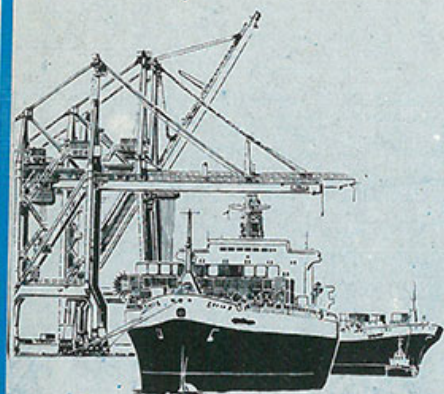
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο**

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1269/1027

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1269/1027, April 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

- 10 'Ο Έλληνόκτητος στόλος καί πάλι στην κορυφή, μέ 2.487 πλοία, χωρητικότητας 85.047.436 τον. d.w.
- 14 'Η μεταρρύθμιση της 'Αμερικανικής Φορολογίας καί οί έπιπτώσεις στην 'Ελληνόκτητη Ναυτιλία. 'Επίκαιρο άρθρο του βουλευτή κ. Παύλου Σαρλή.
- 17 'Ο Προστατευτισμός στην Ναυτιλία.
- 19 Οί παγκόσμιες ναυπηγήσεις στό χαμηλότερο επίπεδο της Εικοσαετίας.

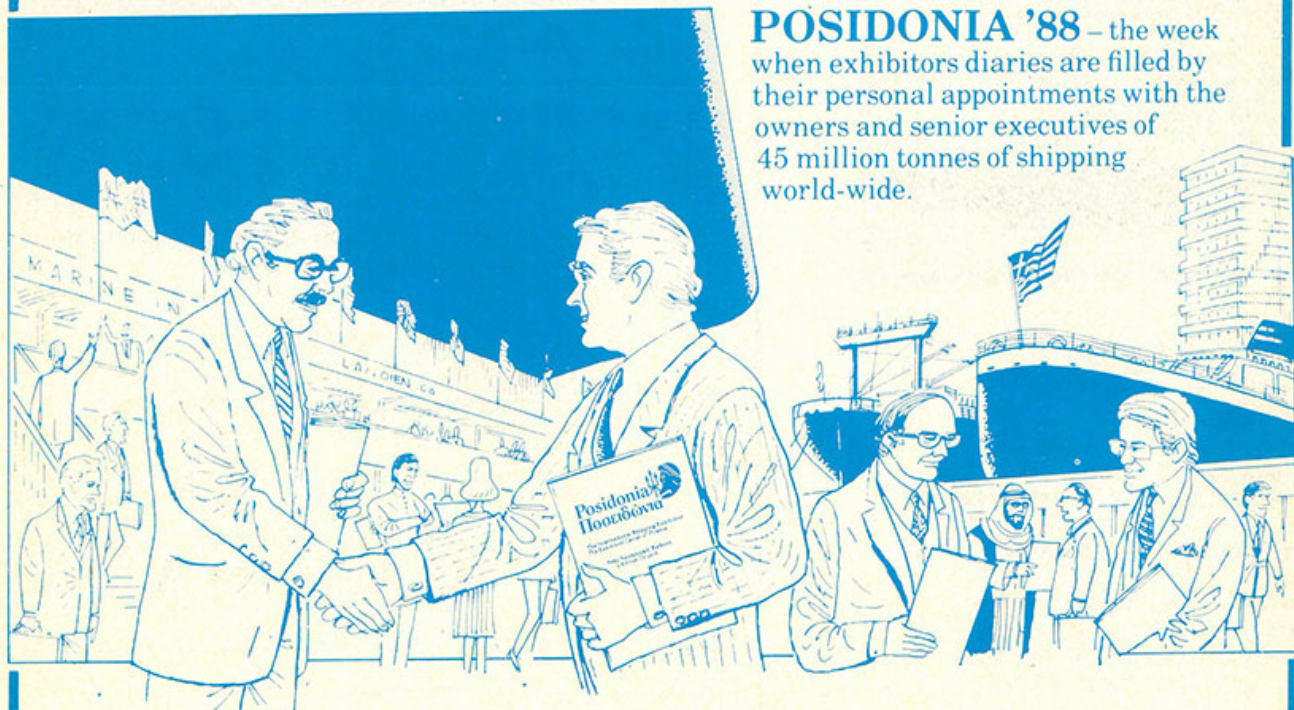
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 13 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 20 ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΩΝ 11 ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.
- 21 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 32 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 33 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 35 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 36 ENGLISH SUPPLEMENT
- 39 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



Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΣΤΗΝ ΚΟΡΥΦΗ

2.487 ΠΛΟΙΑ — 85.047.436 ΤΟΝ. D.W. — 47.269.018 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ

Με ιδιαίτερη ικανοποίηση αναφερόμαστε σήμερα στην πολύ ενδιαφέρουσα στατιστική μελέτη που έτοιμασε ο Βρετανικός Νηογνώμονας για την κατά κατηγορία πλοίων και κατά ηλικία κατανομή του ελληνόκτητου στόλου, υπό 23 διαφορετικές σημαίες, ή οποία καταδεικνύει την εκ νέου εδραίωση των Έλλήνων πλοιοκτητών στην κορυφή του ναυτιλιακού στερεώματος με 2.487 πλοία, άνω των 1.000 τον. γκρός, και 85.047.436 τον. σε χωρητικότητα φορτίου, ή 47.269.018 τον. γκρός. Η μελέτη αυτή επιβεβαιώνει ταυτόχρονα και την ακρίβεια των αριθμών των «Ναυτικών Χρονικών», τα οποία στη στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της ελληνόκτητης ναυτιλίας κατά το τέλος του 1987, όμιλούσαν για 2.534 πλοία, 47,5 εκατ. τον. γκρός περίπου, υπολογίζοντας τη δύναμη 13 γνωστών σημαίων.

Στην δεύτερη θέση ακολουθεί ο στόλος που ανήκει σε Ίαπωνικά συμφέροντα, με 2.934 πλοία, 80.247.194 τον. d.w., τα οποία είναι νηολογημένα επίσης κάτω από 23 διαφορετικές σημαίες, ενώ την τρίτη θέση καταλαμβάνει ο στόλος αμερικανικών συμφερόντων που αριθμεί 1.592 πλοία, 64.972.005 τον. d.w., τα οποία είναι νηολογημένα σε 36 διαφορετικά νηολόγια!

Την μελέτη επιμελήθηκε ο άνωτερος επιθεωρητής του

Λούδς Ρέτζιστερ φίλος Δρ. Νίκος Μικέλης, ο οποίος εφρόντισε να ετοιμασθεί και να κυκλοφορήσει με την ευκαιρία της πρόσφατης κοινής συναντήσεως στο Λονδίνο των διοικητικών συμβουλίων της ΕΕΕ και του Κομμίτη.

Η αξιολόγηση αυτή επιστημονική εργασία του Βρετανικού Νηογνώμονα στηρίζεται σε πολύ πρόσφατα αριθμητικά στοιχεία της 14 Μαρτίου 1988 και χρησιμοποίησε ως βάση στατιστικά στοιχεία από τις ακόλουθες τέσσερις μελέτες:

— «Statistical Tables» έτήσια έκδοση 1987 του Λούδς Ρέτζιστερ.

— «Review of Maritime Transport 1986» — Beneficial Ownership of Open Registry fleets της Ούνκταντ.

— «Lloyds Shipping Economist» άρθρο για την Έλληνική Ναυτιλία, τεύχος Μαρτίου 1988, και

— «Ναυτικά Χρονικά» έτήσια στατιστική διακρίβωση, 15 Ιανουαρίου 1988.

(Η κατανομή, κατά σημαίες και κατά ηλικία, του στόλου ελληνικών συμφερόντων που καλύπτεται από 23 διάφορες σημαίες και αναφέρεται σύμφωνα με την εν λόγω στατιστική μελέτη σε πλοία άνω των 1.000 τον. γκρός, παρουσιάζεται στους πίνακες που δημοσιεύονται στις σελίδες 10 και 11).

Η ΛΥΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΜΑΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Άρκετοι πλοιοκτήτες μας κατήγγειλαν διαμαρτυρόμενοι ότι ο εν Έλλάδι εκπρόσωπος μιας σημαίας ευκαιρίας στην οποία αναγκάστηκε να καταφύγει ένας αριθμός ελληνόκτητων πλοίων στη διάρκεια της τελευταίας μακρόχρονης κρίσεως επιδεικνύει άπρεπη, κατά τον επεικέστερο χαρακτηρισμό, και κυρίως αντιναυτιλιακή συμπεριφορά έναντι εκείνων που του έχουν εξασφαλίσει με τα πλοία τους και φυσικά με τα χρήματά τους μία καλοπληρωμένη θέση: Κλείνει το «μαγαζί» του στις 3 το μεσημέρι της Παρασκευής και φυσικά ολόκληρο το Σαββατοκύριακο, δεν χαλάει το χουζούρι του όσο σοβαρά και αν είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν εκείνοι που έχουν ύψώσει στα πλοία τους τη σημαία της χώρας του και επί πλέον δείχνει μία περιφρονητική έλλειψη έμπιστοσύνης κατά τις διάφορες συναλλαγές.

Εμείς, σε όσους μας έθεσαν τό θέμα, τονίσαμε ότι η λύση βρίσκεται στο εθνικό νηολόγιο. Μετά το μάθημα που πήραν οι πάντες, συμπεριλαμβανομένων και των λιμενικών, με τη φυγή των πλοίων κατά τα τελευταία χρόνια, ή εξυπηρέτηση του υπό Έλληνική σημαία πλοίου είναι άμεση και συνεχής (ολόκληρο τό 24ωρο και όλες τις ημέρες της εβδομάδας) τόσο στην Έλλάδα όσο και στο εξωτερικό, όπου φυσικά υπάρχει κάποια ελληνική αρχή — με την ευκαιρία επαναλαμβάνουμε ότι για κάθε πρόβλημα ή αίτημα οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να απευθύνονται στο Υπουργείο όπου το λιγότερο θα καταβληθεί έντονη προσπάθεια για να εξευρεθούν και να δοθούν οι κατάλληλες λύσεις. Βεβαίως υπάρχει το θέμα του κόστους του υπό Έλληνική σημαία πλοίου το οποίο είναι αναμφισβήτητο υψηλότερο, αλλά έλπίζεται βάσιμα ότι θα μειωθεί σημαντικά τόσο με τη ρύθμιση του φορολογικού που προωθείται όσο και με άλλα μέτρα που λαμβάνονται ή σχεδιάζονται.

Εμείς στα «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουμε ότι τό κόστος του υπό Έλληνική σημαία πλοίου θα καταστεί άσυναγώνιστο όταν συγκεντρωθούν στο εθνικό νηολόγιο όλα τα ελληνόκτητα πλοία που τελούν σήμερα υπό ξένες σημαίες και τότε ή Έλληνική Ναυτιλία θα γνωρίσει μία νέα άνθιση που θα της δώσει τη δύναμη να κυριαρχεί σταθερά στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα και ολόκληρος ο κόσμος θα μιλάει για τό νέο, τό δεύτερο, μέσα σε λίγα χρόνια, ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα, ενώ ο τόπος θα απολαμβάνει τα αγαθά που μπορεί να προσφέρει ή ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων.

Ο ΜΟΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Από μία μακρά συνομιλία γύρω από τα θέματα της Ναυτιλίας που είχε τις τελευταίες ημέρες στέλεχος των «Ναυτικών Χρονικών» με ύψηλα ιστάμενο κυβερνητικό αξιωματούχο προέκυψε ότι σ' έναν εύρωστο κύκλο άρμοδιών αλλά και άναρμοδιών που έχουν όμως άποψη για κάθε τί τό επιστητόν επικρατεί μία πεπλανημένη αντίληψη: Ότι, δηλαδή, ή εξίσωση του κόστους διαχειρίσεως του υπό Έλληνική σημαία πλοίου με τό κόστος διαχειρίσεως πλοίων που φέρουν σημαίες ευκαιρίας θα οδηγήσει στο χαρακτηρισμό της Έλληνικής σάν σημαίας ευκολίας!

Με έπιμονή και ύπομονή τό στέλεχος των «Ναυτικών Χρονικών» έξήγησε ότι ή Έλληνική σε καμμία περίπτωση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί σημαία ευκαιρίας. Διότι:

Πρώτο, ή Έλλάδα είναι μία από τις σημαντικότερες κατ' έξοχήν ναυτιλιακές χώρες του κόσμου που κατέχει διακεκριμένη θέση στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς από τό βήμα των οποίων αγωνίζεται για τη συνεχή βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων και της διεθνούς ναυσιπλοίας και την καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών στην άσκηση και τη διεξαγωγή του θαλασσιού έμπορίου.

Δεύτερο, η μείωση του κόστους διαχειρίσεως δεν έχει καμμία επίπτωση σε θέματα

ασφαλείας του πλοίου και των επιβαινόντων καθώς και σε θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοίας.

Τρίτο, και κυριότερο, ή Έλλάδα δεν επιζητεί — με τά μέτρα μειώσεως του κόστους διαχειρίσεως του υπό Έλληνική σημαία πλοίου — να προσελκύσει στο εθνικό της νηολόγιο ξένα πλοία, όπως κάνουν οι χώρες των σημαίων ευκαιρίας, αλλά μόνον τά ελληνόκτητα πλοία τά οποία τελούν υπό ξένες σημαίες, αν και θα έπρεπε κάποτε να επιζητήσουμε και τη διαχείριση και ξένων πλοίων άφου ή ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι ζυμωμένη με τό αίμα μας και ή Ναυτιλία ή δουλειά μας.

Δέν υπάρχει συνεπώς κανένας κίνδυνος να χαρακτηριστεί ή Έλληνική σημαία εύκολίας. Ο μόνος ύπαρκτός κίνδυνος είναι να συνεχίσουν οι ξένοι, εκμεταλλευόμενοι τά δικά μας συμπλέγματα, να τρυγούν αυτή τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων και έμεις έδώ να παιδευόμαστε για να εξασφαλίσουμε τό συνάλλαγμα που χρειάζεται τό ισοζύγιο πληρωμών μας.

2.000 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΛΛΟΙ

Από τη στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Έλληνικής Ναυτιλίας που έγινε από τον Βρετανικό Νηογνώμονα επιβεβαιώνονται πλήρως οι ύπολογισμοί των «Ναυτικών Χρονικών» σύμφωνα με τούς οποίους τά ελληνόκτητα πλοία άνω των 1.000 τον. γκρός με ξένες σημαίες ξεπερνούν τις 2.000.

Εκεί καταντήσαμε: Από περισσότερα, λοιπόν από 2.000 ελληνόκτητα πλοία κερδίζουν ή Λιβερία, ή Παναμάς, ή Κύπρος, ή Μάλτα, ακόμη και ή Σρί Λάνκα. Κι αυτό έπειδή δεν άκούσαμε εγκαίρως τόν ελληνικό έφοπλισμό που είχε προείει πριν από δέκα και πλέον χρόνια τις δύσκολες ημέρες που έρχονταν και ζητούσε να ληφθούν από τότε μέτρα που θα ένίσχυαν τη θέση του ελληνικού πλοίου και θα τό καθιστούσαν ισχυρό.

τερο για να αντιμετωπίσει την επερχόμενη θύελλα. Καί ούτε επίσης ακούσαμε εγκαίρως όλους εκείνους που υπογράμμιζαν την ανάγκη της προσαρμογής στις νέες συνθήκες που είχε δημιουργήσει η πρωτοφανής κρίση της δεκαετίας που διανύουμε. Έτσι οι ναυτικοί μας έμειναν χωρίς δουλειά, τις θέσεις τους στα ελληνόκτητα πλοία κατέλαβαν άλλοι, το NAT για την υποδομή του οποίου δεν είχε γίνει τίποτα και επί πλέον το φορτώσαμε με χιλιάδες άσχετων που δεν είχαν εισφέρει ούτε δραχμή κατέρρευσε και ο τόπος έχασε αρκετά πολύτιμα δισ. δολάρια.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» διατυπώνουν ερώτημα και δεν περιμένουν απάντηση αλλά έρ-γα: Πόσον καιρό ακόμη θα αφήσουμε τους ξένους να τρυγούν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων, πόσον καιρό ακόμη η Ελληνική Ναυτιλία θα ποτίζει ξένα χωράφια όταν διψάει τόσο η αούλη μας;

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Υπηρεσιακοί παράγοντες των υπουργείων Οικονομικών και Ναυτιλίας θα αρχίσουν από τη Δευτέρα τη μελέτη των φορολογικών ρυθμίσεων που προτείνονται από το YEN για να επιτευχθεί η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό Ελληνική σημαία πλοίου και να διευκολυνθεί ο επαναπατρι-σμός των ελληνόκτητων πλοίων τα οποία τελούν υπό ξένες σημαίες και υπερβαίνουν τις 2.000.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, οι φορολογικές ρυθμίσεις θα αφορούν όλα τα πλοία, και όχι μόνο τα εγγεγραμμένα έφεξης στο έθνικό νηολόγιο και θα ισχύσουν επί δύο χρόνια. Κατά τις ίδιες πληροφορίες, η απώλεια φορολογικών εσόδων που θα υπάρξει από τις επίκειμενες φορολογικές ρυθμί-

σεις κατά τα δύο επόμενα χρόνια αναμένεται να υπερκαλυφθεί κατά το τρίτο έτος με την σημαντική αύξηση του αριθμού των πλοίων υπό Ελληνική σημαία που θα προέλθει από την εγγραφή στο έθνικό νηολόγιο πλοίων μεσαίας και μεγάλης χωρητικότητας που διατηρούνται υπό ξένες σημαίες μόνο και μόνο για να μην επιβαρύνεται το κόστος διαχείρισής τους από τη φορολογία.

Σχετικά με το θέμα αυτό αναφέρεται ότι υπάρχει ήδη το «πράσινο» φως από τον Πρωθυπουργό κ. Ανδρέα Παπανδρέου μετά από εισήγηση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου ο οποίος φαίνεται ότι έχει ήδη συζητήσει το ζήτημα και με τον Υπουργό Οικονομικών κ. Δημ. Τσοβόλα.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Η σταθερή αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, η οποία συνεχίζεται επί αρκετούς μήνες, σε συνδυασμό με την απόφαση του Λονδίνου για την περαιτέρω ένταση των προσπαθειών του έφοπλισμού για νέα αύξηση της συναλλαγματικής συνεισφοράς της Ναυτιλίας προς τον τόπο, δικαιολογούν απολύτως την πρόβλεψη του Υπουργού κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου για εισαγωγή κατά το τρέχον έτος ναυτιλιακού συναλλάγματος ύψους 1,5 δις δολλαρίων.

Σύμφωνα με σχετική στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τον Φεβρουάριο σε 92 εκατ. δολάρια έναντι 69,3 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1987 εμφανίζοντας αύξηση 32,8%.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

Ο νέος οργανισμός του YEN, όπως διατυπώθηκε τελικά με 17 Διευθύνσεις από τις ο-

ποίες 12 θα έχουν οι λιμενικοί και τέσσερις οι πολιτικοί υπάλληλοι ενώ μία θα διευθύνεται εναλλάξ από τους λιμενικούς ή τους πολιτικούς υπαλλήλους, αποτελεί τη χρυσή τομή, γιατί οδηγεί στην προσαρμογή στα σημερινά δεδομένα και αποκλείει τον κίνδυνο διαλύσεως του YEN, κίνδυνο που φαίνεται να αγνοούν εκείνοι τους οποίους ο Υπουργός χαρακτήρισε «μικρόνους» την περασμένη Τετάρτη.

Η αποδοχή συνεπώς του νέου οργανισμού από όλους ανεξαιρέτως είναι η μόνη λύση εάν θέλουμε να υπάρχει το Υπουργείο και αυτό πρέπει να το καταλάβουν οι πάντες και κυρίως εκείνοι που έκαναν πρό ημερών κάποιες συγκεντρώσεις σε ένα ορισμένο γραφείο στο YEN καθώς και εκείνος στο γραφείο του οποίου έγιναν οι συγκεντρώσεις. Πρέπει ακόμη να καταλάβουν οι πάντες ότι το μοναδικό πρόβλημα που πρέπει να συγκεντρώνει την προσοχή όλων σήμερα, ημέρα και νύκτα, είναι η προσέλευση στο έθνικό νηολόγιο των 2.000 και πλέον ελληνόκτητων πλοίων που τελούν σήμερα υπό ξένες σημαίες από την οποία άλλωστε θα δικαιολογηθεί η ύπαρξη του YEN καθώς και εκείνων που το αποτελούν.

ΠΡΟΣ ΤΟ 80%

Τό διοικητικό συμβούλιο του NAT αποφάσισε κατά πλειοψηφία την αύξηση των συντάξεων των πλοιάρχων και των Α' μηχανικών κατά 5% και έφ' όσον επιχορηγηθεί τό Ταμείο στο μέλλον τό θέμα να επανεξετασθεί. Η απόφαση ελήφθη στα πλαίσια της απόψεως που έχουν διατυπώσει οι Ενώσεις των Συνταξούχων Πλοιάρχων και Μηχανικών για την τμηματική έστω ικανοποίηση του αιτήματος της προσαρμογής των συντάξεών τους στο 80%.



Στην απόφαση μειοψήφισε ο συνταξιούχος υπάλληλος του ΙΚΑ που τοποθετήθηκε πρόεδρος στο NAT για να το έκουχρονήσει και να το αναμορφώσει, γιατί, λέει, η αύξηση αυτή, που διορθώνει εν μέρει την αδικία που έχει γίνει στους πλοιοάρχους μας και στους μηχανικούς μας, θα υπονομεύσει την εισοδηματική πολιτική της κυβέρνησης — μάλλον, αυτή τη δικαιοδοσία επικαλέσθηκε για να ψηφίσει κατά.

Η απόφαση, σύμφωνα με σχετική δήλωση του Υπουργού κ. Εύαγγ. Γιαννιπούλου, θα σταλεί για έγκριση στην αρμόδια επιτροπή του υπουργείου Έθνικης Οικονομίας.

• Με την ευκαιρία και επειδή μιλάμε για το NAT σημειώνουμε ότι από τον προϊστάμενο του Γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων του ΥΕΝ υποπλοίαρχο κ. Βασ. Κάντα ελάβαμε δύο επιστολές που αποτελούν απάντηση σε σχόλια των «Ναυτικών Χρονικών» για το Ταμείο — οι επιστολές και οι σχετικές παρατηρήσεις μας θα δημοσιευθούν στο επόμενο τεύχος.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Σύμφωνα με αποκλειστικές πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», η απαγόρευση της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών σε πλοία με ξένες σημαίες, η οποία επιβλήθηκε με τον Νόμο 1711, θα αρθεί γιατί ήδη έχει διαπιστωθεί ότι η σχετική διάταξη όχι μόνο δεν απέδωσε εκείνα που προσδοκούσαν οι ανεγκέφαλοι συντάκτες της, δηλαδή την εξασφάλιση εργασίας σε άνεργους ναυτικούς μας, αλλά οδήγησε και στην απώλεια θέσεων εργασίας που κατείχαν Έλληνες επ' ωφέλεια ξένων ναυτικών!

Κατά την αντίληψή μας η άρση της απαγορεύσεως δεν αρκεί, εν προκειμένω δε πρέπει να υπάρξουν κυρώσεις έναντι των ανεγκέφαλων που κατήρτισαν τη διάταξη για τη ζημία που προκάλεσαν στον τόπο από τον οποίο στέρησαν ένα ποσό συναλλάγματος επειδή εξανάγκασαν 50 περίπου συνταξιούχους πλοιοάρχους και μηχανικούς να εγκαταλείψουν τις θέσεις που κατείχαν σε πλοία με ξένη σημαία και σε όρισμένες περιπτώσεις και ξένης ακόμη πλοιοκτησίας, οι οποίες καλύφθηκαν αποκλειστικά από ξένους ναυτικούς!

Σύμφωνα με τις πληροφορίες μας, με την ευκαιρία θα απαλειφθούν ή θα διορθωθούν και όρισμένες άλλες διατάξεις του ίδιου νόμου που αδικούν τους επαγγελματίες ναυτικούς μας έναντι των οποίων φαίνεται — αλλιώς δεν εξηγείται — τρέφουν βαθύτατο μίσος οι κρυπτόμενοι πίσω από το δάκτυλό τους αλλά πασίγνωστοι στην ευρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια εμπνευστές και συντάκτες των αντιναυτεργατικών διατάξεων.

ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΑΞΙΩΣΕΙΣ

Είναι σαφέστατο ότι στην προσπάθεια για την αποκατάσταση του κλίματος της εμπιστοσύνης πρέπει να συμβάλλουν οι πάντες και όχι μόνον όρισμένες υπηρεσίες του ΥΕΝ ή ακόμη όρισμένοι μόνον αξιωματικοί. Και όταν λέμε οι πάντες, εννοούμε και το προσωπικό της Ε.Ε.Π., το οποίο, όπως μας επισημαίνεται, με την έμμενη, σε όρισμένες περιπτώσεις, σε αξιώσεις που δεν μπορούν να υλοποιηθούν επειδή κυρίως δεν υπάρχουν στην αγορά — τόσο εδώ όσο και στο εξωτερικό — όρισμένα εξαρτήματα ή ανταλλακτικά ξαναφέρνει στο νου περασμένες εποχές και φυ-

σικά δεν συμβάλει στην αποκατάσταση του κλίματος εμπιστοσύνης. Οι ενδιαφερόμενοι μας επισημαίνουν επίσης ότι από τις αρμόδιες υπηρεσίες περιμένουν λύσεις στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και όχι αξιώσεις που είναι αδύνατο εκ των πραγμάτων να υλοποιηθούν, θέλουμε δε να ελπίζουμε ότι τα συμβαίνοντα όφειλονται στο γεγονός ότι όρισμένοι — ελάχιστοι είναι αλήθεια — δεν έχουν αντιληφθεί την τεράστια προσπάθεια που καταβάλλει το Υπουργείο για την προσέλκυση στο εθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων, και αυτό προϋποθέτει την αποκατάσταση του κλίματος εμπιστοσύνης.

ΤΟ «ΜΑ'ΡΑ»

Και πάλι η περιφημη υπόθεση του «Μα'ρα» στο προσκήνιο. Αφορμή η πρόσφατη συζήτηση στον Άρειο Πάγο της αιτήσεως αναιρέσεως που υπέβαλαν οι πλοιοκτήτες κατά της απόφασης του Έφετείου Αθηνών με την οποία απερρίπτετο αίτηση έκτελεσεως στην Ελλάδα της απόφασης Άγγλικού Διαιτητικού Δικαστηρίου κατά των διαχειριστών του πλοίου. Λόγω της ευρύτερης σημασίας της υποθέσεως, τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν καλαιότερα κάνει έκτενη αναφορά στο θέμα, δημοσιεύοντας και ολόκληρη την απόφαση της Βουλής των Λόρων, με την οποία είχε επικυρωθεί η εν λόγω διαιτητική απόφαση.

Για όποιον δεν γνωρίζει την υπόθεση, υπενθυμίζουμε ότι αναφέρεται σε προσφυγή της ναυτιλιακής εταιρίας «Πηνεϊός» κατά της διαχειριστικής «Γλαύκη» για κακή ασφάλιση του τότε (1978) υπό τη διαχείρησή της πλοίου, εκ της οποίας προέκυψε ζημία για τους πλοιοκτήτες της τάξεως των δύο εκατ. δολαρίων ΗΠΑ περίπου, απαίτηση που με την προσθήκη τόκων και εξόδων υπερβαίνει σήμερα τα πέντε εκατομμύρια.

Πέρα από το ιστορικό της αρχικής διενέξεως που σαν ιδιωτική υπόθεση ελάχιστα πλέον ενδιαφέρει, το ενδιαφέρον σήμερα εστιάζεται επί του σκεπτικού της περί έκτελεσεως στην Ελλάδα απορριπτικής απόφασεως του Έφετείου Αθηνών, το οποίο εκρίνε ότι ασφάλιση πλοίου για ποσόν μεγαλύτερο της τρέχουσας αγοραίας αξίας του αντίκειται προς τη δημόσια τάξη! Είναι εύκολα αντιληπτό ότι το εν λόγω σκεπτικό τείνει να δημιουργήσει δεδικασμένο που θέτει εν αμφιβόλω την από δεκαετιών κοινή πρακτική, βάσει της οποίας η ασφάλιση ένυποθικού πλοίου (περίπτωση που άφορα στο σύνολο σχεδόν του Έλληνόκτητου εμπορικού στόλου) γίνεται με βάση τις εξ ένυποθικών δανείων υποχρεώσεις του και μάλιστα επηυξημένες, συνήθως, κατά 30%.

Έξ ου και το ζήτημα ενδιαφέρον με το οποίο ανανεώνεται η απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

ΤΟ ΝΕΟ «WORLDSCALE»

Σημαντικές αλλαγές επέρχονται στο σύστημα ενιαίου καθορισμού του ναύλου των δεξαμενοπλοίων. Ήδη το Worldscale Association έχει εκπονήσει και πρόκειται να θέσει σε εφαρμογή από 1 Ιανουαρίου 1989 τη «Νέα Όνομαστική Κλίμακα Ναύλων» που θα φέρει την κωδική ονομασία «New Worldscale».

Η νέα κλίμαξ δεν διαφέρει από την ισχύουσα σήμερα, εκτός μόνο ως προς το τεταρτάτο ανά περίπτωση κόστος των καυσί-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Πενήντα χρόνια θαλασσινης ζωής. Παιδί ακόμη εισήλθεν εις την θάλασσαν ο Μπάμπης Φραγκόπουλος και δεν κατήλθεν από την Γέφυραν παρά μόνο όταν πρό ημερών εις ηλικίαν 65 ετών, βαρύντα τον κρυστάλλομα τον καθήλωσαν εις την επιθανάτιον κλίνην.

— Πρός εξυπηρέτησιν της προς το θαλάσσιον δίκαιον επιστημονικής κινήσεως, ημετέρας τε και ξένης, αρχεται έκδοσις νέου τακτικού ανά τρίμηνον από της 1ης Μαΐου το «Αρχειον Ναυτικού Δικαίου», περιοδικόν έρευνής των περί το δίκαιον της θαλασσίας εμπορείας εξέλιξεων. Τα «Ναυτικά Χρονικά» ιδιαίτεραν αισθάνονται χαράν διότι έναποθέτου την τύχην του περιοδικού εις χείρας του γνωστού διά την ειδικήν περί το ναυτικόν δίκαιον κατάρτισιν κ. Φωκίωνος Γ. Ποταμιάνου.

— Δι' έγκυκλίου κοινοποιηθείσης προς τας Λιμενικάς και Προξενικάς μας Αρχάς τονίζεται ότι επιτρέπεται κατόπιν αδείας του Υφυπουργείου Ναυτιλίας, η ναυτολόγησις επί τη βάσει ναυτικού φυλλαδίου μόνον, εις τας συζύγους των α' πλοιοάρχων και α' μηχανικών. Η άνευ κανονικού διαβατηρίου επιβίβασις και ναυτολόγησις των λοιπών μελών των οικογενειών των α' πλοιοάρχων και α' μηχανικών απαγορεύεται.

— Πρόεδρος της Πανελληνίου Ένώσεως Πλοιοάρχων του Ε.Ν. εξέλεξεν ο κ. Μιχ. Άμπουσελάμ. Πρόεδρος της Γι.ε.ε.ε. Πανελληνίου Ένώσεως Διπλωματούχων Μηχανικών διά μηχανάς έσωτερικής καύσεως εξέλεξεν ο κ. Πόθος Καλαποθάκης.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 176/15.4.1938)

μων και το ύψος των λιμενικών εξόδων.

Αναγνωρίζοντας τη νέα πραγματικότητα, εκείνη του γιγαντισμού, της αντίστοιχης σε καύσιμα κατανάλωσης και της εκ των πραγμάτων αναθεωρητέας αξίας του χρήματος στα τελευταία 20 χρόνια, η Νέα Κλίμαξ θέτει νέες βάσεις υπολογισμού, ξεκινώντας με βάση ένα «ιδεατό» πλοίο 75.000 τόν. d.w. με 55 τόννους ήμερησια κατανάλωση. Για πρώτη φορά επίσης, ο μετρικός τόννος θα ληφθεί ως μονάδα μετρήσεως του φορτίου αντί του Βρετανικού (long ton). Μερικές ακόμη διαφορές ως προς τη βάση υπολογισμού προς το παρόν παραλείπονται σαν έποσισιώδεις. Έν καιρώ, με την έκδοση πληρεστέρων ανακοινώσεων, τα «Ναυτικά Χρονικά» θα επανέλθουν για χάρη της ευρύτερης ενημέρωσης.

Είναι περιττό να τονίσουμε τις πολύτιμες υπηρεσίες που το σύστημα «worldscale» προσφέρει στην παγκόσμια ναυτιλία με τον ενιαίο τρόπο καθορισμού του ναύλου που παρέχει τη δυνατότητα ταχείας, εύελκτης και συγκρίσιμης ως προς το ναύλο κατάρτισης μιας ναυλώσεως, ανεξαρτήτως μεγέθους φορτίου, τόπου φορτώσεως και εκφορτώσεως. Και είναι χρήσιμο ταυτόχρονα να υπενθυμίσουμε ότι — όπως όλα τα βοηθήματα — η μέθοδος αυτή απαιτεί ιδιαίτερη προ-

συχρή περί την εφαρμογή της προκειμένου να αποφευχθούν παραινέσεις και ζημιές.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Μετά την κατά αρχή ληφθείσα απόφαση ό- πως οι επόμενες εκλογές για την ανάδειξη των ευρωβουλευτών διεξαχθούν τον Ιούνιο του 1989 αναζωπυρώθηκε και πάλι το θέμα της ευρωπαϊκής σημαίας. Γιατί πιστεύεται ότι εν όψει των εκλογών η διάδοση της χρησιμοποίησης ενός κοινού υπερεθνικού συμβόλου μπορεί να ευαισθητοποιήσει τους πολίτες της γηραιάς ήπειρου υπέρ της ευρωπαϊκής ενότητας.

Σε σχετική έκθεση που υποβλήθηκε στην αρμόδια επιτροπή της ΕΟΚ προτείνεται να ξεκινήσει η διαδικασία της επίσημης αναγνώρισης της ευρωπαϊκής σημαίας εκ μέρους των τριών χωρών. Παράλληλα για να προλειανθεί το έδαφος της αναγνώρισης προτείνεται να ληφθούν όρισμένα πρακτικά μέτρα. Μεταξύ δε αυτών ως εντυπωσιαστές θεωρείται η ύψωση της ευρωπαϊκής σημαίας σε κάθε ευκαιρία εθνικών ή ευρωπαϊκών εκδηλώσεων. Συνιστάται επίσης όπως οι παράγοντες που εκπροσωπούν τις 12 χώρες της ΕΟΚ στην Ολυμπιακή Επιτροπή αναλάβουν να πείσουν όλους τους αρμόδιους ώστε η ευρωπαϊκή σημαία να αναρτάται συστηματικά πλάι στις εθνικές σημαίες.

Για τα πλοία και τις σημαίες τους δεν αναφέρει τίποτα η έκθεση. Εκτός αν περιλαμβάνει το θέμα στους γενικότερους σημειολογισμούς που γίνονται στις μεγάλες εθνικές ή θρησκευτικές γιορτές των χωρών - μελών.

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

Μετά από κάθε μεγάλο ατύχημα, ευαισθητοποιούμενη ή σύγχρονη τεχνολογία πετυχαίνει να εισαγάγει στη ναυτική κάποιο νέο σωτήριο σύστημα. Μία τέτοια επιτυχία θεωρείται και το ηλεκτρονικό σύστημα ασφαλούς φορτώσεως που υπό το όνομα Ferryload λανσάρε η βρετανική τεχνική εταιρία Cowar Dodd και έτυχε ήδη της έγκρισης των βρετανικών αρχών και τριών διεθνών νηογυμνών.

Πρόκειται για ηλεκτρονικό υπολογιστή που περιλαμβάνει κεντρική μονάδα ελέγχου συνδεδεμένη με δέκτες τοποθετημένους στην πλώρα, την πρύμνη και το κέντρο του πλοίου, οι οποίοι παρακολουθούν τα προκαθορισμένα όρια-βυθίσματος, στοιβασίας, αριθμού επιβατών και εκτοπίσματος. Οπτικοί και ακουστικοί συναγερμοί μπαίνουν σε ενέργεια όταν πλησιαστούν τα επιτρεπόμενα όρια, ενώ μέσω τηλεοπτικών οθονών κατανεμμένων σε διάφορα μέρη του πλοίου παρέχονται οδηγίες και άλλες πληροφορίες ασφαλείας στους επιβάτες.

Όπως εξηγεί η σχετική ανακοίνωση το Ferryload είναι ένα πολύτιμο όργανο για την αποτελεσματική και ασφαλή φόρτωση των οχηματαγωγών πλοίων, στα οποία προσφέρει τον άμεσο και ακριβή υπολογισμό της ευστάθειας, του νεκρού βάρους, της ευθετήσεως του φορτίου και των βυθισμάτων, των στοιχείων δηλαδή τα οποία έχουν ήδη κριθεί απαραίτητα να υπολογίζονται και να καταγράφονται από το απόπλοιο κάθε επιβατικού - οχηματαγωγού πλοίου.

Η ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΣΟΥΕΖ

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία η κίνηση της διώρυγας του Σουέζ κατά τον μήνα Οκτώβριο του 1987 έφθασε τα 1.508 πλοία συνολικού τόνναζ 30.794.000 τόννων (καταμέτρ. Σουέζ). Από το σύνολο αυτό 768 πλοία (16.057.000 τόν.) είχαν κατεύθυνση από βορρά προς νότο και 740 πλοία (14.737.000 τόν.) από νότο προς βορρά. Έξω από το σύνολο των 1.508 πλοίων τα 1.263 (22.370.000 τόν.) ήταν εμπορικά και τα 245 (8.424.000 τόν.) άφορτα. Ειδικότερα, από βορρά προς νότο πέρασαν 638 πλοία εμπορικών και 131 άφορτα, ενώ από νότο προς βορρά πέρασαν 625 εμπορικά και 115 κενά φορτίου.

Κατά κατηγορία οκαφών, στα μέν εμπορικά προηγούνται τα πλοία γενικού φορτίου (383) και ακολουθούν τα μπάλκ κάρριερς (236), τα πετρελαιοφόρα (209) και τα κοντέινερς (198). Σε τόνναζ όμως προηγούνται τα πετρελαιοφόρα (5,5 εκατ. τόν.) και ακολουθούν τα κοντέινερς (4,8 εκατ. τόν.), τα μπάλκ κάρριερς (4,4 εκατ. τόν.) και τα πλοία γενικού φορτίου (3 εκατ. τόν.).

Η ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ

Η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με έκθεση του Προέδρου αυτής κ. Αναστασόπουλου, ζήτησε από την Κομισιόν να πληροφορήσει τι μέτρα έχει λάβει ή προτίθεται να λάβει για την υλοποίηση των προτάσεων του Κοινοβουλίου των σχετικών με την αεροπορική συμμόρφωση.

Η Επιτροπή, παίρνοντας άφορμή από τα πρόσφατα αεροπορικά ατυχήματα (έξι στην Εύρωπη και ισάριθμες περιπτώσεις στις ΗΠΑ με υψηλό αριθμό θανάτων) τονίζει τα προβλήματα συμμόρφωσης που έχουν δημιουργηθεί τόσο στον αέρα όσο και στα αεροδρόμια. Σύμφωνα με τα συγκεντρωθέντα στοιχεία ο συνολικός αριθμός των πτήσεων έχει αυξηθεί κατά 39% μεταξύ 1986 και 1987 και ο αριθμός των καθυστερήσεων κατά 186%. Περί τα μέσα του 1990 υπολογίζεται ότι τα μισά τουλάχιστον των μεγάλων αεροδρομίων της Κοινότητας θα έχουν συμμορφωθεί. Στο κέντρο της Εύρωπης η αιχμή της ημερησίας κινήσεως το 1987 έφθασε στις προβλέψεις που είχαν γίνει για το 1991. Ηδη αρκετοί πύργοι ελέγχου λειτουργούν στο ανώτατο όριο αποδόσεως, η δε Μ. Βρετανία αναγκάστηκε να περιορίσει τον αριθμό των πτήσεων.

Παράλληλα η Επιτροπή έπρεπε να θεωρεί επείγον το θέμα της κατασκευής νέων ή της επέκτασής των υπαρχόντων αερο-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μία μεγάλη πετρελαιοκηλίδα που εσχάθηκε από ένα τάνκερ στις βορειοδυτικές ακτές της Γαλλίας, δεν απείλησε μόνο με ρύπανση τις ακτές της Βρετανίας αλλά έπληξε κυρίως τα θαλασσοπούλια της περιοχής, των οποίων τα φτερά πασαλείφθηκαν με πίσσα σε σημείο που ήταν αδύνατο να πετάξουν. Ευτυχώς δραστηριοποιήθηκαν εγκαίρως οι οργανισμοί προστασίας του περιβάλλοντος που φρόντισαν να περιμαζέψουν όσα μπορούσαν περισσότερα για να τα καθαρίσουν και να τα περισώσουν. Και οι μέν τεχνικές μέθοδοι καθαρισμού των φτερών, που απαιτήσαν πέντε περίπου ώρες για κάθε πουλί, αποδείχτηκαν άποτελεσματικές, αλλά το πρόβλημα τελικά κατέστη οικονομικό. Γιατί το κόστος καθαρισμού κάθε πουλιού έφθασε... τα χίλια γαλλικά φράγκα και απαιτήσε την παρουσία ενός πλήθους άμισθων βοηθών.

Πέρα από τα γνωστά γενικά συμπεράσματα για την προστασία του περιβάλλοντος, από τη μικρή αυτή ιστορία των ανθρώπων της Βρετανίας, δεν ξερι κανείς με τί κυρίως να απορήσει: με την ευαισθησία και την ευσπλαχνία του ανθρώπου που δεν φέιδεται κανενός μέτρου για να σώσει τη ζωή ενός αθώου πουλιού ή με την άσυναρτησία και την αναληγσία του που και πάλι χωρίς κανένα μέτρο και σχεδόν κανένα ισχυρό λόγο εξολοθρεύει χιλιάδες ανθρώπινες ζωές;

δρομίων σύμφωνα με τις νέες συνθήκες, δεδομένου ότι από της σχετικής απόφασης μέχρι της λειτουργίας ενός νέου αεροδρομίου χρειάζονται δέκα περίπου χρόνια.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Κατά το Ινστιτούτο των Ασφαλιστών του Λονδίνου, το οποίο συγκεντρώνει τη μεγάλη πλειοψηφία των ασφαλιστικών εταιριών της πόλεως, στο διάστημα του 1987 χάθηκαν 139 πλοία συνολικού τόνναζ 1.178.900 τόν. γκρός. Από αυτά τα δύο τρίτα ήταν πετρελαιοφόρα ή μικτά πλοία. Από άποψη αιτίας παρατηρείται ότι 36 πλοία 408.406 τόν. γκρός χάθηκαν συνεπεία κακοκαιρίας, 19 πλοία 245.501 τόν. γκρός λόγω προσάρξεως και 28 πλοία 246.876 τόν. γκρός λόγω πυρκαϊάς ή εκρήξεως. Σε σχετική έκθεσή του το Ινστιτούτο υπογραμμίζει ότι παρά τη βελτίωση των ασφαλιστρών και των όρων ασφαλίσεως μεταξύ του 1984 και 1986, οι άγορές έγιναν ανταγωνιστικότερες το 1987 με φυσική συνέπεια τη μείωση των εισπραξεων. Έλπίζεται όμως ότι μέχρι τέλους του έτους ή αγορά θα επανέλθει σε ομαλότερες καταστάσεις. Τόσο στη Μ. Βρετανία όσο και στις ΗΠΑ και σε μερικές Ευρωπαϊκές χώρες ή ασφαλιστική ικανότητα αύξηθηκε. Με τη χρηματιστηριακή κρίση οι ασφαλιστές και αντασφαλιστές περιμένουν να μειωθεί ή αξία των πακέτων των μετοχών τους, ενώ παράλληλα άνησυχούν με την άβεσβαιότητα της τιμής του δολλαριού στο οποίο υπολογίζονται οι τιμές των ασφαλιστρών.

Your supplier in ROTTERDAM

Oracle trade supply b.v.

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

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



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΟΠΩΣ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΛΟΎΔΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ	TON. D.W.	TON. ΓΚΡΟΣ
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	41	1,742,943	1,020,264
ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ	2	6,032	3,184
ΒΕΡΜΟΥΔΩΝ	1	9,332	6,298
ΝΗΣΩΝ ΚΑ'Υ'ΜΑΝ	1	3,300	1,905
ΚΥΠΡΟΥ	664	18,924,767	10,902,377
ΑΙΓΥΠΤΟΥ	6	165,039	104,057
ΓΑΛΛΙΑΣ	2	170,938	82,446
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	10	236,718	147,998
ΕΛΛΑΔΟΣ	1,076	39,456,421	21,695,057
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	34	188,276	131,648
ΚΟΥΒΕ'ΙΤ	1	76,474	39,532
ΛΙΒΑΝΟΥ	13	272,275	164,165
ΛΙΒΕΡΙΑΣ	187	13,260,916	6,776,546
ΜΑΛΤΑΣ	114	2,622,030	1,553,710
ΝΕΑΖ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	3	83,296	52,309
ΠΑΝΑΜΑ	300	7,226,866	4,211,060
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	5	177,476	102,635
ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	3	3,568	4,049
ΣΑΟΥΔ. ΑΡΑΒΙΑΣ	10	124,989	80,260
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	3	41,473	34,703
ΚΕ'Υ'ΛΑΝΗΣ	5	84,896	49,940
ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ	5	152,851	94,023
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	1	16,560	10,852
ΣΥΝΟΛΟ 23 ΣΗΜΑΙΩΝ	2,487	85,047,436	47,269,018

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
ΑΟΗ: 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
Α.Ο.Η.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟ- ΚΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ. ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 1.000 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ (14 ΜΑΡΤΙΟΥ 1988)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

ΣΥΝΟΛΟ

0 - 5

6 - 10

11 - 15

16 - 20

21 - 30

31 ΕΤΗ ΚΑΙ ΑΝΩ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

No.	387	58	46	146	73	57	7
DWT	31,658,404	2,384,835	4,556,119	17,321,961	5,117,958	2,196,909	80,622
GRT	15,934,622	1,406,697	2,242,975	8,487,638	2,573,077	1,172,437	51,798

ΧΗΜΙΚΑ - ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ

No.	23	1	6	2	6	8	
DWT	164,275	8,106	40,480	55,276	28,372	32,041	
GRT	138,166	8,903	29,820	49,754	24,132	25,557	

ΜΙΚΤΑ

No.	68	2	6	20	35	5	
DWT	8,272,811	157,318	490,517	2,817,091	4,473,979	333,906	
GRT	4,241,858	90,318	281,631	1,379,054	2,310,418	180,417	

ΜΥΛΑΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

No.	962	127	122	383	275	54	1
DWT	34,474,387	5,286,417	4,693,899	14,328,300	8,431,692	1,720,777	13,302
GRT	19,240,139	3,072,546	2,548,279	7,861,519	4,764,498	985,323	7,974

ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

No.	788	20	93	200	292	138	45
DWT	8,775,634	334,865	1,428,589	2,815,031	2,914,604	1,054,105	228,440
GRT	5,808,260	221,567	944,920	1,850,732	1,888,649	746,714	155,678

ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΟΠΛΟΙΑ

No.	31	5	6	9	11		
DWT	428,930	27,500	85,590	186,137	129,703		
GRT	330,303	21,325	72,970	135,076	100,932		

ΡΟ/ΡΟ ΦΟΡΤΗΓΑ

No.	23	1	6	5	8	2	1
DWT	115,369	3,300	26,176	45,804	28,373	2,943	8,773
GRT	83,541	1,905	16,425	33,794	23,612	2,422	5,383

ΡΟ/ΡΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

No.	84		2	12	22	42	6
DWT	102,907		1,016	16,730	34,681	45,842	4,638
GRT	389,112		4,097	46,768	128,269	180,439	29,539

ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

No.	13	2	1			5	5
DWT	6,599	3,200				1,269	2,130
GRT	25,373	2,313	1,263			10,714	11,083

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ/ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

No.	33	3	1	1		10	18
DWT	114,972	11,157	7,000	1,377		30,277	65,161
GRT	361,454	102,092	19,337	6,757		78,399	154,869

ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ

No.	75	1	4	15	15	21	19
DWT	933,148	2,913	62,225	359,911	161,903	299,338	46,858
GRT	716,190	1,000	31,929	225,366	110,746	224,888	122,261

ΣΥΝΟΛΟ

No.	2,487	220	293	793	737	342	102
DWT	85,047,436	8,219,611	11,391,611	37,947,618	21,321,265	5,717,407	449,924
GRT	47,269,018	4,928,666	6,193,666	20,076,458	11,924,333	3,607,310	538,585



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

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

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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

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

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑ ΔΙΕΚΔΙΚΗΘΕΙ ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΤΟ 80%

Συνταξιούχος που διαμένει στην Κύπρο απήλθε προς τις Ένώσεις Πλοίαρχων, Συνταξιούχων και Συνταξιούχων Μηχανικών την κατωτέρω επιστολή ή όποια κοινοποιήθηκε και στα «Ναυτικά Χρονικά».

Αγαπητοί συνάδελφοι,

Στό τελευταίο τεύχος των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ 15/3/88 διάβασα για τη συνέντευξη τύπου που δώσατε, γνωστοποιώντας στους δημοσιογράφους και την κοινή γνώμη για άλλη μία φορά ότι η ανωτάτη χορηγούμενη σύνταξη στους Α' Πλοίαρχους και Μηχανικούς είναι μόνο το 63,4% του έκαστοτε συμβατικού μισθού αντί του συνταγματικά σωστού και δικαίου 80%, και το όποιο οι λοιποί ναυτικοί καθώς και όλοι οι άλλοι Έλληνες συνταξιούχοι του ιδιωτικού ή δημοσίου τομέα απολαμβάνουν.

Με έκπληξη επίσης διάβασα ότι το NAT προς τους υπόλοιπους ασφαλισμένους, όχι μόνο δίνει το 80%, αλλά σε μερικούς μέχρι και 109% των συμβατικών μισθών των ενεργείων συναδέλφων τους, ή με άλλα λόγια άλλοι καταβάλλουν τις εισφορές και άλλοι καρπώνονται τα ωφέλη.

Επίσης η περισσότερη έκπληξη είδα ότι ενώ έχετε γνώση ότι τα ως άνω απαράδεκτα είναι αντισυνταγματικά, σαν ενώσεις καμιά δεν κάνατε τίποτα προς την σωστή κα

τεύθυνση, δηλαδή να βάλετε ένα δικηγόρο (τό δικηγόρο της ένωσής σας) και να μηνύσει τους υπεύθυνους ενώπιον των αρμοδίων Έλληνικών Δικαστηρίων, όποτε με δικαστική απόφαση να εφαρμοστεί η κοινωνική δικαιοσύνη, που τόσο απαράδεκτα τα διοικητικά όργανα αρνούνται. Όταν έχουμε τις 96.000 δραχμές ως ανωτάτη μικτή σύνταξη για τον Α' Πλοίαρχο, δηλαδή μεϊον τις κρατήσεις μόνο 88.000 δραχμές περίπου, ήτοι ποσά πολύ μικρότερα και από τις μεσαίες βαθμίδες του λοιπού ιδιωτικού ή κρατικού τομέα, δεν είναι καθόλου υπερβολή ή χαρακτηρισμός της κατάστασης ως μεγάλης και ανήκουστης αδικίας, λόγω απαράδεκτου ετασιελισμού των αρμοδίων διοικητικών φορέων.

Ακόμη και στην περίπτωση που η σχετική νομοθεσία δεν ευνόει κάτι τέτοιο στην Ελλάδα, υπάρχουν τα δικαστικά όργανα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, που έχουν καταπιαστεί στο παρελθόν και με πολύ λιγότερο σοβαρά θέματα και οι αποφάσεις των οποίων είναι υποχρεωτικές για τις επιμέρους κυβερνήσεις, όποτε με κανέναν τρόπο δεν δικαιολογείται η αδράνεια σας. Μάλιστα κύριοι συνάδελφοι. Εγώ πιστεύω ακράδαντα ότι με μία δικαστική απόφαση θα μπορούσατε (δχι μέσα σε τέσσερα χρόνια όπως έσεϊς έπαιτεϊτε στην συνέντευξη) να πάρετε το 80% αλλά άμέσως και γιατί όχι και τα τόσα

ανάδρομικά που ό κάθε συνταξιούχος έχει χάσει!

Στην συνέντευξη δεν είδα να κάνετε λόγο και για τό έφ' άπαξ που και εκεί υποπτεύομαι να γίνεται ή ίδια αδικία και κλοπή (άδικία έπειδή δίνουν στους Α' Πλοίαρχους και Μηχανικούς κάτω από τό 80% και κλοπή έπειδή χρησιμοποιούν τό υπόλοιπο για την πριμοδότηση κάποιων άλλων πάνω από τό 80%) δηλαδή ενώ στίς κρατήσεις δίνουν όλοι τό ίδιο ποσοστό, μάλλον με την συνταξιοδότησή τους οι Α' Πλοίαρχοι και Μηχανικοί θά παίρνουν και σαν έφ' άπαξ τό ανάλογο του 63,4% ενώ άλλοι του ίδιου Ταμείου έσως και έδω παίρνουν τό ανάλογο του 109%, ή με άλλα λόγια για έναν άπερχόμενο Α' Πλοίαρχο ή Μηχανικό μέ πλήρη συντάξιμα χρόνια ή κλοπή από τό έφ' άπαξ έσως να είναι της τάξεως των 650.000 δραχμών.

Και για να τελειώνω, μπρός στίς τόσο άπαράδεκτες αδικίες και κοροϊδίες που από χρόνια γίνονται, άπορώ πώς έσεϊς ακόμα βρίσκεστε στο στάδιο των δημοσιογραφικών ένημερώσεων και παρακλήσεων προς τά διοικητικά όργανα και ούτε σκέψη κάνετε (όπως βλέπω από τά δημοσιεύματα) για προσφυγή προς την Δικαστική Έξουσία.

Και στη Γαλλία του Λουδοβίκου του 14ου να βρισκόμαστε, πάλι κάτι περισσότερο από ένημερώσεις και παρακλήσεις θά είχαν γίνει και είλικρινά είναι πολύ περίεργο και άκατανόητο που ακόμη περιμένετε να δικαιωθείτε χωρίς άγώνα.

Με συναδελφικούς χαιρετισμούς

ΣΤΑΥΡΟΣ Σ. ΦΩΤΣΗΣ
Όνουφρίου Κληρίδη 1

Πάφος Κύπρου, 28.3.1988

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV®"



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

FOTIS G. PÓULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. PÓULIDES
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

Η μεταρρύθμιση της 'Αμερικανικής Φορολογίας και οι έπιπτώσεις στην 'Ελληνόκτητη Ναυτιλία

Του κ. ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΛΗ, βουλευτή Πειραιώς - Νήσων

Η μεταρρύθμιση της φορολογίας των ΗΠΑ την οποία θέσπισε ο νόμος (Tax Reform Act) της 22.10.86 και πού ισχύει ήδη από της 1ης 'Ιανουαρίου 1987, δημιούργησε νέα κατάσταση, αν όχι προβλήματα, για την 'Ελληνόκτητη ναυτιλία.

Επομένως είναι χρήσιμη η ενημέρωση πάνω στο θέμα αυτό, διότι, αν μη τί άλλο, βοηθάει να διαλυθεί η σύγχυση και η άβελαιότητα που είναι διάχυτη στην ναυτιλιακή κοινή γνώμη.

Τό έν ισχύει 'Αμερικανικό σύστημα φορολογίας των ξένων εταιριών.

1. Οι ξένες εταιρίες υπόκεινται στην φορολογία των ΗΠΑ:

α) Για τό εισόδημα τό οποίο συνδέεται άμεσα (effectively connected) μέ έμποριο ή έπιχειρηματικές δραστηριότητες πού διενεργούνται στίς ΗΠΑ (εισόδημα ECI).

Ο φόρος (για τό 1987) άνέρχεται σέ 40% του καθαρού εισοδήματος.

β) Για τό εισόδημα από μεταφορές πηγής ΗΠΑ (περιλαμβανομένων των θαλασσιών), πού όμως δέν μπορεί νά χαρακτηριστεί ως εισόδημα ECI.

Ο φόρος άνέρχεται σέ 4% του άκαθαρίστου αυτού εισοδήματος.

γ) Για τό εισόδημα από έπενδύσεις (investment - type) πηγής ΗΠΑ, — πού δέν μπορεί νά χαρακτηριστεί ως εισόδημα ECI.

Ο φόρος άνέρχεται σέ 30% του άκαθαρίστου αυτού εισοδήματος.

δ) Για τά κέρδη (earnings and profits) των ύποκαταστημάτων των ξένων εταιριών (branch profit tax) τά οποία συνδέονται άμεσα μέ τό έμποριο ή τίς έπιχειρηματικές δραστηριότητες πού διενεργεί τό ύποκατάστημα στίς ΗΠΑ.



Ο φόρος άνέρχεται σέ 30% των κερδών αυτών.

2. Είδικά για τό εισόδημα από μεταφορές πηγής ΗΠΑ, τά κριτήρια άν πρόκειται ή όχι για εισόδημα ECI είναι τά έξής:

α) "Αν ή ξένη εταιρία έχει σταθερό τόπο έπιχειρηματικής δραστηριότητας (fixed place of business) στίς ΗΠΑ και

β) "Αν τό εισόδημα προέρχεται από έπιχείρηση τακτικών γραμμών (regularly scheduled transportation).

"Αν τά παραπάνω δύο κριτήρια συντρέχουν, τότε τό εισόδημα από μεταφορές πηγής ΗΠΑ θεωρείται ότι είναι εισόδημα ECI και υπόκειται στον φόρο 40% του καθαρού εισοδήματος.

Άλλά τί σημαίνει εισόδημα «πηγής ΗΠΑ (USA source)»; Στην θαλάσσια μεταφορά ύπάρχει τέτοιο εισόδημα όταν ή μεταφορά άρχίζει από 'Αμερικανικό λιμένα και περατοΰται σέ 'Αμερικανικό

λιμένα. Στην περίπτωση όπου μόνο ό ένας από τους λιμένες είναι 'Αμερικανικός θεωρείται ότι είναι «πηγής ΗΠΑ», τό 50% του εισοδήματος από την μεταφορά αυτή.

'Απαλλαγή από την 'Αμερικανική φορολογία μέ βάση την άμοιβαιότητα.

1. Η μεταρρύθμιση της 22.10.86 έπέφερε ούσιώδεις μεταβολές στο «έπί άμοιβαιότητα» σύστημα της φορολογικής άπαλλαγής των ξένων εταιριών πού έχουν εισόδημα από θαλάσσιες μεταφορές πηγής ΗΠΑ.

Συγκεκριμένα, αντικαταστάθηκε ή παράγραφος (α) του άρθρου 883 του Φορολογικού Κώδικα ΗΠΑ μέ νέα διάταξη και προστέθηκε νέα παράγραφος στο άρθρο αυτό πού έλαβε τον αριθμό 883 (c).

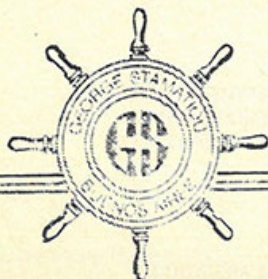
2. Σύμφωνα μέ την παλαιά διάταξη της παραγρ. 883 (α), πού καταργήθηκε, τά έσοδα από την έκμετάλ λευση πλοίου τό οποίο φέρει σημαία ξένης χώρας, άπαλλάσσονταν της φορολογίας των ΗΠΑ, έφ' όσον ή ξένη αυτή χώρα παρείχε σέ ύπηκόους ή εταιρίες των ΗΠΑ παρόμοια (equivalent) άπαλλαγή.

3. Τά πράγματα όμως άλλαξαν άρδην μέ την θέσπιση του νέου άρθρου 883, τό οποίο, ναι μέν προβλέπει την άπαλλαγή από την φορολογία των ΗΠΑ του άκαθαρίστου εισοδήματος πού άποκομίζει εταιρία συσταθείσα (organised) σέ ξένη χώρα από την έκμετάλλευση πλοίων, ή ή χώρα αυτή παρέχει παρόμοια άπαλλαγή σέ ύπηκόους των ΗΠΑ και σέ εταιρίες συσταθείσες στίς ΗΠΑ, ύποβάλλει όμως την άπαλλαγή αυτή στον έξής περιορισμό:

Οί κύριοι ποσοστού 50% και άνω του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας 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

έχει συσταθεί στην ξένη αυτή χώρα πρέπει να είναι κάτοικοι (residents) της χώρας αυτής, ή άλλης ξένης χώρας που παρέχει φορολογική απαλλαγή σε υπηκόους ή εταιρίες των ΗΠΑ (βλ. άρθρ. 883 (c) 1).

Ο άνω περιορισμός δεν ισχύει αν οι μετοχές της εταιρίας που είπαμε είναι εισηγμένες σε χρηματιστήριο που λειτουργεί στην ξένη αυτή χώρα (άρθρ. 883 (c) 3 Α).

Η άμοιβαία απαλλαγή. Έλλάδος-Η.Π.Α.

1. Η άμοιβαιότητα της απαλλαγής μεταξύ ΗΠΑ και μίας άλλης χώρας εξασφαλίζεται:

α) Είτε με διεθνή σύμβαση μεταξύ ΗΠΑ και της ξένης χώρας.

β) Είτε απλώς με την θέσπιση φορολογικών διατάξεων από την ξένη χώρα οι οποίες είναι παρόμοιες προς τις αμερικανικές διατάξεις.

Στην περίπτωση αυτή η άμοιβαία απαλλαγή βεβαιώνεται με ανταλλαγή ρηματικών διακοινώσεων μεταξύ ΗΠΑ και της ξένης χώρας.

Ο Παναμάς και η Λιβερία δεν έχουν υπογράψει Διεθνή Σύμβαση με τις ΗΠΑ για άμοιβαία απαλλαγή. Αυτή μέχρι της 31.12.86 εξασφαλιζόταν με την μέθοδο της ανταλλαγής ρηματικών διακοινώσεων.

Αντίθετα μεταξύ Ελλάδος και ΗΠΑ η άμοιβαία απαλλαγή από τους φόρους εξασφαλίζεται με διεθνή σύμβαση.

2. Η Συνθήκη μεταξύ Ελλάδος και ΗΠΑ για την αποφυγή διπλής φορολογίας κτλ. του 1950 έχει κυρωθεί και από τις δύο χώρες και ισχύει από της 1ης Ιανουαρίου 1954.

Οι διατάξεις της Συνθήκης αυτής κατισχύουν των εθνικών νομοθεσιών της Ελλάδος και των ΗΠΑ με την έννοια ότι

δεν μπορούν να καταργηθούν ή να τροποποιηθούν με εθνικό νόμο της Ελλάδος ή των ΗΠΑ.

Βέβαια και οι δύο χώρες έχουν, σύμφωνα με το άρθρο XXI, το δικαίωμα καταγγελίας της Συνθήκης, όποτε αυτή παύει να ισχύει ύστερα από ωρισμένο χρονικό διάστημα (6 μήνες). Όμως μέχρι σήμερα ούτε η Ελλάδα ούτε οι ΗΠΑ έχουν καταγγείλει την Συνθήκη.

3. Σύμφωνα με το άρθρο III, η ελληνική εμπορική ή βιομηχανική επιχείρηση απαλλάσσεται της φορολογίας των εμπορικών ή βιομηχανικών της κερδών που πραγματοποιεί στις ΗΠΑ, εκτός αν απέκτησε τα κέρδη αυτά μέσω μόνιμης εγκατάστασης που έχει στις ΗΠΑ.

Ακριβώς ο ίδιος κανόνας ισχύει και για εμπορική ή βιομηχανική επιχείρηση των ΗΠΑ που πραγματοποιεί εμπορικά ή βιομηχανικά κέρδη στην Ελλάδα.

«Ελληνική εμπορική ή βιομηχανική επιχείρηση» σημαίνει εκείνη η οποία ασκείται στην Ελλάδα από Έλληνα υπήκοο ή κάτοικο Ελλάδος ή από ελληνική εταιρία, ενώ «εμπορική ή βιομηχανική επιχείρηση των ΗΠΑ» είναι εκείνη η οποία ασκείται στις ΗΠΑ από υπήκοο ΗΠΑ ή κάτοικο ΗΠΑ ή από εταιρία των ΗΠΑ.

«Μόνιμη εγκατάσταση» υπάρχει όταν η επιχείρηση έχει υποκατάστημα ή εργοστάσιο ή αποκλειστικό (exclusive) πράκτορα στην αντισυμβαλλόμενη χώρα.

4. Σύμφωνα με το άρθρο V, εισόδημα το οποίο κτάται από «επιχείρηση» μίας των συμβαλλομένων χωρών από την εκμετάλλευση πλοίου, το οποίο είναι νηολογημένο στην χώρα αυτή, απαλλάσσεται της φορολογίας από την άλλη συμβαλλόμενη χώρα.

Εισόδημα το οποίο κτάται από «επι-

χείρηση» μίας των συμβαλλομένων χωρών από την εκμετάλλευση πλοίου το οποίο δεν είναι νηολογημένο στη χώρα αυτή, απαλλάσσεται της φορολογίας υπό τους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου III, που αναφέραμε.

5. Η παλαιά διάταξη της παραγρ. 883 (α) του Φορ. Κωδ. ΗΠΑ (βλ. § III 2 άνωτ.) που καθιέρωνε το κριτήριο της σημαίας για την φορολογική απαλλαγή, ήταν εν μέρει αντίθετη προς τους όρισμούς του άρθρου V της Συνθήκης 1950.

Γιαυτό, με ανταλλαγή ρηματικών διακοινώσεων μεταξύ των δύο χωρών είχε συμφωνηθεί να ισχύει στις ΗΠΑ ή εσωτερική νομοθεσία των ΗΠΑ (δηλαδή το άρθρο 883 α) και όχι το άρθρο V της Συνθήκης, λύση η οποία ευνόησε ιδιαίτερα τα ελληνικά πλοία που ανήκαν σε ξένες πλοιοκτήτριες εταιρίες, αφού έτσι απαλλάσσονταν του αμερικανικού φόρου.

Βέβαια αφετηρία του ευνόηκού αυτού καθεστώτος των διακοινώσεων αποτελούσε η Συνθήκη 1950 η οποία εξασφάλιζε την «παρόμοια απαλλαγή (από ελληνικούς φόρους) σε υπηκόους των ΗΠΑ και εταιρίες των ΗΠΑ».

6. Με την νέα φορολογική ρύθμιση των ΗΠΑ, από 1ης Ιανουαρίου 1987 το φορολογικό καθεστώς στις σχέσεις των δύο χωρών έχει διαμορφωθεί ως εξής:

α) Έν δυν χρόνων η Συνθήκη 1950 δεν λύεται με την καταγγελία που προβλέπει το άρθρο XXI, η Συνθήκη εξακολουθεί να ισχύει και να δεσμεύει και τις δύο χώρες.

Βέβαια η Συνθήκη μπορεί να τροποποιηθεί (με άλλη συνθήκη) όπως επίσης μπορεί, με ανταλλαγή διακοινώσεων (notes) να διευκρινισθούν ασάφειες και να έναρμονισθούν στο μέτρο του δυνατού, οι ρυθμίσεις του νέου Αμερικανι-

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.)

κού νόμου προς τις διατάξεις της Συνθήκης, πράγμα που δεν έχει γίνει ακόμη.

β) Η νέα φορολογική ρύθμιση κατήργησε το κριτήριο της σημαίας για την απαλλαγή από φόρους ΗΠΑ του εισοδήματος από την έκμεταλλευση πλοίων. Άρα οι ανταλλαγείς στο παρελθόν μεταξύ Ελλάδος και ΗΠΑ ρηματικές διακονώσεις, ως άνευ αντικειμένου, δεν ισχύουν πιά.

γ) Δεδομένου ότι οι διατάξεις της άνω Συνθήκης έχουν αύξημένη τυπική δύναμη, έπεται ότι αυτές κατισχύουν των όρισμών της νέας φορολογικής ρυθμίσεως των ΗΠΑ καθ' μέτρο ή νέα ρύθμιση είναι αντίθετη προς τις διατάξεις της Συνθήκης.

Αυτό στην πράξη σημαίνει ότι το Άμερικανικό ή το Έλληνικό δικαστήριο που θα έπιληφθη φορολογικής διαφοράς, θα εφαρμόσει στην διαφορά αυτή το δίκαιο της Συνθήκης και όχι το τυχόν αντίθετο προς αυτό Άμερικανικό ή Έλληνικό φορολογικό δίκαιο.

δ) Υπάρχει άμφισβήτηση αν το άρθρο V της Συνθήκης αντικαθιστά **σέ ολη την έκταση** τις διατάξεις του άρθρου 883 (c) Φορ. Κωδ. Η.Π.Α. ή αν πρέπει να θεωρηθεί ότι απλώς συμπληρώνει το άρθρο 883 (c).

Υπενθυμίζουμε ότι η απαλλαγή βάσει του άρθρου C δίδεται άμοιβαία όταν συντρέχουν (αα) έγγραφη του πλοίου στο νηολόγιο της μιάς ή της άλλης χώ-

ρας και (ββ) το πλοίο να ανήκει σέ Έλληνική ή Άμερικανική «επιχείρηση». Η έθνικότητα ή η κατοικία (residence) των μετόχων ή εταίρων της «επιχείρησης» δεν αποτελεί προϋπόθεση της απαλλαγής βάσει του Άρθρου V.

Μέ την αριθ. 85-5 της 24.12.87 εγκύκλιο (notice) ή Άμερικανική Φορολογική Αρχή (I.R.S.) υιοθετεί την άποψη ότι το άρθρο V της Συνθήκης συμπληρώνει τούς όρισμούς του άρθρου 883 (c).

Συνεπώς για να δοθη απαλλαγή του εισοδήματος των πλοίων από τούς άμερικανικούς φόρους, **προσθέτως** προς τα γνωστά κριτήρια του άρθρου 883 (c) (έλληνική πλοιοκτήτρια εταιρία και κατοικία των ιδιοκτητών άνω του 50% των μετοχών της εταιρίας, στην Ελλάδα ή σέ άλλη χώρα στην όποια ισχύει ή άμοιβαία απαλλαγή μέ την ΗΠΑ), απαιτείται το πλοίο να έχει ελληνική σημαία.

Η άποψη αυτή της I.R.S. δεν είναι βάσιμη, αν μή τί άλλο, διότι καταργεί την άμοιβαιότητα σέ βάρος της Ελλάδος. Μέ άλλα λόγια ενώ ή Ελλάς, λόγω του άρθρου V, **είναι ύποχρεωμένη** να εξακολουθήσει να απαλλάσσει από τούς ελληνικούς φόρους τά άμερικανικά πλοία που ανήκουν σέ άμερικανικές επιχειρήσεις, χωρίς καμιά άλλη προϋπόθεση, οί ΗΠΑ θά απαλλάσσουν από τούς άμερικανικούς φόρους τά ελληνικά πλοία που όχι μόνο ανήκουν σέ ελληνικές επιχειρήσεις, αλλά και που οί μέτοχοι αυτών (άνω των 50%) κατοικούν

στην Ελλάδα.

V. Συμπέρασμα

Είναι φανερό από όσα εξετάθησαν ότι έπείγει ή ρύθμιση των προβλημάτων τά όποια δημιουργεί ή νέα άμερικανική ρύθμιση και ή από άμερικανικής πλευράς έρμηνεία των όρων της Συνθήκης 1950.

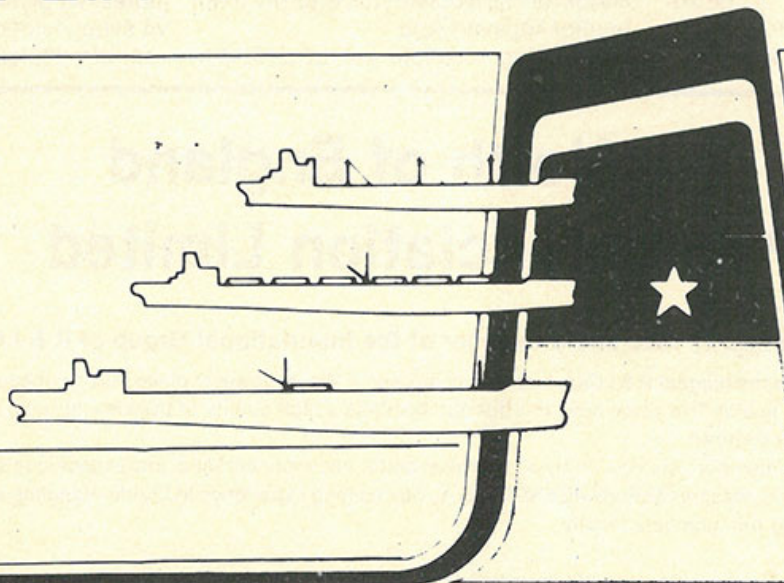
Άς μή λησμονούμε ότι ή Συνθήκη αυτή, ή όποια προστάτευσε ικανοποιητικά την Έλληνική ναυτιλία και τό εισόδημα των μεταναστών μας που γύρισαν πίσω στην Ελλάδα, προστάτευσε εξ ίσου ικανοποιητικά αν όχι καλλίτερα, τά οικονομικά συμφέροντα των άμερικανικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα.

Μέ την εγκύκλιο 85-5 ή αρχή της άμοιβαίας απαλλαγής που καθιερώνει ή άνω Συνθήκη ανατράπηκε εις βάρος της χώρας μας, όσον άφορά τό εισόδημα από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Όμως συμφέρει και στις δύο χώρες ή διατήρηση του καθεστώτος της άμοιβαίας απαλλαγής που καθιερώθηκε μέ την Συνθήκη του 1950 και πρέπει οί κυβερνήσεις της Ελλάδος και των ΗΠΑ, σέ συνεργασία μέ τούς εκπροσώπους των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών που θίγονται, να υιοθετήσουν τό ταχύτερο δυνατό άμοιβαίως αποδεκτές λύσεις.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ο προστατευτισμός στην Ναυτιλία

Η ανάγκη μιᾶς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς στὴν Εὐρώπη φάνηκε καθαρὰ γύρω στὸ 1975 ὕστερα ἀπὸ τὰ τρία ἀκόλουθα σημαντικὰ γεγονότα: α) τὴν εἴσοδο στὴν ΕΟΚ δύο ἀληθῶς ναυτικῶν χωρῶν, τῆς Μ. Βρεταννίας καὶ τῆς Δανίας, β) τὴν ἀπόφαση τοῦ Διεθνούς Δικαστηρίου τοῦ Ἀπριλίου 1974 πού δέχτηκε τὴν ἐφαρμογὴ τῶν κανόνων συναγωνισμοῦ τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης στὶς θαλάσσιες μεταφορές καὶ γ) τὶς ἐνταθεῖσες προστατευτικὲς τάσεις ὁρισμένων χωρῶν γιὰ πολιτικούς λόγους.

Σήμερα ἐκτός ἀπὸ τὶς ἀνωτέρω αἰτίες, σὰν πρόσθετοι βασικοὶ λόγοι θεωροῦνται ὁρισμένες βαθύτατες ἀλλαγές τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς, ὅπως εἶναι ἀπὸ τὴ μία πλευρὰ ἡ ἀποδιοργάνωση τοῦ τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν τὴν ὁποία ἐπέφερε ἡ εἴσοδος ἀνταγωνιστικῶν, μοντέρνων καὶ ἐπιθετικῶν στόλων μὲ ἀποτέλεσμα τὴ διάρρηξη τῶν Κόνφερανς καὶ τῶν παραδοσιακῶν ἐφοπλιστικῶν συμφωνιῶν καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ τὸ γεγονός ὅτι παρὰ τὶς ἀντίθετες δηλώσεις ἡ ναυτιλία παρέμεινε ἓνα ἀπὸ τὰ κύρια σημεῖα ἐφαρμογῆς τοῦ προστατευτισμοῦ. Εἶναι ἀλήθεια ὅτι συνεχῶς περισσότερο τὰ ἐμπόδια αὐτὰ προέρχονται ἀπὸ τὶς κυβερνητικὲς ὑπηρεσίες τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν οἱ ὁποῖες καὶ ὑποκαθιστοῦν τὶς ἐξαντλημένες ναυτικὲς Κόνφερανς. Τέτοιο βασικὸ ἐμπόδιο πού ἐμφανίστηκε στὶς ἐμπορικὲς συναλλαγές μὲ τὶς χώρες τοῦ κρατικοῦ ἐμπορίου καὶ τὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χώρες ἀποτέλεσε ἡ κατόπιν κυβερνητικῶν ἀποφάσεων μονομερῆς ἐπιφύλαξη τῶν φορτίων ἀκόμα καὶ στοὺς πῶς εὐαίσθη-

τους τομεῖς τῆς ἐνέργειας καὶ τῆς διατροφῆς. Παραδείγματα: οἱ ΗΠΑ παρὰ τὸν φιλελευθερισμὸ τους, ὁρισμένες χώρες τῆς Νοτιοανατολικῆς Ἀσίας, τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς. Ἐνα δεύτερο τέτοιου εἶδους ἐμπόδιο ἀποτελοῦν οἱ διμερεῖς συμφωνίες πού ἐπιφυλάσσουν τὰ φορτία ὑπὲρ τῶν πλοίων τῶν δύο συναλλασσομένων χωρῶν. Ἐπίσης οἱ διαφορὲς διακρίσεις σὲ βάρος ξένων σημαίων ἢ ξένων φορτίων πού ἀσκοῦνται σὲ ὁρισμένους λιμένες (τέλη, δασμοί, παρενοχλητικοὶ ἐλεγχοὶ κλπ.). Καὶ ἀκόμα ἡ συστηματικὴ πολιτικὴ τῆς ἀγορᾶς fob καὶ πωλήσεως c&f μὲ προκαθορισμὸ τῆς σημαίας καὶ τῶν ἀναγκαίων ὑπηρεσιῶν.

Βεβαίως οἱ μέθοδοι αὐτὲς ἀνήκουν σὲ μιὰ παλιότερη ἐποχὴ, ὅποτε τὸ διεθνὲς ἐμπόριο βασιζόταν στὴν ἰδέα τῆς ἐθνικῆς κυριαρχίας μὲ τὴ δημόσια ἐξουσία στὴν ὑπηρεσία τῶν ἐθνικῶν συμφερόντων. Ἐκτοτε εἶναι ἀλήθεια ὅτι μόνον ἓνα μικρὸ μέρος τῶν συναλλαγῶν ὑποκύπτει ἀκόμα σὲ παρόμοιες ἀντιλήψεις, ἐνῶ ἡ μεγάλη ἀναλογία τους ἀσκεῖται ἀπὸ τὸν ἰδιωτικὸ τομέα χωρὶς σχέση ἢ ἀναφορά στὶς κυβερνητικὲς ἀρχές περὶ κυριάρχου σημαίας. Ἡ διεθνοποίηση τῆς οἰκονομίας, ἡ φυσικὴ ἐξέλιξη τῶν μεταφερομένων προϊόντων, τὰ μέσα συντήρησης καὶ μεταφορᾶς τους καὶ οἱ ἀλλαγές τῶν συνηθειῶν καὶ τῶν ἀπαιτήσεων τῆς πελατείας ὁδήγησαν σὲ συστήματα «ὀργανώσεως τῶν μεταφορῶν» καὶ στὴν ἀντίληψη μιᾶς «μεταφορικῆς ἀλυσίδας», ἀπλῆς, εὐέλκτικης καὶ ἀποδοτικῆς. Τὰ συστήματα αὐτὰ ἀποστρέφονται τὸν προστατευτισμὸ κάθε

μορφῆς, γιατί ἐξ ὑποθέσεως βασίζονται στὴ δραστηριότητα καὶ τὸν συναγωνισμό καὶ δίνουν προτεραιότητα στὴν ἐξαγωγή τοῦ ἐμπορεύματος σὲ σχέση μὲ τὴν ἐξαγωγή τῆς μεταφορᾶς.

Εἶναι προφανὲς ἐπομένως ὅτι ὑπὸ τὶς σημερινές συνθήκες καὶ ἐξελίξεις ἡ τάση τοῦ προστατευτισμοῦ στὸ ναυτιλιακὸ τομέα πρέπει νὰ καταπολεμηθεῖ τόσο σὲ ἐθνικὸ ὅσο καὶ σὲ Κοινοτικὸ ἐπίπεδο. Αὐτὸ ἀποτελεῖ ζωτικὸ παράγοντα γιὰ τὴν ἐπιβίωση τῶν ἐξαγωγικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῆς συναγωνιστικότητας τῶν Κοινοτικῶν προϊόντων στὶς ξένες ἀγορές.

Πράγματι οἱ μέθοδοι προτιμήσεως σημαίας, ἐμμέσως ἢ ἀμέσως, καὶ ἡ ἀκαμψία τῶν διμερῶν συμφωνιῶν πού ἀποπροσανατολίζουν τὶς μεταφορές καὶ περιορίζουν τὸν ἐλεύθερο ἀνταγωνισμό, εἶναι παράγοντες καταστρεπτικοὶ γιὰ τὸν ἐφοπλισμὸ τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Ἀλλὰ καὶ γιὰ τὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χώρες, ἡ ἀνατίμηση τῶν ναύλων πού προκαλοῦν τὰ συστήματα αὐτά, ζημιώνουν σὲ τελικὴ ἀνάλυση τὴν ἐθνικὴ τους οἰκονομία, ἔστω καὶ ἂν δημιουργοῦν τὴν αὐταπάτη ὅτι εὐνοοῦν προσκαίρως τὸ ἐμπορικὸ ἰσοζύγιο καὶ τὸ ἰσοζύγιο τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τῶν χωρῶν αὐτῶν. Γιὰ τὸν δὲν παρακινοῦν τὸν νεοδημιουργητὸ ἐφοπλισμὸ τους πρὸς τὴν ἀναζήτησιν τῆς παραγωγικότητος καὶ τῆς συναγωνιστικότητος πού θὰ τοῦ ἐπιτρέψει νὰ προσεγγίσει τὶς διεθνεῖς ἀνταγωνιστικὲς ἀγορές ἀλλὰ τὸν ὁδηγοῦν σὲ πρόσκαιρη κερδοσκοπία ἐπὶ τῶν ναύλων σὲ βάρος τῶν φθηνότερων προϊόντων καὶ σὲ μιὰ αἰ-

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

σθητή υποβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

Βέβαια κανείς δεν υποτιμά τις άρχες περί ισότητας δικαιωμάτων που περιέχει ο κώδικς της UNCTAD. Πρέπει όμως να αγωνισθούμε έναντι των μεθόδων εκείνων που εν όνόματι του Κώδικα θέτουν σε εφαρμογή όρισμένα κράτη ή παρακρατικές ενώτητες με στόχο εκείνο που αποκαλούν «τελωνειακά δικαιώματα» από την άναποδη. Δεν λείπουν δυστυχώς τα παραδείγματα που δείχνουν τά προσκόματα που παρεμβάλλονται στην οικονομική ανάπτυξη και στην ελευθερία του εμπορεύματος να διαλέγει τον μεταφορέα του. Καί αν δεν λάβουμε τά αναγκαία μέτρα, τό σχέδιο που ή "Ενωση των Φορτωτών 'Αφρικής (UCCA) παρουσίασε στις Κόνφερανς καί στους ανεξάρτητους έφοπλιστάς καθώς καί στους Εύρωπαϊους Φορτωτάς, ύπάρχει κίνδυνος να έπιτείνει σοβαρά αυτές τις άνωμαλίες.

Τό σχέδιο αυτό έχει δύο βασικούς άντικειμενικούς στόχους: α) να επεκτείνει την κατανομή των φορτίων στο σύνολο των μεταφορών τακτικών γραμμών καί β) να έλέγχει εκ των προτέρων αυτή την κατανομή έτσι ώστε οι τιμές των ναύλων να ρυθμίζονται μέσω ενός «ούδέτερου» οργανισμού. 'Επί του πρώτου σημείου μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι τά ενδιαφερόμενα κράτη άφ' ής άπεφάσισαν να προσχωρήσουν στον Κώδικα συμπεριφοράς δεν μπορούν τώρα να τον άφήσουν να έκφυλισθεί χωρίς σοβαρούς κινδύνους. 'Αλλωστε πρόκειται για κώδικα λογικό καί δίκαιο, ό οποίος προστατεύει τά συμφέροντα των στό-

λων των νέων ναυτικών χωρών που είναι μέλη των Κόνφερανς καί άουσαίντερς. 'Η επέκταση όμως των διατάξεων του Κώδικα στο σύνολο των μεταφορών γραμμής, δηλαδή σε όλες τις μεταφορές μεταξύ δύο γεωγραφικών ζωνών, είναι άπαράδεκτη. 'Επί του δευτέρου σημείου είναι εύκολο να δεί κανείς ότι ό συνδυασμός κατανομής φορτίων καί έλέγχου a priori άποτελεί φανερά παραβίαση των θεμελιωδών άρχών της έλευθερης έκλογής του μεταφορέα από τον φορτωτή καί γενικότερα της έλευθερίας των συναλλαγών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ή καταπολέμηση του ναυτιλιακού προστατευτισμού είναι όχι μόνο δυνατή αλλά καί νόμιμη, άφου διαθέτει τά αναγκαία δικαιώματα μέσα. Πρόκειται για τους Κανονισμούς του Συμβουλίου της ΕΟΚ που άναφέρονται στη συνεργασία για τη διαφύλαξη της έλευθερης συμμετοχής στις θαλάσσιες μεταφορές καί στους τρόπους εφαρμογής των άρθρων 85 καί 86 της Συνθήκης της Ρώμης (κανόνες συναγωνισμού) στις θαλάσσιες μεταφορές. Τά δύο αυτά κείμενα τέθηκαν σε εφαρμογή από 1 'Ιουλίου 1987. 'Ο πρώτος κανονισμός περιέχει διατάξεις που καταπολεμούν σε Κοινοτικό επίπεδο τις μεθόδους ή την πολιτική έπιφυλάξεως των φορτίων ύπέρ όρισμένων εταιριών τρίτων χωρών που έξασθενούν τη συναγωνιστική ίκανότητα των στόλων των κρατών - μελών ή παραβλάπτουν τά κοινοτικά τους συμφέροντα. Ειδικότερα έπιτρέπει την άντίδραση της Κοινότητας με μέσα που άρχίζουν από διπλωματικές παραστάσεις που φθάνουν μέχρις

άντιποίνων, σε κάθε πράξη τρίτης χώρας ή εκπροσώπων της που περιορίζει ή άπειλεί να περιορίσει την έλευθερη πρόσβαση σε γραμμές μεταφορών ύπαγομένων ή μη στον κώδικα καί σε μεταφορές χύδην ή άλλων φορτίων από έλεύθερα φορτηγά πλοία.

'Ο δεύτερος κανονισμός εισάγοντας τους κανόνες συναγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές προσφέρει έναν άριθμό έγγυήσεων στους φορτωτές κατά των Κόνφερανς οι όποιες εφαρμόζουν μεθόδους άποκλεισμού ή παρεμποδίσως του έλευθέρου συναγωνισμού ή κατ'ά των τρίτων χωρών που παρεμποδίζουν την είσοδο των εταιριών άουσαίντερς σε μία δεδομένη γραμμή.

Παραδοσιακά ή Εύρώπη με την 'Αφρική καθώς καί ή Εύρώπη με τη Λατινική 'Αμερική διατηρούν ένα ρεύμα συναλλαγών που έκφράζει τις γλωσσικές, πολιτιστικές καί ιστορικές διασυνδέσεις τους. Τό ρεύμα αυτό πρέπει να άφήνει ένα δίκαιο ίσοζύγιο άνάμεσα στις ναυτιλιακές δραστηριότητες των νέων κρατών καί στις εύρωπαϊκές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις. Με κανένα τρόπο τό ίσοζύγιο αυτό δεν πρέπει να οδηγεί στην άναστροφή του ρεύματος προς όφελος όρισμένων χωρών της 'Απω 'Ανατολής που θέλουν να μονοπωλήσουν τις μεταφορές με τις ύπό ανάπτυξη χώρες. 'Ο μόνος τρόπος για να μήν μείνουν άπλές εύχές ή νεκρό γράμμα οι δίκαιες καί σωστές διατάξεις του Κώδικα συμπεριφοράς είναι άκριβώς ή εφαρμογή του Κώδικα, αλλά μόνον αυτού καί τίποτα περισσότερο.

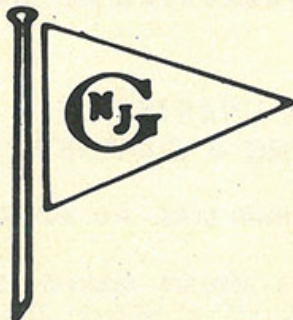
Ε.Σ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

Οι παγκόσμιες ναυπηγήσεις στο χαμηλότερο επίπεδο της Εικοσαετίας

Σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε πρόσφατα στη δημοσιότητα ο Βρεταννικός Νηογνώμονας, κατά το 1987 σημειώθηκε περαιτέρω πτώση στον ρυθμό παραδόσεων νέων πλοίων, καθώς το συνολικό νέο τοννάζ που παραδόθηκε περιορίστηκε σε 12,3 εκατ. τον. γκρός, σημειώνοντας μείωση κατά 4,6 εκατ. τόννους έναντι του 1986.

Αξίζει στο σημείο αυτό να επισημανθεί ότι η μείωση αυτή του παραδοθέντος κατά το 1987 νέου τοννάζ είναι η σημαντικότερη της τελευταίας 20ετίας, καθώς παρόμοιος περιορισμένος όγκος νέας χωρητικότητας, της τάξεως των 13 εκατ. τον. γκρός είχε παρατηρηθεί μόνο στις αρχές της δεκαετίας του 1960.

Σύμφωνα με τα έτησια στατιστικά στοιχεία του Λόυδς Ρέτζιστερ, τη μεγαλύτερη πτώση ναυπηγικής παραγωγής υπέστησαν η Ιαπωνία και η Νότιος Κορέα με 4 εκατομ. τον. γκρός συνολικά. Παρά τη μείωση του παραδοθέντος τοννάζ η Ιαπωνία διατήρησε τη πρώτη θέση της καλύπτοντας το 46,6% του συνόλου των νέων ναυπηγήσεων, ενώ η Κορέα στη δεύτερη θέση, παρουσίασε μείωση παραγωγής ρεκόρ ύψους 2,47 εκατομ. τον. γκρός και κάλυψε μόλις το 17% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής του 1987.

Μείωση στην ναυπηγική παραγωγή τους σημείωσαν επίσης η Ταϊβάν (μέσολογική παραγωγή 341.873 τον. γκρός), η Δυτική Γερμανία (341.319 τον. γκρός), η Ανατολική Γερμανία (292.241 τον. γκρός), η Πολωνία (288.033 τον. γκρός), η Βραζιλία (255.173 τον. γκρός), η Δανία (243.218 τον. γκρός), η Φινλανδία (167.919 τον. γκρός) και οι ΗΠΑ (164.326 τον. γκρός).

Χώρες οι οποίες αύξησαν σημαντικά την ναυπηγική παραγωγή τους κατά το 1987 ήταν η Γιουγκοσλαβία (350.406 τον. γκρός), η Ισπανία (324.541 τον. γκρός), η Ιταλία (312.989 τον. γκρός), η Κίνα (285.721 τον. γκρός), η Ρουμανία (198.443 τον. γκρός), η Μεγάλη Βρεταννία (194.231 τον. γκρός) και η Γαλλία (167.027 τον. γκρός).

Το μεγαλύτερο σκάφος που κατασκευάστηκε κατά τη διάρκεια του 1987 ήταν το μικτό «Ruhr Ore» χωρητικότητας 171.924 τον. γκρός που ναυπηγήθηκε στην Ταϊβάν. Το 1987 η συνολική παραδοθείσα χωρητικότητα σε μάλκ κάρριερς μειώθηκε κατά 3 εκατ. τον. γκρός, σε 4,3 εκατ. τον. γκρός και αντιπροσωπεύει το 35% της συνολικής παγκόσμιας παραδοθείσας χωρητικότητας. Το ποσοστό δεξαμενοπλοίων που παραδόθηκαν αυξήθηκε κατά 25%, ενώ αντί-

θετα η χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων που παραδόθηκαν μειώθηκε κατά 700.000 τον. γκρός στο επίπεδο των 3 εκατ. τον. γκρός. Μεταξύ των παραδοθέντων δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνονται αρκετά μεγάλα VLCC όπως τα: «Kyuseki Maru» (145.661 τον. γκρός), «Takamatsu Maru» (145.000 τον. γκρός), «Isuzugawa Maru» (141.181 τον. γκρός) και «Ariake» (146.500 τον. γκρός).

Από τα παραδοθέντα κατά το 1987 νέα πλοία, 27 ήταν μεγέθους άνω των 75.000 τον. γκρός και από αυτά τα 13 ναυπηγήθηκαν στην Ιαπωνία.

Ανοδο παρουσίασε τέλος η χωρητικότητα των παραδοθέντων νέων φορτηγών πλοίων συμβατικού τύπου με ένα σύνολο 2.215.796 τον. γκρός, που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 18% της αντίστοιχης χωρητικότητας του 1986.

Ακολουθούν δύο πίνακες που εύγλωττα παρουσιάζουν τις εξελίξεις της ναυπηγικής παραγωγής κατά χώρα κατά το προηγούμενο έτος καθώς και την πορεία των παγκόσμιων ναυπηγήσεων κατά τη τελευταία 20ετία.

Σύμφωνα πάντοτε με στοιχεία του Λόυδς Ρέτζιστερ, οι παραδόσεις νέων πλοίων από τα άνα τον κόσμο ναυπηγεία παρουσίασαν κατά τη τελευταία 20ετία την ακόλουθη εξέλιξη:

ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΠΑΡΑΓΩΓΕΣ ΧΩΡΕΣ ΤΟ 1987

ΧΩΡΑ	ΠΑΡΑΘΟΔΕΝ ΤΟΝΝΑΖ ΓΚΡΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΑΓ/ΜΙΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ 1986
ΙΑΠΩΝΙΑ	5.707.898	46,56	- 1.551.529
ΝΟΤ. ΚΟΡΕΑ	2.090.966	17,06	- 2.470.055
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	350.406	2,86	+ 117.410
ΤΑΪΒΑΝ	341.873	2,79	- 41.122
ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ	341.319	2,78	- 174.075
ΙΣΠΑΝΙΑ	324.541	2,65	+ 157.112
ΙΤΑΛΙΑ	312.989	2,55	+ 278.601
ΑΝΑΤΟΛ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	292.241	2,38	- 69.428
ΠΟΛΩΝΙΑ	288.033	2,35	- 87.272
ΚΙΝΑ	285.721	2,33	+ 27.265
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	255.173	2,08	- 174.682
ΔΑΝΙΑ	243.218	1,98	- 118.841
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	198.443	1,62	+ 56.443
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ	194.231	1,58	+ 95.336
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	167.919	1,37	- 62.869
ΓΑΛΛΙΑ	167.027	1,36	+ 8.576
ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	164.326	1,34	- 59.070

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ
1968	2.740	16.844.962
1969	2.912	18.738.741
1970	2.814	20.979.977
1971	2.917	24.387.691
1972	2.776	26.748.822
1973	2.999	30.408.930
1974	2.949	33.541.289
1975	2.730	34.202.514
1976	2.723	33.922.193
1977	2.796	27.531.824
1978	2.618	18.194.120
1979	2.466	14.289.369
1980	2.412	13.101.104
1981	2.269	16.931.719
1982	2.312	16.820.101
1983	2.276	15.911.143
1984	2.210	18.334.061
1985	1.964	18.156.526
1986	1.634	16.844.909
1987	1.528	12.259.419

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

Τά μέλη τῶν 11 Ἐπιτροπῶν τῆς Ε.Ε.Ε.

Ἐπειτα ἀπὸ σχετική ἀπόφαση τοῦ Δ.Σ. τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, οἱ ἔντεκα ἐσωτερικὲς ἐπιτροπὲς στίς ὁποῖες ἀνατίθεται ἡ μελέτη τῶν γενικότερων θεμάτων τῆς Ναυτιλίας καθὼς καὶ τῶν θεμάτων πού ἀντιμετωπίζουν τὸ πλοῖο καὶ οἱ ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις συγκροτήθηκαν ὡς ἑξῆς:

Ἐπιτροπὴ Ἑλληνικότητος: Γκούμας Ἰωάν. Πρόεδρος, Τσάκος Παν. ἀναπληρωτῆς Προέδρου, Ἀλαφούζος Θεμ., Γουλανδρῆς Πέτρος, Κομνηνός Κωνσ., Λαζαρίμος Μιλτ., Λῶς Ματθαῖος, Μαρτίνος Ἀνδρέας, Πατέρας Δημήτριος τοῦ Γεωργίου καὶ Τσαβλῖρης Νικ., μέλη.

Ἐπιτροπὴ Οἰκονομικῶν Θεμάτων: Πατέρας Γεώργιος τοῦ Μιχαήλ Πρόεδρος, Μαρτίνος Ἀνδρέας καὶ Λῶς Ματθαῖος ἀναπληρωτῆς Προέδρου, Γκούμας Ἰωάν., Εὐθυμίου Νικ., Ζαρμπῆς Ματθαῖος, Ἰωαννίδης Παῦλος, Λαναράς Γεώργ., Λιβανός Γεώργιος τοῦ Π., Λύρας Ἰωάν., Πατέρας Δημήτριος τοῦ Γ., Τσαβλῖρης Νικ., Τσάκος Νικ. καὶ Φουστάνος Γεώργ., μέλη.

Νομικὴ Ἐπιτροπὴ: Δανιόλος Γεώργ. Πρόεδρος, Δρακόπουλος Γεώργ. Ἀναπληρωτῆς Προέδρου, Γουλανδρῆς Ἰωάν., Ζαφείρας Θωμᾶς, Ἡσαΐας Γεώργ., Κατσούλης Ἑμμ., Κολτσιδόπουλος Γεώργ., Κονιδᾶς Κωνσ., Λεμονῆς Σταῦρος, Μητρέλιας Εὐάγ., Μπαϊρακτάρης Γεώργ., Σκόρινης Νικ., Στάης Νικ., Τσάκωνας Γεώργ., Χαρακιάδης Παν. καὶ Χατζῆς Ἰωάν., μέλη.

Ἐπιτροπὴ Τεχνικῶν Θεμάτων Πλοίων καὶ Λιμένων: Φαφαλιός Κωνσ. Πρόεδρος, Νομικός Δημ. ἀναπληρωτῆς

Προέδρου, Βενιάμης Θεόδ., Καλύβας Νικ., Κωνσταντινίδης Δημ., Παῖζης Δημ., Πατέρας Γεώργιος τοῦ Δ., Τσενεμπῆς Ἰωάν., Φαφαλιός Λουκάς καὶ Φουστάνος Γεώργ., μέλη.

Ἐπιτροπὴ Δημοσίων Σχέσεων:

Λαναράς Γεώργ. Πρόεδρος, Βάτης Θεόδ., Γκούμας Ἰωάν., Εὐθυμίου Νικ., Ἰωαννίδης Παῦλος, Κωνσταντινίδης Δημ., Λύρας Ἰωάν., Μπρίσιμιτζάκης Κωνσ., Πατέρας Γεώργιος τοῦ Δ., Περαιτικός Μιχαήλ, Πολέμης Σπυρ., Φουστάνος Γεώργ. καὶ Γουλανδρῆς Πέτρος, μέλη. Παρίστανται ἐπίσης καὶ οἱ κ.κ. Μπάτης Εὐστ., Λινάρδος Πέτρος, Μικαελιάν Νικ. καὶ Παναγιωτόπουλος Παν.

Ἐπιτροπὴ Ἐξωτερικῶν Ὑποθέσεων:

Γουλανδρῆς Ἰωάν. Πρόεδρος, Κομνηνός Κωνσ. ἀναπληρωτῆς Προέδρου, Ἀλαφούζος Θεμ., Βάτης Θεόδ., Γκούμας Ἰωάν., Γουλανδρῆς Γεώργιος τοῦ Ι., Δρακόπουλος Γεώργ., Εὐθυμίου Νικ., Λαναράς Γεώργ., Λυκιάρδοπουλος Νικόλ. τοῦ Φ., Λύρας Ἰωάν., Λῶς Ματθαῖος, Μαρκαντωνάκη Μαρία, Ἐρασμία, Παναγιωτόπουλος Παν., Πολέμης Σπ., Τζωάννος Ἰωάν., Τσαβλῖρης Νικ. καὶ Φουστάνος Γεώργιος, μέλη.

Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσως:

Χατζηελευθεριάδης Γρηγ. Πρόεδρος, Ἰωαννίδης Παῦλος, Ἀναπληρωτῆς Προέδρου, Γαβριήλ Γεώργ., Γουλανδρῆς Πέτρος, Δημαράκης Ἀναστ., Καβουσανάκης Ἑμμ., Κωνσταντακόπουλος Βασ., Λαιμός Κωνσ., Λύρας Ἰωάν., Λῶς Ματθαῖος, Μαρᾶτος Τζώρτζ., Πατέρας Γεώργιος τοῦ Δ., Φαφαλιός Κωνσ. καὶ Φαφαλιός Λουκάς, μέλη.

Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλίσεως Προνοίας

Ναυτικῶν καὶ Κ.Ν.Ε.: Πατέρας Γεώργιος τοῦ Μ., Πρόεδρος, Κομνηνός Κωνσ. Ἀναπληρωτῆς Προέδρου, Γκούμας Ἰωάν., Ζαφείρας Θωμᾶς, Καβουσανάκης Ἑμμ., Μαρτίνος Ἀνδρέας, Πιπέρας Ἀντών., Χατζηελευθεριάδης Γρηγ. καὶ Χατζῆς Ἰωάννης, μέλη. Ἐπίσης συμμετέχουν ὅταν καλοῦνται οἱ κ.κ. Κουτσοφίδης Ἑμμ., Κυρτάτας Ἀντ., Πατέρας Δ. Γεώργιος, Βορδώνης Ἑμμ. καὶ Στραβελάκης Κωνσ.

Ἐπιτροπὴ Ναυτεργατικῶν Θεμάτων:

Νταϊφᾶς Στ. Πρόεδρος, Νομικός Δημ. Ἀναπληρωτῆς Προέδρου, Ἀλαφούζος Θεμισ., Βροντίσης Εὐστ., Γκούμας Ἰωάν., Γουλανδρῆς Πέτρος, Δράκαρης Παντ., Δρακόπουλος Γεώργ., Ἰωαννίδης Παῦλος, Καβουσανάκης Ἑμμ., Κομνηνός Κωνσ., Λαζαρίμος Μιλτ., Λῶς Ματθαῖος, Μαρᾶτος Τζώρτζ., Μαρτίνος Ἀνδρέας, Πατέρας Γεώργιος τοῦ Μ., Περαιτικός Μιχαήλ, Πιπέρας Ἀντ., Πολέμης Σπυρ., Τσάκος Παν., Χατζηαντωνίου Κωνσ. καὶ Χατζηελευθεριάδης Γρηγ. μέλη.

Ἐπιτροπὴ Προστασίας Περιβάλλοντος:

Γκούμας Ἰωάν. Πρόεδρος, Φαφαλιός Κωνσ. ἀναπληρωτῆς Προέδρου, Ἀλαφούζος Θεμ., Κουμάνταρος Γεώργ., Λύρας Ἰωάν., Μαρᾶτος Τζώρτζ., Παναγιωτόπουλος Παν., Σαλβάνος Ἄρης καὶ Χατζηελευθεριάδης Γρηγ. μέλη.

Ἐπιτροπὴ Ἀρωγῆς Σεισμόπληκτων

Μεσοσηνίας: Γουλανδρῆς Ἰωάν., Καραγεώργης Ἄριστ., Καρασταμάτης Ἰωάν., Κωνσταντακόπουλος Βασ., Λαναράς Γεώργ., Λύρας Ἰωάν. καὶ Νταϊφᾶς Στ.



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 888958 EPEMBI G.
FACSIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3180 BUEN GR, 241787 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 880/1987

Προεδρεύων: Δ. Γουργουράκης

Εισηγητής: Δ. Σουλτανιάς

Δικηγόροι: έκκαλούντες έρμήνην, Κ. Μίγγος

Σύμβαση ναυτικής εργασίας με την έφοπλιστρια του άλλοδαπου πλοίου εταιρία — Ρήτρα υποβολής της σύμβασης στο ελληνικό δίκαιο και τις ελληνικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας — Αποδοχές άλλοδαπου ναύτη που έχει θαλάσσια υπηρεσία για την απόκτηση πτυχίου ή άδειας ναύτη — Απόδοση εισφορών κοινωνικής ασφάλισης στο ΝΑΤ που παρακρατήθηκαν από τις αποδοχές άλλοδαπου ναυτικού.

Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου συνίσταται στην υποχρέωσή του να υπομείνει αναγκαστική εκτέλεση στο πλοίο για την ικανοποίηση απαιτήσεων που πηγάζουν από την εκμετάλλευσή του από τον έφοπλιστή.

Αν δεν γίνει γραπτή δήλωση στη λιμενική Αρχή του τόπου νηολόγησης για την εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο, ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι τό εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του. Τό τεκμήριο μπορούν να καταρρί-

ψουν οι τρίτοι, αποδεικνύοντας ότι τό πλοίο δεν εκμεταλλεύεται πράγματι ο κύριος αλλά τρίτος, ό οποίος και είναι ό έφοπλιστής.

Επειδή Α) ό ΚΙΝΔ ξεχωρίζει την κυριότητα από την εκμετάλλευση του πλοίου. Χρησιμοποιεί μάλιστα ειδική ορόλογία και διακρίνει τον άπλό κύριο του πλοίου, τον έφοπλιστή και τον πλοιοκτήτη, δηλαδή τον κύριο που συγχρόνως εκμεταλλεύεται τό πλοίο για τον έαυτό του (βλ. ιδίως τά άρθρα 6,84, 85, 86, 87, 105, 106, 190 του ΚΙΝΔ). Από τό συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 105 και 106 του ίδιου Κώδικα προκύπτει ότι για τις απαιτήσεις που απορρέουν από τον έφοπλισμό ευθύνεται και ό άπλός κύριος «διά του πλοίου», υπό την έννοια ότι ή ευθύνη αυτή του κυρίου δεν είναι ένοχική αλλά περιορίζεται στην υποχρέωσή του να υπομείνει αναγκαστική εκτέλεση επί του πλοίου για την ικανοποίηση απαιτήσεων κατά του έφοπλιστή οι όποιες προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου. Η περιωρισμένη αυτή ευθύνη του κυρίου του πλοίου είναι άντικειμενική και πραγματοποιήσιμη και ή διάταξη που ήθεσίζει χαρακτηρίζεται δημοσίας τά-

ξεως. Από τό άλλο μέρος ή ιδιότητα του έφοπλιστή, εκείνου δηλαδή που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό πλοίο, ως θαλάσσιο μεταφορικό μέσο, που άνήκει σε άλλον (τόν κύριο), συνοδεύεται κατά κανόνα από κοινή έγγραφη δήλωση αυτών των δύο (έφοπλιστή και κυρίου του πλοίου) προς ή λιμενική αρχή του τόπου της νηολογήσεως περί της εκμεταλλεύσεως του πλοίου από τον πρώτον. Αν δεν γίνει τέτοια δήλωση, ό κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι εκμεταλλεύεται τότο για τον έαυτό του (άρθρ. 105 παρ. 1 και 3 του ΚΙΝΔ).

Τό τεκμήριο όμως αυτό είναι μαχητό από τους τρίτους. Δηλαδή δεν αποκλείεται απόδειξη εκ μέρους των τρίτων ότι τό πλοίο τό εκμεταλλεύεται πράγματι όχι ό φερόμενος ως πλοιοκτήτης (κύριος - εκμεταλλεύτης) αλλά άλλοι, όπως είναι ό έφοπλιστής, έστω και άν δεν αναγγέλθηκε στην πιό πάνω λιμενική αρχή. Περαιτέρω Β) κατά μέν τό άρθρο 4 του ΑΚ «Ο άλλοδαπος απολαμβάνει τά άστικά δικαιώματα του ήμεδαπου», κατά δέ τό άρθρ. 25 παρ. 1 αυτού «Οί ένοχές από σύμβαση ρυθμίζονται από τό δίκαιο στο όποίο είχαν υποβληθεί τά μέρη». Έτσι επί συμβάσεως ναυτολογήσεως ή όποια ρυθμίζεται από τό ελληνικό δίκαιο διότι τά μέρη έχουν υποβληθεί σ' αυτό έχει έφαρμογή τό άρθρ. 83 του ΚΙΝΔ, όπως άντικαταστάθηκε με τό άρθρο 2 του ν. 451/1976, με τό όποιο όρίζεται ότι οι διατάξεις του τετάρτου τίτλου του ΚΙΝΔ περί πληρώματος (άρθρα 53-83) καθώς και οι ελληνικές συλλογικές συμβάσεις έφαρμόζονται και επί των άλλοδαπων ναυτικών. Ακόμη, κατά τό άρθρ. 2 παρ. 6 του ΒΔ 726/1970 για την απόκτηση άδειας ναύτη απαιτείται διετής θαλάσσια υπηρεσία υπό ναυτική ειδικότητα και κατά τό κεφ. Α παρ. ΙΒ της ΣΣΝΕ πληρωμάτων φορτηγών

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



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



Sole Agents for:

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

πλοίων άνω των 4.500 τόννων d.w. και άνω, ή όποία κυρώθηκε μέ την 70114/734/ 1982 απ. ΥΕΝ και ίσχυσε από 1.10.1981 έως 31.12.1982 (Κεφ. ΚΒ παρ. 1 αυτής και Κεφ. Α παρ. 1 της επόμενης ΣΣΝΕ ή όποία κυρώθηκε μέ την 70114/4980/ 1983 απ. ΥΕΝ) οί μισθοί πού σημειώνονται μέ άστερίσκο (μεταξύ των όποιων περιλαμβάνονται και οί μισθοί του ναύτη) καταβάλλονται στους κατόχους πτυχίου ή άδειας ναυτικής ικανότητας ή σ' αυτούς πού έχουν θαλάσσια ύπηρεσία ή όποία παρέχει δικαίωμα πρós απόκτηση των πιό πάνω πτυχίου ή άδειας (προσωντούχος). Επίσης κατά τό άρθρο 3 του ΝΔ 2689/1953 «περί διπλωμάτων πτυχίων και άδειών ναυτικής ικανότητας έν των 'Εμπορικώ Ναυτικώ» πτυχία ή άδειες ναυτικής ικανότητας άπονέμονται μόνο σέ "Έλληνες ύπηκόους. Από τίς διατάξεις αυτές προκύπτει ότι και οί άλλοδαποί ναυτικοί οί όποιοί έχουν την κατά τίς κείμενες διατάξεις απαιτούμενη θαλάσσια ύπηρεσία πρós απόκτηση πτυχίου ή άδειας ναυτικής ικανότητας δικαιούνται του μισθού της συλλογικής συμβάσεως πού καθορίζεται γιά τούς ήμεδαπούς καιτοι δέν μπορούν νά καταστούν πτυχιούχοι ή άδειούχοι ένεκα έλλείψεως της έλληνικής ύπηκοότητας άφου ρητά όρίζεται στην άνωτέριω ΣΣΕΝ ότι οί μισθοί γιά τούς κατόχους πτυχίου ή άδειας ναυτικής ικανότητας καταβάλλονται και σέ ό-

σους έχουν θαλάσσια ύπηρεσία ή όποία παρέχει δικαίωμα πρós απόκτηση των πιό πάνω πτυχίου ή άδειας (ΑΠ 665/1985 ΕΝΔ 14.76). Αυτά ίσχύουν επί άλλοδαπών ναυτικών είτε αυτοί είναι ναυτολογημένοι σέ έλληνικό πλοίο είτε είναι ναυτολογημένοι σέ πλοίο υπό ξένη σημαία πλην ή ναυτολόγησή τους διέπεται κατά τό άρθρο 25 ΑΚ από τό έλληνικό δίκαιο (Βερνάρδος, Δικ. Ναυτ. Έργασίας σ. 87, 'Εφ. Πειρ. 270/1983. Τέλος Γ) πάγια πλέον γίνεται δεκτό (βλ. 'Εφ. Πειρ. 1225/1986, 237/1985, 807/1985, 407/1985, 499/1984, 242/1984, 108/1987) ότι άλλοδαποί πού ναυτολογήθηκαν σέ πλοίο έλληνικής σημαίας δέν υπόκεινται σέ καταβολή άτομικής ασφαλιστικής εισφοράς πρós τό ΝΑΤ και άν άκόμη αποτελούν μέλη της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος. Πολύ περισσότερο δέν υπόκεινται σέ καταβολή τέτοιας εισφοράς άλλοδαποί ναυτικοί πού αποτελούν μέλη της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος πλοίου υπό ξένη σημαία οί όποιοί δέν μπορούν νά ύπαχθουν ούτε στη προαιρετική ασφάλιση του ΝΑΤ στην όποία, κατά τό άρθρ. 3 παρ. 2 του ΠΔ 913/1978, κωδικοποίηση διατάξεων, ύπάγονται προαιρετικά, "Έλληνες ναυτικοί πού ύπηρετούν σέ πλοία υπό ξένη σημαία ('Εφ. Πειρ. 270/1983).

Έπειδή στην προκείμενη ύπόθεση από όλα τά έπικαλούμενα και προσκομι-

ζόμενα έγγραφα και από όλη τη διαδικασία αποδείχτηκαν τά ακόλουθα. Δυνάμει συμβάσεως ναυτολογήσεως άορίστου χρόνου πού καταρτίστηκε στην 'Αμβέρσα Βελγίου την 3.3.1980 μέ τον πλοίαρχο του πιό κάτω πλοίου ό ένάγων προσελήφθη γιά νά εργασθεί ως ναυόπαις (D/B) επί του παναμαϊκής σημαίας, πλην έλληνικών συμφερόντων, ποντοπόρου Φ/Γ πλοίου «Ζ», χωρητικότητος 31.262 τόννων d.w., του όποιου κυρία μέν ήταν ή πρώτη έναγόμενη, έφοπλίστρια δέ ήταν ή δεύτερα έναγόμενη, όπως ειδικότερα αναφέρεται στη μεθεπόμενη αίτιολογία της παρούσας. Μέ τη σύμβαση οί διάδικοι ύποβλήθηκαν στο έλληνικό δίκαιο και συμφώνησαν ότι θά εφαρμόζεται ή έλληνική ΣΣΝΕ, ή όποία θά ίσχυε κάθε φορά. Ό ένάγων ύπηρετήσε στο πλοίο αυτό μέ την ειδικότητα του ναυόπαιδος μέχρι την 31.8.1981 και έν συνέχεια μέ την ειδικότητα του ναύτη μέχρι την 5.6.1982 όπότε απολύθηκε στο λιμάνι του Βόλου κατόπιν καταγγελίας της συμβάσεώς του από τον πλοίαρχο. Μέ δαπάνη και φροντίδα των έναγομένων παλιννόστησε άεροπορικώς στην πατρίδα του. Καθόλη τη διάρκεια της ύπηρεσίας του οί όροι εργασίας και άμοιβής του ένάγοντος ήταν αυτοί πού προβλέπονται από την προαναφερθείσα ΣΣΝΕ ή όποία κυρώθηκε μέ την 70114/734/ 1982 απόφ. ΥΕΝ. Έτσι, κατά τον έπικαλούμενο λ.χ.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

καί προσκομιζόμενο από 1/4 έως 31/5/1982 λογαριασμό μισθοδοσίας του, έπαιρνε β.μ. 21605 σύν επιδ. Κυρ. 4.321 σύνολο 25.926 δρχ. τό μήνα καί οί υπερωρίες του υπολογίζονταν οί άπλές πρὸς 156,50 καί οί διπλές πρὸς 250 δραχμές τήν ώρα ὅπως ἀκριβῶς προβλέπεται ἀπό τὰ κεφ. Α Ι β καί Δ4 τῆς ΣΣ γιά τούς μή προσοντούχους ναύτες. Ὁ ἐνάγων ὅμως τήν 3.3.1982 εἶχε συμπληρώσει διετή θαλάσσια ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτική εἰδικότητα. Ἐπομένως ἀπό τήν ἡμερομηνία αὐτή ὁ ἐνάγων ἔπρεπε νά ἀμειβεται μέ τόν αὐξημένο βασικό μισθό τῶν 28.010 δραχμῶν, ὁ ὁποῖος σημειώνεται μέ ἀστερίσκο στήν πιά πάνω ΣΣΝΕ καί ἐπὶ τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἔπρεπε νά υπολογίζεται τό ἐπίδομα Κυριακῶν 20%.

Ἐπὶ πλέον προσοντούχος πλέον ναυτικός ἔπρεπε νά παίρνει ἀπό τήν ἴδια ἡμερομηνία τό ἐπίδομα κατωτέρου πληρώματος τῶν 2.500 δραχμῶν. Ἀπό τήν ἴδια ἐπίσης ἡμερομηνία ἡ ἀμοιβή τῆς υπερωριακῆς ἐργασίας τοῦ ἐνάγοντος εἶναι αὐτή τοῦ προσοντούχου καί ὄχι τοῦ μή προσοντούχου ναύτη δηλ. 202,5 δρχ. οί ἀπλές καί 324 δρχ. οί διπλές υπερωρίες. Τέλος ἡ ἀποζημίωση τήν ὁποία ἔπρεπε νά πάρει ὁ ἐνάγων κατὰ τή λύση τῆς συμβάσεως μέ τήν καταγγελία τοῦ πλοίαρχου ἔπρεπε νά εἶναι ἴση πρὸς τό μισθό δέκα πέντε ἡμερῶν προσοντούχου, καί ὄχι μή προσοντούχου, ναύτη. Ἡ ἐκκαλούμενη λοιπόν ἀπόφαση πού δέχτηκε τὰ ἴδια σωστά ἐφήρμοσε τό νόμο καί ἐκτίμησε τίς ἀποδείξεις. Ἐπομένως πρέπει νά ἀπορριφθεῖ ὡς ἀβάσιμος, ὁ ἀντίθετος πρῶτος λόγος τῆς ἐφέσεως μέ τόν ὁποῖο οἱ ἐναγόμενες παραπονοῦνται ὅτι παρά τό νόμο ἡ ἐκκαλούμενη δέχτηκε ὅτι ὁ ἐνάγων εἶχε τὰ ἀπαραίτητα προσόντα γιά νά καταστεί προσοντούχος ναύτης καί κατὰ συνέπεια παρανόμως τοῦ ἐπιδίκασε ποσά γιά διαφορές μεταξύ τῶν ἀποδοχῶν πού ἔπρεπε νά τοῦ καταβληθοῦν καί ἐκείνων πού τοῦ καταβλήθηκαν, διαφορές ἀμοιβῆς υπερωριακῆς ἐργασίας καί διαφορά ἀποζημιώσεως ἀπολύσεως (γιά τούς ἐπὶ μέρους λογαριασμούς δέν προβάλλεται παράπονο).

Ἐπειδὴ, περαιτέρω, σύμφωνα μέ ὅσα ἔχουν προεκτεθεῖ, παρά τό νόμο οἱ ἐναγόμενες παρεκράτησαν ἀπό τίς ἀποδοχές τοῦ ἐνάγοντος εἰσφορές γιά τό ΝΑΤ καί σωστά τό πρωτόδικο δικαστήριον ἀποφάσισε τήν ἀπόδοση τῶν ποσῶν πού παρακρατήθηκαν γιά τήν αἰτία αὐτή στόν ἐνάγοντα. Ἐπομένως πρέπει νά ἀπορριφθεῖ ὡς ἀβάσιμος ὁ ἀντίθετος δεύτερος λόγος τῆς ἐφέσεως μέ τόν ὁποῖο οἱ ἐναγόμενες παραπονοῦνται ὅτι παρανόμως ἡ ἐκκαλούμενη ἀπόφαση ἐπιδίκασε στόν ἐνάγοντα τό περί ΝΑΤ κονδύλιο.

Ἐπειδὴ, τέλος, ἀποδείχτηκαν καί τὰ ἀκόλουθα:

Ἡ πρώτη ἐναγομένη εἶναι ἀπλή κυρία τοῦ πλοίου «Ζ» τοῦ ὁποῖου ἐφοπλί-

στρια εἶναι ἡ δεύτερη ἐναγομένη, ἡ ὁποία ἐκμεταλλεῖτο τό πλοῖο ὡς θαλάσσιο μεταφορικό μέσο. Οἱ ἐναγόμενες αὐτές δέν προέβησαν στή δήλωση τοῦ ἀρθρ. 105 τοῦ ΚΙΝΔ ἀφοῦ ἡ πρώτη ἐμφανιζόταν ὡς ἡ πλοιοκτήτρια τοῦ πλοίου ἐνῶ ἦταν ἀπλή κυρία. Ἡ δεύτερα ὅμως ἐναγομένη ἦταν ἐκείνη ἡ ὁποία γιά δικό της ἀποκλειστικό λογαριασμό προέβαινε σέ ναυλώσεις τοῦ πλοίου καί στήν κατάρτιση τοῦ πληρώματος, μέ τό ὁποῖο συνήπτε τίς συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας ἐνεργοῦσε τίς ἀναγκαῖες ἐπισκευές τοῦ πλοίου καί γενικά ἔκανε «τά πάντα» ὅπως κατέθεσε χαρακτηριστικά ὁ «Δ.Λ.», πλοίαρχος τοῦ Ἐμπ. Ν., ὡς μάρτυρας ἐναγομένων, μεταξύ τῶν ὁποίων καί ἡ δεύτερα ἐναγομένη «Γ», σέ ἄλλη δίκη (Βλ. τὰ 639/2.3.1982 πρακτικά Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς). Ἡ ναυτιλιακή τῆς δραστηριότητα δέν περιοριζόταν στήν ἐκμετάλλευση μόνο τοῦ πλοίου αὐτοῦ ἀλλά ἐπεκτεινόταν καί στήν ἐκμετάλλευση καί ἄλλων πλοίων ἡτοι τῶν «Ρ.» «Ρ.» «C.V.», τῶν ὁποίων πλοιοκτήτριες ἐμφανίζονταν ἄλλες παναμαϊκές ἐταιρίες.

Εἰδικά ὡς πρὸς τό πλοῖο «Ζ» ἡ δεύτερα ἐναγομένη ἐξοφλεῖ ἀπαιτήσεις τρίτων καί συγκεκριμένα μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ (βλ. τήν 268926/19.11.1986 ἐπιταγή τῆς ἐπὶ τῆς Τραπεζῆς The Royal

Bank of Skotland PLC ποσοῦ 3.500.000 δραχμῶν) καί ἡ ἴδια ἔχει κριθεῖ ὡς ἐφοπλίστρια τοῦ μέ τήν 408/1982 ὀριστική ἀπόφαση τοῦ μονομελοῦς πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἡ ὁποία ἐκδόθηκε ἐπὶ ἀγωγῆς ἄλλου μέλους τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου «Ζ» καί ἐπικυρώθηκε ἀπό τήν 270/1983 ἀπόφαση τοῦ δικαστηρίου τούτου, τό ὁποῖο ἀπέρριψε τήν ἐφεση τῶν ἰδίων, ὅπως καί τώρα, ἐναγομένων. Ὅπως προκύπτει ἀπό τήν τελευταία αὐτῇ ἀπόφαση δέν προβλήθηκε παράπονο κατὰ τῆς πρωτόδικης ἀπόφασης ὡς πρὸς τήν παραδοχή τῆς ὅτι ἡ δεύτερα ἐναγομένη εἶναι ἐφοπλίστρια τοῦ πλοίου τοῦ ὁποῖου ἀπλή κυρία ἐκρίθη ἡ πρώτη ἐναγομένη. Τό πρωτόδικο λοιπόν δικαστήριον τό ὁποῖο δέχτηκε ὅτι ἡ δεύτερα ἐναγομένη εἶναι ἐφοπλίστρια τοῦ πλοίου καί κατόπιν τούτου, ἀπορρίπτοντας τή σχετική ἔνσταση παθητικῆς νομιμοποιήσεως τῆς, τήν ὑποχρέωση εἰς ὁλόκληρον μέ τήν πρώτη ἐναγομένη καί καταβάλλει στόν ἐνάγοντα τό ὀφειλόμενον ἀπό τή σύμβαση ἐργασίας ποσό σωστά ἔκρινε. Πρέπει ἐπομένως νά ἀπορριφθεῖ ὡς ἀβάσιμος ὁ τρίτος καί τελευταῖος λόγος τῆς ἐφέσεως μέ τόν ὁποῖο προβάλλεται τό παράπονον ὅτι παρά τό νόμο ἀπρρίφθηκε ἡ ἔνσταση παθητικῆς νομιμοποιήσεως τῆς δευτέρας ἀπό τίς ἐκκαλούσες ἐναγόμενες.

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) A.O.H. 2208682



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

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΡΕΙΟΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Ναυπηγήσεις μεγάλων κρουαζιε- ροπλοίων

Η μεγάλη ναυπηγική εταιρία του Μπέλ-φαστ «Harland and Wolff» συνεργάζεται με άδευκρίνιστα συμφέροντα της φορτηγού ναυτιλίας για τη ναυπήγηση του μεγαλύτερου κρουαζιερόπλοιοι στον κόσμο. Ο νέος τύπος σκάφους ονομάζεται «Σχέδιο 3000» και αναφέρεται σε ένα κρουαζιερόπλοιο κόστους μεταξύ 400-500 εκατ. δολλαρίων και ικανότητας μεταφοράς 3.000 επιβατών. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του νέου σχεδίου είναι η τοποθέτηση όλων των 1.500 καμπί-νων των επιβατών στην υπερκατασκευή του σκάφους ώστε να έχουν πανοραμική θέα. Οι σκάβες λέμβοι θα βρίσκονται στα κατώτε-ρα επίπεδα του σκάφους, στο ύψος των κοι-νόχρηστων χώρων ενώ έγινε γνωστό ότι οι καμπίνες των επιβατών θα είναι περισσότε-ρο εύρυχωρες από τις συνήθεις άλλων κρουαζιερόπλοιοι. Το νέο πλοίο μετά την ό-λοκληρώση του θα δρομολογηθεί στην πο-λυτελή αγορά της αμερικανικής τουριστι-κής ναυτιλίας.

Η H & W συνδέεται επίσης με τα σχέδια ναυπηγείων μεγάλων κρουαζιερόπλοιοι τύπου «Phoenix» και «World City Ship» που προωθούνται από τις εταιρίες «Institute of Production Control» και «Knut Kloster». Το τελευταίο επιβατηγό πλοίο που έχει ναυπη-γήσει η H & W ήταν το κρουαζιερόπλοιο «Camberra» πριν από 27 χρόνια. Πρόσφατα το ναυπηγείο παρέδωσε έπειτα από έρ-γα-σίες μετατροπής κόστους 63 εκατ. λιρών, το πλοίο «Argus» στο βοηθητικό στόλο του Βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Προβλήματα με τις απαιτήσεις της SOLAS

Προβλήματα προσεγγίσεως σε λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών αντιμετωπίζει το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου, το «Κυρίαρχος των Θαλασσών», χωρητικό-τητας 74.000 τον. γκρό. Μετά από πρόσφα-τη επιθεώρηση, η «Ακτοφυλακή των ΗΠΑ» ά-νέφερε ότι το πλοίο χρειάζεται σημαντικές μετατροπές ώστε να πληρεί επαρκώς τις ά-παιτήσεις της SOLAS. Στο άξιας 180 εκατ. δολλ. κρουαζιερόπλοιο που παραλήφθηκε από την «Royal Caribbean Cruise Line» τον Ιανουάριο, έδωθε προθεσμία μέχρι το τέ-λος του Απριλίου για να γίνουν οι απαραί-τητες συμπληρωματικές εργασίες στο σύ-

στημα πυρασφαλείας των μεγάλων χώρων υποδοχής του πλοίου.

Η Αμερικανική Ακτοφυλακή ανακοίνω-σε ότι θα απαιτήσει στην επόμενη σύνοδο του IMO, αυστηρότερους κανονισμούς ελέγ-χου της πυρασφαλείας σε κρουαζιερό-πλοια, και επισημάνει την έλλειψη ακρίβειας στο λεκτικό των κανονισμών σχετικά με τους μεγάλους ανοικτούς χώρους στα νέα κρουαζιερόπλοια, που είναι άλλωστε έμφα-νής στο αρχικό κείμενο της SOLAS.

ΙΤΑΛΙΑ

Τό λιμενεργατικό προσωπικό

Με διάταγμα του Υπουργείου Έμπο-ρικής Ναυτιλίας καθορίστηκε η κατά λιμένες σύνθεση του προσωπικού των φορτοεκφο-ρτωτών. Η νέα αυτή σύνθεση επιφέρει σοβα-ρές μειώσεις στο ύψιστο προσωπικό, το οποίο ενώ σήμερα ανέρχεται σε 10.602 θ-τομο θα πρέπει να περιορισθεί σε 8.550, δια-γροφόμενων 1969 από το σύνολο των 2.068 πλεοναζόντων.

Η σημερινή δύναμη των λιμενεργατών στους κυριότερους Ιταλικούς λιμένες είναι η ακόλουθη: Πρώτη έρχεται η Γένοβα με 2.449 απασχολούμενους τόσο στα γενικά έμπορεύματα όσο και στα γαιανθρακοφο-ρτία. Ακολουθεί το Λιβόρνο με 1.465 που θα υποστεί και τη μεγαλύτερη αφαίμαξη, κατά

20% περίπου, με τη διαγραφή 280 έργων. Ύστερα έρχεται η Τερνέστη με 933, η Ρα-βέννο με 832, η Βενετία με 697, η Νεόπολη με 580, η Σοβόνα με 498, το Σολέρνο με 392, η Τσιβιταβέκια - Φιουμιταίνο με 376 και η Μαρίνα ντί Κορράρα με 280. Στόν πίνσκο πε-ριλαμβάνονται και άλλοι μικρότεροι λιμέ-νες (Κατόνη, Αγκόνο, Μονφολκόνε κ.λ.π.) των οποίων το λιμενεργατικό προσωπικό κυ-μαίνεται μεταξύ 80 και 200 ότόμων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Μείωση μεταφορών

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατά το 1986 έ-φθασαν τα 51,6 εκατ. τον. σημειώνοντας μείωση κατά 6% σε σχέση με το 1985. Αυτό είναι το συμπέρασμα μιας έκθέσεως την ό-ποια έτοιμάσε για το Υπουργείο Μεταφο-ρών η εταιρία Maritime and Distribution Sy-stem, σχετικά με την έμπορική κίνηση κατά μήκος των ακτών και στα έσωτερικά ύδατα.

Στα έσωτερικά ύδατα (διώρυγες, ποταμοί, έκβολές) η κίνηση έφθασε τα 2,5 εκατ. τον. /χμ, το δέ μεταφερθέν τοννάζ ανήλθε σε 5 έ-κατομ. τόννους (αύξηση 8%). Τα κύρια μετα-φερθέντα έμπορεύματα ήταν τα χύμα φορ-τία και ακόλουθως τα στερεά χύμα φορτία. Το ξένο έμóριο συνέχισε την αύξησή του κυ-ρίως στα ύδατα της ανατολικής πλευράς και έφθασε το 50% του συνόλου τόννων/χιλιο-μέτρων στα έσωτερικά ύδατα.

Οι βρεταννικές άκτοπλοϊκές μεταφορές έφθασαν τους 39,9 δισεκ. τον./χμ., (μείωση κατά 9% σε σχέση με το 1985). Η συμμετο-χή της βρεταννικής σημαίας σε τονοχιλιό-μετρα παραμένει σταθερή από το 1986 κα-λύπτοντας το 74% στα στερεά και το 44% στα ύγρα χύμα φορτία.

Στή συνέχεια η έκθεση παρέχει τα πλήρη στοιχεία του στόλου των βρεταννικών ποτα-μοπλοίων και του συνόλου των διακινηθέν-των έμπορευμάτων.

Άγγλοϊαπωνική συνεργασία;

Συνεργασία με την ιαπωνική ναυπηγική έ-ταιρία «Sumitomo Heavy Industries» έτοιμά-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

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

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

ζει τό προβληματικό βρετανικό ναυπηγικό συγκρότημα «British Shipbuilders», ενώ αξιόλογον οί φόβοι γιά τήν οικονομική του διάλυση καθώς τό έλλειμμα του ίσολογισμού γιά τό πρώτο εξάμηνο του τελευταίου οικονομικού έτους, έφθασε τά 23 έκατ. λίρες. 'Η συνεργασία μέ τήν 'Ιαπωνική εταιρία θά έχει τή μορφή άρχικα τεχνικής βοήθειας καί άργότερα κοινών ναυπηγήσεων.

Όμως παράλληλα πρόσφατες πληροφορίες πιθανολογούν ότι ή βρετανική κυβέρνηση θά διακόψει τήν έτήσια επιχορήγηση πρὸς τό συγκρότημα ύψους 118 έκατ. λιρών, γεγονός πού θά άναστέλλει τίς συνομιλίες μέ τούς 'Ιάπωνες.

Συγχρόνως συνεχίζονται οί διαπραγματεύσεις μέ τίς εργατικές ενώσεις γιά αύξηση τών άποδοχών του προσωπικού καί μείωση τών εργασιμῶν ὥρων, ὥστε ή συνολική διάρκειά τους νά μήν υπερβαίνει τίς 25 ὥρες. 'Η διοίκηση τής εταιρίας προτείνει αύξηση στους μισθούς κατά 3,7% καί αύξηση στίς υπερωρίες καί τό επίδομα άσθενείας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Γιά πρώτη φορά

Γιά πρώτη φορά ένα Νορβηγικό ναυπηγείο πέτυχε νά πουλήσει πλοίο σέ έφοπλιστή τής Νοτίου Κορέας. Πρόκειται γιά τό ναυπηγείο Fjellstrand του Omstrend, τό όποιο πούλησε ένα έπιβατικό πλοίο καταμαρὰν στήν νοτιοκορεατική έφοπλιστική εταιρία Dae Won Ferry.

Τό σκάφος θά παραδοθεί περί τό τέλος του έτους καί θά είναι μεγάλης ταχύτητας καταμαρὰν τύπου 38,8 μ. δυνάμενο ν' άναπτύξει ταχύτητα 33 κόμβων. Θά έχει χωρητικότητα 396 έπιβατών καί θά συνδέσει τόν λιμένα Pohang μέ τό νησί 'Ullung Do στή νοτιοανατολική Κορέα. Πιστεύεται ότι στήν πραγματοποίηση του συμβολαίου έπαιξε σημαντικό ρόλο τό Νορβηγικό Συμβούλιο 'Εξαγωγών, τό όποιο τήν άνοιξη του 1987 είχε προσκαλέσει σέ κοινή σύσκεψη εκπροσώπων τών Κορεατών έφοπλιστών καί τών Νορβηγικών ναυπηγείων.

Σημειώνεται ότι από τό 1985 τό ναυπηγείο Fjellstrand έχει ναυπηγήσει 22 ταχύτατα καταμαρὰν τά όποια έχουν πουληθεί στίς Μπαχάμες, ΗΠΑ, Κίνα, Φινλανδία, Τουρκία, Χόγκ Κόνγκ καί Μεξικό, έκτός εκείνων πού διατέθηκαν στήν ντόπια νορβηγική αγορά. Τά σκάφη αυτά έχουν γίνει περίφημα όχι μόνο γιά τήν ταχύτητα τους (μπορούν ν' άναπτύξουν ταχύτητα μέχρι 40 κόμβων) αλλά

καί τή σταθερότητά τους, τήν εύελιξία τους, τήν άνεσή τους καί τήν οικονομική σύνθεση του προσωπικού τους.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

'Αγορές κρουαζιεροπλοίων

Τά τελευταία δύο κρουαζιερόπλοια πού άνήκαν στήν Χόμ Λάινς, τό «'Ομέρικ» καί τό «'Ατλάντικ» άγόρασε πρόσφατα καί πρόσθεσε στόν στόλο τής ή εταιρία «Holland America Line» έναντι συνολικής τιμής περί τών 250 έκατομ. δολλαρίων. Τό δυναμικότητάς 1.100 έπιβατών «'Ομέρικ», δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως 1986, θά δρομολογηθεί άπό τήν HAL σέ έπταήμερες κρουαζιέρες στήν Καραϊβική μέ βάση άναχωρήσεως τό Φόρτ Λώντερντεϊλ. 'Αντίθετα, τό ήλικίας έξι έτών «'Ατλάντικ» πιθανότερα θά χρονοναυλωθεί σέ τρίτη εταιρία. Τά δύο νέα πλοία, όπως καί τά υπόλοιπα τρία τής εταιρίας θά έπανδρωθούν μέ 'Ολλανδούς αξιωματικούς καί κατώτερο πλήρωμα από Φιλιππινέζους καί 'Ινδονήσιους καί θά νηολογηθούν στό νηολόγιο τών 'Ολλανδικών 'Αντιλλών. Συγχρόνως ή εταιρία έτοιμάζεται νά παραγγείλει δύο νέα κρουαζιερόπλοια δυναμικότητάς 1.600-1.800 έπιβατών συνολικής αξίας 300 έκατ. δολλαρίων, καθώς τό 1987 ή HAL πέτυχε νέν ρεκόρ κερδών ύψους 50 έκατ. δολλαρίων.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Νέα πετρελαϊκή εταιρεία

Στό πλαίσιο άναδιοργανώσεως τής πετρελαϊκής βιομηχανίας τής, ή Σαουδική 'Αραβία άντιμετωπίζει τή σύσταση μιάς νέας έμπορικῆς εταιρείας. Σύμφωνα μέ έμπιστευτικές πληροφορίες ή νέα εταιρία θά έχει ως βάση τής τήν Saudi International Trading Company καί τήν έδρα τής στή Νέα 'Υόρκη. Θά αντικαταστήσει τήν έμπορική εταιρεία Norbec ή όποία άδρανεϊ από μακρού. 'Ανήκουσα κατά 100% στήν Saudia Aramco, θά άσχοληθεί κυρίως μέ τήν πώληση φοβ στίς άγορές σπὸτ καί βραχυπρόθεσμα άκαθάρτου πετρελαίου άποθηκευμένου στό έξωτερικό, ένδεχομένως δέ καί μέ τήν πώληση προϊόντων πετρελαίου από τά διύλιστήρια τής 'Αράμκο στήν Ράς Τανούρα.

'Η συμβατική πώληση άκαθάρτου σαουδαβικού πετρελαίου θά εξακολουθήσει

νά γίνεται από τό συγκρότημα τής 'Αράμκο μέ βάση τό Νταράν, τών δέ προϊόντων πετρελαίου από τά δύο διύλιστήρια τής χώρας πού είναι ειδικευμένα στίς εξαγωγές διά τής Petrofin.

'Εξάλλου οί ίδιες πληροφορίες άναφέρουν ότι τά σκάδια τής άνασυγκροτήσεως τών τριών εργοστασίων λιπαντικών διά τής συγχωνεύσεώς τους σέ μία μεγάλη μονάδα, καθυστερεί λόγω τής αντίθέσεως τής άμερικανικής εταιρίας Μόμπιλ. Σημειωτέον ότι ή Μόμπιλ κατέχει τό 29% καί τό 30% τών δύο εργοστασίων, ένν τό τρίτο άνήκει εξ όλοκλήρου στή Σαουδική 'Αραβία.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

'Η κίνηση τής Silja Line

Θετική ύπηρεξ ή κίνηση του 1987 γιά τό συγκρότημα Silja Line, τό όποιο άποτελεί συνεκμετάλλευση τής Φινλανδικῆς έφοπλιστικής εταιρίας Effoa καί τής Σουηδικῆς Johnson Lines.

Τό έν λόγω συγκρότημα εκμεταλλεύεται τρεις μικτές γραμμές στή Βαλτική θάλασσα. 'Ως πρὸς τήν κίνηση τών έπιβατών τά αποτελέσματα παρουσιάζουν αύξηση κατά 2,8% σέ σχέση μέ τό 1986, ένν ως πρὸς τά φορτία ή αύξηση φθάνει τό 30,2%. 'Από τίς τρεις γραμμές τή μεγαλύτερη κίνηση έμφανίζει ή έξυπηρετούμενη από τά γιγαντιαία σκάφη «Svea» καί «Wellamo», τά όποια εκτελούν καθημερινῶς πλήρη κυκλική διαδρομή μεταξύ Τούρκου καί Στοκχόλμης. Τά έν λόγω πλοία ναυπηγημένα τό 1985-86 εξασφαλίζουν τακτικότατη συγκοινωνία μέ έναλλακτικές ήμερήσιες καί νυκτερινές διαδρομές διανθιζόμενες μέ βραχεία προσέγγιση στό M?ariexam, πού είναι ή πρωτεύουσα του Φινλανδικού άρχιπελάγους τών νήσων 'Αλαντ. Τό 1987 μετέφεραν 1.270.821 έπιβάτες, 93.785 τουριστικά αυτοκίνητα, 5.223 λεωφορεία καί 43.587 φορτηγά.

'Η δεύτερη γραμμή έξυπηρετείται μέ τά μικτά όχηματαγωγά «Finlandia» καί «Svea Regina» πού εκτελούν νυκτερινές διαδρομές μεταξύ 'Ελσίνκι καί Στοκχόλμης διάρκειας 15 περίπου ὥρων. Πέρσι μετέφεραν 809.756 έπιβάτες, 40.282 ιδιωτικά αυτοκίνητα, 1.717 λεωφορεία καί 35.304 φορτηγά. Τέλος ή τρίτη γραμμή έξυπηρετείται από τό πλοίο «Finjet», 24.000 τον. γκρός πού εκτελεί τή διαδρομή 'Ελσίνκι - Τραπεμούντε καί μετέφερε τό 1987 συνολικά 231.862 έπιβάτες, 29.083 ιδιωτικά αυτοκίνητα, 1.178 λεωφορεία καί 3.393 φορτηγά.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

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

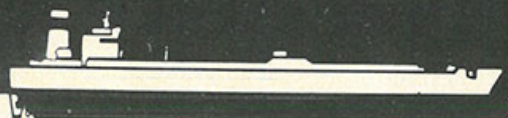
OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Σημαντική σύνοδος της Έπιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO

Αρχισε στις 11 'Απριλίου στο Λονδίνο η 55η σύνοδος της Έπιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO η οποία θα λήξει στις 22 'Απριλίου.

Η σύνοδος θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική γιατί σ' αυτή θα ληφθούν αποφάσεις για θέματα που απασχολούν επί σειρά ετών τον IMO η έχουν χαρακτηριστεί επείγοντα, όπως είναι:

- Τό παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας, με το οποίο βελτιώνονται οι τηλεπικοινωνίες των πλοίων.
- Η έναρμόνιση των χρονικών διαστημάτων επιθεωρήσεων και ισχύος των πιστοποιητικών των πλοίων, με την οποία επιδιώκεται η διευκόλυνσή τους.
- Πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια των οχημάτων πλοίων που προτάθηκαν από την 'Αγγλία.
- Η προετοιμασία για τη Διάσκεψη του Νοεμβρίου 1988 για την τροποποίηση των Διεθνών Συμβάσεων SOLAS και Γραμμών Φόρ-

τωσης.

- Η δυνατότητα ιήρησης φυλακής όπτη-ρος στη γέφυρα του πλοίου κατά τη νύχτα από τον αξιωματικό καταστρώματος παράλληλα με τα κύρια καθήκοντά του, δηλαδή η επάνδρωση της γέφυρας από ένα άτομο.

Έξ άλλου στο Παρίσι επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στις 14 και 15 'Απριλίου η σύνοδος «σιρογγυλής ιραπέζης» η οποία θα ασχοληθεί με θέματα που αναφέρονται στην όρθη εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης για τον Κώδικα της UNCTAD, η οποία, ως γνωστόν, ρυθμίζει θέματα που έχουν σχέση με τη λειτουργία του ιομέως τακτικών γραμμών.

Τα θέματα που θα εξετασθούν στη σύνοδο αποκτούν ιδιαίτερη σημασία ένψει της διεθνούς διάσκεψης, που συγκαλείται από την UNCTAD στη Γενεύη το Νοέμβριο του 1988 και η οποία θα έχει ως αντικείμενο την αναθεώρηση του Κώδικα.

πυθύνω θερμές εύχες στους αξιωματικούς και τα πληρώματα της ναυτιλίας μας για πρόοδο, υγεία και ευημερία. Καλή 'Ανάσταση και καλά ταξίδια.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο έζη-τήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βά-σει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Καπετάν Λεωνίδα», κοντεϊνερ-πλοίο, πρώτη «Cuzzo II» υπό σημαία Περού, 12.458 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «BOOTH MARITI-

ME INC.» (κ. Συμ. Παλός).

— «Τζού», φορτηγό, πρώην «Βίκμαν» υπό κυπριακή σημαία, 10.801 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «ΤΖΟΥ» ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (κ. Παν. Καλής).

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθαν τα δύο αδελφά στροβιλοκίνητα υπερδεξαμενόπλοια «Golar Kansai» και «Golar Kanto» 219.000 τόν. d.w., 98.905 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972 και 1974 αντίστοιχα, έναντι τιμής εν bloc περί των 22,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα 'Απω 'Ανατολής έπω-λήθη το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Μαρίτσα» 55.120 τόν. d.w., 26.216 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1988, έναντι τιμής περί των 4,75 εκατομ. δολλαρίων με παράδοση ως έχει χωρίς δεξαμενισμό.

— Επίσης σέ συμφέροντα 'Απω 'Ανατο-λής έπωλήθησαν τα δύο αδελφά φορτηγά τύπου φρήντομ «'Αλτις» και «'Αμαζών» 17.000 τόν. d.w. 10.996 τόν. γκρό, ναυπηγή-σεως 1979, έναντι τιμής περί των 6.200.000 δολλαρίων ανά πλοίο.

— Σέ Φινλανδικά συμφέροντα έπωλήθη το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Είρήνη» 135.490 τόν. d.w., 68.157 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 10 εκατ. δολλαρίων.

— Νορβηγοί είναι οι αγοραστές του υπό λιβεριανή σημαία πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Γρέγος» 61.523 τόν. d.w., 30.325 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής 11,7 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ ξένα συμφέροντα περιήλθε το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Λάσσια» 38.417 τόν. d.w. 23.965 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έξοπλισμένο με φορτωτήρες, χωρίς να γνωθεί η τιμή α-γοράς του.

— 'Ιάπωνες αγόρασαν το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Δημητρός Κρητικός» 40.900 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής περί των 14 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες τέλος περιήλθε το μικτό πλοίο «Diamond Glorious» 144.100 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής-περί των 8 εκατ. δολλαρίων.

Κυρώθηκε η σύμβαση των άκτοπλοϊκών

Κυρώθηκε από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Εύα. Γιαννόπουλο η συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων των έπιβατηγών

Μηνύματα προς τους ναυτικούς

Με την ευκαιρία των έορτών του Πάσχα ο Υπουργός κ. Εύα. Γιαννόπουλος απηύθυνε προς τους ναυτικούς μας το κατωτέρω μήνυ-μα:

Φίλοι ναυτικοί, είμαι ιδιαίτερα εύτυχής που οι γιορταστικές μέρες του Πάσχα μου δίνουν και πάλι την ευκαιρία να επικοινωνή-σω νοερά μαζί σας.

Αυτή τη φορά η χαρά μου είναι διπλή, για-τί τα μηνύματα που μάς έρχονται είναι έν-θαρρυντικά και οι προοπτικές για τη ναυτι-λία μας ευόινες.

Μέσα σ' ένα κλίμα εργασιακής ειρήνης και θετικού κλίματος στις σχέσεις κράτους - έ-φοπλισμού - ναυτεργασίας, έχουμε αρχίσει την προσπάθεια για την παλινόρθωση της μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας.

Μιά θετική έκβαση της προσπάθειάς μας αυτής θα σημαίνει περισσότερα πλοία στην σημαία μας, αύξηση του ναυτιλιακού συναλ-λάγματος, αύξηση των εσόδων του NAT και φυσικά εξασφάλιση εργασίας σ' όλους τους Έλληνες ναυτικούς.

Μ' αυτές τις αισιόδοξες σκέψεις σας σφίγ-γω νοερά το χέρι, σās εύχομαι υγεία και οί-κογενειακή ευτυχία και καλή επάνοδο στα σπιτία σας.

Καλό Πάσχα.

Έξ άλλου ο πρόεδρος της Ένώσεως Έλ-λήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιά-λης απηύθυνε το κατωτέρω μήνυμα.

Με την ευκαιρία των έορτών του Πάσχα και εκ μέρους όλων των συναδέλφων μου, ά-

International
TAGAROPULOS, S.A.
(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama
Phones: 45-0127, 45-0128
24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

άκτοπλοϊκών πλοίων, με την οποία οι βασικοί μισθοί αυξάνονται κατά 13%. Επίσης κατά 13% αυξάνονται όλα τα επιδόματα και η άμοιβή για υπερωρία και εργασία και το αντίτιμο τροφής από 635 σε 700 δρχ. ήμερησίως, ενώ προβλέπεται αυξημένο ωρομίσθιο για την εργασία κατά τα Σάββατα και τις άργιες. Στην εν λόγω σύμβαση εξ άλλου συμπεριλήφθησαν και οι έξτρα εργασίες των ηλεκτρολόγων για τις οποίες καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή.

● Με άλλη απόφαση του κ. Γιαννόπουλου κυρώθηκε η συλλογική σύμβαση εργασίας πλοιάρχου και πληρώματος του σκάφους του Έρευνητικού Κέντρου Κρήτης.

Όμάδα εργασίας για το έμπορο-ναυτιλιακό κέντρο

Για την επιτάχυνση των διαδικασιών υλοποίησης της σύμβασης μισθώσεως του έμποροναυτιλιακού κέντρου για τη στέγαση των υπηρεσιών του YEN, συστάθηκε με Απόφαση του Υπουργού κ. Ευάγγ. Γιαννόπουλου ομάδα εργασίας, με πρόεδρο τον Γενικό Γραμματέα του YEN κ. Βασίλη Παπαδόπουλο.

Έργο της ομάδας εργασίας θα είναι η μελέτη όλων των θεμάτων και η εισήγηση των αναγκαίων μέτρων και ενεργειών για την επιτάχυνση των διαδικασιών προς υλοποίηση της σύμβασης μισθώσεως.

Στην ομάδα εργασίας εκτός από τον κ. Παπαδόπουλο μετέχουν οι κ.κ. Μ. Βεκρής, νομικός σύμβουλος του YEN, Π. Δέγλερης, ειδικός συνεργάτης, Α. Καμαρινάκης πλωτάρχης ΛΣ. (πολ. μηχανικός), Β. Στεργιόπουλος πλωτάρχης ΛΣ. (μηχ. ηλεκτρ. μηχ.), Κ. Βλαχός πλωτάρχης ΛΣ. (ηλεκτρολόγος - μηχανικός), Ε. Παπαδημητράκης πλωτάρχης ΛΣ. (ηλεκτρ. μηχανικός), Β. Δημόπουλος πολ. υπάλληλος του YEN (άρχιτέκτονας) και Δ.

Βρυώνης, πολ. υπάλληλος του YEN (Τ.Ε. υπομηχανικών).

Τυποποιημένη εξουσιοδότηση του ναυτικού πράκτορος

Τυποποιημένες δηλώσεις των πλοιοκτητριών εταιριών, με τις οποίες εξουσιοδοτείται ο ναυτικός πράκτορας να διεκπεραιώσει τις διαδικασίες που είναι απαραίτητες για τους απόπλους και κατάπλους των πλοίων τους καθιερώνει το κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς.

Τό ΚΛΠ σε σχετικό έγγραφό του προς τις έφοπλιστικές ενώσεις τονίζει ότι η δήλωση μπορεί να αναφέρεται σε ένα ή περισσότερα πλοία της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας και θα συνοδεύει την κατατεθειμένη στο λιμεναρχείο έγγραφη αναγγελία κατάπλου του συγκεκριμένου πλοίου.

Διευκρινίζεται ότι το ΚΛΠ πρόβλεψε στην καθιέρωση αυτής της δήλωσης επειδή κατά καιρούς δημιουργήθηκαν σε αρκετές περιπτώσεις άμφισβητήσιμες αναφορικά με τη νομιμοποίηση πρακτόρευσης διαφόρων πλοίων, που οδηγούσαν τα ενδιαφερόμενα μέρη στην προσφυγή στις διοικητικές αρχές για την επίλυσή τους.

Επίσης αναφέρεται ότι με τη δήλωση αυτή θα αποφευχθεί και η παράνομη διακίνηση άλλοδαπων ναυτικών.

Συλλήψεις

Σύμφωνα με ανακοίνωση του YEN, στις 31 Μαρτίου συνελήφθησαν από όργανα του λιμεναρχείου Πειραιώς οι αδελφοί 'Αλέξανδρος και Γεώργιος Κομνηνός, οι οποίοι διατηρούσαν τη ναυτιλιακή εταιρία «ΚΟΜΝΗΣ II» στην οδό Κολοκοιρών 92-94, ως ενεχόμενοι στη μειαφορά 8.160 κιλών χασίς με το πλοίο «Vohn D.», υπό σημαία Σρί Λάνκα, που όπως είναι γνωστό, είχε συλληφθεί στις 2

Φεβρουαρίου στον όρμο Κουρεμμένου 'Ανατολικής Κρήτης.

Στην ανακοίνωση του YEN προστίθεται ότι η σύλληψη των ανωτέρω έγινε με ενιαίο του ανακριτού του Λασιθίου, διότι από την τακτική ανάκριση προέκυψαν σε βάρος τους στοιχεία από τα οποία βεβαιώνεται η συμμετοχή τους στο παράνομο φορτίο. Όπως αναφέρεται στα εντάλματα του ανακριτού οι συλληφθέντες διαπραγματεύθηκαν με τους πλοιοκτήτες του «John D.» αδελφούς Κωνσταντίνο και Δημήτριο Δήμου, μετά από μεσολάβηση και υπόδειξη του 'Αβραάμ Μανουσιάδη, που εμφανίζεται ως συνεισφέρων στη μειαφορά του φορτίου ναρκωτικών, για τη φόρτωση από το λιμάνι της Τρίπολης Λιβάνου 240 σαμπρελλών, που περιείχαν πλακίδια κατεργασμένης ινδικής κάνναβης, συνολικού βάρους 8.160 κιλών με άγνωστο προορισμό.

Τέλος με την ανακοίνωση του YEN υπενθυμίζεται ότι έχουν ήδη συλληφθεί και προφυλακισθεί ό έκ των πλοιοκτητών Κων. Δήμου και ο 'Αβραάμ Μανουσιάδης.

Η εισαγωγή σπουδαστών στις Ναυτικές Σχολές

Τό υπουργείο Ναυτιλίας προκειμένου να προγραμματίσει τις ενέργειές του αναφορικά με τη εισαγωγή κατά ειδικότητα και τον αριθμό των νέων σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ για τό προσεχές εκπαιδευτικό έτος, ζήτησε τις απόψεις των 'Ενώσεων Πλοιάρχων, Μηχανικών και 'Αστυματιστών, Ε.Ν., της Ε.Ε.Ε. του Ν.Ε.Ε. και της Π.ΝΟ. Για τη διατύπωση των απόψεων ζητείται να ληφθούν υπ' όψη:

- Η ύφιστάμενη προσφορά και ζήτηση αξιωματικών Ε.Ν.
- Η διεθνής εξέλιξη σχετικά με τα καθήκοντα των αξιωματικών, όπως αυτά τείνουν να αναπροσδιορισθούν από τους διεθνείς 'Οργανισμούς (ΙΜΟ κλπ.).

Οί εξαφανίσεις ναυτικών από τά πλοία

Συνέντευξη τύπου, με θέμα τις εξαφανίσεις και αυτοκτονίες ναυτικών στα πλοία πρόκειται να δώσει σήμερα η Ένωση Ναυτών. Στη συνέντευξη, στην οποία σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση θα παραβρεθούν οικογένειες εξαφανισθέντων ναυτικών, θα διατυπωθούν οι θέσεις της Ένώσεως για τις αιτίες του προβλήματος αυτού, και θα προταθούν λύσεις για την αποτελεσματική αντιμετώπισή του. Επίσης πρόκειται να γίνει έκτενης αναφορά σε περιστατικά εξαφανίσεων ναυτικών από πλοία, για τα οποία κατά την ανακοίνωση, υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις ότι ένδεχομένως να είναι εγκληματικές ενέργειες.

Η Συνέλευση των μελών του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Η φετεινή τακτική γενική συνέλευση των μελών του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. σημειώθηκε για την 21 'Απριλίου, ημέρα Πέμπτη και ώρα 6.30 απογευματινή, στο έντευκτήριό του 'Ινστιτούτου, Φίλωνος 137, Πειραιά, 1ος όροφος, με θέματα ήμερησιάς διατάξεως.

- 'Απολογισμός πεπραγμένων για την περίοδο 'Απρίλιος 1987 - 'Απρίλιος 1988.
- Οικονομικός απολογισμός για την περίοδο 'Απρίλιος 1987 - 'Απρίλιος 1988.
- Έκθεση 'Ελεγκτικής 'Επιτροπής.
- Έγκριση από τη συνέλευση των πεπραγμένων και απόφαση της διοικήσεως πάσης εϋθύνης.



GRECAR Ε.Π.Ε.

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
- **ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**
- **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
- **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549

Athens 95

Σε περίπτωση μη επιτεύξεως άπαρτίας ή συνέλευσης θα επαναληφθεί στις 28 'Απριλίου.

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, στη γενική συνέλευση δικαιούνται να μετάσχουν και να ψηφίσουν τα ταμειακά εν τάξει μέλη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., μέχρι και τό 1987.

Οι άδειες εισόδου στο λιμάνι του Πειραιώς

Στα πλαίσια της εφαρμογής των αυξημένων μέτρων ασφαλείας στο λιμάνι του Πειραιά, καθιερώθηκαν από φέτος άδειες εισόδου στον έλεγχόμενο χώρο παραβολής κρουαζιεροπλοίων και πορθμείων έξωτερι-κού, καθώς και για την άνοδο στα έν λόγω πλοία των συναλλασσομένων με αυτά.

Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να άπευθύνονται στο λιμεναρχείο Πειραιώς.

Η διοίκηση των πλοηγών

Τό νέο Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ένώσεως Πλοηγών συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Χρήστος Λιάκος, αντιπρόεδρος Άσμη. Παραλίκας, γεν. γραμματέας Ήλίας Φραγκούλης, ταμίας Σάβ. Σάββας και σύμβουλος ο Χρήστος Συρίγος.

Αντιπρόσωποι στην ΠΟΥΕΝ εκλέχθηκαν οι κ.κ. Εύαγ. Κωνσταντάρας, Χρήστος Λιάκος, Άσμη. Παραλίκας και Παν. Κωνσταντόπουλος.

Ζητείται έγκριση για προσλήψεις ΥΕΝ

Έγκριση για την πρόσληψη 60 πολιτικών υπαλλήλων, ζήτησε από τό ύπουργείο Προεδρίας Κυβερνήσεως, τό ύπουργείο Ναυτιλίας, για την κάλυψη των ύφισταμένων κενών οργανικών θέσεων.

Νέο άλιευτικό

Στό ναυπηγείο «Άφοί Καραγεώργη» στό Πέραμα, καθελκύσθηκε τό άλιευτικό «Μαϊστράλι II», πλοιοκτησίας Δ. Πολύβιου, τό όποιο επιδοτείται από την ΕΟΚ και τό έλληνικό δημόσιο και δανειοδοτείται από την Άγροτική Τράπεζα Ελλάδος.

Τό νέο άλιευτικό, έχει όλικό μήκος 37,70 μέτρα, πλάτος 9,50 μέτρα και 4,80 μέτρα.

Η μελέτη, ή σχεδίαση και ή επίβλεψη κατασκευής του σκάφους έγινε από τό ναυπηγικό γραφείο του κ. Άναστάσιου Π. Κηπουρόπουλου.



Συμπληρώθηκε πρό ήμερών ένας χρόνος από της δημιουργίας της κοινοπραξίας «Probulk Carriers» στην όποία συμμετέχουν οι έλληνικές εταιρίες Eastwind Maritime, Hellespont Group και L & W Shipping με μπάλκερς τύπου handy size και panamax.

Κατά τη δωδεκάμηνη διαρρέυσσα περίοδο ή Probulk μετέφερε περισσότερους από τέσσερα εκατ. τόννους φορτίου και επέτυχε πολύ ικανοποιητικά άποτελέσματα κυρίως λόγω περιορισμού στο έλάχιστο των ballast runs.

Στή φωτογραφία ένα από τά μπάλκερς της κοινοπραξίας, τό «Έλλεσποντ Ντέι-ριγκ» εισερχόμενο στο λιμάνι του Σύδνεϋ.

Τά εφόδια σωσιβίων σχεδίων

Μέ απόφαση της Έπιθεωρήσεως Έμπορικόν Πλοίων καθορίζονται τά εφόδια που πρέπει να φέρουν οι σωσίβιες σχεδίες των έπιβατηγών - φορτηγών πλοίων. Έτσι, οι πλοίαρχοι που στέλνουν τίς σωσίβιες σχεδίες των πλοίων τους σε σταθμούς έπιθεώρησης σωσιβίων σχεδίων, θα πρέπει να δηλώνουν στους ύπεύθυνους των σταθμών αυτών τούς πλόςες που εκτελούν τά πλοία τους, ώστε να τοποθετούνται τά αντίστοιχα εφόδια.

Λαθρεπιβάτες

Δύο Ίνδοι λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στο κυπριακό φορτηγό «Φόρουμ Γουίντ» κατά τόν κατάπλου του σκάφους στην Κυνόσουρα της Σαλαμίνας.

Μέ ευθύνη του πλοιάρχου οι λαθρεπιβάτες φυλάσσονται επί του πλοίου μέχρις ότου τό σκάφος άποπλεύσει από τόν Πειραιά.

Ο INMAPSAT έπεκτείνεται

Τόν τέταρτο δορυφόρο του συστήματος τηλεπικοινωνιών του ετοιμάζεται να έκτοξεύσει ό INMAPSAT. Ο δορυφόρος θα άγορασθεί από την British Aerospace και θα έκτοξευθεί με πυράυλο Delta-2 από την McDonnell Douglas τόν Μάϊο - Ίούνιο του 1990. Επίσης τό Συμβούλιο του Όργανισμού διαπραγματεύεται με την British Aerospace την μετατροπή των δορυφόρων του συστήματος σε νέου τύπου, οι όποιοι θα μπορούν να έπικοινωνούν ακόμα και με έπίγειους σταθμούς μικρής ισχύος.

Η Τουρκία στον INMAPSAT

Άν και δέν είναι ακόμα πλήρες μέλος του όργανισμού, ή Τουρκία έλαβε άδεια να κατασκευάσει δύο έπίγειους δορυφορικούς σταθμούς κοντά στην Άγκυρα, για τηλεπικοινωνία με τούς δορυφόρους του συστήμα-



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

τος πού καλύπτουν τόν 'Ατλαντικό καί τόν 'Ινδικό 'Ωκεανό.

Ο Τουρκικός έμπορικός στόλος περιλαμβάνει 840 πλοία, άνω των 100 τόν. γκρός, άπό τά όποία έννέα είναι έξοπλισμένα μέ συστήματα δορυφορικής επικοινωνίας του IN-MARSAT.

3.657 ύποψήφιοι στόν διαγωνισμό του YEN

Τελείωσε ό έλεγχος τών δικαιολογητικών τών ύποψηφίων δοκίμων ύπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος άπό τόν όποιο προέκυψαν τά παρακάτω στοιχεία:

Συνολικά ύποβλήθηκαν 3.692 αιτήσεις, 3.597 άπό ιδιώτες καί 95 άπό λιμενοφύλακες καί άποκλείστηκαν άπό τό διαγωνισμό 35 ιδιώτες έπειδή δέν ύπέβαλαν τά προβλεπόμενα δικαιολογητικά.

Τελικά δικαίωμα συμμετοχής στις έξετάσεις έχουν 3.657 ύποψήφιοι (3.562 ιδιώτες καί 95 λιμενοφύλακες).

• Άπό τό YEN διευκρινίζεται ότι όσοι έχουν ύποβάλει δικαιολογητικά γιά συμμετοχή τους στό διαγωνισμό ύποψηφίων δοκίμων λιμενοφύλακων δέν θά παρουσιαστούν στις έγκαταστάσεις της Σχολής στις 18 'Απριλίου 1988. Η ήμερομηνία της παρουσίασης θά καθοριστεί μέ νέα προκήρυξη πού θά έκδοθεί σύντομα.

Η προσαρμογή της νομοθεσίας σέ Δ.Σ.

Στό ΦΕΚ 9Α/15.1.1988 δημοσιεύθηκε τό ύπ' αριθ. 24/88 Προεδρικό Διάταγμα «περί

προσαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας πρós τις Διεθνείς Συμβάσεις γιά τά έλληνικά έμπορικά πλοία», μέ τό όποιο έναρμονίζονται οι έθνικοί μας Κανονισμοί πού αναφέρονται σέ θέματα κατασκευής, έξοπλισμού καί προδιαγραφών τών σωστικών, πυροσβεστικών, τηλεπικοινωνιακών καί ναυτιλιακών μέσων τών έλληνικών πλοίων καί στην ένδιαίτηση πλοιάρχου καί πληρώματος μέ τις Διεθνείς Συμβάσεις ΠΑΑΖΕΘ καί I.L.O.

Τά πληρώματα πορθμείων

Συμφωνία μέ την όποία οι βασικοί μισθοί των πληρωμάτων των πορθμείων έσωτερικού, πού έκτελούν πλόες μέχρι 30 μιλίων αύξάνονται κατά 12% έπήςθε μεταξύ της Ένώσεως Πορθμείων Έσωτερικού καί της Παλλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας.

Ανωμαλίες στό λιμάνια

Προβλήματα άναμένεται νά προκύψουν στή λειτουργία των μεγάλων λιμανιών της χώρας μετά την άπόφαση της όλομελείας του διοικητικού συμβουλίου της Όμοσπονδίας Έπαλλήλων Λιμένων Έλλάδας γιά άποχή, έπ' άόριστον άπό τις 23 'Απριλίου άπό την άπογευματινή ύπερωριακή άπασχόληση των ύπαλλήλων καί άπό την έργασία Σαββάτου, Κυριακής καί άργιών.

Η σχετική άπόφαση έλήφθη μετά τή διαπίστωση ότι τά θέματα του κλάδου δέν προ-
ωθούνται πρós έπίλυση.

Θύμα του Περσικού

Τό έλληνικής πλοιοκτησίας δεξαμενό πλοίο «Sagheera» μέ σημαία Σαουδικής Α-

ραβίας, έβλήθη άπό Περσικές κανονιοφόρους άνοικτά της Μίνα Σάκρ. Τό πλοίο μετέφερε καύσιμα καί άργό πετρέλαιο άπό τό Τζουμπάιλ στή Φουτζείρα, καί άπό τήν επίθεση προκλήθηκε πυρκαϊά, στις 12/4. Ρυμουλκά καί σωστικά σκάφη έσβησαν τή φωτιά καί διέσωσαν τό πλήρωμα στό όποιο περιλαμβάνονταν καί 14 Έλληνες ναυτικοί.

Πρόστιμα

Άπό τό ΓΕΝΕ έπιβλήθηκε τόν Μάρτιο στόν ύπεύθυνου του έπιβατηγού πλοίου «Μεγαλόχαρη» πρόστιμο 725.578 δρχ., γιάτί τό σκάφος δέν είχε τήν κανονική σύνθεση πληρώματος, ένώ έκτελούσε δρομολόγιο στην τοπική γραμμή Κυκλάδων κατά τή χειμερινή περίοδο 1986-1987.

Η Σχολή Σωστικών

Άπό τή Σχολή Σωστικών καί Πυροσβεστικών Μέσων πού λειτουργεί στόν Άσπρό-πυργο άποφοίτησαν τόν Μάρτιο 212 ναυτικοί.

Τό έπίδομα παραπληγικών

Μέ άπόφαση του Έπουργού κ. Εύάγ. Γιαννόπουλου καθορίσθηκε σέ 41.480 δρχ. τό ύψος του μηνιαίου έξωδουματικού έπίδοματος πού καταβάλλει ό Οίκος Ναύτη στους άσφαλισμένους του πού πάσχουν άπό τετραπληγία - παραπληγία.

Τό έπίδομα αυτό γιά τά έπόμενα δύο τετράμηνα θά διαμορφώνεται σύμφωνα μέ τήν έκάστοτε χορηγούμενη ΑΤΑ όπως διαμορφώθηκε στό παραπάνω ποσό άπό τήν 1 'Ιανουαρίου 1988 μετά τόν ύπολογισμό της ΑΤΑ Α' τετραμήνου του έτους αυτού.

Οί παιδικές έξοχές του Οίκου Ναύτη

Τό καλοκαίρι θά φιλοξενηθούν στις παιδικές έξοχές του Οίκου Ναύτη στόν Άγιο Άνδρέα παιδιά άσφαλισμένων ναυτικών, άγόρια καί κορίτσια ήλικίας άπό 7 έως καί 14 έτών, δηλαδή παιδιά πού έχουν γεννηθεί κατά τά έτη 1974 μέχρι καί 1981.

Οί άποστολές των κατασκηνώσεων θά είναι τρεις (ή πρώτη άπό 1-20 'Ιουλίου μέ άγόρια καί κορίτσια ήλικίας 7-9 έτών, ή δεύτερη άπό 20 'Ιουλίου μέχρι 9 Αύγουστου μέ κορίτσια ήλικίας 10-14 έτών καί ή τρίτη άπό 9-29 Αύγουςτου μέ άγόρια ήλικίας 10-14 έτών.

Δικαίωμα συμμετοχής έχουν τά παιδιά των ναυτικών, έργαζομένων καί συνταξιούχων, οι όποιοι έχουν δικαίωμα προστασίας άπό τόν Ο.Ν. Οί ένδιαφερόμενοι, μπορούν νά προσέρχονται μέ τά παιδιά τους στόν Ο.Ν. στόν Πειραιά, στην Έπηρεσία Παιδικών Έξοχών.

Έπιτροπή στό ΝΕΕ γιά τίς τουριστικές θαλαμηγούς

Νέα μόνιμη έπιτροπή τουριστικών θαλαμηγών συνεστήθη άπό τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος προκειμένου νά άσχοληθεί μέ τά έπαγγελματικά προβλήματα του ραγδαία άναπτυσσόμενου κλάδου του Yachting.

Η νέα έπιτροπή θά είναι ό έπίσημος σύμβουλος του Κράτους γιά τά σχετικά θέματα στό πλαίσιο πού προσδιορίζει ό νόμος γιά τό Ναυτικό Έπιμελητήριο.

Τά μέλη της Έπιτροπής άπαρτίζουν έκπρόσωποι των κυριοτέρων εταιρειών των τουριστικών σκαφών, ή όποία έχει ως έξής: Γιώργος Βερνίκος πρόεδρος, Άνδρέας Ποταμιάνος άντιπρόεδρος καί οι κ.κ. Άλέκα

TAX FREE CARS

ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΜΑΡΚΕΣ ΜΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΡΩΤΗΣΤΕ ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ:

80 77 112

METS HELLAS LTD.

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ:

Κ. Ν. Δημόπουλος

45 24 691

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

ΦΙΛΟΙ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Η γνωστή σας φίρμα Αυτοκινήτων DOUCAR TAX FREE CARS σάς στέλνει τούς χαιρετισμούς της μέσω του περιοδικού καί σάς περιμένει, γιά τήν άγορά του αυτοκινήτου σας, στην Άμβέρσα.
Έπίσης οίκοσκευές: ψυγεία, ηλεκτρονικά, κουζίνες, VIDEO T.V. καί ότι άλλο χρειάζεσθε

DOUCAR TAX FREE CARS

VERVERSUI 9 ANTWERP - BELGIUM

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

ΑΟΗ.: 0032-14587021 (after 21:00)

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στὶς 14 Ἀπριλίου. Τιμές σὲ δολλάρια ΗΠΑ ἀνὰ τόννο, ἐκτός ἀν ἄλλως σημειώνεται. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	82/83	87/88	170/171
Νέας Ὑόρκης	79/82	83/84	165/170
Φιλαδέλφειας	70/82	83/87	165/170
Βαλτιμόρης	79/80	82/83	165/167
Νόρφολκ	79/82	83/87	165/170
Σαβάννας	79/80	83/84	168/169
Τζάκσονβιλ	82/83	85/86	167.75/168
Π. Εβεργκλέιτς	84/85	90/91	165/166
Τάμπα	80/82	84/87	155/158.75
Μόμπιλ	77/79	79/80	155/162
Ν. Ὁρλεάνης	78/80	80/81	160/161
Μπωμόν/Π. Αρθουρ	79/80	80/81	161/162
Χιούστον	78/79	79/81	160/161
Κόρπους Κρίστι	78/79	80/81	159/163
Λός Άντζελες	77/79	80/82	165/175
Σαίν Φραντζίσκο	78/79	80/81	165/167
Πόρτλαντ/Κολούμπ. ρ.	85/86	87/88	170
Σηάτλ	75/82	77.50/84	170
Μόντρεαλ	89/92	92/96	174/176
Βανκούβερ	83.50/84.50	85.50/86.50	182/184
Άγ. Εὐσταθίου	86/90	91/95	186/189
Φρήπορτ	81/82	83.50/84	170/172
Άρούμπα	88	93	159
Τρίνιταν	96/97	100/101	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	89/90	94/95	175/176
Σαίντ Πιερ	12.75	12.85	24.10
Βενεζουέλας	11.78	12.03	23.17
Βραζιλίας	81	84	270MTD
Ρ?otterdam	86/86.50	79/90.50	143/144MTD
Άμστερνταμ	86/87	88/89	147/150MTD
Άμβούργου	85/87	88/90	145/148MTD
Γαλλίας	87/89	94/97	157/159MTD
Ισπανίας	80/83	88/92	160/164
Θέουας	—	84/89	160/162
Γένοβας	89/90	94/96	161/163MTD
Αὐγούστας	89/90	94/96	162/164MTD
Ρεϊράιν	85/87	91/93	152/154MTD
Σουέζ Κανάλ	84/86	84/86	173/175MTD
Τζέντας	—	82	164.50MTD
Νιανμπά	—	74.50/79.50	144.25
Ράς Τανούρα	—	79.50	150.25MTD
Φουτζείρα	82/84	84/86	158/160MTD
Κουβέιτ	72/77	75/80	150
Νιανμπά	95/98	95/98	160/165
Νιανμπαν	—	70/80	185/190
Τζιμπουτί	—	95/96	168/170
Σιγκαπούρης	81/88	84.50/85	155/156
Κορέας	82/84	85/87	170/171
Ιαπωνίας	94/97	98/102	190/192

Προσφορά σὲ Ἐνωση Συναξιούχων

Ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Γερ. Ἀγουόδημος πρόσφερε στὴν Ἐνωση Συναξιούχων Ἐμπορικῶν Ναυτικῶν Ἀθηνῶν 750.000 δρχ. γιὰ τὴν ἐκπλήρωση τῶν σκοπῶν τῆς εἰς μνήμην τοῦ Παναγῆ Γιαννουλάτου πού τὸν πρωτοπαρκάρισε σάν ναυτοπαιδὰ τό 1958 καί τοῦ πατρὸς τοῦ Ἀλέξανδρου Ἀγουόδημου.

Γὰ δρομολόγια τῆς Lufthansa

Κυκλοφόρησε, σὲ καλαίσθητη ἐκδόση, ὁ νέος ὁδηγὸς δρομολογίων τῆς γερμανικῆς ἀεροπορικῆς ἐταιρίας Lufthansa γιὰ τὴν περίοδο 27 Μαρτίου ἕως 30 Ἰουνίου 1988. Στὸν ὁδηγὸ περιλαμβάνονται οἱ διαδρομὲς τῶν πτήσεων, τὸ ὥρολόγιό πρόγραμμα, οἱ ἐλάχιστοι χρόνοι σύνδεσης τῶν διαφόρων ἀεροδρομίων, στοιχεῖα γιὰ τὰ ἀεροσκάφη πού χρησιμοποιεῖ ἡ ἐταιρία καί πληροφορίες ἐξυπηρέτησης τοῦ ἐπιβατικῆς κοινού.

Γαμήλια δῶρα σὲ θυγατέρες ναυτικῶν

Ἡ ἀπονομή τῶν γαμηλίων δῶρων στὶς θυγατέρες ναυτικῶν, ἀπὸ τὸ Ἰνστιτούτο Προικοδοτήσεων Ἰωάννου Διαμαντῆ Πατέρα, θὰ γίνῃ ἐφέτος τῇ Δευτέρᾳ 25 Ἀπριλίου 1988, στὶς 6.30 μ.μ. στὸ Δημοτικὸ Θέατρο Πειραιᾶ.

Ἡ ἀπονομή τῶν γαμηλίων δῶρων θὰ γίνῃ ἀπὸ τὸν πρόεδρο τοῦ ἰδρύματος Ἀρχιεπίσκοπο Ἀθηνῶν καί Πάσης Ἑλλάδος κ. Σεραφεῖμ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε τὸ τεῦχος 2 τοῦ Φεβρουαρίου 1988 τῆς μηνιαίας ἐκδόσεως δημοσίου καί ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

Τὸ τεῦχος περιέχει τὴ συνέχεια τῆς μελέτης τοῦ κ. Κυριάκου Πάλλα γιὰ τὴ «Ναυτικὴ Ἐταιρία», 13 πρόσφατες ἀποφάσεις ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ διαφορῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων καί τὴν τελευταία ναυτιλιακὴ νομοθεσία. Ἀπὸ τὴ νομολογία σημειώνουμε τίς τρεῖς ἀποφάσεις τοῦ Ἀρείου Πάγου γιὰ ναυτεργατικά ἀτυχήματα, τίς ἐφετεριακές ἀποφάσεις γιὰ θέματα ναυτικῆς ἐργασίας καί ἐπιθαλάσσιας ἀρωγῆς καί τὴν ἀπόφαση τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας περὶ φορολογίας πλοίων. Τέλος, ἀπὸ τὴ νομοθεσία πρὸς τίς Διεθνεῖς συμβάσεις γιὰ τὰ ἐλληνικά ἐμπορικά πλοῖα καί τὴν Ὑπουργικὴ Ἀπόφαση γιὰ τὴ διαδικασία ἀπαλλαγῆς ἀπὸ ΦΠΑ πλοίων καί πλωτῶν μέσων.

Τὸ βιβλίο τοῦ κ. Λῶ σὲ βιβλιοθήκες

Μὲ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Εὐάγ. Γιαννοπούλου στοὺς πίνακες τῶν βιβλίων γιὰ τίς βιβλιοθήκες τῶν πλοίων προστίθεται τὸ βιβλίο μὲ τίτλο «Αἰῶνες Ἀκμῆς — Σύντομη Ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτικῆς» τοῦ κ. Μαθιοῦ Δ. Λῶ.

COULOUTHROS LTD.

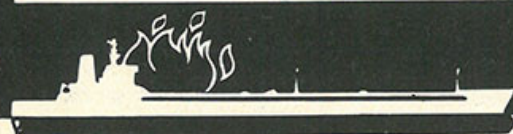
Cleveland House, 19 St. James's Square,
LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ	Παναμαϊκή	9.437	1977	Υπέστη βλάβη στην βοηθητική μηχανή στις 16/3 κατά το ταξίδι Μπαγκόγκ για Σιγκαπούρη.
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	Κεϋλάνης	2.335	1966	Προσάραξε στο Γουάτερφροντ στις 28/3 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού χωρίς να ύποστη σοβαρές ζημιές.
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ.	Κυπριακή	8.936	1972	Ανέφερε βλάβη της βοηθητικής μηχανής στον Πειραιά, στις 5/4.
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	6.631	1971	ΗΠΑ για Άμβουργο, υπέστη βλάβη στην μόνωση του κύτους, στα τέλη Μαρτίου. Αναλήφθηκαν μόνοι μες επισκευές στο Άμβουργο.
ΚΕΪΠ ΚΟΡΦΟΥ	Κυπριακή	9.862	1978	Κατά τον απόπλου από την Ίντσον υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 29/3 και κατέπλευσε στο Κόμπε για επισκευές.
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ	Κυπριακή	1.250	1978	Συγκρούστηκε σε θέση 53.55.18 Β., 05.20.37 Δ. στις 11/4 με το φορτηγό «Dee Star».
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (πρ. «Πάμος»)	Έλληνική	8.813	1971	Πράια Μόλε για Σαβόννα, υπέστη πυρκαϊά στο Ρίο Ίανέιρο στις 4/4, η οποία προκάλεσε ζημιές στη γέφυρα.
ΟΡΕΓΚΑΝ	Λιβάνου	6.617	1975	Επιθεωρήθηκε στο Σουέζ συνεπεία ελασματουργικών ζημιών που υπέστη από πρόσκρουση σε δεξαμενή στις 27/3.
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Έλληνική	9.644	1971	Συγκρούστηκε στο Πόϊντ Νουάρ, στις 8/4 με το φορτηγό «Valle de Carranza».
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	Έλληνική	9.077	1970	Γκιζόν για Γδύνια, προσέκρουσε σε αποβάθρα στο Μπρουνσμπουτέλ στις 8/4 χωρίς να ύποστη σοβαρές ζημιές, και συνέχισε το ταξίδι του.
ΦΑΝΕΛΙ	Κυπριακή	5.595	1975	Συγκρούστηκε στο Νταμμάμ στις 5/4, με το τάνκερ άνεφοδιασμού «Ibrahim Al Bakry XII».
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	Έλληνική	35.713	1977	Κατά το ταξίδι από Γιουγκοσλαβία για ΗΠΑ υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής στις 12/3. Αναλήφθηκαν επισκευές στην Πράια Μόλε στις 9/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΝΑΞ	Κυπριακή	122.936	1972	Έβλήθη υπό ιρακινών αεροσκαφών στον Περσικό στις 30/3.
ΧΑΒΕΝ	Κυπριακή	109.700	1973	Έβλήθη υπό περσικής φρεγάτας ανοικτά του Ντουμπάι στις 31/3 και υπέστη πυρκαϊά.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου ασφαλώς δέ διακρίθηκε γιά τήν σέ παγκόσμια κλίμακα όμαλή πορεία τής οικονομικής δραστηριότητας. Αίτια οί παρατεταμένες άργίες, τόσο του Δυτικού Πάσχα όσο και εκείνου των 'Ορθοδόξων πού άφορά, βεβαίως, κυρίως στήν 'Ελλάδα και τούς 'Ελληνες του έξωτερικού. Με δεδομένη τή σπουδαιότητα του ρόλου του 'Ελληνικού στοιχείου στήν άνέλιξη των διά θαλάσσης μεταφορών και, επομένως, τής ναυλαγοράς, είναι αυτόνοητο ότι τό παρόν δελτίο πρέπει νά στηριχθεί σέ πέντε (5) τό πολύ πλήρως εργάσιμες ήμέρες, μειωμένης μάλιστα αποδοτικότητας και σημασίας, άν ληφθεί ύπ' όψη και ή έορταστική έν γένει άτμόσφαιρα και ή έξ αύτής άπορρέουσα άπροθυμία περί τήν άνάληψη σοβαρής έπιχειρηματικής πρωτοβουλίας.

Οί παρατηρηθείσες, επομένως, και έδω σημειούμενες εξελίξεις στήν αγορά πρέπει νά ληφθούν ως μειωμένης σημασίας διαπιστώσεις και κάθε έπιφύλαξη, προκειμένου νά εκτιμήσει κανείς τά τεκταινόμενα, γιά τό έπόμενο δεκαπενθήμερο φαίνεται πλήρως δικαιολογημένη.

Ό παραπάνω, σχετικά μακρός, πρόλογος ένέχει τή σημασία προσπάθειας άποφυγής τυχόν παρερμηνειών των παρατηρηθεισών εξελίξεων και μάλιστα τής χαρακτηριστικής καθόδου των δεικτών τής ναυλαγοράς, μεταξύ των όποιων άξιος ιδιαίτερης μνείας ό BIFFEX (1621 τήν 31/3/88 ένάντι 1544 στίς 13/4/88).

Ό έν προκειμένω κρατούσα έντύπωση των παρατηρητών τής αγοράς είναι ότι ό περιορισμένος αριθμός των πλήρως εργασίμων ήμερών, σέ συνδυασμό μέ συμπίπτουσες χρονικά παραμέτρους, τυχαιές ή μή, έπέδρασαν άρνητικά στή ζήτηση χωρητότητας, ένώ ή τελευταία, υπό τήν πίεση ένωρίς άνοιγμάτων ή/ και έν όψει μιάς παρατεταμένης έορταστικής περιόδου, ένέδιδε κατά κάποιον τρόπο στίς πιέσεις των ναυλωτών, άποδεχόμενη κάπως συμπεσμένους ναύλους.

Έν τούτοις, δεδομένου του σχετικά μικρού αριθμού των σχετικών πράξεων (και έδω άκριβώς εύρίσκεται μιά «άδυναμία» των διαφόρων «δεικτών») και του εκ των άνωτέρω δημιουργηθέντος κλίματος, αριθμοί, έπίπεδα και ποσοστά πρέπει νά έκκληφθούν έν προκειμένω σάν ήσσονος σημασίας στοιχεία, μέ έπιφύλαξη, όπως ήδη προαναφέρα-

με, πλέον αξιόπιστης αξιολόγησης των πραγμάτων μέσα στίς έπόμενες ήμέρες. Άλλωστε, ό Μάιος, ό μήνας, δηλαδή, όπου συνήθως σημειώνεται ή κάμψη άπό τήν «άνοιξιάτικη» εύφορία, πλησιάζει και ασφαλώς θά δώσει εύκαιρίες πληρέστερης εκτίμησης των πραγμάτων.

Γεγονός είναι ότι, γιά τούς άνωτέρω λόγους ή και γιά άλλες αίτίες, βασικοί τομείς τής αγοράς έδωσαν χαμηλότερα έπίπεδα ναύλων. Μεταξύ αυτών τά δολ. 26 γιά Κόλπο ΗΠΑ/ Ιαπωνία σέ πάναμαξ γιά σιτηρά, τά δολ. 14,75 άπό Βόρειο Ειρηνικό γιά τόν αυτό προορισμό και οί έλαφρές έστω άπώλειες στίς πρό Κόντινεντ ναυλώσεις πρόδιδαν κάποια «άδυναμία» τής αγοράς.

Τό βασικό όμως έρώτημα (τί κάνουν και τό πρόκειται νά κάνουν οί Σοβιετικοί;) παρείχε άφορμή γιά μάλλον αισιόδοξη άπάντηση, δεδομένου ότι τόσο οί περί αγοράς σιτηρών πληροφορίες όσο και ή έπιμελώς κρυπτόμενη, πλήν διαφαινόμενη, ναυλωτική δραστηριότητα δεν επέτρεπαν σοβαρές άμφιβολίες περί τό συνεχιζόμενο ένδιαφέρον τής Μόσχας γιά έξασφάλιση έπιπρόσθετης χωρητικότητας, ιδίως στό χώρο του 'Ατλαντικού. Πράγματι, σύμφωνα μέ τή συνήθη αλλά πάντοτε προσφυή ρήση, πολλά πλοία «έξαφανίζονταν άποτόμως», ιδίως στόν 'Ατλαντικό και, μεταξύ αυτών, άναφέρονταν handy size (27.000 TDW) στά δολ. 7.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 250.000 γιά κυκλικό μέσω Κόλπου ΗΠΑ, ένώ, γιά τό ίδιο ταξίδι, πάναμαξ (66.000 τον. d.w.) κλεινόταν στά δολ. 14.000 ήμερησίως. Και ένώ πρέπει νά δεχθούμε ότι και έδω ύπήρχε κάποια «πτώση», ή χαρακτηριστική εύκολία μέ τήν όποία έξασφαλιζόταν ή άπασχόληση στά παραπάνω άκρως ίκανοποιητικά μισθώματα δεν δικαιολογεί ιδιαιτερή άνησυχία.

Στούς λοιπούς τομείς φορτώσεως σιτηρών σημειώσαμε μιά ούδόλως εύκαταφρόνητη δραστηριότητα. Άγιος Λαυρέντιος, Νότιος Άμερική και Αυστραλία ασφαλώς έπαιξαν σημαντικό ρόλο στήν άνέλιξη τής αγοράς είτε μέ ναυλώσεις είτε μέ χρονοναυλώσεις πού μερικές φορές διαφεύγουν τήν προσοχή όσάκις άφορούν στήν αξιολόγηση τής ζήτησεως σέ δεδομένη περιοχή.

Γαϊάνθρακες, μεταλλεύματα, ζάχαρη, λιπάσματα και λοιπά φορτία δέ θά μάς άπασχολήσουν έπί πολύ, δεδομένου ότι δεν παρούσαν σημαντικές διαφορές ως προς τά πρόσφατα δεδομένα. Άπλως κρατήθηκαν

στά γνωστά, όχι εύκαταφρόνητα, έπίπεδα πού άν δεν ένέχουν τή σημασία (τή «δυναμική» σημασία) των σιτηρών, δεν παύουν άπό του νά αποτελούν πολύτιμο στήριγμα τής ναυλαγοράς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παραπάνω μάς δόθηκε ή εύκαιρία νά προσδιορίσουμε τό μέτρο των έπιπέδων των μισθωμάτων στήν περιοχή του 'Ατλαντικού. Άρκεί, επομένως, νά σημειώσουμε τά κάπως χαμηλότερα έπίπεδα στήν Άπω Άνατολή, πού δεν παύουν έν τούτοις νά συνιστούν μιά πολύ καλή γιά τό πλοίο αγορά. Και θά άναφέρουμε χαρακτηριστικά τά δολ. 12.000 γιά πάναμαξ (60.000 τον. d.w.) και κυκλικό Ειρηνικού, τά δολ. 8.750 γιά 37.000 τον. d.w. και ίδιο ταξίδι και τά δολ. 10.750 γιά 65.000 τον. d.w. άπό Ιαπωνία γιά Κόντινεντ μέσω Αυστραλίας. Άς μήν παραλείψουμε και τούς 6-8 μήνες γιά τούς 127.000 τον. d.w. άντί δολ. 4.60 άνά τον. d.w. και μήνα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ό άβεβαιότητα περί τήν εξέλιξη των τιμών έκανε πολλούς άγοραστές του προϊόντος διστακτικούς στήν άνάληψη πρωτοβουλιών μέ άποτέλεσμα τόν περιορισμό των άγορών, και επομένως, τής ζήτησεως χωρητικότητας.

Στόν Περσικό Κόλπο, οί αξιόλογες σέ αριθμό ναυλώσεις δεν έπέφεραν άλλαγή στά έπίπεδα των ναύλων. Άντιθέτως, πτώση του ναύλου γιά VLCC πού πληρωνόταν στά WS 34-35 γιά δυτικές όψιόν άντί των WS 37 στίς άρχές τής περιόδου. Μεταξύ WS 37-38 ήταν ό ναύλος γιά τοπικές μεταφορές. Μικρότερα πλοία πληρώθηκαν σέ αύστηρή σχεδόν άντιστοιχία μέ τούς 130.000 τόννους γιά Μεσόγειο στά WS 60 και τούς 80.000 τόννους γιά Άνατολή στά WS 115.

Στό χώρο τής Μεσογείου ζητήθηκαν τά λεγόμενα handy size (περί τούς 80.000 τον. d.w.) πού πραγματοποιήσαν και κέρδη, μέ τήν ένδομεσογειακή μεταφορά διαμόρφουμένη περί τά WS 95-100. Άντιθέτως, μεγαλύτερα πλοία δεν είχαν τήν ίδια τύχη και οί λίγες πρόσφατες πράξεις έπ' αυτών μαρτυρούν άπώλειες μάλλον παρά κέρδη. VLCC ναυλωνόταν άπό τήν περιοχή γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 35 (270.000 τόννοι).

Υποτονική ή Δυτική Άφρική, προκάλεσε πτώση των ναύλων, μέ τούς 130.000 τόννους γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 52.

MARSHALL CLEGG MARINE CONSULTANTS

JONATHAN CLEGG

STRATIS PORFYRATOS

THE KEF BUILDING 110-112 NOTARA STR. 185 35 PIRAEUS, GREECE
TEL: (01) 4532418-4532451 TELEX: 21070 MCMC GR TELEFAX: (01) 4533169

Η Βόρειος Θάλασσα ακολούθησε σχεδόν ευθεία πορεία, χωρίς τίποτε τό σημαντικό που νά συνιστά αλλαγή. Οι 70.000 τόννοι για τοπική μεταφορά πλήρωναν WS 75, ενώ στα WS 75 πληρώνονταν οι 75.000 τόννοι για ΗΠΑ (Ακτή 'Ατλαντικού).

Περί τά μέσα της περιόδου, κάποια αναπτύξη της ζητήσεως σημειώθηκε στην Καραϊβική με τους 30.000 τόννους για ΗΠΑ στα WS 175 και τους 70.000 τόννους στα WS 80.

Αναζωογόνηση του ενδιαφέροντος για καθαρά φορτία προκάλεσε κυρίως η 'Ιαπωνική δραστηριότητα με σημαντικές πρόσ μεταφορά ποσότητες από Περσικό και Μεσόγειο. Αριθμός πράξεων σημειώθηκε από την πρώτη περιοχή προς 'Ιαπωνία για μεγέθη 50-60.000 τόννων στα WS 100-105. Χαρα-

κτηριστικός και ο ναύλος των δολ. 1.150.000 για 60.000 τόννους από 'Αλγερία.

Σάν κατακλείδα στα παραπάνω σχόλια, αξίζει νά αναφερθούμε στις τελευταίες εξελίξεις περί τή διαμόρφωση των τιμών μέσω του καθορισμού ανωτάτων ορίων ποσοτήτων εξορύξεως. Και ενώ η κατάσταση δεν φαίνεται νά παγιώνεται πριν από την επόμενη σύνοδο που προγραμματίζεται για τις 23 'Απριλίου, είναι διάχυτη η εντύπωση ότι κάποιοι περαιτέρω περιορισμοί θά συμφωνηθούν και ότι αυτοί πιθανόν νά αφορούν και στις εκτός ΟΠΕΚ χώρες, τουλάχιστον σέ αριθμό εξ αυτών.

Όπωςδήποτε, όπως και στην αρχή του παρόντος παρατηρήσαμε, η παρούσα φάση αναμονής δεν ενεθάρρυνε νέες αγορές.

ΕΣΠΡΙΤ: Σουάιμα 14.250 τόν. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τόν. εκφόρτωση, 'Απριλίου 2-9.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΜΑΖΩΝ: 61.214 τόν. d.w. του 1981, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Απριλίου, ταξίδι μέσω Ροστόκ με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 13.500 τήν ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II: 37.389 τόν. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 1-15, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 8.750 τήν ημέρα.

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι Σ: 16.640 τόν. d.w. του 1979, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απριλίου 28-30, ταξίδι μέσω Βεγγάλης με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.400 τήν ημέρα.

ΛΕΩΝ: 18.694 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο 'Ιαπωνία 'Απριλίου 7-12, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 6.000 τήν ημέρα.

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ: 23.169 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απριλίου 10-20, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 8.000 τήν ημέρα.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: 101.529 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι δύο/τεσσάρων μηνών, δολ. 16.000 τήν ημέρα.

ΣΑΝΤΖΩΝ: 16.200 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Σιγκαπούρη 'Απριλίου 17-20, επαναπαράδοση Μπενουαβεντούρα, δολ. 6.000 τήν ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: 29.586 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Πουέρτο Καμπέλο, 'Απριλίου 7-11, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 8.500 τήν ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ Β.: 37.898 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Φιλιππίνες άμεση, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 7.250 τήν ημέρα.

ΤΖΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΙΝ: 15.180 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ 'Απριλίου 15-18, επαναπαράδοση Καράτσι, δολ. 7.600 τήν ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απριλίου, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Ερυθράς Θάλασσας, δολ. 10.900 τήν ημέρα.

ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ: 21.248 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Μόσκο 'Απριλίου 10-15, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας ή μέσω Κίνας, δολ. 7.250 τήν ημέρα.

ΑΓΜΑΝ II: 18.195 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία, 'Απριλίου 5 τό άργότερο, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 6.850 τήν ημέρα.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: 116.978 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Ρότερνταμ άρχές 'Απριλίου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 18.750 τήν ημέρα.

ΑΠΟΣΤ. ΑΝΔΡΕΑΣ III: 41.454 τόν. d.w. του 1982, παράδοση 'Αντεν άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 τήν ημέρα.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.648 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.575 τήν ημέρα.

ΣΗΞΕΠΛΟΡΕΡ: 50.200 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Βόρειο Γαλλία άμεση, επαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 14.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: 103.230 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Μεσόγειο άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 16.000 τήν ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τόν. d.w. του 1984, παράδοση

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΤΕΛΛΑ: 'Αμερ. Κόλπο 21.000 τόν. περίπου σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 23 φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-25.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΕΜΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 26 φίο, χωρίς ένδιάμεσους λιμένες, 11 ημέρες, Μαΐο.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Κολούμπια Ρίβερ και Πόρτλαντ 50.000 τόν. σιτηρά Τρινκομάλε, δολ. 20,50 φίο, 6 ημέρες/ 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 28-Μαΐου 5.

ΡΙΚΙ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπαχία Μπλάνκα 40.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 39 φίο, 3.000/ 5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-25.

ΚΡΟΝΟΣ: Ποταμό Μισισσιππή 16.500 τόν. σιτηρά 'Αμπουκίρ, δολ. 28,25 φίο, 14 ημέρες, άρχές 'Απριλίου.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Βόρειο Ειρηνικό 41.756 τόν. Ξυλείας Κίνα, δολ. 867.500 κατ' άποκοπή φίο, 19 ημέρες, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 5.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. καλαμπόκι Μαρόκο, δολ. 20 φίο, 5.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: Ποταμό Μισισσιππή 56.000 τόν. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 1.450.000 κατ' άποκοπή φίο, 30 ημέρες, 'Απριλίου 5-10.

ΑΡΚΑΣ: Ποταμό Μισισσιππή 57.500 τόν. σιτηρά Ρότερνταμ δολ. 790.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες, 'Απριλίου 5-10.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 53.000 τόν. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 24,25 φίο, 5 ημέρες/ 4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΤΤΙΚΟΣ: Βορείως Χατίρας 20.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 19 φίο, 4 ημέρες/ 5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΚΑΛΛΑΣ: Ρίβερ Πλέιτ 20.000 γεννήματα δύο λιμάνια Νοτ. Κορέας δολ. 41, 2.000/4.000 τόν. έλευθερ. εκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΑΡΓΟΛΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 26,50 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλίου 20-30.

ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. περίπου γεννήματα 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 13,25 φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ: Σαιντ Λόρενς 27.000 τόν. σιτηρά Δυτική 'Ιταλία, δολ. 20 φίο, 5.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 10-15.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 33.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν δολ. 22 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-25.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: Βραζιλία 35.000 τόν. γεννήματα Λισαβώνα/ 'Ολλανδία, δολ. 20,50 φίο, 5.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 10-15.

ΑΤΡΟΠΟΣ: Βανκούβερ 25.000 τόν. περίπου λιπάσματα 'Ανατολ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 40 φίο, 6.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-30.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΡΤΕΜΙΣ: Πόρτ Χέντλαντ 45.000 τόν. περίπου σιδηρομετάλλευμα Μπίν Κουασίμ, δολ. 14,90 φίο, 30.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-25.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Φλάσσιγκ 12.600 -14.400 τόν. ζάχαρη χύδην 'Ακαμπα, δολ. 42 φίο, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΙΚΟΛΑΣ Α.: Κωνσταντίνα 24.000 τόν. λιπάσματα σέ σάκκους Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 36,50 φίο, 1.200/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 11-15.

ΑΛΜΑΡ: Κωνσταντίνα 26.000 τόν. λιπάσματα σέ σάκκους Κίνα, δολ. 37,75 φίο, 1.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΑΡ: 'Ελλάδα 15.000 τόν. λιπάσματα σέ σάκκους Κίνα, δολ. 42,90 φίο, 1.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 10-20.

ΕΝΑΡΕΙΣ: Μπαγκόγκ 14.250 τόν. ρύζι σέ σάκκους Δυτ. 'Αφρική, δολ. 33 φίο, 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΣΙΤΥ Οω ΣΑΛΟΝΙΚΑ: Καζαμπλάνκα 40.000 τόν. λιπάσματα χύδην Λαζάρο Καρδένας δολ. 15 φίο, 3 ημέρες/ 5.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 8-14.

ΕΥΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 'Ακαμπα 16.000 τόν. λιπάσματα χύδην 'Ινδία, δολ. 19 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 27-30.



THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

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

Ταϊβάν άρχές 'Απριλίου, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖ. Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 37,5, 'Απρίλιο.

ΚΥΘΝΟΣ: Κλαϊπέντα 25.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, δύο συνεχή ταξίδια, WS 150, 'Απριλίου 18.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Καραϊβική 49.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 95, 'Απριλίου 17.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Ρας Λανούφ 80.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 92,5, 'Απριλίου 18.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Ταρτούς 82.500 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 95, 'Απριλίου.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Σκίκντα 75.000 τον. μέρος φορτίου Σαβόνα, WS 107,5, 'Απριλίου 21.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Νιζένο 105.000 τον. μέρος φορτίου Καναρίους, WS 70, 'Απριλίου 23.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 255.000 τον. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 37,5, 'Απρίλιο.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά διάφορες όψιόν, WS 147, 'Απριλίου 22.

ΑΣΚΟΝΑ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 146,25, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 166, 'Απριλίου 22.

ΤΑΥΡΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά διάφορες όψιόν, WS 146,25, 'Απριλίου 22.

ΣΗ ΕΜΠΡΕΣΣ: Ρας Λανούφ 80.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο WS 75, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 72,5, 'Απριλίου 6.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Σιντί Κερύ 135.000 τον. Αιγούστα, WS 65, 'Απριλίου 6.

ΜΠΟΝΝΥ: 'Ανατολ. άκτή ΗΒ 80.000 τον. Κόντινεντ, WS 80, 'Απριλίου 10.

ΚΥΡΝΙΚΟΣ: Κωνσταντίνα 65.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ορμούζ, δολ. 725.000 κατ' άποκοπή, 'Απριλίου 3.

ΙΩΑΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Καραϊβική 53.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 105, 'Απριλίου 9.

ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ: Ζάβια 30.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 145, 'Απριλίου 3.

ΠΑΡΟΣ: Βόρειο 'Ισπανία 25.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 140, άρχές 'Απριλίου.

ΣΗΜΠΟΡΝ: 'Ελλάδα 25.150 τον. καθαρά ΗΒ, WS 177,5, 'Απριλίου 1.

ΡΑΜΠΙΣ ΜΠΑΙΗ 3: Δυτ. 'Αφρική 124.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 60, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 65, 'Απριλίου 11.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Μπετζάια 65.000 τον. Σαβόνα, WS 103, 'Απριλίου 8.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 48.000 τον. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, WS 120, 'Απριλίου 7.

ΠΑΡΟΣ: Μπιλμπάο 25.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναυία, WS 140, 'Απριλίου 5.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Μπόρνυ 123.500 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 55, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 57,5, 'Απριλίου 20.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Σαίντ Κρουά 38.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, έμπιστευτική, 'Απριλίου 10.

Οι αγοραπωλησίες

'Ο περιορισμένος εργάσιμος χρόνος της υπό άνάλυση περιόδου ήταν φυσικό νά περιορίσει καί τόν αριθμό των σχετικών μέ τίς αγοραπωλησίες πράξεων. 'Εν τούτοις, άν καί μέρος των γνωσθεισών πωλήσεων σάφως αναφέρεται στά παραληφθέντα του Μαρτίου, ό σχετικός αριθμός δέν είναι εύκαφρόνητος καί καλύπτει όλους σχεδόν τούς τύπους πλοίων.

Στά δεξαμενόπλοια διακρίναμε:

— T/T GOLAR KANTO/GOLAR KANSAI (219.200/74-72) δολ. 22.500.000 συνολική τιμή σέ 'Ελληνες του Λονδίνου.

— T/T THERMIDOR (262.000/76) δολ. 14.500.000 στην EXMAR.

— M/T IRINI (135.500/73) δολ. 11.000.000 σέ Φινλανδούς.

— M/T NORTHERN OCELOT (29.990/80) δολ. 12.300.000 σέ Νορβηγούς.

'Εντυπωσιακός καί ό αριθμός των πράξεων επί μικτών πλοίων:

— M/V DIAMOND GLORIOUS (145.100/1971 - άποχαρακτηριστικό γιά πετρέλαιο) δολ. 7.950.000 πιθανόν μέ χρονοναύλωση 7 μηνών ('Ελληνες).

— M/V EAST STAR (169.300/74) δολ. 13.750.000 σέ Νορβηγούς.

— M/V QUARNERO (84.100/77) δολ. 10.300.000 σέ 'Ιταλούς.

Στά πλοία χύδην φορτίου:

— M/V DALTON (133.400/71) 23.500.00 μέ δύο έτη χρονοναύλωση στους πωλητές.

— M/V GREGOS (60.200/77) δολ. 11.700.000 σέ Νορβηγούς.

— M/V DIMITROS CRITICOS (40.900/84) δολ. 14.000.000 σέ 'Ιάπωνες.

— M/V MARITSA (55.100/68) δολ. 4.750.000 στην 'Απω 'Ανατολή.

ΝΟΤΟΣ: Περσικό Κόλπο-130.000 τον. Μοχαμέντια, WS 60, 'Απρίλιο.

ΒΕΝΟΥΣ V: Κοβένας 70.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 90, 'Απριλίου 14.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Σκίκντα 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, 'Απριλίου 15.

ΔΙΔΩ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. νάφθας 'Ιαπωνία, WS 100, 'Απρίλιο.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Λιβύη 28.000 τον. νάφθας ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 180, 'Απρίλιο.

— M/V GEORGE S. EMBIRICOS (33.313/70) δολ. 3.750.000.

— M/V PANTELIS KALLIKIS (22.260/80) δολ. 5.700.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου θά αναφέρουμε:

— M/V ALTIS/AMAZON (17.000/1979 - Freedom MK II) δολ. 6.200.000 έκαστον.

— M/S NEPTUNE (15.200/73 - Freedom της Σιγκαπούρης), τιμή δέν έγνώσθη.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέ πτωτικές τάσεις στίς τιμές του παλαιού σιδήρου στην Ταϊβάν, ή αγορά εκείνη έτεινε πρós τήν άδιαφορία έως άπραξία. 'Αντιθέτως, Ταϊλάνδη, 'Ινδία καί Μπαγκλαντές έλάμβαναν «έπιθετική» στάση μέ άποτέλεσμα όλες σχεδόν οι γνωσθείσες πράξεις νά αναφέρονται στίς έν λόγω χώρες:

Μπαγκλαντές:

— M/S ARROW DUKE (7.794) δολ. 219.

— M/T VENTSPILS (2.003) δολ. 200.

— M/V UZHGOROD (4.450) δολ. 200.

— M/T RIK (7.792) δολ. 225.

'Ινδία

— S/S PRECIOUS (έπιβατηγό - όχηματαγωγό, πρώην «APOLLONIA» κατασκευής 1948 (3.800) δολ. 194.50.

Ταϊλάνδη

— T/T H.J. HAYNES (27.100) δολ. 240.

Δέν έγνώσθη ό τελικός προορισμός του M/V AMURSKLES (3.525) πού φέρεται πωληθέν στην 'Απω 'Ανατολή αντί δολ. 179 ανά τόνο.

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)

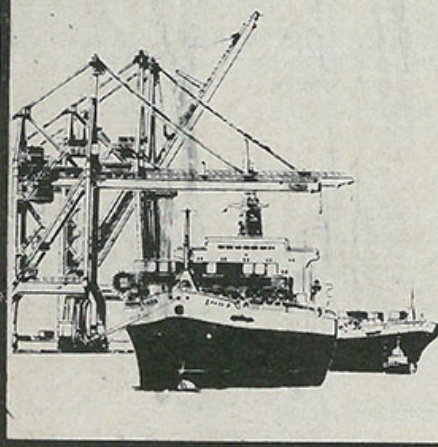
Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cabies: CHIOS NAPLES

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

NAFTIKA CHRONIKA



A EUROPEAN FLAG

After the decision was taken to hold the next election for members of the European parliament in June, 1989, the matter of a European flag came up once more. The feeling is that a supranational symbol could boost the cause of European unification.

A report submitted to the ECC Commission proposes that the procedure for getting such a flag recognised by third countries should be set afoot. At the same time, in order to prepare the ground for recognition, certain practical steps were also proposed. Among these, the most impressive was considered to be the flying of the European flag on every national or other public occasion in Europe. It is recommended also that the factors who represent the twelve countries of the Community in the Olympic Committee should persuade the powers that be to hoist the European flag side by side with the national flags.

As for ships and their flags, no mention is made in the report.

GREEK OWNED FLEET IS THE LARGEST IN THE WORLD

According to a recent study of beneficial ownership of vessels, compiled by Lloyds Register of Shipping and published in London at the end of March 1988, the Greek owned fleet is the largest in the world with a carrying capacity exceeding 85 million deadweight tonnes.

The authoritative study which was compiled under the supervision of Lloyd's Register senior surveyor Dr. Nicos Mikelis highlights the number of flags in use by the three main shipowning countries — 36 flags in the case of the United States and 23 each by Greece

and Japan.

The Lloyd's Register survey is the most comprehensive so far in terms of complete ownership and reveals that 2,487 ships of 85,047,436 dwt belong to Greek interests, 2,934 ships of 80,247,194 dwt to Japanese parent companies and 1,592 ships of 64,972,005 dwt to United States interests.

A study of Greek vessels under the Cyprus flag revealed that 61.6% of vessels registered are controlled by Greek owners. Although this proportion is large, it is falling from the record level of 73% recorded at the middle of 1986.

SHIP COMPLETIONS AT LOWEST LEVEL FOR OVER 20 YEARS

Figures published recently by Lloyd's Register show a further drop in merchant ship completions during 1987 to 12.3 m gross tonnage. This represents a decrease of 4.6m gt from the previous year's total of 16.8m gt and the lowest tonnage for more than 20 years.

The lowest figure previously recorded since the early 1960s was in 1980, when the tonnage fell to just over 13 million tons.

According to the Annual Summary of Merchant Ships Completed, Japan and South Korea between them account for just over 4 millions tons of the overall decrease. Despite such a significant reduction, Japan's output of 5.7 m gt (down by 2.5m gt) represent 46.6% of the total. South Korea's share of the total was 17%, amounting to just over 2m gwt, compared with 3.6m gt in 1986.

However, the relative positions of Japan and Korea in terms of shipbuilding output are likely to be reversed in 1988. According to the delivery schedule of the world orderbook at the end of 1987, Korea is due to complete 4m gt of its total orderbook of 6.0m, while Japanese yards are due to complete 3.2m gt of their 5m gt total orderbook. Of the total world orderbook (22.5m gt.), 13.6m gt. is due for delivery in 1988.

The largest ship completed was the bulk ore/oil carrier 'Ruhr Ore', 305,000 dwt (171,924 gt), built in Taiwan. However, the total bulk carrier output fell by 3m gt to 4.3 gt. This represents 35% of

total completions, compared with 44% in 1986.

The share of tanker tonnage of all completions rose to 25%, compared with 22% in 1986 and 15% in 1985, although the actual tonnage completed fell by over 700,000 gt to just over 3m gt. Nevertheless, tanker completions include several VLCCs, the largest being the 'Kyu-seki Maru', 264,164 dwt (145,661 gt) 'Takamatsu Maru', 258,000 dwt (145,000 gt), 'Isuzugawa Maru', 238,505 dwt (141,181 gt.) and the 'Ariake', 238,000 dwt (146,500 gt.).

PROBULK CARRIERS REPORT ENCOURAGING RESULTS IN FIRST YEAR

ProBulk Carriers, a leading operator of handy size and panamax vessels, is celebrating its first birthday with expansion of the fleet. The first of Eastwind Maritime's four recently built Eco bulk carriers has joined the pool, to be followed shortly by three sisterships. Other participants in ProBulk are Hellestont Group and L & W Shipping.

In addition, ProBulk has entered into 12 month period charters for four bulk carriers, to enhance its ability to meet growing cargo commitments.

The 26,000 dwt Eastwind ships will join one of the most modern fleets in the bulk shipping sector. The ProBulk handy size fleet consists of 12 vessels built since 1984.

ProBulk Managing Director Michael

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Polemis commented: "In financial and operational terms, ProBulk has made a very promising start in its first year, having carried in excess of four million tonnes of cargo".

Structured as an owners' cooperative, ProBulk offers high quality bulk transportation worldwide, with a strong emphasis on service to the end user.

Much emphasis is placed on operational efficiency and the ability to fix cargoes to minimise ballast runs.

ProBulk's operational efficiency is due in part to the in house development of advanced software for voyage estimating and other key tasks. This system generated over 600 voyage estimates in ProBulk's first 12 months.

The pools' offices in London and New York are about to be computer linked. Later in 1988, ProBulk's Japanese office will also join the computer link up, so providing round the clock communications for global bulk shipping operations.

SAFETY FOR FERRIES

After every serious accident at sea, modern technology comes up with a new invention to prevent similar accidents from happening in the future. Such a one is Cowper Dodd's Ferryload system which has already been approved by the Board of Trade and by three international classification societies.

It consists of a computer with a central control panel connected to receivers in the bows, the stern and amidships

which check preset limits of draught, stowage, number of passengers and displacement. Optical and audio alarms come into action when the preset limits are neared while television screens placed in various parts of the ship give instructions and safety advice to passengers.

As the makers claim, Ferryload is a valuable instrument for the effective and safe loading of ferries, providing all the data the master needs to know before sailing.

ABS TO CLASS SIX REFRIGERATED SHIPS FOR DEL MONTE TROPICAL FRUIT

American Bureau of Shipping has received a request to class six refrigerated cargo vessels to be built for Del Monte Tropical Fruit Company.

Four of the ships, which will be built at the Astilleros Espanoles yard in Seville, Spain, will have a length of 427 feet, with a capacity of 370,000 cubic feet. The two remaining vessels, with lengths of 484 feet and capacities of 580,000 cubic feet, will be built at the Astilleros Espanoles yard in Puerto Real, Cadiz, Spain. The six new vessels will have large deck areas designed to carry containers stacked three high on both the deck and hatches.

Each of the four 427 ft. vessels, with estimated capacities of 8,900 gross tons, will have Burmeister & Wain, model 6L60MC, 13,250 horsepower, direct drive diesel engines providing a design

speed of 20 knots. The two 484 ft. vessels of 11,400 gross tons, will have model 5L60MC Burmeister & Wain engines providing 10,550 horsepower and a design speed of 18.5 knots. The vessels will fly the Liberian flag.

In addition to ABS classification for hull and machinery, the vessels will have an ABS refrigeration installation classification (RMS), plus an ABS classification for automatic control system for unattended engine room (ACCU).

TWO MORE LUXURY CRUISE SHIPS WITH SULZER DIESELS

Two more luxury cruise ships with Sulzer diesels are to be built at the Turku yard of Wartsila Marine Industries in Finland. The 400 million U.S. dollar contract placed by Carnival Cruise Lines Inc., Miami is probably the largest and most expensive cruise ship order ever placed.

The two new vessels will be identical sister ships to the 70,000 grt cruise ship ordered by the same owner earlier this year and now building at Wartsila's Helsinki yard. Each of them can accommodate up to 2000 passengers and features a diesel electric machinery installation with a rating of 42,400 kW (57,600 bhp). Six Sulzer SA40S diesel engines, four 12- and two 8- cylinder models running at 514 rev/min, will power the main generating sets in each case, to provide the propulsion power as well as the ship board electrical and heating services.



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

CONTACT:

* IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- * SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * CONSULTANTS - SURVEYORS FOR HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

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

* IN THAILAND

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

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

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

The first vessel will be delivered in early autumn 1990, the second will follow 9 to 12 months later.

THE INSURANCE MARKET

According to the London Institute of Underwriters which comprises the largest number of the City's insurance companies, 139 ships were lost in 1987 totalling 1,178,000 grt. Of these, two-thirds were tankers or combined carriers. 36 ships of 408,406 grt. were lost through bad weather, 19 (245,501 grt.) through running aground and 18 (246,876 grt.) through fire and explosion.

The Institute points out that despite the improvement in rates and insurance terms between 1984 and 1986, the markets became more competitive in 1987, resulting in reduced revenues. It is hoped that up to the end of the year the market will return to more normal conditions. Both in the UK and the USA and in a few European countries, insurance business has increased. With the crisis in the stock market, insurers and reinsurers expect the value of their portfolios to be reduced while at the same time they are worried with the uncertainty surrounding the value of the dollar in which insurance rates are calculated.

SUEZ CANAL TRAFFIC

According to the latest figures, traffic through the Suez Canal in October 1987 amounted to 1,508 ships of 30,794,000 Suez tons. Of these, 768 ships (16,057,000 tons) transited from north to south and 740 ships (14,737,000 tons) sailed from south to north. Also, of the total of 1,508 ships, 1,263 (22,370,000 tons) were loaded and 245 (8,424,000 tons) were in ballast. More specifically, from north to south 638 transited loaded and 131 in ballast and from south to north 625 loaded and 115 in ballast.

In terms of type, the largest number of loaded ships transiting were cargo ships (382) followed by bulk carriers (236),

tankers (209) and container ships (198). In terms of tonnage, however, tankers led with 5.5 million tons, followed by container ships (4.8 million), bulk carriers (4.4 million) and cargo ships (3 million).

A HUMAN PARADOX

A large oil slick which leaked out of a tanker did not only menace the coast of Brittany in northern France but also the lives of hundreds of sea birds whose feathers became impregnated with oil, making it impossible for them to fly. The oil slick was dealt with by anti-pollution squads and it became possible also to clean the birds. But this latter operation took five hours for each bird and, in spite of the volunteer workers who were engaged in this task, it cost about a thousand French francs per bird.

This makes us wonder at the paradox by which human compassion can go to great lengths to save the lives of dumb animals and human callousness can wipe out thousands of fellow creatures at the drop of a hat.

FOR THE FIRST TIME

For the first time a Norwegian shipyard has managed to sell a ship to a South Korean company. The Fjellstrand yard of Omstrend has sold a catamaran-type passenger ship to the South Korean Dae Won Ferry company.

The ship is to be delivered at the end of the year. It is a 33 knot 38.8 M type catamaran with a capacity of 396 passengers and will run between Pohang and the island of Ullung - Do in south-east Korea. It is believed that the sale was the result of the Norwegian Export Council's initiative in inviting Korean shipowners to meet Norwegian shipbuilders in the spring of 1987.

Since 1985, the Fjellstrand yard has built 22 high-speed catamarans which have been sold in the Bahamas, the USA, China, Finland, Turkey, Hong Kong and Mexico, in addition to those

50 YEARS AGO

— Babis Frangopoulos went to sea as a young boy and never left the bridge for fifty years until a bad cold confined him to his death-bed a few days ago.

— The first issue of "The Archive of Maritime Law" will appear on May 1st. It is a quarterly magazine which will deal with legal matters concerning ships and sea trade. Naftika Chronika is proud to announce that it is entrusting the fortunes of this magazine to Phocion G. Potamianos, a well-known expert in the field.

— A circular from the Undersecretariat of Mercantile marine to port officers and consulates states that masters' and chief engineers' wives are allowed to travel on the basis of a seaman's book. Other members of their families, however, will need regular passports.

— Captain Michael Abuselam was elected president of the Masters and Mates Union and Mr. Pothos Calapothakis, president of the Pahlhellenic Union of Internal Combustion Engineers.

(Naftika Chronika No. 176/15.4.1938)

built for the domestic market.

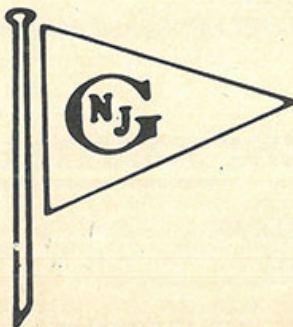
TURKEY TO OPERATE INMARSAT EARTH STATIONS

Turkey is building two coast earth stations to operate with the INMARSAT mobile satellite communications system.

The Council of the 54 member country INMARSAT organization, meeting in London last March authorized the Turkish application for two coast earth stations at Ata, near Ankara, to operate with the INMARSAT Atlantic and Indian Ocean region satellites.

Turkey is not at present a member country of INMARSAT, although it has a very active maritime industry with some 840 ships over 100 gross tons sailing under the Turkish flag. Of these, nine ships are currently equipped with ship earth stations for INMARSAT communications.

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 ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΦΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΝ	79	10428
Α'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4385
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13800
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889

ε. Φουτζέιρα 9/10	
ε. Μπρισμπαϊν 21/1	
ε. Σιγκαπούρη 16/1	
προς Ισραήλ 18/1	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ρουαίς 21/1	
άρχει Πειραιά	
προς Καλκούτα 20/1	
προς Τόκιο 18/1	
ε. Σίδνεϊ 8/1	
προς Συρία 20/1	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μανφρεντόνια 16/1	
προς Άλγερη 7/1	
α. Ν. Όρλεάνη 5/1	
προς Σάο Σεμπασιτιό 7/1	
ε. Βενετία 16/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/1	
προς Βαλέντσια 15/1	
προς Βενεζουέλα 12/1	
ε. Σαβάννα 19/1	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 5/1	
άρχει Χαλκίδα	
προς Άλεξάνδρεια 20/1	
ε. Ρουέν 19/1	
ε. Βομβάη 9/1	
προς Ουλσάν 6/1	
α. Ν. Όρλεάνη 6/1	

α. Τάραντα 16/1	
προς Μπουένος Άϊρες 15/1	
προς Μπωμόντ 13/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 31/12	
προς Όδησσό 1/1	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Χόγκ Κόγκ 19/1	
προς Βενεζουέλα 19/1	
ε. Μπουρνί 18/1	
άρχει Πειραιά	
προς Τζέντα 10/1	
προς Ίνδονησία	
άρχει Πειραιά	
προς Άλεξάνδρεια 17/1	
α. Ν. Όρλεάνη 24/12	
προς Τζέντα 19/1	
προς Άγγλια 3/9	
άρχει Χαλκίδα	
στο Μπαντάρ Άμπας	
προς Μπαγκκόκ 17/1	
πρ. «Yüksel Güler»	
προς Ύμουίντεν 20/1	
προς Ντακάρ 11/12	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 23/12	
προς Μπαντάρ Άμπας 18/1	
προς Κασσιούγκ 7/1	
ε. Πόρτ Σάϊδ 28/12	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 19/1	
ε. Πειραιά 10/12	
προς Γιάννου 22/12	
άρχει Πειραιά	
προς Γιοκοχάμα 13/1	
α. Άλεξάνδρεια 9/1	
προς Βιτόρια 20/12	
α. Ν. Όρλεάνη 15/1	
προς Ίμμιγκχαμ 14/1	
α. Μαυρίκιω 7/1	
ε. Κουσίρο 17/1	
στο Κάρταϊ 20/1	
προς Πουέρτο Καμπέλλο 6/1	
προς Άμβέρσα 9/1	
προς Ντουμπάϊ 17/1	

προς Μπαντάρ Άμπας 18/12	
ε. Λέγκχορν 16/1	
προς Αυστραλία 28/12	
προς Κίνα 6/1	
ε. Μομπιλ 12/1	
προς Κάρταϊ 17/1	
α. Μπρεμερχάδεν 19/1	
προς Βανκούβερ 28/12	
προς Ίρν 3/1	
προς Τογιάμα 5/1	
προς Γάνδη 17/1	
προς Μαρακάιμπο 22/1	
προς Καλίνιγκραντ 16/1	
προς Περσικό 14/1	
α. Βομβάη 11/1	
προς Μπουρκάς 11/1	
ε. Μπαγκκόκ 5/1	
προς Γιοκοχάμα 19/1	
προς Μπρισμπαϊν 7/1	
προς Τάουσαβιλ 17/1	
προς Άρούμπα 4/1	
προς Κρήλαγκ 8/1	
προς Μαλακία 19/1	
προς Κογκό 20/1	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ'	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΠΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	79	12214
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25189
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΥΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΣ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΧΙΛ	66	1506
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΩ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	73	31279
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

προς Βάρρι 17/12	
προς Τοκουιάμα 13/1	
ε. Μπουσάν 29/12	
ε. Σιγκαπύργ 28/11	
α. Τάραντα 18/1	
προς Ματάνζας 11/12	
δ. Παναμά 4/1	
α. Ήιβονμαουθ 7/1	
α. Παναμά 16/1	
προς Βανκούβερ 17/1	
ε. Γιβραλτάρ 9/1	
ε. Κάρταϊ 17/1	
ε. Μπελαγουάν 22/12	
προς Μπριστολ 20/1	
δ. Π. Σάϊδ 17/1	
προς Ίμμιγκχαμ 18/1	
προς Λός Άντζελες 13/1	
ε. Ντάρμπαν 14/1	
α. Σ. Τζών 9/1	
α. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 22/12	
ε. Ντακάρ 11/1	
προς Κωνσταντίνα 11/1	
α. Σιγκαπούρη 9/1	
προς Ιαπωνία 28/12	
προς Τουμπάρσο 6/1	
προς Σάδαντα 14/12	
άρχει Τάραντα	
προς Κόλπο ΗΠΑ 10/1	
προς Γιοκοχάμα 2/1	

προς Κουβέιτ	
ε. Ρίο Γκράντε 15/1	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 2/1	
προς Φρεντερίσια 10/1	
προς Λουάντα 7/1	
προς Φλάσσιγκ 17/1	
προς Ίσπανία 27/12	
άρχει Πειραιά	
προς Λός Άντζελες 8/1	
προς Ίσπανία 17/1	
προς Χόγκ Κόγκ 17/1	
α. Ν. Όρλεάνη 20/1	
προς Ν. Κορέα 20/1	
α. Βανκούβερ 20/1	
α. Δαμιάτα 25/11	
προς Κέητλουν 2/12	
προς Αίγυπτο 7/1	
α. Βανκούβερ 18/1	
μετ. «Antio» (π.)	
προς Πόρτ Κέλαγκ 23/12	
προς Ίσημερινό 15/1	
προς Κουβέιτ 10/1	
προς Ν. Υόρκη 15/1	
προς Παναμά 16/1	
προς Πόρτ Σάϊδ 2/1	
α. Ν. Όρλεάνη 4/1	
α. Ν. Όρλεάνη 11/1	
ε. Μασσαλία 19/1	
δ. Παναμά 13/1	
α. Βομβάη 16/1	
προς Όδησσό 9/1	
προς Γκλάσγουου 15/1	

α. Άμβουργο 19/1	
προς Ντάρμπαν 1/1	
επιπλοή	
στον Περσικό 21/1	
α. Βανκούβερ 18/1	
προς Παρετέ 14/1	
προς Τζέντα 20/1	
προς Βομβάη 14/1	
προς Νιουφάουντλαντ 23/12	
προς Βενεζουέλα 29/12	
προς Ταϊβάν 24/12	
προς Ν. Υόρκη 9/1	
προς Ύεμένη 28/11	
ε. Τζέντα 17/1	
ε. Γάνδη 20/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 21/1	
προς Πόρτλαντ 1/1	
α. Ντάρμπαν 20/1	
προς Βομβάη 1/1	
προς Ιαπωνία 2/1	
ε. Ταϊπούγκ 1/1	
ναυπηγ. Άϊντ	
προς Μπουκάναν 30/12	
ε. Άκαμπα 14/12	
α. Χιοόστον 5/1	
α. Τεργέστη 18/1	
προς Ίνδία 20/1	
ε. Γάνδη 17/1	
προς Κιουρακάο 15/1	
στον Πειραιά	
προς Γαλλία 15/1	

ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Σλούκι 1/2
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΠΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	προς Χιούστον 31/1
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309	στών Πειραιά 12/5/87
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Άμστερ 5/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	προς Φοντζέιρα 6/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	προς Λός Άντζελς 30/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	προς Βομβόρ 6/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΤΛΟΡ	77	37456	δ. Παναμά 28/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	επωλήθη Έλληνες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Καζομπλάνκα 13/1
ΑΤΛΑΣ	77	11804	στών Μπανιάρ Άμπας 23/1
ΑΥΛΙΣ	72	16402	προς Άμσούργου 8/2
ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Φιλαδέλφεια 3/2
ΑΦΡΟΣ	70	18328	προς Μακακάιμπο 30/1
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στών Καλκούα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Κωνσταντίνου 26/1
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπανιάρ Άμπας 2/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	προς Αλεξανδρούπολη 29/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 11/2
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	προς Σιγκαπούρη 28/1
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Ν. Χάβεν 31/1
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	προς Παρίσι Γκουινάγκ 26/1
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	προς Κίνα 20/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	προς Μελού 4/2
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Βοστώνη 2/2
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Γιοκοχάμα 5/2
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Μιζουράτα 12/1
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	ε. Βαλαρού 15/1
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	επισκευές Πειραιά
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Σαγκάι 22/1
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Φιλαδέλφεια 1/2
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	στών Αϊζέιρ 28/11/87
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	αργεί Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	προς Μομπάσα 11/2
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Άρουμπα 9/2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	προς Ταϊλάνδη 31/1
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Ν. Όρλεάνη 11/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	προς Μπρισματίν 5/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Καέν 8/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	προς Σουέζ 6/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	προς Νιούπορ 27/1
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	προς Νάπολη 9/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	προς Βάρνα 9/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Τσιτακόγκ 8/2
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	προς Ισπανία 29/1
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	προς Μπανιάρ Άμπας 8/1
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ	74	19702	προς Μπανιάρ Άμπας 4/11/87
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Ρίο Ιανέιρο 3/2
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Κορούνα 9/2
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	στών Βηρυτό 30/1
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 10/2
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ρας Γκαρίμπ 6/2
ΓΚΑΛΦΟΥΤΝΤ	83	21200	στών Κοαϊζακόλκος 17/1
ΓΚΕΪΛΑ (δ.)	62	2201	ε. Πειραιά 30/6/87
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Όστο Ρίος Μπαί 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑΪΡ	76	16014	ε. Π. Καμπέλλο 28/12/87
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 26/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	προς Κόλπο ΗΠΑ 19/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Ταμπίκο 27/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	προς Μπελέμ 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Όρλεάνη 4/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Πόρτ Σάϊδ 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	78	13005	α. Ν. Όρλεάνη 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 9/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΠΝΤΕΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΪΣ	79	14530	προς Φιλιππίνες 25/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	74	13036	ε. Λά Γκουέρα 15/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	72	13179	δ. Παναμά 30/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	71	12463	προς Άλγέρι 20/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	74	109693	στών Άκαμπα (αποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	76	14592	α. Κακογκάου 5/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	75	15646	προς Πόρτ Χάρκωρτ 17/1
ΓΚΡΕΪΣ Λ.	70	22912	προς Σάντος 24/1
ΓΛΑΥΚΟΣ	71	16306	δ. Παναμά 6/2
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	68	16229	επωλήθη άλλοδαπούς
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	74	23010	α. Παλέρνο 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	76	19264	προς Ν. Κορέα 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	79	19264	δ. Παναμά 2/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	75	19451	ε. Βαλέντια 8/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	79	19267	ε. Ντάρμπαν 9/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	72	19426	ε. Κολούμπια Ρίβερ 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	76	19264	α. Ν. Όρλεάνη 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	73	19451	ε. Ντάρμπαν 11/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	74	19264	προς Τουρκία 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	77	19265	προς Μπαγκκόκ 24/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	75	19451	στών Σιγκαπούρη 25/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	73	19451	ε. Ντάρμπαν 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΡΕΣ (δ.)	85	17199	α. Τάραντα 9/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχαράν 1/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	στών Σιγκαπούρη 13/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Βοστώνη 23/1
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	α. Γιούροπορτ 6/2
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Αίγυπτο 31/1
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δ. Σουέζ 17/1
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	επωλήθη Έλληνες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	μεταφορές
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Πόρτ Κέμπλα 11/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Κωνσταντίνα 30/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Λάς Πάλμας 29/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Πουέρτο Λά Κρούζ 26/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Ν. Όρλεάνη 5/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498	α. Τσίμπα 9/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ			πρ. «Αίγις Μπάλτικ»

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	δ. Παναμά 25/1
ΔΙΑΣ	71	16379	στών Σουέζ 13/1
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	α. Ν. Όρλεάνη 31/1
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Φουτζέιρα 27/1
ΔΥΣΤΟΣ	82	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313	προς Κεϋνάν 9/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Δαρδανέλλια 31/1
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	προς Νιόρμπαν 2/2
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΠΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Ναούρου 6/2
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Τακόμα 9/2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Γιουροπόρτ 13/2
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Π. Έλζαμπεθ 31/1
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Μπλιμπό 14/1
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Ντάρμπαν 6/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	ε. Ν. Όρλεάνη 11/2
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	επωλήθη Ιταλούς διαλυτές
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Γιουροπόρτ 6/2
ΕΛΕΝΗ	60	1995	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	προς Έρσβρά Θαλά. 19/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 4/2
ΕΛΙΖΑ	69	6006	προς Ισπανία 19/12/87
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	ε. Άμσούργου 30/1
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	α. Σ. Τζών 20/1
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στών Πάχη (αποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στών Μπίτερ Λέικς
ΕΛΛΗ	76	12315	προς Λά Γκουέρα 7/2
ΕΛΛΗ	76	11282	στών Νιόρμπαν 6/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	προς Ισπανία 7/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	προς Κίνα 12/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Χάι Πόιντ 11/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Δουνκέρκη 6/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	προς ΗΠΑ 29/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	α. Νιούκαστλ 8/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΤΑΝΤ	85	16605	προς Κίτιματ 14/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	προς Πόρτ Κέλαγκ 1/2
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ε. Αύγουστα 852
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	προς Σητεία 18/1
ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Άμσούργου 6/2
ΕΜΑ	64	4986	στών Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Τσιτάκο 7/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Λαύριο 3/2
ΕΜΠΡΕΙΣ	77	11083	προς Σιγκαπούρη 4/2
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	στών Σάντος 10/2
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	ε. Γκάλβεστον
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	79	13941	ε. Πειραιά 20/1
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	προς Σιμόνη 10/2
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	προς Βιτόρια 16/1
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941	υπερταίχε σημ. Σιγκαπούρης
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	προς Βραζιλία 31/1
ΕΡΙΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στών Πάχη (αποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Αντιοφανκαστά 10/2
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Ρότερνταμ 13/2
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	προς Τάμπα 9/2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	προς Γιοκοχάμα 23/12
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς Π. Νουάρ 5/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Κονακρύ 8/1
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10006	προς Καράτσι 5/2
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	μετ. «Γρανάδα» (κ.)
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	υπερταίχε Λιβερίανη
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Άκαμπα 11/2
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Νιέφελντ 27/1
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Τέξας Σίτυ 19/1
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Χάιφα 9/2
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	δ. Νιόβερ 12/2
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	προς Ρότερνταμ 2/2
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	προς Άμσούργου 26/1
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Σιγκαπούρη 3/2
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρ. «Independence»
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Αλεξανδρία 11/2
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Κασσιούγκ 31/1
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	πρ. «Liberty»
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Ντερίνσε 30/1
ΖΥΓΟΣ	76	19166	μετ. «Λαίλαψ» (κ.)
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Βενεζουέλα 12/1
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	ε. Σαβάννα 752
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. Όρλεάνη 8/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Σιγκαπούρη 8/2
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Μπεϊζάντι 29/12
ΘΕΑΡΑΕΟΣ (δ.)	69	51732	προς Άρούμπα 7/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Κονακού 2/2
ΘΕΚΟΣ	78	16885	προς Άλγερία 28/1
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ	73	69904	προς Δουνκέρκη 22/12
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	δ. Παναμά 4/2
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Φιλαδέλφεια 2/2
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στών Έλσεύσια
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	προς Αλεξανδρία 352
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Σιγκαπούρη 2/2
ΘΗΡΑΪΑ	84	28100	προς Μπάχια Μπλάνκα 2/2
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	α. Ν. Όρλεάνη 15/1
ΙΑΥΩΝ (δ.)	75	64739	προς Φουτζέιρα 9/2
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	προς Κριστομπίλ 19/1
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	προς Μαρόκο 23/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	ε. Λέγκχορν 5/2
ΙΟΥ	85	34400	προς Τσιβάν 6/2
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Γκάλβεστον 28/1
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 2/2
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Αλεξανδρία 30/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	α. Ανκόνα 10/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΒΡΟΣ	82	30041	ε. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	προς Κίνα 23/1
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	στών Αλεξανδρία 8/2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρ. «Gema Phosphate»
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Κονακού 13/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Τζακάρτα 30/1
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Φιλιππίνες 6/1
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	προς ΗΠΑ 5/1
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	προς Τζιμπουτί 10/2
ΚΑΛΙΠΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Γιοκοχάμα 24/1

δ. Παναμά 25/1			
στών Σουέζ 13/1			
α. Ν. Όρλεάνη 31/1			
ε. Φουτζέιρα 27/1			
μεσογειακές μεταφορές			
προς Κεϋνάν 9/2			
δ. Δαρδανέλλια 31/1			
προς Νιόρμπαν 2/2			
ε. Ναούρου 6/2			
αργεί Βασόρα			
ε. Τακόμα 9/2			
ε. Γιουροπόρτ 13/2			

ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Σιμονοσάκι 12/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς ΗΠΑ 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	οιό Κεμπέκ 14/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	οιό Ούμ Κάσρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Νιόμπραν 10/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Λονδίνο 25/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	α. Νιουάλα 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επωλήθη Έλληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Παναμά 1/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζουμά Τέρμιναλ 9/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	προς Φιλαδέλφεια 2/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	α. Σιγκαπούρη 12/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Σιδνεύ 4/2
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212	προς Τζέντα 5/2
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Κουβέιτ 30/1
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	επισκευές Πειραιά
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μηχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Μπ. Άιρες 29/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς Λατίνια 29/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Πειραιά 29/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Σέμπον 28/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Άμβέρσα 11/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Αλεξάνδρεια 29/1
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Γιβραλτάρ 11/2

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Λας Πάλμας 5/2
ΚΕΪΠ ΞΑΝ	73	62311	προς Ρίτσονης Μπαί 19/1
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	προς Πάτρα 3/1
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	προς Μίνα Σαούντ 8/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Λίβερπουλ 7/2
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	α. Μίζουσιμα 3/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820	προς Κασσιόγκ 6/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	προς Λούπ Τέρμιναλ 4/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	προς Γένοβα 952
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	μετ. «Amos» (π.)
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	πρ. «Democracy»
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ε. Σιγκαπούρη 9/2
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	πρ. «Μαραθών Ρήφερ»
ΚΟΥΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	δ. Γιβραλτάρ 9/2
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Όξελσσούντ 28/1
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	προς Τρίπολη 5/2
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	προς Άμπιζάν 25/1
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	προς Νιουχάβεν 1/2
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Φουτζέιρα 6/2
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Ναγκασάκι 6/1
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	προς Μπ. Άιρες 6/2
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Τουρκία 30/1
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Αλεξάνδρεια 6/2
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Κωνσταντή 17/1
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	προς Φέλιξτουν 29/1
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΔΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Φόξ 4/2
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Χάντινοχ 6/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	στον Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Σουέζ 9/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	προς Βαλτιμόρη 30/1
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Όδησσό 26/1
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κουϊγκάο 31/1
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	προς Φουτζέιρα 2/2
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	προς Ειρηνικό 28/1
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Σιγκαπούρη 8/2
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	μετ. «Θουρίκι» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Ναγκασάκι 2/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Κόρκ 6/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 14/1
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	α. Γένοβα 10/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	προς Γέλα 3/2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 852
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	προς Σάντο Ντομίγκο 30/1
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ΕΤΑ Φουτζέιρα 10/2
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Ταούρα 9/2
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Άσντον 10/2
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρ. Καβάλα 29/1
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	προς Λιβύη 19/1
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Ν. Μαγκαλόρ 10/11/87
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Βανκούβερ 2/2
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Καμάρι 31/1
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α. Σ.	77	23596	α. Ρόκκ Πόιντ 25/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Γιβραλτάρ 10/2
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρ. Όζακα 9/2
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	προς Φερνιάλ 7/2

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	προς Πειραιά 8/2
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Γάνδη 31/1
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Βιτόρια 29/1
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Άμβέρσα 9/2
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Χιούστον 30/1
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ύψωσε κυπριακή
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	α. Λέ Χάβρη 6/2
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	αργεί Στετμπάλ
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Τερνίστι 27/1
ΛΕΩΝ	76	11049	προς Κίνα 4/2
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	προς Μουρτανία 3/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	οιό Φορτ Λέξο
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Λισσαβόνα 10/2
ΛΗΤΩ	76	18104	πρ. Μπανιάρ Άμπας 11/2
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	πρ. Φουτζέιρα 14/1
ΛΗΤΩ	77	11264	πρ. Λύς Άντζελες 29/1
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρ. Κωνσταντία 20/1
ΛΙΚΑ	76	61615	πρ. Ρόττερνταμ 16/1
ΛΙΜΠΕΤΤΡΕΪΝΤ	83	20200	πρ. Ιαπωνία 12/1
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	πρ. Μαρακάιμπο 27/1
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρ. «Mary Holyman»
ΛΙΤΣΑ	77	6228	πρ. Λόγος 24/1
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Βουάρα
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρ. Τουάμπρε 26/1

ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρ. Τσινουβιά 8/2
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρ. Κισαράκι 31/1
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Τέξας Σίτι 22/1
ΛΥΔΙΑ II	72	10008	πρ. «Μεσσαρία»
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	πρ. Πειραιά 31/1
ΛΟΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	διαγραφ. αι

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρ. Νάμπε 1/2
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Ρόττερνταμ 5/2
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρ. Βιτόρια 30/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Γκόλβουρν 3/1
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρ. «Φιλία Σ.»
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρ. Έιλντ 8/2
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Λισσαβόνα 8/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Άμβέρσα 14/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	ε. Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρ. Άμβέρσα 27/1
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	ε. Άμβέρσα 26/1
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	πρ. Κόρεα 2/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρ. Ν. Όρλεάντ 11/2
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	πρ. Τέξας 6/2
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρ. Άμβέρσα 1/2
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	πρ. Γιάνμπου 8/2
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρ. Στετμπάλ 4/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	πρ. Μιάζο 6/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρ. Καμάρι 8/1
ΜΑΡΑΚΑΪΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	πρ. Φιλαδέλφεια 4/2
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	πρ. Μπανιάρ Άμπας 20/1
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρ. Γκιρμπά 26/1
ΜΑΡΗΓΚΟ Κ.	74	9800	α. Χιούστον 4/2
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Χιούστον 7/2
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρ. Κίνα 26/12
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	πρ. Μπαγκλαντές 7/2
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρ. Κόρεα 13/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Τέξας Σίτι 27/1
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Ονδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Σιγκαπούρη 26/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	πρ. Ταϊβάν 1/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	πρ. Πειραιά 2/2
ΜΑΡΙΓΚΟ	72	9824	ε. Μάνι ντε Νόβος 3/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρ. Λας Πάλμας 4/2
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Σαφί 30/1
ΜΑΡΙΑΝ (δ.)	80	40000	ε. Ρεϊ Λαντίρ 7/2
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρ. Νοβορόσιτσκ 18/1
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Ρουέν 11/2
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρ. Κούβα 23/1
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρ. Άκαμπα 28/1
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Ιαπωνία 11/2
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Αλεξάνδρεια 7/2
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρ. Ταϊβάν 1/1
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρ. Άλγερια 3/2
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II	75	18642	πρ. «General Lapus»

ΜΕΪΤΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρ. Άκαμπα 30/1
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρ. Ρόττερνταμ 8/2
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Αλεξάνδρεια 8/2
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	πρ. ΗΠΑ 4/2
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Παναμά 30/1
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Σιδνεύ 9/2

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Χιούστον 10/2
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998	πρ. Ν. Όρλεάντ 1/2
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563	πρ. ΗΠΑ 31/1
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585	ε. Ν. Όρλεάντ 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	πρ. ΗΠΑ 29/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάντ 5/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	πρ. ΗΠΑ 30/1
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάντ 9/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάντ 4/2
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	πρ. ΗΠΑ 31/1
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Χιούστον 2/2
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Κάσιρες 6/2
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. Όρλεάντ 29/1
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Βαρκελώνη 10/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάντ 20/1
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Ν. Όρλεάντ 5/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Ν. Όρλεάντ 16/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 30/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	δ. Παναμά 10/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Κίγκστον 9/2
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Ν. Όρλεάντ 30/12
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 4/2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάντ 5/2
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρ. Ουόσινγκτον 26/1
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Ρουέν 6/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Σακάνιες 31/1
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Γιούροπορτ 13/2
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Γιούροπορτ 13/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρ. Παρανάγουα 22/1
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	πρ. Τζουμπάι 4/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρ. Εύξεινο Πόντος 30/1
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Βανκούβερ 29/1
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	οιό Σιγκαπούρη 10/2
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρ. ΗΠΑ 952
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Τιμαρού 10/2
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Θεσσαλονίκη 31/1
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρ. Τουμπάρδο 25/1
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Σχέζον 10/2
ΜΠΙΛΑΝΚΑ Λ.	73	9771	πρ. Βαλπαράισο 30/1
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Σάλλορ Βόκ 12/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	οιό Φλόριαν 12/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	πρ. Ιαπωνία 23/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Ν. Όρλεάντ 23/1
ΜΠΡΑΝΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	ύψωσε σημ. Όνδούρας

ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Βαλιμύρη 9/2
ΜΠΡΙΤΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	υπερτίειλε σημ. Σιγκαπούρης
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΝΒ.	77	13382	α. Καράτσι 6/2
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Σάρτζα 8/2
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Τενερίφ 11/2
ΝΑΤ'ΑΝΤ	75	35561	προς Γιοκοχάμα 8/2
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Σφας 31/1
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Ταϊβάν 30/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Ίνδονησία 19/1
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Σιγκαπούρη 1/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Ν. Υόρκη 8/2
ΝΕΪΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μετ. «Αννα Χ.» (μ.)
ΝΕΛΑ	66	12259	διάλυση Φορμάδα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Πούλα 5/2
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Τενερίφ 8/2
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Γκουαγιόμα 7/2
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Γ. κοχάμα 20/12
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	σιό. Έλ. Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	προς Μπεϊζάγια 27/1
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Όδησσό 29/1
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Σιθιβαθίσια 1/2
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	προς Άρζιου 17/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	προς Άκαμπα 26/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	α. Γιούροπορι 11/2
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς Μέγαρο 31/1
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	προς Σαβόνα 9/2
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	προς Κέα Γούφι
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ν. Όρλεάντ 9/2
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	προς Άμβούργο 23/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	προς Δ. Αφρική 1/1
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Νιάρμπαν 4/2
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	προς Γάνδη 5/2
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Βομβά 23/1
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΣ	83	40300	δ. Παναμά 4/2
ΝΟΡΘ ΝΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	προς Άβανα 17/1
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΣ	84	36300	προς Ίσπανία 6/2
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Λορέντι 27/1
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Μπλιμπό 10/2
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Κωνίπολη 27/1
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Λισσαβόνα 9/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Ν. Όρλεάντ 1/2
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	προς Μπαντάρ Άμπας 29/1
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Μαντζίου 15/1
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Λός Άντζελες 8/2
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Γκρέτζιζμου 11/2
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	προς Κόντινεντι 12/12
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Ρουέν 9/2
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	σιό. Κόμπε 11/2
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Άμβούργο 13/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	α. Άμστερνταμ 29/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600	προς Άκαμπα 11/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	86	24253	προς Βανκούβερ 5/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	προς Τζακάρτα 9/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ίντσον 5/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	δ. Ντόβερ 5/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	προς Ίσπανία 2/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Κέμπε 21/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	προς Γιάνμπου 29/1
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	α. Ρόδη 24 12/87
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Τσάρλεστον 1/2
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	προς Αίγυπτο 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ	77	14722	δ. Παναμά 30/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	προς Κασσιόγκ 6/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	ε. Γκόλβεστον 29/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Γιβραλτάρ 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	υπερτίειλε παναμαϊκή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	προς Πουέρτο Ρίκο 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	προς Βομβά 7/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Τεργέσιτ 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Λας Σαλίνας 23/1
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	μετ. «Όλυ» (π.)
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάνι ντε Νέιους 7/2
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	επιωλήθ
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20669	δ. Ντόβερ 30/1
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734	ε. Λά Σπέζα 8/2
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	σιό. Μπαντάρ Άμπας
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	προς Λάγος 3/2
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 15/1
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Κολούμπια Ρίβερ 9/2
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	προς Έϊδουμπο - ιθ 26.1
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Νιόρ ες Σαλασι 5/2
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	δ. Κωνίπολη 29/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	προς Κωνσταντία 11/1
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	ε. Ότα 6/2
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	προς Φλάουσιγκ 19/1
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Άλμερία 30/1
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	προς «Tagelus»
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Μάνι ντε Νέιους 17/12
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	προς Τσάρλεστον 6/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Σιγκαπούρη 20/1
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961	ε. Τσιμπά 23/1
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	επιωλήθ
ΠΑΠΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Πόρι ντε Μπούκ 5/2
ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	8960	ε. Σαγκούνιο 12/1
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	προς Τουρκία 4/2
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	προς Πειραιά 8/12
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Σιγκαπούρη 10/2
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	προς Καράτσι 31/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Ομοσάγ 6/2
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Πειραιά 4/2
ΠΑΣΩΘΕΑ	71	80225	προς Σούμπκ Μπαίρ 2/1
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	προς Σουέζ 5/12
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	προς Ήράκλειον 9/1
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	προς Πολωνία 8/2
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Φουζέιρα 14/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Μανφρεντινία 3/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	προς Βηρυτιό 23/1

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Τεργέσιτ 10/2
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Πειραιά 6/2
ΠΕΛΛΑ	79	10993	δ. Παναμά 6/2
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Μπάρ 6/2
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεταφορές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'ΝΕΡ	70	1586	α. Πειραιά 6/2
ΠΕΛΦΛΑ'ΙΕΡ	82	2477	ε. Ίκονιο 31/1
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Πειραιά 26/10/87
ΠΕΤΡΑ	76	23149	προς Ρίτσαρντς Μπαίρ 4/12
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Σουέζ 29/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	προς Μέγαρο 10/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζένια 30/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Βρέμη 27/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζένιας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζένιας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζένιας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	προς Άρζιου 15/1
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Νοβοροσίσκ 9/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Μπ. Άϊρες 6/2
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Σαν Λορένζο 4/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	προς Σιγκαπούρη 3/2
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	σιό. Άσοόμ 8/2
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	αργεί Λομπιό
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	πρ. «Κλέα»
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	υπερτίειλε παναμαϊκή
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	ε. Τέμο 10/2
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	προς Κασσιόγκ 25/1
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	προς ΗΠΑ 28/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Γιούροπορι 12/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Κολούμπια Ρίβερ 7/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Δομνία 3/2
ΠΟΠΗ	67	11002	προς Λαϊνία 28/1
ΠΟΠΗ	71	5084	προς Μαϊνάνζας 23/12
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Πουέρτο Κορτές 21/1
ΠΟΞΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΞΙΔΩΝ	66	10691	α. Ν. Όρλεάντ 11/1
ΠΟΞΙΔΩΝ 8	58	11048	σιό. Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	ε. Σ. Βινσεντ 11/2
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	προς Πόρι ντε Μπούκ 11/2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Νισούλα 30/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ε. Σάουθ Ρόιτλντ Πάιν 15/1
ΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Άλβέρτι 7/1
ΡΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Πουμπίνο 9/2
ΡΥΡΡΟΣ	77	14072	α. Κουφόν 24/1
ΡΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Κωνίπολη 16/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ (δ.)	77	18325	ε. Πόρι ντε Μπούκ 8/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023	προς Μέγαρο 26/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 5/2
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	προς Λομέ 12/2
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Πόρι Χάρκουρι 29/1
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Σέιτ 17/1
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 19/12
ΡΕΝΕΞΙ	70	11716	προς Σουέζ 19/1
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	προς Πολωνία 3/2
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Άσοόμ 23/1
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	δ. Παναμά 31/1
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	προς Αίγυπτο 5/2
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	σιό. Σιγκαπούρη 6/2
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Άλεξάνδρεια 13/1
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	προς Δ. Αφρική 23/1
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεταφορές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Βαλλέτια 4/2
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Σιγκαπούρη 10/2
ΣΑΜΠΡ	84	35082	πρ. «Μπρίξ»
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	65	35490	ε. Ν. Όρλεάντ 6/2
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Χόγκ Κόγκ 24/1
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Σίδνεϊ 10/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Άμβούργο 12/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	προς Κεϊπ Τάουν 20/1
ΣΑΝΤΡΑ'ΙΤ	75	1999	προς Πειραιά 19/1
ΣΑΞΕΧΟΡ III	76	16993	προς Βαλέντσια 4/2
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Βομβά 7/2
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	αργεί Λομπιό
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	προς Λάγος 21/1
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	πρ. «Μαρίτσα Παίερα»
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρ. «Polnord»
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	προς Τζακάρτα 18/1
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 22/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Ίταζι 31/1
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Κόρπους Κρίσι 28/1
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Θάουα 23/12
ΣΗ ΤΡΙΜΠΠΟΥΤ	72	3018	προς Νισκόρ 11/1
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	προς Τούσπε 27/1
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Γιοκοχάμα 27/1
ΣΙΔΩΝ	66	2202	αργεί Χαλκίδα
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	προς Καράτσι 2/2
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Τόκυο 9/2
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	προς Γκάλαϊζ 21/1
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Ρότερνταμ 14/2
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	προς Φιλαδέλφεια 10/2
ΣΙΑΒΕΡ ΗΥΚΑ	78	11272	σιό. Μαρίνα ντε Κοράρα 10/2
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	επιωλήθ, Πακιστάν
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς Βένιτσιλ 31/1
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Μπυλ 10/2
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	υπερτίειλε Όνδουριανί
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Σάντος 8/2
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι ΛΑΝΤ	85	10511	προς Μαρακάιμπο 7/2
ΣΚΑΠΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	ε. Γκουαγιόμας 23/1
ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899	αργεί Χαλκίδα
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	μετ. «Cassandros» (κ.)
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	πρ. «Liner»
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	α. Κόρπους Κρίσι 31/1
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Νάνι 9/2
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	65	18000	προς Μπέρτα 26/1
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	62	12847	πρ. «Άχίλλει»
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	προς Β. Θάλασσα 10/1
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Βαλιμύρη 10/2

ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	ε. Χιουάγκου 26/1	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	ε. Πουέρτο Κόρτες 2/2
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	ε. Μανιράς 11/1	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255	προς Γιβραλτάρ 17/1
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	35835	ε. Ν. Όρλεάνς 5/2	ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	προς Μιζουσίμα 2/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403	α. Γανδ 6/1	ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	προς Άλγερια 1/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).....	73	32510	προς Ρόιτενταμ 12/2	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	προς Σιγκαπούρη 4/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	προς Γκλάσγουου 25/1	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	προς Σαγκάουφι 26/1	ΦΕΥΡΟΥΣ Ι.....	83	17217	δ. Π. Σαΐδα 10/2
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	προς Κοκούρα 5/2	ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙ.....	84	19049	ε. Νιούκασλ 11/2
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	ε. Ήσυχαι 12/2	ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙΙ.....	84	19049	δ. Π. Σαΐδα 4/2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.).....	76	163810	προς Γιάντιου 6/1	ΦΕΥΡΟΥΣ ΙV.....	84	19049	ε. Βανκούβερ 10/2
ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036	ε. Ν. Όρλεάνς 5/2	ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297	α. Μπάνμποουρ 4/2
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ.....	81	32292	προς Πύρι Κόμπα 30/1	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	ε. Σιγκαπούρη 18/12
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9.837	προς Χιάι 7/2	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48662	προς Μόμπσα 12/2
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	προς Φιλαδέλφεια 10/2	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	ε. Ν. Όρλεάνς 7/2
ΤΑΚΗΣ (δ.).....	66	32260	προς Λα Λιμπερτάνι (αποθ.)	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	α. Μανιράς 5/2
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525	ε. Χιουάγκου 4/2	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	αργεί Πειραιά
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785	προς Ρίο Ταντίρι 26/1	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ.....	62	19974	απ. Ν. Υόρκη (αποθ.)
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	18707	μετ. «Lahesis» (κ.)	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	απ. Ασπίον 9/2
ΤΑΥΡΟΣ.....	73	17646	ε. Άλεξάνδρεια 12/1	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	προς Κόρφα 22/1
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000	ε. Άμπου Νιόμπι 1/2	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513	προς Κόρφα 1/2
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).....	62	1591	μεσογειακές μεταφορές	ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	α. Πειραιά 5/2
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081	ε. Πομπόνο 7/2	ΦΛΩΡΑ.....	81	8831	α. Π. Άρθρουρ 30/1
ΤΖΙΜΙΛΙΑ.....	71	16275	προς Τσιόλια 2/2	ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	απ. Πειραιά
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.....	69	16229	προς Μοιάμι 30/1	ΦΟΙΝΙΣ (δ.).....	72	2895	αργεί Πειραιά
ΤΖΟΥΣΧΑΡΑ (δ.).....	63	9143	προς Ροσιόκ 8/1	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340	προς Κόρνηνφ 4/2
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	προς Άβανά 5/2	ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ.....	76	18933	ε. Ριγέκα 9/2
ΤΖΩΡΤΖ Α.....	75	14786	α. Νιούαλ 24/1	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	απ. Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348	προς Ποχάγκ 25/11/87	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	α. Βανκούβερ 1/2
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904	α. Λούπ Τέρμιναλ 25/1	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	απ. Χάρ αλ Ζουμπάιρ
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	α. Γκιάζ (αποθ.)	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	απ. Πειραιά
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281	ε. Πειραιά 3/2	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.).....	77	48938	προς Χάρ Φακάν 3/12
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829	α. Πειραιά 10/2	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	προς Άλγερια 7/2
ΤΟΝΥ.....	62	6246	α. Πειραιά 31/1	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418	προς Πύριαν 17/1
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211	προς Ίνισλόν 14/1	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	προς Κόλπο ΗΠΑ 12/1
ΤΟΣΟΤΗΣ.....	74	19166	προς Μπαγκόγκ 6/2	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	προς Κόλπο ΗΠΑ 12/1
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000	ε. Σίνου 12/2	ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584	προς Σιγκαπούρη 29/2
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	84	17210	ε. Ίνισλόν 3/2	ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	δ. Π. Σαΐδα 26/1
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210	προς Ραβέννα 9/2	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	α. Πειραιά 9/2
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ Ι.....	68	2760	α. Βαλτιμόρη 9/2	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ.....	81	16500	προς Λιβεργουί 10/2	Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	προς Μπ. Άμπας 10/1
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ.....	74	13639	ε. Π. Κομπέλλο 14/1	ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ.....	77	39366	προς Νοβοροσιόκ 25/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580	μετ. «Hercules» (κ.)	ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	προς Σαλίνα Κρού 29/1
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	προς Ήρακλειον 21/1	ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ.....	69	8064	προς Γιβραλτάρ 16/1
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	προς Σιγκαπούρη 21/1	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	απ. Πειραιά
			προς Λονδίνο 27/1	ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064	α. Πειραιά 21/1
ΤΥΧΗ.....	70	10886	α. Ρουέν 10/2	ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ.....	72	6671	προς Άμπιζάν 23/1
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858	ε. Π. Κομπέλλο 14/1	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527	προς Βαλπαράϊζο 8/2
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166	μετ. «Hercules» (κ.)	ΧΙΟΣ.....	82	36202	προς Σακάα 27/1
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	προς Ήρακλειον 21/1	ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103	ε. Βαλτιμόρη 10/2
ΦΑΔΕΡ.....	77	17323	α. Λά Γκούλι 5/2	ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	προς Μπελαγουσάν 10/2
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503	ε. Ρας Τανούρα 9/2	ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403	ε. Σιγκαπούρη 10/2
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	ε. Πειραιά 6/2
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.....	73	15162	προς Βενεζουέλα 13/12	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	μεταφορές Περαϊκού

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα 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 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μὲ τὴν εἰδική τιμὴ τῶν Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε τὸ, ἀποστέλλοντάς 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 = πανοραμική
Μ = Μάλατος
Λιβ = Λιβάνου

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

Βρ = Βρετανίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	ε. Κων/πολη 8/3
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Μπ. Άμπας 28/2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Σακάι 5/3
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	πρὸς Ναϊάλ 23/2
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	πρὸς Τουμπαραό 27/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρὸς Κρατζακόαλκος 23/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	πρὸς Βενεζουέλα 4/3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρὸς Κίνα 16/2
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ρίο Χάινα 22/2
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρὸς Μαρόκο 4/3
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Ρόττερνταμ 12/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρὸς Σάντος 10/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρὸς Ρίο Ίανέιρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Μόντρεαλ 6/3
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. Όρλεάνη 9/3
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρὸς Ίμινγκχαμ 10/3
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	α. Γκάλβεστον 4/3
ΑΕΛΛΩ	78	36548	δ. Γιβραλτάρ 29/2
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρὸς Λουάντα 21/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	πρὸς Μανφρεντόνια 9/3
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Πόρτ ντέ Μπουκ 9/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρὸς Γιβραλτάρ 28/2
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Βομβάη 28/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	πρὸς Τσιταγκόνγκ 1/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	στη Βομβάη 23/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	πρὸς Περσικό 2/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρὸς Κάνιλα 9/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρὸς Περσικό 6/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Μπάρτ 7/3
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	πρὸς Τύνιδα 9/3
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	πρ. «Blue Diamond»
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	πρὸς Ρίο Ίανέιρο 4/3
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΊΤ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρὸς Τζέντα 4/3
ΑΊΤ'ΛΑ	72	16235	α. Χιούστον 3/3
ΑΊΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	πρὸς Λόγος 6/3
ΑΊΤ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	ε. Μπαγκνολί 1/3
ΑΊΤ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Άμστερνταμ 5/3
ΑΊΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΊ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Σηάιτλ 8/3
ΑΊΤ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Βανκούβερ 14/2
ΑΊΤ'ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	11133	άργει Πειραιά
ΑΊΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρὸς Νιγηρία 28/1
ΑΊΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	πρὸς Ρίτσαρντς Μπαϊν 9/3
ΑΊΤ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	ε. Αοντόνι 12/3
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	στο Νταμμάμ 9/3
ΑΚΟΗ	74	68596	πρὸς Ουλούαν 22/2
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρὸς Γιβραλτάρ 9/3
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρὸς Σουρία 5/3
ΑΚΤΗ	77	14998	πρὸς Τσαρλεστον 10/2
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρὸς Σάλβερν 17/2
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	πρὸς Σιγκαπούρη 25/2
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στον Περσικό 8/12/87
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724	πρὸς Μπουργκας 29/2
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	ε. Πόρτ Άρθουρ 19/2
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Σαγκάι 31/1
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	ε. Γδύνια 14/2
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	πρὸς Όράν 24/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Λαύριο 3/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρὸς Καρθαγόνα 12/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	ψψωσε ελληνική
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρὸς Ουλούαν 10/2
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	α. Τζέντα 15/2
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219	μετ. «Karteradow II» (Όνδ.)
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	ε. Ρουέν 7/3
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	μετ. «Ακουάριους» (μ.)
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Άγκρα ντός Ρέις 19/2
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρὸς Ν. Κορέα 3/3
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	ε. Πειραιά 13/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρὸς Άμβούργο 26/2
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Όρισάνο 10/2
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	μετ. «Άλμα» (ε.)
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	στο Ουλούαν 19/12
ΑΛΤΙΣ (μ.)	70	2601	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	πρ. «Cypress»
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Άμβούργ 1752
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Γουκαμάτσου 6/3
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	δ. Κων/πολη 1/3
ΑΜΑΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Πειραιά 17/2
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	πρὸς Σαβάννα 20/2
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	πρὸς Καναδά 10/3
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	πρὸς Ν. Πάμγουθ 6/3
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	ε. Κεμπέκ 29/2
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	πρὸς Χάρ Φακάν 23/2
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περσικού
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Γκάλβεστον 19/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	μετ. «Binta» (π.)
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	α. Χιούστον 8/3
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρὸς Νταμμάμ 6/3

ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Ήσι Λόντον 20/2
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	α. Βανκούβερ 9/3
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	πρὸς Αιγυπτο 3/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρὸς Τάραντα 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρὸς Δομινικανή Δημοκρατία
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Τζέντα 10/2
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Μπρίτσκορτ 1/3
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρὸς Ραβέννα 2/3
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	δ. Παναμά 5/3
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Βόλο 18/2
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Δαμπίττα 5/3
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Σέτε 7/3
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	ε. Βομβάη 24/2
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	πρὸς Σιγκαπούρη 2/3
ΑΝΤΑΛ II (π.)	74	14324	ε. Χάιφα 7/3
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	στην Πύλο 9/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	πρὸς Ίταλία 8/3
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΊΤ			
N. (κ.)	86	22273	πρὸς Βικτώρια 3/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Σφάξ 13/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	στο Μπ. Άμπας 7/1
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρὸς Βικτώρια 1/3
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	στο Σουέζ
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Τής 8/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Ν. Όρλεάνη 6/3
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρὸς Φιλιππίνες 26/2
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	πρὸς Σιγκαπούρη 7/3
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Ναγκόγια 10/3
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρὸς Ίαπωνία 18/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.)	70	1437	α. Πειραιά 7/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Μπάρ 7/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Καέν 8/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΊΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβέρσα 12/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	πρὸς Γιβραλτάρ 21/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III			
(κ.)	82	24597	πρὸς Τζέντα 8/3
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρὸς Παρανάγουα 8/3
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	87	37640	ναυπηγ. Ρίο Ίανέιρο
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Ίκόνιο 23/2
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Πειραιά 31/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	επισκευές Κάδιξ 2/2
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	πρὸς Γιοκοχάμα 14/2
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρὸς Κριστομπαλ 3/3
ΑΡΡΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΡΟΛΙΣ	82	32224	α. Κόμπε 26/2
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρὸς Ντόρμπαν 22/2
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Άμβέρσα 12/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Πειραιά 2752
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρὸς Χιούστον 7/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρὸς Λούη Τέρμιναλ 23/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρὸς Γκάλιτ 24/2
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρὸς Άμβούργο 25/2
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	ε. Λέγκχορν 8/3
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	πρὸς Μανούιτο 4/3
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	πρὸς Ίαπωνία 10/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	στη Τζέντα 3/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρὸς Ρίο Ίανέιρο 2/3
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άργει Πειραιά
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	δ. Παναμά 4/2
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Τέμα 5/3
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρὸς Βενγάζη 9/3
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Μογκαντίσου 9/2
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15614	ε. Ν. Όρλεάνη 23/2
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	10143	ε. Βομβάη 26/2
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (κ.)	68	14993	μεταφορές Περσικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	28671	πρὸς Ζημπραγκε 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	63	1804	ε. Τερνέστη 28/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9786	α. Ρεινίον 5/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	77	9783	δ. Παναμά 27/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρὸς Άμβούργο 13/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ V (π.)	82	9282	πρὸς Άλεξανδρουπόλη 20/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΑΙΝΤΥ (π.)	77	9437	πρὸς Μπαγκνόνκ 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Ρουέν 5/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΤΥ (κ.)	78	10336	α. Γιοκοχάμα 4/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	πρ. «Λεντατλάντικ»
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΊΝΤ	78	38467	α. Χιούστον 10/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	ε. Ναγκόγια 9/3
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Τζαμπαϊλ 7/3
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	δ. Παναμά 19/2
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	πρὸς Μαλακία 17/2
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	πρὸς Καλλάδο 8/3
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	18780	πρὸς Κωνσταντίνα 29/1
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	πρὸς Γιβραλτάρ 8/3
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	διάλυση Ταϊβάν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	3144	ε. Άλεξανδρεία 24/2
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	ε. Τζακάρτα 29/1

ΒΑΓ'Ν (δ.π.).	65	13408	πρός Μπετζάγια 7/3 *
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).	72	3822	στον Πειραιά 1/3
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΔΙΝΗ (π.).	85	16623	ύψωσε κυπριακή
ΒΑΝΝΑ (κ.).	68	16258	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/11
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.).	73	18064	πρός Μαπούτο 21/2
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.).	70	14671	ε. 'Αλεξάνδρεια 23/2 *
ΒΑΣΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).	76	65917	δ. Καυμάν Μπαρά 19/2
ΒΑΣΜΑΝ (κ.).	78	20328	επώληθη 'Ελληνες
ΒΕΒΕ'Υ (κ.).	71	9857	ε. Ρουέν 7/3
ΒΕΛΟΣ I. (π.).	75	15981	πρός Καραίσι 9/3
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.).	81	42048	α. Κόρπους Κρίστι 6/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	67	37722	α. Κόρπους Κρίστι 1/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).	72	17890	δ. Κων/πολη 7/3
ΒΙΓΚΟΡ (κ.).	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161	πρός Ν. 'Αμερική 20/1
ΒΙΚΜΑΝ (κ.).	76	10801	πρός Παπαστέ 27/2
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	78	10411	πρός Τσάχ Μπαχάρ 12/1
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ'.	72	19654	α. Τσαγκουαράς 7/3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (μ.).	65	15738	α. Φιλαδέλφεια 9/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.).	71	17430	πρός Μπελαγιουάν 2/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.).	69	12360	α. Κόρπους Κρίστι 8/2
ΒΟΜΑΡ.	71	15759	πρός Λά Γκουέρα 21/2
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136	πρός Κονακρού 31/12
ΒΡΥΣΗ (κ.).	74	8915	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 23/2
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.).	76	1599	α. Νάπολη 1/3
ΓΑΛΗΝΗ (π.).	68	10239	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/2
ΓΑΡΜΠΗΣ.	72	41164	πρός Τουμπάρδο 2/3
ΓΕΡΟΣ (κ.).	73	30067	πρός 'Οδησσό 3/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178	α. Πόρτι 'Αλμπερτι 5/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Πειραιά 5/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.).	70	1599	πρός Βενετία 26/2
ΓΙΑΚΙ (κ.).	76	16023	μετ. 'Ετών Λ. (κ.).
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.).	77	14782	πρός Κίνα 17/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.).	72	8987	ε. Βομβά 11/2
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	81	1064	πρός 'Αγιοδύ 4/3
ΓΙΟΥΝΑ'Ι ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.).	69	13161	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.).	73	58821	ε. Τσιταγκόγκ 24/1
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.).	69	8969	ε. Χάιφρα 25/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855	πρός Κούβα 1/3
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ.	72	14315	πρός Βανκούβερ 19/2
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/3
ΓΙΟΥΡΟΠΑ.	71	54610	πρός Πόρτι 'Οκχα 18/2
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.).	70	1973	πρ. «Marksmen»
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.).	82	8096	πρός Σιγκαπούρη 5/3
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.).	77	3999	πρός Πόρτι ντε Μπουκ 7/3
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	80	3040	ε. 'Αλεξάνδρεια 3/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.).	82	4764	πρός Σκίνα 10/3
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.).	81	4764	α. Ρας Σουκχέρι 6/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.).	66	2691	πρός Χοντίνια 21/2
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.).	81	3040	πρ. «Pladja»
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).	66	7992	πρός Χοντίνια 27/1
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.).	87	8903	ε. Φουτζέιρα 2/3
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).	81	2.635	ε. Κοινοσό 6/2
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μπχ.).	68	81257	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΑΛΛ (κ.).	70	15302	ε. Φουτζέιρα 3/3
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι ΝΤ.	65	1222	πρός Βαλπαράϊσο 28/2
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.).	70	54134	μετ. «Anemisi» (π.).
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460	α. Δαμιάτα 4/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.).	69	11148	α. Κόρπους Κρίστι 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.).	83	24843	μετ. «Twins Beauty» (π.).
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.).	71	12959	πρός Λάζαρο Κοντίνιας 2752
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.).	68	9812	δ. Παναμά 4/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).	76	13027	ε. Σάν 'Αντόνιο 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.).	84	21193	α. Ναοσίμα 21/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.).	76	13024	πρός Λε Χάβρη 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.).	75	13036	πρός 'Αλγέρι 1952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	17355	α. Δαμιάτα 2/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.).	68	9417	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.).	77	14531	α. Ταγγέρη 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.).	79	13005	πρός Αιγυπτο 15/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).	72	12959	ε. Μπράνσβιλ 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.).	83	24843	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).	77	11733	ε. Χιούστον 7/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.).	77	14531	πρός Κωνσταντία 3/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.).	75	13036	πρός Ντακάρ 14/2
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.).	63	10085	δ. Νικόσια 2/3
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.).	62	1265	δ. Παναμά 1/3
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.).	75	17203	α. Χιούστον 23/2
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.).	81	11503	ε. Μαρίνα ντι Καρόρα 1053
ΓΟΥΔΙΜΕΑ.	84	34253	ε. Σάντος 1/3
ΓΟΥΕ'Ι Β ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9067	πρός Χάιφρα 25/2
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	πρός Καζαμπλάνκα 5/3
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.).	74	22997	πρός Γκοκχάμα 27/1
ΓΟΥ'Ι ΝΤΦΩΛ (κ.).	70	3971	πρός Κορέα 1/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ'.	83	24500	α. Σιγκαπούρη 10/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.	83	28268	πρός Πειραιά 18/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).	80	40551	πρός Μαϊάμι 1/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).	81	40357	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ (δ.κ.).	73	2219	α. Ρότερνταμ 18/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).	71	56799	πρός Ρότερνταμ 4/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.).	73	114933	α. Ρας Τανούρα 2851
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).	78	126261	α. Σιγκαπούρη 29/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.).	79	126260	α. Φόξ 28/2
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.).	66	39042	πρός Κόλο ΜΠΑ 17/2
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.).	77	16278	στη Βενεζουέλα 25/2
ΓΡΕΓΟΣ.	77	30326	πρός Ταϊβάν 20/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938	πρός Σαγκάη 29/12
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ.	71	37115	πρός Μιζουράτα 24/11
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).	69	16229	πρός 'Ελσάτ 7/3
ΔΑΜΩΝ.	74	20712	πρός Βραζιλία 28/2
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.).	75	8884	πρός Πασιόρ Γκουντάνγκ 15/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).	70	32758	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.).	59	1226	ε. Πειραιά 18/2
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.	72	17355	πρός Ν. 'Ορλεάνη 8/3 *
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.).	86	34620	

ΕΒΕΛΥΝ (π.).	74	9112	εγκαταλείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).	69	10625	α. Βανκούβερ 2/3
ΕΒΙΤΑ II (κ.).	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.).	76	4993	πρ. «Tenko»

ΕΛΕΝ Γ. (π.).	71	11069	πρός Τζακάρτα 6/3
ΕΛΕΝΑ V (π.).	73	20713	πρός Τζέντα 6/3
ΕΛΕΝΗ (δ.).	74	43441	πρός Κεϊχάν 26/2
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	ε. Τζέντα 2/3
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	πρός Βανκούβερ 7/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	πρός Μανίλα 17/2
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	α. 'Αγιοδύ 13/2
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).	72	8936	α. Κόλομπο 6/3
ΕΛΙΝΑ II (δ.κ.).	79	19634	α. Φιουμπαίνιο 4/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥΖ (δ.).	67	47344	α. Πασιόρ Γκουντάνγκ 1/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι ΤΖ (δ.).	75	45000	α. Κόρπους Κρίστι 1/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.).	68	41965	α. Φόξ 6/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	α. Τενερίφ 23/2
ΕΛΛΗ (μ.).	69	22915	πρός Γκοκχάμα 17/2
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.).	71	14705	πρός Π. Νουάρ 29/2
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV.	76	23980	πρός 'Ιράν 3/2
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.).	67	35030	ε. Γκντάνσκ 453
ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	6166	ε. Π. Καμπέλλο 26/1
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.).	75	16822	πρός Χοοσοίμα 25/2
ΕΛΠΙΣ.	82	30564	πρός Κόρπους Κρίστι 8/2
ΕΛΠΙΣ (κ.).	83	7363	πρός Τζακάρτα 2952
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.).	73	104150	α. Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438	ε. Γουακαμάτσου 9/3
ΕΜΜΑ Φ. (κ.).	73	11045	α. Ναγκόγια 4/3
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.).	65	8187	ε. Βηρτιτό 10/3
ΕΝΙΑ (κ.).	74	16006	ε. Λός 'Αντζελες 2/3
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.).	71	17355	επώληθη 'Ιταλούς
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.).	74	13687	ε. Γκουαγιακούιλ 2/3
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ.	77	19253	επώληθη 'Ελληνες
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	ε. 'Αμβέρσα 11/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ.	78	39814	ε. Πουμπό 8/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.).	76	20412	ε. Σαγκάη 22/2
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.).	74	44608	πρός Πειραιά 4/3
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι Β (π.).	86	15952	πρός 'Ινδία 4/2
ΕΡΥΘΙΑΝΗ' (π.).	68	19044	πρός 'Ισραήλ 2952
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.).	74	6042	ε. Γκουαγιακούιλ 21/2
ΕΣΚΟΥΑ'Ι Ρ (κ.).	68	11434	πρός Δ. 'Αφρική 29/2
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.).	84	22629	α. 'Αλεξάνδρεια 8/2
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.).	85	22629	πρ. «Εσπεράνσα»
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	πρός Μουρμουγκάο 8/3
ΕΣΤΟΡΙΛ (Μ.).	69	9162	πρός Ν. 'Ορλεάνη 5/3
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199	πρός Μαπούτο 22/2
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	72	129216	ε. Φουτζέιρα 4/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.).	73	1598	πρός Μήλο 3/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.).	76	1595	πρός Φόξ 9/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	78	11850	πρός Ναγκόγια 3/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	πρός 'Οράν 21/1
ΕΥΛΙΜΕΝΗ'.	79	29875	δ. Παναμά 4/3
ΕΥΝΙΚΗ.	77	29875	πρός Τάιμα 20/2
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).	80	13035	πρός Κάρντιφ 12/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).	76	9651	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356	α. 'Αμβέρσα 10/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.).	77	15355	πρός Κάρντιφ 27/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.).	74	6499	πρός Μαυρίκιο 22/2
ΕΥΡΟΣ (δ.).	84	24310	ύψωσε 'Ελληνική
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).	76	20546	α. Δαμιάτα 8/3
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.).	76	21360	πρός Κόλο ΜΠΑ 23/2
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.).	70	18734	πρός Πειραιά 10/3
ΕΦΘΗ Ν. (κ.).	74	14668	δ. Σκό 2/3
ΖΑΡΑ (Α.).	77	16366	α. Χιούστον 1053
ΖΑΡΝΑΤΑ'.	77	69338	πρός Φώλε 28/2
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.).	75	176008	στη Σεράγκα (αποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (π.).	71	20516	πρός Μπ. 'Αμπάς 19/1
ΖΕΥΣ (κ.).	71	77443	πρός Χωρ Φακάν 21/9
ΖΕΥΣ I (π.).	60	17447	στη Σεράγκα (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.).	68	48058	ε. Πειραιά 8/3
ΖΕΦΥΡΟΣ II.	77	18838	ε. Κουϊγκάντο 18/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.).	76	32465	α. Πειραιά 8/3
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.).	76	32465	α. Σαβάννα 10/3
ΖΗΝ.	79	16379	α. Βαλτιμόρη 1/3
ΗΡΑ.	79	16390	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).	57	2875	δ. Π. Σαίδη 9/3
ΗΡΩ.	76	17129	α. Νιούρμπαν 11/2
ΗΣΤ ΓΚΛΟΡΥ.	68	10397	α. Σιγκαπούρη 4/3
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι ΝΤ (κ.).	72	6721	πρός 'Ισπανία 26/2
ΗΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	α. 'Αμβέρσα 12/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.).	85	25076	α. Σιγκαπούρη 4/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.).	84	25063	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ'.	76	37650	πρός Κορέα 7/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ'.	78	11003	στη Βασόρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.).	74	55425	α. Βαλτιμόρη 4/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.).	77	64070	α. Γουορντ 5/3
ΘΑΛΙΑ (π.).	76	16873	πρός Παναμά 4/3
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.).	67	1395	α. Λεμεσό 4/3
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.).	74	35540	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/3
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021	α. Γιβραλτάρ 2952
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.).	82	15296	α. Νιούρμπαν 7/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.).	75	65055	α. Ούμ Σαίδη 6/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.).	64	1579	πρός Σαλέρνο 10/3
ΘΕΟΜΗΤΩΡ.	73	31585	πρός 'Αργεντινή 20/2
ΘΕΟΝΙΚ (κ.).	68	16616	ε. Βομβά 7/3
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.).	70	1467	πρός Σόγια 17/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.).	70	55032	πρός Νιούπορ 7/3
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.).	65	1000	πρός Πειραιά 8/3
ΙΒΑΝ ('Ονδ.).	69	9333	πρός Ταϊτσούγκ 12/2
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.).	75	39995	ε. Γένοβα 8/3
ΙΡΙΣ (κ.).	70	5278	πρός Τρίπολη 25/2
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).	76	8372	πρός 'Αλγέρι 13/2
ΙΣΤΡΙΑ.	81	31000	α. Γκιζάν 11/2
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.).	80	13026	πρός Ν. Κορέα 25/2

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).	72	11171	πρός Τζακάρτα 19/2
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.).	70	17485	πρός Σιγκαπούρη 14/8
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Α.).	83	17066	πρός Κολούμπια Ριβέρ 6/3
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.).	69	9731	πρός Τύνιδα 28/2
ΚΑΛΥΝ (κ.).	69	11430	πρός 'Ακμα 25/2
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	πρός 'Οδησσό 9/3
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667	πρός Κίνα 13/2
ΚΑΝΤΙΑ (κ.).	72	21743	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098	δ. Σουέζ 2/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037	δ. Π. Σαίδη 11/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.).	72	16018	ε. Λιανουογκάγκ 21/2
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.).	68	24801	α. Τζέντα 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (π.).	73	53209	επιούχιστα άλλοδαποις

ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	στή Μασσαλία 10/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Άντεν 18/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Ν. Όρλεάνη 9/3
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	80	30649	ε. Μπρίντισι 18/2
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Ρότερνταμ 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 6/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Μπαχραϊν 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Σιγκάγκ 28/2
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρός Ταϊτσούγκ 12/2
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρός Κρηπίτσον 245/12
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	πρός Γιάννου 12/3
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	πρ. «Κάστωρ»
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	πρός Βέλγιο 4/3
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Τζουμπάι 5/3
ΚΑΤΙΑ	71	4940	πρός Λας Πάλμας 3/3
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Ρότερνταμ 18/1
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Ρουέν 27/2
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Άκαμα 3/3
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	πρός Πόρτ Κέλαγκ 29/2
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χιούστον 6/3
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Ραβέννα 4/3
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Χουάγκου 15/2
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρός Ρεσίφ 3/3
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	πρός Βομβάη 14/2
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	πρός Καλαμάτα 12/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρός Βεγγάζη 25/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΥΥΠ (κ.)	74	16682	ε. Πειραιά 10/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Χουάγκου 27/1
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Πειραιά 3/3
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΝ (π.)	69	1572	πρός Κιούγκα 18/5
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969	πρός Φουτζέιρα 26/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	πρός Σιγκαπούρη 29/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Μόκχα 9/11
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	69	40626	α. Πόρτ ντε Μπουκ 10/3
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Βοστώνη 12/1
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Ντάρμαν 3/3
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	ε. Κισαράζου 5/3
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρός ΗΠΑ 6/3
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	πρ. «Ερνη»
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ'Π (δ.κ.)	74	112825	ατόν Περισκό 252
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Χέυ Πόιντ 29/2
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μηχ.)	78	9862	α. Ντάρ ες Σαλάμ 10/3
ΚΟΡΥ	77	33509	α. Χιούστον 3/3
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρός Καλλάο 14/2
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρός Μαλίκια 1/2
ΚΟΓΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπόταν Μπαϊ 8/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	πρός Ν. Πλύμουθ 1/3
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Φουτζέιρα 29/2
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)	68	15809	πρός Νταμμά 12/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Λειζόες 8/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Λας Πάλμας 4/3
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	πρός Σκίοντα 20/2
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Λισαβόνα 4/3
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Ρας Τανούρα 2/3
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Τρινκόμλη 8/2
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443	πρός Βεγγάζη 21/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (κ.)	77	36411	α. Σαντάν 8/3
ΚΥΡΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρ. «Θεοδώρητος»
ΚΥΡΝΙΚΟΣ (δ.κ.)	67	41922	πρ. «Chevron Frankfurt»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Ν. Όρλεάνη 3/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Ρότερνταμ 18/12
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρός Ταρτούς 16/2
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Μαγκόγκ 15/2
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΣΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Ρότασετερ 2/3
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	α. Κακογκάβα 4/3
ΛΑΙΔΗΛΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	πρός Βενεζουέλα 7/2
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	πρός Ταρτούς 6/3
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρός Λουάντα 21/1
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	πρός Δ. Αφρική 17/2
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	πρός Άμπιζάν 22/2
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	πρός Άκαμα 3/3
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	πρός ΗΠΑ 24/2
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Βομβάη 4/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	πρός Μπαντάρ Άμπας 19/1
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	ε. Σεπετίμπα 5/3
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρός Φουτζέιρα 18/12
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Μονρόβια 1/3
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	πρός Ίταλία 1/3
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρός Μαπούτο 24/1
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	πρός Λάγος 4/3
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Σπλίτ 16/2
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 8/2
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	μετ. «Lucija» (Λ.7)
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	ε. Γιουρπόρτ 12/3
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	ατό Χορμούζ
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρός Π. Σαντίνο 15/2
ΛΕΙΣΕΟΣ (μ.)	63	10617	πρός Κωνσταντία 1/3
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	δ. Δαρδανέλλια 8/3
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρός Μπ. Άμπας 2/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Μαπούτο 10/2
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρός Κίνα 9/3
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	α. Δεμεράρα 7/3
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Λέ Χάβρη 2/3
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Κούβα 16/2
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	ε. Λέγκχορν 1/3
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	πρός Θεσσαλονίκη 5/2
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Ντάρ ες Σαλάμ 1752
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	α. Φός 27/2
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Ντάρμαν 19/2
ΛΗΤΟ II (π.)	72	6106	πρός Βαλέντσια 9/3
ΛΙΑΥ (π.)	71	8799	πρός Ίνδία 23/2
ΛΙΑΝ (κ.)	70	5926	ε. Ντάρμαν 9/3
ΛΙΜΠΕΣΣΑ (π.)	69	17872	ε. Γκλασκώβη 10/3
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079	πρός Σουέζ 2/3
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Κόμπε 5/3
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Σπλίτ 4/3
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ. Μηχ.)	76	160420	α. Μπαχραϊν 7/3
Μ. ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (μ.)	60	6448	διάλυση Γκοντάνι

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	πρός ΗΠΑ 24/2
ΜΑΪΟΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Ματάνζας 23/2
ΜΑΪΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Π. Μωχ Μπίν Κασίμ 4/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	α. Άμβέρσα 28/2
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	α. Ραβέννα 23/2
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.)	68	35987	δ. Κων/πολή 21/1
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	ε. Σέτε 27/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	δ. Κων/πολή 1/3
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Ντάρμαν 25/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Άγκρα ντ'ος Ρέις 19/2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Γιοκχάμα 17/2
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 20/8
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρός Βανκούβερ 14/2
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. Λίβερπουλ 11/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 4/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περαικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Κούε Μπαϊ 22/2
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	ε. Πειραιά 22/8
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	πρός Άρούμπα 8/3
ΜΑΡΙΑΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	έγκαταλείφθηκε 11/3
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Ν. Όρλεάνη 4/3
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρός Κίνα 10/2
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	α. Ρας Σουκχέιρ 30/1
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167	μετ. «Σέν Τζόν» (ε.)
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	ε. ΜΠΑγκόγκ Μπαϊ 11/2
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρός Λάγος 19/2
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Βαρκελώνη 8/3
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Ντάρμαν 24/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ατό Ν. Μαγκάδωρ 27/2
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Ν. Όρλεάνη 25/2
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	α. Άμβέρσα 12/3
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Φόυνες 1053
ΜΑΤΩΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρός Ν. Όρλεάνη 1/3
ΜΑΥΡΥΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	πρός Σουέζ 5/3
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Βαλλέτα 10/3
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρός Κασίμα 22/2
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Βανκούβερ 5/3
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	πρός Τσιμα 8/3
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	πρός Λίβερπουλ 5/3
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	ατό Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Μπουκάναν 24/2
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Ν. Όρλεάνη 24/2
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	πρός Άρούμπα 4/3
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	πρός Ντουμπαϊ 1/3
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	πρός Άλεξάνδρεια 3/3
ΜΗΛΟΣ Χ. (Κε.)	64	5916	πρ. «Μαρθέσσα»
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρός Λονδίνο 25/2
ΜΗΤΕΡΑ ΣΩΤΗΡΙΑ (κ.)	72	8372	ολική απώλεια
ΜΙΛΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Κουίχουαγκνίτα 24/2
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	δ. Παναμά 7/3
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	πρός Γιοσσό 4/3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Χόγκ Κόγκ 7/3
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	πρός Όρν 6/3
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	πρός Νοβοροσίσκ 22/2
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	πρός Ν. Κορέα 2/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρός Μπόνον 17/2
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περισκό 3/7
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	πρός Όρν 25/12
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΟΥ	76	19633	ε. Κουά Μπαϊ 353
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	δ. Παναμά 352
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρός Καναδά 7/2
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	α. Άλεξάνδρεια 4/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	πρός Άλγερία 9/2
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	πρός Κίνα 8/3
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	έπληθη Έλληνες
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Τούρμπο 17/2
ΜΠΕΛΛΓΚΑΛΦ	68	9441	πρός Κονακρά 5/2
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	άρχει Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	άρχει Πειραιά
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	πρός Κίνα 1/1
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Γιβραλτάρ 6/3
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	πρός Μπαντάρ Άμπας 25/2
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.)	74	126413	πρός Γαλλία 20/2
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	δ. Παναμά 6/3
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρός Μομπάσα 15/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	α. Θέουτα 1/3
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μ.)	65	5060	μετ. «Άλιν» (π.)
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρ. «Beau Songe»
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	πρός Κολόμπο 9/3
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	ατό Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	δ. Γιβραλτάρ 5/3
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Ριγέκα 7/3
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	πρός Ίαπωνία 25/2
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	πρός Άλεξάνδρεια 4/3
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	μετ. «Exploritas» (κ.)
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	πρός Ίαπωνία 23/3
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	πρός Μιζουσίμα 28/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	πρός Κίνα 2/3
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	πρός Ν. Ζηλανδία 16/2
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Τζουμπάι 6/3
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	πρός Περαικό 28/2
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Μπιζέρτα 21/2
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	ατό Μπαντάρ Άμπας
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρός Σιγκαπούρη 29/2
ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	πρ. «Uruclitus»
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	πρός Άβάνα 15/2
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	πρός Σιγκαπούρη 3/2
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	πρός Γκρεσίκ 29/1
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρός Μισισισσιππί 26/2
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462	ε. Χόγκ Κόγκ 3/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	πρός Δ. Αφρική 24/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	ε. Σαβόνα 10/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	ε. Καστελαμάρε ντ'ι Στάμπια 27/2
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρός Τζακάρτα 23/2
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112	πρός Ρουέν 5/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Ότοο Ρίος Μπαϊ 7/3
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	δ. Παναμά 1/3
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6/87

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περσικού	73	1361	προς Καραϊβική 24/2
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Ν. Μαγκαλόρ 17/2	77	9	ε. Τάραντα 22/2
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	προς Κίνα 28/2	63	113	προς Νουαντίμπο 7/2
ΝΙΟΒΗ	75	65803	προς ΗΠΑ 26/2	74	815	προς Έλ Ταμπλάζο 27/2
ΝΙΟΥ ΦΕΙ'Μ (κ.)	70	9907	ε. Πειραιά 28/2	72	57102	ε. Ν. Όρλεάνη 22/2
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	ε. Φάμουθ Μπαϊν 10/3	49	2879	δ. Παναμά 9/3
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	ε. Βομβόνη 29/2	73	119400	στον Περσικό
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62352	προς Σ. Ευστάθιο 29/2	69	5613	προς Σιγκαπούρη 22/1
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρ. «Express»	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87
ΝΟΡΘΜΑΝ (κ.)	78	12238	ε. Φάμουθ Μπαϊν 10/3	70	17180	α. Μπαρλέττα 5/3
ΝΟΤΟΣ (δ.π.)	73	75049	προς Πόρτ Κέλαγκ 10/3	70	11870	α. Φιλαδέλφεια 7/3
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	ε. Βενετία 9/3	72	9481	α. Βομβόνη 5/3
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	προς Σατταχίπ 11/1	76	60937	δ. Παναμά 9/3
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Φιλιππίνες 1/2	72	16268	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440	ε. Τσιμπότε 14/2	65	20206	διάλυση Ταϊβάν
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Κασίμα 6/3	72	14675	προς Βιτόρια 27/2
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	προς Σάν Βισέντε 29/2	70	10469	προς Σουρία 19/2
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Ροζάριο 8/3	87	25000	προς ΗΠΑ 15/2
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	45	5848	δ. Παναμά 9/3
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	προς Φορταλέζα 23/2	70	30890	στη Γάνδη 7/3
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	προς Σάο Σεμπασιτάο 26/2	77	15285	προς Πουέρτο Καμπέλλο 1/3
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Άμφορ 4/3	87	25000	ε. Μαντράς 7/3
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	ε. Καρτέγιεβο 2/3	67	40675	ε. Καζαμπλάνκα 6/3
ΞΙΠΟ'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 8/3	68	10339	προς Πειραιά 5/3
ΞΙΦΙΑΣ Γ. (κ.)	74	5932	ε. Σιγκαπούρη 14/1	68	10722	προς Αίγυπτο 23/2
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ήσι Λόντον 19/2	66	2969	α. Σιγκαπούρη 16/2
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	α. Λάγος 22/2	83	26996	προς Σκίνα 2/3
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	προς Κουβέιτ 3/3	76	11768	προς Μπαντάρ Άμπας 15/12
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Μαασαλία 23/2	77	10442	προς Άνουζιάτα 9/3
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	προς Μόκχα 5/3	77	25000	ε. Τόρρε Ισπανία 8/3
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	προς Άλεξάνδρεια 29/2	70	16146	ε. Άουαντ 8/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	δ. Παναμά 9/3	73	11383	ε. Νουακτοσί 29/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	προς Ρίσαρντς Μπαϊν 10/2	74	16126	προς Μαϊάμι 1/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Παναμά 9/3	80	15701	προς Κούβα 27/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	προς Κόλπο ΗΠΑ 3/2	79	11243	προς Βαλτιμόρη 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	προς Ρότερνταμ 8/2	74	5071	προς Κολομβία 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	α. Ν. Όρλεάνη 2/2	84	26959	προς Γουαϊάνα 6/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	προς Σάλομ Βόε 8/2	82	20253	προς Τζιμπουτί 23/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	προς Καοσιούγκ 28/2	80	16074	ε. Ν. Όρλεάνη 27/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	μεταφορές Περσικού	69	9677	προς Βόλο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	δ. Παναμά 9/3	63	22181	προς Έλλάδα 24/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	προς Άγγα 10/3	73	9059	πρ. «Rio Cinsel»
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	προς Βερακρούζ 20/2	78	11875	προς Κούβα 13/12
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	πρ. «Ακρίτας»	67	2838	ε. Πειραιά 23/11/87
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	προς Κακογκάβα 1/3	60	4820	προς Λισαβόνα 9/3
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	προς Βαλέντσια 22/2	78	11208	δ. Παναμά 9/3
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	προς Ρότερνταμ 4/2	75	6016	προς Αίγυπτο 23/2
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	προς Βενεζουέλα 29/2	69	1573	ε. Βρέμη 8/3
ΟΡΕΓΚΑΝ (λιβ.)	75	6617	προς Άσάμ 8/3	64	7995	ε. Γκαέτα 3/3
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	στον Πειραιά 15/2	73	8405	α. Μοντεβιδέο 5/3
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (φ.)	76	11477	α. Γκάλβρατον 6/3	71	9646	προς Βενγκάζ 4/3
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Μπαγιόν 27/2	77	39562	προς Εξμεπεργ 3/3
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Φουτζέιρα 25/2	77	10409	α. Ν. Όρλεάνη 16/2
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	ε. Πειραιά 2/3	69	16229	ε. Γουαϊάνα 6/2
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	προς Νορβορροσίκ 10/2	71	17805	προς Μπαγκλαντές 1/3
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στο Χορμούζ (άποθήκη)	68	24893	στο Τζέμπελ Άλι 10/3
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Πειραιά 2/3	70	1598	α. Βενετία 20/2
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	προς Χορμούζ (άποθήκη)	72	16704	ε. Γκιζάν 2/2
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	ε. Έβρεϊ 8/3	67	37625	ε. Παράντι 29/2
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852	προς Κιούγκα 8/5/87	64	4824	α. Αίν Σούκα 4/3
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	ε. Βομβόνη 4/3	71	2932	ε. Πειραιά 8/3
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	69	38259	ε. Τερνέστη 9/3			μετ. «Pieros II» (Ον.)
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	δ. Παναμά 19/1			
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Νάπολη 22/2			
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	διάλυση Πακιστάν			
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182	στο Χορμούζ 14/1			
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	προς Λας Πάλμας 25/2			
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	δ. Ντόβερ 20/11			
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Βανκούβερ 9/3			
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	προς Κωνσταντία 4/3			
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Λε Χάβρη 25/2			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	προς Εύρωπη 8/3			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Καρτέγιεβο 1/3			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	α. Άμφορ 4/3			
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μηχ.)	80	30639	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	10555	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	1361	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΛΑΤΩΝ	77	9	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	113	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	815	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	119400	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	5613	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.π.)	76	60937	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΙΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΙΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΡΑΦΟΝΤΥ II (κ.)	73	9059	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ (δ.κ.)	67	2838	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Σιγκαπούρη 28/2			
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	α. Σιγκαπούρη 28/2			

ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	ε. Καλκούτα 6/3
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	α. Χόγκ Κόγκ 22/2
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	πρόσ Θέουτα 7/3
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Άλγκεθίρας 17/2
ΣΗΓΚΡΕΪΣ (δ.μ.)	77	40553	α. Φόρς 7/3
ΣΗΓΟΥΪΝΤ (δ.κ.)	78	28025	πρόσ Όδησσό 2/3
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Τερνέσιη 9/3
ΣΗΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 18/1
ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	πρόσ Ταρτούς 14/2
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Ρότερνταμ 5/3
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	ε. Ασντονί 10/3
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	πρό Πόρτ Σουδάν 17/2
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Βρυτιό 18/2
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	α. Ασάμπ
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	πρόσ Ταρτούς 3/1
ΣΗΜΑΣΤΙΚ (δ.μ.)	80	32995	πρόσ Γιβραλτάρ 15/2
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρόσ Χιούστον 4/3
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	α. Γκάδβερτον 19/2
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073	πρόσ Ρότερνταμ 29/2
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Μπαντάρ Άμπας 2/3
ΣΗΜΠΟΝ (κ.)	76	32971	α. Χιούστον 8/3
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Άλεξάνδρεια 3/3
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	πρόσ Πειραιά 4/3
ΣΗΜΠΡΕΪΒΟΥ (δ.μ.)	73	17795	πρόσ Γιβραλτάρ 29/2
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρόσ Χιούστον 8/3
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	πρόσ Πειραιά 10/3
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	δ. Σουέζ 12/1
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	πρόσ Τσάχ Μπαχάρ 9/2
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρόσ Μπ. Άμπας 29/1
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρόσ Μάρσα Ελ Μπρέγκα 5/3
ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	πρόσ Ελλάδα 24/2
ΣΗΡΟΒΕΡ (Κ.)	79	14592	ε. Γουέλλινγκτον 4/3
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρόσ Καλλάο 4/2
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Ρότερνταμ 8/3
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Λουσίνα 4/3
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρόσ Άλγκεθίρας 29/2
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Μπολάνια 23/2
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρόσ Ακαμπα 5/2
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στη Βομβάη
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρόσ Ελλάδα 28/2
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρόσ Ρότερνταμ 1/3
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρόσ Ματαράνι 13/2
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρόσ Ιράν 7/1
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	ε. Ασντονί 7/3

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	α. Σιγκαπούρη 3/3
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Σιγκαπούρη 28/2
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Σαλίνα Κρούζ 15/2
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Τεμά 8/3
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	επώληθη αλλοδαπούς
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρόσ Κούβα 10/2
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Χόγκ Κόγκ 6/3
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρόσ Σιγκαπούρη 6/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρόσ Κασσιούγκ 27/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	ε. Πειραιά 6/3
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Τζένια 5/3
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	πρόσ Αιγυπτία 25/2
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΑΪ ΚΡΕΣΤ	76	22377	πρόσ Κόρπους Κρίσι 23/2
ΣΚΑΪ ΥΜΑΝ	77	11679	πρόσ Καλλάο 16/2
ΣΚΑΪ ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	α. Τόδονα 9/3
ΣΚΙΠΠΕΡ I (κ.)	73	14474	εγκαταλείφθηκε
ΣΚΙΠΠΕΡ N. (κ.)	77	19993	α. Νιόρμπαν 17/2
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ε. Σιγκαπούρη 4/3
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	δ. Παναμά 3/3
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρόσ Νοβοροσσκ 19/2
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Χέυ Πάιρ 6/3
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρόσ Νιούρες 15/2
ΣΟΦΙΑ N. (π.)	72	4827	ε. Πειραιά 23/2
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. Πειραιά 1/3
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Σιγκαπούρη 9/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Άλγκεθίρας 20/2
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρόσ Αβόνα 25/2
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	πρόσ Μπουσάν 20/2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρόσ Χάρ Φακάν 15/2
ΣΠΥΡΙΔΩΝ X. (κ.)	71	17878	α. Χιούστον 29/2
ΣΠΥΡΟΣ B. (κ.)	70	11870	ε. Πειραιά 9/3
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρόσ ΗΠΑ 9/3
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρόσ Τρίπολη 9/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	δ. Σουέζ 1/3
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	ε. Βαλτιμόρη 6/3
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	α. Ν. Όρλεάν 21/2
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Κασσιούγκ 16/2
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	πρόσ Πειραιά 8/3
ΣΤΑΡ ΡΕΪ (δ.κ.)	70	99011	πρόσ Χορμούζ 25/9/87
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	πρ. «Reefers Duk»
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρόσ Καναδά 5/3
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρόσ Ταπωνία 28/2
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	α. Χορμούζ 4/12
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	10	15265	πρόσ Πόρτ Κέλαγκ 2/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρόσ Ρίτσονς Μπαί 9/1
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	πρόσ Φουζέιρα 21/1
ΣΟΥΝΣ (κ.)	69	9822	α. Ρουέν 2/3
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρόσ Τρίπολη 28/1
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Ν. Όρλεάν 20/2
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρόσ Κόρεα 2/3
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρόσ Σάν Φραντσκο 25/2
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	ε. Λά Παλις 10/3
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Υμουίντεν 3/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρόσ Ταπωνία 26/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	α. Βανκούβερ 31/1
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	πρόσ Μαρακάμπο 21/1
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρ. «Fray»
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	πρόσ Κουϊγκνιάδ 28/2
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Ασντονί 4/3
ΤΖΕΪΝΤ (κ.)	56	6500	α. Ασάκ 28/10/87
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	69	8812	πρόσ Λιβύη 30/1
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Ν. Όρλεάν 26/2
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Άμβέρσα 12/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρόσ Νιόρ ές Σαλάμ 2651
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρόσ Μορόνι 21/1

ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	ε. Ν. Όρλεάν 29/2
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	ε. Μερσίν 24/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρόσ Καϊάτ 18/1
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρόσ Ταϊκούαν 9/2
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	ε. Άλεξάνδρεια 25/2
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	ε. Άμβέρσα 8/3
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	α. Σαγκάη 4/2
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Πόρτ Σαϊδ 8/3
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρόσ Φιλαδέλφεια 2/3
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	πρόσ Λιβύη 12/2
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	πρόσ Μπουσάν 4/3
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	α. Μονεβιδέο 12/3
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	ε. Σαντάντερ 2952
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ν. Όρλεάν 6/3
ΤΡΑΝΣΚΕΪΠ (κ.)	70	5538	ε. Λέικ Τσάρλς 23/2
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	δ. Νιόβερ 7/2
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	ε. Βαλπαράϊζο 6/3
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Ριό Τανέρο 20/1
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Ασάμ 4/3
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	ε. Σιγκαπούρη 8/3
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρόσ Ταπωνία 10/2
ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρόσ Αιγυπτία 22/2
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρόσ Περισό 16/2/87
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Ν. Όρλεάν 7/3
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Χιούστον 10/3
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Μπαντάρ Άμπας 24/2
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρόσ Κεϋτ 20/2
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	πρόσ Μπαντάρ Άμπας 16/2
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Νιόρ ές Σαλάμ 8/1
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Τζένια 29/2
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Βενετία 10/3
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	α. Ν. Όρλεάν 23/1
ΤΥΧΗΝ (π.)	73	6415	ε. Λά Κουάιτ 8/3
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	

ΦΑΙΡΓΟΥΪΝΤΣ	74	8915	ε. Άμβέρσα 12/3
ΦΑΪΤΕΡ (Μπχ.)	75	16421	δ. Παναμά 25/2
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	πρ. «Freedom»
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρόσ Αργεντινή 11/2
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρόσ Φουζέιρα 20/2
ΦΕΪΘ	70	15216	πρόσ Πόρτ Τόρρες 29/2
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	α. Ν. Όρλεάν 5/10/87
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρόσ Ιταλία 24/2
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Γιοκχόμα 7/3
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρόσ Κόλπο ΗΠΑ 20/1
ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	α. Νιόρ ές Σαλάμ 8/1
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	επώληθη Ελληνες
ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρόσ Αρούμα 19/2
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσοσηματικές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7.)	67	54322	α. Ριγίκα 5/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Νιόρμπαν 27/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Τόνδα 6/3
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Νάπολη 7/3
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	74	14786	πρόσ Ιταλία 5/3
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Βόλο 18/2
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Βανκούβερ 8/3
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπερζάνια (αποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	πρόσ Ραβέννα 12/2
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	α. Τσιανγκκί 11/3
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	πρόσ Γαλλία 6/3
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρόσ Σιγκαπούρη 6/3
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	ε. Ρουαίς 9/3
ΦΛΕΪΜ (κ.)	72	16398	πρόσ Πουέρτο Καρμελό 24/2
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	ε. Μπαγκκόκ 26/2
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Φιλαδέλφεια 1/3
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκαπούρη 30/7
ΦΟΣ (κ.)	72	16441	ε. Άμβέρσα 9/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪΘΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρόσ Βερμάρου 4/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	ε. Βομβάη 3/3
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	πρόσ Σιγκαπούρη 23/2
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7.)	75	8332	πρόσ Ταϊβάν 1/3
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Τσιόμα 5/3
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	πρόσ Κεϋτ 1/3
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ (κ.)	70	14095	μετ. «Alma» (Α.)
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρόσ Σαλβαδόρ 6/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	πρόσ Σουέζ 8/2
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρόσ Νιούσν 13/2
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	επισκευές Πειραιά 12/10
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρόσ Μονεβιδέο 28/12/87
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λας Πάλμας 27/2
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρόσ Φωκλόνις 5/3
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρόσ Αμπιζάν 26/2
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρόσ Φωκλόνις 30512
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	πρόσ Φωκλόνις 10/2
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΝ (κ.)	68	5519	μετ. «Frio Bahia» (κ.)
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	πρόσ Βαλπαράϊζο 11/3
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	ε. Αμστερνταμ 7/3

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Νιούσν 19/2
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Ινδονησία 5/3
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	πρός Γισσού 9/2
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Ρας Τανούρα 18/2
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	δ. Π. Σαϊδ 8/3
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343	πρός Νιούαλα 25/2
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Χέυ Πόιντ 27/2
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	πρός Καλλάο 5/3
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Βαλέντια 2/3
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	πρός Σουέζ 9/1
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρός Κομοσάρ 5/2
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	πρός Πουέρτο Ρίκο 9/3
ΧΑΡΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825	ε. Νάνιγ 4/3
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Νιόρμπαν 1/3
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Αλεξάνδρεια 3/3
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)	78	15981	πρός Μαϊάμι 16/2
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	πρός Σαγκάη 28/2
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Ρότερνταμ 3/3
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΝ (Μπχ.)	77	11231	ε. Ρίο Νανίρο 9/3
ΧΟΥΝΤΑ Γ. (κ.)	74	5062	επαιχθείς αλλοδαπούς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	πρός Βεγγάζη 9/1
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598	δ. Παναμά 28/2
ΨΑΘΙ (κ)	54	1596	πρ -Κυακιδότος-
ΨΩΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Σουρμπαϊάνα 31/1

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

 **NAFSI S.A.**

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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