

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1989

Αρ. Φύλλου 1291/1049

NAYTIKA XPONIKA

Μεταβολές

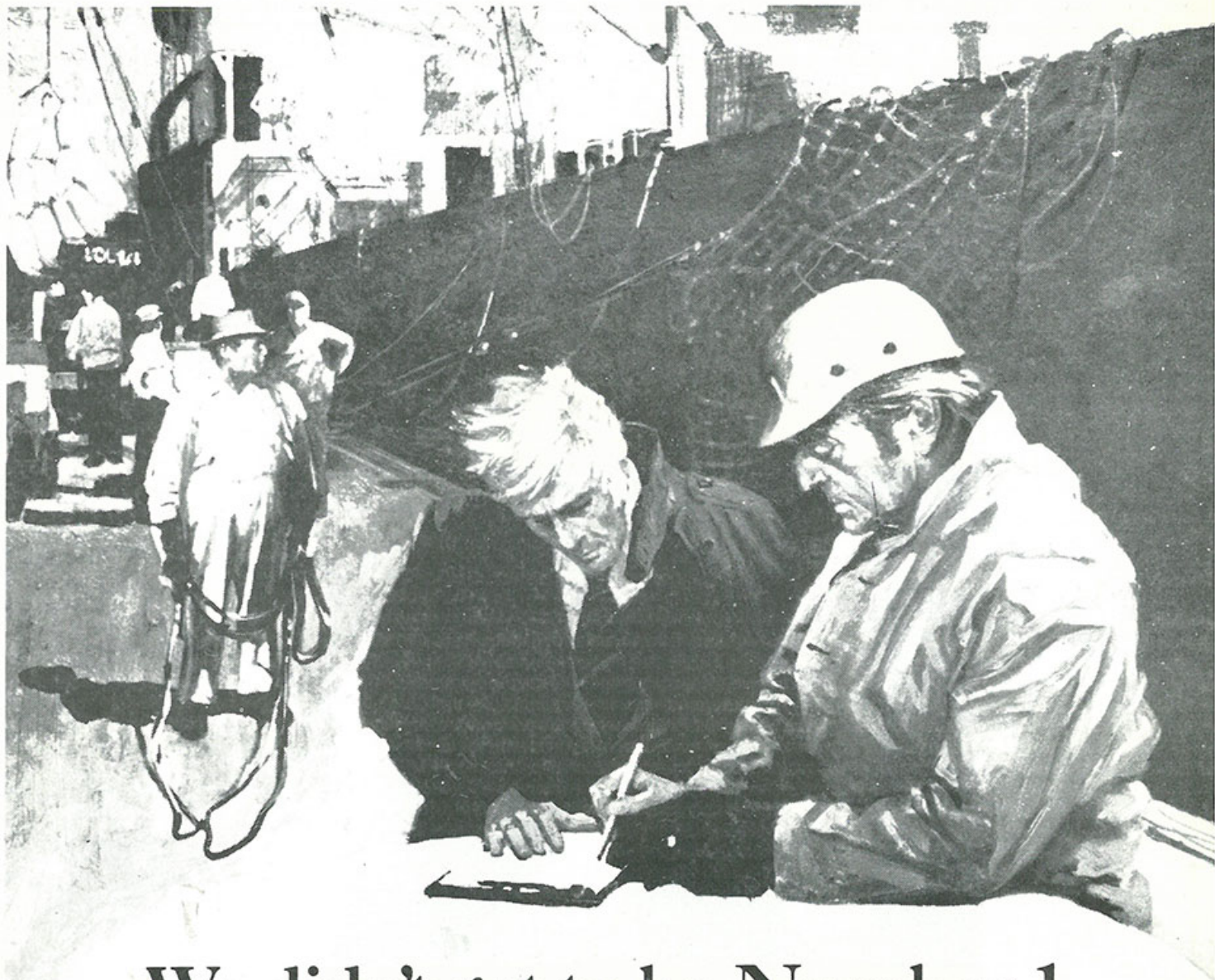
With
English
Supplement



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



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES



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

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

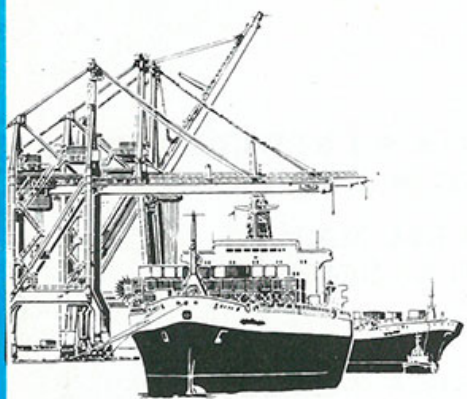
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1291/1049

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 8.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
'Απω 'Ανατολή
& 'Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 6.000
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1291/1049, March 15th, 1989

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
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12** 'Ασφάλεια καί Ναυτιλία, αλλά καί 'Ελληνική
Πραγματικότητα. "Άρθρο του πλοιάρχου
κ. Δημ. Παΐζη.
- 15** 'Ο Πόλεμος των Τάνκερς.
Τό πρώτο μέρος μιās έμπεριστατωμένης μελέτης
της συρράξεως 'Ιράν - 'Ιράκ.
- 20** 'Η Ναυπηγοεπισκευαστική ύποδομή στόν Βορειο-
ελλαδικό χώρο. Οί προτάσεις των παραγωγικών φο-
ρέων Βορείου 'Ελλάδος γιά τήν ανάπτυξη στόν χώρο
τους ναυπηγοεπισκευαστικής ύποδομής.
- 22** Τό τελευταίο μέρος της 'Απόφασης Διαιτητικού
Δικαστηρίου γιά τήν έκτακτο εισφορά, άρθρου 30
Ν. 1579/85.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
8 ΜΝΗΜΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
39 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
40 ENGLISH SUPPLEMENT
43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



eI 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



eI 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

Γραμμή πλεύσεως

Δέν χωρεί — τουλάχιστον σέ όσους παρακολουθούν από πολύ κοντά καί συστηματικά τά ναυτιλιακά μας πράγματα — ή παραμικρή αμφιβολία ότι εκείνο πού έμποδίζει τόν επαναπατρισμό τών ελληνόκτητων πλοίων τά όποια έχουν καταφύγει σέ λύσεις έκτός του έθνικού νηολογίου είναι ή ανταγωνιστικότητα. Άνταγωνιστικότητα καί σέ σχέση μέ τά πλοία τών σημαίων εύκολίας αλλά κυρίως μέ τά πλοία τών θυγατρικών νηολογίων τών παραδοσιακών ναυτικών χωρών.

Τό πρόβλημα επισημάνθηκε στό άμέσως προηγούμενο τεύχος από τά «Ναυτικά Χρονικά» πού δέν σταμάτησαν αλλά καί ούτε πρόκειται νά σταματήσουν τήν προσπάθεια γιά τόν επαναπατρισμό τών ελληνόκτητων πλοίων ώστε από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών Έλλήνων νά ώφελούνται πρωτίτως ό τόπος καί ό ελληνικός λαός. Ήδη όμως τίθεται επισημώς καί από τήν εκπροσώπηση του ελληνικού έφοπλισμού μαζί μέ άλλες καίριες επισημάνσεις πού έγιναν κατά τήν πρώτη έφετεινή κοινή σύνοδο τών Συμβουλίων τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί του Κομμίτη, ή όποια πραγματοποιήθηκε τήν περασμένη Παρασκευή στό Λονδίνο.

Κατά τήν αντίληψη τών «Ναυτικών Χρονικών», οι διαπιστώσεις καί οι επισημάνσεις τής συνόδου αϋτής πρέπει νά άποτελέσουν τήν γραμμή πλεύσεως πού όφείλομε νά ακολουθήσουμε γιά τήν επίτευξη του στόχου του επαναπατρισμού τών ελληνόκτητων πλοίων. Δι' ό καί τίς παραθέτομε:

«Υπέρξε (κατά τή σύνοδο του Λονδίνου) κοινή ή διαπίστωση — ε φαίνεται σέ σχετική ανακοίνωση τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί τά Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, ότι ή προαγωγή τής ναυτιλιακής διεθνώς εξασφαλίζεται μέ τόν μεγαλύτερο φιλελευθε-

ρισμό στις θαλάσσιες μεταφορές, βάσει τών άρχών του έλευθέρου καί θεμιτού ανταγωνισμού. Στο σημείο αυτό ετο-νίσθη ή ανάγκη καταβολής μεγαλύτερης άκόμα προσπά-θειας στην Ε.Ο.Κ., τώρα πού διαμορφώνει τή ναυτιλιακή τής πολιτική, ώστε αϋτή νά είναι πάντοτε έναρμονισμένη μέ το πνεύμα τής Συνθήκης τής Ρώμης.

Συνεζητήθη τό θέμα τής ανταγωνιστικότητας τής Έλληνικής Ναυτιλίας, ιδιαίτερα σέ σχέση μέ τά πλοία τών θυγατρικών νηολογίων παραδοσιακών ναυτικών χωρών καί ετο-νίσθη ή ανάγκη λήψεως συμπληρωματικών μέτρων από τήν Έλληνική Κυβέρνηση, γιά τήν ένίσχυση του Έλληνικού Νηολογίου.

Έξεφράσθη ή ικανοποίηση τών παρισταμένων γιά τή παρατηρηθείσα αύξηση είσοδής ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα μας καί ή έλπίδα αύξήσεως του ρυθμού κατά τό τρέχον έτος.

Διεδηλώθη γιά άλλη μία φορά ή ανάγκη άναδιοργανώσε-ως τών Σχολών (ΑΔΣΕΝ) μέ τήν είσαγωγή τής εναλλασσόμε-νης εκπαιδεύσεως (Sandwich Courses) σέ συνδυασμό μέ τήν επαναφορά τής μορφής των σύμφωνα μέ τά πρότυπα πού διεμόρφωσε ή ναυτική μας παράδοση.

Έτονίσθη ή ανάγκη προσαρμογής τής ναυτικής έργασίας σύμφωνα μέ τίς σύγχρονες τεχνικές εξελίξεις καί απαιτή-σεις πράγμα πού συνδέεται μέ ηύξημένα επίπεδα εκπαιδεύ-σεως σέ όλα τά κλιμάκια τής ναυτικής ιεραρχίας καί νέες μορφές έργασίας μέσα στα πλοία.

Έξεφράσθη ή έλπίδα ότι τό Κράτος θά δώσει τήν επιβαλ-λομένη λύση στό χρονίζον θέμα του Ν.Α.Τ., μέ τήν επιχορή-γησή του από τόν Κρατικό Προϋπολογισμό καί τήν εξυγιάν-σή του, ώστε νά μπορέσει νά συνεχίσει τήν προσφορά του στους άπόμαχους ναυτικούς».

ΒΑΣΑΝΙΣΤΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

Ή σπουδή τών περισσοτέρων συνεται-ρων μας στην ΕΟΚ νά δημιουργήσουν θυγα-τρικά νηολόγια παρά τό γεγονός ότι όρισμέ-νοι από αυτούς δέν διαθέτουν αξιόλογη Ναυτιλία μας προβληματίζει από καιρό. Καί αϋτό επειδή δέν γνωρίζομε τί ακριβώς είναι εκείνο — πέρα από τήν δικαιολογημένη άλ-λωςτε προσπάθεια γιά τή βελτίωση τής άν-ταγωνιστικότητας τών πλοίων τους — πού κρύβεται πίσω από τήν τάση αϋτή. Γι' αϋτό φοβούμεθα. Φοβούμεθα ότι κάτι ετοιμάζε-ται σέ βάρος μας. Καί οι φόβοι μας γίνονται πολυ μεγάλύτεροι επειδή ανάλογους φό-βους εκπράζουν μερικοί από τους πιο δι-ορατικούς ανθρώπους τής Έλληνικής Ναυτι-λίας οι όποιοι φοβούνται μήπως τελικά μεί-νουμε έξω του νυμφώνος.

ΝΑ ΠΡΟΤΙΜΟΥΝΤΑΙ

Ό χειρισμός μιας ιδιαίτερα λεπτής υποθέ-σεως ελληνόκτητου πλοίου από Έλληνα πού διευθύνει επιχείρηση πρακτορεύσεως πλοίων σέ χώρα του έξωτερικού ή όποια έτέ-θη πρόσφατα ύπ' όψει μας μας υποχρεώνει νά άπευθύνουμε άπερίφραστα τή σύσταση γιά τή χρησιμοποίηση τών υπηρεσιών τών Έλλήνων τής διασποράς πού διαθέτουν ό-μως καί τά άπαραίτητα προσόντα καί πρωτί-τως βαθύτατη γνώση του αντικειμένου τους, συνέπεια καί έντιμότητα.

Έχομε δεσμευθεί νά μόν άναφέρουμε λε-πτομέρειες γιά τή συγκεκριμένη υπόθεση, αϋτό όμως δέν μας έμποδίζει νά πούμε ότι μόνον ένας ιδιαίτερα πεπειραμένος Έλλη-νας καί μέ ιδιαίτερα εξειδικευμένες γνώσεις

θά μπορούσε νά προχωρήσει στους χειρι-σμούς πού έγιναν καί είχαν ως αποτέλεσμα όχι μόνον τή διάσωση — κυριολεκτικά καί μεταφορικά — ενός ελληνόκτητου πλοίου αλλά καί τήν ώφέλεια καί άλλων ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ

Θέλομε νά ελπίζομε ότι πολλοί άσυρμα-τιστές καί κυρίως οι νέοι πού ένδιαφέρονται νά συνεχίσουν τό ναυτικό επάγγελμα θά σπεύσουν νά έπωφεληθούν από τήν πρότα-ση του Ύπουργείου νά τους χορηγήσει δι-πλωμα άξιωματικού γεφύρας ή, ένδεχομέ-νως, καί άλλη ειδικότητα.

Ή πρόταση — μία πολύ σωστή, κατά τήν αντίληψη μας κίνηση — διατυπώθηκε έν ό-ψει τών τεχνολογικών εξελίξεων στις έπικοι-νωνίες τών πλοίων, τό Ύπουργείο δέ ζήτησε από τήν οικεία επαγγελματική Ένωση νά του γνωστοποιήσει τήν ύπαρξη σχετικού έν-διαφέροντος από τά μέλη τής καθώς καί τήν ένδεχομένη ύπαρξη ένδιαφέροντος γιά άλ-λες ειδικότητες.

Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Δέν συμμεριζόμαστε καθόλου τίς έλπίδες του ΟΤΕ ότι μέ τόν νέο σταθμό υπερβραχέ-ων του Αιγάλεω πού άναμένεται νά λει-τουργήσει έντός του 1989 θά καλυφθούν πλήρως οι άνάγκες τών ναυτιλιακών επιχεί-ρησεων γιά τήν άμεση έπικοινωνία μέ τά πλοία τους πού βρίσκονται στην εύρύτερη λιμενική περιοχή του Πειραιώς. Ή μοναδική λύση είναι κατά τήν αντίληψη μας ή χρησιμο-ποίηση τών VHF, αλλά οι μανδρίνοι του

ΟΤΕ αλλά καί τής άρμόδιας Διευθύνσεως του Ύπουργείου Συγκοινωνιών δέν κατόρ-θωσαν νά βρουν λύση γιά τή χρέωση παρά τό γεγονός ότι από τό Ύπουργείο Ναυτιλίας είχε υποδειχθεί ή έφ' άπαξ χρέωση. Έτσι ό ΟΤΕ — καί κατ' επέκταση καί ό τόπος — έχα-σε έκτομμήρια δολάρια μέ τά όποια θά μπορούσε νά είχε προωθήσει τή βελτίωση τής γενικότερης τηλεπικοινωνιακής έξυπη-ρετήσεως τής Ναυτιλίας. Καί όχι μόνον αϋτό αλλά ό ΟΤΕ ύποβλήθηκε καί σέ δαπάνες ά-γνώστου ύψους σέ μας τους ταπεινούς γιά τή δημιουργία του σταθμού του Αιγάλεω ό ό-ποιος καί άν άκόμη δεχθούμε ότι θά έξυπη-ρετήσει τίς άνάγκες τών ναυτιλιακών επιχεί-ρησεων του Πειραιώς δέν θά μπορεί νά προ-σφέρει τήν παραμικρή ύπηρεσία στα άλλα λιμάνια (Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Βόλο, Ήρά-κλειο, Πύλο κλπ.) καί οι άνθρωποι εκεί θά έ-ξακολουθήσουν νά παιδεύονται γιά νά εξα-σφαλίσουν τήν έπικοινωνία πού είναι άπα-ραίτητη γιά τή δουλειά τους.

ΣΥΜΦΩΝΗ ΚΑΙ Η ΠΝΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΣΤΟ

Ή διοίκηση τής Ναυτικής Όμοσπονδίας γνωστοποίησε στό Ύπουργείο τή συμφωνία τής γιά τήν άναστολή τής ισχύος τής ειδικής συλλογικής συμβάσεως γιά τόν Περσικό μέ τήν άφρεση ότι θά τίθεται αϋτόματα σέ έφαρ-μογή σέ περίπτωση επαναλήψεως τών έ-χθροπραξιών.

Κάλλιο άργά, λοιπόν, άλλωςτε δέν ύπαρ-χει αϋτή τή στιγμή λόγος ισχύος τής ειδικής συμβάσεως δεδομένου ότι καί οι άσφαλιστι-κές εταιρίες, όπως γνωστοποίησε τό προε-νικό λιμεναρχείο Λονδίνου, έπαυσαν νά επι-βάλουν πρόσθετα άσφάλιστρα γιά τόν Περ-

σικό, εκτός από μία όρισμένη περιοχή στον
μυχό του Κόλπου.

Στή σχετική γνωστοποίηση του προξενι-
κού λιμεναρχείου Λονδίνου αναφέρονται
συγκεκριμένα τα εξής:

"Όπως μας πληροφόρησαν εγγράφως οι
ασφαλιστικές εταιρίες Λονδίνου (Bermuda
Mutuality Ltd.) έπαυσαν από 11.2.89 να επι-
βάλουν πρόσθετα ασφάλιστρα (Additional
Premium) στον Άραβικό Κόλπο, με εξαίρεση
τό Ιράν και τό Ιράκ βορείως των 29 μοιρών
και 45 πρώτα.

Εξακολουθεί όμως να παραμένει χαρα-
κτηρισμένη ως επικίνδυνη η περιοχή βο-
ρείως των 24 μοιρών (Designated Additional
Premium Area) και θά ξαναεπιβληθούν (πλή-
ρη) πρόσθετα ασφάλιστρα στα πλοία που
πλέουν σ' αυτήν, εάν ξαναρχίσουν έχθρο-
πραξίες και υπάρχουν απώλειες ή ζημιές
πλοίων από νάρκες.

Η συνέχιση της επιβολής προσθέτων α-
σφαλιστρών, βορείως των 29 μοιρών, περι-
λαμβάνει τό Bandar Khomeini βορείως του
Ιράκ (Shatt al Arab).

ΟΡΘΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Ορθότατες υπήρξαν οι επισημάνσεις του
προέδρου και των μελών της Έκτελεστικής
Επιτροπής της Ίντερκάργκο, κατά τη πρό-
σφατη συνάντησή τους ως προσκεκλημένοι
της Ολλανδικής εταιρίας μέλους Βάν Όμ-
μερεν στο Ρόττερνταμ, σχετικά με την αύξη-
ση που παρατηρείται στον ρυθμό νέων πα-
ραγγελιών πλοίων ξηρού φορτίου.

Ο πρόεδρος της Ίντερκάργκο κ. Άριστο-
μένης Καραγεώργης υπενθύμισε στους πα-
ρευρισκομένους ότι είναι άκρως πολύ νωπές
οι μνήμες από τα σφάλματα του παρελθόν-
τος και υπογράμμισε ότι η βελτίωση που πα-
ρατηρείται στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου
τά τελευταία δύο χρόνια είναι αποτέλεσμα
της αποφυγής νέων ναυπηγήσεων και της
διαλύσεως αρκετών παλαιών πλοίων.

Χαρακτηριστικά, και πολύ σωστά, ο κ. Κα-
ραγεώργης επισήμανε ότι κάθε νέα παραγ-
γελία πρέπει να στηριχθεί σε προβλέψεις
για την ναυλαγορά του 1990-91, πράγμα τε-
λείως ανέφικτο αυτή τη στιγμή και σύστησε
στά μέλη του Οργανισμού να προτιμήσουν

επενδύσεις σε καλύτερα μεταχειρισμένα
πλοία.

ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΦΟΡΤΗΓΟ

Η Έλληνική Πολιτεία και εν προκειμένω
τό Υπουργείο Ναυτιλίας αν ενδιαφέρεται
πραγματικά για τη διατήρηση και την υπαρ-
ξη του ελληνικού μεσογειακού πλοίου οφεί-
λει να λάβει σοβαρά υπ' όψη τις επισημάν-
σεις που έκανε κατά τη γενική συνέλευση
των μελών της Ένώσεως Έφοπλιστών Με-
σογειακών Φορτηγών Πλοίων ό επανεκλε-
γείς πρόεδρός της κ. Σπ. Άλεξανδράτος.

Τό πρώτιστο πρόβλημα είναι η ανανέωση
του στόλου των μεσογειακών φορτηγών και
γι αυτό έχουν γίνει συγκεκριμένες προτά-
σεις χωρίς όμως να υπάρξουν αποτελέσμα-
τα μέχρι τη στιγμή. Χωρίς όμως αποτέλεσμα
έμειναν και οι επανειλημμένες υπομνήσεις:

Πρώτο, για τον καθορισμό μίνιμουμ εξα-
μηνης διάρκειας ναυτολογήσεως των ξένων
ναυτικών που ναυτολογούνται στα μεσο-
γειακά φορτηγά επειδή δεν προσφέρονται
Έλληνες.

Δεύτερο, για τη μείωση του κατωτάτου ό-
ριου χωρητικότητας πλοίων από 1.000 σε
500 τόν. γκρός για την υπαγωγή στις διατά-
ξεις των νόμων 89, 378, 27 και 814 των ναυτι-
λιακών εταιριών που διαχειρίζονται πλοία
της ανωτέρω χωρητικότητας.

Τρίτο, για την επίτευξη της εκκαθαρίσε-
ως από τό ΝΑΤ των ληξιπρόθεσμων ναυτο-
λογίων καθώς και την κατά προτεραιότητα
εκκαθάριση των ναυτολογίων των πλοίων
που διαγράφονται από τό εθνικό νηολόγιο
λόγω πωλήσεως, αλλαγής σημαίας, βυθίσε-
ως ή διαλύσεως.

Τέταρτο, για τον εκσυγχρονισμό των έλ-
ληνικών λιμένων και τη βελτίωση της ναυτι-
λιακής υποδομής.

Πέμπτο, για την αποτροπή της επιβολής
συνεχών και δυσανάλογων αυξήσεων των
τελών και δικαιωμάτων των διαφόρων όργα-
νισμών με τό πρόσχημα αυξήσεις μισθών
των εργαζομένων.

Είναι ανάγκη να αντιληφθούν όλοι ότι η έ-
πιβίωση του ελληνικού μεσογειακού φορτη-
γού αποτελεί εθνική αναγκαιότητα.

Η ΣΦΡΑΓΙΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΩΝ

Κατά την ταπεινή μας αντίληψη, η σύστα-
ση του Υπουργείου προς τους ναυτικούς
μας να ζητούν από τις υπηρεσίες έλέγχου
διαβατηρίων να τους σφραγίζουν τά διαβα-
τήρια ή τά ναυτικά τους φυλλάδια σε κάθε έ-
ξοδο ή είσοδό τους για να αποφεύγουν μελ-
λοντική του ταλαιπωρία κατά τη θεώρηση
των πιστοποιητικών θαλάσσιας υπηρεσίας
δέν εξυπηρετεί κανένα πρακτικό σκοπό, ού-
τε και παρέχει τό παραμικρό εγγύριο και τό
μόνο που απομένει είναι τό φόρτωμα των
πολιτών — και εν προκειμένω των ναυτικών
— με φροντίδες που είναι της αποκλειστικής
άρμοδιότητας του Κράτους.

Τό ζήτημα ανέκυψε μετά την κατάργηση
της σφραγίσεως των διαβατηρίων και των
άλλων ταξιδιωτικών εγγράφων από τις ύπη-
ρεσίες έλέγχου διαβατηρίων των κρατών με-
λών της ΕΟΚ. Τό καλό μας Υπουργείο, λοι-
πόν, έπειδή από τη σχετική κοινοτική ρύθμι-
ση προβλέπεται ότι μπορεί να γίνει κατ' εξαί-
ρεση σφράγιση διαβατηρίου έφ' όσον τόυτο
ζητηθεί από τον ενδιαφερόμενο για την έξυ-
πηρέτηση των συμφερόντων του και επειδή
πρίν από τη ρύθμιση αυτή κατά την επικύρω-
ση των πιστοποιητικών θαλάσσιας ύπηρε-
σίας έλεγχόταν ό χρόνος είσοδου - έξοδου
των ναυτικών σάν αποδεικτικό στοιχείο
πραγματοποιήσεως της ναυτολογήσεως,
συνιστά στους ναυτικούς μας να ζητούν τη
σφράγιση των διαβατηρίων ή των ναυτικών
τους φυλλαδίων. Καί αυτό τη στιγμή που ύ-
πάρχει μία πολύ άπλη λύση, ή λύση να θεω-
ρούνται τά «ντισάρτσια» μόνο από τά προξε-
νικά λιμεναρχεία ή από την αρμόδια ύπηρε-
σία του λιμεναρχείου Πειραιώς υπό τις
προϋποθέσεις που θέτει παλαιότερη έγκύ-
κλιος του ΥΕΝ, ένα αντίτυπο της όποιας πρέ-
πει να χορηγείται από τό ΓΕΝΕ σε κάθε ναυ-
τικό που παίρνει άδεια αναχωρήσεως για
ναυτολόγηση σε πλοίο με ξένη σημαία που
δέν είναι συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ ώστε οι
ναυτικοί μας να φροντίζουν να εφοδιάζονται
μέ τά απαιτούμενα δικαιολογητικά κατά τη
διάρκεια της ύπηρεσίας τους στο πλοίο —
πρόκειται για άπλά προγράμματα, άρκει να
ζητηθεί ή γνώμη των ειδημόνων που εν προ-
κειμένω είναι οι αρμόδιοι άρχιπλοίαρχοι των



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 - Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine
22 Gardiner Street
Durban 4001
South Africa
Telex: 6-22673
Telegrams: RENIFORM
Telephone: 3047965
Fascimile: 3047341

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

ναυτιλιακών εταιριών οι οποίοι επιπροσθέτως μπορούν να δώσουν και άλλες ιδιαίτερα χρήσιμες πληροφορίες γύρω από όλα τα θέματα που αφορούν το συγκεκριμένο πρόβλημα.

ΓΕΓΟΝΟΣ ΤΟ 5%

Με απόφαση του 'Αναπληρωτή 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. 'Αντώνη Ντεντιδάκη, την οποία συνυπέγραψε και ο 'Υπουργός Οικονομικών κ. Δημ. Τσοβόλας, αυξάνεται κατά 5% η σύνταξη των πλοιάρχων και Α' μηχανικών.

Με την αύξηση αυτή, που θα ισχύει από τη δημοσίευση της απόφασης στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ικανοποιείται το πάγιο αίτημα των συνταξιούχων πλοιάρχων και Α' μηχανικών που μέχρι τώρα εισέπρατταν τό 63% του μισθού εν ενεργεία ναυτικού, σε αντίθεση με τις άλλες τάξεις των ναυτικών, που εισπράτουν τό 80% μέχρι και τό 110%.

'Επί πλέον, ο κ. Ντεντιδάκης υποσχέθηκε σε εκπροσώπους των συνταξιούχων ότι θα αυξηθεί σταδιακά τό ποσοστό της συντάξεως μέχρις εκείνης του 80% του εν ενεργεία μισθού.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΤΟ ΚΕΑΝ

'Επιτέλους: 'Από τόν 'Αναπληρωτή 'Υπουργό Ναυτιλίας κ. 'Αντώνη Ντεντιδάκη υπεγράφη στις 24 Φεβρουαρίου ή απόφαση με την οποία ενεργοποιείται τό Κεφάλαιο 'Επικουρικής 'Ασφαλίσεως Ναυτικών, θά αρχίσει δηλαδή ή καταβολή επικουρικής συντάξεως σε εκείνους που έχουν τις ανάλογες προϋποθέσεις.

Σύμφωνα με την απόφαση ή οποία εστάλη ήδη γιά δημοσίευση στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και θά κυρωθεί μεταγενέστερα με νόμο, οι προϋποθέσεις γιά τη θεμελίωση δικαιώματος επικουρικής συντάξεως είναι:

- Νά έχει συνταξιοδοτηθεί ο ναυτικός.
- Νά έχει συντάξιμο χρόνο επικουρικής ασφάλισης τουλάχιστον 15 χρόνια γιά τόν όποιο νά έχουν ολοσχερώς καταβληθεί οι εισφορές μας 5ετίας, ενώ γιά τόν υπόλοιπο

χρόνο (10ετία) δίνεται ή δυνατότητα εξαγοράς με την καταβολή του 1/4 έφ' άπαξ και του υπολοίπου σε 72 μηνιαίες δόσεις. Στην περίπτωση που ή εξαγορά της 10ετίας γίνει έφ' άπαξ εντός διμήνου παρέχεται έκπτωσης 10%.

• Νά υποβληθεί από τόν ενδιαφερόμενο σχετική αίτηση.

'Η απόφαση προβλέπει επίσης τό ύψος της μηνιαίας εισφοράς γιά την εξαγορά σε ποσοστό 4% επί του μισθού που προβλέπεται από τη Συλλογική Σύμβαση 'Εργασίας κατά τό χρόνο έναρξης της εξαγοράς ενώ, όπως διευκρίνισε ο κ. Ντεντιδάκης, στό μέτρο αυτό υπάγονται και όσοι ναυτικοί συνταξιοδοτήθηκαν πριν από τό 1981, ενώ όσες αιτήσεις έχουν υποβληθεί μέχρι σήμερα θεωρούνται ότι έχουν υποβληθεί στις 31.1.89.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Καλύτερη και ευρύτερη συνεργασία της Σοβιετικής και της 'Ελληνικής Ναυτιλίας επιθυμούν οι Σοβιετικοί. 'Η επιθυμία εξέφρασε από τόν εν 'Αθήναις Σοβιετικό πρεσβευτή κ. 'Ανατόλι Σχουσάρ κατά τη διάρκεια επίσκεψής του στην 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, στις 6 Μαρτίου, όπου είχε ενημερωτική συζήτηση επί ναυτιλιακών θεμάτων με τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη και τούς 'Αντιπροέδρους κ.κ. Στ. Νταϊφά και Γιάννη Γκούμα. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, ή συζήτηση επικεντρώθηκε σε θέματα διμερών ναυτιλιακών σχέσεων καθώς και σε θέματα που αφορούν τη Σοβιετική Ναυτιλία και τη Ναυτιλία της ΕΟΚ, που, όπως είναι εύνοητο, ενδιαφέρει ιδιαίτερα τούς Σοβιετικούς.

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

'Η άργία της Καθαρής Δευτέρας και ή πολύωρη διακοπή του ήλεκτρικού ρεύματος λόγω του μπλάκ άουτ της Τρίτης προκάλεσαν καθυστέρηση στην κυκλοφορία του τεύχους της 15ης Μαρτίου γιά την οποία ζητούμε συγγνώμη από τούς αναγνώστες.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

Καθ' ή δέδηλωση ο 'Υφυπουργός της 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Τζήφος «σταθμόν εις τά ναυτικά πράγματα της 'Ελλάδος και ιδιαίτερος εις τάς θαλασσίας συγκοινωνίας μας άποτελεί άναμφισβητήτως ο δημοσιευόμενος νόμος «περί τρόπου έκμεταλλεύσεως των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών».

— Μετεβιβάσθησαν από την «'Ακτοπλοϊαν της 'Ελλάδος Α.Ε.» εις την νεοϊδρυτον εταιρίαν «'Ελληνικά Μεσογειακά Γραμμά Α.Ε.» τά επιβατηγά άτμόπλοια ΙΩΝΙΑ, 1978 τ. γκρός αντί 24.024.000 δραχμών, ΘΡΑΚΗ, 1532 τόν. γκρός αντί 8.736.000 δραχμών, ΑΝΔΡΟΣ, 2.067 τόν. γκρός αντί 13.104.000 δραχμών και ΑΤΤΙΚΗ, 2.561 τόν. γκρός αντί 7.644.000 δραχμών.

— Τό α/π «Μαρούκω Πατέρα» αποπλεύσαν εκ Σάν Νικολάς με 7.275 τόν. άραβοσίτου δι' Εύρώπην προσήραξεν εις τό χιλιόμετρον 65 του ποταμού παρά τό Σάν Πέντρο. Τό πλοϊον άνειλκύσθη με την ύψωσιν των ύδάτων άνευ βοηθείας και έξηκολούθησε τόν πλοϊον του.

— Παρήγορον βελτίωσιν, τοπικήν όμως και ουχί γενικωτέρας επιδράσεως, έσημείωσε τάς τελευταίας ήμέρας του παρελθόντος δεκαπενθημέρου, ή ναυλαγορά. 'Η υπό της 'Αργεντινής Κυβερνήσεως έφαρμοσθεΐσα μικρά υποτίμησις των τιμών των σιτηρών έπέφερε την άμεσον ζήτησιν χωρητικότητος εκ της άργούσης εις τό Πλέϊτ.

— 'Εναυλώθη τό α/π «Λύρας» εκ Μπάχιας Μπλάνκας 6.700 τόν. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 23/9, γενικώς 'Αγγλίαν 24/-, 'Αμβέρσαν ή Ρότερνταμ 23/3, όψιόν δι' 'Αμστερνταμ 23/6, άμεσος φόρτωσις.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 198/15.3.1939)

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΜΝΗΜΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ

Τού κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Συμπληρώνονται τήν Κυριακή 19 Μαρτίου 50 χρόνια από τον θάνατο του ιδρυτή των «Ναυτικών Χρονικών» για τον οποίο γράφει σήμερα, σάν ένα είδος μνημοσύνου, ο σεβαστός πρεσβύτες και προσωπικός του φίλος κ. Μιχαήλ Καραγεώργης:

Ενθυμούμαι ή νήσος Σύρος μετά τόν Α' Παγκόσμιο Πόλεμο ήτο καί κέντρο ναυτιλιακών επιχειρήσεων καί τούτο διότι εκεί αξιόλογοι έφοπλιστάι είχαν εγκαταστήσει τά γραφεία των, υπήρχε δέ καί γαιανθρακεμπορικός σταθμός.

Τό έτος 1930 έξερράγη διεθνής οικονομική καί συνάμα ναυτιλιακή κρίσις καί τά πλοία έζήτουν καταφύγιο διά παροπλισμόν, έπρωτίμουν δέ τόν λιμένα τής νήσου από τήν όποια κατήγετο ό πλοιοκτήτης ή είχαν εγκαταστήσει τά γραφεία του.

Είς Σύρον είχαν καταφύγει περί τά είκοσι ποντοπόρα πλοία τών 8-9.000 τόννων, είχαν δέ δέσει πρυμνήσια, τό ένα πλάι στό άλλο. Δέος κατελάμβανε τούς κατοίκους τής Σύρου καί μάλιστα τήν νύκτα όταν έβλεπαν τόσα πλοία άεργα — άφωνα — άκίνητα ώς νά ήτο τό νεκροταφείον των.

Τότε ό Μητσός Κωττάκης, γνήσιος Συριανός, συνέλαβε τήν ιδέα τής έκδόσεως δεκαπενθήμερου περιοδικού, όνομάσας αυτό «Ναυτικά Χρονικά» γιά νά παρέχει πληροφορίας περί τής ναυλαγοράς είς τούς Έφοπλιστάς, Έπιχειρηματίας καί γενικώς είς τούς άσχολουμένους μέ τήν Ναυτιλία. Τό έξέδιδε χειρόγραφοι καί τό άπέστειλε είς όσον τό δυνατόν περισσότερους ένδιαφερομένους.

ΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

Άς ήσυχάσουν όλοι εκείνοι πού άνησυχούν γιά τήν καθυστέρηση πού σημειώνεται στην όριστική έκκαθάριση τών ναυτολογίων: Τό NAT, σύμφωνα μέ πληροφορίες τής «Ναυτεμπορικής», «προκειμένου νά προβεί στην τελική έκκαθάριση τών ναυτολογίων των πλοίων, μετά τήν έφαρμογή τών διατάξεων του άρθρου 2, παράγραφος II, του Νόμου 1711/87, ζήτησε από τίς έφοπλιστικές ένώσεις νά όρίσουν εκπροσώπους τους στην υπό σύσταση έπιτροπή γιά τή συζήτηση του θέματος τής έκκαθάρισης τών ναυτολογίων»!

Αυτή, βέβαια, είναι ή εύθυμη πλευρά του θέματος. Γιατί υπάρχει καί ή σοβαρή, γιά τήν όποια όμως οι υπεύθυνοι φαίνεται ότι δέν δίνουν ούτε τσακιστή δεκάρα, χωρίς, δυστυχώς, νά έγκληθούν καί νά λογοδοτήσουν μέχρι τώρα γιά τήν όλιγωρία τους πού είχε (καί εξακολουθεί νά έχει) δυσμενείς έπιπτώσεις στό έθνικό νηολόγιο, παρά τίς έπίμονες καί άλλεπάλληλες επί του προκειμένου έπισημάνσεις τών «Ναυτικών Χρονικών» — τό NAT μέ τά τερτίπια τών διοικούντων, πού σέ όρισμένες μάλιστα περιπτώσεις έφθασαν (υπό τό πρόσχημα ότι έτσι προαπρίζουν τά συμφέροντα του Ταμείου) καί στό σημείο νά άμφισβητούν αυτή τήν ίδια τήν έγκριτική πράξη φαντάζει από καιρό στό χώρο τής Ναυτιλίας σάν έχθρός πού πρέπει, όσο μπορείς, νά τόν άποφύγεις καί νά μην έχεις τήν παραμικρή συναλλαγή μαζί του.

• Άναγνώστης ό όποιος έθεσε ύπ' όψει μας τήν προαναφερθείσα πληροφορία τής «Ναυτεμπορικής» μάς έπισήμανε καί τά εξής:

Πέρα από τό άτοπο νά κατακρατούνται

τά πλοία ήρχισαν σιγά-σιγά νά λύνουν τά πρυμνήσια των τό έτος 1934. Τότε καί ό έκδότης τών χειρογράφων «Ναυτικών Χρονικών» μετέφερε τό γραφείο του είς τόν Πειραιά είς τόν όδόν Βασιλέως Κωνσταντίνου, όπου καί εγκατέστησε μηχανοκίνητον τυπογραφείον τό όποιο έν συνεχεία μετεφέρθη είς τό ιδιόκτητο κτίριο τής όδου Ντορά 77, εξακολουθήσας τήν έκδοσιν του περιοδικού μέ καλυτέραν εμφάνισιν καί πλουσιότερον περιεχόμενον είς πληροφορίας.

Τόν ένθυμούμαι εργαζόμενον από τής θης πρωϊνής, χειμώνα - καλοκαίρι, είς τό γραφείο του είς ό προσήρχετο από πολύ μακρινή άπόστασιν καί μέ τά τότε συγκοινωνιακά μέσα, τόν Διδόνυσον τής Άττικής.

Τήν 10ην πρωϊνήν καθ' ήμέρα περιήρχετο τά έφοπλιστικά γραφεία δίδων πληροφορίας καί λαμβάνων παρ' αυτών.

Μέ αυτόν τόν τρόπον κατηνάλωσε όλην του τήν ζωή μέχρι τής 19.3.1983 όπότεν κι άπεχώρησε από τήν ζωή. Παρέδωσε τά «Ναυτικά Χρονικά» είς αξιόλογα πρόσωπα ώς ό νύν διευθυντής των καί έγγονός του κ. Ρήγας - Κωττάκης, ό διευθυντής συντάξεως έμπειρος καί μέ πολύ άγάπη γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία παλαίμαχος δημοσιογράφος κ. Δ.Χ. Τσαπαλής καί οι είδικοί συνεργάται ώς ό ναύαρχος κ. Ξ. Άντωνιάδης κ.ά.

Η συνέχεια τής έκδόσεως, είς χιλιάδας άντίτυπα, τών «Ναυτικών Χρονικών» καί μάλιστα είς καλυτέραν εμφάνισιν καί πλουσιότερον περιεχόμενον έκπληροί τήν άνέκαθεν έπιθυμία του Μητσού Κωττάκη νά προσφέρει είς τήν Έλληνική Ναυτιλία καί διατηρεί τήν μνήμη του αιώνα.

σημαντικά ποσά από τό NAT επί χρόνια καί μάλιστα ώς άχρεωστίως καταβληθέντα καί νά έπιβαρύνονται ταυτόχρονα οι πλοιοκτήτριες εταιρίες γιά τίς έγγυητικές έπιστολές πού είναι ύποχρεωμένες νά καταθέσουν στό Ταμείο, από τή συστηματική καί μάλλον έσκεμμένη καθυστέρηση στην έκκαθάριση των ναυτολογίων είναι ένδεχόμενο νά ύπάρξουν καί δυσμενείς έπιπτώσεις σέ βάρος τών εκπροσώπων τών πλοίων πού είναι συνήθως άρχιπλοίαρχοι καί οι όποιοι σέ περιπτώσεις πού στό μεταξύ οι διαχειρίστριες εταιρίες έχουν διαλυθεί κινδυνεύουν είτε νά χάσουν τό σπίτι τους, είτε νά φυλακισθούν εάν προκύψουν χρεωστικά ύπόλοιπα κατά τήν τελική έκκαθάριση τών ναυτολογίων.

• Μιά καί μιλάμε γιά τό NAT:

— Άπό τηλεγράφημα του Άθηναϊκού Πρακτορείου Ειδήσεων προκύπτει ότι τό NAT δανείζεται πλέον καί από ξένες Τράπεζες, φυσικά μέ τήν έγγύηση πάντοτε του Έλληνικού Δημόσιου. Σύμφωνα, λοιπόν, μέ τό έν λόγω τηλεγράφημα παρασχέθηκε ή έγγύηση του Δημοσίου στις Τράπεζες National Westminster Bank καί Societe Generale γιά τή δανειοδότηση του NAT μέ 750 καί 350 έκατ. δρχάμες άντίστοιχα.

— Άκόμη περιμένουμε τή διευκρίνιση του νομικού συμβούλου του YEN γιά τό θέμα τής παραμονής στην ύπηρεσία του δικηγόρου του NAT κ. Νικ. Χαλκιά, ό όποιος κατά τήν άντίληψη πολλών ειδικών έπρεπε νά είχε άπομακρυνθεί από τό Ταμείο έδώ καί τρία χρόνια.

— Άκόμη περιμένουμε έπίσης νά μάθουμε τό όνομα του δικηγόρου ό όποιος είχε κάνει τά ταξιδιάκα στό Βανκούβερ.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ
ΤΟΥ 15θήμερου

Διαβάζοντας τή στήλη τών πρό 50 έτών ναυτιλιακών πραγμάτων, μπορούμε εύκολα νά άναπαραστήσουμε τό μέγεθος, τήν ισχύ καί τήν πρωτοκαθεδρία τής τότε βρεταννικής ναυτιλιακής αυτοκρατορίας. Σήμερα, μετά 50 χρόνια, ό Πρόεδρος του Συμβουλίου τών Βρεταννών Έφοπλιστών προβλέπει μέ μεγαυχολία ότι μέχρι τό 1992 ό βρεταννικός στόλος θά έλαττωθεί άκόμα κατά τό ένα τέταρτο τής δύναμώς του. Καί θυμάται μέ συγκίνηση ότι πρό 40 μόλις έτών ό βρεταννικός στόλος έξασφάλιζε όλες τίς γραμμές τής αυτοκρατορίας μέ πλοία ναυπηγημένα έξοπλισμένα καί έπανδρωμένα στη Μ. Βρεταννία, ένώ σήμερα δέν διαθέτει παρά μερικά έκατομμύρια τόννων, εκ τών όποιών τά δύο τρίτα είναι νηολογημένα εκτός τής χώρας. Μέ ένα τέτοιο στόλο, συμπεραίνει, ή έπιρροή μας στις παγκόσμιες μεταφορές έχει εξαφανισθεί καί στις διαπραγματεύσεις τών διεθνών όργάνων ή φωνή μας δέν είναι παρά μία άπλή φωνή άνάμεσα στις τόσες άλλες.

Άναφερόμενος τέλος στό ζωτικό ρόλο πού παίζει ό έμπορικός στόλος στην στήριξη του Πολεμικού Ναυτικού στα πλαίσια του NATO, καταλήγει μέ τήν άπαισιόδοξη διαπίστωση ότι «χωρίς ένα ύγιή έμπορικό στόλο, μέ καλώς εκπαιδευμένα πληρώματα, ή χώρα δέν θά μπορέσει νά στηρίξει καί νά έπαρκέσει στις άνάγκες τής βιομηχανίας καί του πληθυσμού σέ περίπτωση γενικότερης κρίσεως ή παρατεταμένου πολέμου».

ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ

Γράψαμε στό προηγούμενο τεύχος γιά τήν έπικείμενη άποχώρηση του Γεν. Γραμματέα του IMO κ. Chandrika Prusar Srivastava στό τέλος Δεκεμβρίου του 1989. Άξίζει όμως άκόμα νά μεταφέρουμε μερικά ένδιαφέροντα σημεία από τήν άποχαιρετιστήρια έπιστολή τήν όποία ό Ινδικής καταγωγής Γεν. Γραμματέας άπηύθυνε προς τόν Πρόεδρο του Διοικ. Συμβουλίου του Όργανισμου.

«Οπως γνωρίζετε, γράφει στην έπιστολή του, ή παραμονή μου στη θέση του Γεν. Γραμματέα θά μπορούσε νά άνανεωθεί. Ύστερα όμως από ώριμη σκέψη άπέφασσα νά μην ζητήσω αυτή τήν παράταση, γιατί πιστεύω ότι όταν θά λήξει ή θητεία μου θά πρέπει νά άποχωρήσω από τήν ύπηρεσία αυτή του Όργανισμου καί ένας νέος Γ. Γραμματέας νά άναλάβει νά συνεχίσει τό έργο». Στη συνέχεια έκφράζει τήν εύγνωμοσύνη του προς όλα τά μέλη του IMO στό Βορρά καί τό Νότο, στην Άνατολή καί τή Δύση γιά τή συμπαράσταση καί τήν κατανόηση καί εύχαριστεί θερμά τούς συνεργάτες του στη γραμμάτεια του Όργανισμου «χάρη στην προσήλωση τών όποιων ή εργασία στη μοναδική αυτή οικογένεια υπήρξε ένα σπάνιο προνόμιο». Καί ή έπιστολή καταλήγει: «Ήρθα στον Όργανισμό τόν Ίανουάριο του 1974 μέ σκοπό νά ύπηρετήσω μέ άυταπάνηση τίς ιδέες του. Προσπάθησα πάντα νά τηρήσω όσο

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε,
ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού
σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ!
Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.

μπορούσα αυτή την υπόσχεση και θα συνεχίσω μέχρι την τελευταία ημέρα της αποστολής μου να παρέχω τις υπηρεσίες μου με την ίδια αυτή αφοσίωση που αποτελεί το υπέροχο πνεύμα του IMO».

«Αξία λόγια ενός αξιού λειτουργού που προσέφερε ανεκτίμητο έργο στην υπόθεση της παγκόσμιας ναυτιλίας».

ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΖΩΗΣ

Σύμφωνα με τη στατιστική του Λούδς Ρέτ-ζιστερ οι απώλειες ανθρώπινων ζωών κατά το έτος 1987 ήταν οι περισσότερες που έχουν αναφερθεί στο θαλάσσιο τομέα σε περίοδο ειρήνης. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι σε μία και μόνη περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ο αριθμός των απωλεσθέντων κάλυψε το 80% του συνόλου. Πρόκειται για το ναυάγιο του «Dona Paz» στις Φιλιππίνες που κόστισε τη ζωή 3.132 ανθρώπων. Η δεύτερη σε μέγεθος καταστροφή ήταν του φέρυ-μπώτ «Herald of Free Enterprise» το οποίο ανατράπηκε λίγο έξω από το λιμάνι του Ζημπράγκε παρασύροντας στο θάνατο 193 επιβάτες.

Αντιθέτως πολύ χαμηλότερος είναι ο αριθμός των ολικών απωλειών πλοίων. Ο αριθμός αυτός δεν υπερέβη τα 219 σκάφη 1,3 εκατ. τον. γκρός και είναι ο μικρότερος από το 1961. Σημειώτεον ότι το 1986 το συνολικό τοννάζ των ολικών απωλειών ήταν ακριβώς το διπλάσιο. Στα γεγονότα του πολέμου του Κόλπου οφείλεται η απώλεια οκτώ πλοίων 324.777 τον. γκρός, που αντιστοιχούν προς το 25% του συνόλου. Το μεγαλύτερο πλοίο που χάθηκε το 1987 ήταν το «Lady A.» των 114.086 τον. γκρός το οποίο επλήγη στα ύδατα του Περσικού Κόλπου.

ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΟΚΤΩ ΧΡΟΝΙΑ

Υστερα από οκτώ ολόκληρα χρόνια δόθηκε στη δημοσιότητα το πόρισμα των ανακρίσεων για την εξαφάνιση του βρετανικού φορτηγού πλοίου «Derbyshire», που χάθηκε αυτόν τον Σεπτέμβριο του 1980 στον βορειοανατολικό Ειρηνικό στο ταξίδι του μεταξύ Καναδά και Ιαπωνίας.

Ένα μήνα μετά το συμβάν, η επίσημη έρευνα δεν είχε καταλήξει σε κανένα συμπέρασμα έλλειψε αποδεικτικών στοιχείων. Στην επόμενη πενταετία, οι αρμόδιες υπηρεσίες προχώρησαν στην έρευνα της κατασκευαστικής δομής του σκάφους με βάση τα ένδεχόμενα ελαττώματα όμοιου πλοίου, αλλά και πάλι χωρίς αποτέλεσμα. Στο τέλος του 1986 η υπόθεση περιήλθε στην τακτική

ανάκριση μέχρι τον Μάιο του 1988.

Σύμφωνα λοιπόν με το πόρισμα που δόθηκε στη δημοσιότητα, το «Derbyshire» 169.000 τον. d.w. ανήκον στην εταιρία Bibby Line του Λίβερπουλ, είχε ναυπηγηθεί στα βρετανικά ναυπηγεία του Swan Hunter και πήρε την ανώτατη κλάση του βρετανικού νηογνώμονα. Στο μοιραίο ταξίδι του μετέφερε φορτίο συμπεπυκνωμένου σιδηρομεταλλεύματος. Η απώλειά του θεωρήθηκε ως μία από τις σοβαρότερες απώλειες του βρετανικού ναυτικού, δεδομένου ότι χάθηκαν 43 άτομα. Το σκάφος ήταν ναυπηγημένο με όλους τους κανόνες και με αναγνωρισμένη ποιότητας υλικά, η δέ κατανομή του φορτίου και της στοιβασίας του ήταν σύμφωνα με τις διατάξεις. Περιέπεσε στο πιο επικίνδυνο τμήμα του τυφώνα Orchid. Οι πιθανότητες ναυαγίου από κάμψη του σκάφους είναι άσθενείς καθώς και η αποκοπή του. Απίθανη επίσης θεωρείται η αιφνίδια καταστροφή των καλυμμάτων των κυττών και η κατάκλυση των κυττών. Τελικά φαίνεται — χωρίς να υπάρχουν αποδείξεις — ότι το πλοίο ανετράπη λόγω κατασκευαστικού ελαττώματος ή/και από μετατόπιση του φορτίου.

ΤΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Όπως είναι φυσικό ο μέσος Έλλην πολίτης αγνοεί πάρα πολλά πράγματα γύρω από τη σύγχρονη ευρωπαϊκή οργάνωση. Μεταξύ αυτών είναι και το θέμα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων επί των οποίων σημαντικό ρόλο παίζουν τα νομοθετημένα όργανα, όχι της ΕΟΚ, αλλά του Συμβουλίου της Εύρωπης.

Η Ευρωπαϊκή σύμβαση των δικαιωμάτων του ανθρώπου τέθηκε σε ισχύ τον Σεπτέμβριο του 1953 και έχει επικυρωθεί από τα 21 κράτη-μέλη του Συμβουλίου της Εύρωπης.

Η σύμβαση αυτή έχει θεσμοθετήσει δύο ιδιαίτερα όργανα: Την Ευρωπαϊκή Έπιτροπή και το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, τα οποία έχουν επιφορτισθεί με τη διασφάλιση του σεβασμού από τα συμβαλλόμενα κράτη των ανθρωπίνων δικαιωμάτων που καθιερώνει η σύμβαση.

Σύμφωνα λοιπόν με τις διατάξεις της Συμβάσεως κάθε άτομο που θεωρεί ότι ένα κράτος-μέλος παραβιάζει τα δικαιώματά του, μπορεί να προσφύγει στην Ευρωπαϊκή Έπιτροπή Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (Γραμματεία Έπιτροπής. BP 431 R6. Στρασβούργο 67006. Γαλλία). Η Έπιτροπή συγκροτείται από 21 εκπροσώπους των αντιστοίχων συμβαλλομένων κρατών. Αν κρίνει ότι η προσφυγή είναι παραδεκτή, αν δηλαδή αφορά δικαίωμα κατοχυρωμένο από τη Σύμβαση και αν ο προσφεύγων έχει εξαντλήσει τα ένδικα μέσα που του παρέχει η νομοθεσία του κράτους του, εξετάζει την υπόθεση σε βάθος και τίθεται στη διάθεση των ενδιαφερομένων μερών για επίτευξη φιλικού διακανονισμού. Αν ο συμβιβασμός αποτύχει διαβιβάζει την έκθεσή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων το οποίο συγκροτείται από επτά δικαστές και αποφασίζει κατά πλειοψηφία όριστικά και αιτιολογημένα. Τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν υποχρέωση να συμμορφώνονται προς τις αποφάσεις του.

Σημειώνεται ότι κράτη μέλη είναι όλες οι 21 χώρες της Εύρωπης, εκτός των χωρών του Ανατολικού μπλόκ. Εξάλλου κατοχυρωμένα ανθρωπίνων δικαιώματα από τη Σύμβαση είναι: η απαγόρευση βασανιστηρίων, η υποχρεωτική εργασία, η φυσική ελευθερία, η χρηστή δίκη, η ιδιωτική ζωή, η ελευθερία συνδικαλισμού και εκφράσεως, το δικαίωμα ιδιοκτησίας και εκπαίδευσής.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Ο «ΛΕΩΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ»

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Πρόσφατα ένας Σκανδιναβός φίλος μου, στείλε ένα απόκομμα σουηδικής εφημερίδας που μ' έβαλε σε σκέψεις, που θέλω να σας τις εκθέσω:

Στο απόκομμα αυτό υπάρχει μία φωτογραφία του λέοντος του Πειραιώς (Lejonet Fran - Piræus) που βρίσκεται σήμερα στην Βενετία, παρμένη από τα πλάγια. Κάτω από την χαίτη του, στα πλευρά του, στον ώμο του και στο μπράτσο του ξεχωρίζουν κάτι παραστάσεις.

Ο φίλος μου, γράφει:

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: "ADAMOPOLOS"

«Εδῶ καί χίλια χρόνια Βίκινγκς ἀφήσαν τὰ γράφειτά τους πάνω στό λιοντάρι τοῦ Πειραιᾶ».

Ἡ εἰδηση αὐτή μ' ἔκανε ν' ἀνοίξω τήν ἐγκυκλοπαίδεια γιά νά μάθω κάτι περισσότερο γιά τό λιοντάρι αὐτό, τοῦ ὁποῦ ἀπλῶς γνῶριζα τήν ὑπαρξη.

Ἔτσι πληροφορήθηκα, ὅτι στό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ, ἐπὶ Περικλέους, τοποθετήθηκε ἓνα μαρμάρينو λιοντάρι ὕψους τριῶν μέτρων πού στόλιζε τήν εἴσοδό του καί μαζί μέ τὰ ὠραία δημόσια κτίρια, σπουδαιότερα τῶν ὁποίων ἦταν οἱ πέντε ἐμπορικές στοές, δημιουργοῦσε σέ κάθε εἰσπλέοντα ἓνα αἶσθημα θαυμασμοῦ καί ἐντυπωσίαζε ἀφήνοντας νά φανεῖ ἡ δύναμη καί ὁ πλοῦτος τῆς ἀθηναϊκῆς θαλασσοκράτηρας δημοκρατίας.

Τό λιοντάρι ἐμεινε στή θέση του ἀκόμα κι ὅταν ἡ Ἀθήνα κι ὁ Πειραιᾶς χάσανε τή δύναμή τους καί τήν σπουδαιότητά τους.

Ἔτσι τόν ἐνδέκατο αἰῶνα, πρὶν χίλια χρόνια δηλαδή, ὅταν πέρασε ἀπό τόν Πειραιᾶ ἓνα σῶμα αὐτοκρατορικῶν μισθοφόρων Βαρράγκων (Βίκινγκς), κάποιοι ἀπ' αὐτοῦς χάραξαν πάνω στόν περήφανο μαρμάρينو λέοντα μέ τήν ρουνική γραφή τους, ὅπως κάνουν σήμερα καί οἱ δικοί μας φαντάροι, διάφορα ἀσήμαντα πράγματα.

Τό 1688, μέ τήν ἀποχώρηση ἀπό τήν Ἀθή-

να τοῦ Βενετοῦ ναυάρχου Φραγκίσκου Μοροζίνη, πού ἓνα χρόνο πρὶν μπροστά κατέλαβε τήν Ἀθήνα, ἐκδιώκοντας τοὺς Τούρκους καί τινάζοντας τόν Παρθενῶνα στόν ἀέρα, ἐξηλώθηκαν διάφορα ἔργα τέχνης καί φορτώθηκαν στίς βενετσιάνικες γαλέρες. Μεταξὺ αὐτῶν ἦταν καί τό λιοντάρι μας, πού ἀπ' αὐτό ὁ Πειραιᾶς γιά αἰῶνες πρὶν καί μετὰ ὀνομάζονταν «Πόρτο Δράκο» καί «Πόρτο Λεόνε».

Ὁ λέων τοῦ Πειραιῶς κατέληξε στόν ναύσταθμο τῆς Βενετίας, ὅπου ἐξακολουθεῖ νά παραμένει μέχρι σήμερα στριμωγμένος σέ μιά ἀκρῇ, ὅπου κανεῖς πιά δέν τόν προσέχει μιά καί ἡ Βενετία εἶναι σήμερα γεμάτη μέ ἔργα τέχνης ξεκουβαλημένα ἀπ' ὅλη τὴ Μεσόγειο ἢ φτιαγμένα ἐπὶ τόπου, τότε πού ἡ Γαληνοτάτη Δημοκρατία ξεχείλισε ἀπὸ δύναμη καί πλοῦτο.

Ἐνῶ ὁμως ὁ λέων τοῦ Πειραιῶς στήν σημερινή Βενετία εἶναι ἄσημος, γιά μᾶς τοὺς Πειραιῶτες ἔχει πολὺ μεγάλη σπουδαιότητα.

Εἶναι μάρτυρας τῆς ἱστορίας τῆς πόλης μας καί μοναδικό μνημεῖο τῆς ἀθηναϊκῆς θαλασσοκρατίας, στήν ὁποία μπῆκαν τὰ θεμέλια τῆς σημερινῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, πού εἶναι ἡ μεγαλύτερη στόν κόσμο.

Προτείνω λοιπόν νά γίνῃ μιά ἐκστρατεία

νά ξαναγυρίσει ὁ Λέων τοῦ Πειραιῶς ἐδῶ στήν πατρίδα του καί νά ξαναστηθεῖ πάνω σ' ἓνα ἀντάξιο βάθρο στήν εἴσοδο τοῦ μεγαλύ-τερου λιμανιοῦ τῆς νέας Ἑλλάδας, τοῦ μεγαλύτερου λιμανιοῦ τῆς ἀρχαιότητος καί τοῦ λιμανιοῦ, πού καί σήμερα εἶναι τ' ὄνομά του, γραμμένο στίς περισσότερες πρύμες καραβιῶν ἀπ' ὅλα τ' ἄλλα λιμάνια τοῦ κόσμου.

Πιστεύω, ὅτι ἡ ἐπιστροφή τοῦ λιονταριοῦ μας στό λιμάνι μας δέν θά ναι γιά τοὺς Ἰταλοὺς φίλους μας τόσο μεγάλη θυσία, γιά μᾶς ὁμως θά ναι μιά χειρονομία ἀβρότητας καί σεβασμοῦ κι ἓνα μικρὸ ἀντάλλαγμα τῶν καταστροφῶν καί τῶν ζημιῶν, πού μᾶς προκαλέσαν αὐτοὶ κατὰ καιροὺς στά διάφορα γυρίσματα τῆς ἱστορίας.

Εὐχομαι ἡ πρότασή μου αὐτὴ νά τύχει τῆς προσοχῆς σας καί νά προκαλέσει τίς ἀπαιτήτες παραστάσεις καί προτάσεις σας.

Ἄς μὴ ξεχνᾶμε, ὅτι ἀπὸ τὴν Βενετία ἐπεστράφη στήν Πάτρα καί ἡ κᾶρα τοῦ Ἀγίου Ἀνδρέα, πρᾶγμα, πού σημαίνει ὅτι ὑπάρχει κατανόηση γιά τέτοια δίκαια αἰτήματα.

Μέ τιμὴ

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΔΟΜΒΡΟΣ

Πειραιᾶς, 7/3/89

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ἀναλαμβάνομε τήν κατασκευὴν οἰουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοῖα

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΤΙΖΗ

«Αν κάποια εύτυχή στιγμή της άναμενομένης "Ανοιξης της Έλληνικής Ναυτικής Έκπαίδευσης" που βρίσκεται έξακολουθητικά στον βαρύ λήθαργο της χειμερινής άπραξίας και νάρκης της, κάποιοι λιγότερο άδρανεϊς από τους συνηθισμένους περί τό θέμα έγκεφάλους, αποφασίζουν ν' αποτινάξουν τά δεσμά των θεσμών ως προσέξουν κι αυτόν τον παράγοντα, τον παράγοντα «ασφάλεια». Γιατί ο παράγων "Ασφάλεια" για την ελληνική πραγματικότητα δεν είναι παράγων.

Είναι ένας οίκτηρός και παραμελημένος υπο-παράγων που υπο-υπάρχει, υπο-διδάσκεται, υπο-λογαριάζεται και υπο-προβληματίζεται. Κι αυτό παρά τη προσπάθεια που καταβάλλονται υπεύθυνα και πρωτοποριακά από μεμονωμένες Έταιρίες ή φωτισμένους πλοίαρχους.

Κι αν θέλαμε κάποτε να προαγάγουμε αυτόν τον παράγοντα στην ζωή μας γενικώτερα, και στη ζωή των караβιών ειδικώτερα υπάρχει μόνο ένας τρόπος κατά τη δική μου υπογνώμη: Η εκπαίδευση.

Αυτή τη στιγμή είναι όλα ζητούμενα, τόσο η «ασφάλεια» όσο και τό πιθανώτερο σωσίβιο της ή Ναυτική Έκπαίδευση, ζητούμενο από τους Πλοίαρχους, τους Αρχιπλοίαρχους, αλλά και τους ποικίλους Surveyors που δικαιολογημένα απαιτούν να εξασφαλίζεται σύμφωνα μετά διεθνή και δικά μας δεδομένα ή ασφάλεια.

Τό πρόβλημα «ασφάλεια» μέσα από κάποιες ανάποδες άστραπές και διεργασίες του ελληνικού νοῦ κατατάσσεται στην κατηγορία των «άχρειστων νάναι» ή στά ουσιώδη εν ανεπαρκεία.

Έπενεργεί πάνω στους ναυτικούς εν προκειμένω αλλά και γενικώτερα πάνω σ' όλους τους εργαζόμενους κατά ένα τρόπο και λόγο αντίστροφο και αντίθε-

το απ' ότι θάπρεπε. Αντί να συγκεντρώση την προσοχή και τό ενδιαφέρον προκαλεί την αδιαφορία και την απάθεια.

Θά μπορούσε κανείς να ισχυρισθεί όσο παράξενο κι αν φαίνεται πώς άπωθούμε την ιδέα της προετοιμασίας, της έτοιμότητας και του προγραμματισμού ενάντια στον κίνδυνο και τό «κακό ένδεχόμενο». Είναι σαν να φοβόμαστε ν' αντιμετωπίσουμε τη σκληρή και επίπονη πάντα πραγματικότητα.

Θάταν και μόνο υπόθεση αν τολμούσε κανείς να ισχυρισθεί πώς ή «δίψα για ζωή» έμπεριέχει τον σπόρο της αυτοκαταστροφής;

Η «ασφάλεια», που σαν τρόπος ζωής ή μήνυμα παραπαίει ανάμεσα στις πιδό αντιφατικές, ανάμεσα στις πρωτόγονες και «σοφιστικές» τοποθετήσεις, είναι καθήκον, του καθενός μέλους του πληρώματος και κάθε μέλος ή κάθε κατηγορία, άποτελεί ένα γρανάζι στον μηχανισμό της. Έτσι τό γρανάζι των άξιωματικών της κουβέρτας που προσπαθεί να κινητοποιήσει τό σύστημα σκοντάφτει κάπως στο γρανάζι των μηχανικών που κινείται σ' ένα δικό του ρυθμό και σ' εκείνο του κατωτέρου πληρώματος που είναι εν πολλοίς κολλημένο και άπλως παρασύρεται.

Τό πρόβλημα συνδέεται, μέ μία νοοτροπία που διαμορφώθηκε μέ τό πέρασμα των χρόνων, μέσα από σκληρές και πικρές έμπειρίες, μέσα απ' τις προτεραιότητες των έκάστοτε εκπαιδευτικών, κοινωνικών και οικονομικών δεδομένων. Τό έπηράσαν εξ άλλου οι ύποκειμενικές πολιτικές και οι παλιές άρρωστημένες πρακτικές ή ακόμη αν θέλτε ή αντιμετώπιση του κινδύνου μέ τρόπο ήρωικό αλλά ελληνικά... Σάν ράτσα έχουμε θαυμάσιες έμφυτες, ανθρώπινες ιδιότητες αλλά δεν άρκοῦν και οι ήρωϊσμοί τέτοιας μορφής δεν θάλεγα πώς δεν είναι θαυμάσιο να υπάρχουν,

αλλά πρέπει να περνούν και να συνδιασθούν ή να συνυπάρξουν μέ τη γνώση, τον προγραμματισμό, την ψυχρή «κομπιουταρισμένη» αντιμετώπιση. Σάν ράτσα είμαστε τολμηροί, ένθουσιώδεις, πολύ φιλότιμοι, αλλά και άσταθείς, άπρογραμματίστοι, περιστασιακοί και πολλά επιχειρούντες «έν τη άγνοία μας και τη άφέλειά μας».

Η νοοτροπία αυτή ή έστω ξεπερασμένη λειτουργήσε σωστά και ο προβληματισμός για την ασφάλεια και ή έννοια «ασφάλεια» άκαταχώρητες εν πολλοίς στά τότε ναυτιλιακά λεξικά και κιτάπια, μ' όλες τις άδυναμίες της και τά μειονεκτήματά της, δεν πρέπει να παρεξηγηθούν και να παρερμηνευθούν από κάποιους καραδοκούντες.

Οί Έλληνες ναυτικοί, κι αυτό πρέπει να όμολογηθεί και να καταγραφεί άντέδρασαν σχεδόν πάντα θετικά, άμεσα και άποτελεσματικά κάθε φορά που ήλθαν αντιμετώπι με τον κίνδυνο. Πρόσφεραν τον έαυτό τους ένσυνείδητα και άδοξα. Η ιστορία του Έλληνικού Έμπορικού Ναυτικού είναι γεμάτη από παραδείγματα αυτοθυσίας και έθελοντικής προσφοράς που όμως κι αυτό είναι τό ζητούμενο θά μπορούσαν να άποφευχθούν αν τά πληρώματα γίνουν πιδό συνειδητοποιημένα, μορφωθούν, πληροφορηθούν, όργανωθούν αν πάρουν και συνδιάσουν τις ανθρώπινες και επίκτητες ιδιότητες και καταφέρουν έτσι να έλέγξουν σωστά και περισσότερο επαγγελματικά τις πράξεις τους και τις πρωτοβουλίες τους.

Έτσι τό πρόβλημα «ασφάλεια» είναι από τη φύση του και τά πράγματα, πολυσύνθετο, ψυχολογικό και πρακτικό και πρόβλημα θεσμοθέτησης και εκπαίδευσης. Και οι άγροί της θεσμοθέτησης και της εκπαίδευσης ανήκουν στο κράτος και μέχρι τώρα οι κρατικοί άγροί ήταν και είναι άγονοι και άκαρποι, άγόμε-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832206 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

νοι και φερόμενοι από τους κρατικούς 'Αγροφύλακες και τους εκάστοτε κομματικούς νυκτο-φύλακες από την σιτο-δεία στην καταστροφή.

Τό πρόβλημα «ασφάλεια» όμως έχει σχέση με την ανθρώπινη ζωή κυρίως, την περιουσία που κοστίζει και πληρώνεται όταν χαθεί και που κάνει τις κοινωνίες φτωχότερες, έχει σχέση με αξίες που πρέπει να διαφυλαχθούν. Τά λιμάνια, οι πανάκριβες εγκαταστάσεις τους τς διυλιστήρια ή οι βιομηχανίες δεν αντέχουν στην πολυτέλεια, να κινδυνεύουν από ένα επικίνδυνο πλοίο και φροντίζουν κι αυτοί την συμμόρφωση του στους κανόνες της ασφάλειας, κανόνες διεθνείς, αλλά και τοπικούς.

Έτσι στον τόπο μας τό πρόβλημα ασφάλεια πήρε και παίρνει διαστάσεις απαράδεκτα επιτρεπτές και επικίνδυνα διαστραυλωμένες, αλλά και ακριβές για μία οικονομία σαν τη δεινοπαθούσα δική μας και θά αναφερθώ σε δύο παραδείγματα που έχουν σχέση με τη Ναυτιλία και που ή μορφή τους ή ή δομή τους συνιστά παγκόσμια αποτελεσματικότητα.

Τό πρώτο σχετίζεται με τό πρόβλημα 'Ασφάλεια - Ρυμουλκά, δηλαδή τό φύλαγμα (;) του κάθε φορτοεκφορτώνοντος δεξαμενοπλοίου από ένα ή περισσότερα ρυμουλκά.

Οι έχοντες συμφέρον περί τό κύκλωμα «Λιμάνι- Ρυμουλκά» απλοποίησαν τά εξής δεδομένα και εν όνόματι της ασφάλειας της οποίας αυτοκηρύχθηκαν κήρυκες και φύλακες, θεώρησαν ότι:

— Οι εγκαταστάσεις είναι ανίκανες να προφυλάξουν εαυτές και άρα επικίνδυνες για τίς ίδιες και τους περιβάλλοντες άρπαγέντας και παρανόμως δομηθέντας χώρους (έκει τους συμπαραστέκεται ή τοπική αυτοδιοίκηση ως ομάδα πίεσης Νο. 1).

— Τά Δεξαμενόπλοια συλλήμβην είναι επίσης ανίκανα να προφυλάξουν εαυτά και κατ' επέκτασιν τίς εγκαταστάσεις.

— Τίς ασφαλιστικές και άλλες καλύψεις ανύπαρκτες και αδιάφορες διά τά καθ' ήμάς.

— Όλόκληρο τό φάσμα των άργών και διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου χαρακτηρίστηκαν άπλά και έτσιελικά «επικίνδυνα».

— Τά ρυμουλκά τους ιδεώδη τεχνολογικά έπιτεύγματα άφου είναι έξοπλισμένα με γάντζους, περιφερειακούς ζωστήρες και δύο τσεκούρια...

Μετά τίς παραπάνω άπλουστεύσεις και σεόντας άπειλητικά την παντιέρα της άνεργίας των πληρωμάτων τους ως ομάδα πίεσης Νο. 2 και βέβαια εν όνόματι μιάς ασφαλέστερης ασφαλείας, απέσπασαν τίς ύπογραφές των 'Αρμοδίων και των 'Υπουργών για την διακίνηση και επέκταση του μέτρου, ενός μέτρου άμέτρητου παραλογισμού.

Ποιός Κύριος, μετά άπ' αυτά τά δεδομένα θά τολμήσει να μιλήσει για «ασφάλεια» στους ύπερευαίσθητους αλλά και άνευθυνούπεύθυνους ταγούς μας;

Η λύση βρέθηκε για τά λιμάνια μας, τά ρυμουλκά μας, και τά προσεγγίζοντα πλοία στά λιμάνια μας που τά τελευταία πληρώνουν τό «μέτρο» με τό άζημίωτο όπως άλλωστε και πολλοί Κρατικοί 'Οργανισμοί (π.χ. ΔΕΗ). Δέν άπομένει παρά να υίοθετηθί παγκοσμίως ή λαμπρή αυτή τοποθέτηση και λύση όποτε δέν θά υπήρχε πρόβλημα στά λιμάνια, αλλά μόνο εν πλώ... όπου θά έπεμβαίνουν.

Τό κατά τόπους έπιχειρηματικά κέντρα καταλλήλως έξοπλισμένα με δορυφορικό Foam και όδηγίες εγκατάλειψις πλοίου με FAX.

Τό δεύτερο σχετίζεται με τό πρόβλημα «ασφάλεια έπισκευές».

Μετά τό τελευταίο άτύχημα στην περιοχή του Πειραιά και με όλο τον σεβασμό στη μνήμη των θυμάτων του, προέκυψε τό θέμα των πιστοποιητικών «Gas Free». Έγιναν πολύωρες συσκέψεις σκεπτομένων και έπαϊόντων και μή και πάρθηκαν μέτρα, ως συνήθως, μακριά από την πραγματικότητα. Μέτρα για να ικανοποιηθούν κυρίως οι γραφειοκρατικοί βόδες και οι πολιτικές ή άλλες σκοπιμότητες, μέτρα που δέν διεμορφώθηκαν από την γνώση και την κοινή λογική αλλά από την κακώς ένημερωμένη κοινή γνώμη.

Πάρθηκαν μέτρα περαιτέρω άστυνόμευσης ή μέτρα για την δθθεν προστασία της πολιτείας, αυτής της άνασφαλους πολιτείας που δέν μπόρεσε άκόμη να επιβάλλη στους ύπεύθυνους των οικοδομών στους κεντρικούς δρόμους των πόλεων τά μέτρα για την προστασία των πεζοδρομίων που άνήκουν

στους πεζούς.

Και αυτό για να καταδείξω τίς πελώριες ευθύνες τους σε στεριά, άέρα και θάλασσα που με ενδιαφέρει και όπου ευτυχώς παρεμβαίνουν οι από μηχανής θεοί άλλων πολιτειών που έχουν μάθει να κήδονται και να σέβονται αξίες που έμεις γεννήσαμε και έγκαταλείψαμε.

Τά μέτρα λοιπόν πρόβλεψαν τέτοιες παρανοϊκές διαδικασίες που τίναξαν στον άέρα τον τομέα των έπισκευών. Οι έπισκευαστικές βάσεις έρήμωσαν σχεδόν γιατί κανείς νουνεχής πλοιοκτήτης δέν δεχόνταν να ύποστή τέτοιες και τόσο χρονοβόρες διαδικασίες. Ευτυχώς υπήρξε κάποια δυναμική επέμβαση του κ. 'Υπουργού της Ναυτιλίας γιατί διαφορετικά θά διακινδυνεύαμε πιθανώτατα σε μία λύση σχετική με εκείνη του προβλήματος «'Ασφάλεια - Ρυμουλκά». Στη λύση του «κάθε» κόφτης όξυγόνου κι ένας χημικός και ίσως κι ένας λιμενικός που θά προσλαμβάνονταν αν δέν υπήρχε.

Αν λοιπόν οι ιθύνοντες δέν επιδιώκουν την διεθνή μας χλεύη, αν κύδονται τίς προστασίας του έθνικού μας πλούτου αν ντρέπονται τίς έμβολωματικές λύσεις σε ένα τομέα που πρωτοστατούμε διεθνώς σαν την Ναυτιλία άς οργανώσουν σωστά τη λύση του προβλήματος ασφάλεια και ή λύση βρίσκεται στην εκπαίδευση και στην πληροφόρηση.

Μία εκπαίδευση που θά αναβαθμίση νομοθετικά και πρακτικά τό πελώριο θέμα ασφάλεια, που θά κεντρίση την πρόληψη πριν μπει στην καταστολή, που θά καλλιεργήση την δημιουργία του κριτικού πνεύματος.

Μία εκπαίδευση που θά άσχοληθεί με τίς Διεθνείς συμβάσεις και την άνάλυσή τους, τους καινούργιους σχεδιασμούς, τά καινούργια συστήματα και τίς μεθόδους με την τεχνολογία που καλπάζει. Πράγματι τά έπιτεύγματα που τώρα άπλώνονται και κυριαρχούν δέν περνούν μέσα από εκπαδευτικά προγράμματα αλλά φθάνουν στην Ναυτική Βιομηχανία συμπτωματικά και δέν άφομιώνονται παρά μόνο άργά και διαστραυλωμένα.

Ποιός άραγε είναι ύπεύθυνος και άρμόδιος να συλλάβη και να διαδώση στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία τά καινούργια

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

δεδομένα και πτυχές του προβλήματος!

Μήπως ξέρει κανείς αν υπάρχει κάποια σχέση κάποιος κρίκος μεταξύ της Ναυτικής Βιομηχανίας και των Τεχνολογικών ή Ήπισημονικών μας ιδρυμάτων! Μεταξύ του έπιστημονικού και επαγγελματικού ναυτιλιακού δυναμικού;

Είναι μήπως η περίπτωση μερικών ευνοούμενων του Shipping ή κάποιων κλειστών κυκλωμάτων που τα κρατάνε για τόν εαυτό τους;

Μήπως είναι θέματα ευρύτερου και ζωτικού ενδιαφέροντος ώστε να εμπεριείχαν τουλάχιστον αυτούς που είναι κατά νόμο υπεύθυνοι δηλαδή τουλάχιστον τους πλοιάρχους!!

Τό ισχύον εκπαιδευτικό σύστημα δεν ανταποκρίνεται στη σημασία που σήμερα δίνεται στην «ασφάλεια» σημασία που έχει και νομοθετηθεί και θεωρητικά τουλάχιστον ισχύει για την ναυτική Βιομηχανία.

Θά τολμούσα επιγραμματικά να πω πως παρέχει μία κάποια θεωρητική γνώση που όμως δεν εμπεριέχει τις καινούργιες τεχνολογικές εφαρμογές (ή τουλάχιστον δεν τις δίνει επαρκώς) σε πολύ μικρότερο βαθμό δίνεται κάποια πρακτική γνώση και σχεδόν καθόλου δεν διαδίδεται τό νέο πνεύμα ή οι νέες διαστάσεις του προβλήματος ασφάλεια έτσι όπως εκφράζεται από τις Συμβάσεις, τους Νηογνώμονες, τους Ασφαλιστές ή τις εταιρίες Πετρελαίου. Λιγότερα είναι γνωστά για τις σχετικές ευθύνες των πλοιοκτητριών ή διαχειριστριών εταιρειών των καραβιών.

Γιατί και όρισμένοι Πλοιοκτήτες και Διαχειριστές πρέπει κάποτε να συνειδητοποιήσουν τό πρόβλημα που δυστυχώς τους διαφεύγει συνειδητά ή όχι, ή

σημασία του. Γιατί και εκθέτουν με την στάση τους την ύγεια μεγάλη μάζα της Έλληνικής Ναυτιλίας και αποτελούν επικίνδυνους αλλά και αθέμιτους ανταγωνιστές. Γιατί εγκλωβίζουν και εκθέτουν τους συνειδητούς Πλοιάρχους τους και γιατί κυρίως διακυβεύουν εγκληματικά ζωές και ξένες περιουσίες όπως ασφαλώς δεν δικαιούνται.

Και ποιος Κύριος θά προστατεύσει τόν σωστό Πλοίαρχο από την αυθαιρεσία και την κατάχρηση του ανασφαλούς πλοιοκτήτη; Πρακτικά κανείς και άπλως οδηγείται σε επαγγελματική αυτοκτονία ή επαγγελματικό αμοραλισμό.

Τό εκπαιδευτικό σύστημα πρέπει να διαδώσει σωστά την ιδέα και τό πνεύμα της ασφάλειας πριν δώσει τό διπλώμα των σωστικών ή πυροσβεστικών που αποτελούν σχεδόν τυπικά χαρτιά χωρίς ουσιαστικό αντίκρουσμα.

Τό σύστημα πρέπει να αποκτήσει πνεύμα και συνείδηση που τώρα του λείπει και πρέπει να συνειδητοποιηθεί και να επιδιωχθεί όχι μόνο από την εκπαίδευση αλλά και από τους πλοιοκτήτες και τό στελέχη τους για να αποδώσει τό αναμενόμενο.

Ακόμη τό σύστημα πρέπει να στρέψει την προσοχή του στους κατώτερους, στον απλό ναυτικό που θέλει και πρέπει να πάρη γνώση και εκπαίδευση, στον απλό ναυτικό που αγνοεί την προσπάθεια που γίνεται από διεθνή σώματα και οργανισμούς για την καλύτερη προστασία του, που πρέπει να κατανοήσει πως ή ασφάλεια είναι κυρίως προσωπική του υπόθεση που όφειλει να πάρη και στά σχέδια του που πρέπει να περάσει από την απάθεια στην ενεργό δράση και από την αδιαφορία στις πρωτοβουλίες.

Τό εκπαιδευτικό σύστημα πρέπει να ξεριζώσει τις όποιες ξεπερασμένες ιδέες που ακόμα υποβόσκουν και δηλητηριάζουν την Ναυτιλία μας. Ίδées όπως «Εγώ θά πηδήξω στη θάλασσα και θά σωθώ» Λίγο μέ νοιάζει για τό υπόλοιπα....»

Είναι μία αξιοθρήνητη τοποθέτηση που προδίδει ιδέες και ιδανικά όπως τό καθήκον, την πειθαρχία, τόν σεβασμό στους συνανθρώπους και αποπνεύει έλλειψη γνώσης και άρρωστημένο εγωισμό. Ποιος πρέπει να ξεχνά πως καράβια και ζωές σώθηκαν μέ καλή θέληση και τό ελάχιστο της προσπάθειας και αντίθετα πολλοί άνθρωποι χάθηκαν, όταν χωρίς λόγο αλλά έμφορουμενοι από ιδέες σαν τις παραπάνω χάθηκαν για πάντα;

Η εκπαίδευση πρέπει να βοηθήσει την ασφάλεια να αναβαθμισθεί ουσιαστικά (γιατί τυπικά φρόντισαν οι Νόμοι) και να ανέβη στο βάθος που ή αξία της ανθρώπινης ζωής και του ανθρώπινου μόχθου αξίζουν και δικαιούνται να στέκονται.

Αν ή πολιτεία δεν μπορείς ως αφήσει άλλους μέ την έποπτεία της, μέ γνώση θέληση και τάλαντο να τό κάνουν. Μπορεί να γίνει, και οι άνθρωποι των καραβιών μέσα και έξω από αυτά ως τό προσέξουν και ως τό καλλιεργήσουν. Έχουν και ήθικό και επαγγελματικό χρέος. Κάποτε τό σωστό κλίμα, όπου τουλάχιστον οι άνθρωποι της θάλασσας πρέπει να πρωτοστατήσουν μέ έπιμονή, πρέπει να συνειδητοποιήσουν ή πρέπει να απορρίψουν στη διεργασία του τούς «άσεβεις» της ασφάλειας.

Δ. ΠΑΪΖΗΣ

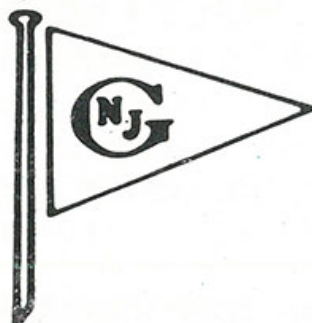
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

**41, AKTI MIAOULI
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**

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Η επέκταση του πολέμου στον Κόλπο. Οι υπεύθυνοι της ενάρξεως. Ο μεγάλος στόχος της νήσου Κάγκ. Η ελπίδα ενός γρήγορου τέλους. Οι πύραυλοι Έξοσέτ. Τα πλοία shuttles και η νήσος Σίρρι. Νυκτερινοί πλόες, κάλυψη φώτων, ασφαλής πορεία. Τό 75% των επιθέσεων εναντίον τάνκερς. Η θαλάσσια λεωφόρος Έξοσέτ. Στόχοι δολώματα. Οι βομβαρδιστικές επιδρομές. Λεπτομερής περιγραφή του Λόυδς Λίστ.

Αν η παγκόσμια ναυτιλία έτρεφε ελπίδες ότι ο πόλεμος του Ιράν - Ιράκ θα περιοριζόταν μόνο στην ξηρά, τα γεγονότα τις διάψευσαν πολύ γρήγορα. Οι επιθέσεις εναντίον των πλοίων άρχισαν 9 μήνες μετά την έναρξη του πολέμου και διάρκεσαν επτά ολόκληρα χρόνια από τον Μάιο του 1981 μέχρι τον Αύγουστο του 1988. Στο διάστημα αυτό ο κίνδυνος για τα εμπορικά πλοία απλώθηκε σ' όλη την έκταση του Περσικού Κόλπου και λίγο έξω από αυτόν.

Η μία πλευρά κατηγορεί την άλλη για αυτή την εξάπλωση της συρράξεως. Τό Ιράκ ισχυριζόταν ότι οι επιθέσεις εναντίον των Ιρανικών πλοίων και των άλλων σκαφών που εξυπηρετούσαν τους Περσικούς λιμένες ήταν δικαιολογημένες από το γεγονός ότι οι δικές του αποστολές πετρελαίου είχαν παραλύσει από τις Ιρανικές επιθέσεις. Επιπλέον είχε χάσει την επαφή του με το βασιλικό λιμάνι ξηρών φορτίων του Basrah λόγω του κλεισίματος της διόδου Shatt-el Arab απ' την αρχή του πολέμου. Από την άλλη πλευρά τό Ιράν ισχυριζόταν ότι οι επιθέσεις κατά των πλοίων ήταν δικαιολογημένες ως αντιπερισπασμός στις επιθέσεις του Ιράκ και υποσχόταν να τις σταματήσει αν έκανε τό ίδιο και τό Ιράκ. Αποκρούοντας τις ευκαιρίες να πληξει απ' ευθείας την Ιρακινή ναυτιλία έστρεψε τις επιδρομές του σέ πλοία που ένεργοούσαν μεταφορές προς συμμαχικά κράτη του Ιράκ και κυρίως τό Κουβέιτ και τή Σαουδική Αραβία, μέ τό αιτιολογικό ότι βοηθούσαν την πολεμική προσπάθεια του Ιράκ.

Θεωρείται βέβαιο ότι τό Ιράκ έκανε την αρχή των επιθέσεων στά πλοία του Κόλπου, συγκεντρώνοντας αρχικά τά πυρά του κατά των πλοίων που πήγαιναν στό λιμάνι του Bandar Khomeini και

ύστερα στρέφοντας δραματικά την προσοχή του προς τό πετρελαϊκό τέρμιναλ της νήσου Κάγκ και προς τά τάνκερς που τό εξυπηρετούσαν. Οι ελπίδες του όμως για ένα γρήγορο τέλος του πολέμου διαψεύσθηκαν αναγκάζοντάς το νά στραφεί και προς άλλα πεδία στά όποια μπορούσε νά χρησιμοποιήσει επιτυχώς την υπεροχή του. Καί τέτοιο πεδίο, όπου η υπεροχή του ήταν φανερή σ' όλη τή διάρκεια της συρράξεως ήταν ό αέρας, ή όποια του επέτρεψε όχι μόνο νά προσβάλει τις χερσαίες εγκαταστάσεις του Ιράν, όπως τά διυλιστήρια πετρελαίου, αλλά και νά επεκτείνει την πολεμική δραστηριότητα προς τή θάλασσα. Πράγματι, ή πρώτη Ιρακινή ναυτική επίθεση του Μαΐου 1981 συμπίπτει μέ τις πρώτες του υποχωρήσεις στην ξηρά. Αυτές οι πρώτες επιθέσεις προκάλεσαν την άνησυχία του διεθνούς ναυτιλιακού κόσμου, δεδομένου ότι δέν περιορίζονταν μόνο σέ Ιρανικής σημαίας πλοία. Πάντως τό Ιράκ δέν άργησε νά στρέψει την προσοχή του προς τή νήσο Κάγκ, ή όποια αποτελεί τό κύριο πετρελαϊκό εξαγωγικό τέρμιναλ του Ιράν και μία μεγάλης αξίας στρατηγική λεία. Ο σκοπός του ήταν νά σταματήσει ή τουλάχιστον νά επιβραδύνει τις Ιρανικές εξαγωγές πετρελαίου και έπομένως νά πληξει τή μεγάλη πηγή χρηματοδοτήσεως του πολέμου. Οι πρώτες επιδρομές στην Κάγκ άρχισαν τό 1982 και τον Μάιο του έτους αυτού τό υπό τουρκική σημαία δεξαμενόπλοιο Atlas - I χτυπήθηκε ενώ φόρτωνε εκεί. Έκτοτε οι επιθέσεις δέν σταμάτησαν. Ενώ από Ιρακινής πλευράς εξαπολύθηκαν απειλές αποκλεισμού όλων των πετρελαϊκών εξαγωγών από τον Κόλπο, τό Ιράκ απειλούσε νά καταστρέψει ολόκληρη την Ιρακινή πετρε-

λαιοπαράγωγή. Οι απειλές του όμως δέν απέκτησαν αξία παρά μόνον άφ' ης παρέλαβε την πρώτη άποστολή πυραύλων Έξοσέτ, γαλλικής κατασκευής, των όποίων ή απαίσία φήμη ήταν γνωστή από τον Πόλεμο των Φώκλαντ.

Ο «πόλεμος των τάνκερς» όπως έμεινε γνωστός στην ιστορία, άρχισε μέ τή σοβαρή του μορφή τον Απρίλιο του 1984, όποτε τό Ιράκ έπληξε μέ πύραυλο Έξοσέτ τό υπό Σαουδαραβική σημαία τάνκερ Safine. Αυτό ανάγκασε τό Ιράν νά προβεί σέ αντίποινα πλήττοντας στις 13 Μαΐου τό υπό σημαία Κουβέιτ πλοίο UMM Casbah 85 μίλια άνοικτά του Μπαχρέιν. Γρήγορα ή ναυτική σύρραξη απλώθηκε σ' όλη την έκταση του Κόλπου. Ο συνεχής βομβαρδισμός των τάνκερς που εξυπηρετούσαν τή Κάγκ ανάγκασε τό Ιράν νά εφαρμόσει ένα σύστημα τοπικών μεταφορών μέ τά λεγόμενα πλοία - σαΐτες (shuttles) τά όποια πηγαινόερχονταν από τή Κάγκ προς τό Νότιο μεταφέροντας πετρέλαιο στά ασφαλέστερα λιμάνια του νότιου Κόλπου από όπου θά φόρτωναν τά πλοία που δέν τολμούσαν νά πλησιάσουν στην νήσο Κάγκ. Όπως ήταν έπόμενο τό Ιράκ έστρεψε τις επιθέσεις του προς τά νότια αυτά μεταφορτωτικά τέρμιναλ και τον Αύγουστο του 1986 εξαπέλυσε μία καταστροφική επιδρομή στην νήσο Σίρρι, όταν δέ τό Ιράν μετέφερε τις μεταφορτώσεις στό Λαράκ και τό Όρμούζ τό Ιράκ έστρεψε και αυτό τις επιθέσεις του προς τά εκεί.

Ετσι περί τά τέλη του 1986 δέν υπήρξε πιά κανένα σημείο του Κόλπου που νά θεωρείται ασφαλές για τά πλοία. Οι νυκτερινοί πλόες, που πρόσφεραν κάποια κάλυψη κατά των Ιρανικών επιθέσεων, ελάχιστα βοήθησαν, άφού τό ταξίδι προς τό Κουβέιτ έπρεπε τουλάχισ-

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328



στον κατά ένα μέρος να πραγματοποιηθεί την ημέρα. Άλλη μία μέθοδος την οποία χρησιμοποίησαν κυρίως τα Ιρανικά πλοία των τοπικών μεταφορών (shuttles) ήταν να πλέουν χωρίς φώτα και χωρίς ασύρματο, πράγμα όμως που συνέβαλε στο να αυξηθούν οι προσεγγίσεις οι συγκρούσεις, όπως π.χ. η περίφημη σύγκρουση μεταξύ των τάνκερς Μάγκνουμ (300.070 τόν. d.w.) και Νόβα (239.435 τόν. d.w.) ανοικτά της νήσου Κάργκ. Πρέπει να σημειωθεί ότι η αναζήτηση ασφαλών πορειών μέσα στον Κόλπο ήταν σχεδόν αδύνατη, δεδομένου ότι τα γενικώς άβαθη ύδατα του υπαγόρευαν σχεδόν την πορεία των τάνκερς. Γι' αυτό και οι σχετικές προσπάθειες δεν απέδωσαν τίποτα.

Η μεγάλη αναλογία των επιθέσεων και από τις δύο πλευρές στρεφόταν κατά των τάνκερς, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως ήταν ασφαλή τα πλοία των άλλων κατηγοριών. Πράγματι δέ πλοία άλλων τύπων όπως μπάλκ κάρριερς, φορτηγά γενικού φορτίου, ναυαγοσωστικά και βοηθητικά σκάφη δέχτηκαν κατά καιρούς τις επιθέσεις και τα πλήγματα των έμπολέμων. Έν συνόλω από τις 547 επιθέσεις εναντίον πλοίων, οι 375 στρεφόταν εναντίον τάνκερς, ύγραριοφόρων και μικτών, αντιπροσωπεύουσες το 68,5% του συνόλου σ' όλη τη διάρκεια του πολέμου, ενώ μόνο για το διάστημα του πολέμου των τάνκερς

αντιπροσωπεύουν το 74,7%.

Γενικά οι δύο έμπολέμοι ακολούθησαν την τακτική της διαδοχικής επίθεσης σύμφωνα με την οποία η επίθεση του ενός ακολουθούσαν από επίθεση του άλλου. Η στρατηγική του Ιράκ μπορούμε να πούμε πως κράτησε σχεδόν η ίδια σ' όλη τη διάρκεια. Οι επιθέσεις του εξαπολύονταν από αεροπλάνα και έπλητταν πλοία Shuttle που εξέγαγαν ακάθαρτο πετρέλαιο και εισήγαγαν προϊόντα. Η χρησιμοποίηση των πυραύλων Έξοσέτ εναντίον τάνκερς που έπλεαν προς ή από τη νήσο Κάργκ έδωσαν στη θαλάσσια οδό νοτίως της Κάργκ το όνομα της «λεωφόρου Έξοσέτ». Ήταν μία εύκολη στρατηγική που δεν δημιουργούσε κινδύνους για τους Ιρακινούς πιλότους οι οποίοι μπορούσαν να εξοπολύσουν τους πυραύλους τους από απόσταση 40-70 μιλίων χωρίς καν να βλέπουν το στόχο τους.

Ωστόσο η στρατηγική αυτή έδωσε με τον καιρό τη δυνατότητα στο Ιράν να ανταπεξέλθει αποτελεσματικά χρησιμοποιώντας διάφορες άμυντικές μεθόδους μεταξύ των οποίων η πιο χαρακτηριστική ήταν να βάζουν ως δόλωμα πλοία ή ανακλαστήρες ραντάρ επάνω ή κοντά στη νήσο Κάργκ, μερικοί από τους οποίους δέχτηκαν πάνω από 20 πλήγματα. Μία άλλη μέθοδος ήταν η χρησιμοποίηση ναυαγοσωστικών που συνόδευαν τα τάνκερς στα πιο επικίνδυνα

τμήματα του ταξιδιού τους ώστε να μπορούν να τους παράσχουν άμεση βοήθεια ιδίως για την κατάσβεση των πυρκαγιών, οι οποίες ήταν η κυριότερη ζημιά που τους προκαλούσε ο πύραυλος Έξοσέτ. Επίσης άλλη μέθοδος ήταν η πλήρωση των πλευρικών πετρελαιοδεξαμενών μπώνκερς με νερό για τη μείωση του κινδύνου της πυρκαγιάς.

Από την πλευρά του Ιράκ, πολύ αποτελεσματικές αποδείχτηκαν οι βομβαρδιστικές επιδρομές στα νησιά Κάργκ και Σίρρι και στα τέρμιναλ μεταφορτώσεων Λαράκ και Όρμουζ. Οι βόμβες που χρησιμοποιήθηκαν — επιβραδυνόμενες με αλεξίπτωτο και καθοδηγούμενες με λέιζερ — πετύχαιναν καλύτερα τους στόχους τους και προκαλούσαν εκτεταμένες καταστροφές λόγω της μεγάλης έκρηκτικότητας τους δυνάμεως. Δύο τουλάχιστον επιδρομές τον τελευταίο χρόνο κόστισαν πολύ περισσότερες ζημιές και θανάτους από όσους η Έξοσέτ. Η πρώτη ήταν η καταστροφή των τάνκερς Anaj, 316.379 τόν. d.w. και Sanandaj, 253.837 τόν. d.w. που χτυπήθηκαν στον Μάρτιο στη νήσο Κάργκ με απώλεια 48 ανθρώπων. Η δεύτερη ήταν τον Μάιο στο Λαράκ ή οποία έπληξε το τάνκερ Seawise Giant, 654.739 τόν. d.w. το Barcelona, 235.000 τόν. και το Argosy, 152.404 τόν. με σύνολο 24 νεκρών.

(συνέχεια στο επόμενο)

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

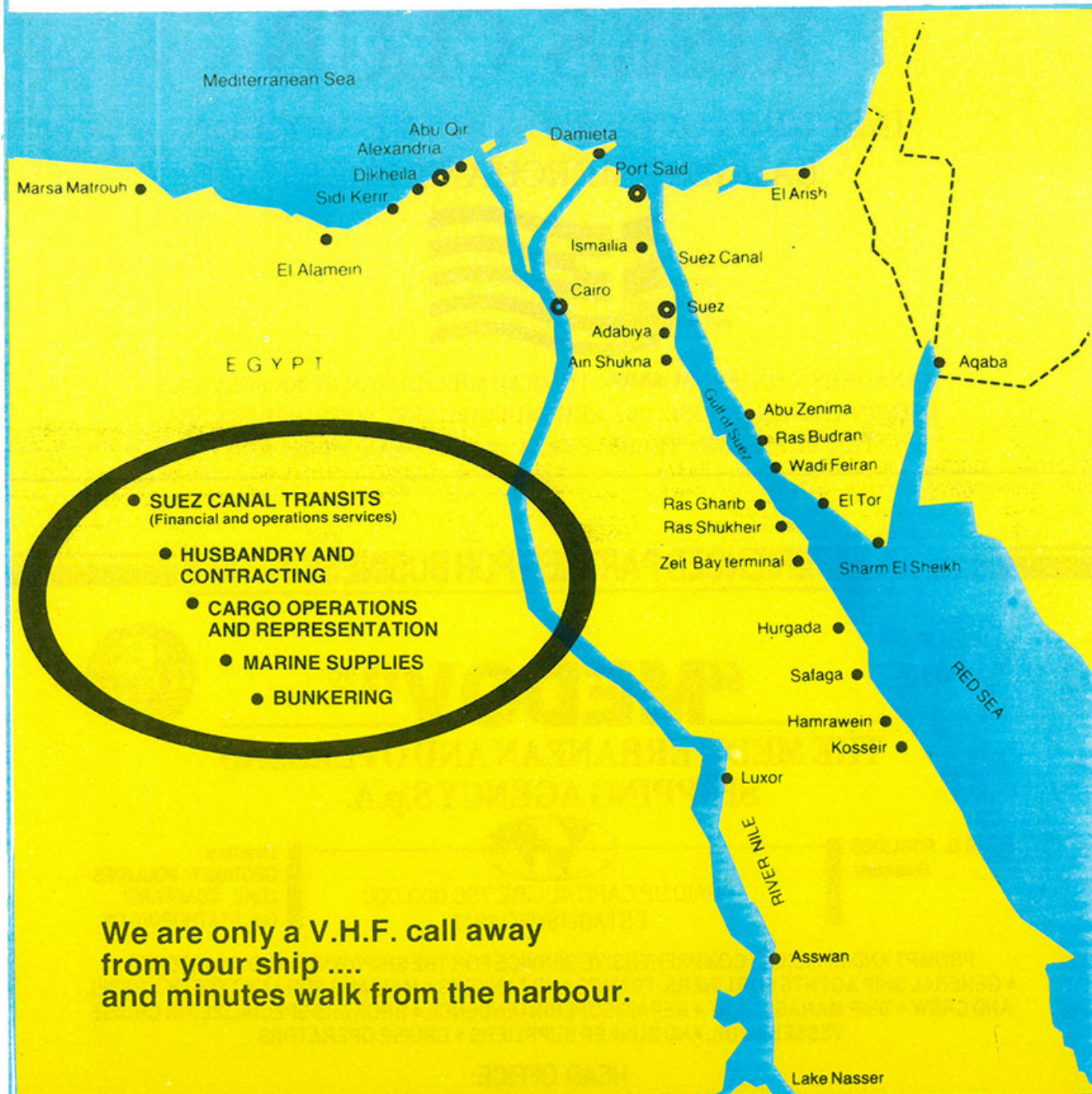
BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

World Marine

Services in Egypt



We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

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

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111.118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON ~~AGENTS~~: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.
TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-621 9755.

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®

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



FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED 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) 5490.1

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

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

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

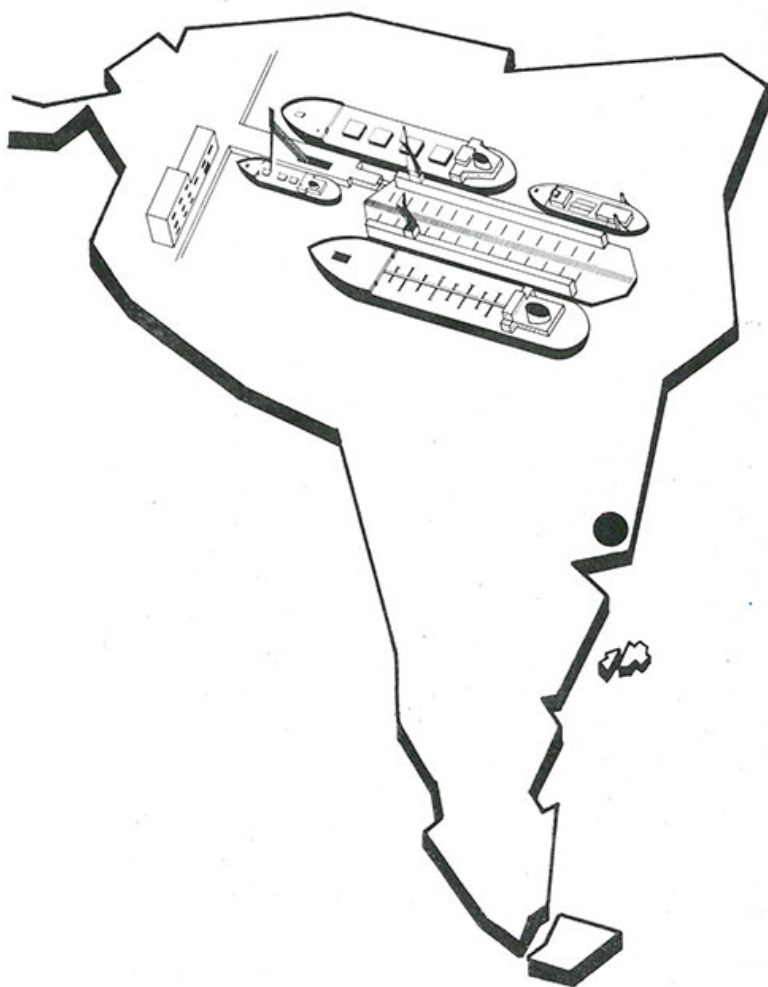
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.
Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.

‘Η Ναυπηγοεπισκευαστική ύποδομή στόν Βορειοελλαδικό χώρο

Πολλοί παραγωγικοί φορείς που δραστηριοποιούνται στον Βορειοελλαδικό χώρο, με πρόσφατο υπόμνημά τους προς τον ‘Υπουργό Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντίτη και τον αναπληρωτή ‘Υπουργό Βιομηχανίας κ. Κων. Παπαναγιώτου θέτουν τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της αναγκαίας ναυπηγοεπισκευαστικής ύποδομής στην Βόρειο ‘Ελλάδα.

Τό υπόμνημα της ‘Ενωσης Ναυπηγών ‘Επισκευαστών Πλοίων Βορείου ‘Ελλάδος έχει ως εξής:

Κύριοι ‘Υπουργοί,

‘Η δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικής ύποδομής στον Βορειοελλαδικό χώρο είναι αίτημα δεκαετιών όχι μόνον του κλάδου μας αλλά και της ‘Ενωσης Πλοιοκτητών Βορείου ‘Ελλάδος, του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης, της ‘Ενωσης Μηχανουργών (Βιοτεχνών) Θεσσαλονίκης, του Βιοτεχνικού ‘Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, των ‘Αλιευτικών Συνεταιρισμών Νέας Μηχανιώνας, όλων των παραγωγικών τάξεων της περιοχής, καθώς και αίτημα κάθε λογικού και προοδευτικού πολίτη που ζει στον Βορειοελλαδικό χώρο.

‘Η Πολιτεία κύριοι ‘Υπουργοί έχει δαπανήσει μεγάλα ποσά για την βιομηχανική/βιοτεχνική ύποδομή στη Βόρεια ‘Ελλάδα. Παραδείγματος χάριν έχουν γίνει βιομηχανικές περιοχές στην Ξάνθη, την Κομοτινή, τη Δράμα, τη Σίνδο και τό Βόλο. Για τό λιμάνι της Θεσσαλονίκης απ’ ότι βλέπουμε επίσης δαπανούνται μεγάλα ποσά και εκτελούνται μεγάλα έργα.

Παράλληλα μέ τά παραπάνω ή ιδιωτι-

κή πρωτοβουλία τά τελευταία 20 χρόνια συνέβαλε αποφασιστικά ώστε ή βιομηχανία, ή βιοτεχνία και άλλοι παραγωγικοί τομείς νά προοδεύσουν ύποδειγματικά γιά τά ‘Ελληνικά δεδομένα.

Σέ αντίθεση μέ τά παραπάνω γιά ναυπηγοεπισκευαστική ύποδομή σ’ όλόκληρο τό Βορειοελλαδικό χώρο παρά τίς προσπάθειές μας και παρά τίς ύπάρχουσες προϋποθέσεις προόδου, όπως εξηγούμε παρακάτω, δέν έχει γίνει τίποτα.

‘Η Πολιτεία έχει θεσπίσει κίνητρα γιά την ένίσχυση και τόν έκσυγχρονισμό της βιομηχανίας και βιοτεχνίας τά όποια σαφώς μās περιλαμβάνουν. Δυστυχώς όμως δέν μπορούμε νά κάνουμε χρήση αυτών των κινήτρων (έπενδύσεις) έπειδή οι έπιχειρήσεις μας είναι εγκατεστημένες σέ ακατάλληλους χώρους και πάντα σέ προσωρινή βάση.

‘Η άσκηση του έπαγγέλματος μας προϋποθέτει εγκαταστάσεις σέ παραλιακή περιοχή. ‘Επειδή όμως τά άρμόδια Κρατικά όργανα δέν έχουν ποτέ είδικά καθορίσει τέτοια περιοχή στό Βορειοελλαδικό χώρο στην όποία θά μπορούσαμε νά εγκατασταθούμε μόνιμα νά δουλέψουμε άνενόχλητοι, νά συμβάλουμε στην στην πρόοδο του τόπου και την άνοδο της έθνικής μας οίκονομίας, ό κλάδος μας επί δεκαετίες μένει στάσιμος και παρά τούς έπιτακτικούς λόγους ύπαρξης του προβλέπουμε ότι σέ λίγα χρόνια μέ τίς ύπάρχουσες συνθήκες θά έχει έξαφανισθεί.

Τό συμπέρασμά μας κύριοι ‘Υπουργοί είναι ότι παρά την καλή διάθεση όρισμένων κρατικών παραγόντων ύπάρχει άδυναμία του Κρατικού μηχανισμού νά χειρισθεί τό θέμα.

Ναυπηγοεπισκευαστική ύποδομή στό Βορειοελλαδικό χώρο

Σήμερα βρισκόμαστε στό σημείο που νά μή γνωρίζουμε ποιός είναι ό φορέας του Κράτους στον όποιο θά πρέπει νά άπευθυνθούμε γιά τό θέμα αυτό.

Μερικοί από τούς λόγους που έπιβάλλουν την δημιουργία Ναυπηγοεπισκευαστικής περιοχής στον Βορειοελλαδικό χώρο είναι και οι παρακάτω:

Στό λιμάνι της Θεσσαλονίκης προσεγγίζουν γιά λόγους φορτοεκφόρτωσης γύρω στό 3.000 πλοία τό χρόνο. ‘Ενας έπίσης μεγάλος αριθμός πλοίων χρησιμοποιούν άλλα μικρά λιμάνια της περιοχής όπως Νέων Μουδανιών, Γερακινής, Στρατωνίου, Καβάλας, ‘Ελεούσων, Νέας Καρβάλης, Κεραμωτής, Χρυσούπολης, Πόρτο Λάγος και ‘Αλεξανδρούπολης.

Τά πλοία αυτά έχουν πολλές και ποιτικές ανάγκες π.χ. άποκατάσταση βλαβών και άβαριών, έπισκευών συντήρησης, έπισκευών που άπτονται στην τήρηση της άξισπλοίας, ανάγκες δεξαμενισμού και άλλων έργων τις όποιες θά εκτελούσαν έδώ εάν ύπήρχε κατάλληλη ύποδομή.

‘Η Θεσσαλονίκη και γενικότερα ή περιοχή μας βρίσκεται στό θαλάσσιο δρόμο προς και από την Μαύρη Θάλασσα από τον όποιο διέρχεται μεγάλος αριθμός πλοίων των όποιων οι διαχειριστές θά μπορούσαν νά προγραμματίσουν την έκτέλεση δεξαμενισμού και έπισκευών εάν ύπήρχαν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις στην περιοχή μας.

‘Η Νέα Μηχανιώνα σήμερα θεωρείται μεγάλο άλιευτικό κέντρο και κατέχει



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



TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *
FAX: 3012695

HERMES SHIP CHANDLERS

DURBAN — RICHARDS BAY S. AFRICA

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

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
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

τόν μεγαλύτερο αλιευτικό στόλο από κάθε άλλη περιοχή της Ελλάδος. Τα πλοία αυτά είναι σύγχρονα, χαλύβδινα, ο δέ αριθμός τους, λόγω των ενισχύσεων από ΕΟΚ και το νόμο 1262/82, αυξάνει συνεχώς. Οι ανάγκες του στόλου αυτού σε συντήρηση και ανανέωση είναι τεράστιες. Προς όλα αυτά ο στόλος αυτός στοιχειωδώς μόνον εξυπηρετείται στην περιοχή μας.

Οι Πλοιοκτήτες της Θεσσαλονίκης οι οποίοι σήμερα κατέχουν αξιόλογα μεσογειακά φορτηγά πλοία δεν μπορούν πλέον να εξυπηρετηθούν στα αναχρονιστικά κάρνα της Θεσσαλονίκης, και λόγω έλλειψης πλωτής δεξαμενής, αναγκάζονται να καταφεύγουν στον κορεσμένο Πειραιά ή το εξωτερικό.

Εδώ θα πρέπει να τονισθεί ότι σήμερα στην Θεσσαλονίκη έχει δημιουργηθεί ο πρώτος αποκεντρωτικός ναυτιλιακός πυρήνας της χώρας. Πιστεύουμε ότι εάν η Πολιτεία εφαρμόσει κάποια αναπτυξιακή πολιτική στον τομέα αυτόν ή πρόδοος θα είναι γεωμετρική. Για τον λόγο αυτό το αίτημά μας για άμεση εγκατάσταση πλωτής δεξαμενής στην περιοχή μας θα πρέπει να ικανοποιηθεί χωρίς καθυστέρηση.

Στην Νέα Μηχανιώνα λειτουργεί από πολλά χρόνια Δημόσια Σχολή του Εμπορικού Ναυτικού, στην δέ Θεσσαλονίκη λειτουργούν διάφορες τεχνικές σχολές. Απόφοιτοι των Σχολών αυτών επανδρώνουν το Εμπορικό μας Ναυτικό. Πιστεύουμε ότι η επαγγελματική κατάρτιση των αποφοίτων των Σχολών αυτών θα ήταν καλύτερη εάν είχαν την ευχέρεια παράλληλα με τις σπουδές τους να κάνουν και πρακτική εξάσκηση στα ναυπηγεία της περιοχής εάν υπήρχαν κατάλληλα.

Η δημιουργία μιας ναυπηγοεπισκευαστικής περιοχής στην οποία θα συγκεντρωνόταν όλες οι επιχειρήσεις του είδους αυτού θα συμβάλει στην πιό αποτελεσματική πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας επειδή η περιοχή θα είναι ελεγχόμενη.

Ζητάμε κύριοι Υπουργοί να καθορισθεί από την Πολιτεία μιας παραλιακή περιοχή στην οποία, αφού γίνουν έργα βασικής υποδομής, να μπορέσουμε να εγκατασταθούμε, να δουλέψουμε ανενόχλητοι και να συμβάλουμε στην πρόοδο της εθνικής μας οικονομίας δημιουργώντας 1.000 περίπου νέες θέσεις εργασίας όπως υπολογίζουμε.

Ζητάμε επίσης άμεσα να μας επιτραπεί να εγκαταστήσουμε στην περιοχή του Θερμαϊκού μια πλωτή δεξαμενή για να καλυφθούν οι τρέχουσες επιτακτικές ανάγκες της περιοχής μας.

Τέλος κύριοι Υπουργοί παρακαλούμε δώστε εντολή στους αρμοδίους Κρατικούς Φορείς που θα χειρισθούν το θέμα αυτό να συνεργαστούν μαζί μας και σας δηλώνουμε ότι είμαστε έτοιμοι να προτείνουμε έφικτες λύσεις για την υλοποίηση του αιτήματός μας.

Η απάντηση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Βασίλη Σαραντίτη:

Είναι διαπιστωμένο ότι ο Βορειοελλαδικός χώρος στερείται ουσιαστικής υποδομής στον Ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα. Η πρότασή σας και το ενδιαφέρον σας για δημιουργία στον χώρο αυτό οργανωμένης Ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης, μας βρίσκει απόλυτα σύμφωνους γιατί πιστεύουμε ότι μια τέτοια μονάδα θα καλύψει τις ανάγκες του Βορειοελλαδικού χώρου και θα συμβάλει πολλαπλώς στην ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας.

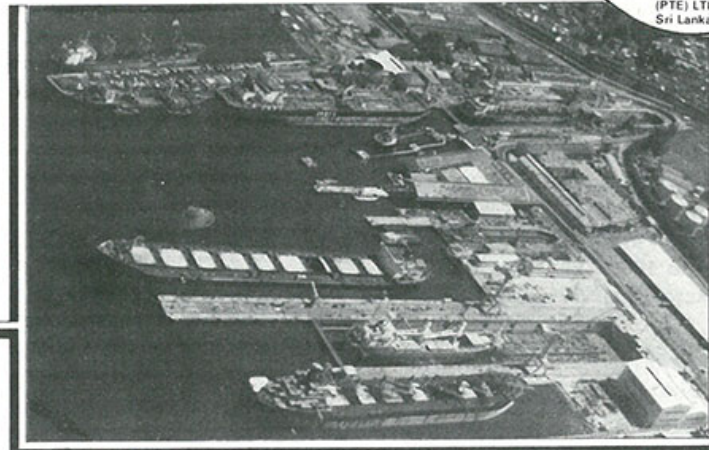
Βέβαια για το θέμα αυτό και άλλοι επενδυτές είχαν επιδείξει στο παρελθόν σχετικό ενδιαφέρον, πλην όμως καμιά ουσιαστική δραστηριότητα δεν έχει αναληφθεί μέχρι σήμερα. Πιστεύουμε ότι πρωταρχικά πρέπει να εξευρεθεί κατάλ-

ηλος και διαθέσιμος χώρος για την δημιουργία μιας τέτοιας μονάδας. Για το θέμα αυτό το και' έσοχην αρμόδιο Υπουργείο, όπως και σεις αντιλαμβάνεσθε, είναι το Υπουργείο Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, έχουμε τη γνώμη ότι, λόγω της σοβαρότητας του θέματος, η αντιμετώπισή του επιβάλλεται να κινηθεί μέσα στα πλαίσια της Κυβερνητικής Πολιτικής για συνολική ανάπτυξη της χώρας και με την ενεργό συμβολή των συναρμοδίων Υπουργείων και φορέων.

Από την πλευρά μας χαίρομαστε για τη πρωτοβουλία σας και είμαστε πρόθυμοι να σας βοηθήσουμε σε ότι χρειασθείτε, κατά τις επαφές σας με τα συναρμόδια Υπουργεία.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height (O.B.) (m)	Craneage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex: 22794/24269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telex: 546441, 522085

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΑΡ. 54/88

"Εκτακτος έφ' άπαξ εισφορά, άρθρ. 30 Ν. 1579/85

ΜΕΡΟΣ Γ'

Έπιδιδαιτητής: Άντ. Άντάμπασης
Διαιτητές: Κων. Άνδρεόπουλος Δικηγόρος, Παν. Καμαρινέας Σύμβουλος Διοίκησης

Δικηγόροι: Κων. Ι. Κοννίδας, Γρηγ. Κρόμπας και Νικ. Γερασίμου Πάρεδροι Διοίκησης.

Δικαιοδοσία διαιτητικού δικαστηρίου. (Μειοψ.). "Εκτακτη έφ' άπαξ εισφορά του άρθρου 30 ν. 1579/85. Πλειοψηφία αντισυνταγματική για τα πλοία του άρ. 13 των Έγκρ. Πράξεων (Μειοψ.). "Ομόφωνα αντισυνταγματική για τα πλοία πριν από τό 1975. Α' φόρος πλοίων. ν. 27/75. Έξουσία νομοθέτη για την αύξηση σύμφωνα μέ τό άρ. 6 ν. 27/75. Αύξηση μέ τό άρθρο 52 ν. 1591/86 για τή πενταετία 1985/1990 Μειοψ. Συνταγματική. Μειοψηφ. αντισυνταγματική.

Μέ τό τέλος της πρώτης πενταετίας, ό "Υπουργός οικονομικών έκρινε ότι έπρεπε «νά προσαυξηθούν τά υπό των διατάξεων των άρθρων 6 και 10 του ν. 27/1975 και του άρθρου 4 του ν. 29/1975 ποσά φόρου και εισφοράς και για τήν πενταετία 1981-1985 ώστε νά καλυφθεί ή έκ της υποτιμήσεως του νομίσματος απώλεια του έσόδου του Δημοσίου». "Ετσι, εξέδωσε τήν ύπ' άρ. πρωτ. Ε 14678/1283/15.12.1980 απόφασή του, τήν όποία κύρωσε ό ν. 1160/1981 «περί αύξήσεως των αποδοχών των Δημοσίων Έπαλλήλων Πολιτικών και Στρατιωτικών, των ύπαλλήλων ΝΠΔΔ, ρυθμίσεως συναφών θεμάτων, τροποποιήσεως και συμπληρώσεως φορολογικών και άλλων τινών διατάξεων» μέ τό άρθρ.

12 αυτού, προσαύξησε για τήν πενταετία 1981 - 1985 κατά ποσοστό 4% τά ποσά φόρου του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρ. 6 του ν. 27/1975 και όρισε ειδικά ότι «τό έκ του ύπολογισμού τούτου προκύπτον ποσόν προσαυξήσεως προστίθεται εις τά διαμορφωθέντα κατά τό έτος 1980, κατ' έφαρμογήν των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 27/1975, ποσά φόρου και εις τά τοιαύτα των έπομένων έτών ως ταύτα θά διαμορφωθούν εντός της ως άνω πενταετίας. Τά ανωτέρω εφαρμόζονται αναλόγως και κατά τον ύπολογισμό της κατά τό άρθρον 10 του ν. 27/1975 όφειλομένης εισφοράς».

Μέ τό τέλος της δεύτερης πενταετίας, ό "Υπουργός Οικονομικών έκρινε ότι έπρεπε και πάλι «νά προσαυξηθούν τά υπό των διατάξεων των άρθρων 6 και 10 ν. 27/1975 και του άρθρου 4 του ν. 29/1975 ποσά φόρου και εισφοράς και για τήν πενταετία 1986-1990». "Ετσι εξέδωσε τήν ύπ' άριθ. πρωτ. Ε 16075/1708/18.11.1985 απόφαση μέ τήν όποία όρισε ότι: «Τά κατά τό πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς άναπτυξιν της Έμπορικης Ναυτιλίας, έγκαταστάσεως άλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων: ποσά φόρου προσαυξάνονται για τήν πενταετία 1986-1990 κατά ποσοστό τέσσερα επί τοις έκατό (4%) έτησίως».

Τό ποσό πού προκύπτει από τον ύπολογισμό της προσαυξήσεως προστίθεται στα διαμορφωθέντα κατά τό έτος 1985 ποσά φόρου, κατ' έφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 6

του ν. 27/1975 και εις αυτά των έπομένων έτών, όπως αυτά θά διαμορφωθούν μέσα στην παραπάνω πενταετία».

Τήν προκείμενη ύπουργική απόφαση κύρωσε ό ν. 1591/1986 (άρθ. 52).

Οί προσφεύγουσες εταιρίες διατείνονται ότι ό συντακτικός νομοθέτης (άρθ. 107 παρ. 2 του Συντάγματος) προέκρινε τον προσδιορισμό της φορολογικής επιβάρυνσης των πλοιοκτητών ελληνικών πλοίων μέ βάση τά προαναφερόμενα άμάχητα τεκμήρια και έδωσε στον κοινό νομοθέτη τήν ευχέρεια νά αναπροσαρμόζει άνά πενταετία τά ποσά του φόρου πού προκύπτουν σύμφωνα μέ τά τεκμήρια αυτά, δέν απέκλεισε όμως από τά δικαστήρια τήν έξουσία νά ελέγχουν άν τά τεκμήρια αυτά και ή περιοδική άνά πενταετία αναπροσαρμογή του φορολογικού βάρους ανταποκρίνονται στην πράξη στα διδάγματα της κοινής πείρας ή όχι και έπομένως άν θίγουν ή όχι κατά τήν έφαρμογή τους τή φοροδοτική ικανότητα των ύποκειμένων του φόρου, καθόσο τό αντίθετο θά ήταν άσυμβίβαστο μέ τά άρθρα 4 παρ. 5 και 78 παρ. 1 του Συντάγματος. Στην ύπό κρίση περίπτωση ή κατά τό 1985 προσαύξηση των ποσών του φόρου πού προέκυπταν μέ βάση τά προκείμενα άμάχητα τεκμήρια κατά ποσοστό 4% έτησίως για τήν πενταετία 1986-1990 συνέβαλε, διατείνονται οί προσφεύγουσες, νά μή συμφωνεί ή φορολογική επιβάρυνση, ήδη κατ' αυτές ύψηλή, μέ τά δεδομένα της κοινής πείρας και κατ' επέκταση μέ τή φοροδοτική ικανότητα των πλοιοκτητών ελληνικών πλοίων. Καί τούτο γιατί από τό 1982 και μετά ή διεθνής ναυλαγορά γνώρισε πρωτοφανή κρίση, αποτέλεσμά της όποίας ήταν νά πέσουν οί ναύλοι σέ επίπεδα πού δέν είχαν προηγούμενο στό παρελθόν. Κατά τον κρίσιμο της έκδοσης της προκείμενης απόφασης χρόνο οί ναύλοι δέν κάλυπταν τά έξοδα της εκμετάλλευσής του ελληνικού πλοίου. Ειδικώς μάλιστα τά ένυποθηκα πλοία, τά όποία και άποτελούν τον κύριο όγκο της ελληνικής έμπορικης ναυτιλίας και στην κατηγορία των όποιων υπάγονται τά πλοία των προσφευγουσών, είχαν, ένόψει και των όφειλόμενων στίς κεφαλαιοδότες τράπεζες τοκοχρεωλυτικών δόσεων, μεγάλες ζημιές. Γι' αυτό και πολύ μεγάλος άριθμός ελληνικών πλοίων ύπέστειλε τήν ελληνική σημαία και ύψωσε στή θέση τις σημαίες πού έξασφαλίζουν μικρότερο κόστος εκμετάλλευσής, ακόμη

AEGEAN OCEANIC S.A.

**12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS**

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

δέ σημαντικότερος αριθμός ελληνικών πλοίων είχε παροπλιστεί.

Άλλ' όπως έχει υπογραμμιστεί, τα άμαχτα τεκμήρια (όλική χωρητικότητα, ηλικία του πλοίου) και οι σχετικοί με αυτά συντελεστές που προσδιορίζουν τη φορολογική επιβάρυνση των πλοιοκτητών ελληνικών πλοίων έχουν κατοχυρωθεί συνταγματικά. Ο συνταγματικός νομοθέτης έλαβε υπόψη κατά τον καθαρισμό τους την αποδοτικότητα από την εκμετάλλευση των πλοίων και διατήρησε αυτούς (τους συντελεστές της φορολογίας) σε επίπεδα ανταποκρινόμενα στις οικονομικές δυνατότητες των πλοιοκτητών και τις αυξημένες δημοσιονομικές δαπάνες του κράτους και μη ασκούντα ανασταλτική επίδραση στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και την προσέλκυση πλοίων στα ελληνικά νηολόγια (βλ. σχετικά την εισηγητική έκθεση των ν. 27/1975. Δεν εξάρτησε όμως, όπως σημειώθηκε ήδη, την εφαρμογή τους από την προηγούμενη εξακρίβωση της πραγματοποίησης ορισμένων κερδών από το συγκεκριμένο πλοιοκτήτη και επομένως δεν έδωσε σ' αυτόν δικαίωμα ν' ανταποδείξει ότι δεν πραγματοποίησε κέρδη από την εκμετάλλευση του πλοίου του. Ανέθεσε μόνο στον κοινό νομοθέτη ν' αναπροσαρμόσει κατά την κρίση του ανά πενταετία τα ποσά του φόρου που προκύπτουν σύμφωνα με το ν. 27/1975, έτσι ώστε ν' ανταποκρίνεται ή φορολογική υποχρέωση προς τις πραγματικές συνθήκες της εμπορικής ναυτιλίας, τις ταμειυτικές ανάγκες του κράτους και τις απαιτήσεις του δημόσιου συμφέροντος. Ο κοινός νομοθέτης ασκώντας με τον κυρωτικό της πιό πάνω υπουργικής απόφασης νόμο 1591/1986 (άρθρ. 52) την ευχέρεια που του παρέσχε η συντακτική εξουσία και κρίνοντας ότι έπρεπε να αυξήσει, πρόδηλα για λόγους υπαγορευόμενους από τις ταμειυτικές ανάγκες του κράτους και την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, τα ποσά του φόρου που προέκυπταν τότε με βάση το ν. 27/1975 κατά 4% ετησίως για την πενταετία 1986-1990, δεν υπόκειται για την κρίση του αυτής σε δικαστικό έλεγχο, καθόσο η ά-

σκηση της ευχέρειας αυτής έχει πηγή διάταξη αυξημένης τυπικής δύναμης και ή σχετική με αυτή κρίση είναι κυριαρχική. Άλλα και αν ακόμη απέκρουε κανείς την προκείμενη θέση και δεχόταν ότι ή άσκηση της ευχέρειας αυτής από τον κοινό νομοθέτη ελέγχεται από το δικαστή ως προς τη συνταγματικότητα της, δεν θά μπορούσε να υποστηρίξει βάσιμα ότι ή από μέρους του κοινού νομοθέτη προσαύξηση κατά 4% των ποσών του φόρου για την πενταετία 1986-1990 είναι αντίθετη με το Σύνταγμα, έπειδή αυξάνει το φορολογικό συντελεστή του προερχόμενου από την εκμετάλλευση των πλοίων εισοδήματος σε μία περίοδο που τα ελληνικά πλοία διατηρούνταν σε ύπηρεσία με εξαιρετικά μειωμένο εισόδημα και μεγάλες ζημιές και επομένως αντιφάσκει προς τα δεδομένα της κοινής πείρας και θίγει τη φοροδοτική ικανότητα των πλοιοκτητών. Καί τοῦτο γιατί ή προσαύξηση αυτή είναι κατ' ουσία αριθμητική διότι, αν και ή υπουργική απόφαση του 1985 δεν τό μνημονεύει ρητά, όπως εκείνη του 1981, προφανές είναι ότι (ή προσαύξηση) επιδιώκει να καλύψει την απώλεια των εσόδων του Δημοσίου από την υποτίμηση της έσωτερικής αξίας του νομίσματος καταβολής του φόρου, δηλ. του δολλαρίου ΗΠΑ. Άλλά πέρα απ' αυτό, δεν θεωρείται ανεπίτρεπτη ή επιβολή φορολογικών βαρών που παραβιάζουν τη φοροδοτική ικανότητα του υποκειμένου τους αν υπάρχουν σοβαροί ουσιαστικοί λόγοι δημόσιου ενδιαφέροντος. Ειδικώς ως προς την επιδικη προσαύξηση τό Δημοσίο διατείνεται βάσιμα ότι την υπαγόρευαν οι αυξημένες δημοσιονομικές δαπάνες του Κράτους, οι οποίες όφειλονται στις εξαιρετικές ανάγκες της έθνικής άμυνας και της εφαρμογής του αναπτυξιακού προγράμματος της χώρας, για χάρη των οποίων και άλλες παραγωγικές τάξεις έχουν υποβληθεί σε πρόσθετες θυσίες, όπως γ.π. ή κατά τον κρίσιμο χρόνο της απόφασης απαγόρευση της αύξησης των αποδοχών των εργαζομένων. Έξαλλου δεν πρέπει να διαφεύγει ότι ή φοροδοτική ικανότητα του πλοιοκτήτη δεν εκτιμάται με βάση μόνο τό εισόδημα (με τη στενή

του όρου έννοια) του πλοίου, καθόσο ό ν. 27/1975 (άρθ. 2 παρ. 2) θεωρεί ως εισόδημα προερχόμενο από την οικονομική χρησιμοποίηση του πλοίου και την ύπεραξία που πραγματοποιείται από την εκποίησή του, την είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης ή άλλη αίτία ότι τό εισόδημα του πλοιοκτήτη δεν υπολογίζεται κατά περιορισμένα διαστήματα χρόνου, άλλ' εκτιμάται παίρνοντας υπόψη την προοπτική μιάς πενταετίας. Επομένως ή φοροδοτική του ικανότητα πρέπει να κρίνεται στην ευρύτερη αυτή χρονική περίοδο, άφου ή φορολογική του υποχρέωση παραμένει σταθερή κατά τη διάρκειά της και έτσι δεν εκφράζει σε κάθε στιγμή την πραγματική εισοδηματική του ικανότητα, καθόσο μάλιστα οι ναύλοι ύφίστανται συχνές διακυμάνσεις. Ο πλοιοκτήτης που διατηρεί τό πλοίο του σε ύπηρεσία κατά τη διάρκεια της κακής ναυλαγοράς, τό κάνει συνήθως για να έπωφεληθεί άμέσως περισσότερα μόλις βελτιωθούν οι ναύλοι. Με βάση την κοινή ναυτική πείρα, ένας τέτοιος πλοιοκτήτης έχει την οικονομική άντοχή ν' αντιμετωπίσει μία προσαύξηση του φορολογικού βάρους ίση με 4% τό χρόνο.

Ενόψει αυτών, δεν μπορεί, κατά την πλειοψηφία γνώμη, να υποστηριχθεί βάσιμα ότι ό κοινός νομοθέτης παραβίασε συνταγματικές διατάξεις ασκώντας, όπως άσκησε, την άπνευμένο νη σ' αυτόν από τό ν. 27/1975 διακριτική ευχέρεια. Θά μπορούσε ένδεχομένως να προσάψει κανείς στό νομοθέτη ότι ή επιλογή του θίγει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου στό διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών, άλλ' αυτό δεν είναι έργο που εκτιμά ό νομικός και προπαντός ό δικαστής.

Κατά τη γνώμη όμως του διαιτητή Κωνσταντίνου Άνδρεόπουλου, από τό ειδικό μέρος της εισηγητικής έκθεσης του ν. 27/75 προκύπτει ότι για τον όρισμό του φορολογικού βάρους των πλοιοκτητών λήφθηκε υπόψη ή αποδοτικότητα των πλοίων από την εκμετάλλευσή τους.

Γιά τα μειωμένης αποδοτικότητας πλοία, όπως τα πλοία των τακτικών γραμμών, προβλέπεται μειωμένος φό-

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ρος κατά 50%.

Ο νομοθέτης με τη παραγ. 1 του άρθρου 6 του νομοθετήματος για να προσδιορίσει την εισφορά του πλοιοκτήτη στα δημόσια βάρη, για το εισόδημα που αποκτά από την εκμετάλλευση του πλοίου του, θεσπίζει ειδική μέθοδο άμεικτων τεκμηρίων.

Ανάλογα με την ηλικία κάθε πλοίου προβλέπεται κλίμακα συντελεστή σε δολάρια ΗΠΑ, και για τον υπολογισμό του φορολογικού βάρους ο συντελεστής αυτός πολλαπλασιάζεται με τους φορολογητέους κόρους, που εξευρίσκονται με τον υπολογισμό όρισμένων κλιμακίων. Με την μέθοδο αυτή προσδιορίζεται υποθετικό εισόδημα από την εκμετάλλευση του κάθε πλοίου και το ανάλογο με αυτό φορολογικό βάρος. Το βάρος αυτό συνίσταται στην εισφορά προς το κράτος μέρους του εισοδήματος που καρπούται ο πλοιοκτήτης.

Η μέθοδος αυτή του προσδιορισμού της συνεισφοράς στα δημόσια βάρη του πλοιοκτήτη κατά τεκμήριο ήταν μέσα στα πλαίσια της λογικής και τα δεδομένα της κοινής πείρας με τα οποία προσδιορίστηκε το φορολογητέο εισόδημα των πλοιοκτητών και το ανάλογο φορολογικό βάρος, το έτος 1975. "Αλλωστε, ο προσδιορισμός αυτός δεν υπόκειται στον έλεγχο του δικαστή γιατί με το άρθρο 107 παρ. 1 του Σ. ο συντακτικός νομοθέτης τις σχετικές διατάξεις τις περιέλαβε με αυξημένη τυπική δύναμη, για να παράσχει ασφάλεια δικαίου στους πλοιοκτήτες.

Η πιο πάνω εξαιρετική ρύθμιση θεσπίστηκε προφανώς υπέρ των πλοιοκτητών.

Όμως από τη διάταξη της παραγ. 4 του ίδιου άρθρου ο συνταγματικός νομοθέτης άφενός επιτρέπει στον κοινό νομοθέτη να μεταβάλλει τα ποσά φόρων ανά κο.χ. με ετήσια ποσοστά, δηλαδή να απόσχει από τη ρύθμιση, να τα μειώσει ή να τα αυξήσει, και αφετέρου τον περιορίζει, όπως αυτά όρίζονται «ανά πενταετίαν και λογιζόμενα επί των κατά την παρ. 1 ποσών φόρων».

Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι ο κοινός νομοθέτης αποδεσμεύεται στο τέλος κάθε πενταετίας και μπορεί να

μεταβάλει τη συνεισφορά του πλοιοκτήτη στα δημόσια βάρη, όμως τον υποχρεώνει ή μεταβολή αυτή να γίνεται υποχρεωτικά με ετήσια ποσοστά που θα υπολογίζονται στα ποσά του φόρου που προκύπτουν από τους υπολογισμούς της παρ. 1 του ίδιου άρθρου.

Δηλαδή, το έτος 1975 με βάση τα δεδομένα της ναυλαγοράς έγινε υποθετικός προσδιορισμός του καθαρού εισοδήματος κάθε πλοίου και της αναλογίας φόρου εισοδήματος που υποχρεούται να συνεισφέρει, όμως παρασχέθηκε στον κοινό νομοθέτη η εξουσία, στην περίπτωση μεταβολής τους, να μεταβάλει και το φορολογικό βάρος.

Όπως έχει δεχθεί και η νομολογία του Σ.τ.Ε., ο κοινός νομοθέτης για την εξακρίβωση της πραγματικής φοροδοτικής ικανότητας των φορολογουμένων και για τον προσδιορισμό του εισοδήματος τους έχει ευχέρεια να επιλέξει το κατάλληλο φορολογικό σύστημα για την ανάλογη επιβάρυνσή τους, όμως το σύστημα αυτό υπόκειται στον έλεγχο του δικαστή από άποψη της λογικής δομής και των δεδομένων της κοινής πείρας (Ολ. Στ.Ε. 4340/83) (Δ. Έφ. ΑΘΗΝΩΝ 23/1092 Δ.Φ.Ν. 1982 Πλ. 368/378).

Στην προκειμένη περίπτωση, με τις διατάξεις του άρθρου 1, 2, 4 του ν. 27/75 που έχουν αποκτήσει αυξημένη τυπική δύναμη προβλέπεται η επιβολή φόρου εισοδήματος στους πλοιοκτήτες για το εισόδημα που αποκτούν από την εκμετάλλευση των πλοίων τους και όρίζεται ως έτος βάσης η απόδοση των πλοίων κατά το 1975 (άρθρ. 6 παρ. 1 και 4).

Ο κοινός νομοθέτης στο τέλος κάθε πενταετίας μπορεί να μεταβάλλει το φόρο εισοδήματος των πλοιοκτητών, αλλά η εξουσία του αυτή πρέπει να ασκείται μέσα στα όρια που διαγράφουν οι διατάξεις του Συντάγματος και ιδίως οι θεμελιακές διατάξεις αυτού, όπως είναι η διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 4 που εξειδικεύει την αρχή της ισότητας για τη συνεισφορά στα δημόσια βάρη ανάλογα με την φοροδοτική ικανότητα καθενός, το άρθρο 78 παρ. 1 του Συντάγματος που επιβάλλει φόρο στο εισόδημα, και τις γενικές διατάξεις για την προστασία των ατομικών δικαιωμάτων.

όπως των άρθρων, 2, 5, 17 και ιδίως 21 του Συντάγματος.

Ειδικότερα, εφ' όσον με το ν. 27/75 επιβάλλεται φόρος για τα κέρδη που αποκτούν οι φορείς των πλοιοκτητριών εταιριών πλοίων ελληνικής σημαίας κατά τεκμήριο οι φορολογούμενοι είναι Έλληνες (και άρθρ. 2 ν. 27/75) και προστατεύονται από τις διατάξεις του Συντάγματος.

Η επιβολή φόρου εισοδήματος για άνυπαρκτο εισόδημα είναι αντίθετη προς τις διατάξεις των άρθρ. 4 παρ. 1 του Συντάγματος γιατί δεν υπάρχει κα φοροδοτική ικανότητα του υποκειμένου του φόρου, και προς το άρθρο 78 παρ. 1 του Συντάγματος το οποίο απαιτεί για την επιβολή φόρου εισοδήματος, την απόκτηση εισοδήματος από το υποκείμενο του φόρου. Ο κοινός νομοθέτης ενδεχομένως θα έδικαιολογείτο να επιβάλλει φόρο, χωρίς την απόκτηση εισοδήματος σε έκτακτες περιπτώσεις (έμπολεμη κατάσταση), αλλά στην περίπτωση αυτή, ο φόρος θα ήταν φόρος κεφαλαίου και για να είναι θεμιτή η επιβολή του έπρεπε να τηρήσει την αρχή της ισότητας.

Όπως βάσιμα ισχυρίζονται οι αιτούντες και είναι γνωστό από τα δεδομένα της κοινής πείρας και της καθημερινής ζωής η απόδοση της εκμετάλλευσης των ποντοπόρων πλοίων από το 1982 όχι μόνον μειώθηκε σε σχέση με το 1975, αλλά οι πλοιοκτήτριες εταιρίες έχουν υποστεί σημαντικές ζημιές. Παρά όλα αυτά οι εταιρίες καταβάλλουν φόρο για άνυπαρκτο εισόδημα, και δεν επιτρέπεται, λόγω του τεκμαρτού υπολογισμού του φόρου, να συμψηφίσουν τις ζημιές τους, με τα τυχόν κέρδη των επομένων χρήσεων, όπως προβλέπεται για τις λοιπές επιχειρήσεις (άρθρ. 4 ν.δ. 3323/1955).

Ετσι η υπ' αρ. Ε16075/85 απόφαση του Υπουργού των Οικονομικών με την οποία αυξήθηκε ο φόρος εισοδήματος των πλοιοκτητών με ποσοστό 4% για κάθε χρόνο, με βάση τη φορολογική επιβάρυνση του έτους 1975 πλέον των προσαυξήσεων που έγιναν, με την αιτιολογία «Τό γεγονός ότι πρέπει να προσαυξηθούν τα υπό των διατάξεων

John Samonas + Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minories,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.O.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSUNS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

του άρθρου 6 και 10 του ν. 27/75 και άρθρ. 4 του ν. 29/75 ποσά φόρου και εισφο-
ρας...» (πού κυρώθηκε με τό άρθρο 52 ν.
1591/86) όταν σύμφωνα με τα δεδομένα
της κοινής πείρας τα υποκείμενα του
φόρου είχαν και έχουν ζημιές από την έ-
κμετάλλευση των πλοίων τους, είναι αν-
τίθετη στις πιο πάνω διατάξεις του Συν-
τάγματος. "Αλλωστε σε καμμία ζημιο-
γόνο επιχείρηση ο νομοθέτης δεν επέ-
βαλε φόρο εισοδήματος και κατά συνέ-
πεια ή επιβολή φόρου στις πλοιοκτη-
τριες εταιρίες είναι αντίθετη με την άρ-
χή της ισότητας. "Η άποψη της πλειοψη-
φίας ότι ο νομοθέτης είναι ελεύθερος
νά αυξάνει το συντελεστή του φόρου,
στηρίζεται σε λανθασμένη προϋπόθε-
ση. "Ο νομοθέτης έχει την εξουσία νά
αυξήσει τους συντελεστές φόρου εισο-
δήματος των φορολογουμένων, αυτό ό-
μως προϋποθέτει την απόκτηση από αυ-
τούς πραγματικού εισοδήματος.

Στήν προκειμένη περίπτωση οι πλοιο-
κτήτες λόγω της διεθνούς ναυτιλιακής
κρίσης, δεν αποκτούν εισόδημα δηλαδή
ή απόδοση εκμετάλλευσης των πλοίων
πού στηρίζεται ο νομοθέτης του 1975 έ-
χει εκμηδενιστεί.

"Επίσης και ή θέση της πλειοψηφίας,
ότι έφ' όσον τά πλοία δεν άργούν, τε-
κμαίρεται φοροδοτική ικανότητα αυτών
για την επιβολή φόρου εισοδήματος εί-
ναι λανθασμένη. "Όπως είναι γνωστό, ή
άργία του πλοίου δίδει την εύκαιρία
στούς χρηματοδοτικούς οργανισμούς
νά τό εκπλειστηριάσουν, αλλά έκτός
αυτού άπαιτεί σημαντικά έξοδα όπως
συντήρηση, ασφάλιστρα και λοιπά.

Πέραν όμως αυτών, αν ο νομοθέτης,
τή συνέχιση της εκμετάλλευσης του
πλοίου έθετε ως προϋπόθεση αύξησης
της φορολογίας, έπρεπε ρητώς νά τό ό-
ρίσει. "Όμως από τό συνδυασμό των
παρ. 1 και 4 του άρθρου 6 του νόμου, και
ιδίως από τή σύγκριση αυτών προς την
διατύπωση του νομοσχεδίου, προκύ-
πτει ότι ο κοινός νομοθέτης δεσμεύεται
νά προσδιορίσει τό φορολογικό βάρος,
ανάλογα με την απόδοση των πλοίων.
Τό νομοσχέδιο όριζε ότι «τό σύνολον
των κατά την λήξιν του πέμπτου έτους
έτησιών προσαυξήσεων δύναται νά αυ-
ξάνηται και περαιτέρω ανά
πενταετίαν». "Όμως τελικώς ή ισχύου-
σα διάταξη όρίζει ότι «... δύναται νά
μεταβάλλονται με έτήσια ποσοστά, όρι-
ζόμενα ανά πενταετίαν, και λογιζόμενα
έπί των κατά την παργ. 1 ποσών
φόρων». "Ετσι τέθηκε ως έτος βάσης

για τον προσδιορισμό της απόδοσης εί-
σοδήματος και του φορολογικού βά-
ρους τό έτος 1975, και παρασχέθηκε ή
έξουσία στον κοινό νομοθέτη νά μετα-
βάλλει τά ποσοστά φόρου, ανάλογα ό-
μως με την απόδοση των πλοίων από
τήν εκμετάλλευσή τους.

"Η νομοθετική ρύθμιση, πού δεν λαμ-
βάνει υπόψη της τις πιο πάνω διατά-
ξεις, και επιβάλλει φόρο εισοδήματος
σε άνύπαρκτο εισόδημα, παραβιάζει τις
συνταγματικές διατάξεις των άρθρων 4
παργ. 5, 78 παργ. 1, τις διατάξεις των
άρθρων 2,5 και 17 του Σ., πού προστα-
τεύουν την οικονομική ελευθερία και ά-
ξιοπρέπεια του καθενός, καθώς και τις
διατάξεις του Συντάγματος πού προ-
στατεύουν τά ατομικά δικαιώματα. "Ο-
πως υποστηρίζεται και έχει νομολογη-
θεί (Σ.τ.Ε. 2112/84 Ε.Δ/νση 26 (1985) σελ.
130 και Β. Σκουρής. "Η συνταγματική
άρχή της αναλογικότητας, "Ελλ. Δ/νση
28 (1987).773, Α. Κοτσίρης, "Η πρόκριση
του μέτρου της νομοθετικής επέμβασης
στον ελεύθερο χώρο του ατομικού δι-
καιώματος, Αρμ. 1986 σελ. 661) ή νομο-
θετική ρύθμιση πού εισέρχεται στο χώ-
ρο των ατομικών ελευθεριών είναι αντι-
συνταγματική, όχι μόνον όταν υπερβαί-
νει τον «άδιαπέραστο πυρήνα» των ατο-
μικών δικαιωμάτων, αλλά και όταν δεν
δικαιολογείται κατ' ένταση ή έκταση ως
κατάλληλη, αναγκαία και ανάλογη.

"Η πιο πάνω "Υπουργική απόφαση
πού αποτέλεσε τυπικό νόμο, με την ό-
ποια αυξάνεται τό φορολογικό βάρος
των πλοιοκτητών για την πενταετία
1985-1990 χωρίς νά ληφθεί υπόψη από
τόν κοινό νομοθέτη ή απόδοση των πον-
τοπόρων πλοίων από την εκμετάλλευσή
τους, όπως λαμβάνεται υπόψη για ό-
λους τούς άλλους επιχειρηματίες, όταν
ή εκμετάλλευση των πλοίων κατά τό έ-
τος 1985 ήταν ζημιογόνος, είναι αντίθε-
τη προς τις πιο πάνω συνταγματικές
διατάξεις και τις άρχές του Κράτους δι-
καίου.

Πέραν όμως αυτών, υπερβαίνει προ-
φανώς και τά όρια της αυξημένης τυπι-
κής δύναμης εξουσιοδότησης της διά-
ταξης της παργ. 4 του άρθρου 6 του ν.
27/75, με την όποια παρέχεται έξουσία
στον κοινό νομοθέτη νά μεταβάλλει τό
φορολογικό βάρος των πλοιοκτητών ά-
νάλογα με την απόδοση των ποντοπό-
ρων πλοίων.

Τέλος αν γίνει δεκτή ή θέση της
πλειοψηφίας, ότι ο κοινός νομοθέτης ά-
νέλεγκτα δύναται νά αυξάνει τό φόρο

πλοίων με επίκληση άμάχητων τεκμη-
ρίων, χωρίς νά έλέγχεται από τό Δικα-
στήριο ή κρίση του, καθίστανται χωρίς
λόγο και σκοπό οι διατάξεις του ν.
27/1975 στις όποιες ο συνταγματικός
νομοθέτης προσέδωσε αυξημένη τυπι-
κή δύναμη για την προστασία του πον-
τοπόρου "Ελληνικού πλοίου.

IV. Σύμφωνα με τά άρθρα 882
Κ.Πολ.Δ. και 12 Ν. 2687/53, ο επιδιαιτη-
τής και οι διαιτητές έχουν δικαίωμα ά-
μοιβής και πληρωμής των έξόδων τους.
"Εκτιμώντας την άξία του αντικειμένου
της διαιτητικής διαφοράς, τό χρόνο ά-
πασχόλησης του "Επιδιαιτητή, των διαι-
τητών και του γραμματέα, τό πραγματι-
κό ύλικό πού τέθηκε υπόψη τους καθώς
και τά δυσχερή νομικά ζητήματα πού ά-
νεκυψαν, έπιμερίζονται από τό Διαιτητι-
κό Δικαστήριο ίσομερως ως άκολουθως
σε καθένα από τά διάδικα μέρη, καθόσο
συντρέχει περίπτωση μερικής νίκης και
μερικής ήττας καθώς έπίσης και εύλογη
άμφιβολία ως προς την έκβαση της δι-
κης αυτής:

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΙΟ ΠΑΝΩ ΛΟΓΟΥΣ ΤΟ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

Δικάζοντας κατ' αντιμωλία των διαδί-
κων.

Δέχεται την υπό κρίση αίτηση ως
προς τό αίτημά της ότι οι προαναφερό-
μενες πλοιοκτήτριες εταιρίες δεν υπέ-
χουν υποχρέωση νά καταβάλουν στο
Δημόσιο την έκτακτη εφάπαξ εισφορά
πού τούς επιβλήθηκε με βάση την από-
φαση του "Υπουργού Οικονομικών Ε.
15451/8.11.1985 την όποια κύρωσε ο ν.
1579/1985 (άρθρ 30) κατά πλειοψηφία.

"Απορρίπτει κατά πλειοψηφία την ύ-
πό κρίση αίτηση ως προς τό αίτημα ότι
οι προαναφερόμενες πλοιοκτήτριες έ-
ταιρίες δεν υποχρεούνται νά καταβά-
λουν την αύξηση κατά 4% των ποσών
του φόρου και εισφοράς πού επέβαλε
στά πλοία τους ή απόφαση του "Υπουρ-
γού Οικονομικών Ε. 10075/1078 /ΠΟΛ
232/18.11.1985 και την όποια κύρωσε ο
Ν. 1591/1986 (άρθρ. 52).

Καθορίζει την άμοιβή των διαιτητών
και τά έξοδα διαιτησίας κατά τό σκεπτι-
κό.

"Εξουσιοδοτεί τον διαιτητή κ. Πανα-
γιώτη Καμαρινέα, νομικό σύμβουλο
Διοίκησης, νά καταθέσει την παρσύσα
άπόφαση στον Γραμματέα του Πρωτο-
δικείου "Αθήνας και νά την κοινοποιή-
σει στά διάδικα μέρη.

Κρίθηκε και άποφασίστηκε στην "Α-
θήνα την 27η "Ιουνίου 1988.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

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.

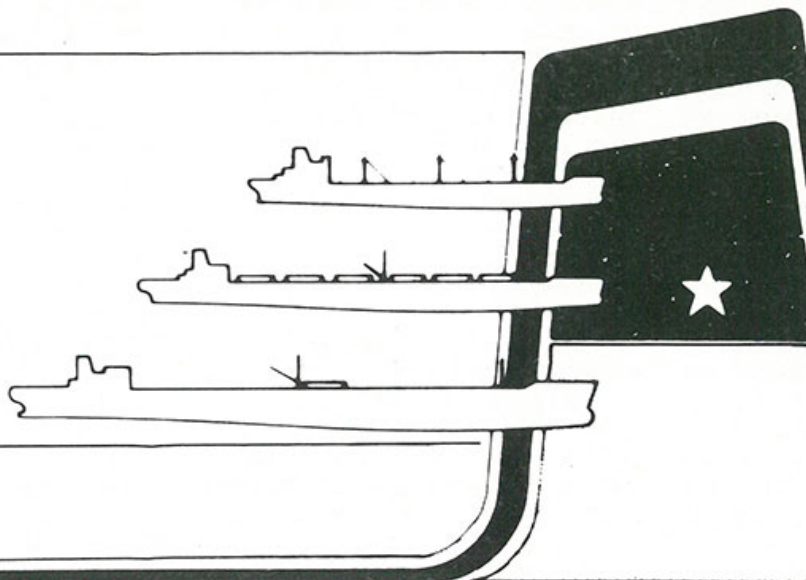
For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

Phones: 4134607/4125297
Telex: 212901 (MARL GR.)

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Πολυτελές ποταμόπλοιο

Ναυπηγημένο στα νέα βελγικά ναυπηγεία Liege Monsin, το επιβατηγό ποταμόπλοιο «Parygos» έφθασε στην Αίγυπτο, όπου θα συμπληρωθεί το τελείωμά του για λογαριασμό του γαλλικού γραφείου ταξιδιών «Ren Vacances».

Τό εν λόγω σκάφος κόστισε 250 εκατ. γαλλ. φράγκων και είναι περίπου διδύμο με το ποταμόπλοιο «Scribe» που παραδόθηκε το 1987 στον ίδιο πελάτη από το ίδιο ναυπηγείο για το στόλο του Νείλου. Μόνο που το «Parygos» είναι πολυτελέστερο και διαθέτει πρωραίο κινητήρα για διευκόλυνση των χειρισμών. Το νέο ποταμόπλοιο έχει μήκος 72 μ. πλάτος 11,7 μ. και βύθισμα 1,25 μ. που του επιτρέπει να ελίσσεται στον Νείλο και υπό τις δυσμενέστερες συνθήκες. Το ξενοδοχειακό τμήμα του πλοίου περιλαμβάνει πέντε πολυτελείς σουίτες και 40 καμπίνες, δίκλινες ή τρίκλινες για συνολικό αριθμό 100 επιβατών. Όλες οι καμπίνες διαθέτουν λουτρό, τηλεόραση και κλιματισμό. Οι κοινόχρηστοι χώροι είναι στα ανώτατα καταστρώματα και περιλαμβάνουν ένα πανοραμικό σαλόνι, αίθουσα βίντεο, εστιατόριο 108 θέσεων, πισίνα και μπάρ.

Τά παραπάνω δύο ποταμόπλοια και το παλαιότερο «Nil Queen» είναι προγραμματισμένα για ένα εύρυθμο άριθμό κρουαζιερών στον Νείλο διαρκείας 4-10 ημερών.

ΔΑΝΙΑ

Οι επενδύσεις του Μόλλερ

Μέσα στα τρία προεχρή χρόνια το συγκρότημα A.P. Moller σκοπεύει να επενδύσει 10 δισεκ. κορωνών σε 30 νέα πλοία διαφόρων τύπων και μεγεθών.

Ήδη το 1988 αγόρασε πλοία και πλωτά γεωτρήματα αξίας 700 εκατομ. κορωνών, η απόδοση των οποίων αναμένεται να φανεί εντός των προσεχών ετών. Η στρατηγική του συγκροτήματος συνίσταται στο να πωλεί πλοία λίγο πριν η ανάκαμψη της αγοράς φτάσει στην κορυφή της και ύστερα να αγοράζει καινούργια και μεταχειρισμένα πλοία

όταν οι τιμές είναι χαμηλές. Την τακτική αυτή ακολούθησε τα τελευταία χρόνια. Έξ άλλου αγόρασε κοντέινερς συνολικής αξίας 550 εκατομ. κορωνών, ενώ για τα τρία προεχρή χρόνια προγραμματίζει να διαθέσει από 1,5 εκατομ. μέχρι 2 δισεκατομ. κορωνών σε υποθαλάσσιες γεωτρυτικές δραστηριότητες στο Δανικό τομέα της Β. Θάλασσας.

Τό κατασκευαστικό πρόγραμμα του συγκροτήματος περιλαμβάνει τρία πετρελαιοφόρα στα ναυπηγεία της Hyundai αντί 350 εκατομ. κορωνών τό καθένα. Λίγο μετά την υπογραφή του συμβολαίου η τιμή τους αυξήθηκε κατά 20%. Τό ίδιο ναυπηγείο θα ναυπηγήσει για λογαριασμό του συγκροτήματος τέσσερα μπάλκερ πάναμαξ των 62.000 τόν. d.w. με τιμή 245 εκατομ. κορωνών τό καθένα. Με την ίδια τιμή παρήγγειλε δύο ύγραριοφόρα στα δυτικογερμανικά ναυπηγεία Thyssen, ενώ απέταθη στα ιαπωνικά ναυπηγεία Tsunelchi για την κατασκευή τριών πλοίων -κοντέινερ μέσου μεγέθους στην τιμή μονάδος των 175 εκατομ. κορωνών. Τέλος έχει άλλα δέκα πλοία θα ναυπηγηθούν, με ακριβότερη πάντως τιμή, στα ιδιόκτητα ναυπηγεία του συγκροτήματος Odense Steel Shipyard.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά Ιαπωνικά αυτοκίνητα

Ο ρυθμός διεισδύσεως των Ιαπωνικών αυτοκινήτων στις αγορές των 17 Δυτικοευρωπαϊκών χωρών έφθασε τό 1987 ποσοστό 11,3%, τό οποίο είναι ήδη ανώτερο του ποσοστού της Ρενώ (10,6%) και της Τζένεραλ Μότορς (10,5%) και σχεδόν τό ίδιο με της Φόρντ (11,9%), οι οποίες διαθέτουν στην Εύρωπη τις μεγαλύτερες εσωτερικές αγορές και τις σημαντικότερες βιομηχανικές βάσεις.

Ο ρυθμός διεισδύσεως κατά χώρα διαφέρει σημαντικά. Τό μεγαλύτερο ποσοστό παρουσιάζει η Φινλανδία όπου τά Ιαπωνικά αυτοκίνητα καλύπτουν τό 41,6%, τό δε μικρότερο η Ισπανία που μόλις φθάνει τό 0,1%. Μεταξύ των χωρών που κατασκευάζουν αυτοκίνητα, η Σουηδία είναι η πιο ανοικτή στα Ιαπωνικά οχήματα με ποσοστό καλύψεως 21,7%, ενώ από τις χώρες της Κοι-

νής Εύρωπαϊκής Αγοράς μεγάλα ποσοστά καλύψεως έχουν η Ιρλανδία (43,9%), η Ελλάδα (34,6%) και η Δανία (32,6%). Συνολικά στις χώρες της ΕΟΚ ή Ιαπωνική διείσδυση παρουσιάζει μέσο ποσοστό 9,5%, σε μία αγορά που τό 1987 απορρόφησε περίπου 12,3 εκατομμύρια αυτοκίνητα. Τέλος από τις χώρες των μεγάλων βιομηχανιών αυτοκινήτων, η Δ. Γερμανία παρουσίασε εισαγωγή Ιαπωνικών οχημάτων σε ποσοστό 15,1%, η Μ. Βρετανία 10,9%, η Γαλλία 2,9% και η Ιταλία 0,7%.

Στό ίδιο διάστημα του 1987, τά ξένα αυτοκίνητα που εισήχθησαν στην Ιαπωνία μόλις έφθασαν τά 97.750, ήδη όμως για τούς όκτώ πρώτους μήνες του 1988 παρουσιάζουν αισθητή αύξηση. Έξ αυτών τά περισσότερα προέρχονται από τη Γερμανία (74.289 αυτοκίνητα) και στη συνέχεια κατά σειρά από την Μ. Βρετανία (6.771) από τη Σουηδία (4.699) και από τη Γαλλία (3.933). Τέλος εισήχθησαν 4.006 Αμερικανικά αυτοκίνητα κατά τό 1987, ενώ στο πρώτο όκτάμηνο του 1988 έφθασαν τά 7.212.

Ναυπήγηση μεγάλου μπάλκερ

Τήν πρώτη παραγγελία της τελευταίας πενταετίας για την ναυπήγηση μεγάλου μπάλκερ των 150.000 τόν. d.w. κέρδισε η Ιαπωνική ναυπηγική εταιρία Μιτσούι. Τό νέο πλοίο ειδικά σχεδιασμένο για ταξίδια μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Έλπίδας, θα ναυπηγηθεί για λογαριασμό του νορβηγικού συγκροτήματος Ράσμουσεν με κόστος που θα πλησιάζει τά 43 εκατ. δολάρια.

Από τά μέσα του 1984, οι παραγγελίες ξένων εταιριών για πλοία αυτού του τύπου έχουν σημειώσει δραματική πτώση λόγω της ισχυροποίησης του γιέν και της αναδιάρθρωσης της παραγωγικής ικανότητας της Ιαπωνικής ναυπηγοβιομηχανίας. Οι μόνες παραγγελίες αναφέρονταν σε πλοία Ιαπωνικών εταιριών ή κοινών επιχειρήσεων ξένων εταιριών με μεγάλες Ιαπωνικές εταιρίες. Τό συγκρότημα Ράσμουσεν διαθέτει ήδη τρία μεγάλα μπάλκερ των 120.000 τόν. d.w.

ΚΙΝΑ

Ο έμπορικός στόλος

Μέσα στα τελευταία τριάντα χρόνια ο έμπορικός στόλος της Λαϊκής Κίνας ανεπτύχθη σε τέτοιο σημείο ώστε να περιλαμβάνεται σήμερα μεταξύ των δέκα σημαντικότερων στόλων του κόσμου. Συγκροτείται από 1.841 πλοία 19.359.663 τόν. d.w. ή 12.919.876 τόν. γκρός. Αναλυτικότερα περιλαμβάνει: 187 πετρελαιοφόρα 1.742.463 τόν. γκρός, 10 πετρελαιοφόρα-χημικά 87.636 τόν. γκρός, 220 πετρελαιοφόρα - μεταλλευματοφόρα 4.391.217 τόν. γκρός, 904 φορτηγά διάφορα 5.268.950 τόν. γκρός, 20 επιβατηγά 148.459 τόν. γκρός και 50 κοντέινερ 617.795 τόν. γκρός.

Η κύρια κρατική εταιρία Cosco, ιδρύθηκε τό 1961 και διέθετε την εποχή εκείνη 21

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-9307561

πλοία 200.000 τόννων. Μέχρι το 1970 περιοριζόταν σε εισαγωγές σκοπούσε τον περιορισμό των ξένων εισαγωγικών πλοίων και σε εξαγωγές σκοπούσε αποκλειστικά στην προσπόριση συναλλάγματος αναγκαίου για την πληρωμή των εισαγωγών της. Από το 1970 όποτε η Κινεζική οικονομία άνοιχτηκε στον έξω κόσμο η Cosco άνοιχτηκε επίσης σε εισαγωγές και εξαγωγές που απαιτούσαν μεγάλη ζήτηση μεταφορικών μέσων, και έτσι από τα 347 πλοία του 1976 έφθασε το 1988 να διαθέτει 600 πλοία. Τη διαχείριση του στόλου αυτού έχουν πέντε αυτόνομες εταιρίες ειδικευμένες κατά κατηγορίες: Πετρελαιοφόρα, μπάλκερς και κοντέινερς, φορτηγά, τακτικές γραμμές ΗΠΑ — Αυστραλίας, τακτικές γραμμές Μεσογείου — Ιαπωνίας.

Παράλληλα με τις θαλάσσιες μεταφορές η Cosco επεξεργάστηκε τη δράση της και σε άλλους επιχειρηματικούς τομείς όπως είναι: οι αποθηκευτικοί χώροι εμπορευμάτων, οι χερσαίες μεταφορές συνεχείας, ή μεταφορά βαρέων φορτίων κ.λ.π.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η σήραγγα της Μάγχης

Προχωρούν οι εργασίες για τη διάνοιξη της υποθαλάσσιας σήραγγας στο στενό της Μάγχης. Ήδη στο τέλος του Ιανουαρίου η έκσκαφη είχε φθάσει τα 5 χιλιόμετρα, με ρυθμό 200 μέτρων περίπου την εβδομάδα, όπως ήταν και το προβλεπόμενο επιθυμητό μέτρο. Μέσα στον Φεβρουάριο έφθασε τα

230 μέτρα την εβδομάδα σημειώνοντας ένα νέο ρεκόρ. Προς το παρόν 4 ειδικοί μεγάλοι έκσκαφείς βρίσκονται σε υπηρεσία, ανά δύο στη Γαλλική και την Αγγλική άκρη.

Στό μεταξύ στην Αγγλία συνεχίζεται η διαμάχη για το σχέδιο της σιδηροδρομικής γραμμής για τα τραίνα μεγάλης ταχύτητας, η οποία θα συνδέσει τη σήραγγα με το Λονδίνο περνώντας από την περιοχή της κομητείας του Κέντ. Τα τοπικά συμφέροντα εκφράζουν σοβαρές ανησυχίες για τις συνέπειες που η γραμμή αυτή θα παρουσιάσει επί του περιβάλλοντος και για τις ζημιές που θα υποστούν οι ιδιοκτήτες της περιοχής. Κατηγορούν μάλιστα την εταιρία των σιδηροδρόμων British Rail ότι προχωρεί στις επιδιώξεις της χωρίς να έρωτά κανένα, αγνοώντας σκαιώς τα συμφέροντα των κατοίκων του Κέντ.

Ός προς την κίνηση της Μάγχης, τα αποτελέσματα του 1988 παρουσίασαν μικρή κάμψη κατά 6,04% στους επιβάτες οι οποίοι έφθασαν τους 8.690.000 και κατά 6,77% στα τουριστικά αυτοκίνητα τα οποία έφθασαν τα 1.333.000. Τα εμπορικά οχήματα αντίθετως παρουσίασαν αύξηση κατά 12,7% και έφθασαν τα 704.261. Ός κύριες αιτίες της κάμψης αυτής θεωρούνται ο αποκλεισμός του λιμένος Καλαί από τους δυσχερασθέντες της περιοχής και οι απεργίες των ναυτικών της P & O και των British Ferries.

Καταγραφές του έκτοπισματος πλοίων

Ένας καταγραφές του έκτοπισματος πλοίων που ελαχιστοποιεί τα σφάλματα με-

τρήσεων στην εξακρίβωση της στάθμης του νερού με τη βοήθεια της πίεσης, της πυκνότητας, των αλλαγών της θερμοκρασίας και της αλλοίωσης της επιτάχυνσης που οφείλεται στη βαρύτητα, αναπτύχθηκε από βρετανική εταιρία. Ο καταγραφές έκτοπισματος από την εταιρία Ship and Marine Data Systems μετράει το έκτοπισμα χρησιμοποιώντας δύο μετατροπείς πίεσης στον κύριο σταθμό, τα σήματα εξόδου των οποίων χρησιμοποιούνται για να υπολογιστεί το πραγματικό βάθος του νερού σε οποιαδήποτε πυκνότητα νερού. Ο έπεξεργαστής δείχνει το βάθος του νερού και την πυκνότητα του νερού στο σημείο εκείνο.

Παρέχεται η δυνατότητα μόνιμης καταγραφής σε έκτυπη ταινία που καταχωρεί στην κάθε καταγραφή την ώρα και την ημερομηνία. Ο έκτυπής μπορεί επίσης να προγραμματιστεί για να καταγράψει τη στάθμη του νερού αντίστροφα με το χρόνο αν χρειαστεί.

Η ακρίβεια του οργάνου συνδέεται άμεσα με τον μετατροπέα και για τα τυποποιημένα συστήματα είναι συνήθως 0,1% σε πλήρη κλίμακα. Η ακρίβεια αυτή μπορεί να βελτιωθεί ακόμα περισσότερο αν βεβαιωθεί ότι ολόκληρο το εύρος του μετατροπέα ταιριάζει με το έκτοπισμα του πλοίου (σε ένα πλοίο με έκτοπισμα 3,5 μέτρων θα πρέπει να τοποθετηθεί μετατροπέας πλήρους εύρους 3,5 μέτρων ώστε να υπάρχει ακρίβεια συν/πλήν 3,5 χιλιοστών).

Ανάμεσα στις άλλες εφαρμογές του οργάνου συγκαταλέγονται η μέτρηση του περιεχομένου και της πυκνότητας των δεξαμενών πάνω σε πλοία σαν ακριβές μέσο μέτρηση της παλίνδροιας για χρήση σε εκβολές ποταμών όπου υπάρχει παλίνδροια και σαν καταγραφές της αποθαλάσσης.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τά πλωτά γεωτρήματα

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του διευθυντού της Ένώσεως Μηχανικών Βιομηχανιών της χώρας, το 1989 θα είναι ένας μαύρος χρόνος για τη βιομηχανία των πλωτών εξεδρών.

Τα μέχρι σήμερα υπογραφέντα συμβόλαια για τη χρησιμοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας μόλις καλύπτουν ποσοστό 20%. Κατά τη γνώμη του υπάρχει κίνδυνος να κλείσουν τα περισσότερα ναυπηγεία της κατηγορίας αυτής και ο αριθμός του προσωπικού τους να μειωθεί κατά το ήμισυ. Σήμερα περί τα 12.000 πρόσωπα ασχολούνται σ' αυτόν τον τομέα της βιομηχανίας. Εξάλλου περί τους 3.500 εργατοτεχνίτες θα χάσουν τη δουλειά τους όταν τελειώσουν οι εργασίες των διύλιστηρων του Mongstad, δεδομένου ότι οι περισσότεροι εξ αυτών ασχολούνται σε εργασίες όμοιες με των ναυπηγείων των ειδικευμένων στις πλωτές εξεδρές.

Ο κυριώτερος λόγος για τον οποίο παρουσιάζεται αυτή η άρνητική κατάσταση του 1989 είναι το σταμάτημα των μεγάλων εργασιών αναπτύξεως των κοιτασμάτων της B. Θαλάσσης στις θέσεις Oseberg A και B και Gullfaks C, οι οποίες δεν θα ξαναρχίσουν πρό του 1990, όποτε η ζήτηση θα είναι πολύ μεγαλύτερη από τις δυνατότητες των νορβηγικών ναυπηγείων με κίνδυνο να πραγματοποιηθεί ένα τμήμα της εργασίας στο εξωτερικό.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

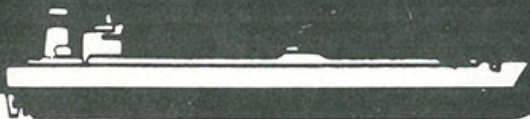
TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

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

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

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS · A.O.H. 2208682

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου έζητήθη ή έγγραφή στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13 ενός μόνο πλοίου: Πρόκειται γιά τό μπάλκερ «Ασπιδόφορος», πρώην «Charlity» υπό παναμαϊκή σημαία, 20.537 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1982, πού ανήκει στην εταιρία «Starlight Shipping Co. Ltd.» (Empros Lines Shipping Company).

Αγοραπωλησίες

Σέ συμφέροντα «Απώ Ανατολής έπωλήθησαν τά ελληνικά αδελφά φορτηγά τύπου φρήντομ «Αραν» καί «Αθλον» 17.168 τον. d.w., 10.428 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1980 καί 1979 αντίστοιχα, έναντι συνολικής τιμής 16,8 εκατ. δολларίων.

— Σέ «Ελληνες του Λονδίνου έπωλήθη τό πάναμαξ μπάλκερ «Interbulk Vallant» 68.310 τον. d.w., 36.543 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1987, έναντι τιμής περί τής 22 εκατομ. δολларίων.

— Νορβηγοί είναι οί αγοραστές του μικτού πλοίου «Όσσαν Τρέιντερ» 104.850 τον. d.w., 52.467 τον. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής πού υπερβαίνει τά 14 εκατ. δολларία.

— «Ελληνες είναι οί αγοραστές του πρόντακτ κάρριερ «New Venture» 37.410 τον. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 8 εκατ. δολларίων.

— Σέ «Ελληνες επίσης περιήλθε τό πρόντακτ κάρριερ «Sachem» 29.900 τον. d.w., ιταλικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής 5,8 εκατ. δολларίων.

— Νορβηγοί είναι οί αγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία πρόντακτ κάρριερ «Σεμίραμις» 35.700 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— «Ελληνες είναι οί αγοραστές του δεξαμενοποιού μεταφοράς παραγώγων «Dido» 77.858 τον. d.w., ναυπηγηθέν στη Νότια Κορέα το 1986, έναντι τιμής περί τών 31,5 εκατ. δολларίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό ελληνικό

δεξαμενόπλοιο «Όβελίξ» 59.250 τον. d.w. 31.715 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής 14,3 εκατομ. δολларίων. Τό πλοίο έχει χρονοναύλωση μέχρι τόν Δεκέμβριο του 1989 μέ ήμερήσιο μίσθωμα δολ. 10.450.

— Μεταξύ «Ελλήνων έπωλήθη τό μπάλκερ κάρριερ «Αστερίξ» 61.190 τον. d.w., 34.447 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί τών 14,7 εκατ. δολларίων.

— «Ελληνες είναι οί αγοραστές του μικτού πλοίου «Liberty Star» 138.675 τον. d.w., 76.873 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 14,5 εκατ. δολларίων.

— Σέ Γιουγκοσλαύους έπωλήθη τό ελληνικό φορτηγό «Κρίτωνας» 11.900 τον. d.w., 6.585 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— «Ελληνες τέλος είναι οί αγοραστές του μπάλκερ μεταφοράς αυτοκινήτων «Coral Sea» 16.237 τον. d.w. 10.089 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής 3,5 εκατ. δολларίων.

Γενικό Συμβούλιο της ΠΝΟ

Η Έκτελεστική Έπιτροπή της Πανελληνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας αποφάσισε ή σύγκληση του Γενικού Συμβουλίου της ΠΝΟ γιά τίς 29 Μαρτίου, ενώ την επομένη θά γίνει έκλογή αντιπροσώπων γιά ή Γενική Συνομοσπονδία Έργατών Έλλάδος.

Η έπικουρική ασφάλιση

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 168Β/8/89) ή ύπ' αριθ. 2311.1/18/89 απόφαση του αναπληρωτή ύπουργού Ναυτιλίας πού προβλέπει τίς προϋποθέσεις γιά ή θεμελίωση του δικαιώματος έπικουρικής σύνταξης τών ναυτικών.

Τό σχέδιο Ν.Δ. γιά τούς ναυτικούς πράκτορες

Υπογράφηκε από τόν Έπουργό κ. Βασίλη Σαραντίτη καί προωθήθηκε στό Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού γιά γνωμοδότηση

τό σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος, πού καθορίζει τούς όρους καί προϋποθέσεις άσκήσεως του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορος καθώς καί τά προσόντα καί τίς ευθύνες του.

Όπως ανακοινώθηκε από τό ΥΕΝ, μέ Προεδρικό Διάταγμα επιδιώκεται ή κατά όμοίόμορφο τρόπο αντιμετώπιση του θέματος, τό όποιο μέ τό Ισχύον σήμερα καθεστώς ρυθμίζεται μέ άστυνομικές διατάξεις (Κανονισμούς Λιμένων), πού εκδίδονται από τίς κατά τόπους λιμενικές άρχές.

Ειδικότερα, επιδιώκεται ό καθορισμός, κατά πάγιο τρόπο, τών όρων καί προϋποθέσεων άσκήσεως του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορος καί ή διατήρηση ύψηλών επιπέδων εργασιακής δεοντολογίας, επαγγελματικής έμπειρίας καί συμπεριφοράς, όπως άλλωστε τούτο προβλέπεται καί από σχετική όδηγία της ΕΟΚ.

Παράλληλα θεσπίζονται καί νέες διατάξεις ή προσαρμόζονται Ισχύουσες στη σημερινή πραγματικότητα καί στίς άπαιτήσεις μέ στόχο την προαγωγή της εύρυθμίας τών λιμένων της χώρας, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας καί την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος στον εύαίσθητο αυτό τομέα, πού σχετίζεται μέ τίς θαλάσσιες μεταφορές.

Έλληνοτουρκική συνάντηση γιά θέματα Ναυτιλίας

Ο Έπουργός Κ. Βασίλης Σαραντίτης δήλωσε στίς 8 Μαρτίου ότι επίκειται έλληνοτουρκική συνάντηση γιά θέματα ναυτιλιακής συνεργασίας. Η σχετική πρωτοβουλία, διευκρίνισε ό κ. Σαραντίτης, προήλθε από την τουρκική πλευρά καί τό θέμα τό χειρίζεται τό Έπουργείο Έξωτερικών.

Οί τροποποιήσεις της SOLAS

Από τίς 22 Όκτωβρίου 1989 θά τεθούν σε έφαρμογή στό πλοία πού εκτελούν διεθνείς πλόες οί τροποποιήσεις του Κεφαλαίου II - 1 της SOLAS 1974 πού υιοθετήθηκαν μέ την άπόφαση MSC. 11 (55) της Έπιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του ΙΜΟ, αντίγραφο της εν λόγω απόφασεως στην Έλληνική καί Άγγλική διατίθενται από τά γραφεία της ΕΕΕ.

Η νέα διοίκηση τών Ναυτών

Ο κ. Άντ. Νταλακογεώργος επανεξελέγη πρόεδρος της Ένώσεως Ναυτών. Η επανεκλογή του κ. Νταλακογεώργου έγινε κατά ή συγκρότηση σε σώμα του νέου διοικητικού συμβουλίου πού προήλθε από τίς πρόσφατες άρχαιρεσίες γιά την εκλογή νέας διοικήσεως της Ένώσεως Ναυτών. Εκτός από τόν κ. Νταλακογεώργο, στό νέο προεδρείο της Ένώσεως μετέχουν οί κ.κ. Δημ. Καραλιώνης, γεν. γραμματέας καί Ν. Περίφανος, ταμίας.

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMOS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

Τά σαραντάχρονα της Λιβεριανής σημαίας



Η Λιβερία έόρτασε με ειδικό φόρουμ που πραγματοποιήθηκε από 17-21 Ιανουαρίου στη Μονρόβια με τη συμμετοχή προσωπικότητων από ολόκληρο τον κόσμο, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν και ο γεν. γραμματέας του IMO κ. Σριβάσταβα, την τεσσαρακοστή επέτειο της ίδρύσεως — με ελληνική παρότρυνση — του ναυτιλιακού της προγράμματος.

Υπενθυμίζουμε ότι το 1948 ο πρώην Υπουργός Έξωτερικών της Λιβερίας κ. E.R. Stettinius, με συνεργασία Αμερικανών τεχνοκρατών και έχοντας την απόλυτο υποστήριξη του τότε Προέδρου της Λιβερίας D.V.S. Tubman και παρακινούμενος και από Έλληνες πλοιοκτήτες εγκατεστημένους τότε στη Νέα Υόρκη συνέλαβε την ιδέα της δημιουργίας της σημαίας της Λιβερίας ως σημαίας διευκολύνσεως. Και το πρώτο πλοίο το οποίο έτέθη υπό Λιβεριανή σημαία ήταν το World Piece 10.892 τόν. γκρός έλλη-νικής πλοιοκτησίας με εκπρόσωπό του τον κ. Κώστα Έμμανουήλ.

Εκτοτε το Λιβεριανό νηολόγιο σημείωσε μία ραγδαία εξέλιξη και σήμερα η Λιβεριανή θεωρείται η πλέον σοβαρή σημαία εύκολας με πλήρη οργάνωση στα θέματα νηολογήσεως και παρακολουθήσεως των πλοίων με 185

περίπου επιθεωρητές στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο πρόεδρος της Λιβερίας στην προσπάθειά για καλύτερη άσκηση οργάνωσης απέσπασε το τμήμα Ναυτιλίας από το Υπουργείο Έθνικής Οικονομίας και δημιούργησε τμήμα Ναυτιλίας με επικεφαλής τον Γενικό Επιθεωρητή κ. Joe Keller στο Υπουργείο Μεταφορών.

Πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι η όλη οργάνωση του φόρουμ υπήρξε άψογη και οι προσκεκλημένοι έμειναν απόλυτα ικανοποιημένοι στο δείπνο δέ που έδόθη την τελευταία ημέρα από τον Πρόεδρο της Λιβερίας έγινε και άπονομή παρασήμων.

Με το άνωτατο παράσημο της Λιβερίας και συγκεκριμένα τον «Μεγαλόσταυρο του Αφρικανικού Αστέρου», τιμήθηκαν ο γενικός γραμματέας του IMO κ. Σριβάσταβα, ο Ambassador At large Far East έφοπλιστής κ. Frank Chall και ο Γενικός Πρόξενος της Λιβερίας στην Ελλάδα έφοπλιστής κ. Νικόλαος Σούτος (δεύτερος εξ άριστερών). Άριστερά διακρίνεται ο κ. Gerald Cooper, επί σειρά έτων Υπουργός Ναυτιλίας της Λιβερίας, και στο άκρο δεξιό ο κ. J.K. Klark, πρόεδρος του Liberian Maritime Services.

Οι ύποψήφιοι για διπλώματα πρακτικών

Το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι προωθεί σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο επιδιώκεται η αναβάθμιση της εκπαιδεύσεως των ύποψηφίων για απόκτηση διπλώματος πρακτικού πλοίαρχου, πρακτικού μηχανικού και πλοιάρχου Γ'.

Ειδικότερα οι πρακτικοί πλοίαρχοι και πλοίαρχοι Γ' θα διευρύνουν τις γνώσεις τους στα ναυτικά ηλεκτρονικά όργανα, σύμφωνα άλλωστε και με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως για πρότυπα εκπαιδεύσεως, εκδόσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών.

Με το ίδιο σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος παρέχεται η ευχέρεια απόκτησεως διπλώματος πρακτικού πλοιάρχου ή πρακτικού μηχανικού στους κατόχους, τουλάχιστον, άπολυτηρίου Γυμνασίου ή ένδεικτικού Γ' τάξης Γυμνασίου παλαιού τύπου ή ισότιμης Σχολής, αντί του άπολυτηρίου δημοτικού σχολείου που ίσχυε μέχρι σήμερα.

Τέλος, καθιερώνεται η ύποχρέωση των ύποψηφίων για απόκτηση διπλώματος πρακτικού πλοιάρχου και μηχανικού να άποφοιτούν από τα αντίστοιχα ειδικά τμήματα των Κέντρων Έπιμορφώσεως Στελεχών Έμπορικού Ναυτικού.

Το σχέδιο Π.Δ. θα εισηχθεί στο Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού για γνωμοδότηση.

Η άπαλλαγή του ΦΠΑ

Με την ύπ' αριθ. Κ. 398/204.88 διοικητική λύση του Υπουργείου Οικονομικών διευκρινίσθηκε ότι η άπαλλαγή από το Φ.Π.Α. των άγαθών που παραδίδονται σε πλοία άποδεικνύεται με την προσκόμιση του παραστατικού που εκδίδεται από τελωνειακή άρχή κατά τον έφοδιασμό του πλοίου.

Συνέλευση της ΠΕΜΕΝ

Συνεκλήθη για τις 30 Μαρτίου τακτική γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Μηχανικών στην οποία θα συζητηθούν διάφορα θέματα μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η ύπογραφή ίκανοποιητικών Σ.Σ.Ε., ή νομοθετική κατοχύρωση του επαγγέλματος σάν βαρύ - άνθυγιεινό και επικίνδυνο ή ύπεράσπιση των ασφαλιστικών κατακτήσεων, ή αντιμετώπιση της κρίσεως του ΝΑΤ, ή αύξη-



Calling MAROCCO?

Στήν διάθεσή σας

CONTIMED MARINE & LAND SERVICES S.A.

CASABLANCA:

TEL: 315230 - 315148

TLX: 27951 MAJAM

PIRAEUS:

TEL: 4131527 - 4131530

FAX: 4116128

TLX: 211495

TX. SHINC: 241275

- Chip and Owners agents
- Cargo Inspectors
- Tally

- Droft Survey
- On/off Hire Survey
- Crew Attendance

ση του συνταξιοδοτικού μισθού στο 80%, ή ουσιαστική ενεργοποίηση του κλάδου της επικοινωνίας ασφαλίσεως, ή αντιμετώπιση της ανεργίας, ή κατοχύρωση του δικαιώματος δουλειάς, ή εκδημοκρατισμός του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος και της ναυτεργατικής νομοθεσίας κλπ..

Η διάσκεψις IMAS 89

Από 24-26 Μαΐου στο ξενοδοχείο Χανδρή Αθηνών θα πραγματοποιηθεί η διάσκεψη IMAS 89 με θέμα «Applications of The New Technology in Shipping».

Η διάσκεψη οργανώνεται από το Institute of Marine Engineers σε συνεργασία με το IMAR/RINA Greek Joint Branch και κατά την διάρκεια των εργασιών της διακεκριμένοι όμιλητές θα αναλύσουν θέματα όπως Engine Developments, Ship Developments, Information Technology και Ship Management and Finance.

Έντυπο γιά τὸ ARPA SYSTEM

Τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος ἐξέδωσε ἐνημερωτικό ἐντυπο σχετικό πρός τίς ἀρχές λειτουργίας τοῦ ARPA System καί τήν ἀπόδοσή του, τό ὁποῖο διατίθεται στίς ναυτιλιακές ἐταιρίες γιά νά προωθηθῇ πρός τὰ ἐλληνικά ἐμπορικά πλοία.

Δέν ἀναγνωρίζονται ὡς ἐπαγγελματικά

Ὁ Ὑπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης ἀποδέχθηκε γνωμοδότηση τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ ΥΕΝ σύμφωνα μέ τήν ὁποία πλοία ἢ πλοίαρια πού ἀνήκουν σέ ναυτικές ἐταιρίες τοῦ Νόμου 959/79 δέν μποροῦν νά ἀναγνωρισθοῦν ὡς ἐπαγγελματικά τουριστικά καί νά ὑπαχθοῦν στίς διατάξεις τοῦ Νόμου 438/76 καί ἂν ἀκόμα συντρέχουν ὅλες οἱ προϋποθέσεις τοῦ ἀρθροῦ 2, παράγρ. 2 τοῦ νόμου αὐτοῦ. Διότι, ὅπως ἀναφέρεται, ἡ ἀναγνώριση ὡς ἐπαγγελματικοῦ τουριστικοῦ πλοίου τοῦ Ν. 438/76, πλοίου ἀνήκοντος σέ ναυτική ἐταιρία, ἄγει σέ ἀποτέλεσμα ἀπαγορευμένο ἀπό τό (νεότερο) Νόμο 959/79 καί εἶναι ὡς ἐκ τούτου ἀνεπίτρεπτη.

Ἀντικανονική ἐπάνδρωση ἐπιβατηγῶν πλοίων

Ἀπό τό Γραφεῖο Εὐρέσεως Ναυτικής Ἐργασίας καταλογίστηκαν τόν περασμένο μήνα στούς ὑπευθύνους τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματωγῶν πλοίων «Αἰγαιο», «Θιάκι», «Σάος» καί «Ἀρσινόη» πρόστιμα, συνολικοῦ ὕψους 550.263 δρχ. γιά ἀντικανονική ἐπάνδρωση τῶν πλοίων αὐτῶν κατά τή χειμερινή περίοδο 1987-88.

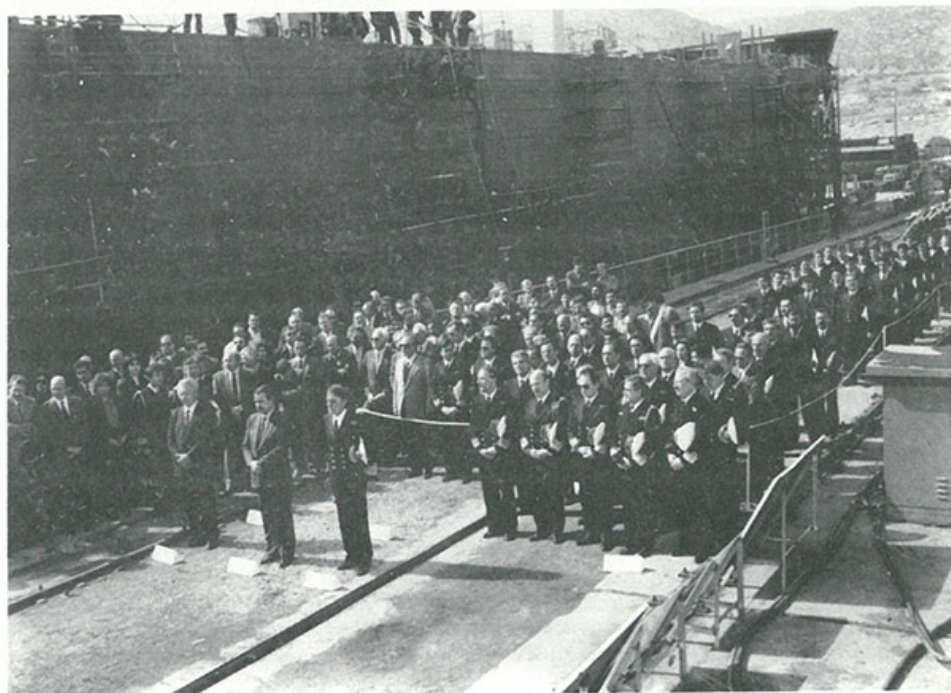
Ἡ νέα διοίκηση τῆς HELMEPA

Ἡ νέα διοίκηση τῆς Ἑλληνικῆς Ἐνώσεως Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA) πού προήλθε ἀπό τίς ἀρχαιρεσίες τῆς 28ης Φεβρουαρίου συγκροτήθηκε σέ σῶμα ὡς ἑξῆς: κ. Γεώργιος Π. Λιβανός πρόεδρος, Γρηγ. Β. Χατζηγελευθεριάδης ἀντιπρόεδρος, Ι.Κ. Λύρας γενικός γραμματέας, Α.Κ. Μαυρακάκης εἰδικός γραμματέας, Μ.Σ. Λαζαρίμος ταμίας καί μέλη Γεώργιος Δ. Δαλακούρας, Κων. Δρακόπουλος, Γ. Ι. Κουμάνταρος, Βασ. Κ. Κωνσταντακόπουλος, Μαθιός Δ. Λῶς καί Ἀνδρέας Α. Ποταμιάνος.

Ἐπανεξελέγη

ὁ κ. Σπ. Ἀλεξανδράτος

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν



Πραγματοποιήθηκε στίς 27 Φεβρουαρίου στά Ναυπηγεία Ἐλευσίνος ἡ ἐπίσημη τελετή παραλαβῆς ἀπό τό Πολεμικό ναυτικό μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς καί ἡ τελετή ὀνομασίας ἐνός πετρελαιοφόρου βάσεως (Π/Φ «Ζεύς» ὀλικοῦ μήκους 67 μ. καί πλάτους 10μ.) πού κατασκευάστηκε ἀπό τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεία μέ ἀνάδοχο τήν κ. Ἀθανασία Μυριανθοπούλου.

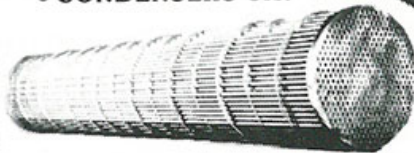
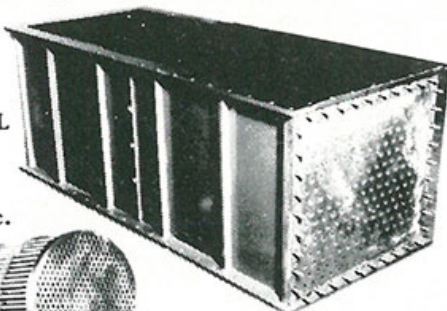
Στά ἔργα ἀναφέρθηκαν στή διάρκεια τῆς τελετῆς, ὁ Δ/νων σύμβουλος καί γεν. διευθυντής τῶν Ναυπηγείων Ἐλευσίνος κ. Γ.Ν. Ζαφειρόπουλος, ὁ ἀναπλ. ὑπουργός Ἐθν. Ἀμυνας κ. Γ. Μωραΐτης, ὁ ἀναπλ. ὑπουργός Βιομηχανίας κ. Κ. Παπαναγιώτου, ὁ ἀρχηγός ΓΕΝ κ. Α. Βασιλικόπουλος καί ὁ πρόεδρος τοῦ σωματείου ἐργαζομένων στά ναυπηγεία κ. Κώστας Καράπουρος.



APEX HEAT EXCHANGERS

Specialists in the manufacture and repair of all types of Marine Heat Exchangers.

- SCAVENGE AIR COOLERS
- UNDER PISTON COOLERS
- LUBRICATING OIL COOLERS
- FRESH WATER COOLERS
- CONDENSERS etc.



EMERGENCIES: Our well equipped workshops enable us to carry out repairs or complete refurbishment often inside 24 hours.

For immediate personal attention contact the specialists:

APEX HEAT EXCHANGERS

Sales Office:

Workshops:
(Hartlepool)

27 John Adam Street
LONDON WC2N 6HX
Tel: 01-930 0021

Tel: (0429) 860187
Fax: (0429) 860673
Telex: 587811 A/B APEX G

IN PIRAEUS PLS CALL: 4533389 - 4531861
or TELEX: 24-1970



Με μεγάλη επιτυχία διοργανώθηκε από την Imco Hellas, την Τρίτη 7 Μαρτίου στο ξενοδοχείο Λήδρα Μάρριωτ, το συμπόσιο γνωριμίας των νέων προϊόντων της διεθνούς εταιρείας παραγωγής χρωμάτων Kansai Wilckens με την ελληνική αγορά.

Κατά την διάρκεια του συμποσίου έγινε προβολή της προωθημένης τεχνολογίας των νέων προϊόντων της Kansai Wilckens και ο τρόπος προώθησής τους από την Imco Hellas που την εκπροσωπεί στην Ελλάδα.

πλοίων που προήλθε από τις άρχαιες της περασμένης Παρασκευής συγκροτήθηκε σε σώμα ως ακολούθως: Σπυρίδων Άλεξανδράτος πρόεδρος, Μιχαήλ Σαρλής γεν. γραμματέας, Άλκης Κορρές Α' αντιπρόεδρος, Δημήτριος Τσάκος Β' αντιπρόεδρος, Έρασμία - Μαρία Μαρκαντωνάκη ταμίας, Νικόλαος Βαρβάτης, Χρήστος Μανώλης, Μιχαήλ Καραγιάννης και Παναγιώτης Λεονάρδος, σύμβουλοι.

Αναπληρωματικοί σύμβουλοι εκλέχθηκαν οι κ.κ. Νικόλαος Τραυλός και Δημήτριος Κυριακόπουλος.

Τό διεθνές συμπόσιο

γιά την «Πυρασφάλεια Πλοίων»

Από 9-11 Μαΐου 1989 θα πραγματοποιηθεί

στο Εύγενίδειο Ίδρυμα διεθνές συμπόσιο με θέμα «Πυρασφάλεια Πλοίων» που οργανώνει το Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας.

Τό Συμπόσιο που πραγματοποιείται με τη συνεργασία του IMO και τελεί υπό την αιγίδα του YEN είναι τό πρώτο που γίνεται στην Ελλάδα με αυτό τό αντικείμενο και όπως προκύπτει από τό πρόγραμμα, τά υπό ανακοίνωση θέματα παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον, οι δε εισηγητές προέρχονται από 11 χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδος.

Λαθρεπιβάτης

Ένας λαθρεπιβάτης από τή Γκάνα βρέθηκε στο ελληνικό πλοίο «Ais Strength» λίγο

μετά τόν απόπλου του σκάφους από τό Ντάρμπαν για τή Σιγκαπούρη.

Νέα φυλλάδια

Από τίς αρμόδιες λιμενικές αρχές τής χώρας εκδόθηκαν τόν Φεβρουάριο 304 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Λεύκωμα μέ τά έργα εϋποιίας του Έλληνικού Έφοπλισμού

Τά έργα εϋποιίας και γενικότερα ή συμβολή του Έλληνικού Έφοπλισμού σε δραστηριότητες και εκδηλώσεις που κατά καιρούς έχουν πραγματοποιηθεί από τόν Έλληνικό Έφοπλισμό θα παρουσιασθούν σε ειδικό λεύκωμα τό οποίο θα ολοκληρωθεί και θα εκδοθεί στό τέλος του 1990.

Σέ σχετική ανακοίνωση τής Ε.Ε.Ε. υπογραμμίζεται ότι τό έν λόγω λεύκωμα σκοπό έχει νά εμφανίσει σε όλη τήν έκταση τήν μεγάλη συμβολή του Έλληνικού Έφοπλισμού στο κοινωνικό σύνολο. Άλλά για νά μπορέσει νά πραγματοποιηθεί ή ανωτέρω απόφαση είναι απαραίτητο, τονίζεται στην ανακοίνωση νά βοηθήσουν τήν Ένωση στην προσπάθειά της αυτή μέ τήν αποστολή όσο τό δυνατόν συντομότερα, κάθε πληροφοριακού υλικού που έχουν στην διάθεσή του όπως φωτογραφίες, σλάιτς, περιγραφή του έργου ή τής δραστηριότητας κ.λ.π., τόν χρόνο πραγματοποιήσεως, τό ύψος τής δαπάνης και γενικά κάθε χρήσιμο σχετικό στοιχείο.

Έκδηλωση μνήμης και τιμής του Συλλόγου Κασίων

Ο Σύλλογος τών έν Ελλάδα Κασίων συνεχίζοντας τίς πνευματικές πολιτιστικές και πατριωτικές του εκδηλώσεις πραγματοποίησε τήν Τετάρτη 15 Φεβρουαρίου 1989 στην κατάμεστη αίθουσα τής Αρχαιολογικής Έταιρείας τής Αθήνας μία πάρα πολύ επιτυχημένη κασιώτικη βραδιά, μνήμης και τιμής σε δύο ωραίες μορφές του νησιού. Στόν Άνδρέα Καμπούρη, τόν απόδημο Κασιώτη που στην Αίγυπτο δημιούργησε μία πολύ σημαντική ιστορία και τή συνέχισε μετά έδώ στην

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

Ελλάδα επικεφαλής του Συλλόγου και στον Μανώλη Κουλουκουνητή τον Πατριάρχη της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας όπως εϋστοχα αποκλήθηκε. Τίς δύο αυτές μορφές ανέλαβαν να ζωντανέψουν ο συγγραφέας κ. Γιάννης Χατζηφώτης και ο αρχισυντάκτης του «Κασιώτικου Παλμού» ναυπηγός - μηχανολόγος, μέλος του Δ.Σ. κ. Μίνος Κομνηνός. Με λιτότητα, αλλά με μεστές αναφορές στην προσωπικότητα και την προσφορά τους ξαναζωντανέψαν αυτούς τους δύο Κασιώτες, που είναι ο χαρακτηριστικός τύπος του δημιουργικού ταλέντου, του δαιμόνιου των παιδιών του νησιού που μεγαλουργούν όπου κι αν βρεθούν μακριά από την πατρίδα έχοντας όμως σαν έφοδιο όλες τις αρετές του Κασιώτη που είναι η υπομονή και η επιμονή, η έντιμότητα, η εργατικότητα.

Ο Μανώλης Κουλουκουνητής, συνέστησε το έπος της κασιώτικης ναυτιλίας και το συνέχισε από τη μία μεριά με την επίδοσή του σ' αυτή την πατροπαράδοτη τέχνη αλλά και από την άλλη μεριά με την καλλιτεχνική του επίδοση γιατί είναι γνωστό ότι παράλληλα με τον καραβοκύρη ήταν και μία καλλιτεχνική φύση.

Στην εκδήλωση παρέστησαν ο πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος κ. Κ. Παϊζης, ο πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γ. Δρακόπουλος, ο πρόεδρος του Φιλανθρωπικού Ίδρυματος η Άδελφότης Κασίων κ. Κ. Στεργιόπουλος, ο εφοπιστής και συγγραφέας κ. Ματθαίος Λώς, ο συγγραφέας κ. Τάσος Τζαμτζής και πολλοί άλλοι.

Η Scandia στην Ελλάδα

Η εταιρία Taloma Shipping των Αδελφών Ζαμπέλλα ή οποία αντιπροσωπεύει στην Ελλάδα την εταιρία Scandia Shipping Agency του Μόντρεαλ με την ευκαιρία της άφιξης δύο στελεχών της στην Ελλάδα οργανώνει αύριο 16 Μαρτίου από 13-15 συνάντηση γνωριμίας με τους εκπροσώπους της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιώς.

Τραγικός θάνατος δύο αδελφών ναυτικών

Δύο αδελφία ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους στο πλοίο το οποίο υπηρετούσαν και οι δύο. Πρόκειται για τους αδελφούς Γεώργιο και Μάριο Δερτζή, 29 και 27 ετών αντίστοιχα, που ήταν μέλη του πληρώματος του δεξαμενοπλοίου «Μιχαήλ».

Σύμφωνα με τηλεγράφημα του πλοίαρχου, στις 2 Μαρτίου και ενώ το πλοίο έπλεε 17 μίλια νοτιο-ανατολικά από το νησί Φούερτα Βεντούρα των Καναρίων, ο αντιπλοίαρχος Γεώργιος Δερτζής, που εργαζόταν στο κατάστρωμα χωρίς να ειδοποιηθεί κανένα άνοιξε την καταπακτή της Νο. 4 δεξαμενής και κατέβηκε σ' αυτή προκειμένου να ανασύρει κομμένο πλωτήρα μετρητού, αν και η δεξαμενή περιείχε ποσότητα φορτίου.

Τό συμβάν αντιλήφθηκε ο υποπλοίαρχος του σκάφους Άντωνης Ξαγοράκης όταν επιστρέφοντας από την πρύμνη είδε ανοιχτή τη δεξαμενή και τον αντιπλοίαρχο να απουσιάζει από τη θέση του. Ψάχνοντας τον βρήκε πεσμένο στην πλατφόρμα όπου ειδοποίησε άμεσα τη γέφυρα και ο ίδιος έτρεξε να μεταφέρει οξυγόνο.

Στό ίδιο πλοίο υπηρετούσε ως ναύτης και ο αδελφός του Δερτζή, ο Μάριος 27 ετών, ο οποίος έτρεξε στην ανοιχτή δεξαμενή και πριν προλάβει κανείς να τον συγκρατήσει κατέβηκε για να βοηθήσει τον αδελφό του με αποτέλεσμα να χάσει και αυτός τις αισθήσεις του.

Λίγο αργότερα ο υποπλοίαρχος μαζί με το ναύκληρο κατέβηκαν με οξυγόνο στη δεξαμενή και ανέσυραν αναίσθητους τους δύο αδελφούς, στους οποίους προσφέρθηκαν οι πρώτες βοήθειες, ενώ ζητήθηκε από τις αρχές και τους πλοιοκτήτες να σταλεί ελικόπτερο για να τους μεταφέρει σε νοσοκομείο, αλλά δεν υπήρχε διαθέσιμο και στάλθηκε πλοηγίδα, χωρίς, όμως γιατρό. Ο πλοίαρχος αναγκάστηκε να οδηγήσει το πλοίο έξω από το λιμάνι του νησιού και η πλοηγίδα έφτασε εκεί μία ώρα αργότερα.

Με τη συνοδεία δύο μελών του πληρώματος οι δύο αδελφοί μεταφέρθηκαν σε νοσοκομείο όπου όμως διαπιστώθηκε ο θάνατός τους.

Συνάντηση του κ. Στ. Γουρδομιχάλη με τον Πρόεδρο της Επιτροπής Μεταφορών της ΕΟΚ

Ο Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης συναντήθηκε στις 6 Μαρτίου, στο Ζάππειο Μέγαρο με τον Επίτροπο Μεταφορών της ΕΟΚ κ. Van Miert και είχε ενημερωτική συζήτηση επί ναυτιλιακών θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος.

Κατά την διάρκεια της συναντήσεως ανατράπηκαν απόψεις επί θεμάτων που αφορούν τόσο την Έλληνική όσο και την Κοινωτική έμπορικη ναυτιλία.

Επίσκεψη Σοβιετικών αξιωματούχων στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Ο Πρέσβυς της Σοβιετικής Ένωσης στην Αθήνα κ. Ανατόλι Σλουσάρ επισκέφθηκε στις 6 Μαρτίου την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και είχε ενημερωτική συζήτηση επί ναυτιλιακών και γενικότερων οικονομικών θεμάτων με τον Πρόεδρο, κ. Στάθη Γουρδομιχάλη και τους αντιπροέδρους κ.κ. Σταύρο Νταϊφά και Ιωάννη Γκούμα.

Κατά την διάρκεια της επισκέψεως συζητήθηκαν θέματα διμερών ναυτιλιακών σχέσεων καθώς και θέματα που αφορούν την Σοβιετική Ναυτιλία και την Ναυτιλία της Ε.Ο.Κ.

Ο Σοβιετικός πρέσβυς ο οποίος συνοδεύεται από τους κ.κ. Ο. Όσιποβ και Ζ. Πλάχοβ εξεδήλωσε την επιθυμία συνέχισης των επαφών για την καλύτερη και ευρύτερη συνεργασία της Σοβιετικής με την Έλληνική Ναυτιλία.

Ναυτιλία, Ασφάλεια και Περιβάλλον, Πρακτική και Εφαρμογές

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος, ως έπισημος σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτικής φύσεως, επιθυμώντας να ενημερώσει την ναυτιλιακή κοινότητα για τις έξι λίξεις που έχουν δημιουργηθεί σε θέματα Ασφαλείας και Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος, έχει προγραμματίσει και πραγματοποιεί την Τρίτη στις 21 Μαρτίου 1989 στο Ίδρυμα Εϋγενίδου μίας ημέρας Συμπόσιο με θέμα:

«Ναυτιλία, Ασφάλεια και Περιβάλλον Πρακτική και Προοπτικές»

Τό Συμπόσιο τελεί υπό την αιγίδα του YEN και με τη συνεργασία του IMO, με εισηγητές τους κ.κ. Β. Κούτση, Οικονομολόγο, Α' αντιπρόεδρο NEE, Α. Καλούδη, πλοίαρχο Λ.Σ. Διευθυντή Διευθύνσεως Ασφαλείας Ναυσιπλοίας YEN, Κ. Σαπουνάκη, Νομικό Σύμβουλο NEE, Δ. Παϊζη, πλοίαρχο EN, Ι. Πανόπουλο, πλωτάρχη ΛΣ, πρόεδρο ύποεπιτροπής Ασφαλείας Ναυσιπλοίας του IMO, κ. Εϋθ. Μητρόπουλο, προϊστάμενο Τμήματος Ναυσιπλοίας του IMO και άλλους έμπειρους ναυτιλικούς και ειδικούς σε θέματα ασφαλείας ναυσιπλοίας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Όσα στελέχη ναυτιλιακών εταιριών επιθυμούν να παρακολουθήσουν τό Συμπόσιο, πρέπει να τό δηλώσουν τηλεφωνικά στο NEE τό ταχύτερο δυνατόν.

Νέο ιδιόκτητο μέγαρο της Ατλάντικ Μπάνκ στη Νέα Υόρκη

Μετά από πρόσφατη απόφαση του διοικητικού της συμβουλίου, η Ατλάντικ Μπάνκ θά αναγορεύει στη Νέα Υόρκη, στη συμβολή των όδων 35 δρόμοι και 35 λεωφόρος της περιοχής Αστόρια, οκταόροφο μέγαρο στο οποίο θά στεγασθούν οι κεντρικές υπηρεσίες της Τράπεζας. Τό κτίριο ύπολογίζεται να παραδοθεί στά μέσα του 1990 έναντι συνολικής δαπάνης 14 εκατ. δολλαρίων.

Πλοίαρχος βρέθηκε νεκρός

Στό δεξαμενόπλοιο «Sir John» που βρίσκεται στό λιμάνι Rastanuf της Λιβύης για φόρτωση βρέθηκε νεκρός στην καμπίνα του ο πλοίαρχος του σκάφους Λάμπρος Δήμου, 51 ετών, από την Αθήνα, ο οποίος είχε πάθει ανακοπή της καρδιάς.

Τόν πλοίαρχο βρήκε στην καμπίνα του νεκρό ο πρώτος μηχανικός του σκάφους.

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

Αυξάνονται τα οικογενειακά επιδόματα

Τα οικογενειακά επιδόματα των ναυτικών για το έτος 1988 θα είναι αυξημένα κατά μέσον όρο κατά 25%.

Σύμφωνα με σχετική απόφαση του Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη, το ύψος του οικογενειακού επιδόματος για κάθε ημέρα εργασίας διαμορφώθηκε ως εξής:

- Μέ ένα παιδί από 90 σε 110 δρχ.
- Μέ δύο παιδιά από 190 σε 230 δρχ.
- Μέ τρία παιδιά από 300 σε 360 δρχ.
- Μέ τέσσερα παιδιά από 410 σε 500 δρχ.
- Μέ πέντε παιδιά από 520 σε 650 δρχ.
- Μέ έξι παιδιά από 630 σε 790 δρχ., και
- Μέ επτά παιδιά και πάνω από 740 σε 960 δρχ.

Τα πιο πάνω ποσά πολλαπλασιάζονται αντίστοιχα με τις ημέρες ασφάλισης, που έχει κατά το έτος 1988 ο δικαιούχος ναυτικός.

Στό μεταξύ ο ΕΛΟΕΝ με ανακοίνωσή του υπογραμμίζει ότι στους ναυτικούς που πήραν οικογενειακό επίδομα για το έτος 1987 αποστέλλει ταχυδρομικά ειδικό έντυπο με οδηγίες για το επίδομα 1988. Ένώ οι ναυτικοί που δεν πήραν επίδομα για το 1987 μπορούν να προμηθευτούν το έντυπο από τα γραφεία του ΕΛΟΕΝ (Φίλωνος 97-99), τις λιμενικές αρχές, τα προξενικά λιμεναρχεία και τα ναυτεργατικά σωματεία.

Έξ άλλου, με έντολή του Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη έγινε η εκκαθάριση και η α-

πόδοση από το NAT των υπολοίπων χρηματικών διαθεσίμων του ΕΛΟΕΝ για τα έτη 1981-1984, που ανέρχονται σε 4,5 δισ. δραχμών.

Ύστερα από αυτό επέρχονται οι παρακάτω ευνοϊκές τροποποιήσεις στην αναδιανομή του έκτακτου οικογενειακού επιδόματος που έχει αρχίσει να διανέμεται ήδη από τις αρχές Φεβρουαρίου.

1. Αναπροσαρμόζονται τα ποσά αυξήσεως όπως παρακάτω.

- Για το 1981-82 από 20% σε 100%
- Για το 1983 από 0% σε 100%, και
- Για το 1984 από 13% σε 100%.

Π.χ., αν κάποιος δικαιούχος έλαβε οικογενειακό επίδομα για τα έτη 1981-82 ποσό ίσο με 70.000 δρχ., για το 1983 ποσό ίσο με 35.000 δρχ. και το 1984 ποσό ίσο με 40.000 δρχ. δηλαδή σύνολο 145.000 δρχ., θα λάβει, με ταχυδρομική επιταγή, ποσό ίσο με 145.000 δρχ.

2. Οι δικαιούχοι για το έτος 1985 θα λάβουν το έκτακτο οικογενειακό επίδομα μετά το πέρας της διαδικασίας πληρωμής των υπολοίπων ετών 1981-82, 1983, 1984 ή οποία θα ολοκληρωθεί στο πρώτο 15ήμερο του Απριλίου.

3. Όσοι δικαιούχοι έλαβαν επιταγή για τα έτη 1984-85 θα λάβουν νέα με συμπληρωματικό ποσό.

μηνή του επίκουρου Αθαν. Κονταξή, ποσό δρχ. 21.200.

Πρόστιμα

Από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές της χώρας επιβλήθηκαν τον περασμένο Ιανουάριο πρόστιμα, συνολικού ύψους 13.576.700 δρχ. για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τα παραπάνω πρόστιμα 5.361.800 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 5.220.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 1.475.000 δρχ. για ρυπάνσεις της θάλασσας, 1.348.944 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας των πλοίων, 166.000 δρχ. για παράνομη οδήγηση ταχυπλόων σκαφών και 5.000 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

Η Μ.Ι.Σ. παρέδωσε νέο υδρογραφικό πλοίο στο Π.Ν.

Στο τέλος Φεβρουαρίου έγινε η ένταξη στη δύναμη του Πολεμικού Ναυτικού του νέου Υδρογραφικού/Ερευνητικού σκάφους Υ/Γ «Στράβων» ολικού μήκους 32,70 μέτρων.

Η κατασκευή του έγινε από την Ελληνική μελετητική και κατασκευαστική εταιρία Marine Industrial Services στο Πέραμα, μέσα σε χρόνο ρεκόρ 12 μηνών.

Το σκάφος είναι εξοπλισμένο με τελειότατου τύπου μηχανήματα και διαθέτει δύο μηχανές πρόωσης 1.200 ίππων συνολικά.

Οι δοκιμές παραλαβής ακολούθησαν τις πύδ αυστηρές προδιαγραφές του Αμερικανικού Ναυτικού, ενώ αξίζει να τονιστεί ότι είναι η πρώτη φορά που ελληνική κατασκευαστική εταιρία, κατασκευάζει σκάφος του Πολεμικού Ναυτικού μέσα στα συμβατικά χρονικά πλαίσια.

Τοποθέτηση πλοίαρχου

Με απόφαση του Υπουργού κ. Βασ. Σαραντίτη τοποθετήθηκε στη Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ο πλοίαρχος Α.Σ. Κων. Χάρτοφύλης, ο οποίος μέχρι τώρα ήταν στη Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας.

Η Σχολή Σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Απορροπύργου αποφοίτησαν το Φεβρουάριο 601 ναυτικοί. Τόν ίδιο μήνα υποβλήθηκαν 223 αιτήσεις υποψηφίων για φοίτηση στην Σχολή.

Θάνατος Σοβιετικού ναυτικού

Πέθανε αιφνιδώς στο σοβιετικό φορτηγό πλοίο «Tiraspol» που ήταν άγκυροβολημένο στο λιμάνι της Πρέβεζας, ο ναυτικός Brus Anapolin Ylakov, το πτώμα του οποίου μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο της πόλεως για νεκροψία και νεκροτομή.

Καθέλκυση αλιευτικού

Στά ναυπηγεία ΓΑΙΩΜΑΡ του Περάματος κατελκύσθηκε το πολλαπλής αλιευτικής χρήσεως αλιευτικό «Αργώ II» που ανήκει στον κ. Κυριάκο Κρητικό. Το σκάφος, μήκους 30 μέτρων και πλάτους 7,60 μέτρων φέρει

Η Ε.Ε.Ε. συγχάρισε

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με τηλεγράφημά της συνεχάρη τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του φορτηγού «Σέντορ» για τη διάσωση δύο ναυαγών Κοσταρικών αλιέων, υπογραμμίζοντας ότι οι ενέργειες αυτού του είδους επιβεβαιώνουν την ικανότητα των Ελλήνων πλοίαρχων και πληρωμάτων, καθώς και το υψηλό αίσθημα κοινωνικής αλληλεγγύης από το οποίο διακατέχονται.

Προσφορές στο Σωματείο Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών

Το πλήρωμα του ελληνόκτητου πλοίου «Τρέιντ Μάρινερ» πρόσφερε στο παραπάνω σωματείο ποσό δρχ. 14.299, ενώ οι θαλαμηπόλοι και μάγειροι του φέρρου «Πάρος», στη

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 - 4523.446 - 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

κύρια μηχανή MAN B & W Alpha ισχύος 500 ίππων και διαθέτει ψυκτικούς χώρους 140 κυβικών μέτρων. Τό «'Αργώ II» τό όποίο θά μπορεί νά χρησιμοποιηθεί γιά άλιεία τόσο στην Έλλάδα καί τή Μεσόγειο όσο καί σέ άλλα άλιευτικά πεδία καί κυρίως τής 'Αφρικής θά παραδοθεί έντός 4-5 μηνών.

Πρόστιμα

Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε τό ύπολιμεναρχείο Ναυπλίου στόν πλοίαρχο του μότορσιπ «Πολυχρόνης» γιατί τό πλοίο βρέθηκε ύπερφορτωμένο κατά έξι ίντσες.

ΠΕΝΘΗ

ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΣ Ι. ΓΕΛΑΔΑΚΗΣ

Πέθανε στις 24 'Ιανουαρίου καί κηδεύτηκε από τό Α' Νεκροταφείο του Πειραιώς ό έν άποστρατεία 'Υποναύαρχος Λ.Σ. 'Ιωάννης Γελαδάκης. 'Ο μεταστάς, γέννημα θρέμμα του Πειραιώς, κατετάγη στό Λιμενικό Σώμα τό 1940, ως πτυχιούχος 'Ανωτάτης Σχολής καί ύπηρέτησε σέ διάφορες ύπηρεσίες καί επίκαιρες θέσεις του Κέντρου καί των Λιμενικών 'Αρχών. Τό 1967 άπεστρατεύθη προώρως από τή δικτατορία τής 21 'Απριλίου, μετά τήν πώση τής όποιας επανεφέρθη στην ύπηρεσία καί άπεκατεστάθη στους βαθμούς του. Πράος, έντιμος καί άκριβοδίκαιος, έπέδειξε όπου καί άν ύπηρέτησε ύποδειγματική συμπεριφορά καί ένεργητικότητα καί ύπήρξε παντού σεβαστός καί αγαπητός. Τήν κηδεία του παρακολούθησε ή ήγεσία του Λ.Σ. καί πλήθος συναδέλφων του, τό δε έπικηδειο έξεφώνησε ό 'Αντιναύαρχος έ.ά. Γεώργιος Καβελάρης.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Έλληνική	10.995	1978	Προσάραξε έμφορτο στόν Όρινόκο, στις 5/3. ✓
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	Κυπριακή	11.954	1973	Κατά τό ταξίδι Λέγκχορν γιά 'Αμβούργο ύπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 26/2. ✓
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ	Παναμαϊκή	4.820	1960	Προσάραξε καί βυθίστηκε στις Κανάριες Νήσους, στις 18/2. ✓
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	Έλληνική	35.716	1975	Συγκρούστηκε στό Σάντος στις 23/2 μέ τό μπάλκερ «Κυβερνήτης». ✓
ΔΥΣΤΟΣ	Έλληνική	3.847	1972	Συγκρούστηκε μέ τό δεξαμενόπλοιο «Ναυσικά, στόν Πειραιά, στις 4/3. 'Αναλήφθηκαν έπισκευές. ✓
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	Έλληνική	16.040	1970	'Υπέστη ρήγμα στά διπύθμενα από πρόσκρουση στό βυθό κατά τόν άπόπλου από τή Ρουέν στις 3/3. ✓
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	Κυπριακή	17.135	1974	'Υπέστη άπώλεια τής άγκυρας κατά τή διάρκεια κακοκαιρίας στό Κουσίρο, στις 1/3. ✓
ΚΡΟΝΟΣ	Μπαχάμας	11.170	1973	Βυθίστηκε στόν 'Ατλαντικό κατά τό ταξίδι 'Αμβέρσα γιά Θεσσαλονίκη ✓
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Έλληνική	21.194	1978	'Επιθεωρήθηκε έν πλώ στό Ρίο 'Ιανέιρο, συνεπεία ζημιών πού ύπέστη από σύγκρουση μέ τό μπάλκερ «'Απηλιώτης» στό Σάντος, στις 23/2. ✓
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	Κυπριακή	11.700	1969	Νιούπορτ γιά 'Ελευσίνα, έμφορτο σιδήρου, ύπέστη ζημιές λόγω κακοκαιρίας καί κατέπλευσε στό Μπιμπάο γιά έπισκευές στις 28/2. ✓
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	Έλληνική	14.483	1962	'Ανέφερε ζημία στην ήλεκτρογεννήτρια στον Πειραιά, στις 7/3. ✓
ΠΡΙΑΜΟΣ	Κυπριακή	30.890	1970	Σάν Λορέντζο γιά Σάντος, προσάραξε στόν π. Παρανά, στις 4/3 καί άποκολλήθηκε μέ τή συνδρομή ρυμουλκού τήν επομένη. ✓
ΣΑΝ ΗΡΩΣ	Κυπριακή	10.221	1976	Προσάραξε στό Παγκαλού 'Αϊλαντ, σέ θέση 01.30N, 05.40 A στις 10/3 καί ύπέστη ζημία στά διπύθμενα. ✓
ΧΑΝΤΕΡ	Κυπριακή	18.694	1974	Συγκρούστηκε μέ τό δεξαμενόπλοιο «Νόρδερν Ντάνσερ» στην Κυνοσοúra στις 27/2. ✓
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ	Παναμαϊκή	8.096	1982	Κατά τό ταξίδι Μπρουνσμπούτελ γιά Βραζιλία ύπέστη ζημιές λόγω κακοκαιρίας καί κατέπλευσε στό Μπιλμπάο γιά έπισκευές στις 26/2. ✓
ΜΥΚΟΝΟΣ	Λιβεριανή	18.748	1971	Συγκρούστηκε μέ τό δεξαμενόπλοιο «Campro Duran» τόν 'Ιανουάριο. 'Αναλήφθηκαν έπισκευές στη Γένοβα. ✓
ΝΑΥΣΙΚΑ	Έλληνική	1.598	1960	Συγκρούστηκε στόν Πειραιά, στις 4/3 μέ τό τσιμεντοφόρο «Δυστός». ✓
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ	Λιβεριανή	62.357	1970	Συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Χάντερ» στη ράδα τής Κυνοσοúρας, στις 27/2. ✓
ΝΟΤΟΣ	Λιβεριανή	75.049	1973	Προσάραξε έμφορτο άργού, στόν κόλπο Ντελάγουερ, στις 9/3 χωρίς νά σημειωθεί διαρροή πετρελαίου. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών. ✓
ΠΑΣΑΔΕΝΑ	Έλληνική	45.127	1967	'Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία ζημίας πού ύπέστη στη μηχανή στις 3/3. ✓



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT, LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
 TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
 FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

**LEADING SHIPCHANDLERS
 SERVING THE GREEK FLEET
 FOR YOUR COMPLETE STORING
 IN SINGAPORE**

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.
 1, CH. TRIKOUPI STR.
 18536 PIRAEUS
 PHONES: 4525559/4512156
 TELEX: 21 1420



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
 TELEX: 18080 STAM AR

361-6490
 PHONE: 362-0044
 362-0088
 NIGHT: 802-1483
 BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
 PERU 1182/88
 1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
 ANGEL BRUNEL 565
 8000 BAHIA BLANCA



OCEAN

**THE CHOICE OF LEADING SHIPOWNERS & OPERATORS
 IN
 ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING**

SPECIALISING,

Tramp Tanker, Liner Agencies, Warehousing, Stevedoring, Forwarding Chartering,
 Sale & Purchase, Off shore, Technical consultancy, Crew repatriation Manning.

LOYAL SHIPPING B.V., ROTTERDAM

affiliated with MCGREGOR CORY CARGO SERVICES b.v. an OCEAN Company

HEAD OFFICE
 BASALSTRAAT 41, 3072 AA ROTTERDAM
 P.O. BOX 51177, 3007 GD ROTTERDAM
 TEL.: 4858033, TLX: 62209, FAX: 4852900

BRANCH OFFICE IN GREECE
 LOYAL SHIPPING ROTTERDAM (U.K.)
 607, Lemos Maritime Bldg
 35-39 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
 Manager Cpt. M.P. VELONIAS
 Tel.: 4529739, Tlx: 211394, Fax: 4180900

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Όποιος δέν παινέψει τό σπίτι του, αυτό πέφτει καί τόν πλακώνει...».

Έτσι, ή στήλη αισθάνεται σήμερα τήν ανάγκη νά ύπενθυμίσει στούς αναγνώστες της τίς πρόσφατες «προβλέψεις» της περί της δυνατότητας μιās σοβαρής ανάκαμψης της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου μέ πιθανότητα μετεξέλιξης σέ μικρό boom. Καί, φυσικά, μακριά από τή διεκδίκηση προφητικών Ικανοτήτων, πρέπει γιά μιά ακόμα φορά νά επισημάνουμε τήν άξία της πλήρους καί σοβαρής μελέτης των δεδομένων, οικονομικών, στατιστικών, ψυχολογικών καί ιστορικών πού — εξαιρουμένου του άπροόπτου — παρέχουν τή δυνατότητα μιās κατά τό δυνατόν όρθης προβλέψεως.

Εισερχόμενοι τώρα στην εξέταση των πραγμάτων της διεθνούς ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, γιά τήν καλή τάξη σημειώνουμε ότι αυτή στηρίζεται στίς αναφορές των δέκα (10) πρώτων ήμερών του Μαρτίου. Η άργία της Καθαρής Δευτέρας καί ή ανάγκη έγκαιρης συντάξεως του παρόντος δέν μάς επέτρεψαν αυτή τή φορά τή συνήθη γιά τό δελτίο μας καί γιά τό «Ναυτικά Χρονικά» άκρη ένημερότητα της τελευταίας στιγμής.

Η άναζωπύρωση της αγοράς της Νότιας Αμερικής (Πλεϊτ, Βραζιλία), τό δύσκολο άποκρυπτόμενο συνεχές ενδιαφέρον των Σοβιετικών, κάποια προανακρούσματα άνοιγματος των Μεγάλων Λιμνών, οι Κινεζικές άγορές σιτηρών, οι περί τόν Αυστραλιανό γαιάνθρακα, ζωηρότητα, ή Ιαπωνική δραστηριότητα (όχι μόνο γιά σιτηρά) καί όλα αυτά μέσα σέ ένα κλίμα «λογικής» περί τίς νέες ναυπηγήσεις δραστηριότητας, πού δέ συνιστά άμεση, τουλάχιστον, άπειλή στίς παρούσες Ισορροπίες, συντηρούν τήν έμπιστοσύνη γιά τό βραχυπρόθεσμο (καί όχι μόνο γι' αυτό) μέλλον της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου καί βοηθούν τήν πλοιοκτησία στή διεκδίκηση ύψηλότερης άμοιβής του μεταφορικού έργου.

Ενώ έλλείπουν έπίσημες αναφορές, είναι φυσικό ότι οι 52.000 τόννοι σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ γιά Ιαπωνία άνέβασαν πάλι τό ναύλο στά δολ. 27 μέ τά δολ. 15 περίπου γιά τήν αντίστοιχη πρός Β. Εύρώπη μεταφορά, μέ τάσεις περαιτέρω άνόδου καί στίς δύο περιπτώσεις. Σέ ανάλογα επίπεδα κινήθηκαν καί οι λοιπές μεταφορές σιτηρών.

Στά γαιανθρακοφορτία, χαρακτηριστική ή

ναύλωση γιά 110.000 τόννους από Χ. Ρόουντς καί Ν. Αφρική γιά Ιαπωνία στά δολ. 18.05 γιά τήν όποία παραπέμπουμε σέ πρόσφατα σχόλιά μας ύπενθυμίζοντας έν προκειμένω τίς σχετικά πρόσφατες ήμέρες των δολ. 9 ή 10!

Παρ' όλο πού δέν έφθασε στά χέρια μας Ικανός αριθμός πληροφοριών περί τά σιδηρομεταλλεύματα, γενικώς πιστεύεται ότι άκολουθούν κι αυτά τουλάχιστον τούς ρυθμούς της αγοράς.

Σημειώσαμε, όμως, μεγάλο αριθμό πράξεων γιά λιπάσματα, όχι μόνο γιά λογαριασμό της Ινδικής Κυβερνήσεως, πού, άν καί καταλαμβάνει μεγάλο μέρος της αγοράς, παρουσίαζε στό προσκήνιο Κινέζους, Γάλλους καί άλλους ναυλωτές πού προσδίδουν έτσι ποικιλία, Ιδίως ως πρός τόν τόπο προορισμού.

Σημειώσαμε, τέλος, αριθμό φορτίων ζαχάρως (Ιδίως στην Απώ Ανατολή καί στην Κ. Αμερική) καθώς καί παλαιοσιδηρών.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η μελέτη της αγοράς των χρονοναυλώσεων όδηγεί σέ πλέον έναργή αξιολόγηση των διαφόρων περιοχών καί μαρτυρεί έν προκειμένω ένα ύψηλότερο Ατλαντικό καί Ν. Αμερική έναντι μιās άνερχομένης Απώ Ανατολής πού ήδη παρέχει εύκαιρίες ικανοποιητικής άπασχολήσεως.

Τό πάναμαξ στά δυτικά έπιανε τά δολ. 14.000 σάν ήμερήσιο μίσθωμα μέ περιπτώσεις όπου καί τά δολ. 16.000 άνεφέροντο. Στά δολ. 14.500 άνεφέρθη κλείσιμο καί στην Ανατολή. Γιά μιá ακόμα φορά, ή έντύπωση έξισωτικών τάσεων ήταν ζωηρή.

Στά δολ. 9.500 - 10.000 κλείνονταν τά handy size, ένώ δολ. 8.500 ήταν τό μίσθωμα γιά πλοία «πολλαπλής χρήσεως» 22.000 DWT καί περί τά δολ. 6/6.500 κλείνονταν τά SD-14.

Ιδιαίτερα ζωηρή ή ζήτηση πολύ μεγάλων μπάλκ κάρριερς, μέ τά τά δολ. 15.000 μέχρι καί δολ. 23.000 (!) ήμερήσιο μίσθωμα.

Αν πρέπει νά επισημάνουμε κάποιον άρνητικό - άνασταλτικό παράγοντα μέσα στό δ-

λο σκηνικό, θά γράψουμε γιά τήν «είσβολή των μικτών πλοίων στην άγορά ξηρού φορτίου, άποτέλεσμα τουτο της κακής καταστάσεως, στην όποία έχει περιέλθει ή ναυλαγορά του άργου πετρελαίου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η χαλαρή ζήτηση χωρητικότητας πού παρατηρήθηκε μέ τήν έλευση του νέου έτους σάν άποτέλεσμα της θέσεως σέ έφαρμογή των νέων ποσοστώσεων (quotas) παραγωγής πού συμφωνήθηκαν από τίς χώρες του ΟΠΕΚ έξακολουθούσε νά επιδρά άνασταλτικά επί της αγοράς.

Ηδη, σέ πολλές περιπτώσεις, οι ναύλοι δέν καλύπτουν πλέον τό κόστος κινήσεως των πλοίων (running costs) Ιδίως άν ληφθεί υπ' όψη καί ό χρόνος άναμονής πρός ναύλωση.

Στόν Περσικό, τό VLCC πρός Ανατολάς κλείνουν περί τά WS 35 (νέας κλίμακος) μέ ένα ή δύο βαθμούς χαμηλότερα γιά Δυτικές όψιόν. Γιά ULCC, ό ναύλος κυμαίνονταν περί τά WS 31. Οι 150.000 τόννοι από τήν ίδια περιοχή πλήρωναν περί τά WS 55.

Κάπως καλύτερη ή κατάσταση στή Μεσόγειο όπου οι 75.000 τόννοι γιά ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 118. Υποτονική ή Βόρεια Θάλασσα μέ τούς 70.000 τόννους στά WS 100. Αντίθετα, ένθαρρυντική ή ζήτηση στή Δυτική Αφρική όπου ό ναύλος γιά τό σύνθετες μέγεθος (150.000 τόννων) γιά ΗΠΑ προσήγγιζε τά WS 80.

Χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις, ή Καραϊβική παρουσίαζε κατάσταση ρουτίνας όπου οι 70.000 τόννοι έπιαναν WS 100-110.

Χλιαρή ή ζήτηση στά καθαρά φορτία, μέ μειωμένη κίνηση στόν Περσικό καί τήν Ανατολή. Κάπως καλύτερη ή Μεσόγειος, παρέμενε ή λύση πρός τήν όποία πολλοί προσέτρεχαν γιά άπασχόληση.

Η μείωση των άναγκών του Ιράν γιά άποθήκευση, άφ' ενός, καί ό ήπιος χειμώνας, άφ' έτέρου, δέν είναι άμέτοχοι εύθυνών...

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: Ποταμό Μισισσιππί 62.000 τον.

περίπου σιτηρά Όλλανδία, δολ. 785.545 κατ' άποκοπή, 10 ήμέρες, Μαρτίου 10-17.

ΔΑΛΑΚΙ: Αμερ. Κόλπο 27.500 τον. φωσφάτα Δυτ. άκτή Ινδίας, δολ. 43,75, 8.000/1.000 τον. φορτεκ-

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (0721) 82426 & 82407, Α.Ο.Η. (0721) 82671 - ΠΥΛΟΣ (0723) 22244 & 22189
ΤΕΛΕΧ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (252) 123 ZERV GR — ΠΥΛΟΣ (252) 203 ZERV GR — FAX: (0721) 81243

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΙΤΕΡΗ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

φόρτωση, Μαρτίου 21-31.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ: Βορ. Χατέρρας 18.000 τον. γεν. νήματα Λεμεσό, δολ. 21,55, 3,5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 5.

Α'Ι' ΝΙΚΟΛΑΣ: Άμερ. Κόλπο 15.660 τον. ρύζι σέ σάκκους Χοντβίντα, δολ. 74, 200 τον. έως 1.000 τον. ανά κύτος/1.500 τον. ανά κύτος φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-20.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ.: Τζουμπατλ 16.000 τον. λιπάσματα Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 18,25 φίο 9.000/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 12-20.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σουαίμπα 25.000 τον. λιπάσματα Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 19,25 φίο, 3.000/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-31.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: Ρουέν 26.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 17,50 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 3.

ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ: Ντακάρ 25.000 τον. φωσφάτα Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 25, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαρτίου 15-22.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΑΤΙΑΝΑ Α.: 27.400 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Μαρτίου 8-11, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 26.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο άμεση, επαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 9.300 την ημέρα.

ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ: 17.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρεσίφε άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας για επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑΣ: 29.600 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Μπαγκόκ με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/ 'Ια-

πωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.975 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 64.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Πειραιά τέλη Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: 114.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Καοσιούγκ Μαρτίου 1-10, ταξίδι μέσω Γκόα με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 17.300 την ημέρα.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 27.100 τον. d.w. του 1970, παράδοση Μπαγκόκ άμεση, επαναπαράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΠΟΥΜΑ: 26.500 τον. d.w. του 1972, παράδοση Φιλίππινες άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.850 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ: 62.700 τον. του 1977, παράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 1-10, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 15.750 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 128.900 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ αρχές Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 18.000 την ημέρα.

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: 145.000 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Απω 'Ανατολή Μάρτιο, κυκλικό ταξίδι 'Αυστραλίας, δολ. 17.500 την ημέρα.

ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ: 66.500 τον. d.w. του 1976 παράδοση Γιβραλτάρ τέλη Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΒΟΜΑΡ: 29.200 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Ελλάδα Μάρτιο, ταξίδι μέσω Μεσαίνας με επαναπαράδοση Τυνησία, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΠΛΑΝΕΤ: 25.500 τον. d.w. του 1978, παράδοση Χιλή Μάρτιο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 3-5, ταξίδι μέσω Βορ. Είρη-

νικού με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΝΟΡΕ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 20-30, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΦΑΙΗΕ: 32.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Αυστραλίας, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: 35.100 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μαδράς αρχές Μαρτίου, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.325 την ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.300 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο αρχές Μαρτίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ: 21.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Νότιο 'Ιαπωνία Μαρτίου 4, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 5.425 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.300 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία αρχές Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι 'Αυστραλίας, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ: 16.400 τον. d.w. του 1978, παράδοση Μπαγκόκ μέσα Μαρτίου, ταξίδι μέσω Μπαγκλαντές με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΙΙ: 19.500 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ μέσα Μαΐο, κυκλικό ταξίδι Δυτ. ακτής Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΑΝΘΟΣ: 17.100 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο τέλη Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση 'Ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ: 18.100 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ: 64.900 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φλάσιγκ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 67.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ταραγκόνα άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΑΝΤ'ΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.700 τον. d.w. του 1983, παράδοση Μουσκάτ Μαρτίου 18-28, ταξίδι μέσω 'Ινδίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ: 34.000 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ: 103.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Μαρτίου 15-25, ταξίδι μέσω Τζέντας και Νταμμά με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 21.500 την ημέρα.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: 68.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φάλομυθ τέλη Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 12.600 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ.: 21.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Καναρίους Μαρτίου 10-20, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Ιταλία, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΣΗ ΜΙΟΥΣ: 34.950 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Μαρτίου 17-24, επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΘΙΠΠΗ Α.: 27.900 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 5-10, επαναπαράδοση Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 10.050 την ημέρα.

ΑΡΚΑΣ: 65.000 τον. d.w. του 1988, παράδοση Λισαβόνα, Μαρτίου 9-10, κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 14.900 την ημέρα.

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.: 26.600 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ντάρμπαν/ Ρίτσαρντ Μπαί τέλη Μαρτίου, επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΣΗΚΟΥΗΝ: 25.600 τον. d.w. του 1970, παράδοση Νοτ. 'Αφρική τέλη Μαρτίου, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΧΕΡΟΝ: 34.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ντάρμπαν/Ρίτσαρντ Μπαί 'Απρίλιο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.150 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΕΝΤΕΛΗ: 112.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση όπουδήποτε 'Ιούλιο/ Αύγουστο 1989, ταξίδι 6 μηνών με μικτά φορτία, δολ. 15.125 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ: 69.900 τον. d.w. του 1972, πα-



SAVE MONEY

Jardine Shipping Agencies

MANY SHIPOWNERS HAVE BY PURCHASING
SPARE PARTS FROM THE DEMOLITION
YARDS IN TAIWAN. FOR FURTHER DETAILS
+ STOCK LIST:

TLX: 21851 JARDINES CAPT. LARRY LERON
PIRAEUS: T. GIAVRIDIS — TLX: 241150 GMS GR

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

ράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 1-15, ταξίδια δύο ετών
πρός Δολ. 11.500 την ημέρα.
ΜΠΟΥΓΚΑ ΚΕΣΙΝΤΑΓΚ: 65.900 τον. d.w. του
1977, παράδοση 'Ιαπωνία Μάρτιο, ταξίδια 12 μη-
νών, Δολ. 13.250 την ημέρα.
ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.100 τον. d.w. του 1982, παράδοση
Φός Μαρτίου 9, ταξίδια 6-8 μηνών, Δολ. 14.500 την
ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Βραζιλία 28.500 τον. κα-
θαρά 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 210, Μαρτίου 13.
ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Σάινες 28.000 τον. καθαρά, μέρος
φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 289, Μαρτίου 5.
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Αμερ.
Κόλπο, WS 72,5, Μάρτιο.
ΑΡΑΓΚΟΝ: Κέϋχαν 230.000 τον. Λουϊσιάνα 'Οφ-
σορ Πόρτ, WS 42,5, Φεβρουαρίου 28.
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Ταργκόν και 'Αρζού
80.000 τον. 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, Μαρ-
τίου 6.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Ταρτούς 75.000 τον. Γένοβα,
WS 115, Μαρτίου 7.
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ II: Ράς Λανούφ 45.000 τον. μέρος
φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 160, Μαρτίου 2.
ΓΕΡΟΣ: Κόντινεντ 50.000 τον. μέρος φορτίου Με-
σόγειο, WS 109, Μαρτίου 7.
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ: Βραζιλία 28.500 τον. καθαρά 'Ακτι
'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 210, Μαρτίου 13.
ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Γιέμπο 80.000 τον.
ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, ηΣ 102, Μαρτίου 7.
ΣΗΟΥΘ: Σάινες 30.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS
250, Μαρτίου 2.
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Μπετζαία 78.000 τον. μέρος φορ-
τίου Αύγουστα, WS 120, Μαρτίου 8.
ΟΡΕΜΠΑΕ: Σιντί Κερίρ 69.000 τον. μέρος φορ-
τίου 'Ιταλία, WS 125, Μαρτίου 5.
ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Κούα 'Ιμπόε 120.000 τον. Χουέλβα,
WS 87,5, Μαρτίου 17.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Καραϊβική 28.000 τον. καθα-
ρά 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 235, άμεση.
ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Μπαχάμας 70.000 τον.
'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 110, Μαρτίου 5.
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Σαλλόμ Βόε 69.000 τον.
ΗΒ/Κόντινεντ, WS 105, Μαρτίου 9.
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: 'Ελευσίνα 40.000 τον. μέρος φορ-
τίου Αύγουστα, Δολ. 160.000 κατ' αποκοπή, Μαρ-
τίου 20.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζαία 75.000 τον. Σαβόνα,
WS 117,5, Μαρτίου 19.
ΚΛΕΙΩ: 'Αλγερία 74.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Με-
σόγειο, WS 105, Μαρτίου 16.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Κωνσταντίνα 24.000 τον. καθαρά Βε-
νετία, WS 240, Μαρτίου 15.
ΑΛΕΞ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Περσικό Κόλπο 265.000 τον.
Σαϊντ Κρούα, WS 32,5, Μάρτιο.
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Περσικό Κόλπο 60.000
τον. μέρος φορτίου Κίνα, WS 140, Μαρτίου 14.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII: Ράς Σουκχέιρ 120.000 τον. Φός,

Οι αγοραπωλησίες

Ζωηρό εξακολουθούσε τό ενδιαφέρον για
αγορά δεξαμενοπλοίων, μικρός όμως ο αριθ-
μός των σχετικών πράξεων που περιήλθε σέ
γνώση μας. Πιθανόν ή λήψη μερικών αναφο-
ρών νά βραδύνει σέ βαθμό που ή αναγραφή
τους στο παρόν δελτίο νά πρέπει νά αναβλη-
θεί για τήν επόμενη έκδοση.

'Οπωςδήποτε, σάν πιο χαρακτηριστική
περίπτωση των ημερών θά αναφέρουμε τό
Μ/Τ NEW VENTURE, 37.410 TDW, του 1975
στήν 'Ιαπωνία, που περνάει σέ 'Ελληνικά χέ-
ρια αντί Δολ. 8.000.000 περίπου, ενώ, ως πλη-
ροφоруόμεθα, ή πώληση τελεί ακόμη υπό
τήν αίρεση τής επιθεωρήσεως εκ μέρους
των αγοραστών.

'Εγνώσθη επίσης ή πώληση του Μ/Τ DAU-
GAPILS, 22.600 TDW του 1965 σέ συμφέρον-
τα τής 'Απω 'Ανατολής αντί περίπου Δολ.
2.000.000.

Στά πλοία χύδην φορτίου, σημαντική ή πα-
ρουσία των Κινέζων αγοραστών μέ χαρακτη-
ριστικές πράξεις:

— ΜV GOOD STAR (61.470/71) Δολ.
8.350.000.

— ΜV ARROW POINT (68.300/73) Δολ.
8.750.000.

— ΜV NEGOTIATOR (37.760/67) Δολ.
2.600.000 «ως έστί».

'Αλλα συμφέροντα τής 'Απω 'Ανατολής ά-
γόρασαν τά έξής πλοία:

— ΜV AFRICAN EXPRESS (43.700/85) Δολ.
17.500.000 (Χόγκ Κόγκ).

— ΜV PUNO (16.900/78) Δολ. 5.100.000
(Σιγκαπούρη).

'Ιταλοί, τέλος, ήσαν οί αγοραστές του ΜV
GENOA (78.750/74) αντί τιμής περί τά Δολ.
10.000.000.

Στήν κατηγορία των πλοίων γενικού φορ-
τίου σημειώσαμε τήν πώληση των άδελφών
Ro/Ro GGM COLUMBIA/CALIFORNIA

(26.780 TDW, του 1978/77, ύψηλών προδια-
γραφών) σέ μή γνωσθείσα τιμή.

Δύο 'Ελληνικής πλοιοκτησίας «Freedom
Mark II», τά ΜV ARAN/ATHLON (17.170/80-
79) φέρονται ως πωληθέντα σέ αγοραστές
τής Σιγκαπούρης αντί Δολ. 16.800.000 (συνολ-
ικά).

'Αξια μνείας, τέλος, καί χαρακτηριστική
των κρατουσών ύψηλών τιμών στήν κατηγο-
ρία του, είναι ή πώληση του πλοίου - ψυγείου
ΜV STER - GOZ (129.950 κυβ. ποδών, κατα-
σκευής του 1979) αντί Δολ. 4.600.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Αντιφατικές πληροφορίες καί μή επιβε-
βαιούμενες αναφορές περί σχετικών πράξε-
ων κάνουν τήν παρουσίαση του θέματος
προβληματική.

'Η όλη εικόνα παρουσιάζει μία εξαιρετικά
«θερμή» περιοχή στον 'Ινδικό, μέ τήν 'Ινδία
αγοραστή υπό αίρεση (MSTC) αριθμού
πλοίων, ενώ τιμές τής τάξεως των Δολ. 255-
260 ακούγονταν από τό Μπαγκλαντές για
πλοία 10.000 LDT.

Παραλειπομένων μερικών πράξεων καθα-
ρά καιροσκοπικής φύσεως, ή αναφορά στίς
όποιες, άλλωστε, ούδόλως αποκαλύπτει τίς
τρέχουσες άξίες, ή 'Απω 'Ανατολή, ή άλλοτε
«ιθύνουσα» στίς διαλύσεις περιοχή, φαινό-
ταν άπρακτη.

Στό μεταξύ, σχετικές αναφορές μιλούν
για 50% περίπου πτώση των πωλήσεων για
διάλυση στους δύο πρώτους μήνες του 1989
σέ σχέση μέ τήν αντίστοιχη περίοδο του
1988, που καί αύτή δέν διακρινόταν για μεγά-
λη δραστηριότητα.

'Η αγορά των διαλύσεων διέρχεται μακρά
«χειμερία νάρκη»...

καθαρά, μέρος φορτίου 'Ινδία, WS 185, Μαρτίου 1.
ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Ράς Τανούρα 78.000 τον. μέρος
φορτίου Πόρτ Στανβάκ, WS 110, Μαρτίου 3.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

ΦΡΗΜΑΝ: 46.596 τον. d.w. του 1963, ταξίδια 6 μη-
νών προς Δολ. 5,40 ανά τον. d.w.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

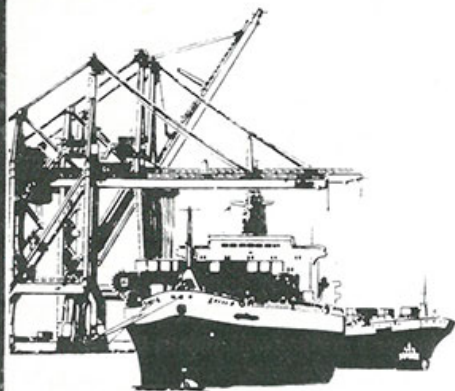
Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



SIC TRANSIT...

Reading one of our recent '50 years ago' columns of this journal one can easily visualise the size, the power and the prominence of Britain's shipping empire. Today, fifty years later, the Chairman of Britain's Council of Shipowners sadly foresees that by 1992 Britain's merchant fleet will shrink by one quarter of its present size. He recalls, with emotion, that barely forty years ago Britain's fleet served all four corners of the Empire with ships built in Britain and manned by Britons. Today, the fleet consists only of a few million tons of which two thirds are chartered abroad. With such a fleet, he concludes, Britain's influence on world transport has disappeared and during negotiations in international bodies, Britain's voice is just one among many.

Referring to the vital role a merchant fleet can play in support of the Royal Navy within NATO he reckons that without a healthy merchant navy, with well trained crews, Britain will not be able to support and serve the needs of industry and of the population in time of crisis or during a prolonged war.

INTERCARGO EXPRESSES CONCERN FOR INCREASED NEWBUILDING ORDER

The Executive Committee of the International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO) at their recent meeting in Rotterdam as guests of members, Van Ommeren Ceteco N.V., expresses unanimous concern about the increase in the volume of newbuilding orders. This threatened the current relative balance between supply and demand.

The Chairman, Menis Karageorgis (Greece) after the meeting issued a plea to all shipowners: 'Let us not repeat the mistakes of the past which gave rise to the damaging recession from which we are emerging. The big reduction in newbuildings over the last two years with the resulting stabilisation of tonnage supply has been a major factor in the much improved market we now enjoy. Surely we are not going to throw away the benefits so quickly after all the years of severe depression'. 'The current

balance' he continues 'is fragile and we cannot be certain that the relatively healthy demand we now have will continue at the same level beyond 1989. Any owner contemplating a newbuilding order should think seriously about what the situation will be when he takes delivery in 1990 or 1991'.

Vice Chairman Carl Schruppf (Norway) urged owners to invest in second hand ships if they felt the necessity to expand their fleets and to back up their investments with good maintenance. 'We are concerned' he said 'at increasing evidence of poor quality tonnage in service. It really makes better sense to channel available funds into good maintenance of existing tonnage rather than newbuilding'.

The Executive Committee agreed to monitor the situation carefully and to review matters at its AGM to be held in Oslo in mid June.

PNO AGREES TO SUSPEND PERSIAN GULF AGREEMENT

The Panhellenic Seamen's Federation (PNO) has agreed to suspend the special collective agreement governing voyages to the Persian Gulf on condition that it will automatically come into force again if hostilities are resumed in the areas.

Better late than never, particularly since there is no longer any reason to keep the agreement in force when the insurance companies have ceased to impose additional premiums, with the exception of a certain area at the head of the Gulf.

CITI SHIPPING BANK IN FULL OPERATION

The Citi Shipping Bank, set up by Citicorp in Piraeus, has now gone into full operation.

The focal point of the new bank — the first of its kind in Greece — is corporate business and its charter permits it to participate in shipping companies up to a certain percentage of its assets as well as to underwrite bonds or equities up to the legal lending limit.

The starting capital for the bank was set at \$ 14 million, but corporate officer for Citibank in Greece and European shipping group head, Dimitris Krontiras, said this could be increased under the right circumstances.

Citi Shipping Bank's primary objective will also be to promote a number of well established Greek shipping companies on the Athens stock exchange.

FOREIGN EXCHANGE

Foreign exchange earnings from shipping were up 15.8% at the end of 1988 compared to the end of 1987 with a total of \$ 1,38 m. compared to \$ 1,193 m. in 1987.

We remind readers that when, in 1987, foreign exchange earnings from shipping were showing a tendency to rise, we had suggested that the reasons for such a rise should be investigated in order to enable the government to adopt a policy that would do even further increases in this valuable source of revenue.

At the same time, the government should examine why there was a drop of 10.7% in these earnings last December, compared to the figure for December 1987.

SHIPREPAIR WORKERS SCUTTLE THEIR JOBS

The Maltese and other shiprepairers in the Mediterranean are rubbing their hands in delight at the sight of Greek shiprepair workers in the Piraeus zone doing themselves out of their jobs by going on strike with unreasonable demands.

After a 17 day strike during which many ships due for repairs in Piraeus had to find other yards in neighbouring countries, the metal workers went back on the job but the electricians and other trades continued to strike.

But whatever happens, one thing is certain: the ships have sailed to other repair yards and we shall very likely be seeing these workers demonstrating in

the streets of Piraeus for jobs that they themselves have scuttled.

GOODBYE

We wrote in our previous issue about the pending retirement at the end of December 1989 of Mr. Chandrika Prusar Srivastava, the secretary-general of IMO.

This time, we would like to dwell on a few interesting points contained in the farewell letter which the Indian official sent to the Chairman of IMO.

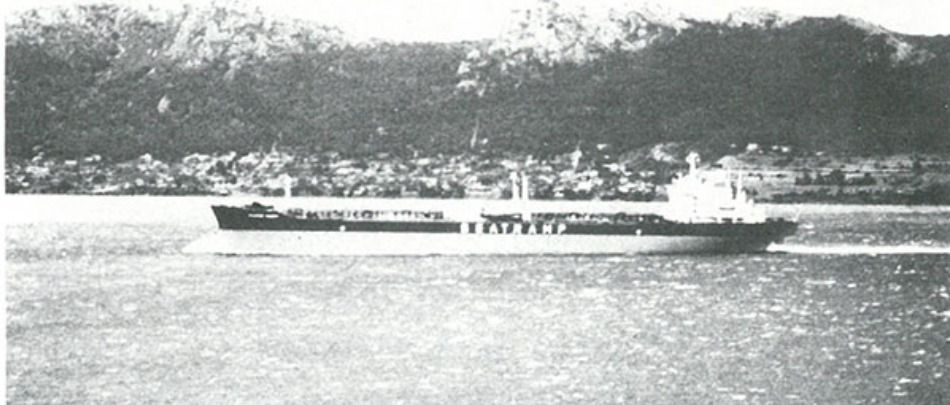
In his letter, he says he knows his tenure of office as secretary-general could have been renewed but, after considerable thought, he had decided not to seek renewal because he believes that at the end of his term, a new secretary-general should take over and continue the work. He then expresses his thanks to all IMO members in the north and south, east and west for their support and understanding and warmly thanks his colleagues in the IMO Secretariat 'thanks to the dedication of whom, working among this unique family was a rare privilege'. The letter concludes by saying that he came to IMO in January 1974 with the aim of selfless service to its ideals and that he tried to achieve this aim to the best of his ability and will continue to do so until the last day of his term in the service of IMO's superb spirit.

These are the worthy worlds of a worthy official who has given invaluable service to the cause of world shipping.

LOSS OF LIFE

According to the statistics of Lloyd's Register, the loss of human life at sea during 1987 was the highest ever to be recorded in peacetime. This is due to the fact that one disaster alone acco-

HELLESPONT FUND SHIPS NOW UNDER PAPACHRISTIDIS MANAGEMENT



'Hellespont Tenacity' 80,000 tons d.w., one of four vessels recently purchased by the Hellespont Tanker Fund, has joined the fleet managed by Papachristidis Ship Management Services Limited, which now totals over 3.6 million tons, d.w.

The successful launch of the Hellespont Tanker Fund last year raised \$30 million for the acquisition of tanker tonnage in the medium size class. The four vessels have been named Hellespont Tenacity, Hellespont Dignity, Hellespont Prosperity and Hellespont Serenity.

unted for 80% of the total. This was the sinking of the 'Dona Paz' in the Philippines which took the lives of 3,134 persons. The second worst accident was that of the 'Herald of Free Enterprise' which capsized just outside the harbour of Zeebrugge with a toll of 193 passengers.

Conversely, the number of total losses was much lower. It was 219 ships of 1.3 m. grt. and is the lowest since 1961. It is to be noted that in 1986 the total tonnage of total losses was exactly double. The Gulf war accounted for eight ships of 324,777 grt. corresponding to 25% of the total. The largest ship lost in 1987 was the 'Lady A' of 114,086 grt. which was hit in the Persian Gulf.

structed by Atlantic Bank of New York in the Kaufman Astoria Studios area, located in Queens, New York, announced Dr. H. S. Kostakopoulos, President and Chief Executive Officer of Atlantic Bank. The new, eight-story structure will be approximately 100,000 square feet in size, and located at the northwest corner of 35th Street and 35th Avenue in Astoria, New York.

The Atlantic Bank Financial Center will house various administrative, operational and computer operations of Atlantic Bank. In addition, it will have a full service branch of the Bank, including an Atlanticard 24 hour Automatic Teller Machine; special space and facilities for community activities; a 140 seat restaurant; two retail stores; and a private parking garage.

Construction is scheduled to begin in spring 1989, and be completed by mid 1990, at a cost of approximately \$14 million.

NEW BUILDING TO HOUSE THE ATLANTIC BANK

A Financial Center will be con-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

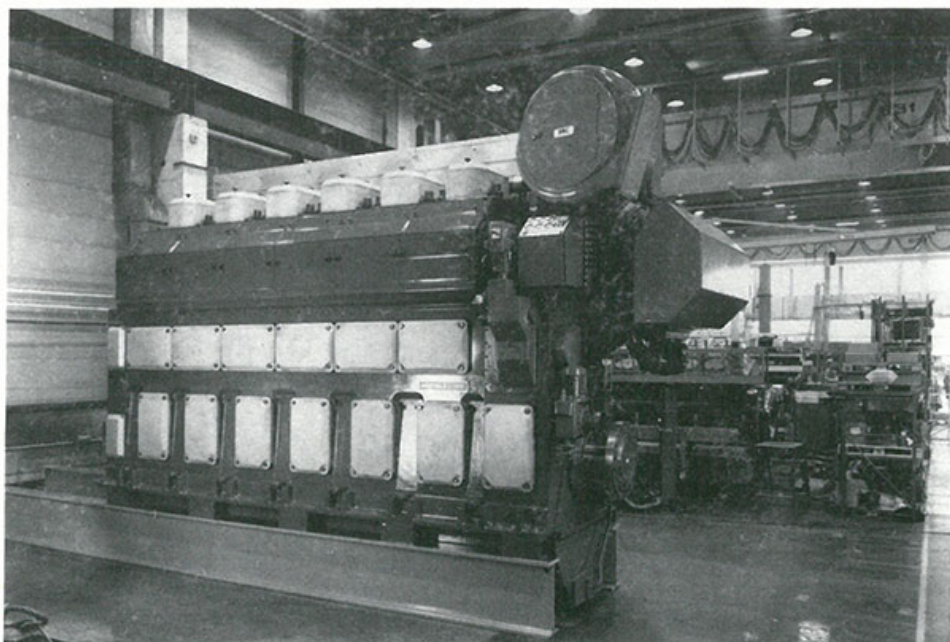
Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

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

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

WARTSILA VASA 46 MAIN ENGINES FOR NEW RO-RO



Vasa 46 main engines have been chosen for the propulsion of a new ro-ro vessel ordered by the Ahlers Shipping NV of Belgium. The 12,800 dwt vessel under construction at Hyundai Heavy Industries' Shipyard, in Ulsan, Korea, will have a father and son main engine installation consisting of one six cylinder and one nine cylinder Vasa 46 engine. The total output of the main machinery is 13,600 kW at 450 rpm.

The vessel will also have Vasa type auxiliary engines. Electricity onboard will be generated by three 8 cylinder Wartsila Vasa 22/26 auxiliary engines with a total output of 3,200 kW at 720 rpm.

EIGHT YEARS LATER

After eight whole years the results of the investigation into the loss of the British cargo ship 'Derbyshire' of 169,000 dwt. which sank with all hand in September 1980 on a voyage between Canada and Japan, have been released.

A month after the accident, an official inquiry had come to no conclusion due to the lack of any evidence. During the next five years, the authorities investigated the ship's construction with reference to faults found in a similar vessel. Again no conclusions could be drawn. At the eve of 1986 the case came under ordinary investigation which lasted until May 1988.

According to the findings that were published, the 'Derbyshire', which was owned by Bibby Line of Liverpool, had

been built at the Swan Hunter yards and was given the highest classification by Lloyds. On the fatal voyage it was carrying a cargo of iron ore concentrate. Its loss was considered one of the most serious for Britain's merchant fleet, incurring the loss of a 43 man crew. It hit the hurricane Orchid at its worst point and it is now considered likely to have sunk by flooding or to have broken in half. Finally, it seems, although there is no evidence to support this, that the ship must have capsized either through a fault in construction or through cargo displacement.

SOVIET OFFICIALS AT THE SHIP-OWNERS' UNION

The Soviet Ambassador to Greece, Mr. Anatoli Slusar visited the Greek Shi-

powers' Union early this month to discuss shipping and economic matters with its President, Mr. Stathis Gourdomihalis and its Vice-Presidents Messrs. S. Daifas and J. Goumas.

The Soviet Ambassador was accompanied by Messrs. Osipov and Plahov and he expressed his desire for continuing such meetings in order to improve and broaden cooperation between Soviet and Greek shipping.

EUROPEAN BLUE FLAGS CAMPAIGN

This European Commission sponsored programme continues for the third consecutive year in 1989. As stated in the past, HELMEPA has been appointed National Operator for Greece.

50 YEARS AGO

— According to the Undersecretary of Merchant Marine, Mr. Tzifos, the law on 'the method of operation of coastal communications' constitutes a milestone in the shipping affairs of Greece.

— The passenger ships 'Ionia' of 1,978 grt., 'Thraki' of 1,532 grt., 'Andros' of 2,067 grt. and 'Attiki' of 2,561 grt. have been transferred from Hellenic Coast Lines SA to the newly formed Hellenic Mediterranean Lines SA at the price of 24 m., 8.7m., 13.1m. and 7.6m drachmas respectively.

— The ss 'Maruko Patera', sailing from San Nicolas with 7,275 tons of maize for Europe, ran aground at the 65 km. point of the river near San Pedro. The ship was refloated at high tide and continued on its voyage.

— The freight market has shown some improvement in the last days of the past fortnight. The small reduction in grain prices applied by the Argentine government has brought an immediate demand for tonnage laid up in the River Plate.

— The ss 'Lyras' was fixed from Bahamas Blancas 6,700 tons for certain U.K. ports 23/9, U.K. in general 24/-, Antwerp or Rotterdam 23/3 option Amsterdam 23/6, immediate loading.

(Naftika Chronika No. 198, 15.3.1939)

at Argentina HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480
or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχωρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν

ABIN O'TA TREINTER (δ.)...	68	51073	ε. Φουτζέιρα 27/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ...	76	13633	πρός Ντουάλα 6/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800	πρός Χοροσίμα 11/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229	πρός Ντουάλα 24/11
ΑΓΑΠΗ...	69	10006	έπωλήθη Κινέζους	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883	πρός Σιγκαπούρη 31/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	65	8374	ε. Βαρκελώνη 28/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13633	ε. Σιδνεύ 28/11
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ...	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	73	13631	πρός Πόρτο Βέσμε 20/11
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ...	69	9099	στή Μόγκλα 3/12	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13633	πρός Σιγκαπούρη 20/11
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ...	68	9031	πρός Πόρτ ω Πρίνς 8/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ...	74	13633	ε. Ντάρμπαν 26/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ...	85	24500	α. Βανκούβερ 24/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ...	77	15378	πρός Ακαμπα 9/11
ΑΓΙΑΣΟΣ...	82	36000	ε. Λισαβόνα 23/11	ΑΝΑΜΕΛΙ...	77	14584	πρός Ιντσόν 30/10
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	10815	ε. Σμύρνη 24/11	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688	πρός Σαγκάη 28/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ...	68	25003	πρός Κίνα 7/11	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	75	69222	πρός Γιβραλτάρ 20/10
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ...	69	14029	ε. Π. Καμπέλλο 31/10	ΑΝΑΦΗ...	85	34400	πρός Νιούκασλ 30/11
ΑΕΤΟΣ...	72	3065	ε. Τερνέστη 1/12	ΑΝΔΡΟΝΗΣ...	71	18634	ε. Ίμμιγκχαμ 23/11
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ...	69	6326	πρός Πάτρα 30/11	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ...	69	40316	πρός Κόρπους Κρίστι 27/11
ΑΘΗΝΑΙ...	67	9443	πρός Πειραιά 26/11	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)...	84	38500	α. Ρός Τανούρα 16/11
ΑΘΛΟΝ...	79	10428	α. Όκλαντ 1/12	ΑΝΔΡΟΣ...	85	34500	πρός Καναδά 16/11
ΑΘΛΟΣ (δ.)...	69	2671	πρός Αβονμαουθ 27/11	ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ...	83	10520	πρός Ταϊτσούγκ 29/11
Α'Ι'ΒΑΛΙ...	70	8898	πρός Άλγερία 28/11	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505	πρός Μανίλα 26/11
ΑΙΓΑΙΟΝ...	77	14274	πρός Αλεξάνδρεια 24/11	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)...	72	119505	πρός Σιγκαπούρη 6/11
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ...	64	5931	σπόν Πειραιά 17/8	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461	άρχει Τάραντα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	74	16006	α. Βομβάη 22/10	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ...	73	32781	πρός Άμβέρσα 27/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ...	76	11084	πρός Όδησά 28/11	ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ...	77	20676	πρός Σαγκάη 1/12
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800	ε. Ρίο Τανέιρο 28/11				
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800	πρός Δ. Γερμανία 26/11				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9083	α. Κλήβελαντ 22/11	ΑΝΕΜΟΣ...	76	8376	πρός Κοπέρ 25/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ...	71	78021	πρός Γκλάντιστον 8/11	ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996	πρός Βάλλεσφελντ 22/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ...	77	10153	πρός Ιαπωνία 12/11	ΑΝΘΙΠΠΗ Λ...	76	16646	ε. Νταλιάν 14/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ...	83	20960	ΕΤΑ Χαλκίδα 5/12	ΑΝΘΟΣ...	79	11000	πρός Βιετνάμ 17/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ...	77	38484	ε. Νάρβικ 28/11	ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527	ε. Παλέρμιο 18/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ...	73	8224	α. Μομπάσα 26/11	ΑΝΝΑ Λ...	79	12214	πρός Γιοκοχάμα 1/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ...	83	35000	ε. Τσιμπα 29/11	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ...	83	35808	πρ. «Fort Dufferin»
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ...	73	53964	πρός ΗΠΑ 8/11	ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826	πρός Κίνα 28/10
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)...	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΕΛΙΝΑ...	77	16356	μετ. «Αλεξάνδερς Πάουερ» (π.7
ΑΚΜΗ...	77	16080	πρός Κίνα 14/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193	πρός Τρομπέτας 14/11
ΑΚΡΙΤΑΣ...	78	13889	πρός Ιντσόν 3/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ...	87	25169	πρός Ροζάριο 2/12
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	78	198764	πρός Μίνα Καμπούς 27/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130	πρός Κορέα 9/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ...	72	13638	ε. Τερνέστη 29/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353	α. Σιγκαπούρη 28/10
ΑΚΤΑΙΑ...	75	23785	πρός Πόρτ Κέμπλα 22/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ...	84	36353	ε. Δουνκέρκη 28/11
ΑΛΒΟΡΑΔΑ...	77	5868	άρχει Πειραιά	ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300	ε. Τομακομάι 24/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ...	74	10058	πρός Άλγερία 21/11	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941	πρός Πακιστάν 20/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	75	22575	πρός Πόρτ Σάιτ 26/10	ΑΝΤΙΟΠΗ...	78	10996	δ. Π. Σάιτ 2/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	81	14641	πρός Μπρίστολ 4/11	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)...	86	18000	πρός Τουάπας 24/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II...	77	1598	πρός Τζένια 27/11	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622	πρός Πόρτο Λά Κρούζ 18/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III...	77	1584	πρός Έλλάδα 30/11	ΑΝΤΡΙΑ...	72	19276	πρός Έρυθρά 11/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ...	57	4365	άρχει Χαλκίδα	ΑΞΙΟΣ (δ.)...	79	19463	πρός Αρούμα 24/11
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ...	68	9084	σπό Μπαντίρ Άμπας	ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ...	76	6051	α. Μονρόβια 14/11
ΑΛΘΑΙΑ...	74	23757	ε. Ν. Χάβεν 23/11	ΑΠΕ...	73	16397	ε. Κομώ Μπαίτ 15/11
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ...	83	15857	α. Άμβέρσα 2/12	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	75	35716	πρός Λένινγκραντ 21/11
ΑΛΙΝΕ...	63	10383	ε. Θεσσαλονίκη 1/11	ΑΠΝΟΙΑ...	75	34409	πρός Σιγκαπούρη 12/11
ΑΛΙΝΤΑ...	73	23218	πρός Άλφρεντ 18/11	ΑΡΑΓΚΟΝ...	73	10713	πρ. «Γρανάδα»
ΑΛΚΑΙΟΣ...	77	11213	πρός Σιγκαπούρη 25/11	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ...	82	13800	πρός Ντόρντρεχτ 25/11
ΑΛΚΙΜΟΣ...	85	24700	πρός Χόγκ Κόγκ 24/11	ΑΡΑΝ...	80	10428	πρός Χάρτιουλ 22/11
ΑΛΚΜΗΝΗ...	79	10996	α. Γουαγκαρέι 27/11	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)...	74	18309	έπωλήθη άλλοδοπούς
ΑΛΚΥΟΝΙΣ...	73	13631	ε. Βανκούβερ 17/11	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ...	78	20328	α. Φάμουθ Μπαίτ 2/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)...	87	17612	α. Μπιμπάο 2/12	ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ...	78	20328	ε. Κολούμπια ρίβερ 28/11
ΑΛΜΑ...	80	11584	ε. Μπαγκκόκ 6/11				
ΑΛΜΠΑ...	69	4796	έπωλήθη Αίγυπτο	ΑΡΕΤΗ...	73	13631	πρός Σουραμπάνγια 21/11
ΑΛΜΠΕΡΤΑ...	84	17882	ε. Κομώ Μπαίτ 17/11	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II...	72	20239	πρός Κίνα 10/11
ΑΛΟΝΗΟΣ (δ.)...	72	17355	α. Ραβέννα 15/11	ΑΡΙΑΝΑ...	73	23134	πρός Λιανουγκάγκ 13/11
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ...	86	12963	ε. Ντάρμπαν 25/11	ΑΡΙΑΝΗ II...	68	5230	έπισκευές Πειραιά 26/11
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)...	68	35450	στο Φουμισίνο 5/12	ΑΡΙΕΛ...	70	7571	ε. Κότκα 1/12
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ...	85	14400	πρός Ιαπωνία 28/11	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ...	85	13600	α. Σούβα 29/11
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ...	85	10511	ε. Βομβάη 25/11	ΑΡΙΩΝ...	73	13633	πρός Κάρντιφ 19/11
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Ο...	84	22000	πρός Βανκούβερ 26/11	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ...	76	10801	α. Σούβα 21/11
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ...	82	32320	πρός Ιαπωνία 24/11	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ...	76	5999	πρός Γκρήν Μπαίτ 11/11
				ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ...	76	10494	πρός Καοσιούγκ 25/11
				ΑΡΚΑΔΙ...	83	4097	άρχει Πειραιά
ΑΜΑΖΟΝΙΑ...	77	9328	πρός Ίλιγκαν 7/11	ΑΡΚΑΔΙΑ...	84	20494	πρός Τύνιδα 22/11
ΑΜΑΡΥΛΙΣ...	83	13600	ε. Γένοβα 27/11	ΑΡΚΑΣ...	88	36309	πρός Κόλπο ΗΠΑ 7/11
ΑΜΙΛΛΑ...	72	13631	πρός Κορέα 8/11	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ...	81	16300	πρός Όναχόμα 15/11
ΑΜΟΡΓΟΣ...	83	34000	πρός Χατίσινχοχ 27/11	ΑΡΜΟΝΙΑ...	73	23144	πρός Βαστόχου 28/11
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ...	78	10995	ε. Ραβέννα 21/11	ΑΡΜΠΕΛΛΑ...	75	22575	ε. Μίλνερ Μπαίτ 27/11
ΑΜΦΙΩΝ...	78	11173	πρός Ν. Αφρική 10/11	ΑΡΤΕΜΙΣ...	87	36648	α. Βανκούβερ 28/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996	ε. Ντάρμπαν 30/11				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36061	πρός Νοβοροσίσκ 29/11	ΑΡΤΕΜΙΣ...			
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996	ε. Ν. Όρλεάν 30/11	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)...	77	66259	α. Νιότζες 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ...	84	10000	πρός Βομβάη 2/12	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	84	22172	α. Αλεξάνδρεια 22/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ...	79	10996	πρός Κήλαγκ 28/11	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149	ε. Κουίνγκντρά 31/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ...	74	13633	ε. Μπρουναμπίουε 24/11	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ...	76	19633	ε. Κόμπε 2/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ...	74	13348	ε. Κλήβελαντ 26/11	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	84	25063	ναυπηγ. Αϊοί
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ...	78	13889	δ. Παναμά 24/11	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	85	13600	α. Τερνέστη 12/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ...	82	29487	πρός Ίλιτσεβόκ 8/11	ΑΣΗΜΙΝΑ...	66	35001	πρός Φιλαδέλφεια 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ...	83	20432	ε. Ντακάρ 18/10	ΑΣΚΟΝΑ...	81	30500	α. Χιούστον 23/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ...				ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)...	85	45065	πρός Φός 27/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ...	82	24655	πρός Μόντρεαλ 13/11	ΑΣΤΕΡΙΕ...	81	34447	α. Παραντίτ 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ...	76	13633	πρός Ν. Καληδονία 27/11	ΑΣΤΗΡ...	74	13633	α. Βομβάη 26/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ...	78	13889	ε. Λά Σπέζια 26/11	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)...	70	17485	α. Φιλαδέλφεια 4/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ...	84	24643	πρός Μπαγκκόκ 12/11	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)...	62	18033	στή Τζάνκσονβιλ 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ...	83	18641	ε. Άμβέρσα 3/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)...	81	14582	ε. Κομώ Μπαίτ 24/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ...	82	19343	πρός Μακείο 19/11				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ...	74	13631	ε. Μορμουγκάο 1/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)...	74	128399	α. Φουτζέιρα 2/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ...	89	36781	πρ. «Channel Express»	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ...	78	10350	σπό Μαντράς 29/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	76	13633	ε. Ρίο Τανέιρο 23/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ...	78	9636	ε. Γένοβα 26/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ...	84	24643	α. Μπάνμποουρ 2/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)...	78	35315	α. Σιγκαπούρη 28/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ...	79	10993	δ. Παναμά 17/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ...	77	37456	στή Ταϊτσούγκ 23/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ...	78	13889	πρός Σαγκάη 15/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ...	81	35840	πρ. «Pacific Widsom»

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	έπωληθη
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Τερνέσι 30510
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Κωνσταντίνα
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Νιόρμπαν 22/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	δ. Παναμά 26/11
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥ	77	6096	προς Άγκολα 8/10
ΑΦΡΟΣ	70	18328	προς Περού 21/10
ΒΑΛΙΑ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Κακούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Κων/πολη 22/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπαντάρ Άμπας 23/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 27/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 20/11
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	προς Μπελαγουάν 1/12
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	προς Κομάρ 22/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Νιόρμπαν 27/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	προς Άργκυλ Τέρμιναλ 20/11
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. Όρλεάν 22/11
ΒΙΒΗ Μ.	78	16000	προς Πειραιά 31/2
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Νταβά 30/11
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	α. Ματάνι 17/11
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	προς Βενεζουέλα 25/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Λέγκορν 13/11
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	έπωληθη
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Κωνσταντίνα 25/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	προς Άκαμπα 9/11
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Κασσιούγκ 24/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Χουέλα 30/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Βουλώνη 26/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Άμβέρσα 4/12
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	μετ. «Swan» (κ.)
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	πρ. «Φόρο»
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	προς Μπανγκόκ 6/11
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Άλεξάνδρεια 25/11
ΓΙΟΥΡΟΧΗ	77	14274	α. Άλεξάνδρεια 25/11
ΓΙΟΥΡΟΧΑΪ	74	19702	προς Γαλλία 22/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Ρίο Άνιέρο 12/11
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	προς Πόρτι νιέ Μπούκ 26/11
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	προς Λίβανο 1/12
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Ζέιτ Μπαϊ Τέρμιναλ 26/11
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ρας Γκαρίμ 26/11
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	προς Μάρκο 17/11
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Μακίε 26/11
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	δ. Παναμά 29/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Μανζανίλο 2/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ	76	13036	προς Βομβά 17/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	προς Καναδά 20/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	11733	ε. Άνναπολη 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439	προς Λά Γκούερα 20/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	προς Τσιταγκόκ 17/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	α. Ν. Όρλεάν 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάν 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	προς Βενεζουέλα 30/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	προς Άλγερ 18/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάν 29/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Καζαμπλάνκα 23/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	προς Ιαπωνία 25/11
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Κόμπε 29/11
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	προς Ρόττερταμ 1/12
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	προς Γιοκχάμα 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Κορέα 2/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Τομακομάι 19/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	προς Νιόρμπαν 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Ιαπωνία 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Παντζάγκ 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Χόγκ Κόγκ 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Σουέζ 11/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Κίνα 20/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Πόρτι Κέγκ 17/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451	προς Ρίσαρντς Μπαϊ 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Φιλίππίνες 18/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Ρίο Χάινα 10/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Ρόττερταμ 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Μίλφροντ Χάβεν 1/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Νιάρ ες Σαλάμ 28/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	προς Γιβραλτάρ 1/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Ν. Υόρκη 22/11
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	στό Κουρασάο 1/12
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Μπρισμαίν 19/11
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλβέρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Υμουίντεν 28/11
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Κονακρά 14/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Ρεσίφ 1/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Ν. Υόρκη 27/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Πόντι νιό Ούμπου 20/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Κασσιούγκ 22/10
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	προς Έλλάδα 31/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Ρας Τανούρα 18/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Μανφρενιόνια 17/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	έπωληθη
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Τζέντα 30/11
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Τουϊκορίν 14/11
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ρας Τανούρα 18/11
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Άμβούργου 3/12
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σούβα 18/11
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	προς Κερτίζ 3/11
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Άκαμπα 21/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	προς Άγ. Θεοδώρου 28/11

ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553	προς Άγ. Θεοδώρου 25/11
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	προς Πειραιά 25/10
ΕΛΛΗ	76	12315	προς Άντιεν 23/11
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Βομβά 20/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.	84	22315	α. Καζαμπλάνκα 29/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ.			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	προς Πόρτι Άλφρεντ 25/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	προς Λένινγκραντ 10/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	α. Άλμείρια 1/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	προς Φουτζέρας 22/11
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	προς Σιγκαπούρη 19/11
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Νορβηγία 11/11
ΕΜΑ	64	4986	σπόν Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	δ. Π. Σαίτ 2/12
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	έπισκευές Πειραιά 17/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Καλαμάτα 22/11
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	πρ. «Φοίνιξ»
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	προς Θεσσαλονίκη 24/11
ΕΝΑΡΣΙΣ	79	10985	πρ. «River Jimini»
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρ. Όζάκα 23/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	προς Νιούπορτ 23/11
ΕΠΛΟΡΕΡ	84	22208	προς Πουέρτο Όρν-αζ 30/11
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Κολόμπο 22/11
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΙΣ	72	15951	ε. Μελβούρνη 29/11
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	προς Θεσσαλονίκη 19/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	προς Χάλιφα 5/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	προς Χόγκ Κόγκ 19/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Λανισκρόνα 1/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Σουέζ 30/11
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	προς Ναμίμπια 31/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Μόντρεαλ 30/11
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Άκαμπα 23/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Μπέρτα 20/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δ. Άφρική 24/11
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Θεσσαλονίκη 13/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Πόρτι Καριέρ 15/11
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	άρχει Πειραιά
ΖΕΥΣ	71	87667	προς Βραζιλία 26/11
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	προς Πουέρτο Καμπέλλο 19/10
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Μπρισμαίν 29/11
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Όζάκα 30/11
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Έλσι 28/11
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Μελβούρνη 2/12
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Μελβούρνη 26/11
ΖΙΜ ΜΕΛΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Σιγκαπούρη 30/11
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Σιγκαπούρη 27/11
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Πόρτι Τζέντλ 11/11
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Γιοκχάμα 25/11
ΖΗΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	α. Κόρπους Κρίσι 26/11
ΖΗΤΟΥ'ΙΝΤ	83	45025	προς Γιβραλτάρ 30/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Ιαπωνία 30/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Έλλάδα 25/11
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime baron»
ΘΑΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	προς Τανζανία 29/11
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Άλεξάνδρεια 25/11
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Άμβέρσα 2/12
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Ταγκονούρα 22/11
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	προς Τόκιο 21/11
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	προς Σιγκαπούρη 18/10
ΘΟΥΡΓΚΙΑ	87	12963	προς Παντζάγκ 13/11
ΘΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	προς Άγαδέρ 1/12
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	προς Άρούμπα 10/10
ΙΔΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Όλνσντ 21/11
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	προς Μπαγκόκ 23/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964	προς Πάρι 26/11
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	20960	προς Φιλαδέλφεια 22/11
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	α. Βομβά 28/11
ΙΟΣ	85	34400	προς Τόκιο 4/11
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	προς Καλαμάτα 17/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 25/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρ. «Pacific Pioneer»
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	ε. Χιουσόν 20/11
ΙΣΣ ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	μετ. «Zim Benézia» (ε.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Λός Άντζελες 20/11
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Βιόρτα 17/11
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	μετ. «Ιωάννης Ρ.» (κ.7)
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Παράνι 29/11
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Λισαβόνα 27/11
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Σιγκαπούρη 12/11
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	πρ. «Quebec»
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Βενετία 30/11
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	προς Άλγερία 24/9
ΚΑΛΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Σικάγο 29/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	προς Άλεξάνδρεια 30/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς Φιλίππίνες 24/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	προς Βομβά 10/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	προς Μαπούτο 16/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Κίνα 21/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	έπωληθη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Μπουκάναν 26/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	προς Γιάμπου 23/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	δ. Παναμά 26/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	προς Μπλιμπό 11/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	προς Άλεξάνδρεια 24/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	α. Πειραιά 12/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΖΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Σάν Λορένζο 1/12
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Κόρπους Κρίσι 15/11
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Κουβέιτ 23/11
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 28/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς Μπ. Άϊρες 21/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Ρόττερταμ 25/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Κίνα 28/9
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρ. «Venture Reefer»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532	προς Άλγερ 27/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	προς Άλεξάνδρεια 25/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς Καζαμπλάνκα 30/11
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	προς Γιβραλτάρ 28/11

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Ροστιάκ 22/11
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	πρ. «Radenna»
ΚΙΓΚ ΛΑΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά 11/10
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Φουτζέρι 14/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Νταλιάν 15/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Πόρτ Λάττα 2/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820	πρός Ιαπωνία 26/11
ΚΟΝΚΑΡ ΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	πρός 'Αγ. Ευστάθιο 24/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	68	22836	ε. Βρέμη 1/12
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	ε. Σάν Φραντσκο 1/12
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Σιγκαπούρη 29/11
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Ντομίνικα 17/11
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	πρός ΗΠΑ 16/11
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Υμουίντεν 1/12
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Μαπούτο 11/11
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρός Ναντόρ 24/11
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Γιβραλτάρ 30/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	πρός Μαρακάιμπο 2/12
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Ρός Τανούρα 22/11
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	πρός Γαλλία 29/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Μπορντό 22/11
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρός 'Ελλάδα 29/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	πρός Νταβό 19/11
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Μπιλμπάο 22/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. 'Αμβούργο 23/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Μπαγκόγκ 30/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Γάμπου 21/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ	77	10832	πρός Λίβερπουλ 26/11
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός Ν. 'Υόρκη 18/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Παρανάγκουα 26/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	ε. Ντάρ ες Σαδάμ 19/11
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ε. Σάο Σεμπαστιάν 20/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός Ιαπωνία 30/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τέξας Σίτυ 9/11
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	μετ. «Rickemans Tianjin» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	πρός Σ. Κρούαζ 8/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός 'Αγ. Θεοδώρου 30/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΕ'ΙΝΤ	82	11500	πρός Βαλέντσια 22/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Σιγκαπούρη 30/11
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρός Τανούρα 24/11
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ασόνι 29/51
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Σφός 23/11
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	πρός Βενεζουέλα 9/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	πρός Κούβα 6/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Τσιμπόρε 2/11
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandoot»
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Ν. 'Υόρκη 30/11
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	δ. Παναμά 27/11
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρός Γιοκοχάμα 12/11
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρός Ιαπωνία 22/11

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	πρ. «Gold Steam»
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Πειραιά 30/11
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Καζαμπλάνκα 22/11
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Ροστιάκ 25/11
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Λός 'Αντζελες 17/11
ΛΑΡΑ	53	1924	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Κόρπους Κρίστι 25/11
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	πρός Λομέ 24/10
ΛΑΤΩ	68	18737	ε. Μάλαγα 17/11
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	πρός Μαγάνζας 21/11
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	πρός Π. Κομπέλλο 25/11
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	πρός Σίνιτ Κερπ 15/11
ΛΕΩΝ	76	11049	επιπλοήθη
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Βρέστη 30/11
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Παλέρμιο 27/11
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Τομακομά 25/11
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Πόρτ Χάρκωρ 21/11
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Κολούμπια Ρίβερ 19/11
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός 'Ινδονησία 19/10
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200	πρός Μπαγκόγκ 1/12
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρός Γκρίμαμπου 30/11
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	στη Βασώρα
ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρός 'Οδησσό 28/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Βανκούβερ 22/11
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Νταμπέρ 2/12
ΛΥΔΙ	70	14878	πρός 'Αλγερία 25/11
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	ε. Σχέζιν 16/11

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	στη Τσιταγκόγκ 26/11
ΜΑΖΑΛΑ ΙΙ (δ.)	65	2676	πρός Τεκριντάγκ 30/11
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Μπιλμπάο 2/12
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέρι 30/11
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Λορένι 21/11
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρός Κόντινεντ 29/10
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρός Νοβοροσίσκ 10/11
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρός Τσιταγκόγκ 25/11
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Χουάγκουα 28/11
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρ. Κολομβία 3/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. 'Αμβούργο 2/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	στών Πειραιά 23/11
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρός Λιβύη 31/10
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Βόλο 15/11
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Κάνιλα 3/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός Λουάντσια 22/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Φιλαδέλφεια 27/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρός Θεσσαλονίκη 30/11
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	στών Πειραιά 3/12
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρός Κακογκάβα 10/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Πόιντ Κομφορτ 14/11
ΜΑΡΑΚΑ'ΙΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ολική απώλεια
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρός Καϊάνα 24/11
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	σπ. 'Ασσόμπ 18/11
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Λένινγκραντ 11/11
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μόντρεαλ 23/11
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός Μπαγκόγκ 23/11
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Λάγος 24/11
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. «Golden Fate»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Δανία 1/12
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 4/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. 'Ικόνιο 14/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρός Σάντος 23/11

ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	πρός 'Αμβούργο 29/11
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός 'Αρακάζου 3/11
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Σάρροχ 25/11
ΜΑΡΙΝΟΣ Κ.	77	14584	πρός Κίνα 17/11
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρός ΗΠΑ 18/11
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	ε. Βαρκελώνη 1/12
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Χάλλ 1/12
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Γιβραλτάρ 21/11
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Ν. Ζηλανδία 29/11
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Ταϊβάν 23/11
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Κασσιούγκ 16/11
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Βενετία 26/11
ΜΑΤΟΥΜΠΑ ΙΙ.	75	18842	πρός ΗΠΑ 18/11
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Κόντοβ 25/11
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Ούλσάν 29/10
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Σάν Λορέντζο 12/11
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 29/11
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	πρός Βενεζουέλα 28/11
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός ΗΠΑ 28/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Κωνσταντή 2/11
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	επισκευές Πειραιά
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Κακινάνα 22/11
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Χιούστον 18/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ντεμεράρα 17/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Σαβόνα 30/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Κόρπους Κρίστι 14/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1566	α. Τάμπα 11/11
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πόρτ όφ Σπαίντ 29/11
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 30/11
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.	70	1592	πρός Κίγκστον 22/11
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	πρός Κίγκστον 10/11
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρός Ταμπόκο 19/11
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Σεβίλλη 10/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	πρός Μαϊάμι 13/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	πρός Βενεζουέλα 6/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Μουπίλ 1/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/10
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.	75	1587	πρός Προγκρέσο 28/11
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Κόρπους Κρίστι 16/11
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/11
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Κωνσταντή 29/11
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός Μπεϊζιά 1/12
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Βραζιλία 26/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Εύρωπη 24/11
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Ναγκόγια 1/12
ΜΟΝΑΚΟ	67	2602	διαγράφεται
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	πρός Τσιταγκόγκ 19/11
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Πειραιά 30/11
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	πρός 'Ιταλία 24/11
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	πρ. «Ουάιτ Γούντ»
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Πόρτ Κέλαγκ 18/11
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Θεσσαλονίκη 9/11
ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρ. «Marina di Alimuri»
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Γιουρπορτ 3/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Τζουμπάιλ 4/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	πρός Γιοκοχάμα 12/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρός Βοστώνη 20/11
ΜΠΡΗΜ	85	25227	πρός 'Ινδόν 5/11
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382	πρός Λομέ 22/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός 'Ιταζόι 25/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Φός 29/11

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρός Χίμπι 21/11
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. 'Αλεξάνδρεια 22/11
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός 'Αβάνα 15/11
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Ταμπόκο 16/11
ΝΑΤΑΣΣΑ ΙΙ.	78	9862	δ. Παναμά 28/11
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός Ρός Τανούρα 7/11
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	πρ. «Juliet»
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Κονέτ 25/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Χοντίνια 12/11
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 21/11
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. 'Αμβέρσα 28/11
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/11
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός 'Ιαπωνία 26/11
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρός Ν. 'Ορλεάνη 21/11
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμεία (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρός Ζουετία 27/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρός Τουτουσναφλίκ 28/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρός 'Οδησσό 28/11
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρός Σαβόνα 29/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Φός 26/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρός Πότι 28/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός 'Οδησσό 28/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	μετ. «Σκιάθος Ρήφερ» (ε.)
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Βάρνα 19/11
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	πρός Πιομπινο 24/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159	πρ. «Maroulio K.»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Λά Γκουαίρα 14/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	πρός 'Ακρόα 20/11
ΝΙΚΥ	73	14667	πρός Βραζιλία 13/11
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρός 'Ιαπωνία 16/11
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός ΕΣΣΔ 21/11
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ	72	13920	ε. Μακτίο 3/11
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός 'Ιαπωνία 25/11
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Πόρτο Βέσμε 21/11
ΝΟΡΘ ΝΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Πειραιά 9/11
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	α. Ρεϊνιόν 1/12
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	ε. Ρόντερνταμ 22/11

ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Λαϊτάκια 12/11	ΠΟΠΗ	67	11002	πρός 'Αλεξάνδρεια 30/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός Βερρακρούς 18/11	ΠΟΠΗ	73	19564	ε. Γκουανιάμας 5/11
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρός Χαβάνα 11/11	ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Βενεζουέλα 10/11
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός 'Αλγερία 4/11	ΠΟΡΤΑΓΙΤΙΣΣΑ	61	963	πρός Βενετία 23/11
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρός 'Οναχάμα 13/11	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρός Λός 'Αντζελες 24/11	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Φάλμουθ 6/10
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Φρεντερίτσια 1/12	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρ. «Bamburi»
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Τσιταγκόγκ 17/11	ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	σινά Σουζέ (άποθήκη)
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Τύνιδα 17/11	ΠΡΑΐ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Φρήπορ 17/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	πρός Μπαγιόν 24/11	ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρ. «Shntiozyty»
ΟΒΕΛΙΞ (δ.)	77	31715	έπωλήθη Νορβηγούς	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	υπέστειλε Λιβερνιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Κεμπέκ 27/11	ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός 'Αρούμα 18/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	πρός Σάν Νικόλας 25/11	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	63	7075	πρ. «Gold Mountain»
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ				ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Τσιταγκόγκ 1/12
ΝΑΒΙΓΚΕΐ'ΤΟΡ	86	35600	πρός Ρίταρντ Μπαί 13/10	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρός Μαπούο 25/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΐ'ΝΤ	86	24253	πρός Σάφι 6/11	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.			(δ.)
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	δ. Παναμά 14/11	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	87	27333	δ. Πόρτ Σαίτ 23/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Γιοκοχάμα 30/11	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τζένια 5/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	πρός 'Ακαμπα 10/11	ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Βόλο 12/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	α. Βανκούβερ 14/11	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. 'Αλεξάνδρεια 17/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Τσιτσούγκ 24/11	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	πρός Αιγύπτου 26/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΐ'ΤΕΡ	86	24253	πρός Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 25/11	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Ρότερνταμ 23/11
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	πρός Λιβύη 22/11
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρ. «Juan A. Lavalleja»	ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Τενερίφη 14/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Ναντόρ 26/11	ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	πρός Πειραιά 25/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/10	ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	ε. Πειραιά 19/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός Ουλσόν 1/12	ΡΕΝΕΞΙ	70	11716	πρός Νιγηρία 26/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	πρός Χόγκ Κόγκ 27/11	ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	πρός Χαϊφά 21/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	ε. Τσιταγκόγκ 30/11	ΡΗΛΑΐ'ΑΝΤ	67	9774	πρός Χαλκίδα 27/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Λίβερπουλ 30/11	ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Μερμουγκάο 4/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879	ε. Βενετία 20/11	ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Γουαταγκιάμα 28/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Κομά Μπαί 15/11	ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βομβάη 29/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Φιλίππινες 1/12	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Καβάλα 17/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρός ΗΠΑ 26/11	ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός 'Αμαζόνιο 16/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	δ. Ντόβερ 27/11	ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	πρός Ελλάδα 2/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	πρός Νασέτσου 20/11	ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	πρός Φιλαδέλφεια 21/11	ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μαγκαλόρ 26/9
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντε Νόβους 27/11	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	πρός Κολομβία 28/11
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΐ'ΝΤ	83	20669	πρός Κοιταζακόλκος 11/11	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ναυπηγ. Μπουσόν
ΟΣΕΑΝ ΤΟΟΥΒ	73	8734	ε. Πειραιά 20/11	ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Γκάλβεστον 29/11
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	ε. 'Ασρχους 27/11	ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρός Η.Α.Ε. 17/11
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας	ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Σάν Λορένζο 17/11
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	πρός Μπαρναγκουιλιά 19/11	ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρός Πειραιά 11/11
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρ. «Lux Falcon»	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Ν'όρμπαν 26/11
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	πρός Πρέβεζα 28/11	ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8915	πρ. «Φαίργουνις»
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	άρχει Πειραιά	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Νιγηρία 30/11
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/11	ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	πρός Σιγκαπούρη 15/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Ούλου 1/12	ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρός Κίνα 3/9
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός 'Ιαπωνία 24/11	ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	πρός 'Αλγερία 16/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά	ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	πρός Αίγυπτο 21/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Βανκούβερ 25/11	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Τζένια 9/11
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. 'Υμουσινέν 18/11	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Βηρυττό 21/11
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	προς Καναδά 27/11	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Νιούκασλ 30/11
ΠΑΝ ΜΑΙΛΕ	72	64355	α. Πόρτ Τάμπος 1/12	ΣΗ ΛΑΙΜ	71	9767	πρός Λίβερπουλ 25/11
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Πούντα Καρνιόν 21/11	ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρός Τζαϊλά 29/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. 'Αλεξάνδρεια 25/11	ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	πρός 'Οδησσό 25/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός Νορβηγία 28/10	ΣΗΓΦΟΥΕΝΒ	65	1503	πρός Πειραιά 29/11
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Βραζιλία 2/12	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Νογκόνια 19/11
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Γιοκοχάμα 15/11	ΣΙΑΒΕΡ Αΐ'ΜΠΕΞ	76	11866	ε. 'Αμβέρσα 4/12
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. 'Αργεντινή 19511	ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥΦ	78	11272	πρός Ντόρ ες Σαλάμα 29510
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	πρός Δ. 'Αφρική 6/9	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	πρός Τανζάνια 20/11
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	πρός Αίγυπτο 26/11	ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	πρός 'Ασρχους 1/12
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός 'Ουάν 25/9	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Τουρκία 29/11
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά	ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	δ. Παναμά 28/11
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μανίλα 29/10	ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Σφάξ 25/11
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Γιβραλτάρ 24/11	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Θεσσαλονίκη 29/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρός Περισκό 1/12	ΣΙΦΝΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ	85	10511	ε. Βανκούβερ 1/12
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Νιουμπέρ 23/11	ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	υπέστειλε 'Ονδουριανή
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	πρ. «Freeway North»	ΣΚΑΠΓΟΥΐ'ΝΤ	70	9077	πρός Σιγκαπούρη 29/10
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 25/11	ΣΚΑΠΛΕΐ'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρ. «Ark»	ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	έπωλήθη
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρ. «Hanseatic Reefer»	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Ν. 'Αμερική 30/11
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 23/11	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Βαλτιμόρη 8/11
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	πρός Τρίνιταντ 27/11	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/11
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αιγύπτου 17/11	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μαλάγα 30/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Μίνα Καμπούς 30/11	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός 'Ιαπωνία 22/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. 'Αντοφαγκάσια 30/11	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός ΕΣΣΔ 18/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ριγιέκα 28/11	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Κόλπο ΗΠΑ 20/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ(μ.)	73	32510	σινά Λισσαβόνα 30/11
ΠΕΛΕΐ'ΝΕΡ	70	1586	μετ. «Trade Sky» (κ.)	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Ν. 'Αμερική 18/11
ΠΕΛΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	78	1270	ε. Ραβέννα 28/11	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Νιζάμα 16/11
ΠΕΛΦΑΛΐ'ΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 29/11	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ε. Πειραιά 15/11
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	πρός Σέβεν Άιλαντ 14/11	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	πρός Ρας Τανούρα 18/10
ΠΕΠΥ	67	1183	πρός 'Αλεξάνδρεια 22/11	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Βανκούβερ 1/12
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρός Τόκιο 18/11	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Βιζακαπάνιμ 29/11
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Τραν 1/11	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Κορέα 21/10
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ρίταρντ Μπαί 25/11	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	σινά Λά Λιμπεράντ (άποθήκη)
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρός «Σημιοζίκ»	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Κληβελαντ 23/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά	ΤΑΪ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 29/11	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Κανία 26/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Κόρπους Κρίσι 25/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 23/8	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά	ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229	α. Μπωμόν 30/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά	ΤΖΟΥ'Υ	76	10801	πρός Ταρτούς 20/11
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	ε. Γιβραλτάρ 18/11	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρτ 'Αρθουρ 26/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	ε. Τσιμπα 28/11	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	μετ. «Nani» (κ.)
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρός 'Αμπιζζάν 30/11	ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	έπωλήθη Νορβηγούς
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	έπισκευές Πειραιά	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Μαντάνια 10/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	έπωλήθη άλλοδοποις	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Νιουόλα 27/11
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/11	ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 29/11
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Μόντρεαλ 27/10	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Ρας Τανούρα 23/11
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Λόγος 7/11	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	σινά Γκιζάν (άποθήκη)
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	σινά Λομπίτο	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Ντόρ ες Σαλάμα 26/11
ΠΟΛΙΟΣ	73	4737	πρός Δρέπανον 30/11	ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Νιουαρνενξ Μπαί 29/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	ε. Ρουέν 26/11	ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/11
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Μπόρνυ 25/11	ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Πασιρ Γκουινάγκ 15/10
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	πρός Δακάρ 25/11	ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	ε. Νιούκασλ 1/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Μιζουσίμα 25/11	ΤΟΥΚΟΥΡΟΥΐ	88	9100	πρός 'Ινδοουσία 20/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	πρός Μπρισμαίν 21/11	ΤΡΑΐ'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Ούμ Σαίτ 16/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Εύρώπη 29/11	ΤΡΑΐ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Βανκούβερ 19/11
				ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΝΤ 1	68	2760	πρός Ραβέννα 30/11
				ΤΡΕΐ'ΝΤ ΓΟΥΐ'ΝΤ	81	16500	πρός Λάγος 20/11

ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΓΓΛΑΝΤ.	74	13639	πρός Μπαγκκόγκ 17/11
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Νιγηρόν 29/11
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός ΗΠΑ 18/11
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Καλκούττα 23/11
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Ηράκλειον 30/11
ΦΑΔΕΡ	77	17323	α. Γιοκαϊτά 19/11
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Γιβραλτάρ 24/11
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Πόρτο Άλφρεντ 8/11
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Τζάνκσονβιλ 19/11
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Ιράν 13/9
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	στό Μαντράς 11/10
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Τζουμπάι 22/11
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	στη Σιγκαπούρη 28/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός Αρούμπα 16/11
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	πρός Αμμούργιο 2/12
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	ε. Κολομπία Ρίβερ 28/11
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049	ε. Μελβούρνη 30/11
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	πρός Ίντσον 24/11
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρός Πειραιά 9/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Πόρτο Κέλαγκ 21/11
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Κιουρασό 25/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Ν. Υόρκη 29/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Κεμπέκ 23/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974	πρός Πόρτο Κανάβεραλ 17/11
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Αλικάντε 14/11
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Μοντρεάλ 27/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	υπέστειλε παναμαϊκή
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Πόρτο Κέλαγκ 1/12
ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Πειραιά 25/11

ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Τέμα 25/11
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρός Άμστερνταμ 29/11
ΦΟΡΟΥΜ ΑΓΓΛΑΝΤ	76	18933	δ. Παναμά 25/11
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Βραζιλία 14/11
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	πρ. «Ocean Peace»
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στών Περισκό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Γουίλμικτον 1/12
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Χόβικ 27/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Πειραιά 9/11
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	79	9418	πρός Κολόμπο 18/11
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Φιλαδέλφεια 1/12
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Ράε Τανούρα 5/11
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χόγκ Κόγκ 21/11
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Κορέα 6/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. Μπαντόρ Σαχίν Ρεζάι 1/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Ρόδο 27/11
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Λός Άντζελες 22/11
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ	69	8064	στών Πειραιά 18/10
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	στών Πειραιά 20/10
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	στη Μασσαλία 16/11
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	ε. Αμμούργιο 1/12
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	πρός Μπουργκας 24/11
ΧΛΟΗ	82	36202	πρός Ίαπωνία 23/11
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Χιούστον 30/11
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός Σιγκαπούρη 30/11
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	πρός Σουραμπάγια 20/11
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	πρός Μόντρεάλ 23/11
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Μπουλόν 14/11
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκό
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	ε. Νίκ Τέρμινάλ 2/12



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = έηλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	πρός Τζέντα 19/11
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Μπαγκκόγκ 1/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρός Ιράν 22/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	πρός Ταϊμπότε 26/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Μπαχαράιν 21/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Μπαμόντ 27/10
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρός Μπουεναβεντούρα 6/11
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	πρός Λαττάκια 26/11
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Άμβέρσα 1/12
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρός Μανασούε 26/11
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	α. Ρουέν 1/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Σούλλοι Βόε 3/12
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Σιγκαπούρη 20/11
ΑΔΕΛΦΑ (κ.)	82	14644	ε. Σιγκαπούρη 5/10
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	α. Ρότερνταμ 2/12
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός Λά Γκουαίρα 11/19
ΑΕΛΛΩ	78	36548	πρός Ν. Υόρκη 29/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	ε. Γκαίμπς 19/11
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	ε. Άμβέρσα 1/12
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	πρός Άλγερ 8/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Κάνιλα 27/11
ΑΘΗΝΙΑΝ			δ. Π. Σαΐδ 1/12
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	πρός Μαρακάιμπο 28/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	πρός Λάος 14/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Μορμούγκο 28/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	πρός Ν. Υόρκη 11/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός Γιβραλτάρ 24/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρός Μπουσάν 22/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	πρός Ιταλία 15/11
ΑΘΛΟΣ ΙV(κ.)	66	1716	ε. Όρστανό 21/11
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Βανκούβερ 18/11
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	μεταφορές Περισκό
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	ε. Μαντράς 27/11
ΑΙΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	
ΑΙΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	προς Βενεζουέλα 14/11
ΑΙΪΛΑΣ	72	16235	πρός Λά Παλς 27/11
ΑΙΪΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376	πρός Ν. Υόρκη 29/11
ΑΙΪΝΤΑ (κ.)	72	21935	πρός ΗΠΑ 17/11
ΑΙΪΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	στη Ν. Όρλεάν 3/12
ΑΙΪΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρός Μαπούτο 20/10
ΑΙΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός Όδησο 10/11
ΑΙΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	πρός Φιλαδέλφεια 2/11
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρός Ίαπωνία 24/11
ΑΙΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	στη Σιγκαπούρη 15/11
ΑΚΑΚΙΑ Ι. (κ.)	81	14644	πρός Μίνα Καμπούς 24/11
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	πρός ΗΠΑ 31/10
ΑΚΟΗ	74	68596	ε. Ρότερνταμ 2/12
ΑΚΟΥΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	πρός Π. Καμπέλλο 26/10
ΑΚΟΥΡ ΙΙ (κ.)	73	8824	πρός Ν. Όρλεάν 3/11
ΑΚΡΟΝ	72	62701	πρός Άμπιτζάν 14/11
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρός Ποχάγκ 14/11
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρός Νιγηρόν 19/11
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109587	στό Χορμούζ
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρός Ίντσον 13/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	α. Φουτζέιρα 20/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	πρός Βομβάη 23/11
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Αμμούργιο 1/12
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	ε. Άλεξάνδρεια 24/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	πρός Θεσσαλονίκη 26/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Άμβέρσα 3/12

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633	πρός Πόρτλαντ 18/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρός Ίαπωνία 7/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	πρ. «Αντελίνα»
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (π.)	80	11961	πρός Άνναμπα 26/9
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Πασκάγκουλα 9/11
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρός ΗΠΑ 7/11
ΑΛΙΚΑΡΑΝΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Χάμπτον 23/10
ΑΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	πρός Μπαντίο 5/11
ΑΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρός Τσιγούαν 4/11
ΑΙΚΟ ΣΤΑΡ (μ.)	62	2389	πρ. «Castle Dignity»
ΑΙΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρός Ρίβα 15/11
ΑΙΟΗ (κ.)	70	1599	πρός Άλγερία 16/11
ΑΙΠΙΝ (π.)	65	5060	πρός Τζέντα 17/11
ΑΙΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Τουμαράο 2/11
ΑΙΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρ. Πουέρτο Καμπέλλο 28/11
ΑΙΦΑ (κ.)	74	28640	θέση 54.48 Β, 10.52 Α 17/11
ΑΙΦΙΟΣ	81	30747	πρ. Ίμμιγκχαμ 14/11
ΑΙΦΙΟΣ	84	35209	πρός Λός Άντζελες 16/11
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρ. Ίνδια 4/11
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	πρ. Θεσσαλονίκη 26/11
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	επώληθη Νορβηγούς
ΑΜΟΥΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	ε. Γένοβα 28/11
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	πρ. Χωρ Φακάν 21/11
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879	πρ. Βραζιλία 31/10
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	στών Περισκό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π.)	77	4713	ε. Χιούστον 29/11
ΑΝΑΤΟΛΙΑ Ι. (κ.)	69	14446	πρ. Σιγκαπούρη 23/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Σάν Νικόλας 27/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρ. Σουέζ 18/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	μετ. «Kalisti» (κ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρ. Ποχάγκ 14/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρ. Λάος 16/11
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	α. Σιγκαπούρη 25/11
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Τζέντα 27/11
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρ. Μπρίστολ 28/11
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	ε. Ντεμεράρα 27/11
ΑΝΙΤΟ (φ.λ.)	80	30507	πρ. Ίαπωνία 22/11
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρ. Λονδίνο 29/11
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	πρ. Τρίπολη 22/11
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	πρ. Μανγκάλια 8/11
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Π. Σαΐδ 25/11
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρ. Ζντάνοβ 21/11
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρ. Σικόνο 5/11
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	επώληθη Νορβηγούς
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	πρ. Νοβοροσίτσκ 10/11
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	πρ. Μπαντάρ Άμπας 19/11
ΑΝΤΕΛ ΙΙ (π.)	74	14324	πρ. Κω/πολη 30/11
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρ. Κολόμπο 19/10
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Μανφρεντινία 28510
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10936	πρ. «La Pallice»
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273	πρ. Πακιστάν 30/11
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	α. Πειραιά 23/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	μετ. «Mailek» (π.)
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρ. Σαγκάη 22/11

ΑΝΤΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Σαβάννα 1/12
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Ναυτίλο 24/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	α. Ντόρπη 30/11
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Μπένι 21/11
ΑΞΙΟΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρα 20/11
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006	α. Μομπάσα 22/10
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	α. Πόρτ Κέλαγκ 19/11
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	πρός Σιμίζου 30/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	πρός Θεσσαλονίκη 24/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	πρός Τρίπολη 24/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	πρ. «Nemo»
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός Όραν 16/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρός Γκρεσί 16/10
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ν. Υόρκη 23/11
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Νιόρμπαν 28/10
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Φλάσσιγκ 27/11
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Φαλκονάρα 27/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	πρός Άρσούμα 27/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	α. Πόρτ Άρσούμα 28/11
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	ε. Γιοκοχάμα 1/12
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ. κ.)	70	70180	α. Χορμούζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	ε. Σηάιτλ 20/11
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρός Βισμάρ 26/11
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Τζέμπελ Άλι 12/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρός Χοντίνια 25/11
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Γουιντάρ 2/11
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρός Φουτζέιρα 22/10
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834	α. Αλεξάνδρεια 19/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	ε. Τζακόρια 19/11
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	ε. Λάγος 19/11
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Βομβάν 4/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ. κ.)	66	30647	ε. Σάο Σερμπατίνο 26/11
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	πρός Βόλο 26/11
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	πρός Άναμπα 21/10
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	πρός Σάφι 26/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρός Φλόριντα 23/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	ε. Ν. Μαγκάλωρ 8/11
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρός Σινγκάπουρ 21/11
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρός Ίνδια 5/11
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	ε. Κουίνγκντο 27/10
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ. κ.)	68	14993	μεταφορές Περαίου
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Ν. Όρλεάν 15/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρός Άλγερια 8/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ι. (π.)	77	9786	ε. Ν. Υόρκη 23/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙ. (π.)	77	9783	πρός Δ. Αφρική 14/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙΙ. (π.)	82	9282	ε. Παράναγους 26/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙV. (π.)	82	9282	πρός Δ. Αφρική 19/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9437	ε. Νιλιάν 25/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	ε. Ρόττερταμ 3/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	πρός Φουτζέιρα 26/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΓΜΑΤ	78	38467	δ. Κων/πολη 8/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Σικάγο 28/10
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195	πρός Μπουσάν 17/11
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355	ε. Ρόττερταμ 28/10
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Σινγκάπουρ 18/11
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	δ. Π. Σάιδη 2/12
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	πρός Μέιλ Άιλαντ 19/11
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 9/10
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρός Γιβραλτάρ 1/12
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	άρχει Πειραιά
ΑΧΑΪΗΣ (δ. κ.)	66	36522	πρός Σουέζ 30/11
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λ. β.)	74	9844	πρός Μπαγκόκ 29/11
ΒΑ'ΙΝ (δ. π.)	65	13408	ε. Βαλλέττα 17/11
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	α. Ίμνιγκχαμ 19/11
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάριος
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	85	16623	ε. Της Μπαίν 4/12
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	δ. Κων/πολη 16/11
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	ε. Χόβικ 19/11
ΒΕΒΕ'Υ' (κ.)	71	9857	α. Ν. Όρλεάν 27/11
ΒΕΛΟΣ Ι. (κ.)	75	15981	πρός Βομβάν 28/11
ΒΕΝΟΥΣ V (π. δ.)	81	42048	α. Ν. Όρλεάν 13/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	α. Ν. Όρλεάν 29/12/1986
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ. κ.)	72	17890	α. Λάγος 16/11
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	πρός Νιόρμπαν 19/11
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	δ. Π. Σάιδη 24/11
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	ε. Γιοκοχάμα 28/11
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρός Πόρτ Κέλαγκ 21/11
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	α. Χιούστον 23/11
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Πόρτ Κανόβερτα 20/11
ΒΟΜΑΡ	71	15759	πρός Νιόρμπαν 16/11
ΒΟΞΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Ριγίκα 26/11
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Βαλνέντια 28/11
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Κορίντιο 27/11
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	πρός Ελλάδα 24/11
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	ε. Πόρτ Κουεϊζάλ 19/11
ΓΑΡΜΠΗ (κ.)	72	41164	πρός Πόρτ Άλφρεντ 3/11
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Αύγουστα 30/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Λά Παλς 2/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	πρός Μαρίνα ντι Καράρα 4/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρός Ναυτίλο 18/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	ε. Σαβάννα 30/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	πρός Σιενφουέγκος 2/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρός Ίνδονησία 27/11
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	α. Ρόττερταμ 1/12
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	ε. Ν. Όρλεάν 1/12
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Άμσούργιο 3/12
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Μόντρεαλ 19/11
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Χαλδία 23/11
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρός Όλλανδία 29/11
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ. π.)	70	1973	πρός Πόρτ Όκχα 27/11
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ. π.)	82	8096	πρός Γιοσού 25/11
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ρας Γκάρμ 23/11
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΙΣΗ (δ. π.)	82	4764	ε. Ν. Όρλεάν 29/11
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	πρός Βηρυτό 30/11
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ. π.)	66	7992	πρός Βομβάν 24/11
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ. π.)	87	8903	ε. Βιζακαπανάμ 26/11
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ. π.)	81	2635	α. Ρας Γκάρμ 25/11
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	πρός Μπαγκόκ 15/11
ΓΚΑΛΑΝΤ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές

ΓΚΛΟΥΡΥ (δ. κ.)	70	54134	πρός Χώρ Φακάν 6/11
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10480	ε. Πισσίο 23/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	πρ. «Vostok 6»
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	στη Τσιταγκόκ 3/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Ν. Όρλεάν 27/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Νιόρμπαν 19/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Βανκούβερ 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	α. Κόρπουε Κρίστι 25/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	πρός Καλένα Πατλάος 1/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	πρός Σ. Τζών 29/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Βομβάν 23/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	ε. Παλέριο 24/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Σφάξ 21/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (π.)	79	13005	πρός Πόρτ Καμπέλλο 23/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Μομπάσα 19/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.)	83	24843	δ. Παναμά 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Μόνγκλα 25/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531	α. Ν. Όρλεάν 8/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036	δ. Παναμά 12/11
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Ν. Όρλεάν 24/11
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	πρ. «Glory Field»
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	ε. Λας Πάλλας 28/11
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Ίνταον 26/10
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Κιπέμπε 22/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	ε. Κόμπε 1/12
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	πρός Κωνσταντίνα 31/10
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ (μ.)	70	1982	ε. Τζακόρια 14/11
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	πρός Βιλλανγκορβία 7/11
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	α. Αλεξάνδρεια 23/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Κανίλα 22/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Χιούστον 15/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Νιόρμπαν 23/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρός Αυστραλία 27/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ. κ.)	73	2219	πρός Σινγκάπουρ 17/11
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Πόρτ Άρσούμα 28/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	πρός Ποχάγκ 14/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Σινγκάπουρ 9/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Κουανγκνάνγκ 29/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	πρός Έλλαδα 26/11
ΓΟΥΡΟΥ (δ. κ.)	66	39042	ε. Φουτζέιρα 28/10
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278	ε. Φος 29/11
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	μετ. «Hydra» (Μηχ.)
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Νορφορσίακ 26/11
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρός Σαφάγκα 18/11
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρός Βομβάν 33/10
ΔΑΜΟΝ	74	20712	πρός Άνω Ανατολή 23/11
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	ε. Τακοράντι 14/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	δ. Παναμά 23/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	πρός Συρία 1/11
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρός Ρίο Ίνδαιο 29/11
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	πρός Σιμπόυσι 15/11
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Ρεϊνιόν 2/11
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μετ. «Crown Prince» (μ.7
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ. π.)	76	4993	πρός Σινγκάπουρ 21/11
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	ε. Έιβονμουθ 18/11
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Σινγκάπουρ 1/12
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Πειραιά 14/11
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρός Ροστόκ 30/11
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Μπιζέρτα 10/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Κόμπε 1/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	στη Βομβάν 28/11
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Καράτι 28/11
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	πρός Ίνδια 12/11
ΕΛΙΣΑΜΠΕΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	πρός Γιοσού 16/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Γκάλβεστον 25/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	ε. Σινγκάπουρ 22/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ. π.)	73	53321	α. Πόρτ Στάνβικ 17/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	στην Άλγαια 25/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Σαν Φραντσκο 30/11
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	δ. Παναμά 10/11
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	πρός Σινγκάπουρ 28/11
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119	πρός Β. Κορέα 8/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	ε. Σινγκάπουρ 8/11
ΕΛΠΙΣ	82	30564	επιπλήρη Σινγκάπουρ
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	πρός Ίνδια 22/11
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ. κ.)	73	104150	α. Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Λουάντα 3/8
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ. π.)	68	15252	πρός Γκουανιάμας 15/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ Ι (π.)	74	13687	πρός Κόμπε 27/11
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρός Χοντίνια 19/11
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρός Ίράν 6/11
ΕΡΑΤΑΩΦΟΣ	78	39814	πρός Ίράν 13/11
ΕΡΑΤΩ (κ.)	74	4608	πρός Περαίο 11/11
ΕΡΥΘΡΑ Σ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	πρός Μπαγκόκ 16/11
ΕΡΥΘΡΑΝΗ (π.)	68	19044	πρός Γκνάνσκ 22/11
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	πρός Έλ Ταμπλάζο 11/11
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Φιλαδέλφεια 28/11
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ Ι. (π.)	84	22629	ε. Μπουσάν 27/10
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	πρός Ταϊβάν 23/10
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)	72	9440	επισκευές Πειραιά 12/11
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Σ. Μαλό 29/11
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	πρός Τουρκία 28/11
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Ίνχαμπάν 1/11
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ. κ.)	72	129216	πρός Περαίο 30/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	πρός Λά Νουβέλ 22/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	πρός Καστέλλον 18/11

ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	προς Βομβάη 1/11	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Τουτικόρν 21/11
ΖΑΡΝΑΤΑ *	77	69338	προς Πόρτ Καρτιέρ 26/11	ΚΟΛΟΜΠΟ (Κ.)	70	2913	ε. Τσιγκάκης 30/11
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)	ΚΟΝΜΑΝ Ι (Κ.)	77	15446	προς Μομπάσα 30/11
ΖΕΒΡΑ (Κ.)	76	15446	πρ. «Ibn Khalid»	ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (Κ.)	77	15043	ε. Σάν Νικόλας 17/11
ΖΕΤΤΑ (Κ.)	71	20516	ε. Χοντέντα 15/11	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Τζέντα 25/11
ΖΕΥΣ Ι (Π.)	60	17447	στη Σεμάγκα (άποθήκη)	ΚΟΡΑΛ (Κ.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 1/12
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Λάρνακα 27/11	ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825	προς Χορμούζ 11/8
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Νικόσια 26/11	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Τακόα 17/11
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (Κ.)	76	32465	ε. Χόγκ Κόγκ 1/12	ΚΟΡΥΤΟΝ (Κ.)	75	17175	προς Ντάρμαν 21/11
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (Κ.)	76	32465	προς Λός Αντίλες 23/11	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	προς Πόρτ Κέλαγκ 21/11
ΖΩΗ Χ. (Π.)	68	10182	α. Ν. Όρλεάν 28/11	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Ν. Ζηλανδία 21/11
ΗΒΗ	79	16379	προς Σικάγο 23/10	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γουάγκον 26/11
ΗΡΑ *	79	16390	προς Νιγηρόν 10/11	ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	προς Πόρτ ντε Μπούκ 30/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (Π.)	57	2875	προς Έρεγλί 25/11	ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.)	79	7599	ε. Φλάσσιγκ 25/11
ΗΡΩ	76	17129	ε. Ν. Υόρκη 31/10	ΚΡΙΣΣΑ (Π.)	79	12784	προς Άλγερί 16/10
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	προς Σιγκάγκ 26/9	ΚΡΙΣΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	προς Τζουμπάιλ 21/10
ΗΣΤ ΠΡΑΪΝΤ (Κ.)	72	6721	προς Σαμαρίνα 12/11	ΚΥΔΩΝΙΑ (Κ.)	77	9634	ε. Ματάνζας 15/10
ΗΣΤΜΑΝ (Κ.)	79	12214	προς Μπέρτα 29/11	ΚΥΘΗΡΑ (Κ.)	68	15999	προς Λεμεσό 22/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (Κ.)	85	25076	α. Μαρίνα 19/11	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (Κ.)	68	10313	ε. Βομβάη 31/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (Κ.)	84	25063	προς ΗΠΑ 6/11	ΚΥΜΩ (Π.)	74	65685	ε. Γουόρπορτ 3/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασόρα	ΚΥΡΠΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	προς Σεμάγκα Μπαϊ 14/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (Κ.)	74	55425	προς Τουμπάρσο 26/11	ΚΥΡΠΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (Κ.)	71	13443	ε. Βομβάη 2/9
ΘΑΛΙΑ (Π.)	67	16873	προς Ίνδια 22/10	ΚΥΡΑ (Κ.)	74	8558	α. Φλάσσιγκ 1/11
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	76	1395	προς Πειραιά 17/11	ΚΥΡΗΝΙΑ (Κ.)	71	15951	προς Κωνσταντίνα 18/11
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (Κ.)	74	35540	ε. Άκαμπα 10/11	ΚΥΡΙΑΚΗ ΙΙ (Βρ.)	65	1509	προς Βρέμη 30/11
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (Κ.)	72	28021	προς Γιβραλτάρ 26/11	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (Κ.)	72	16018	προς Σουέζ 19/11
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κ.)	82	15296	προς Κουαντάν 30/11	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Ν. Υόρκη 25/11
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (Κ.)	75	65055	προς Ρότερνταμ 19/11	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	προς Πόρτ Σουδάν 15/11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Γουόρπορτ 3/12	ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Ν. Όρλεάν 27/11
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	ε. Άκαμπα 2/11	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	προς «Castle Lady» μετ. «Diamond Express» (κ.)
ΘΕΟΝΙΚ (Κ.7)	68	16616	προς Καράσι 17/11	ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΕΛΑ (Κ.)	78	1250	προς Ντουαντίμπου 26/10
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (Κ.)	70	1467	προς Γουάρι 7/11	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (Κ.)	72	83714	προς Σαγκάι 18/11
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	προς Νουαντίμπου 8/11	ΛΑΙΛΑΥ (Κ.)	76	12166	προς Ίντσον 13/10
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	ε. Πειραιά 3/11	ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	προς Άμβέρσα 23/11
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κε.)	71	995	προς Πειραιά 2/11	ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	ε. Ρεσίφ 28/11
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κε.)	77	997	προς Σιγύρη 30/11	ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (Κ.)	73	8558	α. Ήσι Λόντον 26/9
ΘΩΜΑΣ Γ. (Κ.)	65	1000	ε. Πειραιά 1/12	ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.)	72	8558	α. Μογκαντίσου 8/11
ΙΒΑΝ (Όνδ.)	69	9333	μετ. «Mild Extend» (Π.)	ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΣ (Κ.)	73	8558	προς Μασάου 28/11
ΙΚΑΡΙ (δ.Π.)	76	4985	προς Ντάρ ες Σαλάμ 30/11	ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (Κ.)	73	8558	ε. Τσιγκάκης 19/11
ΙΛΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	προς Φουτζέιρα 10/11	ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (Κ.)	73	8558	ε. Τής 2/12
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	προς Ρότερνταμ 23/11	ΛΑΚΥΜΑΝ (Κ.)	80	16225	προς Ντάρ ες Σαλάμ 24/11
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	α. Φουτζέιρα 21/8	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (Κ.)	78	10698	προς Άντιν 13/11
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Κ.)	74	9192	πρ. «Marbonita»	ΛΑΜΑ (Κ.)	77	3727	προς Ρεσίφ 27/10
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (Κ.)	80	19256	προς Βέντοπιας 13/11	ΛΑΜΕΡ (Κ.)	71	17175	προς Κόρεα 22/11
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (Κ.)	78	29991	πρ. «NS-Alliance»	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	ε. Κακογκάβα 30/11
ΙΟΝΙΑ ΚΟΥΗΝ (Κ.)	77	11488	ε. Καέν 30/11	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (Κ.)	77	8976	ε. Σάντος 30/11
ΙΟΝΙΑ ΧΟΥΠ (μ.)	69	9333	προς Κίνα 31/10	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (Κ.)	78	8980	προς Κουεϊνάνε 13/10
ΙΡΙΣ (Κ.)	70	5278	προς Άλγερί 12/11	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	προς Φιλίππινες 11/10
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	προς Βενεζουέλα 11/11	ΛΑΟΥΡΑ Γ. (Π.)	75	12416	ε. Άσσομ 15/11
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (Κ.)	76	8372	ε. Βρέμη 30/11	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (Π.)	75	12416	προς Άρακάου 28/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31003	προς Βανκούβερ 11/11	ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Πόρτ ντε Μπούκ 1/12
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Π.)	76	15608	προς Τσεκία 10/11	ΛΑΡΝΑΚΑ (Κ.δ.)	68	22244	δ. Παναμά 24/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	77	11159	ε. Βομβάη 24/9	ΛΑΧΕΣΗΣ (Κ.)	73	17648	προς ΕΣΣΔ 30/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (Κ.)	77	12772	πρ. «Κάβο Ματαπάς» *	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	στο Χορμούζ (άποθήκη)
				ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	ε. Μόγκλα 10/11
				ΛΕΪΚ ΣΤΑΡ (Κ.)	71	13446	προς Λέ Χάβρη 26/11
				ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	προς Σουαίμπα 11/11	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (Κ.)	74	18700	α. Ν. Όρλεάν 26/11
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	προς Σιγκαπούρη 11/11	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (Κ.)	75	15684	ε. Τσιγκάκης 5/11
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (Κ.)	69	9731	προς Κίνα 12/11	ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (Κ.)	73	15498	προς Κίνα 7/11
ΚΑΛΥΝ (Κ.)	69	11430	ε. Σιγκαπούρη 8/11	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (Κ.)	72	17914	προς Κούβα 17/10
ΚΑΜΕΛΙΑ (Π.)	73	19476	προς Κασσιούγκ 7/10	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Κ.)	74	17414	προς Βατούμ 17/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (Κ.)	77	21667	προς Κούβα 23/8	ΛΕΡΟΣ ΧΟΥΠ (μ.)	70	15216	προς Γερμανία 19/11
ΚΑΝΤΙΑ (Κ.)	72	21743	α. Ν. Όρλεάν 24/11	ΛΕΤΖΕΝΤ (Π.)	71	3864	προς Ντάρρες 28/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Τζουμπάιλ 20/11	ΛΕΥΚΑΣ ΑΪΛΑΝΤ (Όνδ.)	67	1205	προς Πειραιά 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κ.)	76	16037	α. Κλήβελαντ 29/11	ΛΕΥΝ (Κ.)	73	15382	α. Λοριέντ 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (Κ.)	73	63218	προς Μπουκάναν 23/11	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΣ (Βα.)	79	7598	προς Βραζιλία 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Κ.)	68	15720	προς Ν. Όρλεάν 10/11	ΛΗΝΤΕΡ Α. (Όνδ.)	70	10399	ε. Λά Γκουλέτ 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	δ. Παναμά 29/11	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (Κ.)	77	19373	ε. Μαντράς 5/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (Κ.)	69	34613	προς Καμσάρ 15/11	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	α. Σιγκαπούρη 18/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Π.)	58	2966	ε. Βηρυτό 18/11	ΛΗΤΩ ΙΙ (Π.)	72	6106	α. Ντουάλα 12/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Κ.)	69	10650	ε. Ν. Όρλεάν 11/11	ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	ε. Μπέρτα 5/11
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (Κ.)	76	10430	α. Ντάρμαν 18/11	ΛΙΜΠΕΣΣΕΛ * (Π.)	69	17872	α. Ύμουιντεν 1/12
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (Κ.)	71	16372	α. Πόρτο Βέσες 23/11	ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953	προς Γάνδη 25/11
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (Κ.)	73	11954	στών Πειραιά 16/9	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (Κ.)	74	8931	προς Πειραιά 30/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	πρ. «Georg Russ»	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Ν. Όρλεάν 27/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Ίντσον 8/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Άλγερί 30/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κ.)	68	13532	προς Γουάδαντα 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Τέζας Σίτι 22/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (Κ.)	68	8978	ε. Αύγουστα 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Ντάρμαν 7/11
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (Κ.δ.)	81	1800	ε. Λας Πάλμας 29/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 28/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κ.)	74	17135	α. Ντάρμαν 28/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Σαγκάι 11/10
				ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Ουάσινγκτον 9/11
				ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Γουατεμάλα 23/11
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	προς Λένινγκραντ 16/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	μετ. «George» (Λιβ.)
ΚΑΡΙΝΑ (Κ.)	72	11954	αργεί Πειραιά	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Σφάξ 4/11
ΚΑΡΙΟΝ (Κ.)	72	10605	α. Άμβέρσα 3/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Μπαγκνόλι 23/11
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.)	65	1219	ε. Πειραιά 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	δ. Καμνάν Μπράκ 5/12
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (Κ.)	77	19166	προς Γουάδαντα 16/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Λουάντα 11/9
ΚΑΣΤΟΡΑ (Κ.)	72	12182	ε. Άμβούργο 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Λουάντα 15/10
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Σιγκαπούρη 30/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Σάο Σεμπασιάν 10/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Γουόρπορτ 24/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Σιμπόλγκα 10/11
ΚΑΤΙΑ	71	4940	βυθίστηκε 26/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Άσσομ 20/11
ΚΑΤΙΑ Κ. (Π.)	57	1324	αργεί Σαουδική Άραβία	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Νοβοροσίσκ 26/11
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Κ.)	76	10805	ε. Βηρυτό 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	πρ. «Castle Grace II»
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Άμβέρσα 2/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Ρότερνταμ 24/11
ΚΕΪΠ ΚΟΡΦΟΥ (Κ.)	78	9862	προς Ίσπανία 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Ν. Όρλεάν 16/11
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (Κ.)	77	9942	ε. Λάγος 5/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	μεταφορές Περισκόπ
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (Κ.)	71	9826	α. Καζαμπλάνκα 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Μπωμνί 10/11
ΚΕΪΠ ΡΙΟΝ	72	9542	προς Βραζιλία 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Βαρκελώνη 18/11
ΚΕΪΠ ΣΟΥΓΗΡΙΟΡ (Κ.)	74	8896	α. Λομπε 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Κόβιν 4/11
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (Κ.)	78	8898	ε. Λισσαβώνα 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Λέ Χάβρη 1/12
ΚΕΪΤ (μ.)	64	999	προς Σιβαβέτινα 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Πειραιά 29/11
ΚΕΛΛΑ (Κ.)	69	16229	ε. Βομβάη 26/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Ίντσον 22/11
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	81	9909	ε. Ν. Όρλεάν 15/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Λά Γκουλέτ 23/11
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (Π.)	73	22126	στη Τζέντα 2/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Κομά Μπαϊ 7/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Κ.)	72	11954	ε. Μαλάγα 18/7	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Φιλίππινες 12/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	προς Ν. Ύμεν 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Λός Αντίλες 16/11
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΥΠ (Π.)	74	16682	ε. Χόγκ Κόγκ 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Πειραιά 13/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	προς Ζίντι Κερπ 17/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Ίσπανία 24/11
ΚΙΚΑ (Κ.)	76	19451	προς Ν. Όρλεάν 17/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Τσιγκάκης 11/11/88
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (Π.)	66	6995	α. Γούνα 27/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Γκερσί 22/11
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (Π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Περισκόπ 12/11
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	στο Τέμπο Μπαϊ 29/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Μόγκλα 21/11
ΚΙΤΣΑ (Κ.)	76	24800	προς Ταρραγκόνα 22/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Μόγκλα 21/11
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Π.)	76	15756	προς Βομβάη 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Μόγκλα 21/11
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	προς Τσιγκάκης 25/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Μόγκλα 21/11
				ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Μόγκλα 21/11
				ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	

ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.)	71	1557
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.)	74	126413
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ ('Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	13861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ *	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	72	20654
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΑΣ ('Ονδ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206
ΝΙΟΥΤΟΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	48719
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187

ΝΟΡΔΕΡΝ	77	1973
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	45752
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (βρ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΑΙΗΛΟΡ (κ.)	69	11148
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	73	75049
ΝΟΤΟΣ (δ.)	59	12222
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	79	16432
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	75	35764
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	63	10617
ΝΤΟΝ (Ον.)	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	68	9003
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	67	1599
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	78	16893
ΟΑΚΜΠΑΚ (κ.)	77	12526
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	72	17399
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΝΥΞ (π.)	76	17959

προς Καναδά 25/11		
προς Φιτζ 25/10		
προς Ουόλαν 31/10		
προς 'Αρούμα 30/11		
α. Τέξας Σίτυ 27511		
προς 'Αμπιζάν 19/11		
στό Μόντρεαλ 28/7		
προς 'Αμοστερνταμ 8/11		
προς 'Ιαπωνία 27/11		
ε. Πόρτ Σάιτ 22/11		
όργει Ν. 'Ορλεάνη		
όργει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Φουτζέιρα 3/12		

α. Χάμιλτον 19/11		
προς 'Ινδία 7/10		
προς ΗΠΑ 23/1		
προς Γάνδη 28/11		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/11		
α. Κόρπους Κρίστι 12/10		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/10		
προς Γιβραλτάρ 9/11		
προς Μπ. 'Αίρες 20/11		
μετ. «Lamda» (λ.)		
προς Γιάμπου 23/11		
α. 'Ελλεσμέρε Πόρτ 18/11		
μεταφορές 'Ινδονησίας		
προς 'Ανναμπα 26/11		
προς Μπαγκλόκ 7/11		
στη Σεμάγκα (αποθήκη)		
προς 'Αμβέρσα 29/6		
α. Ρός Σουκχίρ 25/11		
μετ. «Tina» (Κεϋλ.)		
προς 'Ινδία 19/11		
προς Ρίο Χάινα 29/11		
α. Τζέντα 2/11		
α. Ντάρμπαν 20/11		
α. Σιγκαπούρη 10/11		
προς Βομβάη 20/11		
προς 'Ιαπωνία 25/10		
προς Ρουέν 30/11		
προς Τσιταγκόνγκ 22/11		
προς Γιβραλτάρ 1/12		
α. Λόγος 15/11		
προς 'Ιαπωνία 21/11		
προς Δομινικανή Δημ. 11/11		

ε. Γκέλφε 2/12		
ε. Τσιταγκόνγκ 30/11		
ε. Τάμπα 19/11		
ε. Καρατάι 26/11		
δ. Παναμά 19/11		
προς 'Ιαπωνία 8/11		
προς 'Ινδία 4/11		
προς Κωνσταντίνα 29/11		
προς Αιθιοπία 22/11		
ε. Χάμπτον 29/11		
προς Κίνα 23/9		
προς Ρουέν 22/11		
προς Τουρκία 10/9		
μετ. «Blue River» (κ.)		
ύψωση κυπριακή		
προς Ούμπε 17/11		
προς Μασσαλία 1/12		
προς Ν. 'Ορλεάνη 13/11		
προς 'Αλγερία 17/10		
ε. Σμύρνη 21/11		
προς Βιτόρια 22/11		
ε. Κοατζακόλκος 30/10		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/11		
ε. Κοτονο 26/11		
στόν Περσικό		
προς Σιγκαπούρη 26/11		
στό Σουέζ 26/11		
έπωληση Μάλτα		
α. Γιούροπορτ 3/12		
α. Μπαχραϊν 24/10		

προς Λόγος 30/10		
ε. Σάο Σεμπασιάν 17/10		
προς Φλάσκιου 29/11		
ε. Γκράντ Καϊμάν 17/11		
προς Μαϊάμι 17/11		
ε. Μασσαλία 29/11		
προς Μογκαντίσου 25/11		
προς Νιγηρία 2/11		
μετ. «Deif»		
προς Βορβάν 6/11		
α. Γιοκοχάμα 21/11		
προς Τύνιδα 17/11		
στό Παλάου Σαμπου (αποθήκη)		
προς Πόρτ Σουδάν 18/11		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/11		
προς Σάντος 20/11		
προς 'Ισάν 1/11		
μεταφορές Περσικού		
προς Ν. 'Αφρική 16/11		
μετ. «Leo M.» (κ.)		
ε. Σιγκαπούρη 1/12		
προς 'Ανναμπα 24/11		
ε. Λέ Χάβρη 27/11		
προς Πακιστάν 24/9		
ε. Θάντερ Μπαϊν 24/11		
προς Ρόττερνταμ 29/10		
προς Πόρτ 'Αρθουρ 30/10		
προς Κόζε 'Αϊλαντ 10/11		
προς Κόρπους Κρίστι 18/11		
προς Φιλαδέλφεια 15/11		
μεσογειακές μεταφορές		
έπωληση		
προς Βανκούβερ 26/11		
α. Μπελέμ 21/10		
ε. Κολίβ 14/11		
ε. Τσιταγκόνγκ 19/11		
ε. Μπαβινγκάο 16/10		

ΟΡΑ'Ι'ΟΝ (δ.κ.)	73	18958
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709
ΟΥΑ'Ι'Τ ΓΟΥΝΤ (μ.)	66	3881
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ		
ΤΗΖ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489
ΠΑΡΝΑΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΡΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΟΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Υ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΟΚ (βρ.)	70	1437
ΠΟΛΛΟΥΕ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΕΤΙΤ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΗΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525

ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ ΙΙ (κ.)	78	20288
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253
ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875
ΡΕ'Ι'ΝΤΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΤΖΕΡΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΖΑΛ (φιλ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24

ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	πρός Γουαντί Φέιραν 26/11	ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΙ'ΓΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Μομπάσα 19510
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 29/11	ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridien» (Όνδ.)
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	μετ. «Pleros II» (Όνδ.)	ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Σιγκαπούρη 1/12
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Γιούροπορτ 18/11	ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	πρός Χιροσίμα 14/11
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/11	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομνί
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Μόντρεαλ 28/11	ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ	76	22377	μετ. «Gamma» (Λ.)
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα 24/10	ΣΚΑ'Υ ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	πρός Χώρ Φακόν 15/11
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	πρός Γκουαντά 10/10	ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Μομπάσα 4/11
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Σίρρι (Διομήκη)	ΣΚΑ'Υ ΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Τερνούντ 18/11
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	πρός Σφάξ 25/11	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Γιοκχάμα 15/11
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/11	ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Κουίντερο 9/11
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Κουβέιτ 12/11	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρός Ροστόκ 30/11
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρός 'Ιταλία 25/11	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρός Μπαντάρ Άμπα 20/10
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Ντάρμπαν 17/11	ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρός Ρίγα 13/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	πρός Γιβραλτάρ 26/11	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Σαφάγκα 30/11
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619	πρός Βενεζουέλα 30/11	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Θεσσαλονίκη 3/11
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	πρός Μπουρνγκάς 24/11	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	πρ. «Reunion»
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1.599	μετ. «Gofar» (κ.)	ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	επισκευές Πειραιά
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Τζουμπάι 18/9	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Δ. 'Αφρική 18/10
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Όνδ.)	76	2144	πρός Τύνιδα 28/11	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Ρότερνταμ 29/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Δαμιάτα 26/11	ΣΠΗΛΑΙΔΑ (κ.)	78	12518	δ. Σουέζ 1/12
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	πρός Βόλο 25/11	ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Πειραιά 17/11
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΣΠΕΥΡΙΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Βουβιά 11/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122	στον Πειραιά 30/11	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. Κολόμπο 26/11
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	στο Χό Τσί Μίνχ Σίτυ 13/10	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός Ν. 'Ορλεάνη 27/11
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	πρός Ρόζι 'Αϊλαντ 18/11	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Θεσσαλονίκη 28/11
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	στη Βουβιά 18/11	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	πρός Δανία 30/11	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	ε. 'Αλεξάνδρεια 26/11
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	ε. Νταμά 27/11	ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	πρός Φιλίππινες 21/11
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	α. Βρέστη 2/12	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Σαμαρίνα 11/11
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	πρός Γουάρι 10/11	ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	66	22617	α. Γκάλβεστον 1/11
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	α. Πόιντ Νουάρ 17/11	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρός Συρία 26/11	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όνδ.)	62	1133	πρός Κωνσταντίνα 20/11
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Ντάρμπαν 28/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Πειραιά 1/12
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Τζέντα 27/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Χάιφα 28/11
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	πρός Χορμούζ 23/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρ. «Omaniah»
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301	α. Σιγκαπούρη 30/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρ. «Philchem»
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Τζουέμα Τέρμινα 20/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	α. Χιούστον 19/11
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	ε. Μπείρα 8/11	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/11	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	στο Καράτσι 24/11
ΣΕΤ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	πρός 'Αμβέρσα 30/11	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Φιλίππινες 9/11
ΣΕΤ'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	πρός Σάν 'Αντόνιο 26/11	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	πρός Πειραιά 1/11
ΣΕΤ'ΛΟΡ Ι. (κ.)	70	12578	δ. Παναμά 19/11	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Κασσιόγκ 9/11
ΣΕΤ'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	70	12578	ε. Λονδίνο 3/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	πρός Ρας Τανούρα 25/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	πρός Μπαλμπόρα 1/11	ΣΤΡΕΣΑ Α. (κ.)	69	9822	πρός Μπλιπνέ 30/11
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	πρός Λάγος 4/11	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Μομπάσα 8/10
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Ρότερνταμ 2/12	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Σιγκαπούρη 17/11
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 30/11	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	ε. Ντάρμπαν 28/11
ΣΕΝΤΣΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	στη Σιγκαπούρη 30/11	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Κίνα 21/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Κολομβία 29/11	ΤΑΜΑ ΙΙ (Όν.)	73	6254	μετ. «Veronica»
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Φουτζέιρα 28/10	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρός Τζέντα 12/11
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	μετ. «Beta» (Μπχ.)	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	ε. Λίβερπουλ 24/11
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/11	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	ε. Πόρτ Χάρκωτ 26/11
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	πρός Ντουμπάι 27/11	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρός Σαγκάη 17/11
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	πρός Δουβλίνο 31/10	ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	πρός Ντάρμπαν 30/10
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	πρός Βαρκελώνη 30/11	ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	πρός Λός 'Αντζελες 25/11
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. 'Αμβέρσα 3/12	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Χιούστον 25/11
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	στη Ν. 'Ορλεάνη 30/11	ΤΖΙΜΙΛΙΑ (κ.)	71	16275	πρός Γκέιπς 29/11
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Γκουαγιακουίλ 27/11	ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. 'Αμβέρσα 3/12
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Τενερίφια 28/11	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρός Μομπάσα 26/11
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	α. Χαμίλοντ 26/11	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρός Μαυρίκιο 26/11
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	πρός Μπουρντ 26/11	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	πρός Κόλοπο ΗΠΑ 11/11
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Κιτιμάτ 1/12	ΤΖΟΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρός 'Αλγέρι 16/11
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	πρός Νοβοροσίσκ 18/11	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Μπαγκόγκ 18/11
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	πρός Τέξας 26/11	ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Λέ Χάβρη 29/11
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	πρός 'Αρζίου 26/11	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	77	21926	πρός Κίνα 13/11
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	α. Νταμά 21/11	ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	πρός Ειγυγκάκ 15/11
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Αυγούστα 23/11	ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	πρός Βαρκελώνη 23/11
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	πρός Καράτσι 28/11	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρός Μομπάσα 30/11
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. Ροζάριο 30/11	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	α. Μπουρντ 24/11
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	πρός Τρίπολη 8/11	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός ΗΠΑ 29/11
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	πρός Κουβέιτ 9/11	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Τάμπα 23/11
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρός Κούβα 27/10	ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρός 'Αλγέρι 9/11
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	α. Τολέδο 25/11	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	ε. Γκάλβεστον 27/11
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Γιβραλτάρ 1/12	ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082	πρός Βρέμη 17/11
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Ρότερνταμ 3/12	ΤΟΕΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	ε. Μανφρεντόνια 23/11
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Γιβραλτάρ 1/12	ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	ε. Φόυνες 16/11
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Γιούροπορτ 25/11	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρός 'Ορν 30/10
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Νάπολη 10/11	ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	μετ. «Γκουντ Τρέιντερ» (π.7
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Χιούστον 26/11	ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΑΙΝ (κ.)	71	4881	α. Πειραιά 15/11
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	στο Φλάσινγκ 'Ησι 1/12	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	πρός 'Αλγερία 1/11
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	πρός 'Ασάδο 17/11	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Λά Γκουέρα 29/10
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	πρός Αύγουστα 30/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Κολομβία Ρίβερ 24/4
ΣΗΠΡΙΝΣΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	ε. Σπλίτ 21/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	πρός Σαγκάη 19510
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Τενερίφια 19/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Γκιζόν 28/11
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Καζαμπλάνκα 26/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	στο Ντουμπάι 8/11
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061	στη Λέξ Τσάρλς 23/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός 'Ινδονησία 31/10
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	δ. Ντόβερ 27/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. 'Αμστερνταμ 24/11
ΣΗΣΚΟΥΓΤ (δ.μ.)	75	42619	ε. Ν. 'Υόρκη 1/12	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567	πρ. «Tokyo Rainbow»
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Ν. 'Υόρκη 26/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	πρ. «Japan Rainbow»
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Πειραιά 28/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	ε. Κολομβία Ρίβερ 23/11
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	ε. Σάν Λορένζο 28/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	πρ. «Lantak Peak»
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	πρός Νιγηρία 19/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Κωνσταντίνα 10/11
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός 'Ορν 14/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Βοστώνη 28/10
ΣΗΦΑΛ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός 'Οδησσό 15/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	ε. Ρας Τανούρα 23/11
ΣΗΦΑΛΟΝ (Μ.)	62	11277	στη Βουβιά 14/4/86	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Τάλλιν 28/10	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Παναμά 30/11
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Σάο Φρανσίσκο 22/11	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπουσάν 28/11
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. 'Αλεξάνδρεια 23/11	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 26/11
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. 'Αμβέρσα 2/12	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. 'Ησι Λόντον 1/12
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Κάνιλα 2/10	ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Λίβερπουλ 24/11
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρός 'Αμπιτζάν 26/11	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	πρός Ουί Σαϊντ 2/12
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	πρ. «Pita»	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 22/11
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρ. «Hansa Navigator»	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρός Τζέντα 25/11
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Καζαμπλάνκα 29/11	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	δ. Παναμά 30/11
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	α. 'Αλεξάνδρεια 7/11	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/11
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρός 'Ινδονησία 9/11	ΦΑΙΡΜΑΙ'Υ (π.)	66	4572	πρός Λάγος 16/11
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Μπαλμπόρα 20/11	ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Ν. Μαγκαλόρ 14/10
ΣΙΑΜΝΑ	78	32508	α. Τζέντα 21/10	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	ε. Μόνγκλα 22/11
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρός Περισκό 15/11	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Μπελαγουάν 20/10
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Πόρτ Σουδάν 23/10	ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	μετ. «Γιοσάλ Μόντρεαλ» (ε.)
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Παρανάγουα 27/11	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Μπαλμπόρα 24/11

ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.).....	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.).....	69	8767
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.).....	71	22523
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).....	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7.).....	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.).....	70	83168
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.).....	72	10194
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.).....	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).....	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).....	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).....	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).....	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).....	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).....	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).....	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).....	85	38629
ΦΛΕΪΜ (κ.).....	72	16398
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.).....	71	9048
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.).....	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).....	69	15808
ΦΟΙΝΙΞ (π.).....	78	45330
ΦΟΙΝΙΞ (δ.π.7.).....	72	2895
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.).....	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.).....	78	16885
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).....	76	23104
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.).....	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.).....	73	17918
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7.).....	75	8332
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.).....	71	10586
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).....	63	26759
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.).....	76	9282
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).....	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.).....	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).....	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.).....	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).....	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).....	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).....	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).....	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).....	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).....	79	5045

ε. Βομβάρη 16/11	
πρός Άγκολα 27/7	
στό Γιαντάι	
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 30/11	
δ. Παναμά 21/10	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Πασιρ Γκουνταγκ 16/9	
πρός Χωρ Φακάν 8/11	
πρός Πειραιά 21/11	
πρός Τρίπολη 23/11	
ε. Νάπολη 28/11	
πρός Γιάμπου 21/11	
πρός Άλγερία 22/11	
πρός Γιοκοχάμα 15/11	
πρός Ισπανία 31/10	
πρός Βομβάρη 22/11	
πρός Άμπιτζάν 26/11	
ε. Καράι 13/11	
πρός Σιγκαπούρη 28/11	
ε. Νάπολη 22/11	
επισκευές Πειραιά 11/7	
α. Φιλαδέλφεια 9/11	
α. Σιγκάγκ 30/7/1987	
πρός Α. Άκτι ΗΠΑ 18/11	
πρ. «Θήτα Άργώ»	
ε. Ροζάριο 1/12	
δ. Παναμά 13/11	
α. Χιούστον 26/11	
πρός Ίνδια 26/11	
ε. Ρουέν 23/11	
στη Χονολουλού 30/11	
ε. Νιόρμπαν 20/11	
στό Ρίο Ίανέιρο 24/11	
ε. Λιανουογκάγκ 9/11	
α. Χόγκ Κόνγκ 23/11	
πρός Δακάρ 26/10	
πρός Άβανα 29/10	
πρός Ταλλίν 23/11	
πρ. «Φρίο Άτλάντικ»	
πρός Άγκολα 6/10	
πρός Άμπιτζάν 25/11	
πρός Χιλή 13/11	
ε. Λός Πάμας 1/12	
ναυπηγείται Άκτίσου	
ε. Μπαγκόγκ 24/10	

ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).....	75	3699
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).....	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).....	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).....	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.).....	73	5871
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).....	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).....	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.).....	68	1281
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.).....	68	2662
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.).....	74	8279
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.).....	73	6863
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.).....	80	2484
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).....	75	44698
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).....	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).....	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).....	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).....	72	15498
ΧΑΡΙΚΑΕΙΑ (κ.).....	72	33267
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.).....	75	11284
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).....	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.).....	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.).....	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).....	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.).....	79	6521
ΧΕΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.π.).....	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.π.).....	75	4563
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.).....	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.).....	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).....	78	15981
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.).....	73	4940
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).....	71	6166
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (π.).....	64	15404
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.).....	77	11231
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).....	75	139421
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ Σ		
(π.).....	79	12598
ΧΩΚ (κ.).....	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.).....	72	17674

πρός Νουαντίμπου 23/11	
α. Γουάρι 28/10	
πρός Λόγος 28/11	
α. Φόυνες 23/11	
πρός Νουέβα Γκερόνα 1	
πρός Τερνέσι 25/11	
α. Κοινού 26/11	
πρός Νουαντίμπου 31/10	
επισκευές Πειραιά 26/10	
ε. Γκντάνσκ 16/11	
πρός Λουάντα 12/1	
πρός Ντομίνικα 24/11	
πρός Σιγκαπούρη 30/11	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 22/11	
πρός Νταμπιέρ 8/11	
στη Σιγκαπούρη 10/6	
ε. Δουνκέρκη 29/11	
ε. Ναυτόρ 28/11	
πρός Μπαγκόγκ 15/11	
ε. Νταλίν 13/11	
πρός Κωνσταντίνα 20/11	
πρός Άμβουόργου 28/10	
πρός Σιγκάγκ 8/10	
πρός Χάμιλτον 21/11	
επισκευές Πειραιά 8/11	
πρός Βρέστη 29/11	
πρός Ρας Λανούφ 28/11	
ε. Πειραιά 27/11	
πρός Κονσταντίν 30/11	
πρός Ίνδονησία 26/8	
πρός Κουαντίνα 24/11	
ε. Χουάγκου 1/11	
πρός Ταϊβάν 21/11	
μετ. «Pacific Crystal» (π.)	
ε. Γκάλβεστον 24/11	
α. Σιγκαπούρη 1/12	
α. Τόρρε Άνουζιάτα 1/12	
πρός Κίνα 20/11	
πρός Περισκό 26/11	
πρός Θεσσαλονίκη 9/11	
πρός Ντουάλα 26/11	
δ. Παναμά 15/11	
ε. Κακινάνα 11/11	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

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

Ἡ εἰδικὴ προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1989, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 5.000.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 6.000 (ἐναντὶ δρχ. 8.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ αὐτὲς τίς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομείστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρα 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

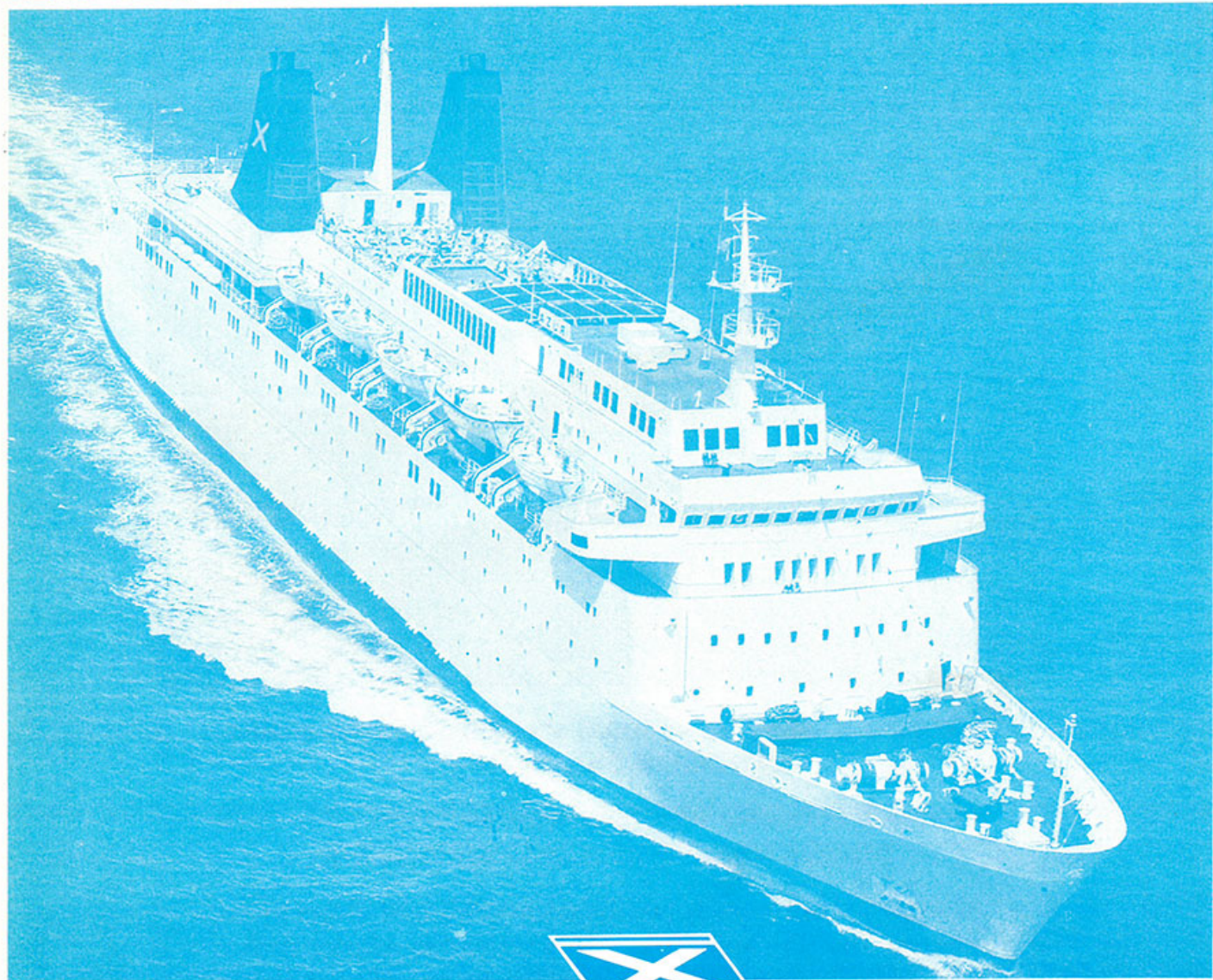
Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:.....

Ὑπογραφή:

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

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

TROODOS



The fleet is under the constant surveillance of the quality control department

This team of marine superintendents performs a ship audit function reporting directly to our Principals

Computerised records and frequent on-board inspections ensure that the highest industry standards of operation and safety are always maintained.



PIRAEUS AGENTS

TROODOS

Shipping Co. Ltd.

Loucas Haji-Ioannou House
2nd Merarchias Street No. 12
Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Tel: 4180001-4112611
Tlx: 241830 (TROD GR)
Fax: 4526795

LONDON AGENTS

TROODOS

Shipping and Trading Ltd.

Stock Exchange Tower
Old Broad Street
London EC2N 1HH
Tel: 01-638 4100
Tlx: 889361/4 (TRODOS G)
Fax: 5882899

NEW YORK AGENTS

TROODOS

Shipping Agencies (USA) Inc.

880 Third Avenue
14th Floor
New York, N.Y. 10022
Tel: 212-8881111
Tlx: 640822 (TRODOS NY)
Fax: 8881095